

PRO BAHN  
Baden-Württemberg



## PRO BAHN im Jahr 2010 Themen, Aktionen, Projekte





## Jahresbericht Landesverband

Das alles überragende Thema im Jahr 2010 war Stuttgart 21. Die Entwicklungen im Zusammenhang mit diesem Projekt sind in vielerlei Hinsicht bemerkenswert.

Zunächst erstaunt es, mit welcher Wucht das Projekt mit Baubeginn den Verantwortlichen auf die Füße gefallen ist, nachdem sich viele Jahre außerhalb der Fachwelt scheinbar niemand so recht dafür interessiert hat. Die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung am 2. April 2009, mit dem für Stuttgart 21 in rechtlicher Hinsicht die Notausgänge zum 31.12.2009 verschlossen wurden, hat zwar für ein Anwachsen des Protests in bei der Stuttgarter Bevölkerung gesorgt, jedoch kam es zu keinem bundesweiten Medieninteresse.

Das änderte sich im Frühsommer 2010, als dem Stern-Autor Arno Luik die bis dahin unter Verschluss gehaltenen Berichte von sma+ Partner über die Leistungsfähigkeit des geplanten Bahnhofs zugespielt wurden. Durch Zusammenarbeit mit Luik gelang es dem Bündnis gegen Stuttgart 21, dem PRO BAHN e.V. Region Stuttgart angehört, den gesamten Bericht der Presse vorzustellen und auf der Website [www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de) zu veröffentlichen, was zu einem deutlichen Anstieg des Interesses der Medien führte.

Die Aufstellung des Bauzauns rund um den Nordflügel des Bonatz-Baus in einer Nacht-und-Nebel-Aktion und der wenige Wochen später begonnene Abbruch brachte Tausende protestierende Stuttgarter auf die Straße. Trotz Urlaubszeit demonstrierten mehrmals wöchentlich viele Bürgerinnen und Bürger gegen die Abbrucharbeiten des denkmalgeschützten Bauwerks. Negativer Höhepunkt war der unverhältnismäßige Polizeieinsatz am 30.09.2010.

Anfang Oktober 2010 fanden daraufhin erste Gespräche zwischen Landesregierung, Bahn AG und Vertretern des Bündnisses statt. Das Ziel der Projektbefürworter, den wachsenden Unmut der Bevölkerung durch Gespräche zu beruhigen, wurde durch die am 22.10.2010 begonnene „Faktenschlichtung“ unter der Leitung des erfahrenen Schlichters Dr. Heiner Geißler zunächst erreicht – die Demonstrationen wurden weniger.

Die acht Tage dauernde Schlichtung wurde in gesamter Länge vom Sender Phoenix live übertragen und stellte dadurch eine zuvor nie da gewesene Öffentlichkeit her. Im Kern war die Schlichtung nicht viel mehr als die Wiederholung der Erörterungstermine zu den bisherigen Planfeststellungsverfahren, bei denen Peter J. Müller PRO BAHN vertrat, nur mit zwei wesentlichen Unterschieden: Die Bevölkerung interessierte sich so stark dafür, dass die Einschaltquoten von Phoenix wohl auf lange Zeit unerreichbar bleiben werden. Die Projektbefür-

worter mussten ernsthaft auf die Sachargumente der Gegner eingehen. Dabei wurden etliche Schwachstellen des Projekts offenbar, auf die PRO BAHN längst hingewiesen hatte.

Im „Schlichterspruch“ forderte Geißler zwar die Beibehaltung der Gäubahnstrecke sowie etliche Nachbesserungen, deren Notwendigkeit aber durch einen sogenannten Stresstest erst noch nachgewiesen werden muss. Obwohl mit dem Ergebnis dieser Untersuchung erst Mitte 2011 zu rechnen ist, wurde kein Baustopp vereinbart. Über die endgültige Bewertung des Schlichterspruchs ist noch ausführlich zu diskutieren. Es ist noch völlig unklar, zu welchen Konsequenzen er tatsächlich führen wird.

Ausgeschlossen scheint es nicht, dass die geforderten Nachbesserungen letztlich doch noch zum Scheitern des Projekts führen werden, mit welchen Folgen auch immer. Vorläufig lässt sich der Spruch jedenfalls so zusammenfassen: Substanzielle Verbesserungen an S21, aber (wegen chronischer Unterfinanzierung der Schiene) zulasten anderer, wichtigerer Projekte. Ob Stuttgart 21 nun doch noch scheitert, oder ob zumindest noch nachgebessert wird: Es ist weit mehr, als noch vor Jahresfrist ernsthaft zu erwarten gewesen wäre.

Die Anerkennung gebührt in erster Linie denjenigen, die sich von Anfang an bei Wind und Wetter regelmäßig an den Demonstrationen beteiligt haben, gerade in der Anfangszeit, als sich der öffentliche Zuspruch noch in Grenzen gehalten hat und aufzugeben die bequemste Option gewesen wäre.

Unser „ceterum censeo“ bleibt die Forderung nach angemessener finanzieller Ausstattung der Schiene. Unabhängig vom weitestgehend fehlenden verkehrlichen Nutzen des Tiefbahnhofs zeigt das Projekt die massive Unterfinanzierung der Schiene deutlich auf. Die Kosten relativieren sich, wenn sie auf 10 oder vielleicht 15 Jahre Bauzeit verteilt werden; und sie relativieren sich noch mehr, wenn sie im Verhältnis zum Gesamtumfang der öffentlichen Haushalte gesehen werden (für 2011 ist allein für den Bundeshaushalt ein Volumen von 305,8 Milliarden Euro vorgesehen). Da zu befürchten ist, dass schon ein einzelnes Großprojekt mindestens für ein Jahrzehnt den weiteren Ausbau des Schienennetzes großteils blockieren wird, kann nur zur Forderung nach mehr Geld für die Schiene insgesamt führen.

Es ist auch unangemessen von der Bundesregierung, erst eine Dividende von einer halben Milliarde Euro jährlich von der DB AG zu fordern und dann angesichts der massiven Probleme im Bahnverkehr, die den Fahrgästen sowohl im Sommer als auch im Winter zugemutet wurden, mit dem Finger auf den Konzern zu zeigen, der doch alles kaputt spare.

STEFAN BUHL

DR. WOLFGANG STAIGER

LOTHAR FAAS

## Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm werden von PRO BAHN als zwei getrennte Projekte betrachtet, auch wenn diese natürlich eng verknüpft sind. Weil wir einen nennenswerten verkehrlichen Nutzen nur in der Neubaustrecke erkennen können, war und ist unsere Forderung, die Projekte konsequent zu trennen und den Bau der Schnellfahrstrecke vorzuziehen.

Teile des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 kamen im Laufe des Jahres auf die Idee, die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm unter Hinweis auf hohe Kosten und fehlende Güterzugtauglichkeit kippen zu wollen und damit auch den Tiefbahnhof zum Scheitern zu bringen. Bei PRO BAHN stieß diese Taktik auf wenig Gegenliebe.

Dass die Strecke nicht die Wichtigste im Bund (und noch nicht einmal im Land) ist, ist uns bewusst. Wir fordern aber eine angemessene finanzielle Ausstattung der Schiene insgesamt und lehnen es ab, einzelne Projekte gegeneinander auszuspielen. Mit der NBS Wendlingen–Ulm verkürzt sich die Fahrzeit zwischen den beiden süddeutschen Hauptstädten und wichtigsten Wirtschaftszentren um eine halbe Stunde, was nach allen bisherigen Erfahrungen zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen führen wird. Auch werden der Regionalverkehr und besonders der Raum Oberschwaben von der Neubaustrecke deutlich profitieren. Bei einem Scheitern bliebe es bei einer Schie-

neninfrastruktur aus dem 19. Jahrhundert, während gleichzeitig die parallele Autobahn wegen hoher Auslastung auf sechs Spuren erweitert wird.

Es ist keinesfalls so, dass mit einem Verzicht auf Wendlingen–Ulm quasi automatisch der Ausbau der Rheintalbahn beschleunigt oder das Geld für Süd- und Gäubahn zur Verfügung gestellt würde. Für Baden-Württemberg wären die Bundesgelder bei einer Absage oder Verschiebung des Baus der Neubaustrecke vermutlich zunächst verloren, und ob stattdessen auf Bundesebene das Geld optimal in unserem Sinne eingesetzt würde, ist auch nicht sichergestellt.

## Sicherheit im ÖV – Teil I

Das im letzten Jahr angekündigte Gespräch im Innenministerium zur Sicherheit im ÖPNV und zur Gewaltprävention hat im Januar stattgefunden. Von Seiten der NVBW wurde angemerkt, dass laut Befragungen die Fahrgäste konstant mit der subjektiven Sicherheitssituation zufrieden seien und in diesem Punkt bessere Werte vergeben würden als hinsichtlich Pünktlichkeit und Sauberkeit.

Der Schlussfolgerung, dass die „gefühlte Sicherheit“ gar kein so großes Problem sei, konnten wir allerdings nicht zustimmen. Ganz im Gegenteil: Unsere Vermutung, dass die Fahrgastbefragungen überproportional häufig in „begleiteten“ Zügen stattfänden und damit keine belastbare Aussage zur Situation in nicht begleiteten Zügen getroffen wurde, blieb unwiderspro-

chen. Das bedeutet, dass die von uns geforderte flächendeckende Begleitung zumindest von „großen“ Zügen neben vielem anderem auch dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zuträglich ist. Das Fehlen von Zugbegleitern wird als massives Manko im ÖPNV in Baden-Württemberg von uns regelmäßig deutlich angeprangert. Immerhin ist sich die Landesregierung des Problems bewusst: Bei den nun anstehenden Ausschreibungen wird auf diesen Punkt geachtet werden.

Überproportional häufig spielt Alkohol bei Gewaltdelikten eine Rolle. Gleiches dürfte, auch wenn der Nachweis schwerer ist, erst recht für die Belästigungen unterhalb der Grenze zur Strafbarkeit gelten. Es ist anzunehmen, dass viele Fahrgäste diese wegen des häufigen Auftretens als großes Zugangshemmnis zum ÖPNV besonders in Tagesrandlagen empfinden.

Von Fachleuten wird ein Alkoholkonsumverbot im ÖPNV gefordert. Natürlich ist das nicht die Lösung aller Probleme, aber im Metronom beispielsweise wird das dort eingeführte Alkoholkonsumverbot als großer Erfolg angesehen. Beim VVS gilt ein solches Verbot formal auch, doch zeigt sich die Sinnlosigkeit, wenn Verbote nicht konsequent durchgesetzt werden.

Während die PRO-BAHN-Vertreter bei dem Treffen im Innenministerium sich einem solchen Alkoholkonsumverbot, sofern es sinnvoll differenziert ausgesprochen wird, aufgeschlossen zeigten, wurde vom Landesausschuss eine diesbezügliche Forderung rund-

weg abgelehnt. Die Differenzierung hätte darin bestehen sollen, in langlaufenden Zügen, die nach unseren Vorstellungen konsequent mit Schaffner zu besetzen sind, von dem Verbot auszunehmen. Mit Zugbegleitern, die im Gegensatz zur Polizei ihr „Hausrecht“ gegenüber sich schlecht benehmenden Fahrgästen wahrnehmen können, gibt es deutlich weniger Probleme. In diesen Zügen sehen wir deswegen zunächst keine Notwendigkeit, den Alkoholkonsum generell zu untersagen.

## Sicherheit im ÖV – Teil II

Nicht nur finstere Zeitgenossen, auch überraschend auftretende Phänomene wie Hitze im Juni oder Schnee im Dezember machen der Bahn und ihrer Kundschaft das Leben schwer.

In einem Schreiben vom März dieses Jahres wiesen wir das Eisenbahnbundesamt (EBA) darauf hin, dass 5-teilige, vollbesetzte Doppelstockzüge ohne Zugbegleiter für uns ein großes Risiko darstellen. Konkret mit dem Szenario eines solchen Zugs, der mit ausgefallener Klimaanlage in sengender Hitze auf freiem Feld stehen bleibt, baten wir die Aufsichtsbehörde, DB Regio die Begleitung solcher Züge aufzuerlegen. Während wir auf Antwort warteten, kam es in den glücklicherweise noch nicht schaffnerlosen ICE-2-Zügen zu vergleichbaren Szenarien.

Das EBA hat unser Anliegen durchaus sehr ernst genommen, auch wenn das Amt im Ergebnis unserer rechtlichen Beurteilung nicht folgen wollte. Das Gefährdungsszenario sei nicht

hinreichend konkret, um unsere Förderung rechtlich durchsetzen zu können. Immerhin hat sich das EBA dankbar für unseren Hinweis auf die häufig defekten Sprechanlagen, mit denen die Fahrgäste eigentlich den Lokführer um Hilfe bitten können sollten, gezeigt. Es wurde uns zugesagt, dass sich die Behörde der Angelegenheit annehmen wollte.

## **Was sonst noch war**

### **Neue Direktverbindungen im Fernverkehr**

Auch im Fernverkehr gibt es dann und wann noch gute Nachrichten. Mit Einführung neuer Direktverbindungen bzw. Verlängerungen einzelner Leistungen (z. B. Skiexpress „Montafon“ bis Landeck statt Bludenz oder samstägliches IC-Zugpaar Stuttgart–Norddeich) wurden auch langjährige Forderungen von PRO BAHN umgesetzt.

### **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)**

Dieses schwer auszusprechende Gesetz ist der Nachfolger des bisherigen GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden), mit dem allerhand Verkehrsprojekte (Straße und Schiene) vom Bund gefördert wurden. Als Folge der Föderalismusreform ging die Zuständigkeit für die

Förderung entsprechender Maßnahmen vom Bund auf die Länder über. Das Land Baden-Württemberg hat ein entsprechendes Nachfolgegesetz auf den Weg gebracht, das weitestgehend dem Bundesgesetz entspricht und das im Wesentlichen sicherstellen soll, dass die Förderung der Verkehrswege wie bisher fortgeführt werden kann. Im Gesetzgebungsverfahren haben wir, wie zahlreiche weitere Verbände, Gelegenheit erhalten, Stellung zum Gesetzentwurf zu beziehen.

Wenngleich das Gesetz insgesamt sinnvoll ist, wird es der Vorgabe der in diesem Jahr verabschiedeten Fortschreibung des Generalverkehrsplans nicht gerecht, dem „Umweltverbund“ (s. u.) Vorrang zu gewähren. Wie zukünftige Förderprogramme nach LGVFG finanziell ausgestattet werden sollen, ist derzeit noch völlig unklar. Die hierzu von verschiedenen Verbänden vorgebrachte Kritik wurde von der Landesregierung zurückgewiesen.

### **Generalverkehrsplan**

Später als erwartet fand in diesem Jahr die Anhörung zur Fortschreibung des Generalverkehrsplans des Landes Baden-Württemberg statt. Dort finden sich schöne Worte dazu, dass im „Umweltverbund“, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr, der Schwerpunkt in der Aufgabenverteilung der Verkehrsträger liegen soll. Sobald es halbwegs konkreter wird, verbleibt es aber geradezu reflexartig beim Primat

des Autoverkehrs. Im Grunde schreibt der Generalverkehrsplan den Status quo fort, ohne die Gelegenheit zu ergreifen, dem öffentlichen Verkehr eine spürbar wichtigere Rolle zukommen zu lassen. Von einem generellen Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist jedenfalls nichts zu spüren. Das ist umso bedauerlicher, als die Landesregierung an anderer Stelle beim Klimaschutz (man denke an die Verpflichtung, bei einem Heizungsaustausch zukünftig mindestens 10% des Wärmebedarfs aus erneuerbaren Energie-

quellen zu decken) deutlich mehr Ehrgeiz zeigt.

### **Landesverbandstag**

Am 8. Mai 2010 fand in Freiburg der ordentliche Landesverbandstag statt. Vorsitzender, stellvertretender Vorsitzender und Schatzmeister sind wie bisher Stefan Buhl, Dr. Wolfgang Stai-ger und Lothar Faas. Als Beisitzer wurden Joachim Barth, Günther Heger, Andreas Kegreiß, Sabine Lacher und Norbert Stützle gewählt.

# Jahresberichte der Regionalverbände

## Regionalverband Region Stuttgart

### Stuttgart 21

Die Beteiligung unseres Regionalverbands am Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 erforderte in diesem Jahr ein sehr hohes Engagement der aktiven Mitglieder.

Dabei unterstützten wir das Bündnis bei organisatorischen Arbeiten sowie bei eisenbahntechnischen Fragen und Fahrgastthemen. Die vom Land unter Verschluss gehaltenen Unterlagen eines Berichts Schweizer Bahnexperten von der Firma sma+ Partner zur Leistungsfähigkeit von S21 wurden von uns ausgewertet und für eine Veröffentlichung im Internet aufbereitet.

Dabei konnte auf viele Schwachpunkte hingewiesen werden, die auch schon in früheren Veröffentlichungen in „Der Fahrgast“ kritisiert worden waren, damals aber leider von der breiten Öffentlichkeit nicht zur Kenntnis genommen wurden.

Dies änderte sich nach einer Pressekonzferenz, bei der Sabine Lacher als PRO-BAHN-Vertreterin zusammen mit BUND und VCD der Presse die brisanten Ergebnisse der renommierten Verkehrsingenieure vorstellte.

Nun kamen erstmals auch in der

Fachwelt Zweifel am Projekt S21 auf, was zu einem vermehrten Interesse am Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 und zu einem stetigen Anstieg der Nutzerfrequenz der Webseite [www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de) führte, die von Sabine Lacher mitbetreut wird.

Nachdem der Protest durch regelmäßige Demonstrationen mit Tausenden von Teilnehmern, durch den Abriss des Nordflügels des Bonatzbaus und schließlich durch den Polizeieinsatz im Schlossgarten am 30.09.2010 für bundesweite Aufmerksamkeit gesorgt hatte, schnellten die Zugriffszahlen auf über 50 000 Zugriffe am Tag empor und es wurden zahlreiche Anfragen für Interviews gestellt, was für eine ungewohnte Medienpräsenz unseres Regionalverbands sorgte. Journalisten aus Kroatien und der Schweiz und sogar ein japanischer Sozialwissenschaftler befragten Mitglieder unseres Regionalverbands zu den Ursachen des Konflikts und nach unseren Argumenten gegen S21.

Jahrelang hatten wir vergeblich versucht, überregionale Medien für das Thema zu interessieren – nun wurden wir förmlich überrannt.

Bei einem Fernsehauftritt von Sabine Lacher beim ARD-Magazin Plusminus konnte mit der fehlenden Barrierefreiheit des Tiefbahnhofs ein Haupt-

kritikpunkt von PRO BAHN am S21-Konzept thematisiert werden.

Nach den schockierenden Bildern von der gewaltsamen Räumung des Schlossgartens am 30.09.2010 fanden sich die Landesregierung und die DB AG bereit, mit Vertretern des Aktionsbündnisses in einer neuartigen Form der sogenannten „Faktenschlichtung“ alle Argumente für oder gegen S21 und K21 öffentlich und „auf Augenhöhe“ zu diskutieren, für die mit Dr. Heiner Geißler ein allseits respektierter Moderator gefunden wurde. Der Autor zahlreicher Artikel über S21, Rainer Engel, der Vorsitzende von PRO BAHN Schweiz, Edwin Dutler, sowie der Behindertenvertreter Alexander Drewes vertraten den Regionalverband als Experten im Schlichtungsteam und lieferten dort wertvolle Beiträge. Dabei wurden sie auch vom Pressesprecher des Bundesvorstands, Matthias Oomen, unterstützt, der vor Ort im Rathaus den Medien als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung stand.

Obwohl das Schlichtungsverfahren viele Schwachpunkte des S21-Konzeptes offenlegen konnte und die DB seitdem nicht mehr vom „bestgeplanten Projekt aller Zeiten“ spricht, empfahl Schlichter Geißler am Ende eine Fortsetzung des Baus mit erheblichen Modifikationen. Wie er später in einem Interview offenbarte, kam für ihn jedoch eine Empfehlung für das Konzept K21 wegen der Ausstiegskosten sowie fehlender Planungsgrundlagen und Finanzierung nie als echte Alternative in Frage, so dass sich viele Projektgegner durch die Schlichtung ge-

täuscht sahen. Angesichts des offenbar begrenzten Handlungsspielraums des Schlichters kann das Ergebnis der Schlichtung dennoch als Erfolg gewertet werden, denn erst dadurch kamen erhebliche Planungsdefizite ans Licht und die Auflagen, unter denen der Bau von S21 empfohlen wurde, korrigieren zumindest die größten Mängel des Projekts. Sie sind jedoch nur mit hohen Mehrkosten zu erfüllen und stellen deshalb die ohnehin schon kritische Wirtschaftlichkeit des Projekts noch weiter in Frage, so dass ein Scheitern immer noch möglich ist.

Wir bestehen nun vor allem auf die zugesagte Einbindung des Aktionsbündnisses in den Prozess des sogenannten „Stresstests“, mit dem die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs nachgewiesen werden soll, und wollen dessen korrekte Durchführung überwachen, denn von seinem Ausgang hängt die Realisierung der empfohlenen Verbesserungen ab. Parallel dazu wollen wir auch weiterhin im Rahmen des Aktionsbündnisses für das Alternativkonzept K21 werben, das nach unserer Überzeugung zusammen mit der NBS Wendlingen–Ulm die bessere, fahrgastfreundlichere und kostengünstigere Lösung für eine zukunftssichere Anbindung von Stuttgart an das Nah- und Fernverkehrsnetz darstellt.

### **Fahrgastbeirat VVS und S-Bahn Stuttgart**

Neben den S21-Aktivitäten wurde vor allem die Arbeit im Fahrgastbeirat des VVS fortgesetzt. Der neue Geschäfts-

fürer des VVS, Herr Stammler, legt Wert auf eine bessere Einbeziehung des Fahrgastbeirats, was unter anderem durch eine Erhöhung der Sitzungsanzahl von zwei auf drei pro Jahr erreicht werden soll. Schwerpunktthemen waren die Weiterentwicklung des Fahrgastbeirats, aktuelle Entwicklungen bei der SSB sowie der S-Bahnbetrieb während des Umbaus des Gleisvorfelds im Rahmen von S21. Unsere dort geäußerten Bedenken hinsichtlich des pünktlichen Betriebs der S-Bahn bewahrheiteten sich schon kurze Zeit später, denn seit dem Sommer 2010 können wegen der Demontage eines Signals und der aufgehobenen Sondergenehmigung des Eisenbahn Bundesamtes (EBA) zum Fahren auf Sicht nicht mehr alle S-Bahnen in den Tunnel am Hauptbahnhof einfahren, so dass S-Bahnen teilweise ausfallen bzw. über die Gäubahn umgeleitet werden müssen.

Von Montag, den 10.01.2011 an, sollen alle sechs S-Bahn-Linien auf der Stammstrecke zwischen dem Stuttgarter Hauptbahnhof und Vaihingen auch in den Hauptverkehrszeiten wieder nach dem regulären Fahrplan fahren.

Die Bahn hat am Hauptbahnhof ein automatisches Tempoprüfsystem installiert. Dieses bewirkt, dass die S-Bahnen kontrolliert mit Tempo 30 dicht an einen in der Station haltenden Zug heranfahren können. Dadurch erhöht sich die Kapazität der Stammstrecke entscheidend.

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten hat sich auch die Pünktlichkeit

der S-Bahn stark verschlechtert und versäumte Anschlüsse bei Umsteigerverbindungen z. B. zur Ammertal- und zur Schönbuchbahn kommen sehr häufig vor. Diese Entwicklung beeinträchtigt nicht zuletzt auch die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Stuttgart.

Trotz dieser negativen Entwicklung gibt es auch Erfolge zu vermelden, denn langjährige Forderungen, wie etwa die Ausweitung des VVS-Tarifs auf Nachbargebiete (in Form eines sogenannten Metropoltickets) oder die Modernisierung und Betriebsausweitung der Strohgäubahn sind beschlossen und befinden sich in der Umsetzung.

## **Regionale Fahrplankonferenzen**

Bei den regionalen Fahrplankonferenzen wurde der Regionalverband u. a. von Ulrich Arndt vertreten, der auch eine schriftliche Zusammenfassung der Konferenzergebnisse in Umlauf brachte.

## **Regionalverband Bodensee-Oberschwaben**

### **Verkehrsverbund Hegau-Bodensee (VHB)**

Zu Beginn des Jahres 2010 trafen wir uns mit den Geschäftsführern des Verkehrsverbunds Hegau-Bodensee.

Ein wichtiges Thema war der Kombitarif des VHB (Landkreis Konstanz) und des Tarifverbunds Ostwind (Kanton Thurgau und andere). Mit dem

Kombitarif wird ein Übergangstarif zwischen den beiden Tarifverbänden geschaffen. Der grenzüberschreitende Verkehr wird damit deutlich erleichtert, doch ist er bei Weitem nicht ausreichend.

Aus unserer Sicht weist der Kombitarif zwei wesentliche Mankos auf: Die räumliche Ausdehnung ist viel zu klein; die von der Grenze aus gesehen jeweils nächstliegenden größeren Knoten Singen und Romanshorn sind nicht integriert. Zudem gibt es keine Anschlussfahrausweise, die erst ab dem jeweiligen Nachbarverband gelten. Benachteiligt sind damit Pendler, die ein Aboticket (Jahreskarte) bis Konstanz haben, aber nicht mit der Schwarzwaldbahn nach Kreuzlingen durchfahren können. In Konstanz ist der Kauf eines neuen Fahrausweises (nach Spurt durch die enge Unterführung) Pflicht. Von Seiten der DB wurde unser Ansinnen, entsprechende Anschlussfahrausweise für den Ostwind im VHB-Gebiet zu verkaufen, als „unsinnig“ abgelehnt.

Zur Frage der räumlichen Ausdehnung erhielten wir widersprüchliche Signale: Aus dem VHB ist zu hören, dass sich die Schweizer Seite hiergegen eher sperre; vom Ostwind hingegen haben wir zumindest die Zusage, dass ein Arbeitskreis gebildet wurde, der sich unserer Anliegen ernsthaft annehmen wolle.

Ein weiteres Thema beim VHB war unser Bestreben, den Pendlern die Nutzung des Fernverkehrs auf der Strecke Singen–Tuttlingen zu erleichtern. Derzeit gilt das Aboticket des VHB auf der Schiene mit der entspre-

chenden Tarifzone aufpreisfrei bis Tuttlingen; für den IC/ICE ist eine komplett neue Fahrkarte ohne jede Anrechnung des bereits bezahlten Streckenanteils erforderlich. Die Jahreskarte für den IC kostet derzeit 1416 Euro, was ein stolzer Preis dafür ist, dass der Fernverkehr nur zweistündlich fährt und im morgendlichen Berufsverkehr gar nicht.

Beim ICE gibt es aus grundsätzlichen Gründen keinerlei Chance auf eine Freigabe für Nahverkehrsfahrausweise, auch nicht gegen Aufpreis; beim IC, der nur eine Interimslösung bis zum Austausch der Achsen beim ICE-T sein soll, dürften die Ausgleichsauforderungen nach den Erfahrungen bei der Schwarzwaldbahn zu hoch sein.

Der VHB steht unserer Forderung im Grundsatz offen gegenüber, will das Thema aber erst auf die Tagesordnung bringen, wenn die derzeitige Regelung mit der aufpreisfreien Gültigkeit bis Tuttlingen ausläuft. Das ist aus unserer Sicht durchaus verständlich, schließlich ist die derzeitige Lösung für die Fahrgäste finanziell sehr attraktiv.

## **Bodensee-Katamaran**

Der Bodensee-Katamaran zwischen Konstanz und Friedrichshafen bietet eine angenehme Art des Reisens, ist aber chronisch defizitär. In diesem Jahr musste die Reederei einräumen, hinter den wirtschaftlichen Erwartungen zurückzubleiben. Unerhörtes tut sich: Auf ein entsprechendes Schreiben von PRO BAHN wurde mitgeteilt,

dass Gespräche mit den Verbänden BODO und VHB laufen, um eine tarifliche Integration zu erreichen. Ein erster Schritt in die richtige Richtung, aber mangels guter Anschlüsse in Konstanz vom Nahverkehr wird das nicht ausreichen. Viel wichtiger wäre eine Einbeziehung in die nationalen und internationalen Eisenbahntarife, weil der Kattamaran optimal mit dem Schweizer IC aus Biel–Zürich–Zürich-Flughafen verknüpft ist.

### **Regio-S-Bahn Donau-Iller**

Im Oktober 2010 wurde die Vorstudie zur Regio-S-Bahn Donau-Iller der Planungsbüros SMA und Intraplan vorgelegt. Ziel der Regio-S-Bahn ist ein S-Bahn-ähnlicher Regionalverkehr im Halbstundentakt auf den sechs Zulaufstrecken nach Ulm: Ulm–Memmingen–Tannheim inklusive der Reaktivierung Ulm–Weißenhorn, Ulm–Ehingen–Rechtenstein mit der Option auf die Neubaustrecke Ehingen–Erbach, Ulm–Biberach–Ummendorf, Ulm–Nersingen(–Günzburg), Ulm–Geislingen und Ulm–Aalen. Die Kombination mit der Ulmer Straßenbahn (Karlsruher Modell) ist nicht mehr im Konzept enthalten.

Das Ergebnis der Studie wurde von allen Gebietskörperschaften grundsätzlich begrüßt. Kritik gibt es u. a. auf der Südbahn an der fehlenden Durchbindung zwischen Biberach und Aulendorf und auf der Donautalbahn an der fehlenden Verknüpfung mit Herbertingen. Dies soll in der nun folgenden Hauptstudie (Angebots- und Be-

triebsstudie) geklärt werden, die Mitte 2011 vorliegen soll. Erste Maßnahmen könnten dann bereits in die Ausschreibung der Schienenverkehrsleistungen 2015/2016 durch das Land aufgenommen werden. Die Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn ist für das Jahr 202X geplant. Die Finanzierung durch die Länder Baden-Württemberg und Bayern ist noch offen.

### **Südbahn**

Die Elektrifizierung der Südbahn ist noch immer nicht in trockenen Tüchern. Weil die aktuellen Probleme (insbesondere die absurde Lücke im Regionalbahnverkehr zwischen Biberach-Süd und Aulendorf) mit dem fehlenden Fahrdraht nichts zu tun haben, geben wir uns nicht der Illusion hin, dass der Ausbau allein zu wesentlichen Verbesserungen führen wird. Ganz im Gegenteil: Mit der Elektrifizierung ist damit zu rechnen, dass die IRE-Sprinter Basel–Ulm wieder von Basel nach Lindau fahren werden. Durch die höhere Geschwindigkeit sollen die Knoten Friedrichshafen und Ulm beide mit dem Regionalexpress Stuttgart–Friedrichshafen erreicht werden; die Parallelführung zweier RE-/IRE-Züge ist unter fahrplantechnischen Gesichtspunkten nicht mehr erforderlich.

Zu Zeiten der ersten Angebotskürzungen erschien uns das auch als sinnvoll, nur sind mittlerweile die Fahrgastzahlen erfreulicherweise so stark angestiegen, dass eher mehr, keinesfalls aber weniger Züge auf dieser

Strecke erforderlich sind. Die erhofften Einsparungen an Zugkilometern zur Finanzierung eines vernünftigen Regionalbahnangebots werden sich also nicht ohne Weiteres einstellen.

## **Bahnhofsmodernisierung**

Die überfällige Modernisierung der Haltepunkte und Bahnhöfe im Landkreis Konstanz ist zum Teil wieder fraglich geworden. Einige Kommunen sperren sich nun wieder gegen ihre finanzielle Beteiligung und verweisen auf die Bahn, die alles bezahlen möge. Dabei wird aber übersehen, dass DB Station & Service erhebliche Eigenmittel für den Umbau der größeren Bahnhöfe einsetzt, während sich die Modernisierung der Haltepunkte Land und Kommunen teilen. Der Hinweis, dass die DB gar nichts zahlen würde (und dennoch kräftig die Hand bei den Stationsentgelten offen halte), ist also zumindest nicht ganz korrekt.

## **Bodensee-S-Bahn**

Die Bodensee-S-Bahn-Organisation firmiert mittlerweile als Verein nach Schweizer Recht. PRO BAHN ist in diesem Jahr Mitglied geworden. Weitere Informationen finden Sie unter <http://www.bodensee-s-bahn.org>.

## **Regionalverband Neckar-Alb**

Im Oktober 2009 wurde der Regionalverband Neckar-Alb reaktiviert.

Unter anderem fand seit der Reaktivierung ein Radio-Interview zur Aufzeigung von Schwachstellen bei der Sicherheit in Zügen und Verbesserungsvorschlägen statt. Hier wurde besonders auf das Fehlen von Zugbegleitern vor allem in den Abendstunden hingewiesen. In den Tagesrandlagen erhöhen diese das subjektive Sicherheitsgefühl, vor allem, wenn wie bei der HzL einzelne Triebwagen gekoppelt werden und im Notfall zunächst kein direkter Kontakt zum Triebfahrzeugführer besteht. In einer Mitteilung in der Presse im Frühjahr des Jahres 2010 teilte die NVBW dann mit, dass vermehrt Begleitpersonal in den Tagesrandlagen eingesetzt wird.

Weitere derzeitige Themenfelder sind u. a. die Verbesserung des Park & Ride in Reutlingen. Bei schlechten Schalteröffnungszeiten (samstags nur von 9 bis 14 Uhr) besteht keine Möglichkeit günstig zu parken, da für den Erwerb einer vergünstigten Parkkarte die Fahrkarte vorgelegt werden muss. Rückwirkend mit Quittung ist dies (z. B. im gegenüberliegenden Parkhaus) ebenfalls nicht möglich. Hier ist es das Ziel, dass beim Kauf einer Fahrkarte am Automaten (die DB will die Kunden ja zu den Automaten locken) auch eine Parkkarte angeboten wird. Gleichzeitig setzen wir uns natürlich für eine Verbesserung eben dieser Schalteröffnungszeiten ein.

Bereits mit Einführung der neuen Doppelstockwagen zwischen Tübingen und Stuttgart wurde auf die digitalen Haltestellenansagen hingewiesen, die zwar klar und deutlich waren, jedoch anfangs zu leise. Hier wur-

de nach einer E-Mail an DB ZugBus RAB umgehend nachgebessert. Auf die schlechten Ansagen in den Zügen u. a. nach Herrenberg, Bad Urach und Plochingen (alles Regionalbahnen mit VT 650 [Regioshuttle]) wurde ebenfalls hingewiesen, da größtenteils ältere Leute die Ansagen vom Triebfahrzeugführer nicht verstehen (als einer der Region fremder schon gar nicht). Laut Auskunft von DB ZugBus RAB ist eine Umsetzung analog zur Kulturbahn mit digitalen Ansagen technisch in diesen Fahrzeugen nicht möglich.

## **Regionalverband Nordschwarzwald**

### **20 Jahre PRO BAHN Nordschwarzwald**

Zum 31. März 2010 initiierten wir unter der Überschrift „20 Jahre PRO BAHN Nordschwarzwald“ eine sehr gut besuchte öffentliche Veranstaltung. Im Anschluss daran fand unsere Hauptversammlung statt. Dieter Zaudtke stand nach zwanzigjähriger Tätigkeit als Vorsitzender nicht mehr zur Verfügung. Trotz mehrjähriger Bemühungen ließ sich kein Nachfolger finden und damit auch kein neuer Vorstand bilden. Der gut eingeführte Name PRO BAHN Nordschwarzwald wird dennoch weiter bestehen, die bisher erfolgreiche Sacharbeit, wenngleich auch etwas eingeschränkt, fortgeführt. Nachstehend eine Auflistung der 2010 durchgeführten Aktivitäten:

### **S-Bahn Calw–Weil der Stadt**

Das S-Bahn-Projekt Calw–Weil der Stadt wird von uns weiter aktiv begleitet. Hierzu fanden mehrere Besprechungen im Calwer Landratsamt und mit dem Vorstand des Vereins „Württembergische Schwarzwaldbahn“ statt. Die Gründung eines Zweckverbandes, bestehend aus den Landkreisen Calw und Böblingen, wird angestrebt. Das Projekt erscheint inzwischen als gesichert.

### **Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplan Pforzheim**

Der unter unserer Mitwirkung entstandene Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pforzheim wurde inzwischen vom Gemeinderat genehmigt.

An der Erstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrsplanes der Stadt Pforzheim und des Enzkreises sind wir mit beteiligt. Ende 2010 erfolgte die 2. Lesung.

### **Bus & Bahn-Team**

Das von uns maßgeblich mit gegründete Bus & Bahn-Team war auch 2010 aktiv. Dieter Zaudtke ist in die Gruppe aktiv mit eingebunden. Bei 9 Vortragsveranstaltungen, 45 Automaten-schulungen und 17 „ÖPNV-Kennenlernfahrten“ wurden insgesamt 1820 Teilnehmer ermittelt.

Das Problem einer unbefriedigenden Anschlusssituation am Bahnhof Pforzheim-Weißenstein (Übergang Stadtbuss – Bahn) wurde von uns

gründlich analysiert. Leider ist eine befriedigende Lösung nicht möglich.

Unser alter Vorschlag zu einem zusätzlichen Stadtbahnhalt im östlichen Bereich der Pforzheimer Teilgemeinde Eutingen wurde nochmals in den Eutingen Ortschaftsrat eingebracht.

Der auch 2010 vom Landratsamt Enzkreis aufgelegte Veranstaltungskalender „... den Enzkreis genießen“ beinhaltete 3 ÖV-Rundreisen. Unterstützt vom Bus & Bahn-Team führte eine Tagesreise über Karlsruhe, weiter mit der Murgtalbahn nach Freudenstadt. Nach einem Aufenthalt über Hochdorf–Calw zurück nach Pforzheim. Ganz klar, es sollte keine reine Vergnügungsfahrt sein, vielmehr gab es unterwegs zahlreiche Tipps zum Bus- und Bahnfahren.

Eine zweite Rundfahrt sollte den Teilnehmern vor allem die Bedenken vor Umsteigevorgängen nehmen. Von Pforzheim ging es mit dem Bus nach Ittersbach, weiter mit der Albtalbahn zum Karlsruher Marktplatz. Von dort mit der Straßenbahn nach Durlach und mit der S-Bahn nach Bruchsal. Erneutes Umsteigen in die Stadtbahn nach Bretten. Dort konnte im Nullknoten das Funktionieren des Integralen Taktfahrplanes sehr anschaulich erlebt werden. Über Mühlacker erreichte die Reisegruppe den Heimatbahnhof Pforzheim. Eine weitere kurze Tour von nur 70 Minuten Dauer demonstrierte den Integralen Taktfahrplan. Mit dem IRE ging es von Pforzheim nach Mühlacker. Weiter mit der Stadtbahn nach Bretten. Von dort mit der Eilstadtbahn nach Durlach und von dort nach kurzer Wartezeit mit dem RE nach Pforzheim.

## **Innerortstarif Niefern-Öschelbronn**

Der von Dieter Zaudtke im Jahre 2004 für die Gemeinde Niefern-Öschelbronn vorgeschlagene verbilligte Innerortstarif (60 Cent), in Zusammenarbeit mit der örtlichen Lokalen Agenda nach langen Mühen 2009 von der Gemeinde endlich verwirklicht, führte zu einer innerörtlichen Fahrgaststeigerung von 30 %. Zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen der Agenda wurden hierzu 1 000 Exemplare eines selbst gestalteten Infoblattes an die Haushalte verteilt.

## **Ittersbach–Pforzheim**

Das von PRO BAHN Nordschwarzwald 1995 angestoßene Projekt einer neuen Schienenverbindung Ittersbach–Pforzheim wurde Anfang 2010 erneut aufgegriffen. Eine Expertenrunde, an der Dieter Zaudtke beteiligt war, kam zu dem Ergebnis, das anstelle der ursprünglich geplanten Einfädelerweiterung der Stadtbahn in die Enztalbahn, einer mit Gleichstromniederflurtriebwagen betriebenen Strecke, mit zusätzlicher Erschließung der Gartenstadt Arlinger und Verlängerung durch die Pforzheimer Innenstadt bis in das Siedlungsgebiet Haidach einen größeren Nutzen verspricht. Letzterer stellte sich tatsächlich ein, das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,5 reicht jedoch für eine finanzielle Förderung nicht aus. Hiermit erscheint das Projekt nicht als endgültig gestorben, die beteiligten Ingenieurbüros empfehlen die Planungs- und Bewertungstiefe

schrittweise zu erweitern.

Die vorstehend genannte Expertenrunde befasste sich auch mit den 2003 von PRO BAHN Nordschwarzwald entwickelten Konzept durch den Bau von zusätzlichen Haltepunkten und einer dichteren Taktfolge der Stadtbahn im Stadtgebiet von Pforzheim, verlängert bis in die Nachbarorte, zusätzliche Fahrgäste für die Schiene zu gewinnen. Das Konzept fand ebenfalls Eingang in den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pforzheim. Bisher werden im Stadtgebiet zwei zusätzliche Haltepunkte empfohlen, die Linienendpunkte der Verdichterzüge liegen noch nicht fest. Das Projekt wird weiterverfolgt.

### **Ittersbach–Karlsruhe**

In die Diskussion zu einer Stadtbahnverbindung Ittersbach–Karlsruhe schaltete sich auch die Gemeinde Kelttern ein. Einige Kelterner Ortsteile wurden bis 1967 von der damaligen Pforzheimer Kleinbahn durchfahren. Ende der achtziger Jahre gab es bereits von PRO BAHN Nordschwarzwald eine grobe Studie zu einem erneuten Anschluss der Gemeinde mit einer geänderten Linienführung, die damals jedoch keinerlei Beachtung fand. Klar ist, dass eine Verbindung mit dem obig genannten Projekt keinen Sinn macht und somit ein selbstständiges Projekt darstellt. Eine sehr detaillierte Machbarkeitsstudie offerierte im Herbst 2010 mögliche Trassenvarianten, eine mittelfristige Verwirklichung erscheint uns unwahrscheinlich.

### **Sonstiges**

Nach einem Vorschlag des VCD-Kreisverbands Pforzheim-Enzkreis startete der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) eine neue Reihe „Kundendialog“. Auf einer Bahnfahrt durch den Enzkreis wurden von der Geschäftsleitung des VPE Kunden befragt. PRO BAHN Nordschwarzwald ist in die Aktion mit eingebunden.

Nicht unbedingt erfreulich verläuft unser Engagement im Fahrgastbeirat des Pforzheimer Busstadtverkehrs. Erfolge stellen sich nur selten ein, der Fahrgastbeirat ist vielfach mit sich selbst beschäftigt.

Im Sommermonat August führte der VPE das so genannte „Hitzeticket“ ein. Es erlaubte die kostenlose Busbenutzung im gesamten Verkehrsgebiet mit dem Bus auf einer Strecke von maximal 3 Haltestellen. Das Angebot wurde gut angenommen. Wir unterstützten die Aktion mit einem Zeitungsartikel.

Nach wie vor sind wir Teilnehmer an der Regionalen Fahrplankonferenz. Auch 2010 leisteten wir einige Pressearbeit. Etliche Fahrgastanfragen zu Fahrplan oder Tarif wurden beantwortet.

Erfreut sind wir über die langjährige gute Zusammenarbeit mit den Verwaltungen, Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbänden. Dank gilt auch dem guten Zusammenwirken mit dem VCD-Kreisverband Pforzheim-Enzkreis.

## **Regionalverband Südlicher Oberrhein**

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein feierte im November den ersten Jahrestag seiner Reaktivierung. Seit Ende 2009 sind vier Rundbriefe erschienen, die über die Aktivitäten des Verbands und wichtige Nachrichten aus der Region zum öffentlichen Verkehr informieren. Vorstand und interessierte Mitglieder treffen sich traditionell am zweiten Dienstag des Monats mit Blick auf das Gleisfeld des Freiburger Hauptbahnhofs im Café Velo.

### **Geben Sie 8!**

Im Vorfeld der Landtagswahl 2011 startete der Regionalverband im Sommer eine Postkartenaktion: alle bis dahin bereits benannten Landtagskandidaten der fünf wichtigsten Parteien bekamen Post von PRO BAHN. Die Karte mit Blick auf die acht von Personenzügen aller Art belegten Gleise des Freiburger Hauptbahnhofs trug die Überschrift „Geben Sie 8!“. Damit sollte auf die Verantwortung der Politik für einen guten Verkehr auf der Schiene aufmerksam gemacht werden. Gleichzeitig wurden die Kandidatinnen und Kandidaten eingeladen, sich mit den Vertretern des Regionalverbands zu treffen.

Zwei grüne Kandidaten (Frau MdL Edith Sitzmann, Wahlkreis Freiburg West und Herr MdL Reinhold Pix, Wahlkreis Freiburg Ost/Hochschwarzwald) und ein roter

Kandidat (Herr Uwe Hengherr, Wahlkreis Kehl) nahmen dieses Angebot wahr. Die Treffen im Café Velo, im Hauptbahnhof Offenburg und im Weingut Pix behandelten zentrale Verkehrsthemen des südbadischen Raums. Unser Anliegen war es, auf die Unterfinanzierung der Schiene, auf die Verantwortung des Landes bei den anstehenden Ausschreibungen sowie auf die unbefriedigende Situation vieler Pendler hinzuweisen, die in überfüllten Zügen sitzen. Gerade vor dem Hintergrund von Stuttgart 21 kritisierte der Regionalverband die Verwendung enormer Summen für dieses Projekt, während für die Umsetzung der nächsten Stufe der Breisgau-S-Bahn immer noch keine verbindlichen Zeitpläne vorhanden sind. Die angekündigte Elektrifizierung der Strecken am Hochrhein, der Breisacher Bahn sowie von Neustadt nach Donaueschingen werden wir daher mit Nachdruck einfordern. Landtagskandidat Felix Schreiner (CDU, Wahlkreis Waldshut) sicherte schriftlich seine Unterstützung bei den Bemühungen zur Elektrifizierung der Hoahrheinstrecke zu.

### **Verknüpfung Bus/Bahn in Freiburg**

Eine bessere Verknüpfung der Linien der VAG mit den Haltepunkten von DB und BSB auf dem Freiburger Stadtgebiet mahnte unser Regionalverband in einer Pressemitteilung anlässlich der Einstellung des 27er-Busses in die Wiehre Mitte November an. Auf dem letzten Kurs dieser

Linie zum Wiehre-Bahnhof führen drei PRO BAHNER und ein Mitglied aus dem Nachwuchs mit. Nach Meinung von PRO BAHNER gibt es an den Freiburger Haltepunkten abseits des Hauptbahnhofs ein großes, noch weitgehend ungenutztes Potenzial, schnelle Umstiege von Bus und Straßenbahn auf die Bahn zu ermöglichen. Eine gute Vernetzung von Stadt- und Regionalverkehr würde sowohl den Fahrgästen aus Freiburg als auch den Einpendlern aus der Region zu Gute kommen. Dieses Thema wird uns im kommenden

Jahr weiter beschäftigen.

### **Fahrgastanfragen**

Daneben gab es Anfragen von Bahnkunden, häufig zu persönlichen Problemen mit DB Regio bzw. Fernverkehr sowie zu Beschwerden über Änderungen des Fahrplans, insbesondere bei Streichungen von Zügen und Bussen. Wir haben uns bemüht, so schnell wie möglich den Bahnkunden mit unserem Rat weiter zu helfen.



# Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

## **RV Region Stuttgart**

Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart  
Tel.: (0711) 2540-2552 (tagsüber) oder (0711) 847177  
E-Mail: C.Petersohn@gmx.net

## **RV Bodensee-Oberschwaben**

Stefan Buhl, Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell  
Tel.: (07732) 950869 oder (0170) 3077110  
E-Mail: stefan.buhl@gmx.com

## **Regionalgruppe Main-Tauber**

Christiane Reinhardt, Ratsstraße 17,  
97980 Bad Mergentheim-Edelfingen  
Tel.: (07931) 8710  
E-Mail: Christiane-reinhardt@web.de

## **Regionalgruppe Hohenlohe**

Oliver Paul, Alte Straße 2, 74532 Ilshofen-Ruppertshofen  
Tel.: (07904) 309  
E-Mail: oliver.paul@muswies.de

## **Regionalverband Mittlerer Oberrhein**

Norbert Stütze, Grünwaldstr. 46, 76149 Karlsruhe  
Tel.: (0721) 707600  
E-Mail (stellv. Vorsitzender): gerhard.stolz@web.de

## **Regionalverband Neckar-Alb**

Marcel Miny, Grehenbergstr. 42, 72818 Trochtelfingen  
Tel.: (07124) 931775 oder (0160) 91755298  
E-Mail: mminy@web.de

## **Regionalverband Nordschwarzwald**

Dieter Zaudtke, Reuchlinstraße 14, 75223 Niefern-Öschelbronn  
Tel./Fax: (07233) 941999  
E-Mail: probahn-zaudtke@t-online.de

*Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden*

**Regionalverband Rhein-Neckar**

Andreas Schöber, Holbeinstr. 14, 68163 Mannheim

Tel.: (0621) 411948

E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

**Regionalverband Südlicher Oberrhein**

Benedikt Barth, Kronenstr. 5, 79100 Freiburg

Tel.: (0761) 55 63 589

E-Mail: ba5554@web.de

## **Impressum**

*Herausgeber:*

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg

Kasernenstr. 58

78315 Radolfzell

Tel. 07732/950869

E-Mail: [info@bawue.pro-bahn.de](mailto:info@bawue.pro-bahn.de)

Internet: [www.pro-bahn-bw.de](http://www.pro-bahn-bw.de)

*Redaktion und Gestaltung:*

Stefan Buhl

*Titelbild:*

Peter J. Müller

Stand: 17.01.2011