



Landesverband Baden-Württemberg

PRO BAHN im Jahr 2012 Themen, Aktionen, Projekte



Jahresbericht Landesverband

Im Jahr 2012 ist im Bereich des ÖPNV wieder etwas mehr Ruhe eingekehrt; teilweise mehr, als zu wünschen ist.

Der Bund hat die Regionalisierungsmittel über die Hintertür gekürzt, in dem er seit 2011 von der Bahn eine Dividende von einer halben Milliarde Euro im Jahr verlangt. Verdient wird das Geld zu einem guten Teil beim Netz, das einerseits staatliche Zuschüsse erhält, andererseits aber die politisch gewünschten Gewinne wieder ans Staatssäckel abzuführen hat. In Rechnung gestellt wird das Ganze den Eisenbahnverkehrsunternehmen, bezahlt wird es von deren Kunden und den Bundesländern als Bestellern des Schienenpersonennahverkehrs.

Um die zur Dividendenzahlung notwendigen Gewinne erzielen zu können, haben die DB Netz AG und die DB Station & Service AG zuletzt die Trassen- und Stationsentgelte stark erhöht mit entsprechenden Folgen für die vom Land zu entrichtenden Bestellerentgelte. Diese Steigerungen sind deutlich größer als die jährlichen Erhöhungen der Regionalisierungsmittel, so dass nach Angaben der Landesregierung ab dem Jahr 2013 etwa 60 Millionen Euro fehlen werden. Anfang des Jahres waren ernsthaft Abbestellungen in einer Dimension im Gespräch, welche die heftig umstrittenen und teils folgenschweren Kürzungen des Jahres 2007 in den Schatten gestellt hätten. Das ging so weit, dass wegen angeblich fehlender 500 000 Euro im Jahr sogar die Betriebsaufnahme der grenzüberschreitenden Verbindung (Freiburg–)Müllheim–Mulhouse in Frage gestellt war.

In einem „enormem Kraftakt“ hat die Regierungskoalition letzten Endes die Kürzungen für 2013 und 2014 abgewendet. Das Land stellt 2013 47,6 Millionen Euro und ab 2014 65,9 Millionen Euro jährlich zusätzlich für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung. Pro Einwohner und Jahr sind das 6,11 Euro.

Zu Recht immer wieder in der Kritik stand der „große“ Verkehrsvertrag mit DB Regio, der im Ruf steht, mit großzügigen Konditionen die Zustimmung der Bahn zu S 21 ein wenig gefördert zu haben. Aus diesem Grund wurde mit dem Auslaufen des Verkehrsvertrags Ende 2016 und den anstehenden Ausschreibungen die Hoffnung verbunden, mehr Verkehre zu günstigeren Konditionen bestellen zu können. Entsprechend groß war die Überraschung, als das Verkehrsministerium im Sommer „Sorgfalt vor Eile“ anmahnte und alle Planungen überprüfen wollte. Angesichts der nur noch kurzen Zeit bis Ende 2016 drohen spürbare Verzögerungen; ein Vorziehen einzelner Lose, um den Markt zu entzerren, dürfte sich erübrigen haben.

Als Grund für die Überprüfungen wurden die starken Kostensteigerungen angeführt. Diese waren zu den Zeiten, als die Angebotskonzeption 2020 entwickelt wurde (noch unter der früheren Landesregierung), so nicht absehbar. Sie drohten bei vollständiger Übernahme dieser Konzeption zu einem jährlichen Defizit in der Größenordnung von 100 Millionen Euro zu führen.

Immerhin: Im Frühjahr sah es noch so aus, als wäre die Wettbewerbsintensität aus verschiedenen Gründen deutlich geringer als erhofft. Das Land zeigt nun die grundsätzliche Bereitschaft, „bei komplexen Netzen die Fahrzeugfinanzierung mit haushaltsrechtlichen Garantien zu unterstützen“. Damit dürfte ein wesentlicher Hinderungsgrund gerade für den Wettbewerb um attraktive Strecken, insbesondere solche durch, von und zum Stuttgarter Hauptbahnhof, entfallen sein. Es ist jedenfalls zu hören, dass trotz der absehbaren Schwierigkeiten wegen unklarer und wechselnder Betriebszustände in Stuttgart deutliches Interesse an den dortigen Linien besteht.

Vor übergroßen Hoffnungen auf die zu erwartenden Ausschreibungsgewinne sei aber gewarnt: In technischer Hinsicht sind die Spielräume durch notwendigerweise sehr detaillierte Vorgaben gering; bei den Personalkosten hat sich das Lohnniveau der Wettbewerber deutlich in Richtung DB bewegt. Trassen- und Stationsentgelte ändern sich durch den Anbieterwettbewerb ohnehin nicht. Das wird aber alles hoffentlich nichts daran ändern, dass die Ausschreibungen zu einem neuem Schub im Schienenpersonennahverkehr führen werden.

Eindeutig positive Entscheidungen aus dem Verkehrsministerium sind zu vermelden: Im Verkehrsetat wurden Investitionsmittel zu Gunsten der Schiene verschoben, so dass nun für die Schiene etwa 60 % und den Landesstraßenbau etwa 40 % der Mittel zur Verfügung stehen. Bisher war das Verhältnis gerade anders herum.

Ebenfalls erfreulich: Das Land will alle Projekte, die nach dem bisherigen GVFG, nunmehr das auslaufende Entflechtungsgesetz, noch bis 2019 verwirklicht werden, kofinanzieren. Mehr zu diesem Thema auf Seite 5.

STEFAN BUHL

DR. WOLFGANG STAIGER

LOTHAR FAAS

Finanzierung des ÖPNV

Im Wege der Föderalismusreform des Jahres 2006 wurden unter anderem die finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und den Ländern neu geordnet. Die Zuständigkeit für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden ist dabei vom Bund auf die Länder übergegangen; das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist deswegen ab dem Jahr 2007 entfallen. Als Übergangsregelung stellt der Bund noch bis einschließlich 2013 Mittel in bisheriger Höhe über das Entflechtungsgesetz zur Verfügung (1 335,5 Millionen Euro jährlich). Ab 2014 entfällt die verkehrliche Zweckbindung; der jährlich aus dem GVFG-Programm zur Verfügung stehende Betrag beträgt nur noch 332,56 Millionen Euro. Hinzu kommt, dass Projekte, die nach altem Recht gefördert werden sollen, bis 2019 abgeschlossen sein müssen. Projekte, die in der Planung sind, bis 2019 aber nicht vollständig umzusetzen sind, schweben damit in der Luft: Förderung nach altem Recht ist ausgeschlossen; ob es eine Anschlussförderung geben wird, ist derzeit nicht seriös vorherzusagen.

Das Land Baden-Württemberg hat am 15. Dezember 2010 das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verabschiedet, das im Wesentlichen inhaltsgleich mit dem alten Bundes-GVFG ist. Noch ist das Gesetz eine bloße Hülle; über die finanziellen Mittel, die zukünftig zur Verfügung stehen werden, ist noch keine

Aussage getroffen.

Für die bis 2019 fertigzustellenden Projekte hat das Land beschlossen, dass es seinen Anteil von 20 % finanzieren wird. Damit ist sichergestellt, dass die vom Bund bereitgestellten Mittel vollständig abgerufen werden können und keine Ansprüche verfallen.

Laut Verkehrsministerium sind die folgenden Projekte durch diesen Beschluss abgesichert:

- S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Baustufe
- Breisgau-S-Bahn
- Stadtbahn Heilbronn, Stadtstrecke Nordost und DB-Strecke Neckarsulm–Bad Rappenau
- Stadtbahn Mannheim Nord
- Stadtbahn Stuttgart U12 Hauptbahnhof–Remseck (3. und 4. Teilabschnitt)
- Stadtbahnerweiterung Freiburg, Messelinie
- Stadtbahnerweiterung Freiburg, Werder-/Roteckring
- Straßenbahn Ulm
- Stadtbahn Stuttgart U6, Verlängerung Fasanenhof Ost–Flughafen
- Verlängerung S-Bahn Bernhausen–Neuhausen

Weitere große Projekte wie die Reaktivierung der Strecke Calw–Weil der Stadt (siehe Seite 27), die Regionalstadtbahn Neckar-Alb oder das Mobilitätsnetz Heidelberg hält die Landesregierung zwar ebenfalls für sinnvoll, doch ist hier die Finanzierung noch sehr ungewiss.

Für die Regionalisierungsmittel steht ab dem Jahr 2015 eine Revisi-

on an. Der bisherige Automatismus, nach dem die nach festem Schlüssel verteilten Mittel jährlich um 1,5% steigen, läuft aus; eine Nachfolgeregelung wird auszuhandeln sein. Spannend wird neben der absoluten Höhe der Regionalisierungsmittel die Verteilung zwischen den Ländern sein: Erhält Baden-Württemberg mehr, da das Land bislang deutlich weniger bekommt, als es seinem Anteil an der Gesamtbevölkerung entspricht, oder wird der Anteil sogar weiter sinken, weil Länder mit sinkenden Bevölkerungszahlen erst recht höheren Zuschussbedarf anmelden und möglicherweise gegen die wirtschaftsstärkeren Länder in der Überzahl sind?

Beim Landesverbandstag am 12.05.2012 in Pforzheim wurde eine Resolution verabschiedet, die diese Probleme aufgreift (siehe Seite 30). Sowohl die Regionalisierungsmittel, die eher für den laufenden Betrieb gedacht sind, als auch die Investitionsmittel für den Ausbau notwendiger Projekte wie den Bau von S-, Straßen-, Stadt- und Regionalbahnen müssen dauerhaft gesichert werden, so unsere Kernforderung.

E-Mobilität in Baden-Württemberg

Ein großes Thema ist die E-Mobilität. Ministerpräsident Kretschmann ist ein großer Freund elektrischer Mobilität, meint damit aber nur Autos und E-Bikes. Auf der Schiene ist E-Mobilität aber kein allzu großes Thema. Im Süden drohen Diesellöcher neu zu

entstehen, wenn Südbahn und Hochrhein-strecke bis gegen Ende des Jahrzehnts (hoffentlich) elektrifiziert sein werden (siehe auch Seite 23).

Die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn, die nach Ausbau von Südbahn und Hochrhein-strecke betrieblich eigentlich zwingend ist, soll überhaupt erst angegangen werden, wenn der Ausbau von Südbahn und Hochrhein-strecke planerisch abgeschlossen und finanziert sind. Einerseits ist die Ehrlichkeit positiv zu vermerken, weil keine unhaltbaren Versprechungen gemacht werden, andererseits ließe sich hier ein etwas offensiveres Vorgehen seitens des Landes wünschen.

Knoten Ulm

Bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm hat die Deutsche Bahn im April 2012 beantragt, das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 2.5a1 „Ulm Hauptbahnhof“ mit geänderten Plänen fortzusetzen. Neben diversen für uns wenig relevanten Änderungen soll nunmehr auf den Bau des fünften Bahnsteigs im Ulmer Hauptbahnhof entgegen früherer Planungen verzichtet werden. Offiziell wird zur Begründung angeführt, dass dieser wegen Vereinfachungen im Spurplan entbehrlich sei. Der Bahnsteig wird nach bisheriger Ansicht aber für die geplante Regio-S-Bahn Donau-Iller benötigt. Die Bahn möchte sich deswegen den Bahnsteig von der Region gesondert bezahlen lassen. Als Kosten hierfür stehen 20 Millionen Euro im Raum. Nach Angaben der Grünen soll

sich mittlerweile herausgestellt haben, dass bereits im Jahr 2009 „die vorige Landesregierung die Bahn ausdrücklich von der Pflicht befreit hat, den Bahnsteig zu bauen“.

Für die Angebotskonzeption 2020 des Landes (ohne die S-Bahn Donau-Iller) hat die Betriebssimulation laut Bahn eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität auch mit nur vier Bahnsteigen ergeben. An den einzelnen Bahnsteigkanten stünden sogar noch Reserven für weitere Züge zur Verfügung, so die Bahn. Falls der fünfte Bahnsteig nach 2020 für die Regio-S-Bahn wirklich notwendig werden sollte, sei eine entsprechende Nachrüstung aber technisch möglich.

Wir haben fristgerecht Einwendungen in dem Verfahren vorgebracht. Eine Reaktion hierauf haben wir bisher nicht erhalten, nicht einmal eine Eingangsbestätigung.

Landesweiter Fahrgastbeirat

Am 26.4.2012 konstituierte sich der landesweite Fahrgastbeirat. Als Vorsitzender wurde Matthias Lieb (VCD) gewählt. PRO BAHN ist durch Sabine Lacher vertreten. Aus unserer Sicht wichtigste Themen sind die anstehenden Ausschreibungen. Momentan in der Diskussion ist ein Fahrzeugpool, dessen Finanzierung noch unklar ist.

Umfangreiche Anmerkungen zum Fahrzeuglastenheft wurden von uns eingereicht. Wir hatten festgestellt, dass beispielsweise Sitzabstände in den Regionalzügen heute größer sind als im Musterlastenheft aufgeführt.

Ziel ist es, komfortable Züge mit ausreichend Platz für Gepäck zur Verfügung zu haben. Ende Januar 2013 wird es deshalb ein Gespräch mit der NVBW geben.



Was sich sonst getan hat

Beim **Baden-Württemberg-Ticket** wurde bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 die Tarifsystematik dahingehend umgestellt, dass zu einem Grundpreis ein Zuschlag je Mitreisendem verlangt wird. Nennenswert komplizierter ist das Ticket nicht geworden; im Sinne der Gerechtigkeit kann die Umstellung sicherlich auch begrüßt werden. Eine Preissteigerung war nur für die größeren Gruppen verbunden, bei denen der Preis je Person aber weiterhin sehr günstig ist. Der große Vorteil ist, dass Missbrauch durch „Fahrgäste“, die in Bahnhöfen oder in Zügen nach freien Plätzen auf Baden-Württemberg-Tickets suchen, praktisch ausgeschlossen ist. Folgerichtig verzichtet die DB Regio seit Juni auf das Verbot der „nachträglichen Gruppenerweiterung“. Es ist nun endlich wieder möglich, dass die Mitglie-

der der Reisegruppe an verschiedenen Bahnhöfen zusteigen. Dieses Verbot, dass nicht gerade offensiv kommuniziert worden war, hat verschiedentlich zu unnötigem Ärger geführt.

* * *

Wegen gerade einmal 400 Euro im Jahr beteiligt sich die Internationale Bodensee Tourismus GmbH nicht mehr am **Faltblatt „Zügig in den Schwarzwald (und an den Bodensee)“**, mit dem die verbliebenen ICs der Schwarzwaldbahn beworben werden. Das zeigt, welche Wertschätzung der Bahnverkehr in manchen Kreisen genießt.

* * *

Das **Kursbuch Baden-Württemberg** bleibt bis auf Weiteres erhalten. Zeitweise war erwogen worden, das Druckwerk aus Kostengründen einzustellen. Neben den Fahrplänen für Baden-Württemberg (so diese auch mal ein ganzes Jahr am Stück gelten) enthält das Kursbuch umfangreiche Informationen und Ausflugstipps,

die auch länger als ein Jahr lesenswert sind. Erhältlich ist das Kursbuch in den Bahnhöfen sowie im Buchhandel.

Noch ein wenig Interna

Beim Landesverbandstag am 12.05.2012 in Pforzheim wurde ein neuer Vorstand gewählt, der weitgehend mit dem bisherigen Vorstand übereinstimmt. Wiedergewählt wurden Stefan Buhl (Vorsitzender), Dr. Wolfgang Staiger (stellvertretender Vorsitzender) und Lothar Faas (Schatzmeister). Zu Beisitzern wurden Joachim Barth, Günther Heger, Andreas Heide, Andreas Kegreiß und Sabine Lacher gewählt.

Im Juli musste unser bisheriger Pressesprecher, Ulrich Arndt, seine erfolgreiche Arbeit als Pressesprecher aus beruflichen Gründen leider beenden. Nachfolger wurde Gerhard Stolz aus Karlsruhe.

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Stuttgart 21

Unser Regionalverband ist weiterhin im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 aktiv und wird dort von Andreas Kegreiß vertreten. Auch nach der Volksabstimmung hat dieses Bündnis immer noch seine Berechtigung, denn damit wird der Druck auf die DB aufrecht erhalten, alle bisher noch verborgenen Probleme offenzulegen und vielleicht doch noch aus dem immer teurer werdenden Projekt zugunsten eines besseren Bahnhofskonzepts auszustei- gen.

Zwischen dem 16. Juni und dem 13. Juli 2012 fand der Filderdialog statt, der auf Initiative der Landesregierung als neue Form der Bürgerbeteiligung an der Planung des noch nicht planfestgestellten Abschnitts 1.3 im Bereich des Flughafens durchgeführt wurde.

In drei Dialogrunden diskutierten Vertreter der Filderbevölkerung, der Umwelt- und Verkehrsverbände sowie der Politik mit den Planern der Bahn die Varianten einer möglichen Trassenführung. Andreas Kegreiß nahm als PRO BAHN-Vertreter am Dialog teil und brachte dabei unsere ver-

kehrspolitische Position ein. Unser Regionalverband hat dabei insbesondere auf die Trassenkonflikte zwischen S-Bahn und RE/ICE durch die Gäubahnführung über den Flughafen hingewiesen, die keinen Halbstundentakt im Regionalverkehr zulassen und zudem die Stabilität des S-Bahn-Betriebs gefährden. Es wurde dargestellt, dass ein Umsteigebahnhof Vaihingen insgesamt verkehrlich wirkungsvoller ist und auch der Erschließung der gesamten südlichen Stuttgarter Stadtteile dient. In diesem Zusammenhang wurde der Erhalt der bestehenden Gäubahntrasse gefordert.

Zum Abschluss des Dialogs wurde mit großer Mehrheit eine Gäubahn- anbindung an den Hauptbahnhof über die Bestandsstrecke vor der Variante eines neu geplanten Flughafenbahnhofs unter der Flughafenstraße gewählt. Dies deckte sich in weiten Teilen mit dem Konzept „smart link“, das der VCD-Baden-Württemberg gemeinsam mit unserem Regionalverband entwickelt und im Vorfeld dieses Dialogs veröffentlicht hatte. Die Antragstrasse landete dagegen auf dem letzten Platz.

Leider wurde das eindeutige Votum des Filderdialogs von den Projektpartnern mit der Begründung verworfen, dass es die Prämisse einer direkten Anbindung der Gäubahn an

den Flughafen nicht erfüllen würde, die vertraglich vereinbart sei und dass eine Anbindung des Flughafens mittels eines Umsteigehalts in Stuttgart-Vaihingen daher nicht konsensfähig sei. Die zweitplatzierte Variante eines verbesserten Filderbahnhofs unter der Flughafenstraße wurde daraufhin weiter untersucht und fortan als Ergebnis des Filderdialogs bezeichnet. Dabei wurden jedoch Mehrkosten dieser Variante in Höhe von 224 Millionen Euro ermittelt, was von der Bahn zum Anlass genommen wird, an die anderen Projektpartner Nachforderungen für diese vermeintliche Verbesserung zu stellen. Unser Regionalverband ist allerdings der Meinung, dass die Antragstrasse aufgrund von strengeren Sicherheitsbestimmungen ohnehin nicht genehmigungsfähig wäre und fordert für die neue Variante einen erneuten und dann auch richtig gemachten Stresstest. Diese Forderung beruht auf unserer Auswertung der Gleisbelegung bei Übertragung des Stresstestfahrplans auf den geänderten Flughafenbahnhof, die einige Konflikte aufzeigt.

Unterstützung erhielten wir auch vom stellvertretenden Bundesvorsitzenden Prof. Dr. Heiner Monheim, der am 25.06.2012 anlässlich einer Montags-Demonstration auf dem Stuttgarter Marktplatz eine vielbeachtete Rede zu Stuttgart 21 und den Perspektiven einer innovativen Bahnpolitik hielt. Im Anschluss veranstalteten wir einen Vortragsabend im Gewerkschaftshaus mit Heiner Monheim, bei dem dieser weitere Aspekte einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik vorstell-

te, die Notwendigkeit einer Verkehrswende betonte und neue Finanzierungsinstrumente diskutierte.

Zu tagelangen Verkehrsstörungen am Stuttgarter Bahnhof kam es im Juli, September und Oktober 2012, als aufgrund zu enger Gleisgeometrie im umgebauten Gleisvorfeld dreimal an derselben Weiche ein IC-Zug entgleiste. Daraufhin wurde Gleis 10 dauerhaft gesperrt, was nun zu Kapazitätsproblemen auf den Zufahrtsgleisen führt, von denen besonders die S-Bahn betroffen ist. Zudem ist Gleis 8 nur noch teilweise nutzbar, da nach Abbruch der Seitenflügel die Stabilität des Bahnhofdachs nicht mehr gesichert war und deshalb Stützblöcke im vorderen Gleisbereich installiert werden mussten.

Die vorgesehenen Termine für den eigentlichen Baubeginn des Tiefbahnhofs verschieben sich immer weiter (u. a. wegen Problemen mit dem Grundwassermanagement).

Auf einer Sitzung des DB-Aufsichtsrats im Dezember 2012 musste der Vorstand schließlich einräumen, dass die Baukosten auf mindestens 5,6 Milliarden Euro und bei Eintritt weiterer Risiken sogar auf 6,8 Milliarden Euro ansteigen und dass damit der Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro endgültig gesprengt ist. Diese Kostenrisiken waren zum großen Teil schon vor dem letztmöglichen Ausstiegstermin aus der Finanzierungsvereinbarung Ende 2009 bekannt und eine Liste mit Risiken vom damaligen Projektleiter Hany Azer war bereits im März 2011 im „Stern“ veröffentlicht worden. Sie sollten aber durch ver-

meintliche Einsparmöglichkeiten wieder begrenzt werden. Wie wir schon seit Langem vermutet haben, wurde die Finanzierung vor Baubeginn zunächst niedrig veranschlagt, um anschließend unter Verweis auf geschaffene Fakten und hohe Ausstiegskosten schrittweise immer weitere Kostensteigerungen präsentieren zu können. Wären diese schon vorher bekannt gewesen, hätte man dieses Projekt niemals durchsetzen können und es ist entlarvend, wenn nun Technikvorstand Volker Kefer sagt, dass man Stuttgart 21 beim heutigen Kenntnisstand nicht neu angehen würde. Der DB-Vorstand hat nun vorgeschlagen, die Erhöhung aus eigener Kasse zu bezahlen, muss sich dieses aber noch vom Aufsichtsrat absegnen lassen.

Die Finanzierung der erweiterten Risiken ist völlig offen, so dass bereits über einen Abbruch des Projekts spekuliert wird. In dieser Situation hat unser Regionalverband noch einmal den Kombibahnhof ins Gespräch gebracht, der am Ende des Stresstests von Heiner Geißler und der Firma sma als Kompromisslösung vorgeschlagen wurde und der gegenüber S21 aus verkehrlicher Sicht, aber auch für die Umwelt Vorteile bietet und wesentlich kostengünstiger gebaut werden könnte. Unsere Pressemitteilung stieß auf große Resonanz und Andreas Kegreiß gab dazu in Presse, Funk und Fernsehen Interviews.

Fahrgastbeirat im VVS

Ein Schwerpunkt unserer Arbeit war wieder der VVS-Fahrgastbeirat, bei dem PRO BAHN durch Wolfgang Staißer (Sprecher und Koordination) sowie Sabine Lacher vertreten ist. An drei Terminen wurde vor allem die Situation der S-Bahn diskutiert, welche durch die Bauarbeiten für Stuttgart 21 beeinträchtigt ist. Die Pünktlichkeit hat sich drastisch verschlechtert und mittlerweile ein Niveau erreicht, das auch für den Verband Region Stuttgart als Besteller nicht mehr akzeptabel ist. Zahlreiche Anschlussverbindungen in der Region werden nicht mehr erreicht, was bereits zu abnehmenden Fahrgastzahlen z. B. auf der Ammertalbahn geführt hat. Eine weitere Ursache für die Verspätungen sind die Türsicherungen bei den neueren S-Bahnzügen, die häufig von Fahrgästen blockiert werden und so die Abfahrt verzögern. Dazu haben wir bessere Markierungen und eine türindividuelle Warnung vorgeschlagen.

Ein weiteres Thema waren Verbesserungspotenziale an den S-Bahnstationen. Dabei forderten wir eine schnellere Herstellung der Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen (Versuche mit Teilerhöhungen laufen), eine schnellere Beseitigung von Aufzugstörungen sowie funktionierende Toiletten an allen Stationen.

Alle Jahre wieder ist die regelmäßige Tarifierhöhung des VVS, die in den letzten zehn Jahren immer über der allgemeinen Teuerungsrate und auch über der Entwicklung der Pkw-Kosten lag, Gegenstand der Kritik. Un-

sere Pressearbeit war dazu sehr erfolgreich und führte zu einer öffentlichen Diskussion über das Tarifniveau, das u. a. die Umweltziele vor allem im problematischen Stuttgarter Talkessel gefährdet.

Rückmeldungen von Fahrgästen an den Fahrgastbeirat bezogen sich hauptsächlich auf verpasste Anschlüsse sowie auf Probleme mit dem Tarifsystem bzw. auf das erhöhte Beförderungsentgelt. In Zusammenarbeit mit dem VVS konnte dabei in manchen Fällen eine kulante Lösung gefunden werden.

Entwicklung des Nahverkehrsangebot

Es gibt aber auch Positives zu berichten. Ab 2014 erfolgt zunächst nur für den Schienenverkehr eine Teilintegration des Landkreises Göppingen in den VVS, was von PRO BAHN schon seit längerem gefordert wird.

Im Dezember 2012 wurden mit der S60 zwischen Böblingen und Renningen sowie mit der S4-Verlängerung zwischen Marbach und Backnang die ersten Tangentialverbindungen im S-Bahnnetz der Region eröffnet. Damit erhalten mehr Einwohner einen Zugang zum Rückgrat des regionalen Nahverkehrs. Vertreter unseres Regionalverbands waren zur Eröffnungsfahrt eingeladen und nutzten die Gelegenheit, um auf weitere Verbesserungsvorschläge hinzuweisen.

Die Einführung der Nacht-S-Bahn an Wochenenden ist ebenfalls grundsätzlich erfreulich. Dass diese teilwei-

se nicht im Takt fährt und beispielsweise die Abfahrt der S 1 ab Stuttgart fünf Minuten vor der Tagestaktzeit erfolgt, wurde von PRO BAHN dennoch kritisiert.

Mit der Einführung eines Sonntagsverkehrs auf der Strohgäu- und Tälesbahn (ab Frühjahr 2013) wird eine langjährige Forderung unseres Regionalverbands erfüllt.

Während die Gemeinden der Region mittlerweile bei der Ansiedlung neuer Wohnungen darauf achten, dass vorzugsweise in der Nähe der S-Bahnstationen gebaut wird, legen viele Firmen immer noch Wert auf abgelegene Grundstücke mit vielen Parkplätzen, guter Anbindung an Autobahnen, aber ohne jegliche ÖV-Anbindung. Wir thematisierten dieses Problem anhand von aktuellen Beispielen anlässlich eines Gesprächs mit dem Wirtschaftsdirektor des Verbands Region Stuttgart Dr. Wurmthaler und stehen im Kontakt mit Mitgliedern des Regionalparlaments, um unsere Forderung nach einer Mitverantwortung der Unternehmen für einen Transport der Mitarbeiter zwischen Werkstor und der nächsten S- oder U-Bahnstation (z. B. durch einen Werksverkehr) durchzusetzen.

Barrierefreiheit am Bahnhof Geislingen

Seit Mitte 2011 gibt es einen regen Kontakt zwischen dem RV Region Stuttgart und dem Stadtbehindertenring Geislingen/Steige „Steigle“. Auf Vermittlung des Regionalverbands hat zunächst im November 2011 in

Geislingen eine Informationsveranstaltung mit dem stellvertretenden PRO BAHN-Bundesvorsitzenden Alexander Drewes zum Thema „G 21 = Bahnhof Geislingen barrierefrei“ stattgefunden. Für Behinderte ist der Zugang zum Bahnsteig der Gleise 2 und 3 mit seinen 48 Stufen ein schier unüberwindliches Hindernis. Da eine schnelle Abhilfe im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms der DB nicht möglich ist, wie sich nach einer Sitzung mit der Stadt Geislingen, der DB Station & Service und dem Stadt- und Kreisbehindertenring am 09.10.2012 ergab, wird zunächst eine „kleine Lösung“ angestrebt. Hierbei soll der Gleisübergang bei Gleis 1 reaktiviert werden. Es soll für Rollstuhlfahrer der Gleisübergang nach Voranmeldung in Begleitung einer Person ermöglicht werden. Herr Hantel von der DB Station & Service AG sagte eine Prüfung der Möglichkeit einer begrenzten Freigabe des Übergangs für Rollstuhlfahrer zu.

Auf Vermittlung des RV Region Stuttgart nahm Herr Kohle von „Steigle“ am 09.11.2012 an einer Informationsveranstaltung der Landtagsfraktion der Grünen zum Thema „Barrierefreiheit: Bahnhöfe dürfen kein Hindernis sein“ teil. Mit einem Ergebnis der Prüfung der „kleinen Lösung“ wird im ersten Quartal 2013 gerechnet.

Service bei der SSB

Weniger erfreulich ist die Verschlechterung des Kundendialogs bei der SSB. Oft erfolgt eine Antwort auf

Beschwerde-E-Mails mit großer Verspätung oder häufig auch gar nicht. Auch offizielle Anfragen des VVS-Fahrgastbeirats oder von unserem Regionalverband bleiben unbeantwortet. So wurde uns beispielsweise eine Auswertung der Auswirkungen des Vordereinstiegs bei Bussen versprochen, die bis heute aussteht. Damit laufen unsere zahlreichen Vorschläge zur Verbesserung des Services, wie beispielsweise die Einrichtung eines Notverkehrs bei Streik, die Ausdehnung des 10-Minuten-Takts bis 20 Uhr und bessere Sicherheitsvorrichtungen an Übergängen ins Leere und Hinweise, wie beispielsweise auf nicht funktionierende Vorrangschaltungen im Busnetz, werden nicht beachtet.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf eine wenig bekannte Einrichtung für Fahrgäste des Nahverkehrs hinweisen, an die man sich bei Streitigkeiten zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen wenden kann. Es handelt sich um die Schlichtungsstelle Nahverkehr in Baden-Württemberg mit folgender Adresse:

Ombudsstelle Nahverkehr
Baden-Württemberg
c/o VDV-Landesgruppe
Baden-Württemberg
Postfach 80 10 06
70510 Stuttgart
Tel.: 0711-7885 7201
Fax: 0711-7885 7202
E-Mail: vdv.bw@mail.ssb-ag.de

Fahrradmitnahme

Leider ist seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 keine Fahrradbeförderung nach Straßburg und Paris mit dem TGV mehr möglich, da die Verbindung auf TGV Duplex umgestellt wurde. Unser Regionalverband hat Gemeinderäte der Stadt Stuttgart auf diese Verschlechterung aufmerksam gemacht und dafür gesorgt, dass dieser Kritikpunkt in die Stellungnahme der Stadt auf der Landesfahrplankonferenz eingebracht wurde.



Mitgliederrundschreiben zum Projekt „Sicherheit im Bahnverkehr“

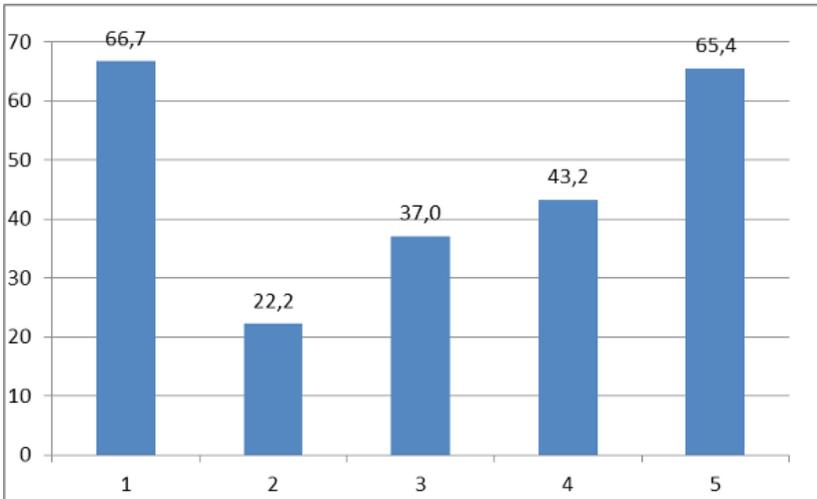
Das geplante Projekt „Sicherheit im Bahnverkehr“, das der PRO BAHN-Bundesverband mit dem Fonds Soziale Sicherung der EVG durchführen möchte, löste bei unseren Mitgliedern Befürchtungen hinsichtlich ei-

nes Verlusts der Unabhängigkeit von PRO BAHN aus. Auf Nachfragen unseres Landesverbandes wurden vom Bundesvorstand leider die Antworten verweigert und auf den kommenden Bundesausschuss verwiesen, bei dem über das Projekt mündlich informiert und abgestimmt werden sollte. Da so keine Möglichkeit einer Beratung in den Landesausschüssen bestanden hätte, wollten wir zumindest die Meinung unserer Mitglieder zu den bis Weihnachten bekannt gewordenen Fakten und zum weiteren Umgang mit dem Projekt einholen und haben dazu kurz vor Weihnachten ein Mitglieder-rundschreiben verschickt. Wir haben auch die anderen Regionalverbände von unserer Aktion unterrichtet, der sich auch der benachbarte Regionalverband Nordschwarzwald anschloss.

Die Resonanz auf den Mitgliederbrief war erfreulicherweise sehr gut. Bis zum 09.01.2013 antworteten 81 der angeschriebenen 179 Mitglieder (d. h. ca. 45%). Zwei Drittel der Mitglieder lehnen es generell ab, ein Projekt mit direkter oder indirekter Finanzierung durch die DB AG durchzuführen.

Eine Annahme von Geldern mit einer prozentualen Beschränkung wurde zehnmal genannt: 4 × max. 5%, 2 × max. 10% und 1 × max. 20%.

Die weiteren Ergebnisse können dem Diagramm entnommen werden (Mehrfachnennungen waren möglich):



Antwortkarte: (Mehrfachnennungen möglich)

- (1) Ich bin dafür, dass PRO BAHN überhaupt kein Geld von der DB AG annimmt, egal ob direkt oder auf Umwegen.
- (2) Ich bin dafür, dass über die Frage, ob PRO BAHN Geld von der DB AG annimmt, egal ob direkt oder auf Umwegen, erst auf dem nächsten Bundesverbandstag entschieden wird.
- (3) Ich bin dafür, dass die Frage, ob PRO BAHN Geld von der DB AG annimmt, egal ob direkt oder auf Umwegen, durch eine Mitgliederbefragung geklärt wird.
- (4) Ich bin dafür, dass über die grundlegende Frage, ob Karl-Peter Naumann bei PRO BAHN angestellt wird, erst auf dem nächsten Bundesverbandstag entschieden wird.
- (5) Ich bin dafür, dass der Bundesvorstand rechtzeitig vor dem nächsten Bundesverbandstag alle Mitglieder schriftlich vollständig über das geplante Projekt „SiB“ informiert, damit alle Landesverbände rechtzeitig dazu Beschlüsse fassen können.
- (6) Ich bin dafür, dass PRO BAHN höchstens in Höhe von ... Prozent unseres jährlichen Beitragsaufkommens Geld von der DB AG annimmt, egal ob direkt oder auf Umwegen.

Fahrplankonferenzen

Bei den regionalen Fahrplankonferenzen wurde der Regionalverband wie in den Vorjahren durch unsere Mitglieder Andreas Kegreiß und Ulrich Arndt vertreten, der auch wieder eine schriftliche Zusammenfassung des Konfe-

renzerggebnisses für uns erstellte.

Regionalverband Rhein-Neckar

Die noch immer ausstehende konkrete Planung für die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar, erhebliche Verzögerungen beim Bau der S-Bahn Rhein-Neckar, Preiserhöhungen und Wegfall von beliebten Tarifangeboten im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Verzögerungen bei Straßenbahn-Neubauprojekten in Heidelberg sowie erhebliche Verspätungen auf der Stadtbahn-Ringlinie Mannheim–Heidelberg–Weinheim waren die „Aufreger-Themen“, mit denen sich der PRO BAHN-Regionalverband Rhein-Neckar im vergangenen Jahr 2012 befassen musste.

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

Intensiv haben sich Mitglieder des Regionalverbandes auch 2012 der immer noch geplanten Neubaustrecke, die die Region Frankfurt mit der Metropolregion Rhein/Neckar verbinden soll, gewidmet und diskutiert, welche Anforderungen der Schienenstrang erfüllen muss und wo er langführen soll. An dieser Strecke wird bereits seit über zehn Jahren geplant; 2011 wurde ein neues Gutachten bei drei Planungsbüros in Auftrag gegeben, die Ergebnisse sollen Mitte 2013 vorliegen und auch die Frage klären, ob die Neubaustrecke als ICE-Schnellfahrstrecke, als reine Güterverkehrsstrecke oder als Mischbetriebsstrecke verwirklicht wird.

Die Mitglieder des Arbeitskreises

bemühen sich intensiv darum, in Planungs- und Beratungsgruppen für das Projekt aufgenommen zu werden. Dazu gab es auch ein Gespräch mit dem CDU-Bundestagsabgeordneten und früheren Bundesverteidigungsminister Franz-Josef Jung und ein Schreiben des Arbeitskreises an Bundesverkehrsminister Ramsauer. Eine endgültige Entscheidung, ob und wie der Arbeitskreis an den Planungen beteiligt wird, steht noch aus.

Erfolg hatte PRO BAHN allerdings schon auf lokaler Ebene: Über das Umweltforum Mannheim, in dem auch unser Regionalverband Mitglied ist, nimmt nun seit November 2012 auch Regionalvorsitzender Andreas Schöber an den Beratungen des ICE-Forums Rhein-Neckar teil.

Der Arbeitskreis, der den gesamten Schienenkorridor von Köln bis Karlsruhe betrachtet, traf sich 2012 abwechselnd in Mannheim, Nauheim, Darmstadt, Frankfurt und Boppard. Teilnehmer sind nicht nur PRO BAHN-Aktive der Regionalverbände Rhein-Neckar, Starkenburg, Großraum Frankfurt und des Landesverbandes Rheinland-Pfalz, sondern auch Vertreter anderer Verbände wie Pro Rheintal, BUND und VCD. Auch der frühere PRO BAHN-Bundesvorsitzende und jetzige Ehrenvorsitzende Karl-Peter Naumann sowie der PRO BAHN-Güterexperte Odo Stüttgen nahmen schon an Sitzungen teil. Dies unterstreicht, welchen Stellenwert der Arbeitskreis auch auf PRO BAHN-Bundesebene hat.

Mannheim Hauptbahnhof

Im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar befasste sich der Regionalverband auch mit der Erweiterung des Mannheimer Hauptbahnhofs. Da der Ausbau des Bahnknotens und des Hauptbahnhofs nicht noch viele Jahre warten kann, bis die Pläne für eine Neubaustrecke nach und über Mannheim hinaus fertig sind, wird bereits jetzt der Neubau des Bahnsteigs „F“ geplant. Schon 2013 soll eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bahn, Bund und Land geschlossen werden. Kommt sie wie geplant zustande, könnte 2014 mit dem Bau des neuen Perrons begonnen werden. PRO BAHN kritisiert, dass der „Spar-Bahnsteig“ den zukünftigen Anforderungen des S-Bahn-Ausbaus wohl nicht genügen wird.

S-Bahn Rhein-Neckar

Erhebliche Verzögerungen bei der Realisierung der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar zeichneten sich bereits Ende 2011 ab. Statt 2015 sollte die Erweiterung des Netzes nach dem Willen der federführenden DB Regio Rhein-Neckar erst drei Jahre später erfolgen. Nach massiven Protesten von Lokal- und Landespolitik gibt es nun für die einzelnen neuen S-Bahn-Streckenäste neue Zeitpläne: So soll die „U-Linie“ (weil ihre Streckenführung auf der Landkarte wie ein U aussieht), die von Mainz über Mannheim Hauptbahnhof und Friedrichsfeld bis nach Darmstadt führt, Ende 2015 ihren Betrieb aufneh-

men. Die S-Bahn-Strecke Mannheim–Karlsruhe über Graben-Neudorf hingegen wird nach heutigen Plänen erst Ende 2016 fertig und die Bauarbeiten an den Abschnitten Mannheim–Biblis und Heidelberg–Bruchsal ziehen sich noch bis Ende 2017 hin.

Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Einen Wechsel gab es Mitte 2012 an der Spitze des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar. Werner Schreiner gab das Amt mit Erreichen des 65. Lebensjahres an Volkhard Malik ab, der zuvor im Stuttgarter Verkehrsministerium gearbeitet hatte. Werner Schreiner wird in den nächsten Jahren aber weiterhin als Mobilitäts- und Projektmanager für den VRN tätig sein und sich insbesondere auch um die Fertigstellung des S-Bahn-Projektes kümmern.

Als eine seiner ersten „Amtshandlungen“ schaffte der neue VRN-Chef gleich das beliebte „Ticket 24 plus“ ab, das seit vielen Jahren ein viel beworbener Erfolgsschlager des VRN war. Mit diesem Ticket konnten bis zu fünf Personen 24 Stunden lang (beim Kauf am Samstag sogar bis Betriebsschluss am Sonntag) in Teilbereichen des Verbundgebietes bzw. in der höchsten Preisstufe im gesamten Verbundgebiet beliebig viele Fahrten unternehmen. Zum Leidwesen der Fahrgäste wurde das 24-Stunden-Ticket am 1. Januar 2013 zugunsten einer reinen Tageskarte abgeschafft, die nur bis zum Betriebsschluss des Buchungstages gilt. Begründet wurde der Schritt vordergründig mit der Angleichung an andere

Verbände, die ebenfalls nur Tageskarten kennen. Für die Fahrgäste bedeutet dies, dass sie nun häufig tiefer in die Tasche greifen müssen. Der vielgelobte Mehrwert, das Ticket auch am Folgetag noch zu nutzen und damit mehr Fahrgäste vom Auto in den ÖPNV zu bringen, wird damit konterkariert, kritisiert der PRO BAHN- Regionalverband Rhein-Neckar.

Meterspur

Nicht nur mit den Problemen der „großen“ Eisenbahn befasste sich der Regionalverband Rhein-Neckar im vergangenen Jahr. In der Metropolregion befindet sich mit rund 300 Kilometern Linienlänge auch eine der größten Meterspurnetze der Republik. Es bildet nicht nur das ÖPNV-Rückgrat in den Großstädten Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg, sondern verbindet darüber hinaus auch noch kleinere Gemeinden entlang der Bergstraße wie Dossenheim und Schriesheim, das hessische Viernheim, die badischen Städte Edingen und Heddeshheim sowie die vorderpfälzische Kurstadt Bad Dürkheim miteinander.

Die größten Probleme in diesem Netz gab es 2012 im Ringverkehr zwischen Mannheim–Heidelberg–Weinheim (früher die Linie der oberrheinischen Eisenbahngesellschaft OEG). Nachdem 2011 als letzter Abschnitt des über 50 Kilometer langen Schienen-Rings die Strecke zwischen Schriesheim und Weinheim zweigleisig ausgebaut wurde, gab es nach Inbetriebnahme der Ausbaustrecke er-

hebliche Probleme an Bahnübergängen. Diese brachten nicht nur Verspätungen für die Bahn, sondern stellten auch die minutenlang wartenden Autofahrer oft auf eine Geduldsprobe. Erst nach mehreren Monaten konnten die Probleme gelöst werden. Nachdem im Spätsommer auf dem neuen zweigleisigen Abschnitt ein 10-Minuten-Takt eingeführt wurde, gab es erneut Pünktlichkeitsprobleme, die noch nicht gelöst sind. Michael Löwe aus Weinheim, langjähriger Aktiver und früher Regionalvorsitzender von PRO BAHN Rhein-Neckar, beobachtet für den Regionalverband die Entwicklung an der Ringlinie weiterhin kritisch.



Große Probleme gab es 2012 bei der Ring-Linie 5 der Rhein-Neckar Verkehr GmbH, die auf dem Meterspurnetz in der Metropolregion Mannheim, Heidelberg und Weinheim verbindet. (Foto: Wolfgang Brauer)

Neue Strecken für Heidelberg?

In der alten Universitätsstadt am Neckar gab es 2012 heftige Diskussionen über die Erweiterung des Straßenbahnnetzes. Nach vielen Jahren wurden die Pläne zur Wiedereinfüh-

rung der Straßenbahn in die historische Altstadt wieder aus der Schublade geholt. Dazu hatte der Heidelberger Gemeinderat bereits Mitte der 90er Jahre einen Grundsatzbeschluss gefasst, der bisher jedoch nicht umgesetzt wurde. In den vergangenen zwei Jahren wurden die Pläne aber wieder konkreter. Vorgesehen war zunächst, die Straßenbahnstrecke am Hang des Schlossberges in die Altstadt zu führen.

Doch gegen diese Streckenführung formierte sich schnell Widerstand von notorischen Straßenbahngegnern und von den durch die Baumaßnahmen betroffenen Einzelhändlern. Nachdem die Fronten total verhärtet waren, gab es Mitte des Jahres dann endlich einen Kompromiss: Eine alternative Streckenführung entlang des Neckars soll untersucht werden. Diese Strecke soll gleichzeitig Teil eines (Schienen-)Mobilitätsnetzes der Stadt Heidelberg werden, das nicht nur die neue Altstadtstrecke beinhaltet, sondern weitere neue Straßenbahnlinien: Die (bereits beschlossene) Strecke zum neuen Universitätscampus „Neuenheimer Feld“ am Rande der Stadt, durch den neuen Stadtteil „Bahnstadt“ auf dem Gelände des ehemaligen Heidelberger Güterbahnhofs, ein Neuaufbau der Strecke nach Schwetzingen sowie mehrere kleinere Einzelmaßnahmen wie Umbauten im Bestandsnetz, zum Beispiel am Hauptbahnhof.

Die ehrgeizigen Ziele müssen bis 2017 umgesetzt werden. Der Grund: Dann laufen die Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aus. Damit aus den

Plänen tatsächlich etwas wird, müssen noch in diesem Jahr Grundsatzbeschlüsse gefasst und konkrete Pläne vorgelegt werden.

„Mannem vorn“

Schon weiter sind die neuen Straßenbahnstrecken in Mannheim, wo im Dezember 2012 der erste Spatenstich für die neue, lange umkämpfte Strecke in die Gartenstadt erfolgte. Dieser Stadtteil im Norden der zweitgrößten Stadt Baden-Württembergs ist bisher ein weißer Fleck auf der Stadtbahnkarte. Ebenfalls umgesetzt bzw. geplant wurden zwei neue Straßenbahn-Endschleifen in Mannheim.

Diese Projekte hat das Mannheimer Umweltforum, ein Zusammenschluss von 13 Umwelt-, Natur- und Verkehrsverbänden, kritisch begleitet. Auch PRO BAHN Rhein-Neckar ist Mitglied im Umweltforum und wird dort durch den Regionalvorsitzenden Andreas Schöber vertreten.

Sonstige Aktivitäten

Über die Arbeit des Regionalverbandes und die verkehrspolitischen Neuigkeiten im Rhein-Neckar-Delta informierte auch 2012 wieder sechs Mal die Verbandszeitschrift „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“. Diese Publikation geht allen PRO BAHN-Mitgliedern des bundesländerübergreifenden Regionalverbandes (also nicht nur in Nordbaden, sondern auch in der Vorderpfalz) kostenlos zu. Das vom PRO BAHN-

Landesverband Hessen herausgegebene Organ, das im Herbst 2013 zum 100. Mal erscheinen wird, hat seit über zehn Jahren eine eigene Rubrik „Rhein-Neckar“. Bei der Hälfte der Ausgaben pro Jahr liegt die Endredaktion der gesamten Zeitschrift beim Regionalverband Rhein-Neckar.

Als einziger süddeutscher Vertreter nimmt ein Mitglied unseres Regionalverbandes auch an den regelmäßigen Sitzungen der PRO BAHN Bundesarbeitsgemeinschaft „Tarife“ teil, die aktuelle deutschlandweite Fragen von Bahn- und Bus-Tarifen diskutiert und die Positionen des PRO BAHN Bundesvorstandes in Tariffragen formuliert. Dieser Arbeitskreis trifft sich alle zwei bis drei Monate; 2012 in Hannover, Bremen, Verden und Osnabrück.

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Regelmäßige Treffen

Der Regionalverband traf sich so wie in den letzten Jahren auch jeden Monat zu seinen regelmäßigen Treffen. Diese fanden in der Regel am zweiten Donnerstag eines Monats im Umweltzentrum in Karlsruhe statt. Die Vielfalt der Themen würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Im Folgenden sind deshalb nur die Themen aufgeführt, die herausragten oder den Regionalverband über längere Zeit beschäftigten.

Stadtbahnstrecke Wörth–Germersheim

Ein großer Themenschwerpunkt des abgelaufenen Jahres stellte die Stadtbahnverbindung von Karlsruhe ins pfälzische Wörth und von dort weiter nach Germersheim dar. Die erst Ende 2010 eröffnete und neu elektrifizierte Stadtbahnstrecke auf der bis dahin von der DB mit alten Dieseltriebwagen betriebenen Strecke zwischen Wörth und Germersheim kam auch im zweiten Jahr ihres Bestehens nicht aus den Schlagzeilen. Starke Verspätungen und ein unbefriedigender und zum Teil auch schwer verständlicher Fahrplan machten den Fahrgästen das Leben schwer. In verschiedenen Briefwechseln mit den verantwortlichen Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und politischen Entscheidungsträgern bis hin zum rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Kurt Beck und in öffentlichen Erklärungen versuchte PRO BAHN hier Alternativen aufzuzeigen und auf eine Verbesserung hin zu wirken.

Öffentliche Veranstaltung mit Heiner Monheim

Im März 2012 hatte PRO BAHN zusammen mit dem VCD und der Bürgeraktion Umweltschutz Zentraler Oberrhein (BUZO) zu einer gut besuchten öffentlichen Veranstaltung ins Umweltzentrum eingeladen. Als Gastredner konnte Heiner Monheim verpflichtet werden, der zur „Zukunft der kommunalen und regionalen Verkehrsentwicklung für Karlsruhe“ referierte. Der

Vortrag gab Anlass zu angeregten Diskussionen unter den Anwesenden.

Zweite Rheinbrücke für Autos bei Karlsruhe

Wie schon im Jahr 2011 beschäftigte das Projekt einer zweiten Auto-Rheinbrücke bei Karlsruhe den Regionalverband. In mehreren Pressemitteilungen und in einem Pressegespräch machte PRO BAHN seine Ablehnung dieses Projektes deutlich. Es wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass man mit einem Ausbau des ÖPNV und der Schienenzulaufstrecken und besseren Fahrplänen mit viel geringerem finanziellen Aufwand eine zukunftsfähige Rheinquerung sicherstellen könnte.

Vorzeigeregion für Elektromobilität

Der Regionalverband versuchte das Bild der überall in den Medien propagierten Forcierung des Ausbaus der Elektromobilität etwas gerade zu rücken. Es wurde auf die schon sehr erfolgreiche Elektromobilität auf der Schiene hingewiesen, die leider bei diesem Thema immer aus dem Blick gerät. PRO BAHN beklagte die Verkürzung des Begriffes Elektromobilität auf das Thema Elektroautos und verwies darauf, dass die Region Karlsruhe auch schon jetzt mit seinem „Karlsruher Modell“ zu einer „Vorzeigeregion für Elektromobilität“ geworden ist. Eine Förderung der Elektromobilität könnte hier für Investitionen in viele weitere

nützliche Ausbauprojekte genutzt werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen an Haltestellen

Nach einem verheerenden Unfall in Karlsruhe, bei dem ein Auto an einer Straßenbahnhaltestelle in wartende Fahrgäste gerast war mit zwei Toten und mehreren Verletzten setzte sich PRO BAHN generell für Geschwindigkeitsbegrenzungen in Haltestellenbereichen ein. So wie es hier für Straßenbahnen eine gesetzliche Beschränkung auf 30 km/h gibt, bräuchte es auch eine Begrenzung für den Kfz-Verkehr.

Busverkehr zum Mummelsee im Schwarzwald

Der Regionalverband setzte sich auch für den Busverkehr in der Region ein und protestierte gegen massive Kürzungen im Linienverkehr von Baden-Baden zum Mummelsee im Nord-schwarzwald. Diese vor allem touristisch sehr bedeutsame Linie sollte radikal beschnitten werden. Nach den Protesten von allen Seiten wurden die Kürzungspläne zumindest teilweise wieder zurück genommen.

„Tarifanpassungen“ des KVV

Die Fahrpreiserhöhungen des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) zum letzten Fahrplanwechsel veranlasseten den Regionalverband zu Recher-

chen und Stellungnahmen in den Medien, die insbesondere die vom KVV mit 4,2% angegebene Erhöhung als Schönfärberei entlarvte. Auch die gleichzeitig umgesetzte Umwandlung der beliebten 24-Stunden-Karten in Tageskarten stellte eine einschneidende Verschlechterung dar, die von PRO BAHN öffentlich moniert wurde.

Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“

Wie schon in den letzten Jahren hat der Regionalverband Mittlerer Oberrhein von PRO BAHN auch 2012 gemeinsam mit VCD und BUZO die Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ herausgegeben. Die Zeitschrift erscheint dreimal im Jahr und befasst sich mit einer breiten Palette an Themen aus der Verkehrspolitik und dem Umweltschutz. PRO BAHN hat hier eine Doppelseite zur Verfügung, die mit eigenen Themen gefüllt wird. Die Zeitschrift ist unter der Adresse <http://umverka.de/hefte/> auch im Internet abzurufen.

Fahrplankonferenzen

Unser Mitglied Martin T. Ludwig vertrat den Regionalverband auch 2012 wie schon in den Jahren zuvor regelmäßig bei den Fahrplankonferenzen in der Region. Dort brachte er im Auftrag des Regionalverbandes Veränderungs- und Verbesserungsvorschläge ein und berichtete in den monatlichen Treffen von PRO BAHN von den anstehenden Veränderungen.

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein blickt auf ein ereignisreiches Jahr 2012 zurück. Die monatlichen Treffen im Café Velo haben sich ebenso etabliert wie der Rundbrief, der dreimal jährlich erscheint. Auf der Mitgliederversammlung am 14.07. wurde Daniel Gaschick zum neuen Vorsitzenden gewählt. Er löst Benedikt Barth ab, der aus beruflichen Gründen die Region verlässt. Drei Themen prägten die Arbeit des Jahres:

Die Wiederaufnahme des Personenzugverkehrs Neuenburg–Mulhouse

Als der Blauwal nach Mulhouse im Frühjahr fast noch zu stranden drohte, erließ PRO BAHN umgehend Schreiben an die regionalen Landtagsabgeordneten der Regierungsparteien, um dieses Desaster abzuwenden. Mit Erfolg: Zum Fahrplanwechsel konnte der regelmäßige Zugverkehr nach Mulhouse starten. Freudiger Grund genug für ein Fest-Schriftchen „Damals und heute. Die Schiene verbindet Baden und das Elsass“, dessen Erstellung PRO BAHN finanziell unterstützen konnte.

Das Breisgau-S-Bahn-Konzept und dessen durch die gestiegenen Bau- und Planungskosten verursachter Kollaps

Dazu fanden Treffen mit Herrn Dipl.-Ing Uwe Schade, dem „Chefplaner“ des ÖPNV im Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) (19. März) und mit Herrn Dr. Walter Gerstner, einem der drei Vorstandsmitglieder der Südwestdeutschen Verkehrsgesellschaft (SWEG) (5. November) statt. Auch bei einer gemeinsamen Exkursion mit zehn Vertretern von Pro Bahn Nordwestschweiz rund um den Kaiserstuhl (13. Oktober) stand das Thema Breisgau-S-Bahn im Mittelpunkt. In Breisach kam es zudem zu einem Austausch mit Patrick Kerber vom neugegründeten Verein Trans Rhin Rail (TRR), der sich für eine Wiederaufnahme des Zugverkehrs über den Rhein hinweg nach Colmar einsetzt.

Die Höllentalbahn

Am 21. Mai konnten wir deren 125-Jahre-Jubiläum mit einer Werkstattführung im DB-Betriebshof in Freiburg feiern. Umfangreiche Baumaßnahmen im Herbst brachten aber auch lange SEV-Phasen auf dieser Strecke mit sich, die wir u. a. bei einem Gespräch mit Vertretern von DB Regio kritisch begleitet haben.

Last but not least mussten wir den Ausbau Freiburgs zum Fernbusknoten beobachten und haben diese Entwicklung mit einer Pressemitteilung verse-

hen, die die nicht bedachten Auswirkungen der Fernbus-Liberalisierung in den Blick rückte.

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Elektrifizierung Südbahn

Die Elektrifizierung der Südbahn verzögert sich erneut und wird teurer. Die Inbetriebnahme soll, anstatt wie ursprünglich für das Jahr 2015 geplant, nun im Jahr 2018 erfolgen. Die geplanten Kosten steigen von 140 Millionen Euro auf 226 Millionen Euro. Der Ursache: der moorige Untergrund (O-Ton Bahn). Die Anliegerkreise und –gemeinden haben die Planungskosten in Höhe von ca. 3,5 Millionen Euro vorfinanziert. Der Finanzierungsvertrag zwischen Land und Bund ist nach wie vor nicht unterschrieben. Im Alb-Donau-Kreis und im Landkreis Biberach ist mittlerweile das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Der Baubeginn wird für das Jahr 2015 erwartet.

Ein wesentlicher Kritikpunkt an der ansonsten durchaus sinnvollen Investition in die Südbahn liegt darin, dass die Elektrifizierung nicht nur zur Angebotsverbesserung, sondern teilweise auch zu Rationalisierungsmaßnahmen genutzt werden soll. So wird z. B. der elektrifizierungsbedingte Fahrzeitgewinn nicht zur Stabilisierung des Fahrplans verwendet. Geplant ist vielmehr, den parallel zum IRE Ulm–Friedrichshafen–Lindau verkehrenden IRE-Sprinter Ulm–Friedrichshafen–

Basel zu streichen. PRO BAHN hat dies neben weiteren Kritikpunkten bereits in einer Stellungnahme an das Land problematisiert.

Regio-S-Bahn Donau-Iller

Am 27. November 2012 stellten die Planungsbüros SMA und Intraplan der Verbandsversammlung der Region Donau-Iller die Ergebnisse der Hauptstudie zur Regio-S-Bahn Donau-Iller vor. Die Studie selbst soll im ersten Quartal 2013 veröffentlicht werden.

Die Hauptstudie sieht für die Regio-S-Bahn einen Halbstundentakt auf den sechs auf Ulm zulaufenden Linien vor. Die Inbetriebnahme ist offiziell für das Jahr 202X vorgesehen; der Regionalverband rechnet mit dem Jahr 2025. Eine Zwischenstufe ist bereits 2017 denkbar. Damit die S-Bahn-Linien in Ulm durchgebunden werden können, ist im Ulmer Hauptbahnhof ein fünfter Bahnsteig notwendig.

Die Hauptinvestitionen für die Regio-S-Bahn werden im Ausbau von zweigleisigen Abschnitten und neuen Haltepunkten liegen. Die Kosten sollen

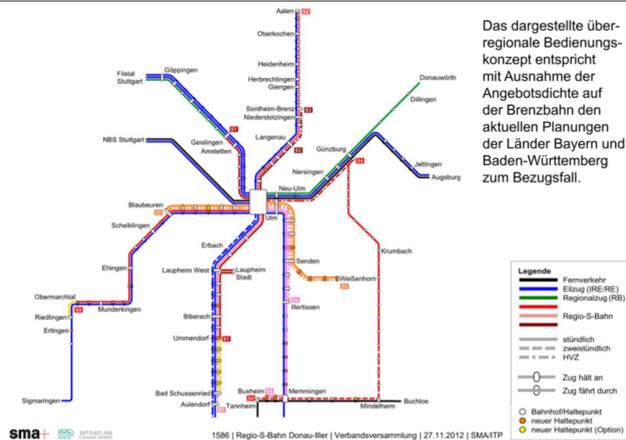
einschließlich eines 50-prozentigen Risikozuschlags 112 Millionen Euro betragen (Preisstand 2010).

Die einzige Maßnahme des Regio-S-Bahn-Konzepts, die konkret umgesetzt wird, ist die Reaktivierung der Stichstrecke von Ulm nach Weißenhorn zum 31.12.2013.

Hauptkritik am Konzept ist, was die Südbahn betrifft, die fehlende Verknüpfung der Linie S1 (Ulm–Biberach–Ummendorf) mit der BOB in Aulendorf und weiter nach Friedrichshafen. Dieselbe Kritik gibt es auf der Donautalbahn hinsichtlich der Lücke zwischen Riedlingen und Herbertingen. Hiergegen haben sich bereits einzelne Initiativen, darunter auch von PRO BAHN, gewandt.

Interessant ist, inwieweit das Konzept der Regio-S-Bahn mit dem Zielkonzept ITF Baden-Württemberg kompatibel ist. Dieses sieht eine durchgehende Regionalbahn Ulm–Aulendorf–Friedrichshafen–Lindau vor, die im Abschnitt Ulm–Aulendorf zweistündlich, im Abschnitt Aulendorf–Lindau stündlich verkehren soll. Welche Rolle hierbei die S1 bzw. die BOB spielen würde, ist offen.

Liniennetzplan zum Zielzustand



Seehas und Pünktlichkeitsstatistik

Anfang 2013 wurde der Seehas dafür gelobt, der pünktlichste Zug in Baden-Württemberg zu sein. Das ist erfreulich. Der Grund hierfür ist schnell gefunden: Der Fahrplan ist wenig anspruchsvoll; Verzögerungen aufgrund von Verspätungen vorausfahrender Züge liegen meist unterhalb der Toleranzgrenze für die Pünktlichkeitsmessung.

Die Fahrzeiten sind noch immer die gleichen, die auch die historischen Fahrzeuge aus den 60er-Jahren vom Typ „ABDe 536“ (Höchstgeschwindigkeit 100 km/h) in der Regel problemlos bewältigt haben. Heute fährt

dort der FLIRT, das Referenzfahrzeug, wenn schnelle, spurtstarke Fahrzeuge benötigt werden (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, infrastrukturell bedingt mit Ausnahme des Abschnitts Singen–Radolfzell nur maximal 140 km/h nutzbar).

Die Fahrzeiten wären weiter kein Problem, würden die Seehasen nicht planmäßig verschiedene Anschlüsse knappstmöglich verpassen. Besonders ärgerlich, da für einige Schülerinnen und Schüler in Hegne ein handfestes Problem, ist der zweistündliche Nichtanschluss aus Richtung Konstanz in Radolfzell zur Regionalbahn nach Friedrichhafen. Die Regionalbahn fährt zwar mittlerweile schon zur

Minute 14 (statt wie früher zur Minute 15) ab, um gar keine Gedanken aufkommen zu lassen, hier könne ein Anschluss gegeben sein (es sei denn, dass der Seehas aus Singen leicht verspätet ist, dann kann die Regionalbahn die Seehasen aus beiden Richtungen abwarten). Mit den Museumszügen jedenfalls hat dieser Scheinanschluss in früheren Jahren besser funktioniert als mancher offizielle Anschluss.

Es ist natürlich eine Abwägungssache, inwieweit Fahrzeitreserven dazu genutzt werden sollen, ehrgeizige Anschlüsse noch zu erreichen. Dass auch schöngerechnete Anschlüsse zuverlässig funktionieren können, zeigt die Schnellverbindung Konstanz–Radolfzell–Basel. Der Halt der Schwarzwaldbahn in Allensbach ist nicht ganz ehrlich eingerechnet; trotzdem wird der bahnsteiggleiche Anschluss mit einer offiziellen Übergangszeit von zwei Minuten (tatsächlich ist es eher nur eine) sehr zuverlässig erreicht.

Bahnübergänge

Getrübt wird das Lob vom desolaten Zustand einer Kette von fünf technisch miteinander verbundenen Bahnübergängen zwischen Allensbach und Radolfzell-Markelfingen. Ende des Jahres waren es laut einer Statistik der SBB 40 Tage, an denen diese mehr oder weniger lang gestört waren. Grundsätzlich führt dies zu Verspätungen von etwa 8 – 10 Minuten, weil die Lokführer an jedem einzelnen Bahnübergang aussteigen und die-

sen sichern müssen. Es gelang aber aber auch, Verspätungen bis zu 25 Minuten aufzubauen und, bei gleichzeitiger Signalstörung, einzelne Züge ganz ausfallen zu lassen. Dass schon 5 oder 10 Minuten Verspätung bei Umsteigeverbindungen leicht zu ein bis zwei Stunden Gesamtverspätung führen können, haben auch schon viele Fahrgäste leidvoll erfahren dürfen.

Schuld an dieser Misere ist in diesem Fall nicht die DB Netz AG, die die Bahnübergänge gerne erneuern möchte. Dazu sind aber größere Veränderungen notwendig wie beispielsweise in zwei Fällen die Umstellung auf Vollschranken. Der Umbau von Bahnübergängen ist aber nun einmal nicht trivial. Der Bestandsschutz für die Genehmigung alter Anlagen entfällt regelmäßig; es müssen auch Straßenverhältnisse und Risikoquellen wie etwa zu enge Kurvenradien beachtet werden, die zu einem Steckenbleiben langer Straßenfahrzeuge führen können. Zudem sieht das Eisenbahnkreuzungsgesetz vor, dass bei der Erneuerung von Bahnübergängen die betroffene Gemeinde ein Drittel der Kosten zu tragen hat, wobei dieser Eigenanteil durch Zuschüsse stark vermindert wird. Die Gemeinde Allensbach, deren Bürgermeister sich regelmäßig darin gefällt, mit dem Finger auf die Bahn zu zeigen, verweigert bisher offenbar die Zustimmung zu jeglicher Änderung. Damit droht der für alle Beteiligten unzumutbare Zustand noch lange Jahre fortzudauern.

Regionalverband Nordschwarzwald

Auch das Jahr 2012 erforderte einigen Einsatz für die Sache PRO BAHN. Leider konnten durch fehlende personelle Kapazitäten nicht alle anstehenden Aufgaben erledigt werden.

Fahrgastinformation

Wie auch in den vergangenen Jahren, inzwischen weiter vermehrt, werden an uns Anfragen von Fahrgästen herangetragen. Diese beziehen sich sowohl auf Fragen des Tarifs als auch auf Fahrplanauskünfte. Oft müssen wir uns mit ernsthaften Reklamationen auseinandersetzen und um Abhilfe bemühen. Gelegentlich fallen auch unvollständige bzw. irritierende Programmierungen an den Fahrkartenautomaten auf, deren Abhilfe von uns veranlasst wird.

Schiene

Die Pünktlichkeit auf der Residenzbahn (KBS 770) hat sich 2012 dramatisch verschlechtert. Betroffen ist vor allem der AVG-Stadtbahnverkehr. Eine ab dem neuen Fahrplanjahr eingeführte verlängerte Fahrzeit zwischen Söllingen und Wörth soll den Fahrplan stabilisieren. Leider bedingt diese Änderung einen Nichtanschluss auf den ersten frühen Fernverkehrsknoten in Karlsruhe. Die AVG versprach eine Korrektur, d.h. eine frühere Ab-

fahrt in Pforzheim. Häufig fallen wegen Personalmangel auf der S9 zwischen Mühlacker und Bruchsal Zugfahrten aus, was bei dem angebotenen Stundentakt ein großer Mangel ist.

Es ist schon tragisch, wie das einstige Vorzeigeunternehmen AVG auch im Hinblick auf weitere Beanstandungen inzwischen mit einem sehr negativen Touch behaftet ist; siehe hierzu auch den Qualitätsbericht der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg¹.

Das Projekt S-Bahn Calw–Weil der Stadt–Stuttgart erfährt eine Änderung: Um die Chance einer Förderung zu erhöhen und zur Verfahrensvereinfachung wird eine Verbindung im werktäglichen 30-Minuten-Takt von Calw über Weil der Stadt bis nach Renningen angestrebt. Dort besteht direkter Anschluss an die Stuttgarter S-Bahnlinien S6 und S60. Bisher nicht entschieden ist, ob der Betrieb mit Diesel- oder Elektrotriebwagen erfolgt. Erfreulich ist, dass das Projekt durch eine inzwischen schlagkräftige Mannschaft im Calwer Landratsamt zügig vorangetrieben wird. In mehreren Gesprächsrunden sind die WSB (Württembergische Schwarzwaldbahn) und PRO BAHN in das Geschehen aktiv mit eingebunden.

Bahnhöfe

Der Bahnhof Niefern stellt nach wie vor einen Arbeitsschwerpunkt dar. Die von D. Zaudtke in der Zeitspanne Herbst 2011 bis Frühjahr 2012 durch-

¹http://www.3-loewen-takt.de/fileadmin/Downloads/PDF2012/Bericht_nach_Art_7_VO_EG_1370_2007_fuer_2011.pdf

geführten Zählungen der unerlaubten Gleisüberquerungen führten zu einem schlimmen Ergebnis: Bei Beobachtung von 50 Zugfahrten ergab sich eine Gleisüberquerungsquote von 20 %. Zaudtke setzte daraufhin alle Hebel in Bewegung, in dessen Folge die Bundespolizei in den Schulen Aufklärungskampagnen startete und die örtliche Polizei und der DB-Sicherheitsdienst Kontrollgänge vornahm. Zusätzlich initiierte Zaudtke in den regionalen Tageszeitungen mehrfach Berichte. Eine im Herbst vorgenommene erneute Beobachtung von 40 Zugankünften bzw. Abfahrten zeigten mit weniger als 4 % Gleisüberschreitungen eine deutliche Verbesserung. Trotzdem drängen wir bei der DB weiterhin auf bauliche Änderungen.

Auch in dieser Wintersaison zerbröseln die Stufen der gemeindeeigenen Treppe zur Bahnofsbrücke. Die Gemeindeverwaltung muss von uns wiederholt angestoßen werden, um wenigstens die losen Brocken zu entfernen und, wenn auch bei winterlicher Witterung wenig dauerhafte, Reparaturen vorzunehmen. Immerhin steht im Gemeindeetat für 2013 ein namhafter Betrag für eine nachhaltige Lösung und damit zur Beseitigung eines jahrelangen Ärgernisses.

Nach zweijähriger Bauzeit, so lange währte der Einbau von drei Aufzügen, ist inzwischen ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen im Pforzheimer Hauptbahnhof möglich. Nun warten wir auf die notwendige Aufhöhung der Bahnsteige auf 55 cm über Schienenoberkante.

Für L. Faas ergab sich die Gele-

genheit zu einer Teilnahme an einer gemeinsamen Begehung der Pforzheimer Bahnhofsunterführungen mit dem Konzernbeauftragten, Herrn Fricke und dem Pforzheimer Baubürgermeister. Unterschiedliche Zuständigkeiten der an Tropfsteinhöhlen erinnernden Bauten (die Deckenkonstruktion steht im Eigentum der DB, Wände und Boden gehören der Stadt) sowie fehlende Gelder lassen keine schnelle Lösung zu.

Masterplan Pforzheim

Der Masterplan ist ein Stadtentwicklungskonzept für die kommenden 10 bis 15 Jahre. In dem von Oktober 2011 bis weit ins Jahr 2012 reichenden Prozess vertrat Zaudtke als externer Experte in den Arbeitsgruppen, Fachforen und in der Zukunftswerkstatt die Interessen von PRO BAHN. Eine Aufzählung der eingebrachten Vorschläge würde sicher den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Ein Erfolgserlebnis soll hier jedoch erwähnt werden: Der von Zaudtke mehrfach seit Jahren eingebrachte Vorschlag zur Einführung eines Kurzstreckentarif im innerstädtischen Busverkehr, bisher immer abgelehnt, ist inzwischen Wirklichkeit geworden. Nur noch 1,- Euro zahlen die Pforzheimer für eine Distanz von maximal 4 Haltestellen; bisher kostete es 2,10 Euro.

PRO BAHN-Veranstaltungen

Zum 2. Oktober organisierte Lothar Faas eine gut besuchte öffentliche Ver-

anstellung. Bürgermeister Uhlig stellte das Konzept des geplanten neuen Zentralen Busbahnhofs vor.

Stadtverkehr Pforzheim

Unter der Regie der neuen Geschäftsführerin des Stadtverkehrs Pforzheim, Frau Claudia Wiest, entwickelt sich eine fruchtbare Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat, in dem PRO BAHN Nordschwarzwald mit einem Sitz durch D. Zaudtke vertreten ist. Alle anstehenden Wünsche und Probleme wurden u. a. in einer Aufsichtsratssitzung vorgestellt, so auch die unbefriedigende Funktion der Ampelansteuerung durch die Busse des Pforzheimer Stadtverkehrs. Ein 2011 von Zaudtke durchgeführter umfangreicher Test ergab durch Ampeln bedingte Fahrzeitverluste von ca. 20 %. Testfahrten in Baden-Baden wiesen nicht nur deutlich höhere Pünktlichkeitswerte, sondern auch deutlich weniger notwendige Ampelstopps und damit geringere Verlustzeiten auf. Eine neue Testreihe startete in Pforzheim Ende 2012 und ist noch nicht abgeschlossen.

Optimal gestaltet sich die Zusammenarbeit mit der Bestellerorganisation „Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrsbetriebe“, die sich gegenüber vorgebrachten Verbesserungswünschen ebenfalls aufgeschlossen zeigt. Hierbei geht es beispielsweise um Verbesserungen der Aufenthaltsqualität an Haltestellen, aber auch um die Beseitigung von Hindernissen für einen störungsfreien Busverkehr.

Bus & Bahn-Team

Das maßgeblich auf Betreiben von PRO BAHN 2006 gegründete Bus & Bahn-Team schreibt seine Erfolgsgeschichte fort: Im letzten Jahr erreichte die Gruppe anlässlich von 7 Vortragsveranstaltungen (so z. B. im Programm der Pforzheimer Volkshochschule), 34 Fahrkartenautomaten-Schulungen und 20 ÖPNV-Ausflugsfahrten insgesamt 911 Personen. Die genannten Ausflugsfahrten, zum Teil Ganztagestouren, sind keinesfalls als Lustfahrten zu verstehen. Vielmehr erfolgt dabei eine intensive Wissensvermittlung zum Thema ÖPNV und Umsteigetraining. Natürlich gilt bei den angeschlossenen Wanderungen bzw. Spaziergängen auch ein Blick auf die Besonderheiten der Natur, der Bauten und der geschichtlichen Vergangenheit. Der neue Veranstaltungskalender des Enzkreises für das Jahr 2013 ist in Arbeit; 9 Touren werden vom Bus & Bahn-Team bzw. PRO BAHN angeboten.

Nachdem drei Aktive wegen beruflicher Überlastung das Bus & Bahn-Team verließen, gelang es, zwei neue Mitstreiter zu finden, die im vergangenen Jahr von D. Zaudtke mit Unterstützung unseres Verkehrsverbundes (VPE) in einem mehrwöchigen Kurs ausgebildet wurden.

Sonstiges

Der VPE richtet in den Sommermonaten eine neue an Sonntagen verkehrende **Freizeitbus-Linie** von Mühl-

cker über Sternenfels nach Zaberfeld (Kreis Heilbronn) ein. Die im Zweistundentakt verkehrenden Busse fahren dabei den als Badensee geschätzten Stausee „Ehmetsklinge“ an und gewährleisten an ihrem Endpunkt einen Anschluss an die Busse durch den Zabergäu bis nach Heilbronn. Eine der vorstehend angeführten Ausflugsfahrten soll das Angebot bekannter machen.

* * *

Das neu eingeführte **Metropoliticket** wird bei gleich bleibenden Verkaufszahlen des Baden-Württemberg-Tickets gut angenommen.

* * *

Bedauert wird die gemäß VDV-Vorschlag erfolgte Umstellung der bisherigen **24-Stunden-Fahrkarten** (VPE und KVV) in bis zum Betriebschluss gültige Tageskarten.

* * *

Nach wie vor möchten wir uns für die **gute Zusammenarbeit** mit unserem Verkehrsverbund VPE, dem Stadtverkehr Pforzheim, allen anderen Behörden, der DB, der Presse und dem VCD-Kreisverband Pforzheim/Enz herzlich bedanken.

Resolution

beschlossen auf dem Landesverbandstag am 12.05.2012 in Pforzheim

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Baden-Württemberg, sieht dringenden Handlungsbedarf in Finanzierung für Bus und Bahn.

So steht im Jahre 2014 die Revision der Regionalisierungsmittel an. PRO BAHN fordert, dass die Höhe der Regionalisierungsmittel auf Bundes- und Landesebene so gestaltet werden muss, dass das heutige Zugangebot mindestens erhalten und nach Möglichkeit ausgebaut wird.

Außerdem sind auch künftig Investitionen für neue S-, Straßen-, Stadt- und Regionalbahnen nötig. Bisher stellt der Bund den Ländern jährlich 1,34 Milliarden Euro im Zuge des „Entflechtungsgesetzes“ zur Verfügung, mit denen der Bau von S-, Straßen-, Stadt- und Regionalbahnen gefördert wird. Im Zuge der Föderalismusreform wird bereits 2014 die Zweckbindung für Verkehrsinvestitionen aufgehoben. 2019 soll die Förderung ganz entfallen. Damit können größere Vorhaben, wie Verlängerungen von S-Bahn-Strecken, kaum noch umgesetzt werden.

Zwar gibt es in Baden-Württemberg ein Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), das die Zweckbindung der Bundesmittel über 2014 hinaus festschreibt. Jedoch gibt es für Projekte mit einem Volumen größer 50 Millionen Euro, die bisher vom Bund gefördert werden, keine Nachfolgeregelung. Dieser Betrag ist bei S-Bahn-Projekten schnell erreicht.

Abgesehen davon, dass im neuen LGVFG zusätzliche Aufgaben übernommen werden, — was bedeutet, dass es aufgestockt werden müsste, um die bisherigen Aufgaben in gewohntem Umfang fortzuführen — ersetzt es nicht die heutige Bundesförderung. Mit Entfall der Bundesförderung fehlt Bus und Bahn ein erheblicher Teil der Investitionsförderung.

Es ist anzunehmen, dass die Länder im Zuge der Föderalismusreform bei der Bundesförderung dem Bund ein Zugeständnis gemacht haben, wofür der Bund an anderer Stelle den Ländern entgegen kommen musste. So haben die Länder beispielsweise einen höheren Anteil am Mehrwertsteueraufkommen erhalten. Es kann angesichts des Klimawandels nicht angehen, dass das Entgegenkommen des Bundes gegenüber den Ländern nunmehr den allgemeinen Länderhaushalten zugute kommt statt Bus und Bahn und diese dann verlieren.

Resolution

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg fordert die Landesregierung auf, das LGFVG entsprechend der zusätzlichen Aufgaben sowie der entfallenden Bundesförderung mit Mitteln aus dem Landeshaushalt aufzustocken.

Darüber hinaus muss die Landesregierung zusammen mit den anderen Ländern über den Bundesrat für eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel und die Fortführung der Bundesförderung im Zuge des Entflechtungsgesetzes, wie sie im aktuellen Koalitionsvertrag auf Bundesebene vorgesehen ist, eintreten.

Pforzheim, 12.05.2012

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

Regionalverband Region Stuttgart

Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart
Tel.: (0711) 2540-2552 (tagsüber) oder (0711) 847177
E-Mail: region-stuttgart@pro-bahn-bw.de

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Stefan Buhl, Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell
Tel.: (07732) 950869 oder (0170) 3077110
E-Mail: bodensee-oberschwaben@pro-bahn-bw.de

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

Gerhard Stolz, Eckhartstr. 21, 76227 Karlsruhe
Tel.: (0721) 494323
E-Mail: 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

Daniel Gaschick, Eisenlohrstraße 49, 79115 Freiburg

Tel.: (0761) 5953969

E-Mail: gaschick@pro-bahn-bw.de

Impressum

Herausgeber:

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg

Kasernenstr. 58

78315 Radolfzell

Tel. 07732/950869

E-Mail: info@bawue.pro-bahn.de

Internet: www.pro-bahn-bw.de

Redaktion und Gestaltung:

Stefan Buhl

Titelbild:

Christian Petersohn

Stand: 22.01.2013

www.pro-bahn.de



Mitfahren Mitdenken Mitmachen

**Werden Sie Mitglied oder
spenden Sie. Danke!**

Konto 310 548 500
Postbank Köln (BLZ 370 100 50)

