



Fahrgastverband
PRO BAHN

Landesverband Baden-Württemberg

PRO BAHN im Jahr 2013 Themen, Aktionen, Projekte



Jahresbericht Landesverband

Im Jahr 2013 hatte die grün-rote und schon nicht mehr so neue Landesregierung die erste Hälfte ihrer Legislaturperiode hinter sich gebracht. Während in den allgemeinen Darstellungen der bisherigen Leistungen der Regierung der ÖPNV praktisch nicht auftauchte, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) in einer Broschüre Bilanz gezogen. Das ist Grund für uns, die Eigendarstellung einem Faktencheck zu unterziehen.

Neben der Abarbeitung lange geplanter Projekte (Rheintalbahn, Neubaustrecke Wendlingen–Ulm), bei denen sich das Land freiwillig beteiligt, wird der Ausbau der Südbahn ohne einschränkenden Hinweis als beschlossene Sache dargestellt. Vor längerer Zeit wurde vereinbart, dass das Land sich zur Hälfte beteiligt. Zuletzt wurde um die Übernahme der geradezu obligatorischen Mehrkosten gestritten; das Land hatte seinen Finanzierungsanteil zwischenzeitlich aus den Haushaltsplänen herausgenommen. Der Bund hat mittlerweile die Übernahme der hälftigen (erhöhten) Kosten politisch zugesagt. Es scheint derzeit wahrscheinlich, dass dieses Projekt tatsächlich verwirklicht wird, wenngleich noch immer keine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde.

Interessanter ist, was die Landesregierung vorhat. So werden 10 – 15 % mehr Züge versprochen, zudem mehr Komfort und Platz, und, als langfristiges Ziel (bis 2030, also grob nach dem Auslaufen der nun abzuschließenden Verkehrsverträge) eine nochmalige Steigerung der Fahrgastzahlen um 100 % bei entsprechender Reduzierung des Autoverkehrs. Dieses richtige Ziel wird aber allein schon aus Kapazitätsgründen kaum erreicht werden können.

Dass die noch von ihren Vorgängern in den Raum gestellten Angebotsausweitungen von etwa 30 % mehr Zugkilometern nicht so einfach umzusetzen sind, kann der Landesregierung nicht vorgeworfen werden. Das bisherige Angebotskonzept ging von eher pauschalen Annahmen über die erwarteten Ausschreibungsgewinne aus, konnte die jüngsten, erheblichen Kostensteigerungen bei Trassenentgelten und Stationsgebühren nicht berücksichtigen und musste auch deutlich überzeichnet werden, um sagenhafte Angebotsausweitungen versprechen zu können, die Stuttgart 21 angeblich möglich machen sollte.

Die Infrastrukturkosten sind der Hauptgrund dafür, dass das Land mittlerweile 47,6 Millionen Euro jährlich aus eigenen Mitteln aufwendet, um Abbestellungen zu vermeiden. Hinzu kommt der ungünstige Verkehrsvertrag, der von den heute Regierenden schon oft und lange genug zu Recht kritisiert wurde.

Wer nun meinte, dass die Regierung alles daran setzen würde, die negati-

ven Auswirkungen des Verkehrsvertrags zu mildern, sieht sich enttäuscht: Die Ausschreibungen verzögern sich immer weiter. Das wiederum liegt im Wesentlichen daran, dass das Verkehrsministerium die bisherigen Ausbaupläne kürzt, weil diese so nicht finanzierbar seien. Die erhofften Ausschreibungsgewinne sollen zunächst dafür genutzt werden, die Eigenanteile des Landes am SPNV auf null Euro herunterzufahren. Es gibt gute Gründe, dies politisch so zu entscheiden, passt aber nicht so recht zu dem hohen Stellenwert, den der nachhaltige ÖPNV für die Regierung haben soll.

Wie die Umsetzung der großen Ziele in der Praxis aussehen kann, lässt sich auf der Schönbuchbahn bestaunen:

Infrastruktur: Der Zweckverband Schönbuchbahn plant unter anderem einen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Böblingen und Holzgerlingen. Auf diesem Abschnitt soll der regelmäßigen Überfüllung der Züge mit einem Viertelstundentakt begegnet werden. Gefördert werden sollen solche Ausbaukosten durch das Land zukünftig nur noch mit 50 % statt 75 %. Das dürfte für viele Projekte von vornherein das Aus bedeuten, weil sich die Kommunen die Kofinanzierung voraussichtlich oft nicht mehr leisten werden können. Bei der Schönbuchbahn empfiehlt das MVI, man möge Kosten senken und die Elektrifizierung auf den Prüfstand stellen. Nebenbei: Die Elektromobilität ist der Landesregierung viel wert, nämlich so etwa 95 Millionen Euro in 5 Jahren, aber eben nicht auf der Schiene.

Angebotskonzept: Die Beseitigung von Bahnübergängen, die für einen Viertelstundentakt zwischen Böblingen und Holzgerlingen notwendig sind, lasse sich sparen; ein 30-Minuten-Takt reiche schließlich auch, wenn in den Zügen mehr Platz geschaffen würde. Um den notwendigen Platz zu schaffen, gibt es die Idee, Sitzreihen auszubauen. Ob die Idee nun vom Zweckverband oder aus dem Verkehrsministerium stammt: Nach Baden-Württemberger Standards reiche es bei einer Beförderungsdauer von 15 Minuten aus, der Hälfte der Fahrgäste Sitzplätze anzubieten. Das kann man so sehen und wird sicherlich akzeptiert, wenn S-Bahnen im Abstand weniger Minuten in Dreifachtraktion verkehren und immer noch brechend voll sind. Ob die Maßnahme bei der Schönbuchbahn der Zielerreichung förderlich ist, mag der eine oder andere Nörgler und Kleingeist bezweifeln.

Ein guter ÖPNV ist nicht kostenlos zu haben, und wenn dieser der Landesregierung so am Herzen liegt, wie sie gerne behauptet, muss sie ihm auch in finanzieller Hinsicht eine höhere Priorität einräumen. Große Worte allein reichen jedenfalls nicht aus.

Stefan Buhl, Landesvorsitzender

Finanzierungsreform

Im Jahr 2013 begann die Landesregierung mit einer Reform der Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Nach bisheriger Rechtslage wird der Busverkehr in der Regel eigenwirtschaftlich betrieben, jedenfalls formal. Die notwendigen Zuschüsse werden über § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ins System gebracht, mit dem nach dem Gesetzeswortlaut Ausbildungsverkehre bzw. die verbilligten Fahrausweise hierzu bezuschusst werden.

Die Aufgabenträger (Landkreise und kreisfreie Städte) erhalten vom Land etwa 200 Millionen Euro jährlich, die in sehr unterschiedlicher Höhe verteilt werden. Die Verteilung ist historisch gewachsen, ohne dass sich heute noch nachvollziehen ließe, nach welchen Kriterien hier vorgegangen wurde bzw. noch wird. Zudem erfolgen die Zuweisungen der Ausgleichsmittel seit 2007 nur noch pauschal auf fragwürdiger Rechtsgrundlage; Anreize für einen besseren und effektiveren Verkehr seien nicht gegeben.

Das Land versucht sich daran, das System wieder vom Kopf auf die Füße zu stellen. Die Zielstellung ist es, „mehr Transparenz, Effizienz und Rechtssicherheit bei den bislang zersplitterten Fördermitteln für Busse und Bahnen“ zu schaffen. In den vorbereitenden Arbeitsgruppen war auch PRO BAHN mit dabei.

Mit dem im Dezember vorgestellten Modell des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) (als „modifiziertes Aufgabenträgermodell“ be-

zeichnet) sollen im Wesentlichen folgende Ziele erreicht werden:

- Sicherung der bestehenden Finanzierung und Zweckbindung der Finanzmittel
- Absicherung des ÖPNV auch in der Fläche bei sinkenden Schülerzahlen
- Beitrag zur Stärkung des ÖPNV
- Anreizsetzung für ein Grundnetz und eine Grundversorgung

Die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung soll nach dem MVI-Modell nach Vorbild der Regionalisierung auf der Schiene bei den Aufgabenträgern, also Landkreisen und kreisfreien Städten, zusammengeführt werden. Beim Vorbild Schiene stellt bekanntlich der Bund den Ländern die sogenannten Regionalisierungsmittel zur Verfügung, mit denen diese die Nahverkehrsleistungen in eigener Verantwortung bestellen. Entsprechend will das Land zukünftig auf landesgesetzlicher Grundlage die Finanzmittel über die Aufgabenträger zweckgebunden an die Verkehrsunternehmen durchreichen. Für die Leistungen des Landes soll eine Dynamisierung „angestrebt“ werden, eine recht weiche Formulierung.

Die Verteilung soll nach transparenten und nachvollziehbaren Kriterien geschehen; gleichzeitig sollen die Verwerfungen gegenüber dem Ist-Zustand möglichst klein gehalten werden. Um diese widersprüchlichen Ziele zu erreichen, wird die Umstellung über einen Übergangszeitraum von fünf Jahren gestreckt. Umgesetzt werden soll die Finanzierungsreform zum 01.01.2015.

Als Verteilungsschlüssel sind die folgenden vorläufigen Eckpunkte geplant:

- Basisfinanzierung der Grundversorgung: Flächengröße oder Länge der Straßennetzes
- Gutes ÖPNV-Angebot: Angebotskilometer im Linienverkehr und Sonderbonus für Stundentakt im ländlichen Raum
- Tatsächlicher Erfolg: Anzahl der Fahrgäste

Neukonzeption Gäubahn

Für die Gäubahn hat sich endlich eine langfristige Perspektive aufgetan. Viele Jahre ist die Weiterentwicklung daran gescheitert, dass an der Forderung nach Rückkehr der Neigetechnik-ICEs (ICE-T) festgehalten wurde. Auch wenn schon lange klar war, dass es keine Achswellen geben würde, die den besonders hohen Belastungen auf dieser Strecke dauerhaft standhalten würden (bzw. dass deren Entwicklung für letztlich nur eine, dazu noch ausgesprochen ertragsschwache Strecke, unwirtschaftlich wäre), konnte deshalb kein neues Konzept entwickelt werden.

Auch wenn offiziell weiterhin die Rückkehr der ICE-T gefordert wird, hat sich das Land der Wirklichkeit gebeugt. Die Linie wird (offiziell nur vorübergehend) weiter als IC-Linie betrieben, tariflich aber zwischen Stuttgart und Singen als Nahverkehr angeboten. Der Fahrplan wird um etwa 30 Minuten verschoben; die Fahrzeiten des bisherigen RE Stuttgart–Singen und des bisherigen IC Stuttgart–

Zürich etwas angeglichen. Zudem wird der bisherige RE nach Zürich durchgebunden, so dass eine stündliche Verbindung zwischen diesen beiden Städten entstehen wird. Bereits seit 15.12.2013 wird der Halt in Böblingen wieder bedient.

Die Verschiebung um etwa 30 Minuten hat den Vorteil, dass in Stuttgart bessere Anschlüsse von und zum Fernverkehr hergestellt werden. Trotz verschiedener Anpassungen an den Fahrplänen auf den Zulaufstrecken kann aber nicht verhindert werden, dass sich manche Anschlussbeziehungen verschlechtern werden. Insbesondere gehört dazu nach heutiger Kenntnis der Anschluss von und nach Konstanz, der als außerordentlich wichtig angesehen wird.

Wohl wichtiger als die Fahrplanänderung ist die tarifliche Integration. Was am 15.12.2013 auf der IC-Linie Emden–Bremen–Leipzig auf dem Abschnitt Bremen–Oldenburg–Emden eingeführt wurde, soll ab 2016 oder 2017, hier gehen die Angaben noch auseinander, auch auf der Gäubahn gelten: die tarifliche Anerkennung von Nahverkehrsfahrausweisen im IC. Finanziert werden die vom Land zu leistenden Ausgleichszahlungen aus den wegfallenden Bestellerentgelten für den bisherigen zweistündlichen RE Stuttgart–Singen. Wermutstropfen ist, dass die tarifliche Integration nur bis Singen, nicht aber bis zum Grenzbahnhof Schaffhausen gilt. Das hat schlicht Kostengründe, und wegen des dichten Angebots im Nahverkehr zwischen Singen und Schaffhausen wird keine Notwendigkeit ge-

sehen, Fernzüge zusätzlich für Nahverkehrskunden freizugeben.

Es ist allerdings zuzugestehen, dass hier kein Fahrgast schlechter gestellt wird: Im Vergleich zum bisherigen IC wird es nicht teurer, und der bisherige RE ist nicht nach Schaffhausen gefahren. Bahncardkunden mögen sich auch damit trösten, dass sie für ihre Ermäßigung für den Schweizer Teil eine grenzüberschreitende Fahrkarte benötigen, also bei Anreise mit dem Baden-Württemberg-Ticket sowieso ab Singen statt Schaffhausen eine Anschlussfahrkarte benötigen.

Landesweiter Fahrgastverband

Der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg (FGB-BW) wurde vom Verkehrsministerium der grün-roten Landesregierung im Rahmen einer Initiative zur besseren Beteiligung der Bürger an politischen Prozessen gegründet und besteht seit April 2012. Er besteht jeweils zur Hälfte aus Vertretern von Verbänden und Fahrgästen, die von den Verkehrsverbänden benannt wurden und tagt mindestens zweimal im Jahr. Sämtliche Tagesordnungen der Sitzungen sowie einige ergänzende Unterlagen können auf einer eigenen Website¹ öffentlich eingesehen werden.

PRO BAHN ist mit Sabine Lacher auch an der Vorbereitungsgruppe beteiligt, welche die zu besprechenden Themen ausarbeitet. Ein besonders

wichtiges Thema sind dabei die derzeit anlaufenden Ausschreibungen von Verkehrsverträgen, die den für das Land sehr ungünstigen großen Verkehrsvertrag mit der DB AG ablösen sollen. Dazu gehören auch die Anforderungen an die Fahrzeuge, für die von der NVBW das Lastenheft „Fahrzeuge“ erstellt wurde. Durch hartnäckiges Nachfragen konnte erreicht werden, dass dieses dem FGB-BW als Musterlastenheft „Fahrzeuge“ zur Verfügung gestellt wird.

Bei der FGB-Sitzung am 7.6.2013 kam es dann zur Bildung von vier Arbeitsgruppen:

- AG 1: regionale Fahrgastbeiräte,
- AG 2: ÖPNV-Finanzierungsreform,
- AG 3: Ausschreibungen,
- AG 4: Kursbuch Baden-Württemberg (seit der Sitzung am 18.10.2013)

Als Sprecherin der AG 3 hat Sabine Lacher bereits mehrfach Telefonkonferenzen mit den weit übers Land verteilten AG-Mitgliedern abgehalten, in denen eine Stellungnahme zum Musterlastenheft „Fahrzeuge“ erarbeitet wurde. Diese wurde bei der letzten Sitzung des FGB-BW am 18.10.2013 vom FGB beschlossen und an Verkehrsminister Winfried Hermann verschickt.

Hilfreich bei der Erarbeitung dieser Stellungnahme war auch ein Besuch beim ZugLabor der DB, das am 25.8.2013 in Frankfurt gastierte. Dadurch konnten Kontakte zu Mitarbeitern von DB Marketing geknüpft werden, die bei vorangegangenen Terminen im ZugLabor bereits das Komfortbedürfnis von Fahrgästen untersucht

¹<http://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/auskuenfte/fahrgastbeirat/>

hatten.

In weiteren Gesprächen mit dem MVI wurde erreicht, dass den FGB-Mitgliedern weitere Vertragsbedingungen der Ausschreibungen zugänglich gemacht werden, allerdings unter der Voraussetzung der Unterzeichnung einer Verschwiegenheitserklärung. Dies erschwert leider die Arbeit mit diesem Thema innerhalb der Verbände, denn es kann außerhalb des FGB oder der AG nicht über Einzelheiten diskutiert oder berichtet werden.

Sabine Lacher nahm als Vertreterin des FGB am Bahnhofsfest anlässlich der Feier „150 Jahre Hochrheinbahn“ am 13.10.2013 in Radolfzell teil, wobei sich auch die Gelegenheit ergab, mit Verkehrsminister Winfried Hermann persönlich über wichtige Fahrgastanliegen zu sprechen.

Am 22.1.2014 findet eine Testfahrt für die Mitglieder des FGB im süddeutschen Raum statt, die von der NVBW organisiert wird und in der Sitzabstände in verschiedenen Fahrzeugen erprobt werden sollen.

Landestarif

In tariflicher Hinsicht ist seitens des Landes bisher wenig geschehen. Wiederholt haben wir die in unserem Positionspapier vom 20.02.2011 dargestellten Forderungen beim Verkehrsministerium angebracht, ohne hierauf konkrete Antworten erhalten zu haben. Mittlerweile arbeitet das Land an einem Landestarif bzw. wurde ein Gutachten hierzu in Auftrag gegeben.

Noch ist uns nicht bekannt, in welche Richtung der Landestarif gehen soll und welche Probleme er lösen soll. Im Januar 2014 wird das Verkehrsministerium den Fahrgastverbänden das Gutachten vorstellen und erläutern.

Immerhin wurde auch eine Verbändeanhörung zugesagt; fraglich ist nur, ob bis dahin überhaupt noch Änderungen in wesentlichen Punkten in Betracht kommen werden. Es wird zu den ersten Aufgaben des neuen Jahres gehören, dass wir unsere Positionen festlegen und Forderungen formulieren, die wir an einen Landestarif haben, der den Fahrgästen einen Fortschritt bringen soll.

Anfragen beim MVI wurden mit relativ allgemein gehaltenen Aussagen beantwortet. Ausdrücklich keine Antwort gab es auf die Frage nach der Kompatibilität des Landestarifs mit dem Fernverkehr (gelten Fernverkehrsfahrausweise weiterhin uneingeschränkt auch im Nahverkehr bzw. werden Nahverkehrsfahrausweise gegen Aufpreis im Fernverkehr anerkannt?). Zu der Frage, wie sich ein Landestarif in einen zukünftigen Deutschlandtarif einfügen soll bzw. ob sichergestellt ist, dass an den Landesgrenzen keine neuen tariflichen Hindernisse entstehen werde, wurde uns lediglich mitgeteilt, dass darauf geachtet werde, dass das „nach Möglichkeit“ nicht passieren solle.

Sonstiges

Zum Dauerthema „Entflechtungsgesetz, GVFG & Co.“ haben wir eine

²https://epetitionen.bundestag.de/petitionen/_2013/_08/_01/Petition_44729.nc.html

Online-Petition² im Bundestag (über den Bundesverband) sowie eine „klassische“ Petition im Landtag von Baden-Württemberg eingereicht. Unser Verlangen war darauf gerichtet, die Investitionsförderung des Öffentlichen Nahverkehrs für die Zeit ab 2019 mindestens in bisherigem Umfang beizubehalten und entsprechend der Inflationsrate jährlich zu dynamisieren. Die Online-Petition wurde im Vorfeld veröffentlicht und konnte 1 058 Mitzeichner gewinnen.

Die neue Erkenntnis, dass das Land den Kofinanzierungsanteil der Kommunen um die Hälfte erhöhen will, war da noch nicht berücksichtigt. Ob die Regelung eher nutzt, weil damit insgesamt mehr Projekte gefördert werden können, oder eher schadet, weil möglicherweise bei manchen Projekte die Kommunen ihre Kofinanzierung nicht mehr leisten können oder wollen, wird sich zeigen.

* * *

Die Stadt Ludwigsburg will den fast ausschließlich für die S-Bahn genutzten Bahnsteig der Gleise 2 und 3 auf eine Höhe von 96 cm ausbauen, um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Damit wäre es allerdings nicht mehr möglich, auf diesen Gleisen Regionalzüge halten zu lassen. Aus diesem Grund sperrt sich das Land gegen den Umbau, weil die NVBW befürchtet, dass der Regionalverkehr zumindest zukünftig teilweise auf die Mitnutzung der S-Bahn-Gleise angewiesen sein könnte. Allerdings verfügt der Bahnhof Ludwigsburg noch über ein 5.

Gleis, das in den Überlegungen keine Rolle zu spielen scheint. Wir haben in einem Schreiben an das Verkehrsministerium darum gebeten, das Anliegen der Stadt Ludwigsburg nochmals zu prüfen und dabei eingehend zu untersuchen, ob die notwendige Flexibilität auch durch die Mitnutzung des 5. Gleises gewährleistet werden kann.

* * *

Zur Erreichung einer Neuausrichtung der Energie- und Klimapolitik mit verbindlichen Zielen zur Minderung der Treibhausgasemissionen hat das Land unter Federführung des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft ein Klimaschutzgesetz verabschiedet. Parallel hierzu hat das Land ein *integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK)* erarbeitet, um konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Ziele umzusetzen. An der zugehörigen *Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung am IEKK (BEKO)* war auch PRO BAHN am sogenannten „Sektortisch Verkehr“ beteiligt. Die Ergebnisse der BEKO-Empfehlungen sind in einem immerhin 410 Seiten starken Bericht zusammengefasst, der unter Adresse http://www.um.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/103570/BEKO_Pruefergebnis.pdf im Internet veröffentlicht ist.

* * *

Baden-Württemberg ist nur am Rande betroffen, doch uninteressant ist der Ausbau der Strecke Lindau–Geltendorf(–München) auch für den

Südwesten nicht. DB Netz hat offenkundig verstanden, dass mit frühzeitiger Einbindung der Betroffenen in die Planungen mancher Konflikt im Vorfeld geklärt oder entschärft werden kann. So wurde zu den „1. Regionalen Dialogforen“ eingeladen, bei denen die Planungen für den Ausbau vorgestellt wurden. Ergänzt wird die Öffentlichkeitsarbeit durch eine Projekthomepage (www.abs48.com), auf der auch die Planungsinhalte vorgestellt werden.

* * *

Unsere Einwendungen gegen den Verzicht auf den Bau des 5. Bahnsteigs in Ulm wurden erwartungsgemäß zurückgewiesen. Kern unserer Argumentation war, dass das Angebotskonzept 2020 sowie eine möglich zukünftige S-Bahn Donau-Iller mit 4 Bahnsteigen nicht auskommen könnte. In ihrer Stellungnahme argumentierte die DB ProjektBau GmbH, dass das Zielkonzept 2020 auch ohne den 5. Bahnsteig gefahren werden können, was eine Fahrbarkeitsprüfung und Betriebssimulation bestätigt habe. Immerhin: Der Platz für den 5. Bahnsteig soll freigehalten werden, so dass die S-Bahn Donau-Iller, wenn sie denn irgendwann kommen und doch auf den Bahnsteig angewiesen sein sollte, nicht an der fehlenden Nachrüstbarkeit des Ulmer Hauptbahnhofs scheitern wird.

* * *

Auch in diesem Jahr konnten unsere Vertreter an verschiedenen Veranstaltungen teilnehmen. Zu nennen wären u. a. der Schienentag in Crailsheim sowie der ÖPNV-Tag in Stuttgart,

wo unter dem Motto „Wandel im ÖV – Chancen nutzen!“ einige interessante Aspekte des ÖPNV, gerade auch zu dessen Finanzierung, vorgestellt wurden. Zudem waren wir zu einem Gespräch im Verkehrsministerium mit verschiedenen Verbänden eingeladen und beim Bahnhofsfest in Radolfzell anlässlich des 150-jährigen Bestehens der Hochrheinstrecke mit einem Infostand vertreten.



Die Vorstandsmitglieder Sabine Lacher und Andreas Heide beim Bahnhofsfest in Radolfzell. (Foto: Dr. Wolfgang Staiger)

* * *

Auf unerwartete Probleme stößt der TGV Paris–Freiburg manches Mal in den Abendstunden. Ab 30 Minuten Verspätung wird die Reise im Bus beendet, weil zwei Stellwerke zwischen Mulhouse und Müllheim, je eines in Deutschland und in Frankreich, dann nicht mehr besetzt sind. Presseberichten zufolge handelt es sich um nicht nur ganz seltene Einzelfälle.

* * *

Eine sinnvolle Antwort auf die Liberalisierung des Fernbusverkehrs fehlt

in Baden-Württemberg. Der Bus punktet mit langen, umsteigefreien Verbindungen zu günstigen Preisen. Auf der Schiene werden mit den Ausschreibungen Strecken weiter gestückelt; an der Landesgrenze ist die Fahrt meist zu Ende.

Während die hohen Trassenpreiserhöhungen auf der Schiene wesentlicher Grund sind, massive Abstriche an geplanten Angebotsausweitungen auf der Schiene vorzunehmen, müssen die Fernbusse nicht einmal die LKW-Maut auf den Autobahnen bezahlen. Das MVI erklärte zur fehlenden Mautpflicht in einem Schreiben an PRO BAHN lapidar, dass „zum jetzigen Zeitpunkt ... eine diesbezügliche Sonderdebatte nicht als zielführend“ angesehen werde. Bei Gelegenheit möge das Thema wieder ins Gespräch gebracht werden.

Die Kleinstaaterei wird auch durch ein neues Fahrzeugdesign dokumentiert. Die baden-württembergischen Züge sollen in den Landesfarben lackiert werden; der Betreiber (der doch eigentlich auch für die Fahrgäste sichtbar für die Qualität verantwortlich sein sollte), ist nur durch ein kleines Logo zu erkennen. Vielleicht bleiben „internationale“ Verkehre aber auch erlaubt: DB Regio lässt zumindest derzeit noch auch Regioshuttles mit bayerischem Logo auf die baden-württembergische Bodenseegürtelbahn.

* * *

Das Baden-Württemberg-Ticket gilt weiter nicht bis Strasbourg, doch können wenigstens die besser informierten Fahrgäste sich ihr Anschlussticket ins Elsass im Voraus kaufen. Die TGO (Tarifverbund Ortenau) bietet eine Ergänzungsfahrkarte „EUROPASS Mini“ (im obligatorischen Marketingkauderwelsch auch „add-on“ genannt) an, mit der in Strasbourg auch die Busse und Straßenbahnen genutzt werden können.

Gut ist, dass sich die neue Bundesregierung um schnelle Internetzugänge kümmern will; die Ergänzungskarten gibt es außerhalb des TGO-Gebiets nur übers Internet. Schlecht ist, dass der Fahrgast schon sehr genau wissen muss, was er sucht, und vor allem, wo er danach suchen muss. Die Seite www.dbregio-shop.de war jedenfalls auch dem Verfasser bisher unbekannt. Warum die DB-Automaten außerhalb des TGO-Gebiets (Ortenaukreis) die Ergänzungsfahrkarten nicht verkaufen, erschließt sich uns nicht.

* * *

Am 15. Mai 2014 findet wieder der Landesverbandstag statt. Dabei werden die regulären Vorstandswahlen stattfinden. Zudem sind die Delegierten zu den Bundesverbandstagen 2015 und 2016 zu wählen.

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Der PRO BAHN-Regionalverband Region Stuttgart hat im Januar 2014 zusammen mit BUND, VCD und den Grünen beschlossen, seine kritische fachliche Arbeit zum Projekt Stuttgart 21 in eigener Regie weiterzuführen und das bestehende Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 zu verlassen.

Stuttgart 21 wird trotz verkehrlicher Engstellen nach Plan gebaut. Fachliche Einwände spielen beim Projekt offensichtlich keine große Rolle. Die Schlichtungsergebnisse oder die Aussage von der SMA + Partner AG, dass der Kombibahnhof verkehrlich dreimal besser sei, wurden unter den Tisch gekehrt. Das Aktionsbündnis wurde in Folge dessen politischer. So wurden Strafanzeigen wegen Veruntreuung von Steuergeldern gegen den Vorstandsvorsitzenden der DB AG Dr. Grube und gegen die Aufsichtsräte gestellt.

Ausschlaggebend für die Entscheidung, aus dem Bündnis auszuscheiden, waren schließlich unterschiedliche Einschätzungen zur weiteren Vorgehensweise gegen Stuttgart 21 und zur Unterstützung der Montagsdemos, die für die öffentliche Wahrnehmung des Protestes zunehmend

kontraproduktiv geworden waren und große Beeinträchtigungen für den SSB-Busverkehr mit sich brachten.

Die Trennung erfolgte einvernehmlich und unser Regionalverband wird auch weiterhin projektbezogen mit dem Aktionsbündnis zusammenarbeiten.

PRO BAHN wird das Projekt Stuttgart 21 auch weiterhin kritisch begleiten, wie zuletzt mit einer ausführlichen Stellungnahme zum Filderabschnitt PFA 1.3: http://www.pro-bahn-bw.de/themen/s21/Einwendungen_ProBahn_PFA1.3.pdf.

Weitere Ansätze, sich als Fachverband kritisch mit dem Projekt auseinanderzusetzen, sind in den Bereichen Brandschutz, Grundwassermanagement oder die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 zu finden.

Am 18. Februar fand im Gewerkschaftshaus im Anschluss an die 161. Montagsdemo eine Veranstaltung „Stuttgart 21 am Ende – Wie weiter mit der Bahn?“ statt. Gemeinsam mit den Gewerkschaftern gegen Stuttgart 21 hatten wir dazu eingeladen.

Auf dem Podium saßen: Egon Hopfenitz, Bernhard Löffler, Thilo Böhmer und Prof. Heiner Monheim. Dieser referierte zum Thema „Lehrstück S 21 – Welche Zukunft für die Bahn?“ und hat ein „Stuttgarter Bahnmanifest“ als Ent-

wurf formuliert.

Der Regionalverband Region Stuttgart beteiligte sich auch an der „Bonner Runde“, einem verkehrspolitischen Arbeitskreis innerhalb von PRO BAHN, der sich jedoch innerhalb des Bundesverbandes nicht etablieren konnte und daher wieder eingestellt wurde. Ein Ergebnis dieser Zusammenarbeit war eine Pressemitteilung zu einer recht klischeehaften Kampagne der Automarke Smart gegen den ÖPNV³, die uns viel Anerkennung bei den Verkehrsunternehmen eingebracht hat.

Hier nochmal der Link zum Spot: <http://www.youtube.com/watch?v=WaPaNylpuk>

Der Regionalverband Region Stuttgart ist beim VVS-Fahrgastbeirat durch Dr. Wolfgang Staiger und Sabine Lacher vertreten. Bei den drei Sitzungen im Jahr 2013 wurden schwerpunktmäßig folgende Themen behandelt: Dynamische Fahrgastinformation und Haltestellensicherheit bei der SSB, Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz, Diskussion mit Vertretern von DB Regio zu andauernden Störungen im S-Bahn-Betrieb, VVS-Tarifentwicklung, Umbau der Haltestelle Staatsgalerie im Zuge der Arbeiten zu Stuttgart 21 sowie Pläne zur Streichung der Befreiung von der EEG-Umlage für Schienenbahnen.

Dazu wurde ein Brief an den Minister für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft des Landes Baden-Württemberg Franz Untersteller geschrieben und Kontakt zu Grünen-

Abgeordneten des Landtags aufgenommen.

Unser Regionalverband hat sich auch an der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans beteiligt. Hierzu gehörte die Teilnahme an einer Informationsveranstaltung des Verbandes Region Stuttgart sowie eine schriftliche Stellungnahme zum Entwurf des Regionalverkehrsplans. Der Verband Region Stuttgart erfüllt wichtige Zukunftsaufgaben in den Bereichen (Nah-)Verkehr, Regionalplanung und Wirtschaftsförderung. Als größter öffentlicher Gesellschafter im VVS kümmert sich der Verband Region Stuttgart um die S-Bahn und um die Finanzierung wichtiger Teile des öffentlichen Nahverkehrs.

Die Pressearbeit zum zwischenzeitlichen S-Bahn-Chaos nach Einführung der Baureihe ET 430 wurde von Andreas Kegreiß und Dr. Wolfgang Staiger wahrgenommen. Dabei wurde eine Pressemitteilung zum S-Bahn-Gipfel verfasst, an dem keine Vertreter der Fahrgäste eingeladen waren, sowie Gespräche mit der Presse geführt. Kritiker der Zustände im Stuttgarter S-Bahnverkehr haben sich zusammengeschlossen und ein von PRO BAHN unterstütztes Informationsportal „s-bahn-chaos.de“ gegründet: <http://s-bahn-chaos.de/wer-wir-sind>.

Damit steht den Fahrgästen nun auch ein eigener Twitter-Account für Information und zum Melden von aktuellen Störungen im Bereich der S-Bahn Stuttgart zur Verfügung.

³http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/presse_rv_rv_13/130227_pm_PRO_BAHN_kritisiert_Foul.pdf

⁴<http://s-bahn-chaos.de/2013/10/einladung-zum-alternativen-s-bahn-gipfel-mit-den->

Bei der Veranstaltung der Grünen „Alternativer S-Bahn-Gipfel mit den Fahrgastverbänden“⁴ hat unser Pressesprecher Andreas Kegreiß besonders die Umsteigeproblematik der Pendler thematisiert.

Wir fordern weiter eine Stabilisierung des S-Bahn Systems ein.

Stuttgart 21 darf den S-Bahn Betrieb weder jetzt noch zukünftig beeinträchtigen.

Andreas Kegreiß war zudem als Redner auf der 184. Montagsdemo vertreten (siehe auch: <http://www.bei-abriss-aufstand.de/2013/08/14/rede-von-andreas-kegreiss-bei-der-184-montagsdemo/>).

Wir begrüßen die Regelung, dass das VVS-TicketPlus ab 1.1.14 jetzt bereits ab freitags 19 Uhr verbundweit Gültigkeit besitzt.

Wir sind gespannt, wie viele Firmen den Zuschuss von 10 Euro pro Mitarbeiter und Monat aufbringen, um den Beschäftigten eine zusätzliche Ermäßigung von 10% statt 5% auf das VVS-Firmenticket zu ermöglichen. Grundsätzlich halten wir es für richtig, dass der Arbeitgeber sich mit an den ÖPNV-Kosten der Mitarbeiter beteiligt, tut er dies doch auch bei der kostenlosen Bereitstellung von Parkplätzen.

Der Regionalverband Region Stuttgart war auf den Fahrplankonferenzen in seinem Bereich vertreten. Ulrich Arndt und Andreas Kegreiß haben sich dort für die Interessen der Fahrgäste eingesetzt.

Der PRO BAHN-Regionalverband Region Stuttgart bietet mit „rail & ar-

rive“ allen Bus- und Bahnutzern – und solchen, die es werden wollen – eine kostenlose umfassende Fahrplan- und Tarifberatung eines erfahrenen Fahrgastes. Wolfgang Lechleitner leistet hierbei beim Zusammenstellen von Bus- und Bahnverbindungen, bei der Wahl der richtigen Fahrkarte und beim Formulieren von Beschwerden kompetente Hilfestellung.

Christian Petersohn, Dr. Wolfgang Staiger

Regionalverband Rhein-Neckar

„Große Eisenbahn“

Seit mehreren Jahren gehört der PRO BAHN-Regionalverband Rhein-Neckar zu den Protagonisten des Arbeitskreises zum Eisenbahn-Korridor Antwerpen–Genua bzw. des Abschnitts Köln–Karlsruhe. In diesem Gremium arbeiten neben Vertretern anderer PRO BAHN-Regionalverbände (Frankfurt und Starckenburg) auch Aktive aus Umweltverbänden und der Anti-Eisenbahnlärm-Initiative „Pro Rheintal“ mit. Im Jahr 2013 traf sich der Arbeitskreis in Karlsruhe und Mainz.

Entstanden war der Arbeitskreis ursprünglich aus der langen und kontroversen Diskussion über die geplante Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar, die bereits seit über zehn Jahren insbesondere im Raum

fahrgastverbaenden/

Mannheim wegen einer geplanten Umfahrung der Stadt (durch einen sogenannten „Bypass“) intensiv geführt wurde.

In den Treffen des Arbeitskreises kristallisierte sich schnell heraus, dass eine reine Schnellfahrtstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim, wie sie große Teile der Politik bis heute favorisieren (sie steht auch in der Koalitionsvereinbarung der neuen schwarz-grünen Landesregierung in Hessen), die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse auf der Schiene nur unzureichend bedienen kann. Die Themen und das Betrachtungsgebiet wurden deshalb ausgeweitet. Aus Sicht des Arbeitskreises sollte eine Neubaustrecke zwischen den Metropolregionen Rhein/Main und Rhein/Neckar insbesondere vor allem auch vom Güterverkehr genutzt werden.

Im Jahr 2011 war ein neues Gutachten zur Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim in Auftrag gegeben worden, das ursprünglich Mitte 2013 veröffentlicht werden sollte. Bisher liegt es nicht vor.

„Schnelle Eisenbahn“

Im Dezember 2013 feierte die S-Bahn Rhein-Neckar ihren 10. Geburtstag. Sie verbindet unter anderem auf der längsten S-Bahn-Strecke Deutschlands, die von Homburg (Saar) ins nordbadische Osterburken führt, vier Bundesländer miteinander (Saarland, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

und Hessen).



S-Bahnen zwischen Heidelberg und Mannheim. Links im Bild die Gleise der Main-Neckar-Bahn nach Darmstadt/Frankfurt. (Foto: Klaus Rothenhöfer)

Immer wieder wurden von PRO BAHN Rhein-Neckar im vergangenen Jahr konkrete Aussagen zur Erweiterung und zur Zukunft der S-Bahn angemahnt. Die erneute Ausschreibung der Strecken, auf denen im Dezember 2003 der Betrieb begann, sowie zusätzlich für den Abschnitt Kaiserslautern–Homburg, erfolgte nun endlich am 17. Dezember 2013 im EU-Amtsblatt. Der bisherige Vertrag mit dem Betreiber DB Regio läuft 2015 aus.

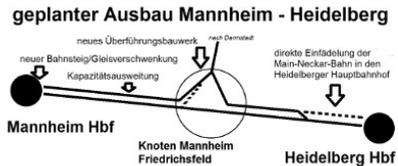
Die Ausschreibung der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar soll nach wie vor im 1. Quartal 2014 erfolgen. Die Erweiterungen des S-Bahn-Netzes nach Mainz, Bensheim, auf der Riedbahn nach Biblis sowie nach Karlsruhe über Schwetzingen im Rahmen der 2. Stufe sollen nach und nach zwischen 2015 und 2017 in Betrieb gehen.

Die Erweiterung der S-Bahn setzt auch einen Ausbau der stark belasteten, rund 18 Kilometer langen Strecke zwischen Heidelberg und Mann-

heim voraus. Bereits 2010 hatten die Deutsche Bahn, das Land Baden-Württemberg und der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar eine Vereinbarung unterzeichnet, die Baumaßnahmen in Höhe von 213 Millionen Euro vorsah: Bau eines zusätzlichen Bahnsteiges und Gleisumbauten im Mannheimer Hauptbahnhof, ein zusätzliches drittes Gleis zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und Mannheim Hauptbahnhof, Überwerfungsbauwerke in Mannheim-Friedrichsfeld, um die Main-Neckar-Bahn aus Richtung Frankfurt/Darmstadt besser in Richtung Mannheim einzufädeln, und zwei zusätzliche Gleise zwischen Heidelberg und Heidelberg-Wieblingen.

Ende 2013 hat nun die Bahn Planungsunterlagen beim Regierungspräsidium in Karlsruhe eingereicht, um Straßenbrücken im Bereich Mannheim-Friedrichsfeld zu erneuern. Wenn diese Pläne aber umgesetzt werden, wäre der vorgesehene Ausbau zwischen Heidelberg nicht mehr möglich und damit auch nicht der geplante 15-Minuten-Takt zwischen Mannheim und Heidelberg. Außerdem können die S-Bahn-Linien S5 und S51 von Eppingen bzw. Aglasterhausen nicht wie vorgesehen über Heidelberg hinaus (heutiges Provisorium) via Mannheim bis Worms bzw. Mainz verlängert werden. Auf der Main-Neckar-Bahn kann außerdem kein 30-Minuten-Takt zwischen S-Bahn (bis Bensheim geplant) und dem RB/SE Mannheim/Heidelberg-Frankfurt (künftiger „Main-Neckar-Express“) eingerichtet werden. Außerdem dürfte grundsätzlich die heu-

tige Pünktlichkeit der S-Bahn Rhein-Neckar dann im erweiterten Netz der 2. Ausbaustufe nicht mehr aufrechtzuerhalten sein.



So sollte die S-Bahn-Strecke zwischen Heidelberg und Mannheim eigentlich ausgebaut werden. (Karte: Wolfgang Brauer)

PRO BAHN Rhein-Neckar fürchtet um den Ausbau der S-Bahn und hat deshalb Ende 2013 beim Regierungspräsidium in Karlsruhe eine Einwendung gegen die Baupläne für die Brückenneubauten südlich von Mannheim Friedrichsfeld eingelegt.

„Kleine Eisenbahn“

Immer wieder befasst sich PRO BAHN Rhein-Neckar mit dem umfangreichen Meterspur-Netz in der Region, das von Heidelberg/Weinheim im Osten bis zum rheinland-pfälzischen Bad Dürkheim im Westen reicht und auch die Großstädte Mannheim und Ludwigshafen anbindet. Im Jahr 2011 war ein rund acht Kilometer langes Stück der Ringlinie Mannheim-Heidelberg-Weinheim (Linie 5 der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH – kurz RNV) zweigleisig ausgebaut worden. Doch statt einer Fahrzeitverkürzung, die als Grund für den Ausbau angeführt worden war, verlängerte die RNV die Fahrzeit auf der rund 50 Kilome-

ter langen Ringlinie auf 140 Minuten. PRO BAHN Rhein-Neckar hat deshalb den baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Herrmann angeschrieben, damit dieser darauf drängt, dass die Fahrzeit der Linie 5 reduziert wird, denn ansonsten müsse die RMV die für den Ausbau erhaltenen GVFG-Mittel wieder zurückzahlen.



Zug der Linie 5 auf der Ringstrecke in Weinheim. (Foto: Michael Löwe)

„Höchste Eisenbahn“

Fortschritte macht der Bau der „Stadtbahn Nord“ in Mannheim, die bisher von der Schiene nicht erschlossene Stadtteile anbinden soll. Jahrelang gab es erbitterte Kämpfe zahlreicher „Wutbürger“ gegen das seit Jahrzehnten geplante Stadtbahnprojekt. PRO BAHN Rhein-Neckar hatte sich deshalb in einer verbändeübergreifenden Initiative für den Bau der 6,4 Kilometer langen Strecke mit 14 neuen Haltestellen eingesetzt, deren Bau Ende 2012 begann. Mitte 2016 sollen die ersten Mannheimer Stadtbahnen über die neue Strecke rollen.

Noch nicht so weit wie Mannheim ist Heidelberg mit den Ausbauplänen seiner Straßenbahn. Im Rahmen des „Mobilitätsnetzes“ sollen unter anderem neue Meterspur-Strecken in die Altstadt, in den neuen Universitätscampus „Neuenheimer Feld“, durch den neuen Stadtteil „Bahnhofsstadt“ und nach Schwetzingen gebaut werden. Um die ambitionierten Projekte noch mit der Förderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bauen zu können, drängt die Zeit.

Einen Dämpfer bekamen die Heidelberger Straßenbahnpläne, als Ende 2013 bekannt wurde, dass das Verkehrsministerium in Stuttgart die Förderanträge noch nicht nach Berlin weitergereicht hat. Begründet wurde dies von Verkehrsminister Herrmann damit, dass das GVFG für Baden-Württemberg bereits mehrfach überzeichnet sei und nur Projekte mit „Aussicht auf Erfolg“ an das Bundesverkehrsministerium gemeldet würden. Durch intensive „diplomatische“ Gespräche versucht die Heidelberger Stadtspitze unter Oberbürgermeister Eckart Würzner seitdem, das „Mobilitätsnetz Heidelberg“ noch zu retten.

„Gedruckte Eisenbahn“

Einen „runden Geburtstag“ feierte die „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, kurz FGZ: Im November 2013 erschien die 100. Ausgabe der Mitgliederzeitschrift, die alle PRO BAHNER in der Metropolregion Rhein-Neckar (also auch in der Pfalz) kosten-

los erhalten.

Die erste Ausgabe der FGZ wurde im Februar 1997 gedruckt, damals noch unter dem Namen „Südhessenschiene“, weil sie zunächst nur von den PRO BAHN-Regionalverbänden Großraum Frankfurt, Starkenburg (Südhessen) und Rheingau-Taunus herausgegeben wurde. Seit Oktober 1998 ist auch der Regionalverband Rhein-Neckar mit eigenen Seiten dabei. Mit Ausgabe Nr. 28 im August 2004 bekam die Publikation ihren heutigen Namen, weil auch die Regionalverbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen dazugestoßen waren. Seit neun Jahren ist der Regionalverband Rhein-Neckar neben Starkenburg auch für die Endredaktion und das Layout der Gesamtausgabe verantwortlich, inzwischen dreimal pro Jahr für mehr als die Hälfte der Ausgaben.

Gefeiert wurde das Jubiläum mit einer 72-seitigen Sonderausgabe. Außerdem berichtete die Mitgliederzeitschrift des PRO BAHN-Bundesverbandes „*der Fahrgast*“ im Sommer auf vier Seiten über die 100. FGZ-Ausgabe. Der Wermutstropfen im Jubiläumsjahr: Die Zahl der Ausgaben musste von sechs auf fünf reduziert werden, ebenso die Seitenzahl, da die Deutsche Post zum Jahresanfang 2013 das Porto für Büchersendungen erheblich um über 60 Prozent erhöhte hatte und die Kostensteigerung nicht anders aufgefangen werden konnte.

Es drohte deshalb sogar eine Reduzierung auf nur vier Ausgaben pro Jahr. Damit stand zugleich das bisherige redaktionelle Konzept der FGZ auf

dem Spiel. Es gab seitens der Redaktion Überlegungen, ob die Publikation angesichts des immensen Spardrucks in der bisherigen Form überhaupt noch erscheinen konnte.

Das Ende der Fahrgastzeitung konnte jedoch zunächst abgewendet werden, da nach einem Aufruf zur Rettung der FGZ mehrere größere Spenden eingingen, sodass die Zeitung auch 2014 zweimonatlich mit einer Sommerpause im Juli/August gedruckt wird. Damit die Mitgliederzeitschrift auch 2015 weiter regelmäßig erscheinen kann, bittet die Redaktion der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ um weitere Spenden.

„Eisenbahntreffen“

Auch im Jahr 2013 trafen sich die Aktiven des Regionalverbandes einmal im Monat abwechselnd im Umweltzentrum in Mannheim und in einem vegetarischen Restaurant in Heidelberg. Durch den wechselnden Versammlungsort soll den Mitgliedern ermöglicht werden, wohnortnah in Kontakt mit aktiven PRO BAHNern zu kommen. Regelmäßig nehmen etwa sechs bis zehn Mitglieder an den Treffen teil, zu denen gelegentlich noch Gäste dazustoßen.

Wolfgang Brauer

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein blickt auf ein Jahr 2013 zurück,

in dem im Verbandsgebiet sowohl positive als auch unerfreuliche Entwicklungen zu verzeichnen waren.

Folgende Themen prägten die Arbeit des Jahres:

Neuenburg–Mulhouse

Die Akzeptanz der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 im Personenverkehr reaktivierten Verbindung Neuenburg–Mulhouse hat sich im Verlauf des Jahres 2013 noch nicht zufriedenstellend entwickelt. Besonders im grenzüberschreitenden Abschnitt erfährt der Verkehr noch nicht die gewünschte Nachfrage. Ob die Gründe dafür in der Tarifgestaltung, im Fahrplan oder in der Umstiegssituation in Müllheim liegen, ist noch nicht auszumachen. Ein Ärgernis ist es auf jeden Fall, dass der Ausbau der Strecke auf dem deutschen Teilstück nicht vor der Eröffnung erfolgt ist und zu einer neuerlichen Streckensperrung führen wird.

TGV Freiburg–Dijon–Paris

Mit großem Bahnhof ist am 12.07. der Startschuss für die direkte TGV-Verbindung Freiburg–Mulhouse–Dijon–Paris erfolgt (Betriebsaufnahme am 26.08.2013). Auch wenn die Verbindung die Gesamtfahrzeit von Freiburg nach Paris gegenüber der Reise via Strasbourg nicht verkürzt, wird die umstiegsfreie Verbindung bisher recht gut angenommen. Für eine weitere Etablierung wäre es wichtig, dass das TGV-Paar über die Bahn-Homepage buchbar ist und mit Europa Spezial-

Kontingenten versehen wird. Geradezu peinlich für die Deutsche Bahn ist, dass der Zug zwischen der Rheinbrücke bei Neuenburg und Müllheim aufgrund des fehlenden Streckenausbaus zur Langsamfahrt gezwungen ist.

„Baden-Kurier“

Erfreulich ist die Wiederaufnahme des „legendären“ IC „Baden-Kurier“ von Basel Badischer Bahnhof nach München zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013. Mit attraktiven Fahrzeiten, zusätzlichen Halten an den kleineren Stationen in Müllheim, Bad Krozingen und Lahr, Möglichkeit zum Fahrradtransport und gegenüber dem ICE günstigeren Tarifen, ist das IC-Paar ein Gewinn für den Fernverkehr am Oberrhein. Kritisch ist das z. T. sehr unansprechende Wagenmaterial zu sehen.

Münstertalbahn

Eine Ahnung von dem Gewinn des Breisgau-S-Bahn-Konzeptes für die Region kann man seit dem Sommer auf der Münstertalbahn bekommen. Nach knapp 1½-jähriger Streckensperrung wurde am 09.06.2013 der Betrieb mit einem bis weit in die Abendstunden hinein verbesserten Fahrplanangebot wieder aufgenommen, zunächst noch mit Dieseltriebwagen unter Fahrdraht, aber ab September mit neuen elektrischen Triebwagen vom Typ „Talent 2“. Zwar hatte die SWEG nicht ganz den Bauzeitplan einhalten können, dafür blieb sie im Finanzrahmen. Auf die Kritik an der schlechten Anschlusssi-

tuation in Bad Krozingen Richtung Süden wurde mittlerweile durch Fahrplananpassungen reagiert. Züge und Stationen sind an schlichter Zweckmäßigkeit orientiert, insgesamt hat damit das Münstertal mehr S-Bahn-Flair als die Stadt Freiburg und ihr unmittelbares Umland.

Ausbau für Breisgau-S-Bahn

Ein Schlag für die Verkehrsentwicklung in der Region bedeutet die abermalige Reduzierung bzw. Verschiebung des Ausbaus der DB-Strecken für das Breisgau-S-Bahn-Konzept. Die gegenüber den Vorplanungen immens gestiegenen Beträge, die DB-Netz für den Ausbau ansetzt, haben vom Trassenausbau neben der Elektrifizierung nur noch die Kreuzungsbahnhöfe in Littenweiler (Höllentalbahn), Gutach (Elztalbahn) und Freiburg-Landwasser (Breisacher Bahn) sowie den Umbau in Gottenheim (Breisacher Bahn) übrig gelassen. Das zukünftige Fahrplan-konzept der sogenannten „Ausbaustufe neu“ wurde – in böser Vorahnung über den weiter sich verzögernden Ausbau (?) – soweit „angepasst“, dass es letztlich auf der aktuellen Infrastruktur gefahren werden könnte. Außerdem wurden die Zugzahlen, die das Land finanziert, gegenüber früheren Zusagen reduziert. Ein ambitioniertes S-Bahn-Konzept sieht jedenfalls anders aus. Stattdessen kommt der B 31-Stadttunnel in Freiburg früher als erwartet. Von einer Verkehrspolitik, die dem öffentlichen Verkehr ein Aufholen gegenüber dem Individualverkehr er-

möglichen will, ist der Breisgau leider abgeschnitten.

Die genannten Entwicklungen hätten von unserem Regionalverband gewiss ein öffentlichkeitswirksameres Auftreten gefordert als es aufgrund der knappen personellen Ressourcen erfolgt ist. Auf den monatlichen Treffen im Café Velo, im zweimal herausgegebenen Rundbrief, auf den Fahrplan-konferenzen und in persönlichen Gesprächen mit Vertretern der Verkehrsträger vor Ort wurde der Fach- und Sachverstand von PRO BAHN eingebracht. Besonders zu nennen ist ein Treffen des Regionalverbands-Vorstandes mit Herrn Oliver Benz, Bereichsleiter bei der Freiburger Verkehrs-AG (VAG) für „Fahrbetrieb“ und „Fahrplan“ am 29. April. Nach einem intensiven Austausch über die Ausbaumaßnahmen und Streckenplanungen für das Freiburger Stadtbahn-netz schloss eine Besichtigung der VAG-Leitstelle den Abend.

Daniel Gaschick, Joachim Barth

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Wie in jedem Jahr haben wir uns auch im Jahr 2013 an jedem zweiten Donnerstag im Monat zu einer Mitgliederversammlung getroffen. Auch Interessierte sind über die lokale Presse herzlich eingeladen.

Dreimal im Jahr wirkt der Regionalverband an der Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ mit, die in Kooperation mit dem VCD und der BUZO erscheint.

Martin Theodor Ludwig vertritt den Regionalverband bei den Fahrplankonferenzen und bringt dort Vorschläge und Anregungen ein.

Dieses Jahr haben uns viele interessante Themen beschäftigt. Eines davon ist der Ausbau der Rheintalbahn. Aus diesem Grund gab es im Februar ein gemeinsames Treffen mit dem Regionalverband Südlicher Oberrhein in Baden-Baden-Oos. Für Gesprächsstoff zu diesem Thema sorgte auch Willy Pastorini, den wir im November zu unserer monatlichen Versammlung begrüßen durften. Dabei ging es vor allem um die Bauvorhaben am Abzweig Bashaide zwischen Karlsruhe und Rastatt in der Nähe von Durmersheim. Hier soll die Neubaustrecke zum Rastatter Tunnel abzweigen und der Nahverkehr eingleisig auf die Neubaustrecke eingefädelt werden. Der Engpass ist programmiert! Um diesen Abzweig möglichst leistungsfähig zu gestalten, wird uns dieses Thema sicherlich noch eine Weile beschäftigen.

Im März dieses Jahres fanden Vorstandswahlen statt, bei denen Gerhard Stolz, Martin Theodor Ludwig und Holger Heidt gewählt wurden. Kassenwart bleibt Johannes Hertel, Beisitzer ist Jörg Maurer und Kassenprüfer sind Johannes Stober und Reiner Neises.

Ein weiteres Thema, das uns das ganze Jahr beschäftigt hat, ist der grenzüberschreitende Nahverkehr zwischen Baden und dem nördlichen Elsass. Hierzu hat der Regionalverband eine Pressemitteilung zur Reaktivierung der Wintersdorfer Brücke bei Rastatt herausgegeben.

Desweiteren ist der Regionalver-

band Bestandteil des im Oktober 2013 neu gegründeten Regionalverkehrsforums Trans-Pamina, in dem sich Interessierte aus Baden und dem nördlichen Elsass regelmäßig treffen, um ein Verkehrskonzept für einen sinnvollen grenzüberschreitenden Nahverkehr zwischen den beiden Ländern zu entwickeln. Die Bahnlinien Strasbourg–Roeschwoog–Lauterbourg–Wörth und Rastatt–Wintersdorf–Roeschwoog–Haguenu sollen sinnvoll aufeinander abgestimmt werden, um die Attraktivität der Bahn zu fördern. Gleichzeitig soll ein Buskonzept zur weiteren Erschließung wie zum Beispiel von Baden-Baden über Iffezheim nach Roeschwoog erarbeitet werden.

Der Regionalverband möchte aber auch in der Bevölkerung auf sich aufmerksam machen. Somit gab es im Jahr 2013 Infostände im April auf der „Grünen Woche“ im Solarhaus in Steinbach bei Baden-Baden und im Juli 2013 auf dem „Fest“ in Karlsruhe. Um sich von einem erfolgreichen grenzüberschreitenden Nahverkehr zu überzeugen, veranstaltete der Regionalverband im Juni eine Fahrt nach Mulhouse. Dort ist die Bahnlinie von Müllheim über Neuenburg und Bantzenheim nach Mulhouse für den Personennahverkehr wieder in Betrieb genommen worden.

Außerdem haben wir uns die Tram Train von der Innenstadt von Mulhouse nach Thann auf SNCF-Gleisen angesehen. Moderne Zweisystemwagen bieten zu dem malerischen Städtchen am Rand der Vogesen einen sehr guten ÖPNV an.

Ein weiteres Thema, das sich auch

ins Jahr 2013 erstreckte, ist der Bau der zweiten Straßenrheinbrücke bei Wörth. Hierzu, wie auch zur sonntäglichen Verkehrsanbindung von Herxheim, zum ersten Spatenstich des Rastatter Tunnels und zur Verkehrsanbindung des Naturpark Schwarzwalds, erstellte der Regionalverband Pressemitteilungen. Hier ist das Engagement von Gerhard Stolz hervorzuheben.

Im August dieses Jahres haben wir die Verkehrsstaatssekretärin Gisela Splett zu unserem monatlichen Treffen eingeladen, um mit ihr über verkehrspolitische Themen zu diskutieren.

Eine weitere Ausflugsfahrt brachte den Regionalverband zur Draisinenstrecke Bornheim–Lingenfeld, die ein Teil der früheren Bahnlinie Landau–Germersheim darstellt. Da sich der Regionalverband auch um Teile der Südpfalz kümmert, möchten wir uns für eine Reaktivierung dieser Bahnlinie einsetzen. Besonders für den Güterverkehr könnte diese Verbindung interessant werden. An dieser Stelle sei Herbert Jäger gedankt, der uns mit vielen Informationen aus der Südpfalz versorgt. Ein weiterer Dank geht abschließend an Jörg Maurer, der für uns die lokale Presse liest und uns somit mit Informationen versorgt.

Ein ereignisreiches Jahr geht hiermit zu Ende. An Gesprächsstoff für das kommende Jahr mangelt es sicherlich nicht. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein wünscht allen Lesern ein gutes neues Jahr.

Holger Heidt

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Am 15. Dezember 2013 ging nach 47 Jahren die 8,7 km lange Stichstrecke (Ulm–)Senden–Weißenhorn wieder in Betrieb. Der Personenverkehr war 1966 eingestellt worden, ein bescheidener Güterverkehr hielt sich fast bis heute. Die von den Stadtwerken Ulm betriebene Linie verkehrt stündlich zwischen 4.35/5.32 Uhr und 23.32 Uhr zum Zwischentakt (Ulm ab .32, Ulm an .26) mit guten Anschlüssen zu den übrigen Regionalbahnen in Ulm, nicht jedoch zum ICE. Zum Einsatz kommen VT 650 in Ein- bzw. Doppeltraktion. Auf dem Abschnitt Ulm–Senden der Illertalbahn ergibt sich zusammen mit den Regionalbahnen nach Memmingen künftig ein Halbstundentakt. In Weißenhorn entsteht ein zentraler Busbahnhof, ab 19.00 Uhr mit anmeldefreiem Sammeltaxi-Betrieb.

Die Kosten für die Elektrifizierung der Südbahn sind weiter gestiegen. Sie liegen nach ursprünglich 140 Mio. und später 180 Mio. Euro jetzt bei 226 Mio. Euro. Die letzte Preissteigerung von 46 Mio. Euro sollen sich Bund (23) Land (11,5) und Kreise bzw. Kommunen (11,5) teilen, was letztere verweigern, da sie sich bereits an den Planungskosten beteiligen. Derzeit sind zwei von fünf Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Inbetriebnahme ist für 2019 vorgesehen.

Das Angebotskonzept für die elektrifizierte Südbahn sieht einen stündlichen IRE Lindau–Friedrichshafen–

Ulm und weiter zweistündlich nach Stuttgart mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit vor (gegenüber dem heutigen Zweistundentakt Lindau–Stuttgart), sowie optional einen zweistündlichen Sprinter Friedrichshafen–Ulm–Stuttgart. Der Sprinter Ulm–Friedrichshafen–Basel entfällt dann.

Eine interessante Planung gibt es hinsichtlich des RB-Verkehrs zwischen Ulm und Friedrichshafen. Derzeit ist diese ehemals durchgängig bediente, 100 km lange Linie in eine von der RAB betriebene Nordhälfte Ulm–Biberach-Süd und eine von der BOB betriebene Südhälfte Aulendorf–Friedrichshafen mit einer 20 km langen Lücke dazwischen geteilt. Hier soll es in Zukunft wieder ein durchgängiges RB-Angebot Ulm–Aulendorf (zweistündlich)–Friedrichshafen–Lindau (stündlich) aus einer Hand mit Verdichtungen jeweils in der Hauptverkehrszeit geben. Der Kreistag Biberach will hier die BOB als Betreiber für die Gesamtstrecke ins Gespräch bringen.

Die Regio-S-Bahn Donau-Iller ist auch ohne den 5. Bahnsteig in Ulm, der vom Regionalverband Donau-Iller lange Zeit gefordert worden war, fahrbar. Das ergab nicht nur der Stresstest der DB, sondern auch ein vom Regionalverband bei SMA in Auftrag gegebenes Gutachten. Planerisch soll allerdings die Option für den 5. Bahnsteig offen gehalten werden, was allerdings mit geschätzten 25 Mio. Euro zu Buche schlagen würde. Als Vorstufe des geplanten Regio-S-Bahn-Netztes wurden mit Fahrplanwechsel 5 Zugpaare von

Ehingen bis Munderkingen verlängert.

Mit dem Verzicht auf den 5. Bahnsteig hat sich ein wesentlicher Kritikpunkt am derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Bahnhofs Ulm mehr oder weniger erledigt. Als Hauptkritikpunkt verbleibt, dass die viel zu engen Unterführungen, vor allem zu den hinteren Gleisen, unverändert beibehalten werden sollen.

Bodenseegürtelbahn

Nichts Gutes ist auf der Bodenseegürtelbahn zu erwarten. Bei einer Besprechung mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) wurde unseren Vertretern die mittelfristigen Planungen auf der Bodenseegürtelbahn und den angrenzenden Strecken erläutert. Dabei soll aus einem angenäherten Stundentakt ein System zweier sich überlagernder Regionalbahnen werden, die im Abstand von etwa 40 bzw. 80 Minuten verkehren. Es ist klar, dass das nicht attraktiv ist und eine vernünftige Verknüpfung der Buslinien mit der Bahn unmöglich macht.

Die Verzögerungen bei der Elektrifizierung der Südbahn und vor allem der Hochrheinstrecke sind in diesem Fall als Chance zu sehen. Leider ist seitens des Landes weiter nicht erkennbar, dass parallel zum irgendwann kommenden Ausbau der Hochrheinstrecke auch die notwendigen Maßnahmen auf der Bodenseegürtelbahn geplant werden sollen. Wenigstens ist erkannt und unbestritten, dass die bis-

herigen Planungen für die Bodenseegürtelbahn für diese Strecke nicht von Vorteil sind.

Ein Hoffnungsschimmer ergibt sich aus den mittlerweile ins Gespräch gebrachten Hybridfahrzeugen (Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und Dieselantrieb). Mit diesen könnten weiter durchgehende Verbindungen zwischen Basel und Ulm bzw. Lindau angeboten werden, ohne dass man den größten Teil der Strecke mit Diesel unter Fahrdraht zurücklegen müsste. Die Elektrifizierung wäre zwar langfristig die bessere Variante. Neben dem technischen Nachteil, dass ein Hybridfahrzeug zwei Antriebe mitschleppen muss und dementsprechend schwerer ist, könnte gegen die Technik sprechen, dass der Druck zum Ausbau der Strecke genommen wird. Andererseits fehlt ein solcher Druck ohnehin (die drohenden Nachteile werden vom Aufgabenträger offenkundig in Kauf genommen), und wenn die IRE-Verbindungen zwischen Basel und Ulm oder Lindau mehrfach, etwa in Radolfzell und Friedrichshafen, gebrochen werden, werden die Fahrgastzahlen so massiv zurückgehen, dass eine Elektrifizierung erst recht nicht mehr durchsetzbar sein dürfte.

Wichtig ist, dass das Fahrzeugproblem in den nächsten Jahren gelöst wird. Das Ende der Lebensdauer der heute eingesetzten Neigetechnikfahrzeuge VT 611 ist absehbar, und damit ist nach heutigem Kenntnisstand auch mit dem Ende der Neigetechnik-Ära im Süden zu rechnen: Ein geeignetes Nachfolgemodell ist nicht verfügbar.

Modernisierung der Bahnhaltepunkte

Nach vielen Verzögerungen werden die Planungen für die Modernisierung der Haltepunkte entlang der Seehasstrecke langsam konkreter. Es wird nicht jeden überrascht haben, dass die voraussichtlichen Kosten gegenüber den ersten Schätzungen massiv angestiegen sind. Für den örtlichen Landtagsabgeordneten der GRÜNEN war dies Anlass, die Kündigung der Finanzierungsvereinbarung des Landes mit der DB zu fordern, um über einen höheren Finanzierungsanteil der Bahn zu verhandeln.

Mit der Kritik an den Kostensteigerungen hat der Abgeordnete Recht, und auch daran, dass das gegenwärtige System dringend geändert werden muss. Für die Bahn gibt es keine Anreize, günstig zu planen, weil sie gerade an den Planungskosten gut verdient. Es ist zwar sachlich vertretbar, dass sich die Bahn die Modernisierung der Haltepunkte bezahlen lässt. Es werden schließlich Konjunkturmittel (aus der Krise des Jahres 2008 wohlgemerkt) verwendet; zudem ist Infrastruktur eine klassische Staatsaufgabe. Weniger sachgerecht ist es allerdings, dass die Bahn anschließend über die Stationsentgelte nochmals kräftig Kasse macht.

Völlig unangebracht ist jedoch die Forderung, die Finanzierungsvereinbarung zu kündigen. Die Folge wäre sicherlich nicht, dass die Bahn dann bereitwillig mehr zahlt; vielmehr droht weiterer jahrzehntelanger Stillstand. Der elende Zustand vieler Haltepunk-

te ist kein Komfortproblem; tatsächlich sind viele Fahrgäste von der Fahrt schlicht ausgeschlossen. Mit Kinderwagen ist es mühsam, mit einer Gehbehinderung ernsthaft gefährlich, mit Rollstuhl unmöglich, Höhenunterschiede bis zu knapp einem halben Meter zu überwinden.



Nicht einfach ist es, einen knappen halben Meter zum Einstieg in den Seehas zu überwinden. Die neuen Wartehäuschen immerhin stehen schon auf erhöhtem Fundament. (Foto: Stefan Buhl)

Wir haben mit einem offenen Brief unserer Forderung Nachdruck verleihen, dass die Haltepunkte schnellstens modernisiert und auf eine barrierefreie Einstiegshöhe von 55 cm gebracht werden müssen. Wegen des Streits um die Finanzierung ausgerechnet die Schwächeren der Gesellschaft von der Nutzung des Bahnverkehrs auszuschließen, ist zynisch.

Eigentlich ist es eine gute Nachricht, dass im Laufe des Jahres 2014 eine Tarifkooperation mit dem Landkreis Tuttlingen eingeführt werden soll. Allerdings wird damit auch die kostenlose Anerkennung der Abo-Tickets und Tagestickets auf der Schiene bis Tuttlingen und Immendingen beendet. Vom Grundsatz war es schon immer beabsichtigt, dass diese Anerkennung nur bis zur Einführung einer Tarifkooperation gelten würde. Ähnliches galt auch

Fahrten nach Schaffhausen, Überlingen und Kreuzlingen.

Leider scheint das Preisgefüge bei der Tarifkooperation etwas aus den Fugen zu geraten: Die zusätzliche Zone wird nicht entsprechend der anderen Zonen berechnet, sondern soll angeblich um die 30 oder 40 Euro liegen. Tatsächlich ist also keine Kooperation, sondern mehr ein schlichter Additionstarif geplant.

Klug ist das nicht. Nach Tuttlingen und Immendingen (wohin es praktisch keine Pendler geben dürfte) gibt es jeweils nur einen Zweistundentakt (der IC von und nach Tuttlingen nützt den VHB-Kunden nichts). Mit der Neuordnung auf der Gäubahn (siehe Seite 6) wird sich das ändern. Auf der Strecke nach Tuttlingen durch die tarifliche Integration; auf der Strecke nach Immendingen, weil durch die Taktverschiebung auf der Gäubahn auch ein stündlicher Halt der Schwarzwaldbahn in Immendingen möglich werden dürfte.

Es liegt auf der Hand, mit jeglicher Preiserhöhung, ob moderat oder weniger moderat, bis zur dieser deutlichen Angebotsverbesserung zu erwarten. Erst mit dem für VHB-Kunden nutzbaren Stundentakt entsteht ein brauchbares Angebot.

Manfred Blumenschein, Stefan Buhl

Regionalverband Neckar-Alb

Veränderungen im Verkehrsverbund Naldo

NaldoCard wird zum 01.01.2014 abgeschafft

Mit Bedauern wurde zur Kenntnis genommen, dass die NaldoCard zum 01.01.2014 „aus technischen Gründen“ abgeschafft wird. Damit fällt der Rabatt von ca. 15% auf den Einzelfahrschein bzw. auf die Tagessparkarte weg. Der Unterhalt der NaldoCard war laut Naldo zu aufwendig, zumal die Karte bei DB-Automaten ohnehin nicht funktioniert hat. Auch in den Busautomaten kam es teilweise zu Verzögerungen beim Zahlen (z. B. aufgrund technischer Probleme des Automaten oder auch einfach wegen des Aufladens der Karte). Außerdem zahlten die meisten Nutzer ohnehin statt mit Geld-/NaldoCard mit Bargeld, so Naldo.

Ersatzweise wurde daher zum 01.01.2014 die „vergünstigte“ Tageskarte eingeführt, die jedoch nur in Zone 1 und 2 auf das Niveau der bisherigen Tagessparkarte kommt. Ab Zone 3 kostet diese nun etwas mehr als die bisherige Variante. Die Einzelfahrschein bleiben jedoch ohne Erhöhung. Unabhängig davon ist die Abschaffung der NaldoCard bzw. des Rabattes faktisch eine „versteckte Preiserhöhung“.

Das ist gerade für Gelegenheitsfahrer, die ja prinzipiell für den ÖPNV gewonnen werden sollen, eine deutliche Verschlechterung. Zurzeit steht PRO BAHN Neckar-Alb noch in Kon-

takt mit Naldo, um für zukünftige Preisänderungen eine bessere Vermittlung bzw. Kommunikation in die Bevölkerung zu finden und nicht auf vordergründige Argumente zurückgreifen zu müssen. Preiserhöhungen können besser vermittelt werden, wenn ehrlich gesagt wird, warum erhöht wird (z. B. gesunkene Zuschüsse). Zudem wurden einfache, technisch unkomplizierte Möglichkeiten gegenüber Naldo genannt, wie ein Rabatt trotzdem anerkannt werden kann. Beispielsweise sei hier die Bahncard in allen Varianten genannt oder auch einfach nur die Geldkarte. (Diese hatte ohnehin nahezu ohne Störung funktioniert im Bus wie im Zug und fast ein jeder hat eine Bankkarte mit dem Geldkartenchip. Hier würde es also keine Nachteile geben.) Der Rabatt kann vom Verbund ja festgelegt (10%, 15% bzw. max. 25%) werden. Im KVV-, VRT- bzw. Schleswig-Holstein-Tarif oder auch einigen Busunternehmen ist dies bereits Realität. Hier werden die Bahncards mit max. 25% anerkannt (egal, welche man hat). Davon würden zwar nur Leute profitieren, die eine Bahncard haben, evtl. würden sich aber mehr Leute eine solche anschaffen, wenn die Anerkennung in Verbänden steigt.

Eine Abschaffung eines Rabatts ist immer ein Ärgernis, zumal ein Rabatt eher einlädt als abschreckt, ein ÖPNV-Produkt zu nutzen.

Jobticket am Universitätsklinikum Tübingen

Am Universitätsklinikum Tübingen wurde zum 01.01.2014 das Jobticket eingeführt. Die Beschäftigten

des UKT erhalten somit eine Naldo-Monatsfahrkarte (bis zu 4 Waben) um ca. die Hälfte billiger. Das Jobticket wird von der Stadt Tübingen als auch vom Land Baden-Württemberg bezuschusst.

Regionalstadtbahnkonzept Tübingen–Reutlingen

Für die Fortführung des Regionalstadtbahnkonzepts Tübingen–Reutlingen haben sowohl die Stadt Tübingen als auch der Kreis Tübingen Geld aus dem Etat 2014 bewilligt.

Verknüpfung der Geislinger Steige mit der Neckartalbahn nach Fertigstellung der NBS — Visionen / Anmerkungen

Wenn der Fern- und Güterverkehr zwischen Stuttgart und Ulm auf der Neubaustrecke abgewickelt wird, dann sollte auf der Geislinger Steige Kapazitäten frei sein für schöne Nahverkehrskonzepte.

2012 gab es Überlegungen, die ICE-Verbindung Zürich–Stuttgart über Horb–Tübingen–Plochingen–Stuttgart 21 fahren zu lassen. Diese Idee wurde jedoch nach kurzer Zeit nicht mehr weiter verfolgt.

Es wird eine Neuausrichtung des IC-Fernverkehrs auf der Gäubahn geben mit Nutzung dieser im Nahverkehr (siehe Seite 6). Nachteil ist jedoch, dass einige Halte nicht mehr bedient werden. Die RE-Verbindungen Stuttgart–Freudenstadt/Stuttgart–Rottweil mit Zugtrennung in Eutingen bleiben.

Auf Basis dieser RE-Verbindung könnte hier vielleicht eine IRE-

Verbindung Horb–Ulm angeboten werden mit Halt in Rottenburg, Tübingen, Reutlingen, Metzingen, Nürtlingen, Plochingen, Göppingen, Geislingen und Ulm; in Ulm Anschluss nach München, Friedrichshafen und Aalen.

Mit dieser IRE-Verbindung wäre so eine Verbindung vom Schwarzwald nach Ulm geschaffen (ähnlich wie Freiburg–München über Sigmaringen). Es wäre eine ideale Route für das Baden-Württemberg-Ticket und das Quer-durchs-Land-Ticket. Die RB-Verbindung auf der Gäubahn würde aufgewertet werden, ebenso die Neckartalbahn und die Geislinger Steige.

Diese IRE-Verbindung könnte ein weiteres Argument sein, warum die Elektrifizierung Horb–Tübingen notwendig ist.

Da sicher mit dem Betrieb von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke eine Neuausrichtung der Zulaufstrecken notwendig ist, könnte diese IRE-Verbindung durch Umschichtungen evtl. verwirklicht werden.

Marcel Miny, Christine Schille

Regionalverband Nordschwarzwald

Schiene

Eine bisher in den DB-Medien nicht kommunizierte IC-Direktverbindung Berlin–Pforzheim–Stuttgart, Montag bis Donnerstag, Berlin ab 13:58 Uhr, Pforzheim an 21:25 Uhr, wurde auf unserem Wunsch ab Fahrplanwechsel

als „neue umsteigefreie Reisebeziehung“ eingeführt.

Das Schienenprojekt Calw–Weil der Stadt–Renningen geriet abermals ins Stocken. Der Bund zeigte sich an der Reaktivierung der Schiene Calw–Weil der Stadt nicht interessiert; damit ist das Land Baden–Württemberg als Geldgeber gefordert. Ob der zu reaktivierende Abschnitt Calw–Weil der Stadt elektrisch oder im Dieselbetrieb betrieben werden soll, ist noch nicht geklärt. Wir sind in den Prozess weiterhin mit eingebunden.

Ein kleiner Wunsch von PRO BAHN Nordschwarzwald ging in Erfüllung: Zumindest auf der ersten Fahrt des Klosterstadtextpress, ab Pforzheim 10:13 Uhr in Richtung Maulbronn, gibt es nun einen Zwischenstopp in Eutingen. Weitere zusätzliche Halte, sei es auf der Rückfahrt oder auch anderen Stationen, sind nicht möglich.

Seit Jahren setzen sich der VCD und PRO BAHN Nordschwarzwald für ein verbessertes Betriebskonzept auf der Residenzbahn (KBS 770) ein. Hierzu gehören Taktverdichtungen, erhöhte Platzkapazitäten, erweiterte Stadtbahndurchbindungen und die Realisierung zusätzlicher Haltepunkte. Ein regionaler Arbeitskreis, an dem wir zeitweilig mit beteiligt waren, befasste sich mit der Materie, von der SMA durchgeführte Konzeptstudien berücksichtigten weitgehend unsere Wünsche. Dem gegenüber stand ein Vorschlag der NVBW: Bruch des Stadtbahnverkehrs in Pforzheim Hbf und Einführung eines neuen stündlichen Regionalbahnkonzeptes Pforzheim–Bietigheim. Der Heidel-

berger RE soll in Mühlacker geflügelt und hiermit der heutige zweistündliche RE Stuttgart–Karlsruhe im Abschnitt Mühlacker–Karlsruhe zu einem Stundentakt verdichtet werden. Dieses Konzept erhöht die Platzkapazität zwischen Bietigheim und Karlsruhe, erhöht die Zugdichte zwischen Pforzheim und Karlsruhe Hauptbahnhof, bietet dank beschleunigungsstarker Fahrzeuge die Option zu einigen zusätzlichen Haltepunkten, führt jedoch zu einem Verkehrsbruch im Pforzheimer Hauptbahnhof. Damit wären die Karlsruher Innenstadt und alle Bahnhalte außer Wilferdingen und Durlach von den östlich Pforzheims gelegenen Orten nicht mehr umsteigefrei zu erreichen und die Stadtbahn auf die Relation Karlsruhe–Innenstadt–Bad Wildbad zementiert.

Zusammen mit dem VCD erarbeiten wir kleine konzeptionelle Verbesserungen, die jedoch von der NVBW abgelehnt wurden. Inzwischen plant die Region Stuttgart eine Verlängerung ihrer S6 über Bietigheim hinaus bis nach Vaihingen, ggf. sogar weiter bis nach Mühlacker. Bei einer Verwirklichung wäre das von der NVBW favorisierte Konzept möglicherweise obsolet. Unser Bemühen zielt auf eine Einmischung unserer Region in die erneut veränderte Situation.

Bahnhöfe

Der von uns seit längerem reklamierete schlechte Zustand der in der Sicherungspflicht der Gemeinde Niefern–Öschelbronn stehenden Treppe zur

Bahnhofsbrücke hat ein glückliches Happy End gefunden. Die Gemeinde investierte einen namhaften Betrag in die Generalsanierung der Treppenanlage.

Das bisherige nächtliche ICE-Pärchen Dortmund–München verkehrt neu über Karlsruhe und dient ideal als Zu- bzw. Abbringer zu den Flughäfen Frankfurt, Stuttgart und München. Der Zug mit Halt in Bruchsal, Durlach, Vaihingen und Ludwigsburg hält auch in Pforzheim. Leider ist es nur ein Betriebshalt (also ohne die Möglichkeit für Fahrgäste, ein- oder auszusteigen). Die zu niedrige Bahnsteighöhe verhindert einen Verkehrshalt.

Masterplan der Stadt Pforzheim

Das von D. Zaudtke vorgeschlagene Kurzstreckenticket für Busfahrten im Pforzheimer Stadtgebiet wird gut genutzt. An weiteren stark frequentierten innerstädtischen Bushaltestellen wurden dynamische Fahrgastinformationssysteme installiert.

Eine im September erneute halbtägige Ideenwerkstatt zur Innenstadtentwicklung, unter Beteiligung renommierter Stadtplaner, Architekten, Verkehrsexperten und somit auch PRO BAHN gaben D. Zaudtke Gelegenheit etliche Ideen einzubringen.

Stadtverkehr Pforzheim

Nachdem eine im Jahr 2011 von D. Zaudtke durchgeführte Untersuchung der durch Rot zeigende Verkehrsampeln (LSA) heftige Verlustzei-

ten und daraus folgende Verspätungen im städtischen Busverkehr aufzeigte, führten offensichtlich die Optimierungsbemühungen der zuständigen Stellen zu einer Verbesserung. Ein erneuter Testlauf, verteilt über 6 Monate, zeigte ein vergleichsweise besseres Bild: Die durchschnittliche Zahl der durch rotzeigende Ampeln verursachten Zwangshalte der Busse erschien um ca. 30 % reduziert, was die im Testabschnitt aufgelaufene durchschnittliche Verspätung annähernd halbierte.

2016 läuft der mit der Veolia bestehende Verkehrsvertrag aus. Die Stadtverwaltung und eine Mehrheit des Gemeinderates plädieren für eine Fortsetzung der Kooperation, möglicherweise mit einem anderen Partner. Dagegen wünscht eine Bürgerinitiative die Rückführung in ausschließlich kommunale Hand. Ein am 1. Dezember erfolgter Bürgerentscheid stimmte mehrheitlich im Sinne der Bürgerinitiative ab, scheiterte jedoch an dem nicht erreichten Quorum.

Fahrgastbeirat SVP

Seit 2008 ist PRO BAHN ständiges Mitglied im Fahrgastbeirat (FGB) des Stadtverkehrs Pforzheim (SVP) und dort durch D. Zaudtke vertreten. 2013 traf sich der FGB zu vier Sitzungen. Etliche Anregungen und Fahrgastreklamationen wurden mit der Geschäftsleitung der SVP und der zuständigen Bestellerorganisation der Stadt Pforzheim diskutiert und zum Teil auch ausgeführt.

Bus & Bahn-Team

Geradezu unglaublich ist der andauernde Erfolg des Bus & Bahn-Teams. 2013 wurden insgesamt 50 Aktivitäten mit 620 Teilnehmern durchgeführt. Sie verteilten sich auf 2 Vortragsveranstaltungen, 36 Fahrkartenautomatenschulungen und 11 Ausflugsfahrten mit Bus und Bahn. Bei letzteren wird besonders das Umsteigen trainiert und natürlich gibt es auch sonstige Informationen zum Bus- und Bahnfahren. Zur Zeit zählt das Bus & Bahn-Team 9 Aktive, davon sind 3 Damen und 5 Herren seit 2006 mit dabei. Seit Gründung des maßgeblich von PRO BAHN-Nordschwarzwald initiierten Teams konnten bei insgesamt 530 Aktivitäten 11 400 Teilnehmer gezählt werden.



Ausflugsfahrt mit dem Bus & Bahn-Team

Leider führten etliche Bemühungen, im Landkreis Calw dem Infoteam Bus und Bahn zu einer höheren Effizienz zu verhelfen, zu keinem Ergebnis.

Sonstiges

Leider nur eine überschaubare Zahl Interessierter zählte unsere öffentliche Veranstaltung am 14. November. Unter dem Titel „Strategische Weiterentwicklung des ÖPNV in Pforzheim“ referierte der Leiter des Eigenbetriebs Pforzheimer Verkehrsbetriebe, Bernd Melenthin.

Am 6. Juni feierten der Eutinger Heimatverein, die Weißensteiner Eisenbahnfreunde und PRO BAHN-Nordschwarzwald das einhundertfünfzigjährige Bestehen der Eisenbahnverbindung Pforzheim–Mühlacker.

Dieter Zaudtke

Regionalgruppe Main-Tauber

Dieser Bericht bezieht sich auf die Jahre 2010 bis 2013.

Nachdem der Verfasser dieses Berichts im Jahre 2008 nach Wertheim gezogen war (damals auch noch in Funktion als stellvertretender Vorsitzender des PRO BAHN-Landesverbands Bayern), hat er wiederholt versucht, sich in die örtliche PRO BAHN-Arbeit einzuklinken. Dies gelang leider nicht, da – wie sich erst viel später herausstellen sollte – die im Internet veröffentlichte Kontaktadresse der Regionalgruppe Main-Tauber nicht valide war.

Dank einer zufälligen Begegnung mit dem für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständigen Dezernenten beim Landratsamt Main-Tauber auf einem Würzburger Nahver-

kehrstag konnten allerdings in den vergangenen Jahren einige Gespräche mit verschiedenen Akteuren im lokalen ÖPNV-Bereich geführt werden. Nützliche Kontakte ergaben sich in diesem Zusammenhang insbesondere zur DB-Westfrankenbahn und zum Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Aus solchen Gesprächen resultierten manche Änderungen am Fahrplan, wie z. B. die Anpassung einer Busfahrt von Würzburg (jetzt samstags ab 16:10 Uhr) auf einen Zug am Wertheimer Bahnhof, wo jetzt der Anschluss zumindest laut Fahrplan hergestellt wird und der Abbau von teuren Doppelstrukturen (Anrufsammeltaxis zwischen Würzburg und Wertheim).

Dies versetzte den Landkreis in die Lage, die eingesparten Ressourcen an anderer Stelle einzusetzen. Das schlug sich z. B. in der Erstellung eines „Masterplans ÖPNV“, woraus ab dem Fahrplanjahr 2014 bereits erste Maßnahmen umgesetzt werden, und in der Unterstützung dringend notwendiger Infrastrukturverbesserungen bei der Westfrankenbahn (Neubau von Bahnsteigen an der Main-Tauber-Bahn), nieder.

Weiterhin erwähnenswert sind ein Infostand beim Bahnhofsfest in Wertheim im November 2012 und die Teilnahme an einer Verkehrskonferenz in Crailsheim zur Zukunft des InterCity-

Verkehrs zwischen Stuttgart und Nürnberg.

Ein weiterer Infostand beim Regionaltag in Tauberbischofsheim im Juni 2013 wurde ironischerweise durch eine Fehlleistung der Westfrankenbahn vereitelt, die die Anreise aus Wertheim verunmöglichte. Alternativ betreute der PRO BAHN-Ehrenamtliche stattdessen die mit ihm am Bahnhof Wertheim gestrandeten Reisenden, die aufgrund des schlecht gemachten Busnotverkehrs dort zwei Stunden ausharren mussten.

Letztere Anmerkung soll andeuten, dass die Arbeit von PRO BAHN im Landkreis Main-Tauber noch viele Herausforderungen zu bewältigen hat. Selbst manche Berufs-ÖPNVler wissen leider nicht einmal ansatzweise, welche zentralen Punkte erfüllt sein müssen, damit Fahrgäste gewonnen werden können: Nur wenn die Linienerkehre vertaktet, miteinander verknüpft und Parallelverkehre vermieden werden, sind die hohen Kosten des ÖPNV gut angelegtes Geld.

Freilich bedarf es auch einer Reaktion der Kundschaft, wenn Verbesserungen eingeführt werden. Insofern ist den jüngsten Änderungen im Rahmen des ÖPNV-Masterplans jeder Erfolg zu wünschen!

Matthias Beß

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

Matthias Beß, Kiefernstraße 18, 91580 Wicklesgreuth
Tel.: (09342) 9345892
E-Mail: pro-bahn-mfr@gmx.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

Landesverbandstag 2014

Am 15.05.2014 findet in Calw der Landesverbandstag mit der Neuwahl des Vorstands und der Delegierten zu den Bundesverbandstagen statt. Wir freuen uns über Kandidaten aus möglichst allen Regionen des Landes und auf zahlreiches Erscheinen unserer Mitglieder.

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:

Frank Passlick

Stand: 17.01.2014

www.pro-bahn.de



Mitfahren Mitdenken Mitmachen

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

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

