



**Fahrgastverband
PRO BAHN**

Landesverband Baden-Württemberg

PRO BAHN im Jahr 2014 Themen, Aktionen, Projekte



Jahresbericht Landesverband

Die Finanzierung ist weiter das zentrale Problem für den öffentlichen Verkehr. Dass die Steuereinnahmen auf hohem Niveau immer weiter steigen und sowohl auf Bundes- wie auf Landesebene die „Schwarze Null“ ohne strukturelle Einsparungen, ja sogar teils mit deutlichen Ausgabensteigerungen, erreichbar scheint, hilft den Fahrgästen aber nur bedingt. Der Schienenverkehr leidet weiter unter der Unterfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur und den Dividendenwünschen des Alleinaktionärs, der Bundesrepublik Deutschland. Wenn die Entgelte für die Infrastruktur weit schneller steigen als die Regionalisierungsmittel (die Gelder vom Bund, mit denen die Bundesländer den Nahverkehr auf der Schiene bezahlen), bedarf es keiner großer Rechenkünste, um zu erkennen, dass diese Mittel irgendwann nicht mehr reichen können.

Aktuell stehen mehrere Revisionen an, die ganz entscheidend für die Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs sein werden: Zum Einen geht es um die Regionalisierungsmittel. Dass ein Gutachten der Länder erheblichen Mehrbedarf festgestellt hat, überrascht wenig; doch auch der Bund hat in einem eigenen Gutachten feststellen lassen, dass sowohl eine deutliche Anhebung wie auch eine stärkere Dynamisierung notwendig sind. Auch hier überrascht nicht, dass der Bundesfinanzminister „sein“ Gutachten in einer Schublade in Sicherheit gebracht hat.

Zum Anderen geht es um die von den Ländern geforderte Fortführung des früheren Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Mit diesem Gesetz wurden zahlreiche Verbesserungen unterschiedlichster Größenordnung in der Verkehrsinfrastruktur finanziert. Mit der Föderalismusreform im Jahr 2006 wurden unter anderem die Gesetzgebungskompetenz zwischen Bund und Ländern neu geordnet und die Mischfinanzierung im Grundsatz beendet. In diesem Zuge wurde auch das GVFG abgeschafft und für eine Übergangszeit bis 2019 durch das Entflechtungsgesetz ersetzt, das den Ländern weiterhin Mittel für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung stellt. Als Ausgleich für neu übernommene Aufgaben hatten die Länder seinerzeit ihren Anteil an der von 16 % auf 19 % erhöhten Mehrwertsteuer erhalten. Weil das Geld längst anderweitig verfrühstückt ist, verlangen sie nun eben die Fortführung des Entflechtungsgesetzes über das Jahr 2019 hinaus.

In den Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die zukünftigen Finanzbeziehungen würde der Bund die Regionalisierungsmittel wohl gerne in den allgemeinen Finanzströmen aufgehen lassen.

Das ist sehr kritisch zu sehen: Selbst wenn anfangs in der Summe genauso viel, vielleicht sogar mehr Geld den Ländern zufließt: Es erfordert schon sehr großen Optimismus davon auszugehen, dass Mittel ohne Zweckbindung dauerhaft dem ÖPNV zur Verfügung stehen werden. Das Land Baden-Württemberg klagt schon heute bei sprudelnden Steuereinnahmen über den enormen Kraftakt, den es kosten würde, unzureichende Regionalisierungsmittel mit einem zweistelligen Millionenbetrag zu ergänzen, um Abbestellungen zu vermeiden (je Bürger und Jahr ein einstelliger Eurobetrag). Quälend und wegen der fehlenden Planungssicherheit höchst schädlich ist die anhaltende Unsicherheit, bis die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern abgeschlossen sind.

Für die Zeit ab 2025 hat das Land ein neues Zielkonzept entworfen (Seite 9). Was davon jemals umgesetzt werden wird, hängt vom Ausgang der Bund-Länder-Verhandlungen ab, denn das Konzept benötigt Geld, das heute nicht, jedenfalls nicht für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), vorhanden ist. Manches, was für 2025 vorgesehen ist, könnte schon mit den aktuellen Ausschreibungen umgesetzt werden, doch wird aus finanziellen Gründen verzichtet. Als Beispiel sei der Stundentakt im Allgäu genannt.

Voran ging es immerhin im Straßenbau. Als die Öffentlichkeit empört auf den Vorwurf reagierte, das Land könne (sehr kurzfristig zum Jahresende) vom Bund zugewiesene Gelder nicht rechtzeitig verbauen, stellte das Ministerium in Aussicht, die Straßenbauverwaltung bis 2018 um 230 Stellen auszubauen. Es ist anzunehmen, dass dieser vordergründige Erfolg keine Herzensangelegenheit für den Verkehrsminister war, aber politischen Zwängen ist schwer zu entkommen.

Positiv zu vermerken ist, dass das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) mit den vorhandenen Mitteln auch zu guten Lösungen kommen kann. Hinsichtlich der Gäubahn zeigt Verkehrsminister Hermann, dass pragmatische, unkonventionelle Lösungen mit der DB, zu der das Verhältnis nicht nur ungetrübt ist, möglich sind. Das Integrationskonzept kommt, mit dem ein hochwertiger Fernverkehr auf der Gäubahn für die nächsten Jahre gesichert wird, den die Fahrgäste aber zum Nahverkehrstarif nutzen können (siehe Seite 8). Fürs Land entstehen keine zusätzlichen Kosten, da die Öffnung für den Nahverkehrstarif mit entfallenden Bestellerentgelten durch den Wegfall des zweistündlichen RE Stuttgart–Singen finanziert wird.

Im Jahr 2014 wurde bekannt, dass das Land Bestellerentgelte an DB Regio teilweise zurückhält, weil Streit über deren Höhe besteht. Das Land wirft der Bahn vor, Kostensteigerungen doppelt in Rechnung zu stellen. Abgesehen von der Frage, ob dem Land deswegen tatsächlich ein Kürzungsrecht zusteht, werfen die Ausschreibungsergebnisse die Frage auf, ob der Verkehrsvertrag mit DB Regio heute immer noch massiv überteuert ist. Zum Zeitpunkt des Abschlusses mag dies so gewesen sein, doch scheinen die Margen nicht mehr so üppig, dass die Wettbewerber mit wesentlich günstigeren Angeboten Schlange stehen. Auch

wird die Chance, die Ausschreibungen dazu zu nutzen, mit geschickten Durchbindungen mehr langlaufenden Direktverbindungen zu schaffen, wohl überwiegend nicht genutzt. Unbeeindruckt von der Fernbuskonkurrenz gibt es zunächst Kleinstaaterei; ob die zugesagte Flexibilität in den Verträgen sinnvoll genutzt wird, wird sich zeigen. In den lukrativen Stuttgarter Netzen will das Ministerium die zu vergebenden Lose je Wettbewerber verschärfen. Die Frage ist, ob dies den Wettbewerb so stark anfacht, dass wegfallende Größenvorteile und eine geringere betriebliche Flexibilität kompensiert werden. Möglicherweise sind die Wettbewerber preislich erst recht zurückhaltend, wohlwissend, dass vom großen Kuchen auf jeden Fall auch für sie etwas abfallen wird.

STEFAN BUHL

JOACHIM BARTH

LOTHAR FAAS

Landestarif

Nachdem wir im letzten Jahr noch die aus unserer Sicht unzureichende Informationspolitik des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) uns gegenüber kritisiert hatten, kam nun Jahr deutlich mehr Dynamik in die Angelegenheit. Die Vorbereitungen zur Einführung des Landestarifs wurden sichtbar; das MVI hat PRO BAHN und den VCD mehrfach zu Gesprächen hierüber eingeladen.

Der geplante Landestarif in Baden-Württemberg wird alle bestehenden Verkehrsverbände unverändert bestehen lassen; auch die Kooperationen zwischen einzelnen Verbänden bleiben grundsätzlich erhalten. Der Landestarif kommt also nur bei Fahrten über zwei oder mehr Verbände im Nahverkehr hinweg zum Tragen, bei denen das Baden-Württemberg-Ticket nicht greift (entweder wegen der zeitlichen Begrenzung oder wegen des Preises).

Als Ziele hat das MVI höhere Fahrgeleinnahmen bzw. die Sicherung der Einnahmen, höhere Flexibilität und höheren Kundennutzen definiert. Besonders der erste Punkt legt das Konfliktpotential: Bei früheren Einführungen von Verkehrsverbänden konnte mancher Tarifkonflikt dadurch gelöst werden, dass Einnahmeausfälle einfach durch höhere Zuschüsse ausgeglichen wurden, was beim Landestarif aus Sicht des Landes nicht in Betracht kommt.

Die Einführung ist aus verschiedenen Gründen nur stufenweise möglich. Die erste Stufe soll lediglich „An-

schlussmobilität“ am Zielort gewähren. Am Abgangsort gilt das Ticket also erst ab Bahnhof (mit dem Zug), am Zielort dürfen auch die dortigen Verkehrsmittel des jeweiligen Verbundes benutzt werden. Im Grunde entspricht das der City-Option bei Fahrten im Fernverkehr der Deutschen Bahn über 100 Kilometer mit Bahncard, allerdings nur am Zielort.

Nach dem ersten Gespräch, bei dem noch viele wesentliche Fragen unbeantwortet waren, haben wir unsere Forderungen und Anregungen gemeinsam mit dem VCD beim MVI angebracht. Ganz wichtig war uns die weitere Anerkennung der Bahncard. Wie sich zwischenzeitlich in der kurzzeitigen Diskussion über deren angeblich geplante Abschaffung gezeigt hat, würde hier ganz massiver Ärger drohen, so dass diese Frage bereits beim zweiten Gespräch vom Tisch war.

Eine weitere grundlegende Frage betrifft die Kompatibilität mit dem Fernverkehr. Fahrkarten des Fernverkehrs müssen weiter uneingeschränkt auch in allen Zügen des Nahverkehrs gelten; umgekehrt müssen Fahrkarten des Landestarifs, selbstverständlich gegen den entsprechenden Aufpreis, auch weiterhin im Fernverkehr anerkannt werden. Eine definitive Aussage hierzu wurde uns gegenüber noch nicht gemacht, sondern nur der Hinweis darauf gegeben, dass diese Frage zu den sehr komplizierten gehört.

In den weiteren Stufen soll auch die „Anfangsmobilität“ hinzukommen. Dass da nicht nur die rechtlichen und finanziellen, sondern auch die technischen und praktischen Probleme weit

größer sind, wenn in jedem Bus auf dem flachen Land ein Fahrausweis zu jeder anderen Bushaltestelle irgendwo im Land verkauft können werden soll, liegt auf der Hand.

Die Liste offener Fragen und Wünsche seitens der Fahrgäste an einen Landestarif ist lang. Wichtig aus unserer Sicht ist, dass die vorgesehene Konzeption einen wichtigen, ersten Schritt in die richtige Richtung darstellt. Den großen Durchbruch wird es nicht geben, andererseits drohen durch das Aufsetzen auf dem Status quo auch keine größeren Verwerfungen, was für die Durchsetzbarkeit, die schon schwer genug ist, von großer Bedeutung ist.

Ob und wann der Landestarif tatsächlich eingeführt wird, ist nach wie vor offen. Die Widerstände sind groß; die Beteiligten können sich offensichtlich in wesentlichen Punkten nicht einigen, so dass nach Einschätzung von Verkehrsminister Hermann in dieser Legislaturperiode nicht mehr mit der Einführung gerechnet werden kann.

Auch wenn mit dem Landestarif nicht alle Probleme gelöst werden, schon gar nicht in der ersten Stufe: Es ist dennoch zu hoffen, dass die Vorarbeiten nicht mit der nächsten Landtagswahl unabhängig von deren Ausgang im Archiv verschwinden bzw. der Vergessenheit anheim fallen, sondern dass das Projekt weiter vorangetrieben wird.

Wir sehen die Chance im Landestarif weniger in den Verbesserungen der ersten Stufe (die immerhin, das darf auch nicht verschwiegen werden, für viele Fahrgäste mit Preiser-

höhungen einhergehen werden), sondern vielmehr darin, dass notwendige Strukturen geschaffen werden, um die Tarif- und Vertriebsvielfalt in Baden-Württemberg mittelfristig zu vereinfachen. Im Idealfall wird der Landestarif Druck auf die Verbände ausüben, auch auf deren Ebene für weitere Verbesserungen zu sorgen.

In politischer Hinsicht ist das Problematische an dem Projekt, dass anfangs vergleichsweise wenige Fahrgäste profitieren werden (ein Großteil der Fahrgäste ist innerhalb der bestehenden Verbänden und deren Kooperationen unterwegs oder nutzt für längere Strecken, soweit möglich, Angebote wie das Baden-Württemberg- oder Metropolticket), während die eigentlichen Gewinner (Fahrgäste oder potentielle Fahrgäste, die noch mit dem Auto unterwegs sind, mit relativ kurzen Einzelfahrten über Verbundgrenzen hinaus) erst einmal erfahren müssen, dass es für sie Verbesserungen gibt. Die Nachteile (in erster Linie Preiserhöhungen durch die Umlegung der Anschlussfahrtscheine auf den bisherigen DB-Tarif) sind jedoch sofort für alle spürbar. Dass Verkehrsprojekte einen langen Atem brauchen, der weit über die Zeitdauer einer Legislaturperiode hinaus geht, ist aber nichts Neues.

Möglicherweise kommt der Landestarif auch einfach zu spät: Viele Fahrgäste sind mit den heutigen Regelungen schon ganz gut bedient; in vielen Fällen wird der der Landestarif nicht anzuwenden sein. Es müssen also ein recht großer Aufwand getrieben und zusätzliche Strukturen ge-

schaffen werden, der, zumindest anfangs, nur für einen überschaubaren Teil der Fahrgäste überhaupt zum Tragen kommt. Der heutige Zustand ist alles andere als perfekt, aber eben auch nicht so schlecht, dass der Leidensdruck die Einführung eines Landestarifs geradezu erzwingen würde. Zudem darf auch nicht übersehen werden, dass eine weitere Tarifebene zwischen C-Tarif der Deutschen Bahn und den Verbundtarifen das gesamte Tarifsystem im ÖPNV nicht nur vereinfacht und weitere Inkonsistenzen drohen.

Finanzierungsreform

Die Umsetzung der Reform der Finanzierung des ÖPNV, die aus rechtlichen Gründen dringend notwendig ist, gestaltet sich zäh; mit schnellen Ergebnissen ist nicht mehr zu rechnen. Das Land beabsichtigt, die Gelder an die Aufgabenträger (in der Regel die Landkreise) zu verteilen. Damit sollen entsprechende Vorgaben wie etwa ein Stundentakt verbunden sein, was von den Aufgabenträgern aber abgelehnt wird.

Wie bereits berichtet, sollen zu starke Verwerfungen, die bei einer Strukturreform unvermeidbar sind, dadurch abgemildert werden, dass die Zahlungen durch das Land sich höchstens um 3 Prozent jährlich gegenüber dem Status quo ändern sollen.

Zur Schließung landkreisübergreifender Angebotslücken sollen ab 2017 10 Millionen Euro jährlich aus den (heute schon für den Schienenverkehr nicht ausreichenden) Regionali-

sierungsmitteln zur Finanzierung entsprechender Buslinien verwendet werden.

Neukonzeption Gäubahn – Das Interimskonzept Plus

Bereits im letzten Jahr hatten wir über das für die Gäubahn vorgesehene neue Fahrplan- und Tarifkonzept berichtet. Dass das Konzept im Grundsatz wie beschlossen kommen wird, kann als sicher gelten, da die entsprechenden vertraglichen Vereinbarungen mittlerweile abgeschlossen wurden. Die „IG Interim Plus“ (bestehend aus den Kommunen Eutingen im Gäu, Nagold, Oberndorf, Rottenburg und Sulz) hat im Herbst 2014 ein optimiertes Konzept vorgestellt, mit dem das Zugangebot weiter systematisiert und die Fahrten besser verteilt werden.

Die verbesserte Konzeption wurde vom renommierten Unternehmen sma entwickelt und geprüft, so dass die Umsetzbarkeit grundsätzlich gegeben sein dürfte.

PRO BAHN steht dem optimierten Konzept positiv gegenüber und hat das MVI ausdrücklich darum gebeten, trotz des Zeitdrucks das neue Konzept intensiv zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.

Kurz- und mittelfristig ist ein insgesamt recht gutes Angebot auf der Gäubahn gesichert. Wie die Fahrplankonzepte mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 aussehen werden, ist zum heutigen Zeitpunkt aber völlig unklar. Es ist deswegen auch unklar, ob die geplan-

ten Doppelspurinseln (abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau) überhaupt noch an den optimalen Stellen liegen werden. Hier hängt letztlich alles an der Frage, wie die Gäubahn zukünftig an den Stuttgarter Hauptbahnhof angebunden wird.

Das Ziel, irgendwann zu signifikanten Fahrzeitverkürzungen zu kommen, darf auch keinesfalls aus den Augen verloren gehen. Im Vertrag von Lugano wurde immerhin eine aus heutiger Sicht eher illusorische Fahrzeitverkürzung auf etwa 2 ¼ Stunden statt der aktuell etwa 3 Stunden für die Strecke Zürich–Stuttgart vereinbart. Das Interimskonzept führt dagegen teilweise zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen auf Zwischenabschnitten oder Umsteigeverbindungen, etwa für die Relation Stuttgart–Konstanz. Dort macht sich der Wegfall des Anschlusses auf den schnellen IRE der Schwarzwaldbahn in Singen bemerkbar. Noch härter trifft es Anschlussreisende zur oder von der Hochrheinstraße und der Bodenseegürtelbahn. Hier wird sich die Reisezeit wesentlich verschlechtern, weil die Fahrlagen der Züge auf dieser Strecke weiterhin auf den Knoten zur Minute 00 statt 30 ausgerichtet bleiben. Das ist der unter gegebenen Rahmenbedingungen wohl unvermeidbare Preis für die Verbesserungen der Anschlüsse vor allem in Stuttgart, mit denen die Orte an der Gäubahn südlich von Rottweil endlich an den „großen“ Fernverkehr gut angeschlossen werden.

Zielkonzept 2025

Bei einer Konferenz am 23.06.2014 hat das Land seine Vorstellungen des Zielkonzepts 2025 vorgestellt. Zu begrüßen ist, dass das Land langfristig sich weniger am historisch gewachsenen Angebot orientieren will, sondern landesweit einheitliche Standards für die Bedienqualität einführen möchte. Überwiegend versprechen die neuen Landesstandards Verbesserungen im Angebot; soweit im Einzelfall die heutige Bedienung über die zukünftigen Landesstandards hinausgeht, wird mittel- und langfristig eine Mitfinanzierung durch die entsprechenden Gebietskörperschaften gefordert. Die Landesstandards betreffen dabei nicht nur das Fahrplanangebot, sondern auch die sonstige Angebotsqualität. Es soll beispielsweise sichergestellt sein, dass jeder Fahrgast ab einer Fahrzeit von 15 Minuten in der Regel einen Sitzplatz erhält.

Das Landeskonzept sieht durchaus auch vor, dass in Tagesrandlagen besonders schwache Züge durch Busse ersetzt werden können. Aus unserer Sicht ist das nicht zu kritisieren, solange es bei wirklich schwach ausgelasteten Zügen bleibt. Rufbusse oder Sammeltaxis hingegen sind kritischer zu sehen, weil der notwendige Anruf im Vorfeld ein weiteres Hindernis für die Nutzung des ÖV ist. Ein sinnvoller Kompromiss sieht vor, dass ein Rufbus, der den letzten Anschluss in der Nacht herstellt, am Abgangsbahnhof immer bereit steht und deswegen von dort nicht bestellt werden braucht, sondern nur, wenn an den weiteren Halte-

stellen ein Fahrtwunsch besteht.

Vor zu hohen Erwartungen sei gewarnt: Das gesamte Zielkonzept steht unter Finanzierungsvorbehalt. Ob die finanziellen Engpässe ab 2025 den gewünschten Ausbau erlauben werden, wird sich zeigen. Mit den aktuellen Ausschreibungen wird auf manche Verbesserung aus finanziellen Gründen verzichtet. Auch stehen infrastrukturelle Gegebenheiten dem gewünschten Ausbau des SPNV teilweise entgegen. Dass das Zielkonzept 2025 nur in Stufen umgesetzt werden kann, ist klar. Dass notwendige Infrastrukturmaßnahmen rechtzeitig geplant, finanziert und umgesetzt zu werden, dürfte illusorisch sein.

Bei den sogenannten NE-Bahnen („Nicht-bundeseigenen Bahnen“) ändert sich nichts: Züge, die bei Inkrafttreten der Bahnreform 1994 nicht von der Bundesbahn betrieben wurden, werden weiterhin vom Land, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht mit Regionalisierungsmitteln finanziert. Auch sind aus finanziellen Gründen außer der Hermann-Hesse-Bahn (siehe Seite 12) keine Reaktivierungen vorgesehen.

Unsere Forderung, Nahverkehrszüge an Fernverkehrszüge „anzuhängen“, also einen Fernverkehrszug als bestellten Nahverkehrszug zu verlängern, wird vom Land nicht aufgegriffen. Trotz positiver früherer Signale scheint der Vorschlag nicht ernsthaft weiterverfolgt zu werden. Die Mischkonzept auf der Gäubahn wird nicht auf andere Strecken übertragen, was auch am Widerstand der DB liegen soll.

Landesweiter Fahrgastbeirat

Der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg besteht seit Mai 2012 und vertritt die Interessen der Nutzer des vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Mitglieder sind Vertreter verschiedener Verbände und ausgewählte SPNV-Fahrgäste. Der Beirat trifft sich zweimal im Jahr zu Sitzungen und es finden regelmäßige Telefonkonferenzen der Arbeitsgruppen statt.

Am 22.01.2014 trafen sich Vertreter des FGB, der NVBW und des Ministeriums, um einen Tag lang in unterschiedlichen Zügen moderner Bauart die Perspektive der Fahrgäste einzunehmen und diese auf Ausstattung, Bequemlichkeit und Zweckmäßigkeit hin zu prüfen. Die Bewertungen wurden in einem Fragenkatalog festgehalten und sollen soweit wie möglich bei den Neuausschreibungen des SPNV einfließen. Der Fahrgastbeirat appelliert dafür, bei den anstehenden Ausschreibungen neben dem Komfort auch eine ausreichende Sitzplatzkapazität zu beachten, bei der realistische Fahrgastzuwächse schon mitberücksichtigt werden um später teurere Nachbesserungen zu vermeiden. Die Ergebnisse und Eindrücke wurden in einem Bericht zusammengefasst und an das MVI übermittelt.

Erfolge in der ersten Amtszeit des Fahrgastbeirats waren:

- Erhalt des Kursbuches Baden-Württemberg für die nächsten zwei Jahre
- Monatliche Veröffentlichung der Pünktlichkeitswerte auf der Ho-

mepage der NVBW

- Öffentliche Beteiligung der Fahrgäste zu den Fahrplänenwürfen
- Mitwirkung bei den anstehenden Ausschreibungen im SPNV (Stellungnahmen zum Fahrzeuglastenheft und zu fahrgastrelevanten Ausschreibungsdetails)

Im Mai begann die zweite Amtsperiode des Fahrgastbeirats mit vielen neuen Mitgliedern. Der Vorsitzende Matthias Lieb wurde im Amt bestätigt und als neue stellvertretende Vorsitzende Frau Barbara Schießl gewählt. PRO-BAHN-Vertreterin ist wieder Sabine Lacher. Es wurden sieben Arbeitsgruppen des Fahrgastbeirates eingerichtet, die sich mit folgenden Themen beschäftigen:

AG 1: Regionale Fahrgastbeiräte (Leitung Thomas Rumpf)

AG 2: ÖPNV-Finanzierungsreform / Landstarif (Leitung Werner Schüle)

AG 3: Ausschreibung (Leitung Sabine Lacher)

AG 4: Kursbuch (Leitung Matthias Lieb)

AG 5: Fahrgastanfragen (Leitung Brigitte Leiser-Knäbel)

AG 6: Bahnhöfe (Leitung Sabine Lacher)

Vorbereitungsgruppe (Leitung Matthias Lieb)

Ein erster Termin der neu ins Leben gerufenen Arbeitsgruppe Bahnhöfe findet am 06.02.2015 zusammen mit DB Station und Service und dem Sehbehindertenverband am Bahnhof Ludwigsburg statt. Ziel ist die Herstellung der Barrierefreiheit sowohl für mobilitätseingeschränkte als auch

für blinde und sehbehinderte Menschen. Anregungen und Erfahrungsberichte über Missstände in diesem Zusammenhang werden gerne entgegengenommen und fließen in die Arbeit der AG ein (Adresse: sabine_lacher@web.de). Es ist auch eine Teilnahme von Sabine Lacher am ÖPNV-Kongress im März 2015 geplant.

Tagesordnungen des Fahrgastbeirats und Präsentationen zu den einzelnen Themen können unter <http://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/mobilitaetspartner/fahrgastbeirat/> eingesehen werden.

Die Umsetzung des Landstarifs Baden-Württemberg, mit dem verbundüberschreitend mit einer Fahrkarte alle Verkehrsmittel genutzt werden können, ist ins Stocken geraten, so dass ein Einführungszeitpunkt unklar ist. In einer Stellungnahme forderte der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg eine rasche Einführung, um die unbefriedigende Situation mit 22 verschiedenen Verkehrsverbänden zu überwinden.

Der Landesfahrgastbeirat hat an die DB AG appelliert, die Angebotskürzungen im Fernverkehr auf der Schwarzwaldbahn wieder rückgängig zu machen. Die Anbindung der Urlaubsregionen Bodensee und Schwarzwald an den Fernverkehr der DB ist vor allem für den Tourismus unverzichtbar. Noch im vergangenen Jahr wurde der Schwarzwald von der DB und den Umweltverbänden NABU, BUND und VCD in das „Fahrtziel Natur“-Programm aufgenommen.

Landesverbandstag / Resolution Calw–Weil der Stadt

Der Landesverbandstag 2014 in Calw wurde mit einer öffentlichen Veranstaltung verbunden, in der über die geplante Wiederinbetriebnahme der „Hermann-Hesse-Bahn“ (Calw–Weil der Stadt) ausführlich berichtet wurde. Es war interessant zu erfahren, wie aufwendig ein solches Projekt ist, selbst wenn die Trasse noch vorhanden ist. Neben der Erneuerung dieser Trasse (Gleisbett, Schotter, Schwellen und Schienen) sind Neubauten oder Grundsanierungen eines Tunnels, zweier Eisenbahnbrücken, mehrerer Bahnübergänge und Haltepunkte sowie der Signal- und Kommunikationstechnik notwendig. Auch die Fahrplangestaltung will sorgfältig geplant sein, um eine optimale Einbindung in den integralen Taktfahrplan an beiden Streckenenden zu erreichen.

Zur Unterstützung des Projekts, das trotz anteiliger Finanzierungszusage des Landes, noch mit verschiedenen Widerständen zu kämpfen hat, hat der Landesverbandstag eine Resolution beschlossen, die im Anhang abgedruckt ist.

Sonstiges

Eher weniger offensiv hat sich die Landesregierung an das Thema „**Drittnutzerfinanzierung**“ gemacht. Unter Drittnutzern sollen Personen, Unternehmen und andere Institutionen zu verstehen sein, die den ÖPNV zwar

nicht direkt nutzen, irgendwie aber doch davon profitieren und deswegen zu dessen Finanzierung herangezogen werden sollen.

In einer Stellungnahme haben wir dafür plädiert, dieses Thema nicht weiter zu verfolgen. In Zeiten ständig steigender Steuereinnahmen ist nicht ersichtlich, warum der Staat noch mehr Einnahmequellen erschließen soll. Von zahlreichen Abgrenzungs- und Gerechtigkeitsfragen abgesehen befürchten wir auch, dass das Ansehen des ÖPNV darunter leiden wird, wenn für dessen Finanzierung weitere Abgaben gefordert werden. Da sehen wir die Gefahr, dass die Finanzierungsdiskussion dem ÖPNV auf die Füße fallen und erst recht finanzielle Einsparungen statt neuer Abgaben öffentlich gefordert werden. Wer garantiert letzten Endes, dass eine Drittnutzerfinanzierung zu einer besseren Finanzausstattung führt und nicht stattdessen die Steuerfinanzierung entsprechend gekürzt wird? Auch die teils angedachte Belastung von Grundstückseigentümern (die wohl wie die Grundsteuer auf die Nutzer, also z. B. Mieter umgelegt werden könnte), würde einen Anreiz setzen, dorthin zuziehen, wo es mangels ÖPNV auch keine ÖV-Abgabe geben kann.

Nach unserem Kenntnisstand wird das Thema wohl bis auf Weiteres nicht ernsthaft weiterverfolgt.

* * *

Ausgesprochen schwierig stellt sich die **Situation im Fernverkehr** dar. Die zunächst unterschätzte Konkurrenz durch die Fernbusse, die im

Gegensatz zur Bahn von Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur verschont bleiben, wirkt sich immer stärker aus. Die auf der Schwarzwaldbahn weggefallenen täglichen IC-Verbindungen aus Stralsund/Hamburg hingegen sind in erster Linie dem sich weiter verschärfenden Fahrzeugmangel zum Opfer gefallen. Im ICE-Verkehr gibt es erste Entlastungen durch die endlich zugelassenen ICes Velaro (Baureihe 407), im Verkehr mit konventionellen, lokbespannten Züge fehlen noch immer die Doppelstock-ICs bzw. deren Zulassung. Mit der Streichung der ICs in den Schwarzwald und an den Bodensee kann die DB eine vollständige, dringend benötigte Garnitur einsparen. Bei den touristischen, nur zwei Mal wöchentlich verkehrenden IC Bodensee gibt es eine solche Einsparung nicht, weswegen die DB den Zug weiter anbieten kann.

* * *

Für den vom MVI ausgelobten „**Innovationspreis ÖPNV**“ haben wir die Stadt Ludwigsburg und ihre „Projektentwicklung Bahnhof“ vorgeschlagen. Die Stadt versucht, den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld integriert und umfassend zu entwickeln, also städtebauliche und verkehrliche Ziele gleichzeitig im Blick zu behalten und die Gesamtverantwortung in eine Hand zu legen. Das zunehmend wichtiger werdenden Thema „Barrierefreiheit“ profitiert auch von der integrierten Planung. Oft genug wird die Verantwortung beispielsweise für den barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten solange zwischen Bahn

und Stadt hin- und herschoben, bis gar nichts passiert. In Ludwigsburg wünscht die Stadt eine Erhöhung der S-Bahnsteige auf die für einen barrierefreien Zugang notwendige Höhe von 96 cm. Die Stadt lässt sich dabei nicht einfach mit den durchaus nachvollziehbaren Gründen abspeisen, die gegen eine solche Erhöhung sprechen, sondern befasst sich sehr intensiv und engagiert mit den betrieblichen Zwängen, um so doch noch zu einer guten Lösung zu kommen.

* * *

Die Stadt Konstanz zeigt, wie es auch anders geht: Seit langer Zeit wird über die Modernisierung des Bahnhofs und dessen Barrierefreiheit gestritten. Vor wenigen Jahren hat die Stadt auch für viel Geld eine weitere Brücke über die Gleise gebaut, mit der See und Innenstadt verbunden werden. Die Brücke verfügt an beiden Enden über einen Aufzug; ein weiterer Aufzug zum einzigen Mittelbahnsteig ist konstruktiv vorgesehen. Ggebaut wird er aber mit der bemerkenswerten Begründung nicht, dass damit die Stadt das Problem der Bahn lösen würde, den Bahnhof barrierefrei zu machen. Die Bahn mag sich mit der Problemlösung aber auch deswegen schwer tun, weil stets, wenn das leidige Problem vor einer Entscheidung steht, die Stadt wieder neue Ideen hat (mal eine teure Luxusunterführung zum See, dann wieder nur ein Aufzug zur derzeitigen Unterführung mit dem Charme eines eher wenig reinlichen WCs, seit neuestem noch eine Brücke über die Gleise. . .)

* * *

Ende des Jahres teilte das MVI mit, dass den **Ausbau Schönbuchbahn** im Landkreis Böblingen (Dettenhausen-Böblingen) sowie die **Reaktivierung der Württembergischen Schwarzwaldbahn** (Hermann-Hesse-Bahn) im Landkreis Calw unterstützen würde. Die Finanzierung des Landesanteils beider Projekte erfolgt über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes gespeist wird.

* * *

Das im Vorjahr an dieser Stelle erwähnte **integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK)** und die zugehörige **Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung am IEKK (BEKO)** hat keine nachhaltigen Spuren hinterlassen. Seit der Ankündigung einer öffentlichen Verbändeanhörung und einer Umfrage über die Zufriedenheit der Verwertung der BEKO-Empfehlungen ist nichts Sichtbares mehr geschehen. Interessanter wäre die Frage, wie die Zufriedenheit mit der vielleicht irgendwann geplanten Umsetzung der BEKO-Empfehlungen aussehen wird.

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Fahrgastbeirat beim VVS

Der Regionalverband Region Stuttgart ist beim Fahrgastbeirat des VVS durch Sabine Lacher und durch Dr. Wolfgang Staiger vertreten, der die Erstellung der Tagesordnung koordiniert.

Bei den drei Sitzungen des VVS-Fahrgastbeirates wurden schwerpunktmäßig folgende Themen behandelt: Strukturelle Änderungen und Neuentwicklungen beim Tarif, Beeinträchtigungen von SSB-Verkehren durch Bau von Stuttgart 21 sowie die Zuverlässigkeit des S-Bahn-Betriebs, verpasste Anschlüsse und Probleme beim Einsatz der neuen Fahrzeuge vom Typ ET 430 (u. a. langsam öffnende Türen, neue Barrieren durch 6 cm höhere Einstiege und nicht funktions-tüchtige Trittstufen).

Auch mit funktionierendem Trittbrett können Rollstuhlfahrer diese Züge nicht selbstständig benutzen. Ob das Trittbrett bei höherem Einstieg nur für die Kundengruppe „Personen mit Rollatoren und Kinderwägen“ insgesamt mehr Vorteile als Nachteile mit sich bringt, ist aus unserer Sicht zumindest fraglich.

Da der Verband Region Stuttgart für

die Bestellung des S-Bahn-Verkehrs zuständig ist, fand eine Sitzung beim Verband statt, an der auch die neue Regionaldirektorin Dr. Nicola Schelling teilnahm.

Zusätzlich fand noch eine Sonder-sitzung des Fahrgastbeirats zu Nahverkehrsplänen der dritten Generation statt, die in den Landkreisen der Region und demnächst auch in Stuttgart zur Fortschreibung anstehen.

Dr. Wolfgang Staiger wurde im Juli 2014 als Sprecher des Fahrgastbeirats zu einer VVS-Führungskräfteklausur eingeladen, an der auch Vertreter der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen teilnahmen. Er vertrat dabei die Fahrgastperspektive und konnte in einer Präsentation auf Missstände und Ärgernisse aus dem Alltag der Fahrgäste hinweisen und Verbesserungen vorschlagen.

Stuttgart 21 / Filderabschnitt

Der Tiefbahnhof sowie die Zulaufstrecken von Stuttgart 21 sind zwar mittlerweile in Bau, aber zwei wichtige Abschnitte, nämlich der Flughafenbereich mit Filder-S-Bahn sowie der Abstellbahnhof sind immer noch nicht planfestgestellt. Vom 22.09. bis zum 07.10.2014 fand auf der Landesmesse am Flughafen die Erörterung des PFA

1.3, der sogenannten Flughafenanbindung, statt. Für unseren Regionalverband nahm Andreas Kegreiß an der Erörterung teil.

Die Gemeinde Leinfelden-Echterdingen ließ im Vorfeld bei der TU Dresden ein Gutachten zum Bahnverkehr auf der Filderstrecke anfertigen, in dem der Gutachter Dr. Uwe Steinborn zum Ergebnis kommt, dass die Antragstrasse der DB zu einer weiteren Destabilisierung des S-Bahn-Systems führen wird. Damit wurde endlich von wissenschaftlicher Seite bestätigt, was wir schon in unserer Stellungnahme zu PFA 1.3 und zuvor auch schon in zahlreichen Artikeln im „Fahrgast“ geschrieben hatten. Es gelang der DB in der Erörterung nicht, die aufgetretenen Zweifel an der Antragstrasse zu zerstreuen und selbst viele Befürworter von Stuttgart 21 sprechen nun von einem Engpass und von Murks. Nun schlagen diese den ebenfalls mit Nachteilen und weiteren Mehrkosten verbundenen Filderbahnhof Plus als Lösung vor, allerdings ohne zu sagen, wie die Mehrkosten finanziert werden können.

Derzeit überprüft Herr Dr. Steinborn von der TU Dresden noch, was eigentlich gar nicht untersucht werden darf. Es handelt sich dabei um die Frage, ob bei einer Verschiebung der S-Bahn um zwei Minuten ab Rohr ein Trassenkonflikt mit dem vom Flughafen entgegenkommenden RE behoben werden kann. Das ist so kompliziert, dass das Ergebnis erst Ende Februar 2015 vorliegen soll. Im Stresstest war hier bereits eine Minute untergeschoben worden, mit dem Hinweis, dass das nur

ein Beispiel für einen Fahrplan sei. Weil diese Minute den Berechnungen durch Herrn Steinborn nicht standgehalten hatte und auch deshalb die DB in der Erörterung ihr Debakel erlebte, wurde auf den nie veröffentlichten finalen Fahrplan des Nachsimulationslauf verwiesen, wo nochmals eine Minute mehr an Zeitabstand vorgesehen sei.

Zu sehr ist S21 auf Kante genäht, als dass sich das Problem durch einen Filderbahnhof Plus lösen lassen könnte. Wegen der eingleisigen Rohrer Kurve und der deshalb verlängerten Fahrzeiten der S1, S2 und S3 ab Vaihingen in Richtung Süden würde vor allem die S1 keine Anschlüsse mehr an die Schönbuchbahn, die S60 und an die Ammertalbahn herstellen können. Die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 insgesamt konnte ebenfalls nicht nachgewiesen werden.

Als die Bahn mit vielen Anfragen und Anträgen konfrontiert wurde, wurde die Erörterung gar abgebrochen. So geht gute Infrastrukturplanung nun wirklich nicht.

Unser Regionalverband fordert weiterhin die Beibehaltung der Gäubahnführung auf der Panoramatrasse, für die entweder zwei Gleise oberirdisch beibehalten oder parallel zur S-Bahn in der Ebene -1 neu angelegt werden könnten. Die S-Bahn in Stuttgart trägt keinen zusätzlichen Mischbetrieb und weitere Engpässe.

Im Frühjahr 2015 muss nun noch einmal eine zweite Erörterung stattfinden, in der die DB erneut den Versuch unternimmt, mit Hilfe eines angepassten Fahrplans den Stresstest auf den Fildern zu bestehen. Aus unserer

Sicht ist der bis jetzt bekannte Landesfahrplan jedoch vollkommen unrealistisch, auch weil dort u. a. ein Linientausch der S-Bahn vorausgesetzt wird, der vom VRS kategorisch abgelehnt wird.

Es ist ohnehin fraglich, ob die dem Fahrplan zugrundeliegende Angebotskonzeption 2020 noch weiterverfolgt wird, denn mittlerweile hat das Land ein Zielkonzept 2025 für den SPNV ausgearbeitet, auf dem die Ausschreibungsnetze aufbauen. Dabei liegen einzelne Durchmesserlinien wie z. B. die Verbindung Aalen–Tübingen in unterschiedlichen Netzen, so dass u. U. verschiedene Verkehrsunternehmen die Linienäste betreiben werden und in Stuttgart weiterhin umgestiegen werden müssten.

Kürzlich wurde bekannt, dass nun auch der noch nicht planfestgestellte Abschnitt 1.6 (Abstellbahnhof) neu geplant wird, wobei Überwerfungen eingespart werden sollen, was weitere Engpässe schafft und die Kapazität des Bahnknotens vermindert.

Wie von uns schon lange befürchtet, wird nun langsam das ganze Ausmaß der Behinderungen während der Bauzeit von S21 deutlich. Die SSB musste zugeben, dass wegen des erforderlichen Neubaus der Haltestelle Staatsgalerie zwei wichtige Tunnelstrecken für 9 Monate (Staatsgalerie–Charlottenplatz) sowie 24 Monate (Staatsgalerie–Hauptbahnhof) gesperrt werden müssen. Als wir dies 2008 in einem Pressegespräch voraussagten, wurden wir vom damaligen Projektsprecher Drexler als Panikmacher bezeichnet. Nun stellt sich unsere

Prognose als vollkommen zutreffend heraus. Auch am Hauptbahnhof haben sich die Wege aufgrund der Sperrung des direkten Zugangs zur S-Bahn und der Einengung des Zugangs auf zwei Stege zum verschobenen neuen Querbahnsteig stark verlängert. Im Kopfbahnhof kommt es weiter zu Einschränkungen, denn die Gleise 8 und 10 können wegen grenzwertiger Gleisradien nur mit Einschränkungen angefahren werden. Dadurch kommt es zu Konflikten zwischen der S-Bahn und den Nahverkehrszügen, so dass nun diskutiert wird, Nahverkehrszüge schon in den Vororten enden zu lassen.

ÖPNV-Pakt

Region, Stadt und Land schlossen im Februar 2014 einen ÖPNV-Pakt, mit dem bis 2025 ein Fahrgastzuwachs von 20% im ÖPNV erreicht werden soll. Dazu werden neue Metropoli-Express-Linien sowie Express-Busse eingerichtet und die Verknüpfung der Verkehrsträger z. B. mit mehr P & R-Plätzen verbessert. Zunächst werden drei Expressbuslinien Leonberg–Flughafen, Kirchheim–Flughafen und Waiblingen–Esslingen eingerichtet, was von unserem Regionalverband grundsätzlich begrüßt wird. Ob tatsächlich so viele Fahrgäste den Bus zum Flughafen nutzen werden, erscheint uns angesichts einer guten S-Bahn-Anbindung, dem geringen Erfolg solcher Zubringer-Buslinien in der Vergangenheit und dem dichten Verkehr auf den Straßen zwei-

felhaft. Immerhin wurde angekündigt, dass für diese Busse Fahrspuren abgetrennt und Ampelbevorrechtigungen eingerichtet werden sollen, da sonst die neuen Linien im Stau stecken bleiben. Wir haben dazu zusammen mit dem Landesnaturschutzverband Stellung genommen.

Ulrich Arndt hat in bewährter Weise den Regionalverband auf der Fahrplankonferenz vertreten.

Christian Petersohn, Dr. Wolfgang Staiger

Regionalverband Rhein-Neckar

Die alten Themen sind immer wieder auch die neuen Themen. Diese Erfahrung machte der PRO-BAHN-Regionalverband Rhein-Neckar einmal mehr auch im Jahr 2014.

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Schon seit vielen Jahren befassen wir uns mit der seit fast 20 Jahren geplanten Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar. Ein vor drei Jahren in Auftrag gegebenes Gutachten, das erneut die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens untersuchen sollte, ist immer noch nicht da. Die Ergebnisse der Studie sollten schon längst vorgelegt worden sein, zuletzt wurde Dezember 2014 als Veröffentlichungstermin genannt, doch bis zum Redaktionsschluss für diesen Jahresbericht gab es immer

noch keine Signale von den drei beteiligten Gutachter-Unternehmen. Möglicherweise ein Zeichen, dass das Ergebnis der Studie einige Überraschungen bereithält und hinter den Kulissen noch um eine politische Lösung gerungen wird.

Mitglieder des PRO-BAHN-Regionalverbandes Rhein-Neckar haben sich zusammen mit den hessischen Regionalverbänden Starkenburg (Südhessen) und Großraum Frankfurt sowie von anderen Umwelt- und Verkehrsverbänden im vergangenen Jahr dreimal getroffen (zweimal in Mannheim und einmal in Nauheim bei Groß-Gerau), um unsere Positionen zur geplanten Neubaustrecke zu diskutieren und sofort mit Pressemitteilungen zu reagieren, wenn die Ergebnisse des Gutachtens endlich veröffentlicht werden.



Der Mannheimer Hauptbahnhof. Noch immer liegt eine lang erwartete Studie nicht vor, die Auskunft über die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar geben und wie die größte Bahnstation in der Rhein-Neckar-Region eingebunden werden soll. (Foto: Wolfgang Brauer)

Regionalverkehr

Die alten Themen haben uns auch im Nahverkehr 2014 beschäftigt, so der geplante Ausbau der Bahnstrecke Heidelberg–Mannheim, der für die nächsten Stufen der S-Bahn Rhein-Neckar unumgänglich ist. Obwohl es schon seit 2010 eine Finanzierungsvereinbarung für die Planung gibt, scheint das Projekt zu stocken. Zu den Hintergründen befragte PRO BAHN Rhein-Neckar bereits Ende 2013 das Verkehrsministerium in Stuttgart. Bei einer Veranstaltung von Verkehrsminister Winfried Hermann im Oktober 2014 in Weinheim sprachen Aktive des Regionalverbandes das Thema an. Der Verkehrsminister zeigte sich überrascht und sicherte eine Klärung zu. Bis heute sind die Antworten aus Stuttgart aber unbefriedigend. Wir werden weiter dran bleiben und das Thema gegebenenfalls 2015 in die Öffentlichkeit tragen.

Kritik gibt es von uns und vielen anderen Gremien in der Metropolregion Rhein-Neckar auch am geplanten Regionalexpress-Netz Baden-Württemberg 2025. Nach diesem Zielkonzept soll die zweitgrößte Wirtschaftsregion des Bundeslandes weiter „abgehängt“ werden. Das Konzept sieht zwar in fast allen Landesteilen eine Ausweitung des Zugverkehrs vor. Die bisherige RE-Linie Heidelberg–Stuttgart soll jedoch wegfallen. Nahverkehrsfahrten in die Landeshauptstadt wären dann nur noch mit Umstieg in Karlsruhe-Durlach oder über Heilbronn mit völlig unattraktiven Fahrzeiten möglich.

Meterspurnetz

Auch bei der „kleinen Bahn“, dem größten Meterspurnetz Deutschlands zwischen Bergstraße und Pfälzer Wald, in das die Straßenbahnsysteme in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg integriert sind, gab es 2014 wieder erhebliche Probleme, die wir kritisiert haben. So wurde die über 50 Kilometer lange Ringstrecke zwischen Heidelberg, Weinheim und Mannheim erst vor drei Jahren komplett zweigleisig ausgebaut, gleichzeitig wurde die Fahrzeit aber erhöht. PRO BAHN Rhein-Neckar stellte die Frage, ob deshalb nicht Zuschüsse für den Ausbau wieder zurückgezahlt werden müssten, weil ein Hauptziel der Baumaßnahme, nämlich Fahrzeitverkürzungen, ganz offensichtlich nicht erreicht worden sei.



Erhebliche Schwierigkeiten gab es beim Ausbau des Heidelberger Mobilitätsnetzes. Die einzige positive Nachricht: der Ausbau der Haltestelle am Hauptbahnhof (im Bild) wurde vom Gemeinderat genehmigt. (Foto: Wolfgang Brauer)

Erhebliche Rückschläge gab es auch beim Heidelberger Mobilitäts-

netz, das einen Ausbau des Straßenbahnnetzes in den nächsten Jahren für rund 160 Millionen Euro vorsieht. Zunächst wurde die Weiterleitung der Förderanträge vom Stuttgarter Verkehrsministerium verschleppt. Andere ÖPNV-Projekte im Land scheinen der Behörde offenbar wichtiger als der Nahverkehr in der Metropolregion Rhein-Neckar.

Straßenbahnen

Ende Mai entschieden sich die Bürger der 10 000-Einwohner-Gemeinde Plankstadt zwischen Heidelberg und Schwetzingen gegen die Führung einer Straßenbahn durch ihre Straßen. Mit der im Rahmen des Mobilitätsnetzes geplanten Strecke nach Schwetzingen ist vorerst nicht zu rechnen, gegebenenfalls müsste eine Alternativtrasse gefunden werden.

Auch bei Ausbauten innerhalb Heidelbergs gab es einen empfindlichen Rückschlag bei der bereits planfestgestellten Strecke durch den neuen Universitätscampus „Neuenheimer Feld“. In das seit 50 Jahren bestehende Uni-Gelände, in das jeden Tag viele tausend Menschen (Unibesetzte, Studenten und Patienten der Unikliniken) strömen, gibt es immer noch keine leistungsfähige und angemessene ÖPNV-Anbindung auf der Schiene. Hauptbremser sind die Universität selbst sowie einige außeruniversitäre Forschungsinstitute entlang der geplanten Trasse. Sie befürchten, dass empfindliche wissenschaftliche Messgeräte durch die Trambahnen und die elek-

trischen Felder der Oberleitung gestört werden könnten. Die verantwortliche Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) hat auf diese seit Jahren geäußerten Bedenken schon lange reagiert und für die geplante Strecke bereits Straßenbahnen beschafft, die mehrere hundert Meter lange stromlose Abschnitte an den betroffenen Instituten problemlos überwinden könnten. Trotz dieser Lösung wurde das Thema von der Universität immer wieder „aufgewärmt“. Auch in 2014 diskutierten alle Beteiligten das Thema intensiv. Im Dezember vermeldete die RNV, dass alle Probleme im Rahmen eines Kompromisses gelöst worden seien, doch wenige Tage später verhängte der baden-württembergische Verwaltungsgerichtshof aufgrund einer Klage von Universität und Forschungsinstituten aus dem Sommer 2014 einen Baustopp. Die Realisierung dieses wichtigen Heidelberger ÖPNV-Projekts ist jetzt wieder völlig offen.



Straßenbahn in Heidelberg (Foto: Wolfgang Brauer)

Ungeklärt ist auch noch, wann in Ludwigshafen die marode Strecke der

Linie 10 endlich saniert wird. Auch hier gab es 2014 Rückschläge, weil die Finanzierung angeblich immer noch nicht gesichert sei. Für den Neubau einer gigantisch fehlgeplanten Hochstraße aus den 60er Jahren, die wegen erheblicher Baumängel abgerissen werden muss, stehen in der rheinland-pfälzischen Chemiestadt allerdings rund 250 Millionen Euro bereit.

Doch es gibt auch Positives aus dem Meterspurnetz zu vermelden. An der Mannheimer „Stadtbahn Gartenstadt“, einer rund 6,4 Kilometer langen Neubaustrecke in nördliche Mannheimer Stadtteile, die bisher nicht von der Schiene erschlossen waren, wurde 2014 zügig weitergebaut, nachdem es dagegen in der Planungs- und Projektierungsphase erhebliche Bürgerproteste gab. Inzwischen liegen die Schienen auf der gesamten Neubaustrecke bzw. es wird an allen Abschnitten gebaut. 2016 soll die Strecke in Betrieb gehen. PRO BAHN Rhein-Neckar beteiligte sich im vergangenen Jahr zusammen mit dem Mannheimer Umweltforum, in dem auch unser Fahrgastverband Mitglied ist, an Einwendungen zu einer Umplanung dieser Strecke.

Mitgliedertreffen

Im Mannheimer Umweltzentrum ist PRO BAHN Rhein-Neckar auch alle zwei Monate Gast bei seinen Monats-treffen. Alternierender Treffpunkt ist ein Restaurant in Heidelberg. Durch diese Zweiteilung des Tagungsortes soll

möglichst vielen Mitgliedern in der Region die Möglichkeit gegeben werden, an den Aktivitäten des Regionalverbandes teilzunehmen.

Ein „Highlight“ dieser Aktivitäten war eine Exkursion von Mitgliedern des Regionalverbandes im Oktober 2014 nach Augsburg, um das dortige Straßenbahnsystem kennenzulernen. Die Initiative zu dieser Veranstaltung kam von unserem Mitglied Klaus Ludwig, der aus Augsburg stammt und einmal aufzeigen wollte, was in einer Stadt mit rund 250 000 Einwohnern (etwas weniger als in Mannheim, etwas mehr als in Heidelberg und Ludwigshafen) alles möglich ist. So setzt die Fugger-Stadt konsequent auf den Ausbau der Straßenbahn. Unter dem Hauptbahnhof wird gerade eine unterirdische Umsteigestation errichtet, an die sich Neubaustrecken anschließen sollen. Der Verkehrsknoten Königsplatz wurde in den vergangenen Jahren umfassend saniert, im gesamten Straßenbahnnetz gibt es tagsüber an Werktagen auf allen Linien konsequent einen Fünf-Minuten-Takt. Neidvoll blickt der Regionalverband Rhein-Neckar nach Augsburg.

Innerverbandliche Probleme gab es bei der Mitgliederzeitschrift „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ (FGZ), die seit 18 Jahren erscheint und von den hessischen PRO-BAHN-Regionalverbänden und uns herausgegeben wird. Trotzdem war es 2014 gelungen, insgesamt sechs Ausgaben zu produzieren, die den Mitgliedern kostenlos zugeschickt wurden.

Wolfgang Brauer

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Die Aktiven des Regionalverbands Südlicher Oberrhein trafen sich im Jahr 2014 zu monatlichen Treffen in Freiburg, auf denen die Entwicklungen des Öffentlichen Verkehrs in der Region erörtert wurde. Auch bei den regionalen Fahrplankonferenzen war der Verband präsent. Ein besonderes Augenmerk verdiente dabei der wiederbelebte grenzüberschreitende Schienenverkehr nach Mulhouse (Blauwal). Erfreulich, dass hier mit dem jüngsten Fahrplanwechsel eine Anpassung an die Fahrgastinteressen stattgefunden hat: Nun besteht an Wochenenden schon am Morgen eine Direktverbindung Freiburg–Mulhouse, die Ausflüge aus der Breisgauemetropole ins Elsass komfortabler macht.

Zwei Aktionen des Regionalverbands sind erwähnenswert:

1.) Eine wenig ruhmreiche Rolle spielt der Freiburger Hauptbahnhof mit Blick auf seine Barrierefreiheit. Die Gleise 2 bis 7 sind für mobilitätseingeschränkte Menschen, für Fahrräder und Kinderwägen nur via Stadtbahnbrücke durch sehr kleine, langsame, anfällige und am äußersten Südrand der Bahnsteige gelegene Aufzüge erreichbar. Zwei ebenfalls häufig aussetzende Rolltreppen können kaum Abhilfe schaffen. Um dem Stillstand und der Halbherzigkeit der Verbesserungsbemühungen entgegenzutreten, hat sich eine breit aufgestellte Initiative „Bahnhof ohne Barrieren“ (BoB) gebildet, der sich Ende des Jahres auch

der PRO-BAHN-Regionalverband angeschlossen hat.

2.) Am 21. Oktober hatte unser Regionalverband die Möglichkeit, sich und die Arbeit von PRO BAHN dem vom RVF eingerichteten Fahrgastbeirat Freiburg Nord vorzustellen. Ein Austausch über gemeinsame Ziele schloss sich an, wobei insbesondere der Zustand der Bahnhöfe hinsichtlich Sicherheit und Barrierefreiheit im Fokus stand. Eine Mitwirkung am Aufbau einer regionalen Online-Bahnhofsdatenbank, die den Ist-Zustand und die Sicht der Fahrgäste erheben möchte, wurde prinzipiell zugesagt.

Bei den aktuellen Entwicklungen im ÖPNV stand das Straßenbahnnetz der Stadt Freiburg im Mittelpunkt, das im Jahr 2014 den Beginn und das Ende diverser Baustellen erlebt hat.

Nach 2,5 Jahren Bauzeit konnte die 1,8 Kilometer lange Stadtbahnverlängerung durch den nördlichen Stadtteil Zähringen bis an die Gemarkungsgrenze von Gundelfingen mit drei neuen Haltestellen in Betrieb genommen werden. Damit verbunden war auch eine Neukonzeption des Busnetzes, da mehrere überregionale Linien nun die Endhaltestelle „Gundelfinger Straße“ zum Umstieg auf die Straßenbahn ansteuern, statt wie bisher den ZOB am Freiburger Hbf.

Diese Umstiegssituation hat noch nicht die volle Akzeptanz in Pendlerkreisen gefunden. PRO BAHN wird im Blick haben, ob dies eine Frage der Gewöhnung ist oder ob bei Linieneinführung und Anschlüssen sowie bei der Gestaltung der Haltestelle „Gun-

delfinger Straße“ nachgebessert werden muss. Bei aller Freude über die erreichte Stadtbahnverlängerung vertritt PRO BAHN die Meinung, dass erst die Fortsetzung der Gleise nach Gundelfingen hinein, am besten bis an den Bahnhof Gundelfingen, diesen Nordast in seinen vollen Wert setzt.

Von Juni bis Oktober war der zentrale Straßenbahnknoten am Freiburger Bertoldsbrunnen zwecks Kanal- und Gleisbau nicht befahrbar. Alle Freiburger Straßenbahnlinien waren 3,5 Monate lang unterbrochen. Um die Innenstadt zu queren, mussten entweder Fußmärsche absolviert oder eine SEV-Ringlinie um die Innenstadt herum genutzt werden.

Auch wenn dieses Konzept recht zuverlässig funktionierte, wundert nicht, dass diese Großbaustelle für die kleine Delle beim Fahrscheinverkauf des RVF verantwortlich gemacht wird. Ärgerlicher ist, dass am Bertoldsbrunnen eine wichtige Bahnsteigkante auch nach der Großbaustelle auf ihre Niveauehebung wartet und mobilitäts eingeschränkten Menschen den Zu- und Ausstieg weiterhin erschwert.

Zum jüngsten Fahrplanwechsel wurde in der Stadt Freiburg in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen das bisherige Nachtbusssystem von einem durchgehenden 30-Minuten-Takt der Straßenbahnen abgelöst. Es bleibt zu hoffen, dass dieses ambitionierte Angebot, das auch zur Lärminderung in der Freiburger Innenstadt eingeführt wurde, einen hohen Zuspruch erfährt. Proteste hat die neue Tarifgestaltung des Nachtver-

kehrs ausgelöst. Denn während innerstädtisch die Nutzung der Straßenbahnen fortan zum normalen Tarif möglich ist, muss für die Anschlüsse an die Umlandgemeinden tiefer in die Tasche gegriffen werden, um ein Extraticket zu lösen. Hier werden noch einige Diskussionen anstehen. Ein Königsweg, der alle Beteiligten zufrieden stellt, ist auch nach Einschätzung von PRO BAHN nur schwer zu finden.

Ein Regionalverbands-Rundbrief im Herbst konnte einen Teil dieser Themen an alle Mitglieder des Regionalverbands weitervermitteln.

Daniel Gaschick

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Wie in jedem Jahr haben wir uns auch im Jahr 2014 an jedem zweiten Donnerstag im Monat zu einer Mitglieder-versammlung 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 Regionalverband 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–Haguenau 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 2014 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

Elektrifizierung Südbahn

Der Interessensverband (IV) Südbahn, 2006 von allen Anliegerkreisen und -kommunen zwischen Ulm

und Lindau gegründet und finanziert mit dem Ziel, die Elektrifizierung der Südbahn voranzubringen, veranstaltete am 17. November 2014 in Friedrichshafen ein Gipfeltreffen mit 30 namhaften, oberschwäbischen Politikern, Verbands- und Wirtschaftsvertretern („Südbahngipfel“), um die festgefahrenen Elektrifizierungsbemühungen wieder in Gang zu setzen. Zur Erinnerung: Die Elektrifizierung der Südbahn soll, da bis 2015 kein Baubeginn erfolgt ist, wie alle Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015–2030 einer erneuten Kosten-Nutzen-Analyse unterworfen werden. Bis dahin unterschreibt der Bund die Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg nicht.

Der Gipfel endete ohne konkretes Ergebnis. Die Konfliktlinie verlief — wie bisher — entlang der Parteigrenzen. Während Grüne und SPD-Abgeordnete ihre oberschwäbischen CDU-Kollegen aufforderten, beim CSU-Verkehrsminister Dobrindt in Berlin Druck für einen sofortigen Baubeginn zu machen, bestanden diese auf der erneuten Kosten-Nutzen-Analyse, die für alle bis 2015 nicht begonnenen Infrastrukturprojekte „zwingend“ sei. Das Risiko der erneuten Bewertung allerdings ist, so die Aussage des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben, dass die heute „deutlich höheren Kosten“ (statt ursprünglich 140 Millionen Euro jetzt 226 Millionen Euro) und ein ursprünglich „erheblich höher“ kalkulierter Güterverkehr die Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung zum Kippen bringen könnten. Derzeit läuft das Planfeststellungsver-

fahren auf allen fünf Planabschnitten. Im Frühjahr 2015 soll sich eine ober-schwäbische Delegation mit Dobrint in Berlin treffen.

Ebenfalls hat der IV Südbahn beim Planungsbüro sma eine Alternativplanung in Auftrag gegeben, die, im Gegensatz zur Angebotsplanung des Landes, einen stündlichen, schnellen „**Oberschwaben-Express**“ Stuttgart–Lindau vorsieht, der zwischen Ulm und Friedrichshafen nur noch Biberach und Ravensburg bedienen soll. Dies zu Lasten der kleineren Gemeinden, die damit ihre derzeitige, zwei-stündige Direktverbindung nach Stuttgart verlieren würden. Nach einem Gespräch im Verkehrsministerium ist dieses Konzept bis zur Elektrifizierung der Südbahn erst mal vom Tisch. Pikanteres Schankerl am Rande: Die Alternativplanung wurde u. a. auch aus Mitteln der „Verlierergemeinden“ finanziert, was bei diesen naturgemäß nicht gut ankam. Vom Ravensburger OB, Daniel Rapp, wurden sie darüber hinaus als „Milchkanne“ tituliert, bei der nicht alles halten könne.

Die Landräte und Oberbürgermeister der Region Donau-Iller sowie aus Teilen von Ostwürttemberg haben einen Grundsatzbeschluss zur Gründung eines **Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller** gefasst, um, analog zum Interessensverband Südbahn, das Vorhaben politisch und praktisch weiter voranzutreiben. Die Regio-S-Bahn ist angesichts des Gerangels um die Elektrifizierung der Südbahn im öffentlichen und politischen Bewusstsein etwas in den Hintergrund geraten.

Ausschreibungen

Die **SPNV-Ausschreibung von Netz 2**, Stuttgart–Ulm–Bodensee, ist erfolgt. Der Verkehrsvertrag mit einem jährlichen Verkehrsvolumen von 2,8 Millionen Zugkilometern tritt voraussichtlich im Dezember 2016 in Kraft und hat eine Laufzeit von 7 Jahren. Gefordert werden Gebrauchtfahrzeuge. Für den Abschnitt Ulm–Friedrichshafen–Lindau ist eine mögliche Umstellung vom derzeitigen Diesel- auf ausschließlichen Elektrobetrieb enthalten. Der Fahrplan dürfte, nachdem der IV-Südbahn-Vorstoß erst mal vom Tisch ist, der bisherigen Zielstellung des Landes (und damit dem bisherigen Fahrplan) entsprechen, evtl. angereichert um einzelne „Oberschwaben-Sprinter“ (Option).

Die **Ausschreibung** von Netz 5, Donau-Ostalb, mit 6,6 Millionen Zugkilometern umfasst die Strecken Ulm–Aalen, Neustadt–Donaueschingen–Sigmaringen–Ulm, Neustadt–Villingen–Rottweil, Stuttgart–Tübingen–Aulendorf, Tübingen–Horb sowie Basel Bad. Bf.–Singen–Friedrichshafen–Ulm/Lindau. Die Inbetriebnahme erfolgt im Dezember 2016, die Laufzeit beträgt 10 Jahre. Hier sind Dieseltriebwagen mit Neigeteknikausrüstung gefordert.

Radverkehr

Beim Radverkehr auf der Süd- und der Donautalbahn besteht nach Aussage der NVBW nach wie vor ein „fallweises und punktuelles Kapazitätsproblem“. Es sei unklar, wie das Land

hiermit bei der Ausschreibung umgehen will. Seitens der Fahrplankonferenz wird davor gewarnt, die Triebwagen für die wenigen Wochenenden im Jahr ausschließlich auf den Radverkehr auszurichten und den Rest des Jahres die Fahrgäste mit Klappsitzen abzuspeisen. Die NVBW wirft aus diesem Grund die Frage der Kostenpflicht für Fahrräder auf.

Brenzbahn

Im Jahr 2014 feierte die Brenzbahn 150-jähriges Jubiläum, was mit einer Sonderausstellung im Museum des Heidenheimer Schlosses gewürdigt wurde.

Die Strecke zwischen Crailsheim und Ulm ist bisher eingleisig und nicht elektrifiziert. Ein Ausbau der Strecke ist aber für den Verkehrsraum in der Region von großer Bedeutung. Nach einer Initiative des Heidenheimer Landrats Thomas Reinhardt fand im Februar eine Auftaktveranstaltung zur Gründung einer Interessengemeinschaft für die Brenzbahn statt. Schwerpunkt soll zunächst ein teilweise zweispuriger Ausbau der Bahn zwischen Langenau und Sontheim / Brenz sein. Eine Analyse hatte im Vorfeld ergeben, dass 7 Kilometer zweispurig ausgebaute Strecke eine Verbesserung des Verkehrsflusses ergeben und Verspätungen hierdurch wesentlich besser vermieden werden können. Die Kosten für den Ausbau werden mit etwa 30 Millionen Euro geschätzt.

Bei der Veranstaltung unterzeichneten Vertreter von Politik, Kommu-

nen und Verbänden die sogenannte Sontheimer Erklärung zur Gründung der Interessengemeinschaft. Koordiniert wird die Interessengemeinschaft vom Regionalverband Ostwürttemberg.

Anlässlich einer Jubiläumsveranstaltung zum 150-jährigen Bestehen am 13.09.2014 erklärte Verkehrsminister Hermann, das Land würde sich mit 50 % an den Kosten des Ausbaus beteiligen. Den Rest sollten die Anrainerkommunen gewährleisten. Im besten Fall könnte der Ausbau bereits im Jahr 2019 abgeschlossen werden.

Der Verband PRO BAHN wird sich in der Interessengemeinschaft Ostwürttemberg für das Vorhaben engagieren.

Bahnstationsmodernisierungsprogramm

Die Modernisierung der Seehashaltestellen auf der Strecke Konstanz–Singen–Engen stand zwischenzeitlich vor dem Scheitern. Strittig war noch immer die Finanzierung der Maßnahmen. Bekanntlich sollen diese aus Konjunkturmitteln finanziert werden (zur Erinnerung: Die Konjunkturmittel stammen aus der Krise ab dem Jahr 2008). Das Land übernimmt 75 % der Baukosten; die Kommunen die restlichen 25 % sowie die nicht unerheblichen Planungskosten. Die DB selbst zahlt nichts, sondern baut nur und verdient letzten Endes an dem Projekt. Mittlerweile hat sich die Einsicht durchgesetzt, dass sich an der Grundkonstellation nichts ändern lässt, so dass wir der Umsetzung des notwendigen

Projekts wieder zuversichtlicher entgegenzusehen. Es wird noch einige Zeit ins Land gehen (ein Jahr für die Ausführungsplanung, eines für die Planfeststellung), aber es ist im Bereich des Möglichen, dass die Bahnsteige doch noch saniert bzw. großteils faktisch neu gebaut werden.

Sonstiges

Die im Dezember 2013 reaktivierte, 8,7 km lange **Stichstrecke (Ulm-)Senden-Weißenhorn** gilt als „absoluter Erfolg“ und wird unterjährig verstärkt. Der Personenverkehr war 1966 eingestellt worden.

* * *

Die im Dezember 2013 in Ulm in Betrieb genommene **Instandhaltungs-, Wartungs- und Abstellanlage (FI-WA)** von DB Regio kämpft nach wie vor mit Problemen. Bislang ist die FI-WA nur über Gleis 7 und 8 erreichbar. Als Fahrgast des IRE Stuttgart–Lindau merkt man dies daran, dass es beim Lokwechsel in Ulm fast regelmäßig zu Verspätungen kommt.

* * *

Am Nordkopf des Ulmer Hauptbahnhofs haben für jeden sichtbar die **Tunnelarbeiten für die Neubaustrecke Ulm–Wendlingen** begonnen.

*Manfred Blumenschein, Stefan Buhl,
Peter Egle*

Regionalverband Nordschwarzwald

Schienerverkehr

Trotz einiger Widerstände aus dem Landkreis Böblingen sowie durch Anwohner an der seit Jahren stillgelegten Trasse der Württembergischen Schwarzwaldbahn Calw–Weil der Stadt macht das Projekt der Hermann-Hesse-Bahn von Calw über Weil der Stadt nach Renningen gute Fortschritte. Die Hürden verschiedener Umweltprüfungen wurden inzwischen gemeistert, die Finanzierung ist sicher gestellt. Das Land signalisierte grünes Licht und die Förderanträge sind gestellt. Da die Landesförderquote inzwischen auf 50 % abgesenkt wurde, erfolgt die Betriebsaufnahme mit gebrauchten Dieselfahrzeugen (RS1). Wir sind, gemeinsam mit dem Verein Württembergische Schwarzwaldbahn, bei gelegentlichen Gesprächen im Landratsamt Calw in das Projekt mit eingebunden.

Das im letztjährigen Jahresbericht bereits beschriebene neue Verkehrskonzept auf der Achse Stuttgart–Karlsruhe, Stuttgart–Bruchsal wird wohl so bis 2017/2018 umgesetzt. Die Region scheint damit einverstanden, irgendwelche zusätzlichen Impulse bleiben von offiziellen Stellen aus.

Natürlich sehen wir in dem neuen Konzept etliche Verbesserungen, jedoch auch einige Nachteile.

Unser altes Projekt Stadtbahn Pforzheim–Ittersbach kochte immer wieder hoch. Zuletzt in einer stark abgespeckten Form, mit einer von Itters-

bach ausgehenden Trasse, endend in Straubenhardt. Da das damalige in mehreren Anläufen untersuchte Gesamtprojekt zu keinen positiven Nutzen führte, geben wir einer Rumpfstrecke erst recht keine Chance.

Stationen

Endlich nach langem Warten sind die Bahnsteige des Bahnhofs Mühlacker barrierefrei zu erreichen. Wann die ebenso notwendige Aufhöhung der Bahnsteige, auch im Pforzheimer Hauptbahnhof, erfolgt, steht noch in den Sternen.

Gelegentlich entdecken wir immer noch falsche bzw. für Fahrgäste unlogische Programmierungen an den Fahrausweis-Automaten, die wir mit der Bitte um Änderung weiter melden.

Der neue Zentrale Omnibusbahnhof in Pforzheim, unmittelbar am Hauptbahnhof gelegen, geht seiner Vollendung entgegen. Die Eröffnung erfolgt Mitte des Jahres. Die Bauarbeiten zwingen zu fortwährenden Änderungen der Bus-Abfahrtsstellen. PRO BAHN reklamierte die anfangs ungenügende Ausschilderung. Inzwischen wurde ein lobenswertes Wegeleitsystem eingeführt, welches dem jeweils momentanen Stand angepasst wird.

Fahrgastbeirat beim VPE

Die Mitglieder trafen sich 2014 zu 3 offiziellen Sitzungen und 2 weiteren internen Gesprächen. Behandelt wurden u. a. der barrierefreie Umbau von Bussteigen, die Umbenennung vor-

handener Haltestellen und Namensgebung für neu eingerichteter Haltestellen. Wie üblich sind vor allem überfüllte Busse zu Schulschlusszeiten ein Thema, was mit dem Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrsbetriebe und der Geschäftsführung des Stadtverkehrs (SVP) zu vermehrten Diskussionsbedarf führt. Es ging ferner um die Aufstellung von Sitzbänken an den Haltestellen und um die Installation weiterer digitaler Fahrgast-Informationsanzeiger an stark frequentierten Haltestellen.

Über die momentanen Umstrukturierungen des Stadtverkehrs, bis 2016 steht er nunmehr im Besitz der Stadt Pforzheim, wurde ausführlich informiert.

Bus & Bahn-Team

Der Erfolg des Bus & Bahn-Teams dauert an. 2014 fanden insgesamt 63 Aktionen statt. Hierbei wurden 822 Bürgerinnen und Bürger erreicht. Die angegebenen Aktionen teilten sich auf in 32 Fahrkartenselbstschulungen, 7 Informationsveranstaltungen und 8 Ausflugsfahrten. Hinzu kamen weitere 16 Aktionen gemeinsam mit anderen externen Organisationen, wie auch PRO BAHN. Die Ausflugsfahrten, teils Tagesreisen, führten nicht nur in Verbindung mit Wanderungen oder Spaziergängen zu sehenswerten Orten. Hauptziel der Touren ist vielmehr, die Bedenken vor Umsteigevorgängen im Bus- und Bahnverkehr zu nehmen und überhaupt die Bahn, für Viele inzwischen ein „unbekanntes

Wesen“ wieder näher ins Bewusstsein zu rücken. Gleichzeitig erfuhren die Teilnehmer nicht zuletzt durch praktisches Erleben, wie gut doch der ÖPNV funktioniert und bekamen in Form von Kurzvorträgen Wissenswertes zu hören. Für 2015 stehen bereits einige Termine fest, so zu Schulungen in der Volkshochschule Pforzheim und mehrere im Veranstaltungskalender des Enzkreises vorgestellte Ausflugsstouren. Zur Gartenschau in Mühlacker ist das Bus & Bahn-Team ebenfalls gefordert. Im Enzkreis-Pavillon sind hierzu mehrere Tage reserviert. Zwei neue Mitsreiter werden das Team verstärken, die Ausbildung der Neuen übernahm wieder D. Zaudtke. Seit Gründung des Bus & Bahn-Teams im Jahre 2006 wurden in insgesamt 650 angebotenen Aktivitäten 13 131 Bürgerinnen und Bürger erreicht.



Offensichtlich macht der ÖPNV Spaß: Teilnehmer des Bus & Bahn-Teams vor der Ehmetzklunge im Kraichgau

Sonstiges

Eine am 7.11. geplante Veranstaltung mit K.P. Naumann unter dem Titel

„Subjektive Sicherheit im Schienenverkehr“ musste leider in letzter Minute abgesagt werden. Der Lokführer-Streik vereitelte die Anreise des Referenten.

Ein Anfrage des ZDF zur komplizierten Bedienung der Fahrkartenautomaten wurde von D. Zaudtke dahingehend beantwortet, dass nicht der Automat der Schuldige sei, sondern vielmehr die kaum durchschaubare Tarifvielfalt. Hierzu eine erfreuliche Mitteilung aus unserem Verkehrsverbund VPE: Nach einer geradezu inflationären Vermehrung, fälschlicherweise oft unter dem Slogan „Für jeden der richtige Tarif“, werden 2015 immerhin 2 bisherige Tarife abgeschafft.

Unabhängig vom Bus & Bahn-Team führte PRO BAHN-Nordschwarzwald Fahrkartenautomaten-Schulungen durch.

Auch 2014 stand einige Pressearbeit an. Zahlreiche Anfragen von Einzelpersonen zu Tarif und Fahrplan konnten beantwortet werden. Auch Fahrgastbeschwerden wurden angenommen und, sofern zutreffend, an die zuständigen Stellen weiter geleitet. So z.B. eine mehrfach von Personen aus unserer Region vorgetragene Irritation in allen zutreffenden Fahrplanmedien: Der an der Kursbuchstrecke 710.4 zwischen Sulzfeld und Eppingen liegende Stadtbahnhaltepunkt „Ravensburg“ ist, was Kenner wissen, nur als Bedarfshalt für angemeldete Gruppen nutzbar. In den Medien und auch im Auskunftssystem sind die Abfahrtszeiten angegeben und lediglich als Fußnote die Anmerkung „Bedarfshalt“. Der unbedarfte Fahrgast, durch

die Fahrplanmedien falsch informiert, drückt brav die Haltewunschtaaste und landet prompt in Eppingen. 2015 wurde auf unser Betreiben der Fehler behoben. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein möge uns die Einmischung verzeihen.

Dieter Zaudtke

Regionalgruppe Main-Tauber

Trotz langzeitiger Abwesenheit des Regionalgruppensprechers konnte dank persönlicher Bekanntschaft beim Landratsamt und Vernetzung mit dem Verkehrsclub Deutschland erreicht werden, dass der Landkreis um fahrplantechnische Nachbesserung bei den Zubringer-RBs zum Knoten Lauda nachgesucht hat.

Durch die Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen am Bahnhof Lauda, u. a. Bau einer FuSSgängerunterführung und Erneuerung der Bahn-

steige, stehen nicht immer alle Gleise zur Verfügung. Zwei RB-Züge am Wochenende wurden daraufhin so verlegt, dass sie ihren einzigen Anschlusszug, den RE nach Würzburg, um eine Minute verpassen. Dadurch verlieren Wertheim und Tauberbischofsheim nicht nur zwei der selten angebotenen Anbindungen an den wichtigen Knoten zur Minute 30 in Würzburg Hbf, sondern es wurden angesichts der ohnehin schwachen Binnennachfrage auf der Tauberbahn praktisch zwei „fahrplanmäßige Leerfahrten“heraufbeschworen.

Wieder einmal zeigt sich, wie Verschiebungen im Minutenbereich über das Wohl und Wehe einer ÖPNV-Achse entscheiden können. Weitere Aktivitäten sind vonnöten, da die in Aussicht gestellte Nachbesserung zum Februar 2015 offenbar nicht eintreten wird.

Matthias Beß

Resolution von PRO BAHN Baden-Württemberg

Reaktivierung der Bahnstrecke Calw–Weil der Stadt voranbringen

Viele der 20 000 Pendler zwischen dem Landkreis Calw, dem Landkreis Böblingen und der Stadt Stuttgart wünschen eine bessere Alternative zur Straße. Die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Calw und Weil der Stadt (Hermann-Hesse-Bahn) ist ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Landkreises und der Stadt Calw.

Calw ist die einzige Kreisstadt im 50 km-Radius um die Landeshauptstadt, die keine direkte Bahnverbindung nach Stuttgart hat. Mit der Wiederinbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn wird der ländliche Raum deutlich gestärkt.

Die Hermann-Hesse-Bahn leistet einen wesentlichen Beitrag für die Zukunftssicherung der Stadt und des Landkreises Calw, wird Unternehmen anziehen und die Region attraktiver machen und auch dem Trend eines Rückgangs der Einwohnerzahlen entgegenwirken. Mit nur 60 Minuten Fahrzeit nach Stuttgart und etwa 40 Minuten nach Sindelfingen sichert sie einen attraktiven Zugang zum Fernverkehr und zu einem der größten Arbeitgeber der Stuttgarter Region.

Auch die Region Stuttgart, insbesondere der Landkreis Böblingen gewinnt durch die Hermann-Hesse-Bahn, die einen schnellen und umweltfreundlichen Zugang in den Nord-schwarzwald bietet.

PRO BAHN-Forderungen:

Die Zeit drängt, deshalb rufen wir alle für die Hermann-Hesse-Bahn zuständigen Gremien dazu auf, sofort und effizient gemeinsam das Projekt voranzutreiben. Die Hermann-Hesse-Bahn muss ein modernes Fahrplanangebot mit auf die S-Bahn-Linien S6 in Richtung Stuttgart und die S60 in Richtung Sindelfingen und Böblingen abgestimmten Anschlüssen erhalten. Es muss dabei möglich sein, mit einer Fahrkarte aus dem Raum Calw nach Stuttgart zu fahren und dort alle weiteren Angebote zu nutzen. Eine spätere Elektrifizierung ist im Auge zu behalten. Es ist also bei der Reaktivierung alles zu unterlassen, was einer späteren Elektrifizierung im Wege stehen könnte. Letzteres gilt auch für eine Verknüpfung mit der Nagoldtalbahn.

Calw, 17.05.2014

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

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:

Stefan Buhl

Stand: 01.02.2015