



**Fahrgastverband
PRO BAHN**

Landesverband Baden-Württemberg

PRO BAHN im Jahr 2016 Themen, Aktionen, Projekte



Jahresbericht Landesverband

Wie schon im Vorjahr ist auf Landesebene vergleichsweise wenig zu berichten, so dass es an dieser Stelle im Wesentlichen Aktualisierungen zu den Vorjahresthemen zu vermelden gibt.

Die finanzielle Lage für das Land hat sich deutlich verbessert: Die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für die Bestellung des Nahverkehrs auf der Schiene zahlt, steigen, der Anteil des Landes an diesen Mitteln steigt ebenfalls, und aus den Ausschreibungen erhält das Land bessere Leistungen zu geringeren Preisen, jedenfalls nach den Buchstaben der Verträge. Ansonsten steigen die Steuereinnahmen weiter an, die Zinsbelastungen der immensen Altschulden sinken wegen der Niedrigzinsphase und der Länderfinanzausgleich versinkt in einer neu ausgewürfelten Verteilung der Umsatzsteuer, wohl auch nicht zum Nachteil des Landes. Wer nun meint, im ÖPNV brechen auch angesichts allgemein wenig ausgeprägten Spareifers der Landesregierung paradiesische, geradezu Schweizer Verhältnisse aus, sei vor zu großer Euphorie gewarnt.

Ja, bereits zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember gab es teils deutliche Verbesserungen. Die Tagesrandlagen, vor allem abends, werden auf einigen Strecken spürbar besser bedient. Zwischen Lindau und Stuttgart wurde aus einem Zweistunden- ein Stundentakt (zum Leidwesen der RB-Benutzer auf der Filstalbahn, die deswegen eine 20minütige Pause in Geislingen einlegen müssen). Am Hochrhein fährt der erfolgreiche IRE zwischen Basel und Singen endlich auch am Wochenende stündlich. Diese Verbesserungen sind von großem Nutzen, was wir auch ausdrücklich würdigen wollen.

Dennoch: Das Land will davon wegkommen, den Schienenpersonennahverkehr mit „eigenen“ Geldern mitzufinanzieren, was in den letzten Jahren wegen unzureichender Regionalisierungsmittel und stark gestiegener Infrastrukturkosten notwendig wurde. Deswegen kommen die neuen finanziellen Möglichkeiten nicht in vollem Umfang bei den Fahrgästen an, aber es tut natürlich weniger weh, wenn weniger zusätzliche Leistungen angeboten werden, als wir uns das wünschen würden, als wenn notwendige Leistungen gestrichen werden.

Man kann die Vorgehensweise des Landes kritisieren, weil es zum Beispiel auch Landkreise gibt, die ohne eigene rechtliche Verpflichtung Schienenverkehr mitfinanzieren; man also durchaus so etwas freiwillig tun kann, wenn man es möchte. Man kann es aber auch so sehen, dass es keinen Grund gibt, warum das Land quasi dafür bestraft werden soll (durch eine „Ewigkeitsgarantie“ für die einmal eingesetzten Eigenmittel), dass es eben für ein paar Jahre finanziell in

Vorleistung getreten ist, als die Regionalisierungsmittel nicht ausgereicht haben.

Diese Beurteilung wollen wir uns anmaßen: Das Fahrplanangebot in Baden-Württemberg ist insgesamt recht gut. Unbestritten, wenn man es mit der Zeit vor der Bahnreform vergleicht, nach den jüngsten Ausweitungen auch, wenn man die letzten Jahre als Vergleichsmaßstab anlegt. Aber es ist noch Luft nach oben, wie sich mit einem Blick zum Beispiel in die Schweiz oder auch nach Vorarlberg zeigt. Im Hinblick auf das Dauerthema „Feinstaub“ oder gleich den globalen Klimaschutz, um den sich das kleine Land auch sorgt, können wir wohl guten Gewissens weitere Anstrengungen des Landes, selbstverständlich auch des Bundes im größeren und der Kommunen im kleineren Maßstab einfordern.

Leider ist das bestellte Fahrplanangebot das Eine, das tatsächliche Angebot das Andere. Auch die DB selbst bestreitet nicht, dass sie landesweit und besonders in der Region Stuttgart nicht die Leistung erbringt, die gewünscht und eigentlich selbstverständlich ist. Irgendwann im letzten Jahr hat es angefangen und wurde ab Oktober, wo es nach Auslaufen des „großen Verkehrsvertrags“ zu grundstürzenden internen Änderungen kam, immer schlimmer. Mittlerweile sind viele geplagte Fahrgäste fast schon über verspätete Züge froh, weil die Quote ganz ausfallender Züge ein inakzeptables Niveau erreicht hat. Immerhin wurde das Problem erkannt. DB-Vertreter werden seit Herbst regelmäßig ins Verkehrsministerium zitiert, um zu berichten und Lösungen aufzuzeigen. So recht weiß keiner, was genau aus dem Ruder gelaufen ist (sonst ließen sich die Probleme leichter in den Griff bekommen); angeblich soll es allmählich aber wieder besser werden.

Hoffen wir, dass dem so ist. Bei jedem Feinstaubalarm werden die Menschen zur Nutzung des ÖPNV ermuntert (zum Beispiel mit vergünstigten Fahrkarten, was im Hinblick auf die Ganzjahres-Vollzahler und Nicht-Autofahrer vielleicht doch nicht der Weisheit letzter Schluss ist), und dann funktioniert ebendieser nicht vernünftig. Das ist besonders fatal, wenn Menschen, die offensichtlich weniger ÖPNV-affin sind, bei ihrem ersten Kontakt mit „der Bahn“ gleich einen richtig schlechten Eindruck von dieser Alternative bekommen. Dass der Schienenverkehr und der ÖPNV insgesamt damit langfristig Schaden nehmen kann, liegt auf der Hand.

STEFAN BUHL

JOACHIM BARTH

LOTHAR FAAS

Großer Fahrplan- und Vertragswechsel

Eigentlich hat sich im Schienenverkehr in Baden-Württemberg nicht so viel getan: Die wesentlichen Weichenstellungen waren durch die Ausschreibungen der Regionalverkehre bereits vorgenommen, die neuen Verträge sind noch nicht in Kraft.

Dennoch kam es, ausgerechnet miten im laufenden Fahrplanjahr zum 30.09.2016 mit dem Auslaufen des berühmt-berüchtigten großen Verkehrsvertrags zu einem (internen) Fahrplanwechsel nie dagewesenen Ausmaßes. Auch wenn die Verkehre unverändert von DB Regio gefahren werden, ist nunmehr jegliche betriebliche Flexibilität passé. Die bestellten Leistungen werden nicht mehr aus einem großen Vertrag, sondern „los-genau“ erbracht. Einfach mal Leistungen tauschen, Linien verknüpfen oder personell aushelfen, soll nicht mehr möglich sein. Positiv gesehen: Damit wird es hinsichtlich fehlender Flexibilität keine Rolle spielen, ob DB Regio oder ein anderer Anbieter unterwegs sein wird.

Für die Fahrgäste jedenfalls war der Fahrplanwechsel vor allem durch eine mehr oder weniger vorübergehende Zunahme an Ausfällen und ähnlichem Ärger spür- und sichtbar. Fahrplanmäßige Verbesserungen kamen dann erst mit dem eigentlichen Fahrplanwechsel im Dezember, wo vor allem an den späten Tagesrandlagen und an Wochenenden das Angebot teils deutlich verbessert wurde. Im Allgäu dagegen, ohnehin nicht gerade auf

der Sonnenseite des ÖPNV stehend, führte die Brechung bestehender Linien teils zum Verlust von Reiseketten, weil keine entsprechenden Anschlussbeziehungen hergestellt wurden.

Regiobuslinien

Ergänzt wurde das Schienennetz durch vom Land geförderte Regiobuslinien. Diese sollen in der Fahrplanqualität des Eisenbahnverkehrs (durchgängiger Taktfahrplan den ganzen Tag über, auch am Wochenende) Lücken im Schienennetz schließen. Die ersten Erfahrungen waren positiv, wie sich bei einer Informationsveranstaltung des Verkehrsministeriums im Dezember zeigte. Allerdings ist das relativ zu sehen: An die im Bahnverkehr, auch auf eher weniger nachfragestarken Strecken, üblichen Fahrgastzahlen kommen die Regiobusse nicht ansatzweise heran. Das soll den Erfolg der Linien aber nicht schmälern: Erstens muss den neuen Angeboten noch einige Zeit gegeben werden, sich zu etablieren und ins Bewusstsein der potentiellen Fahrgäste zu gelangen; Zweitens ist noch unglücklich, dass in der Fahrplanauskunft der Bahn für die Busse meist keine Fahrpreise angegeben werden und somit auch der Fahrkartenerwerb nicht so einfach wie für die „Bahn“ möglich ist. Der Landestarif, mit dem sich dieses Problem hoffentlich lösen lassen wird, ist 2016 nicht sichtbar vorangekommen.

ÖPNV-Finanzierung

Im letzten Jahr ist die aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen notwendige Reform der Finanzierung des ÖPNV (gemeint ist alles „unterhalb“ des Eisenbahnbetriebs, also Busse, Straßen- und Stadtbahnen), zunächst am Widerstand der Beteiligten gescheitert; mittlerweile ist es gelungen, das Gesetzgebungsverfahren auf den Weg zu bringen. Offensichtlich hat die entspanntere Finanzlage des Landes die Lösungsfindung vereinfacht.

In struktureller Hinsicht sollen Aufgabenträgerschaft und Finanzierungsverantwortung bei den Aufgabenträgern zusammengeführt werden. Für die Nutzer, also die Fahrgäste, hoffentlich von spürbarem Nutzen wird die steigende finanzielle Ausstattung der ÖV-Finanzierung durch das Land sein. Zunächst werden die bisherigen Mittel von etwa 200 Millionen Euro nach bisherigem Schlüssel verteilt. Der Betrag erhöht sich von 2021 bis 2023 in drei Schritten auf 250 Millionen Euro und soll nach einem neu entwickelten bzw. wohl noch zu entwickelnden Schlüssel verteilt werden. Dieser soll „raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter“ berücksichtigen. Konkreter wird das Gesetz nicht, sondern verweist auf eine noch zu schaffende Verordnung, die vom Verkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, dem Wirtschaftsministerium und dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu erlassen sein wird.

STEFAN BUHL

Bericht aus dem Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten SPNV für das Jahr 2016

Im Frühjahr begann die dritte Amtsperiode des SPNV-Fahrgastbeirats. Der Beirat besteht zur Hälfte aus interessierten Fahrgästen und zur anderen Hälfte aus Vertretern von Verbänden. 13 seiner 26 Mitglieder wurden neu entsandt. Im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wurden Ende April 2016 die alten Beiräte verabschiedet und die neuen willkommen geheißen. PRO BAHN ist weiterhin durch Sabine Lacher vertreten, Vorsitzender ist weiterhin Matthias Lieb. Die konstituierende Sitzung des neuen Beirats fand im Juni 2016 statt.

Die Arbeitsgebiete der letzten Jahre bleiben weiter aktuell und werden weitergeführt. Der Beirat beschäftigt sich mit Ausschreibungen im SPNV, Landestarif, Pünktlichkeit, Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit und Sauberkeit von Bahnhöfen und der Anschlusssicherheit.

Die Arbeit in den Arbeitsgruppen lief erst langsam an, da durch den Wechsel eines Teils der Mitglieder erst eine Einarbeitungsphase notwendig ist, bevor konkrete Schritte erfolgen können.

Sabine Lacher beteiligte sich auch in diesem Jahr an den Arbeitsgruppen Ausschreibungen und Bahnhöfe. Die Anforderungen der Fahrgäste an Bahnhöfe wurden diskutiert und um weitere Aspekte ergänzt. Im kommenden Jahr sind in der neuen Zusammensetzung Termine mit Verantwortli-

chen geplant, wobei verstärkt das Thema Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen in den Blick genommen werden soll. Die Arbeitsgruppe Bahnhöfe widmet sich zukünftig auch dem Thema „Apps“. Die Stationsdatenbank steht schon als App mit allen wichtigen Informationen für Fahrgäste zur Verfügung.

Gerd Hickmann vom Verkehrsministerium berichtete zum Sachstand bei den Ausschreibungen. Die Vergaben erfolgen planmäßig nach dem Vergabekalender. Netz 2 (Stuttgart–Ulm–Bodensee) geht zum Fahrplanwechsel in Betrieb, wobei der Fahrplan neu zu einem Stundentakt umstrukturiert wurde. Durch die überschlagnene Wende in Stuttgart erhofft man sich, dass Verspätungen nicht weitergetragen werden. Das Netz 5 (Donau–Ostalb) mit Neigetechnik geht zum Fahrplanwechsel in Betrieb. Die DB wird dieses Netz weiterbetreiben, wobei Angebotsabrundungen am Wochenende und am Abend erfolgen. Auch die Netze 11 (Hohenlohe–Franken–Unterrhein) und 9a (Breisgau-S-Bahn) wurden an die DB Regio AG vergeben. Im Los 1 der S-Bahn Rhein-Neckar fährt die DB ab Dezember 2016 mit redesigneten Zügen, bei denen Klapptrittstufen, bequemere Sitze, Videoüberwachung und ein verbessertes Fahrgastinformationssystem eingebaut wurden. Die Neuerungen wurden dem Fahrgastbeirat von einem DB-Vertreter vorgestellt.

In den neu vergebenen Netzen sollen mehr Zugbegleiter als bisher eingesetzt werden. Die Verkehrsunternehmen legen selber fest, in welchen Zügen Begleiter mitfahren. Der Fahrgastbeirat hat dazu eine Stellungnah-

me verfasst, in der auch mehr Videoüberwachung in den Zügen gefordert wird.

Der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg beklagt aktuell vor allem die mangelnde Pünktlichkeit und Verlässlichkeit im regionalen Bahnverkehr und fordert von der DB vertrauensbildende Maßnahmen sowie Entschädigungen nach österreichischem Muster. Das Hauptproblem sind weniger die Verspätungen als die Zugausfälle. Ursachen dafür sind zum einen technische Probleme bei gebrauchten übernommenen Fahrzeugen verschiedener Modellreihen im Rahmen der Übergangsverträge und zum anderen der hohe Krankenstand und Personalabwanderung aufgrund der fehlenden Berufsperspektive nach Ende der Übergangsverträge. Der Fahrgastbeirat fordert auch im Übergangsvertrag ein hochwertiges und gepflegtes Fahrzeugmaterial mit Klimatisierung.

Die Einführung des Landestarifs wird weiter vorbereitet. Er soll im landesweit im verbundgrenzenüberschreitenden Verkehr gelten, wobei für Fahrten innerhalb eines Verkehrsverbundes weiterhin der entsprechende Verbundtarif gilt. In der ersten Stufe umfasst der Landestarif Einzel-, Gruppen- und Tageskarten für den SPNV und die Regiobuslinien, verbunden mit einer integrierten Anschlussmobilität am Reiseziel. Sie soll im Dezember 2018 eingeführt werden. Zum landesweiten Semesterticket gibt es noch keine Einigung. Die Studierendenschaft hat sich gegen ein vollsolidarisches Modell ausgesprochen. Neu wurde eine verkehrsträgerübergreifende elektroni-

sche Verkehrsauskunft EVA BW entwickelt, die auch als App zur Verfügung gestellt wird. Der Fahrgastbeirat hat bemängelt, dass bisher noch keine Anschlussicherung zwischen Zügen und Bussen existiert.

Das Land will die Regeln zur Fahrradmitnahme im SPNV harmonisieren und hat dies auch mit den Verbänden und den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Auch bei den ICs Stuttgart–Singen bleibt die Mitnahme weiterhin möglich, allerdings kosten- und reservierungspflichtig nach IC-Regeln. Der Fahrgastbeirat hat auf das Problem des Fahrradtransports im Schienenersatzverkehr hingewiesen und eine Mitnahmemöglichkeit auch in den Bussen gefordert.

Nach langen Verhandlungen wurde die ÖPNV-Finanzreform mit einem Ge-

setzentwurf auf den Weg gebracht. Das Land stellt jährlich rund 200 Millionen Euro zur Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr zur Verfügung, die insbesondere in ländlichen Regionen eine zentrale Finanzierungssäule für das gesamte ÖPNV-Angebot sind. Kernpunkt ist die Stärkung der kommunalen Aufgabenträger, verbunden mit einer Kontrolle der Mittelverwendung durch das Land. Dabei sind auch eine Erhöhung der Mittel um 50 Millionen Euro ab 2021 und ein weiterentwickelter Verteilungsschlüssel vorgesehen.

Die Schlichtungsaktivitäten der Ombudsstelle Nahverkehr Baden-Württemberg werden jetzt zur söp Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. in Berlin verlagert.

SABINE LACHER, 06.01.2017

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Auch das Jahr 2016 war in erster Linie von der Mitarbeit in den Gremien zur Verbesserung des ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des VVS geprägt. Nachfolgend einige Themen aus der Arbeit des VVS-Fahrgastbeirats:

Stuttgarter Stadtbahn

Die erste Sitzung im Jahr fand im April bei der SSB statt, bei der der gesamte SSB-Vorstand vertreten war. Zunächst stellten sich die beiden neuen Vorstandsmitglieder Frau Haaks (Finanzen) und Frau Dr. Groner-Weber (Personal) dem Fahrgastbeirat vor. Anschließend hatten wir die Gelegenheit, aktuelle Probleme und Anregungen verschiedener Fahrgastgruppen zu diskutieren. Ein Schwerpunkt war dabei die sich abzeichnende Überlastung des Stammnetzes der SSB, was sich durch die Sperrungen auf der Tallängslinie im Zuge des Bauprojekts Stuttgart 21 noch verschärft hat. Mit dem „Netz 2016“ wurde für viele Fahrgäste der Weg in die Innenstadt weiter und unbequemer und auch die Haltestelle am Hauptbahnhof ist in der Hauptverkehrszeit oft völlig überlastet.

Mit der nächsten Bauphase ab voraussichtlich Herbst 2017 und der dann notwendigen, völligen Abkopplung des Hauptbahnhofs von der Tallängslinie ergeben sich dann noch größere Herausforderungen für einen halbwegs attraktiven Betrieb. Bereits jetzt zeigen sich im Handel in der Innenstadt deutliche Umsatzrückgänge, die z. T. auf die schlechtere Erreichbarkeit zurückgeführt werden können. Unser Regionalverband hat auf diese Probleme bereits vor sieben Jahren in einem Pressegespräch hingewiesen, aber leider wurden unsere Einwände damals nicht ernst genommen und als Panikmache diffamiert.

Gleichzeitig zeichnet sich ab, dass wegen der nach wie vor viel zu hohen Schadstoffwerte im Stuttgarter Talkessel Verkehrsbeschränkungen notfalls gerichtlich durchgesetzt werden, was den Druck auf die SSB verstärkt, ihre Kapazitäten zu erhöhen.

Feinstaubalarm in Stuttgart

Der VVS hat im Jahr 2016 ein Feinstaubticket zum halben Preis eingeführt, um Autofahrern an Feinstaubalarm Tagen einen Umstieg zu erleichtern. Aber auch dazu müssen entsprechende Kapazitäten vorhanden sein, sonst bleibt ein negativer erster Ein-

druck. Zeitkarteninhaber werden bei diesen Aktionen vergleichsweise benachteiligt, hier wächst der Druck auf eine vergleichbare Ausgleichsleistung. Aufgrund der relativ schlechten S-Bahn Pünktlichkeit erscheint uns hier eine Erstattung von 10% - vor allem für Umsteiger mit Anschlussverlusten - für angemessen. Mit detaillierten Informationen zur Anschlussqualität wäre auch eine differenziertere Erstattungsleistung möglich.

Aktionsplan „Nachhaltig mobil“

Auch in die Richtung „mehr Kapazitäten“ geht der Aktionsplan „Nachhaltig mobil“ von Oberbürgermeister Fritz Kuhn, der eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs um 20% vorsieht, was zu weiteren Kapazitätsengpässen auf manchen Linien führen wird. Die SSB versucht, dieser Situation mit einem weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes zu begegnen, wie der Verlängerung der U12 ins Neckartal, die im August 2017 eröffnet wird, sowie mit neuen Tangentiallinien, wie der U19 zwischen Neugereut und Neckarpark. Mit der Beschaffung von 20 neuen Stadtbahnen könnte u. a. die zeitweise völlig überfüllte Linie 1 entlastet werden, aber dafür müssen noch an einigen Stellen die Hochbahnsteige verlängert werden und eine Finanzierungsmöglichkeit gefunden werden. Man hofft dabei auf eine Fahrzeugförderung durch das Land, die zwar im Koalitionsvertrag beschlossen wurde, jedoch noch nicht verabschiedet ist.

Verschiedenes

Weitere Themen waren mögliche Angebotsverbesserungen, v. a. ein durchgehender 15-Minuten-Takt auf den Innenstadtbushlinien am Abend, was von der SSB als nicht so dringend angesehen wurde. Leider wurden diese im gerade verabschiedeten Nahverkehrsplan nicht festgelegt, so dass hier nur das hartnäckige Bohren dicker Bretter weiterhilft.

Auch im Hinblick auf unsere Kritik an häufig unzuverlässigen bzw. deaktivierten dynamischen Fahrgastinformationssystemen und an häufig unwirksamen Ampelbevorrechtigungen gab es keine Aussicht auf Besserung. Ein Ausbau von Busspuren und Aufhebung von Parkflächen zur Anhebung der teilweise sehr unbefriedigenden Betriebsqualität ist ebenfalls nur in sehr kleinen Schritten möglich, weil die Stadtverwaltung immer noch sehr stark den Autoverkehr priorisiert. Weitere Verbesserungsvorschläge gab es v. a. zur Fahrzeugausstattung, dem Mobilfunkempfang in Tunnels sowie zur Einführung von elektrisch betriebenen Bussen.

Tarif

Im Juli fand eine weitere Sitzung zu Themen statt, die den VVS direkt betreffen, wie die Weiterentwicklung des Tarifs, die Fahrgastinformation oder die Einführung eines Anschlusssicherungssystems. Aus unserer Sicht besteht v. a. Verbesserungsbedarf beim 9-Uhr-Umweltticket, das gegenüber normalen Zeitkarten zu ge-

ring rabattiert ist, um eine wirksame Auslastungssteuerung zu erzielen.

Dass es auch anders geht, zeigt der Nürnberger Verkehrsverbund VGN. Dort wird beim 9-Uhr-Ticket im Innenraum fast 40 % Rabatt auf die normale Monatskarte gewährt, während beim VVS nur 20 % angeboten werden. Dazu hat unser Regionalverband mit dem BUND eine gemeinsame Pressemitteilung verfasst. Auch ein attraktives Angebot für Teilzeitkräfte, die teilweise zu unterschiedlichen Arbeitsstellen fahren, fehlt bisher. Wir schlagen dafür eine Zehnfahrtenkarte mit höherem Rabatt bzw. eine stufenweise Rabattierung bei zunehmendem Absatz von Einzeltickets vor. Mit der Einführung der Polygokarte bzw. dem Handyticket sind dafür auch die technischen Voraussetzungen vorhanden.

Auch die diesjährige Preiserhöhung war Thema der Pressemitteilung, denn durch die Einführung von „Netz 2016“ bei der SSB, das durch die Baumaßnahmen zu Stuttgart 21 notwendig wurde, werden den Fahrgästen lange Umwege in überfüllten Stadtbahnen und häufiges Umsteigen abverlangt. Busse sind auch keine Alternative, denn sie bleiben mangels Busspuren im Stau stecken. „Hier bleibt der gewohnte und teuer bezahlte Komfort auf der Strecke – und nun soll dafür noch mehr bezahlt werden?“, fragt sich Sabine Lacher vom Fahrgastverband PRO BAHN. „Eine Senkung der Preise – beispielsweise durch die Zusammenlegung der Zonen 10 und 20 – wäre eine kundenfreundliche Reaktion auf die Zumutungen, die die Fahrgäste insbesondere in der Tarifzone 10 jahrelang

aushalten müssen.“ Auch wegen der anhaltenden Probleme bei der S-Bahn sei eine Preiserhöhung unzumutbar.

Gleich zu Beginn des Jahres 2016 veranstaltete PRO BAHN RV Stuttgart mit dem Bündnis Rems-Murr gegen S21 eine Veranstaltung „neue Oasen in der Bahn-Servicewüste“, in der Locomore das neue Fernzugkonzept vorgestellt hat. Unser PRO-BAHN-Mitglied Andreas Kleber referierte über „Fahrpläne – Realität und Perspektiven?“, David Loher aus der Schweiz stellte eine Nachtzugidee vor. Andreas Kegreiß berichtete über Lücken und Probleme des DB-Tarifs und zeigte, wie man eine Nahverkehrsfahrt mit einem Fernzugzusatz (z. B. Berlin-Berlin-Spandau) zum günstigen 29-Euro-Sparpreisticket macht.

Am 19.10. hielt er dazu in Ulm einen ausführlichen Vortrag: „Fahrkartenkauf ohne Schweißausbrüche“. Die vorgestellten Tipps und Kniffs sorgten dabei unter den Zuhörern des Generationentreffs Ulm/Neu-Ulm nicht nur für Erhellung, sondern auch für Verwirrung, eben wie das DB-Tarifsystem uns immer wieder überrascht und teilweise auch mal verwirrt.

Zum Ende des vergangenen Jahres erreichte uns noch die Mitteilung, dass bei „von ... nach“-Abfragen am DB-Automaten jetzt korrekt auf die Auswahlmöglichkeit des Kurzstreckentarifs hingewiesen würde und nicht mehr nur der Preis für eine oder gar zwei Zonen angeboten wird. Damit ist unsere PRO-BAHN-Forderung aus dem letzten Jahresbericht teilweise umgesetzt, auch wenn aus technischen Gründen der SSB-Automat das Kurzstrecken-

ticket weiterhin nicht direkt über die Zieleingabe anbietet.

Nahverkehrsentwicklungsplan

Im Oktober fand dann noch ein Sondertermin zum Nahverkehrsentwicklungsplan statt. Wir haben dazu eine Stellungnahme verfasst, die im Januar 2017 eingereicht werden soll und in der wir eher weiter in der Zukunft liegende und teilweise neuartige ÖPNV Projekte vorschlagen. Dabei werden neben zusätzlichen Strecken für die Stadtbahn auch neuartige Verkehrsmittel wie autonome Kleinbusse oder Rufbusse als Anschlussverkehrsmittel für den Nahbereich sowie Seilbahnen zur Überbrückung von großen Steigungen vorgeschlagen.

Außerdem wird auch eine Verkehrswende für Stuttgart gefordert, für die als Grundvoraussetzung der Verkehrsraum zugunsten des ÖPNV auf Kosten des Individualverkehrs neu aufgeteilt werden muss. Tangentiallinien für die S-Bahn sowie ein Konzept zur Nutzung der Gäubahntrasse ergänzen die Stellungnahme. Ein großes Presseecho erhielten wir auf unseren offenen Brief an den Verband Region Stuttgart (VRS) zur Qualität der S-Bahn sowie zu einer weitgehend unbekanntenen Auswirkung des Baus von Stuttgart 21. Weil sich die geplante Inbetriebnahme des Filderabschnitts zwischen Flughafen und Rohrer Kurve um mindestens zwei Jahre verschoben hat und außerdem der Anschluss der Panoramabahn an den Kopfbahnhof bereits einige Monate vor Inbetriebnah-

me des Tiefbahnhofs gekappt werden muss, um die von Cannstatt kommenden neuen S-Bahntunnel an die neue Haltestelle Mitnachtstraße anzuschließen, entsteht im Notfallkonzept eine Lücke. Es gibt dann über Jahre keine Umfahrungsmöglichkeit für die nach Stuttgart-Vaihingen fahrenden S-Bahnen, wenn die Stammstrecke gesperrt ist. Heute wenden die S-Bahnen in diesem Fall im Kopfbahnhof und verkehren über die Panoramastrecke. Nach Fertigstellung von Stuttgart 21 sollen diese dann über den neuen Fildertunnel und den Flughafen fahren. Nachdem die FDP im Regionalparlament gefordert hatte, einen Nutzerbeirat für die S-Bahn ins Leben zu rufen, erhielt Dr. Wolfgang Staiger die Möglichkeit, die bisherige Arbeit des Fahrgastbeirats im Verkehrsausschuss des VRS vorzustellen. Die Parlamentarier konnten überzeugen werden, dass sich der bestehende Fahrgastbeirat bereits intensiv mit den S-Bahn-Problemen beschäftigt hat und mit den Verantwortlichen in engem Kontakt steht.

Kontakte zur Politik

Unser Regionalverband pflegt auch Kontakte zur Kommunalpolitik. So konnten Dr. Wolfgang Staiger und Sabine Lacher ein Gespräch mit dem Fraktionsvorsitzenden der SPD im Stuttgarter Gemeinderat, Hr. Martin Körner, führen, in dem wir auf die mangelnde Pünktlichkeit bei Bussen und Stadtbahnen aufgrund regelmäßig auftretender Staus auf den Straßen hinwiesen. Weiterhin diskutierten wir

über die Einführung attraktiverer VVS-Tarife außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie in den Stadtteilen. Daraufhin erhielt der Sprecher des Fahrgastbeirats Dr. Wolfgang Staiger eine Einladung zum „Expertenhearing zum ÖPNV“ der SPD am 7. April und konnte dort in einer Podiumsdiskussion die Anliegen der Fahrgäste vertreten. Die Bekanntheit des Fahrgastbeirats konnte damit gesteigert werden und Anregungen aus unserem Kreis wurden vom Gemeinderat aufgegriffen. Erste Erfolge zeigen sich z. B. beim geplanten Ausbau von Busspuren. Während früher von Stuttgart aus Nachtzüge nach Paris, Amsterdam, Kopenhagen, Prag, Wien und Florenz verkehrten, ist die Stadt seit einiger Zeit vollständig vom Nachtzugnetz abgehängt. Wir haben uns deshalb anlässlich des Kahlschlags bei den Nachtzügen dem Appell „Rettet die Nachtzüge“ angeschlossen und ein Vorwort zu einem Sonderheft der Zeitschrift „Lunapark 21“ des Bündnisses „Bahn für Alle“ verfasst. Dort wird mit dem „LunaLiner“-Konzept eine Alternative aufgezeigt, wie mit einem europaweiten Netz von Nachtzügen der internationale Bahnverkehr wiederbelebt werden kann.

Pünktlichkeit

In der Hauptverkehrszeit waren letztes Jahr fast 20% aller S-Bahnen um mehr als drei Minuten verspätet, was regelmäßig zu Anschlussverlusten führt. Dazu fallen wegen marderer Infrastruktur und unzuverlässi-

ger Fahrzeuge häufig S-Bahnfahrten auch ganz aus. Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht Weichen-, Signal-, Stellwerks- oder Oberleitungsstörungen den Betrieb durcheinanderbringen.

Am 24. November 2016 wurde beim SWR Stuttgart eine Stunde lang mit S-Bahn-Vertretern und -Experten im Reparaturwerk Plochingen zur Lage der S-Bahn diskutiert. Die Sendung wurde live übertragen und wir wurden gebeten, einen Vertreter zu entsenden. Unser Sprecher Andreas Kegreiß nahm am Streitgespräch teil und beklagte die vielen Verspätungen bei der S-Bahn und forderte die volle Transparenz bezüglich der Reisekette von der Bahn, um Schwachstellen besser analysieren zu können. In Zeiten von Big Data müssten individuelle Abfragen für Zeitscheiben erstellt werden können. Ziel soll es dabei sein, sich einerseits auf das System Schiene besser einstellen zu können und andererseits z. B. für uns als PRO BAHN eine kontinuierliche Verbesserung auch in Teilbereichen (Zeiten, Abschnitten) einfordern zu können.

Andreas Kegreiß sprach auch das Problem der Verspätungsübertragung bei mit Stuttgart 21 durchgebundenen (Regional-)Zügen an. Er mahnte, dass die S-Bahn-Pünktlichkeit mit Stuttgart 21 nicht besser werde, weil durchgebundene verspätete Regionalzüge in einem höheren Mischverkehrsanteil Verspätungen übertragen. Bei den geplanten Stuttgart-21-Abschnitten mit Zwangspunkten und Engpässen (z. B. Gäubahn über den Flughafen im zusätzlichen Mischbe-

trieb Rohr–Flughafen) werde das S-Bahn System trotz drittem Gleis am Flughafen nicht stabilisiert.

Selbst Befürworter von S21 geben zu, dass eine Verbesserung in der Stuttgart-21-Projektbeschreibung ja auch nicht vorgegeben sei. Das hält den VRS (Verband Region Stuttgart) aber nicht davon ab, weiterhin von einer Stabilisierung der S-Bahn mit Stuttgart 21 zu sprechen, so leider auch in der genannten Radiosendung.

Die um eine Minute vorgezogene Abfahrt der S1 ab Herrenberg hat im vergangenen Jahr zu noch mehr Umsteige-problemen beim Übergang von der Ammertalbahn zur S-Bahn geführt. Nach mehreren Mails ans RAN-Team, den Verkehrsverbund naldo und den Landkreis Tübingen konnte wenigstens erreicht, dass die Mobilitätsgarantie des VVS und vom naldo auch verbundübergreifend wirkt.

Folgendes Schreiben erreichte uns vom Verkehrsverbund naldo dazu: *„Hat ein Fahrgast einen naldo- und einen VVS-Fahrschein (z. B. für die Fahrt von Tübingen nach Böblingen mit Umstieg in Herrenberg) so muss je nach Ort (geographische Lage) der Verspätung/Fahrtausfälle entweder die naldo-Mobilitätsgarantie (bei Verspätung/Fahrtausfall im naldo: Strecke Tübingen–Herrenberg) oder die VVS-Mobilitätsgarantie (bei Verspätung/Fahrtausfall im VVS: Streckenabschnitt Herrenberg–Böblingen) greifen. Es spielt keine Rolle, ob das Taxi dann in dem anderen Verbund weiterfährt, ausschlaggebend ist der Ort, an dem die Verspätung/Fahrtausfall gewesen ist. Der*

VVS sieht das genauso. Maßgeblich ist der Verursacher/Ort der Verspätungsursache.“

Wir fordern, dass diese Information auch entsprechend veröffentlicht und der Fahrgast aktiv informiert wird.

Fahrplankonferenz

Für PRO BAHN wurden folgende Anliegen in die regionale Fahrplankonferenz eingebracht:

- ausreichende Kapazität der Züge auf der Strecke nach Ulm und Lindau
- Gestaltung des Übergangsvertrages bei DB Regio Württemberg, insb. Wagenkomfort Stuttgart–Neckarsulm (Kritik an alten DR-Wagen)
- IC-Verbindungen mit dem Konzept ICneu von Stuttgart via Backnang nach Nürnberg (kommt nicht wegen mehr schnellen RE-Zügen) sowie Tübingen–Stuttgart–Heilbronn–Bamberg (erst nach 2025)
- Ersatzkonzept Gäubahn wegen fehlender Zulassung der IC2-Züge für die Schweiz (das PB-Konzept der 2stündig durchgebundenen ICs Stuttgart–Zürich wurde übernommen)

Stammtisch

Der Regionalverband Region Stuttgart trifft sich in der Regel am ersten Donnerstag des Monats ab 19 Uhr zu sei-

nem Stammtisch in einem Lokal in der Stuttgarter Innenstadt. Interessenten nimmt Herr Dr. Wolfgang Staiger gerne in seinen Verteiler auf. Hierzu bitte eine kurze Mail an ihn senden: lacherstaiger@t-online.de

Christian Petersohn

Regionalverband Rhein-Neckar

Fernverkehr

Die Arbeit des PRO-BAHN-Regionalverbands Rhein-Neckar war 2016 erneut geprägt von der Diskussion um die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar. Nachdem das Projekt mit vordringlichem Bedarf in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen wurde, begann am 30. September 2016 das Bürgerbeteiligungsverfahren mit einer Auftaktveranstaltung im Audimax der Technischen Universität in Darmstadt, an der rund 500 Menschen teilnahmen, darunter auch Aktive von PRO BAHN Rhein-Neckar und dem hessischen Nachbarverband PRO BAHN Starkenburg e. V., die sich in einem gemeinsamen Arbeitskreis bereits seit vielen Jahren mit den unterschiedlichen Aus- und Neubaufacetten der Strecke befassen.

Nach der Sitzung wurde festgelegt, wie das Bürgerbeteiligungsverfahren umgesetzt werden soll und welche Gruppen in seinen Gremien vertreten sein sollen. Dazu zählen neben Kommunen, Landkreisen, Behör-

den und Ministerien unter anderem Bürgerinitiativen, Umwelt- und Fahrgastverbände oder Kammern. Da die Neubaustrecke sowohl durch Hessen als auch durch Baden-Württemberg verlaufen soll, wurden jeweils ein Vertreter von gleichen Verbänden aus beiden Bundesländern benannt. PRO BAHN Baden-Württemberg wird durch Andreas Schöber (Regionalvorsitzender PRO BAHN Rhein-Neckar) vertreten.

In den ersten Sitzungen wurden außerdem fünf Arbeitsgruppen zu folgenden Themen gebildet:

AG 1: Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim

AG 2: Verkehrskonzeption

AG 3: Lärmentwicklung Bestandsstrecken

AG 4: Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung

AG 5: Pfungstadt-Lorsch

Die Diskussion über die Neubaustrecke (NBS) wurde im Gebiet des Regionalverbandes Rhein-Neckar vor allem in Mannheim heftig geführt. Schon seit fast 20 Jahren macht sich die Politik der Kommune für eine Führung der Strecke über das Stadtgebiet stark. Der Grund: Der frühere DB-Vorstand Hartmut Mehdorn machte sich nach dem Jahr 2000 für eine Umfahrung der Stadt und damit des schnellen Fernverkehrs an Mannheim vorbei über einen sogenannten „By-pass“ stark.

Die Führung der NBS durch das Stadtgebiet bedeutet aber möglicherweise auch, dass in Zukunft zusätzliche Güterzüge, für die die Strecke ebenfalls gebaut werden soll, durch

Mannheim rollen werden. Dies hat bereits zahlreiche Bahnlärmgegner auf den Plan gerufen. PRO BAHN Rhein-Neckar hat zur Streckenführung, aber auch, wie Güterzüge in Zukunft leiser gemacht können, bereit zahlreiche Vorschläge ausgearbeitet.

Meterspur

In der Rhein-Neckar-Region gibt es eines der größten Meterspur-Netze für Straßenbahnen/Stadtbahnen in Deutschland, das im Norden bis Weinheim (Bergstraße), im Osten bis Heidelberg, im Süden bis Leimen und im Westen bis Bad Dürkheim reicht und auch die Stadtverkehre in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg umfasst. Hier gab es in 2016 gute, aber auch schlechte Nachrichten. Die schlechte Nachricht zuerst: Nach jahrelangen Planungen musste der Bau der neuen Straßenbahnlinie in den Uni-Campus „Im Neuenheimer Feld“ in Heidelberg gestoppt werden. Grund dafür war ein Urteil des Verwaltungsgerichtes Baden-Württemberg in Mannheim, dass den Bau der Strecke in der bereits planfestgestellten Form untersagte. Mit der Tram-Strecke, die einen wichtigen Bereich der Uni-Stadt erschlossen hätte, hätten 10 000 Studierende, Uni-Mitarbeiter und Beschäftigte, Patienten und Besucher der Uni-Kliniken erstmals einen Schienenanschluss erhalten. Geklagt hatten unter anderem die Universität, das Deutsche Krebsforschungszentrum und ein Max-Planck-Institut. Sie beriefen sich auf einen 50 Jahre alten Bebauungsplan

für den Campus, der – so die Meinung der Kläger und schließlich auch der Richter – eine Erschließung des Geländes mit einer Tram ausschließt. Nun muss von der Stadt Heidelberg erst einmal ein neuer Generalverkehrsplan für das Areal erstellt werden, bevor es in eine neue Planfeststellung gehen kann. Erwartete Dauer der Verzögerung: zehn Jahre.

Schlechte Nachrichten gibt es auch aus Ludwigshafen. Dort verzögert sich die Reparatur der maroden Gleisanlagen und der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen für die Straßenbahn-Linie 10 im Norden der Stadt weiter. Eine Stilllegung der Linie droht. Die Chemie-Stadt in Rheinland-Pfalz hat in den vergangenen Jahren bereits zwei Straßenbahnstrecken aufgelassen, darunter einen rund zwei Kilometer langen unterirdischen Abschnitt.



Noch immer wird die Strecke der Straßenbahn-Linie 10 in Ludwigshafen nicht repariert, die Haltestellen – wie hier am Städtischen Klinikum – nicht behindertengerecht ausgebaut. (Foto wb)

In Mannheim dagegen stehen die Zeichen weiter auf Ausbau. Nach rund

drei Jahren Bauzeit wurde Mitte des Jahres 2016 die neue Stadtbahn Nord in Mannheim eröffnet. Die rund sechs Kilometer lange Strecke schließt die letzte große Lücke im Straßenbahn-Netz der Stadt. Allerdings gibt es bis heute zahlreiche Pannen und Probleme auf der Strecke, die über die üblichen „Kinderkrankheiten“ hinaus gehen. Ohnehin hat die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (rnv), die den Betrieb auf dem Schienennetz durchführt, derzeit einen großen Mangel an Fahrzeugen und Mitarbeitern. Dadurch gibt es Probleme auf allen Mannheimer Stadtbahnlinien.



Mannheimer Stadtbahn an der Endhaltestelle Käfertaler Wald der neuen Stadtbahn Nord. (Foto: wb)

S-Bahn Rhein-Neckar

Erneut verzögern wird sich die Inbetriebnahme der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar. Ursprünglich war sie für 2017 vorgesehen, dann auf 2019 verschoben. Jetzt wird als neuer Termin frühestens 2020 genannt. Die 2. Stufe der 2003 eröffneten S-Bahn sieht unter anderem eine Verlängerung der

Strecken nach Mainz, Darmstadt, Bilibis und Karlsruhe (über Schwetzingen) vor. Begründet wird die Verschiebung mit Schwierigkeiten im Ausschreibungsverfahren.

PRO BAHN intern

Fortgesetzt wurde die intensive Zusammenarbeit zwischen PRO BAHN Rhein-Neckar und dem Umweltforum Mannheim e. V., einem Zusammenschluss von 17 Verkehrs- und Umweltverbänden der Stadt. Einer davon ist PRO BAHN. Alle zwei Monate kommen die Aktiven des Regionalverbandes in den Räumen des Umweltforums in Mannheim zu seinem Monats-treffen zusammen, in den Zwischenmonaten trifft sich der Regionalverband in einem Heidelberger Restaurant. Neben diesen elf Monats-treffen (im August fällt die Veranstaltung wegen der Sommerferien aus) gab es, initiiert vom Mannheimer Umweltforum, auch noch zahlreiche andere Treffen mit verkehrspolitischem Inhalt, zu denen PRO-BAHN-Mitglieder eingeladen waren.

Zusätzlich gab es 2016 auch zwei Treffen mit Verantwortlichen der Rhein-Neckar Verkehr GmbH in Mannheim, an denen auch Vertreter von PRO BAHN teilnahmen, und bei denen die laufenden Probleme und zukünftigen Bauvorhaben im Meterspurnetz und im Busbetrieb besprochen wurden. Im Frühjahr veranstalteten PRO BAHN Rhein-Neckar und das Umweltforum eine Exkursion in Mannheim entlang bestehender Bahnstrecken, um die

Führung von zusätzlichen Gleisen für die Neubaustrecke zu prüfen und Vorschläge für die Verlegung von Haltepunkten zu machen.

Last but not least: Der Regionalverband Rhein-Neckar ist maßgeblich an der zusammen mit den hessischen Regionalverbänden von PRO BAHN herausgegebenen Mitgliederzeitschrift „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ (FGZ) beteiligt. Diese Publikation erscheint 2017 seit 20 Jahren, seit 18 Jahren ist Rhein-Neckar mit dabei. Aus Anlass des Jubiläums wird die FGZ jetzt „relaunched“, die umfangreichen Arbeiten dafür begannen bereits 2016.

Wolfgang Brauer

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Die Aktiven im Raum Freiburg trafen sich auch 2016 regelmäßig einmal im Monat, um sich über die jeweils aktuellen Entwicklungen im regionalen Schienen- und Busverkehr auszutauschen. An den regionalen Fahrplankonferenzen wurde ebenso teilgenommen, wie auch an anderen Veranstaltungen zu Verkehrsthemen. Zu erwähnen sind noch die Initiativen „Trans-Rhin-Rail“ (TRR) (<https://www.Freiburg-Colmar-Bahn.eu>) und „Bahnhof ohne Barrieren“ (BoB) (<http://bob-freiburg.de/>), die wir unterstützen.

Was hat sich im öffentlichen Verkehr in der Region getan?

Die ersten lange ersehnten Fahrplanverbesserungen bei der DB gab es mit dem Beginn der „Übergangsverträge“ am 1. Oktober, weitere dann zum offiziellen Fahrplanwechsel im Dezember. Zu erwähnen sind neben neuen Spätverbindungen geänderte Fahrzeiten am Morgen, die neue Anschlüsse an den IC 2261 „Baden-Kurier“ bewirken, welche von PRO BAHN initiiert wurden.

Die Umstellung der Züge auf andere Wagen und Lokomotiven hat bei DB Regio Südbaden relativ problemlos geklappt, ganz anders als in anderen Regionen. Die Züge der Schwarzwaldbahn fahren jetzt regelmäßig mit vier Wagen.

Beim Ausbau der Breisgau-S-Bahn zeichnen sich dagegen weitere Verzögerungen ab. Insbesondere die Elektrifizierung der Strecken nach Breisach und Elzach wird wohl nicht in dem bisher vorgesehenen Zeitplan erfolgen. Fertig gestellt wurden dagegen bereits die neuen Bahnsteige an der Dreiseenbahn und in Neuenburg. Bei der Dreiseenbahn sorgten dabei die für die heutigen Züge unzureichenden Bahnsteiglängen für Unmut.

Im Herbst wurden dann auch die ersten Ausschreibungsergebnisse verkündet. Die West-Ost-Achse durch das Höllental wird auch zukünftig von der DB gefahren werden. Ob die von der Region geforderten und vom Land bestellten Triebzüge aber auch die benötigten Kapazitäten bieten werden, muss noch bezweifelt werden.

Es bleibt also auch in Zukunft viel zu tun und wachsam zu bleiben bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region. Die Termine für die nächsten Mitgliedertreffen finden Sie immer unter http://www.pro-bahn-bw.de/rv_suedl_oberrheinindex_termin.html.

Joachim Barth

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Wie in den vergangenen Jahren hat sich der hiesige Regionalverband an jedem zweiten Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr im Umweltzentrum in der Karlsruher Kronenstraße getroffen. Hier ein Dank an Jörg Maurer, der für uns die lokale Presse aus Baden und der Südpfalz zusammenfasst. Auch die Teilnahme an der zweimal im Jahr stattfindenden Fahrplankonferenz und das Mitwirken an der dreimal jährlich erscheinenden Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ sind ein fester Bestandteil der Arbeit des Regionalverbandes.

Auch in diesem Jahr waren wieder Gäste zu einzelnen Treffen eingeladen. Michael Heilmann vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd hat über die derzeitige Situation in seinem Zuständigkeitsbereich berichtet. Alle Beteiligten konnten im Anschluss an seinen Vortrag Fragen stellen und mit ihm ins Gespräch kommen. Im Frühjahr hat der Regionalverband in Kooperation mit dem VCD die Geschäftsführer Dr.

Alexander Pischon und Ascan Egerer vom KVV (Karlsruher Verkehrsverband), der AVG und den VBK eingeladen. Auch hier entstand nach dem Vortrag ein reger Austausch aller Beteiligten.

Das im vergangenen Jahr fertiggestellte Weißbuch zum grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Baden, der Südpfalz und dem Nordelsass („Neue Wege über Rhein und Lauter“) wurde großflächig an Aufgabenträger aus Politik und Wirtschaft verteilt. Pressekonferenzen gab es unter anderem bei der Übergabe an die IHK und den KVV. Hier besonderen Dank an Gerhard Stolz für sein großes Engagement. In der lokalen Presse sowie in der Zeitschrift der IHK, dem KVV-Magazin und dem Weichenbengel wurde über das Weißbuch mit seinen Bausteinen zum grenzüberschreitenden Verkehr ausführlich berichtet und damit der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Eine große grenzüberschreitende Pressekonferenz unter Anwesenheit diverser Politiker fand in Lauterbourg in der Geschäftsstelle des Eurodistricts PAMINA statt. Hier war auch Thomas Müller, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Vogtland eingeladen. Dort verbindet das gemeinsame Nahverkehrssystem EgroNet die vier Regionen Bayern, Thüringen, Sachsen sowie das im Land Tschechien gelegene Böhmen und bietet mit nur einem Ticket einen gelungenen grenzüberschreitenden Nahverkehr an. Im Dezember veranstaltet Trans PAMINA einen grenzüberschreitenden Ausflug zum Marché de Noel nach Strasbourg. Mit dieser Veranstaltung freut sich

Trans PAMINA über die neue Ticketkooperation zwischen dem KVV und der SNCF. Ab Mai 2017 soll es zudem an Sonntagen durchgängige Zugverbindungen zwischen Wörth (Rhein) Bahnhof und Strasbourg über Lauterbourg geben. Zum Einsatz kommen französische TER-Triebfahrzeuge („Blauwal“).

Besonders gefreut hat uns, dass der diesjährige Landesverbandstag von PRO BAHN Baden-Württemberg im Karlsruher K-Punkt stattgefunden hat. Nach einem Vortrag zur Kombilösung bestand die Möglichkeit, sich im Untergrund über die Baufortschritte zu informieren. Bei den anschließenden Vorstandswahlen hat sich Ullrich Müller bereit erklärt, den Regionalverband auch auf Landesebene zu vertreten. Herzlichen Dank hierfür.

Mit zwei Aktionen ist der Regionalverband in diesem Jahr an die Öffentlichkeit getreten. An der Talstation der Standseilbahn „Turmbergbahn“, die Durlach mit dem Hausberg verbindet, wurde über mögliche Renovierungs- und Ausbaumaßnahmen berichtet. Eine Revision steht in den kommenden Jahren an. Hier waren Vertreter der lokalen Presse und der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, die Betreiber der Turmbergbahn sind, anwesend. Der Regionalverband setzt sich für eine Verlängerung der Turmbergbahn von der Talstation bis zur Endhaltestelle der Straßenbahn 1 „Durlach Turmberg“ ein. Eine Freihaltetrasse für diese Maßnahme existiert bereits. Hier besonderen Dank an Gerhard Stolz und Ullrich Müller für die gelungene Veranstaltung. Die zweite Aktion ist die Umgestaltung der Halte-

stelle Untermühlstraße an der Durlacher Allee. Hier entsteht die neue Verwaltungszentrale der Drogeriemarktkette „dm“. Zu dieser Veranstaltung war ebenfalls die lokale Presse geladen. PRO BAHN setzt sich hier gegen einen „Vollknoten“ des Straßenverkehrs ein, da es durch eine weitere Kreuzung des Individualverkehrs mit der Straßen- und S-Bahn zu Verzögerungen im Betriebsablauf des ÖPNV kommen kann. Desweiteren wünscht sich der Regionalverband den Einbau von Aufzügen an dieser Haltestelle, da die bisher geplanten Fußgängerrampen einen sehr großen Umweg für viele Nutzer bedeuten würden. Besonderen Dank an Ullrich Müller, der sich dieses Themas besonders annimmt und die Pressekonferenz geleitet hat.

Weiterer Dauerbrenner sind die S-Bahnlinien S51/S52 (Wörth (Rhein)–Germersheim). Für eine Verbesserung der jetzigen Situation und zur Entlastung der Straßenrheinbrücke bei Maxau hat Herbert Jäger mit seinem neu gegründeten Verkehrsforum Südpfalz nach Lösungsmöglichkeiten gesucht. Eine Verlängerung der Rhein-Neckar-S-Bahn von Germersheim über Wörth (Rhein) Bahnhof nach Karlsruhe Hbf mit dortigem Fernverkehrsanschluss wäre wünschenswert. Diese neue Verbindung würde nur die Eilzughaltepunkte bedienen, wohingegen die S-Bahnen der AVG alle Haltpunkte bedienen würden. Ein 20-Minuten-Takt könnte als weiterer Schritt auf dieser Strecke realisiert werden. Vielen Dank an Herbert Jäger für seinen unermüdlichen Einsatz für die Verbesserung auf dieser Bahnstrecke.

Neben vielen Pressemitteilungen und weiteren kleineren Aktionen wie zum Beispiel dem schlechten Zustand des Haltepunktes Haueneberstein (sehr verschmutzt) an der Strecke Karlsruhe–Baden-Baden (hier hat Johannes Hertel mit dem dortigen Bürgermeister ein Konzept zur Verschönerung entwickelt), ist das Thema Kombilösung (Untertunnelung der Kaiserstraße in Karlsruhe) ein herausragendes Thema. Der Regionalverband setzt sich weiterhin für zwei oberirdisch geführte Straßenbahnlinien ein, um einen umsteigefreien Anschluss des Marktplatzes und der Fußgängerzone von der Ruppurrer Straße und der Karlstraße zu gewährleisten. Hierzu wurde schon Kontakt mit den betroffenen Bürgervereinen aufgenommen und bereits von uns ein Infotreffen durchgeführt und andere Veranstaltungen besucht.

Zu allen relevanten Themen hat der Regionalverband inzwischen Infomaterial in Form von Flyern hergestellt. Außerdem gibt es viele weitere Informationen über unsere Projekte auf unserer Homepage www.probahn.umverka.de.

Auch im nächsten Jahr wird dem Regionalverband die Arbeit nicht ausfallen. Ein dringliches Thema wird der Fahrgastrückgang aus dem Umland nach Karlsruhe sein. Hier sind wir derzeit bei der Analyse. Vielen Dank an dieser Stelle an Dr. Willy Pastorini, der die Daten der Bürgerbefragung für uns zusammengestellt und präsentiert hat. Ein Gespräch mit Vertretern des Gemeinderates zu diesem Thema wird es im Februar des kommenden Jahres

geben. Ein Austausch mit Dr. Alexander Pischon und Ascan Egerer findet im Januar statt. Wir freuen uns schon auf die Herausforderungen und wünschen alles Gute für das neue Jahr 2017.

Holger Heidt

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Künftig stündlich vom Bodensee bis Stuttgart

Die größte Neuerung des Jahres 2016 in den Regionen Donau-Iller und Bodensee-Oberschwaben – und ein deutlicher Fortschritt – betrifft die Südbahn. Statt der bisher zweistündlichen Durchbindung der IRE Lindau–Friedrichshafen–Ulm bis Stuttgart erfolgt diese künftig stündlich. Dabei wird die abendliche Verkehrszeit um eine Stunde verlängert.

Mit dem neuen Fahrplan wird auch die betagte Baureihe 218 nach und nach („je nach Lieferung“) durch die neue Baureihe 245 ersetzt.

Die Durchbindung der Südbahn-IRE bis Stuttgart stößt allerdings nicht überall auf Begeisterung. Auf der Filstalbahn entfällt dafür der bisherige RE. Ebenso bekommen die Regionalbahnen in Geislingen einen 20-minütigen Aufenthalt zur Überholung durch den Fernverkehr, was wiederum den Schülerverkehr auf der Alb durcheinanderbringt. Fahrgäste aus Aalen, die bisher im morgendlichen Berufsverkehr eine Di-

rektverbindung Aalen–Friedrichshafen hatten, müssen in Ulm jetzt auf den chronisch verspäteten IRE aus Stuttgart warten.

Hier hat sich PRO BAHN bereits an das Verkehrsministerium und die verantwortlichen Stellen bei der Bahn gewandt und auch mit einer Pressemitteilung auf das Problem hingewiesen. In einer ersten Antwort teilte die DB daraufhin mit, dass die geschilderten Vorgänge dem eigenen Anspruch nicht entsprechen, man eine Task Force gebildet hätte und zusammen mit dem Verkehrsministerium an einer Lösung arbeite. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

RB-Verkehr Ulm–Aulendorf ausgeschrieben

Nach der Ausschreibung von Netz 2 (IRE-Verkehr Ulm–Lindau) bzw. Netz 5 (IRE Ulm–Basel), ist nun auch die Ausschreibung des RB-Verkehrs Ulm–Aulendorf (Netz 16) erfolgt. Dies allerdings auf Basis des Status quo, d. h. des stündlichen Verkehrs von Ulm bis Biberach-Süd und nur vereinzelter Durchbindung bis Aulendorf. Die Forderung von PRO BAHN nach einer generellen Durchbindung bis Aulendorf wurde nicht erfüllt. Zur Erinnerung: Seit 2007 ist der Regionalbahnverkehr der Südbahn in eine von der RAB betriebene Nordhälfte Ulm–Biberach-Süd und eine von der BOB betriebene Südhälfte Aulendorf–Friedrichshafen geteilt. Dazwischen klafft eine ca. 25 km lange Lücke, an der namhafte Großbetriebe

wie Liebherr und Handtmann liegen. Die Schließung dieser Lücke liegt somit trotz Protesten auch seitens der IHK Ulm abermals in weiter Ferne und soll nun mit der Elektrifizierung der Südbahn 2021/22 kommen.

Brenzbahn

Die Interessengemeinschaft Brenzbahn peilt nach wie vor den teilweisen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke an, um zu erreichen, dass Anschlussverbindungen in Ulm und Aalen besser abgesichert werden. Im ersten Schritt haben verschiedene Anrainerkommunen zugesagt, sich an den Planungskosten zu beteiligen. Aufgrund von Berechnungen wird eine deutliche Ausweitung der Fahrgastzahlen prognostiziert, wenn der Ausbau gelingt. Verkehrsminister Hermann setzt sich aktuell zudem dafür ein, das abendliche Fahrplanangebot auf der Strecke bis Ende 2017 auszuweiten. Am Übergang zur Remstalbahn soll ab dem Jahr 2020 der neue Bahnhof Aalen-West das Angebot verbessern. Finanziert wird das Projekt von den Kommunen und dem Land.

Manfred Blumenschein, Peter Egle

Regionalverband Neckar-Alb

Seit über einem Jahr gibt es die Ausweitung des Naldo an den Bodensee durch den Regiobus von Sigmaringen nach Überlingen. Neben der üblichen Anreise an den Bodensee mit

der Gäubahn sind auch somit Ausflüge an den Bodensee ab Tübingen mit der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) und diesem Regiobus mit der naldo-Tageskarte möglich (aus Richtung Stuttgart Anreise mit Metropolticket). Leider wird für diesen Regiobus an den Bodensee weder am Bahnhof Tübingen wie auch in Stuttgart nicht geworben; es liegen keine Flyer mit Vorschlägen für Tagestouren oder Events im Überlinger Bodenseegebiet aus. Auch auf der Homepage von naldo ist dieses Angebot eher versteckt gehalten. Auch wird diese Buslinie bis jetzt nicht im aktuellen naldo-Fahrplan aufgeführt. Da 2018 die Landesgartenschau in Überlingen stattfindet, sollte dieses Angebot allmählich in den Fokus gerückt werden. Bis dahin sollten offene Punkte gekärt sein, ob die kurze Übergangszeit vom Sigmaringer Bahnhof zum Regiobus dann reicht; ist für Gäste von außerhalb die Beschilderung im Bahnhof Sigmaringen zum Bus ausreichend; ferner: wartet der Bus, wenn der Zug verspätet in Sigmaringen ankommt und wenn ja, wie lange.

Da auch in den nächsten Jahren mit etlichen Baumaßnahmen auf der Gäubahn zurechnen ist, sollte neben den üblichen Fahrplanänderungen mit Ersatzverkehren auch auf dieses Angebot als Alternative hingewiesen werden und die Fahrpläne mitausgehängt werden.

Es ist erfreulich, daß die Neigetechnik wieder im Einsatz sein darf. Für die neuen gelben Fahrzeuge war die Zeit ohne Neigetechnik nicht sehr gut. Die Verschleißgeräusche im Mo-

torblock waren erheblich. Es war praktisch eine ewig lang dauernde Zugfahrt mit abgewürgtem Motor.

Christine Schille

Regionalverband Nordschwarzwald

Residenzbahn (KBS 770)

Die zwischen dem Land und der DB ausgehandelten Übergangsverträge führten im Stuttgarter Raum zu vermehrten Zugausfällen und Verspätungen, welche sich auch hier auf unseren Raum auswirkten. Fahrplanänderungen hielten sich in Grenzen, lediglich überwiegend in Tagesrandlagen gab es einige Verschiebungen und kleine Verbesserungen.

Das bisher bereits in Pforzheim haltende nächtliche ICE-Paar, ist inzwischen dank aufgehöhter Bahnsteige zur Nutzung frei gegeben. Auffällig ist, dass es in den Printmedien nicht veröffentlicht wurde.

Der Neubau des Pforzheimer Tunnels liegt nahezu im Zeitplan, größere Probleme wurden bisher nicht bekannt. Lothar Faas organisierte am 1.

Oktober eine Baustellenbesichtigung.



Baustelle des Pforzheimer Tunnels (Foto: Dieter Zaudtke)

Mehrfache Gleis-, Weichen- und Brückenerneuerungen im Abschnitt Pforzheim–Karlsruhe führten zu Streckensperrungen. Auch hier ist die mangelhafte und fehlerbehaftete Information der DB zu kritisieren.

Hermann-Hesse-Bahn (Calw–Weil der Stadt–Renningen)

Das Landratsamt Calw treibt das Projekt engagiert und energisch vorwärts. Ungemach droht durch juristische Schritte seitens der Umweltverbände BUND und NABU. Hauptsächlich Grund sind die in den jahrzehntelang stillgelegten Tunneln hausenden Fledermäuse. Inzwischen mussten auf Grund gerichtlicher Verfügungen sogar bauvorbereitende Maßnahmen eingestellt werden. Dabei behaupten die Naturfreunde, überhaupt nicht gegen die Bahn zu sein und bieten tolle Ersatzlösungen an, so zum Beispiel einen Paralleltunnel, alternativ spurgeführte

Elektrobusse oder zumindest extreme Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Inzwischen keimt für eine spätere Aufrüstung die alte PRO-BAHN-Idee aus dem Jahre 2002 einer Fortführung der S-Bahn von Weil der Stadt nach Calw wieder auf.

Stationen

Der Bauarbeiten im Pforzheimer Hauptbahnhof zur Aufhöhung der Bahnsteige auf 55 cm gehen dem Ende zu. Leider vergaß man einen vollkommenen Schutz gegen die unter den Bahnsteigdächern sitzenden Tauben und so sah der neue Bodenbelag sehr rasch nicht mehr so neu aus. PRO BAHN Nordschwarzwald setzte sich ein und erreichte, dass inzwischen zusätzliche Drahtnetze die Tauben vergrämen.

Anfang 2017 beginnt der geplante Umbau des Mühlacker Bahnhofs. Aufzüge sind hier, wie auch in Pforzheim bereits im Vorfeld installiert worden.

Gemäß novelliertem Personenbeförderungsgesetz soll ab 01.01.2022 im öffentlichen Personenverkehr eine vollständige Barrierefreiheit erreicht sein. Das erfordert auch kleinere Stationen umzubauen. Eine paradoxe Planung ergibt sich aus den unterschiedlichen Finanzierungstöpfen in Niefern. Baden Württemberg hat sich mit der Bahn im Regionalverkehr auf 55 cm über Schienenoberkante verständigt, so erfolgt auch die Umstellung in Pforzheim und Mühlacker. Die Umstellung in Niefern erfolgt jedoch mit Bundesmitteln und der Bund strebe nun mal den auch

von der EU präferierten Wert von 76 cm. Inzwischen finden zwischen den Beteiligten Gespräche statt.

Fahrkartenautomaten

Seit Abzug des langjährig kundigen regionalen Ansprechpartners agiert DB-Regio aus der Ferne mit wechselnder personeller Besetzung. So kämpft PRO BAHN Nordschwarzwald seit nahezu 2 Jahren, bisher leider vergeblich für eine sinnvolle und auch tatsächlich nutzbare Fahrkarte zu einem beliebten Ausflugsziel. Der entsprechend sinnvolle Fahrweg wird auch in den DB-Medien genannt. Die ausgegebenen Fahrkarten zwingen jedoch zu einer zeitverzögernden Umwegfahrt. Alternativ gibt es einen Fahrschein, mit dem erhellenden Text „berechtigt zur Fahrt mit Bahn, Bus, Straßen- und U-Bahn“. Der hiermit zulässige, jedoch nicht genannte Fahrweg führt mit mehreren Umsteigevorgängen „über 7 Berge“, was der Fahrgast jedoch nicht weiß. Wie viele Fahrgäste unterwegs mit der auf der Direktroute ungültigen Fahrkarte angetroffen wurden, ist leider nicht bekannt. Hierzu noch die Anmerkung, dass dieses Desaster u. a. auch durch die baden-württembergische Verbund- und damit Tarifvielfalt verursacht ist. Trotzdem wären Lösungen wie von uns vorgeschlagen möglich, werden jedoch bisher ignoriert. Inzwischen stehen wir auch mit den beteiligten Verbänden im Gespräch.

Stadtverkehr Pforzheim

Im Vorfeld einer europaweiten Ausschreibung bewarb sich die DB Tochter Südwestbus (RVS) um einen eigenwirtschaftlichen Betrieb, dem nach erfolgter Prüfung des Regierungspräsidiums statt gegeben wurde. Damit war dem bisherigen, inzwischen privatwirtschaftlich agierenden Unternehmen „Stadtverkehr Pforzheim“ (SVP) die Geschäftsgrundlage entzogen und die Stilllegung bis Ende 2016 beschlossen.

Im ersten Halbjahr führten erhöhte Krankmeldungen, Mitarbeiterkündigungen, teils illegale Streiks und Busblockaden zu verheerenden Ausfällen. Der Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe organisierte zusammen mit dem SVP einen anfangs zwar verlässlichen, jedoch dürftigen Ersatzverkehr, der dann in mehreren Stufen in ein nahezu vollwertiges Angebot vervollständigt wurde. Ab 12. Dezember übernahm der RVS den Betrieb, überwiegend mit nagelneuen Bussen und mit einem gegenüber der vergangenen Jahre nahezu gleichwertigen Fahrplanangebot.

Nahverkehrsplan Calw

Eine Anhörung zum Entwurf des gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrsplanes wurde von uns gründlich durchgearbeitet und mit 46 allgemeinen, inhaltlichen und redaktionellen Anmerkungen versehen. Inzwischen liegt die Endfassung vor. Gut die Hälfte unserer Anregungen flossen in das Werk mit ein.

Bus & Bahn-Team

Inzwischen ist die Truppe auf 9 Aktive abgeschmolzen und wir suchen dringend nach jüngeren Nachwuchs. 2016 boten wir 18 Schulungen an Fahrkartenautomaten an, organisierten 21 Ausflugstouren (fast immer Tagestouren) mit Bus und Bahn und führten 5 Vortragsveranstaltungen (VHS) durch. Im Rahmen des Veranstaltungsprogramms „enzkreis erleben“ planen wir für 2017 bereits 12 Fahrten.

Barrierefreier Zugang ÖV

Die ab 2022 gesetzlich geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV erfordert auch entsprechende Lösungen für den Busverkehr. Im Nahverkehrsplan der Stadt Pforzheim und des Enzkreises ist eine Kombination aus Fahrzeug-Kneeling und erhöhten Bussteigen, also sogenannte Kasseler Boards vorgeschrieben. Damit wird ein nahezu höhengleicher und spaltfreier Zugang zum Bus gewährleistet. In den letzten Jahren wurden im Pforzheimer Stadtgebiet bereits mehrere Haltestellen umgerüstet. Hierbei stellte sich heraus, dass vor allem aus fahrdynamischen Gründen Haltestellen in Busbuchten ungeeignet, damit Bushalte krümmungsfrei grundsätzlich am Fahrbahnrand angeordnet sein müssen. Folgerichtig plante die Pforzheimer Verwaltung im Ortsteil Eutingen an einer langlaufenden Buslinie den systematischen Umbau aller Haltestellen. Damit verbunden, war die Aufgabe aller bisherigen Busbuchten. Die Maßnahme wurde mit fadenscheinigen Begründungen vom

Ortschaftsrat einstimmig gestoppt. Eine Aufführung der angeführten Gegenargumente würde hier zu weit führen. Immerhin haben die Gegner der Maßnahme es geschafft, den weiteren Ausbau der Haltestellen im gesamten Stadtgebiet vorerst zu stoppen. PRO BAHN-Nordschwarzwald stellte eine umfangreiche Dokumentation zusammen, die einen großen Verteiler fand und auch bei etlichen Stellen für Zustimmung sorgte.

Sonstiges

Eine von einem regionalen Busunternehmen, mit einem falschen Aufdruck versehene Fahrkarte wurde auf unserer Veranlassung korrigiert. PRO BAHN-Nordschwarzwald leistete auch 2016 einige Pressearbeit. Wir stellten Delegierte zum Bundesverbandstag und sind nach wie vor als ständiges Mitglied in der Regionalen Fahrplankonferenz aktiv. In den chaotischen Wochen der unangemeldeten Streiks im Pforzheimer Stadtverkehr gab PRO BAHN-Nordschwarzwald frustrierten Fahrgästen aktive Hilfestellung, mit praktischen Hinweisen zur alternativen innerstädtischen Nutzung von Regionalbus oder auch Zügen. Schließlich gibt es in Pforzheim 8 Zugangsstellen zum SPNV.

Dieter Zaudtke

Regionalgruppe Main-Tauber

Das Jahr 2016 brachte einige Neuerungen im äußersten Nordosten Baden-Württembergs: Der Wertheimer Stadtbusverkehr wurde umgestaltet, die Westfrankenbahn richtete einen Fahrgastbeirat ein und der Bahnbetrieb auf der Main-Tauber-Achse wurde neu vergeben.

Stadtbusverkehr Wertheim

Der Wertheimer Stadtbus verkehrt seit Mitte des Jahres im Takt, und das auf drei Linienästen, von denen zwei zweimal stündlich und einer einmal stündlich bedient werden. Die Fahrtenzahl wurde hierdurch teils erheblich ausgeweitet und das Angebot insgesamt systematisiert. Dies ist an sich ein Fortschritt, bei näherer Betrachtung schwindet die Euphorie aber auch schnell wieder, da die Verzahnung mit dem – ohnehin nicht üppigen – Bahn- und Regionalbusverkehr nicht ausgesprochen gut gelungen ist und die Chance zur Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV somit verpasst wurde. Ein E-Mail-Kontakt zum mit der Planung beauftragten Beratungsbüro offenbarte die Problematik, dass das System durch politische und verkehrliche Rahmenbedingungen überdefiniert ist: Mit den vorgegebenen Erwartungen und der vorhandenen Finanzausstattung unterliegt der Fahrplan schon so vielen Zwängen, dass eine ideale Gestaltung nicht möglich ist. Hier ist sicherlich das letzte Wort noch nicht gesprochen und es bleibt zu hoffen, dass

bei ggf. geänderter Prioritätensetzung auch bessere Anschlüsse und andere Synergien möglich werden.

Fahrgastbeirat der Westfrankenbahn

Der Fahrgastbeirat der Westfrankenbahn (WFB) hat seine Arbeit mit viel Elan aufgenommen. Für das Plenum sind vier Sitzungen pro Jahr vorgesehen, daneben gibt es Arbeitskreise zu allen wichtigen Themen (z. B. Fahrplan und Infrastruktur, Fahrzeuge, Stationen, ...), die an zusätzlichen Terminen oder elektronisch beraten. Die Früchte dieser Arbeit halten sich bisher zwar durchaus in Grenzen, was aber niemanden davon abhalten sollte, seine Anliegen vorzubringen. Matthias Beß ist für PRO BAHN im Gremium vertreten und kann Anliegen in die Sitzungen ein- bzw. anderweitig bei der Westfrankenbahn anbringen. Fahrgäste können sich auch an eine zentrale Adresse wenden, um Verbesserungsvorschläge an den WFB-Fahrgastbeirat zu richten.

Bahnbetrieb auf der Main-Tauber-Achse

Durch eine gemeinsame Ausschreibung der Länder Baden-Württemberg (federführend) und Bayern wurde der Betreiber des „Netzes 11“ für die Fahrplanjahre 2020 bis 2031 ermittelt, das weitgehend mit dem aktuell von der Westfrankenbahn befahrenen Netz deckungsgleich ist. Der beste Teil der Nachricht zuerst: Das alte Wagenma-

terial (VT 628/928) wird dann der Vergangenheit angehören und durch gebrauchte Fahrzeuge der Baureihe 642 ersetzt werden. Wer nun aber den Quantensprung erwartet hat, zu dem solche Ausschreibungen anderenorts genutzt wurden, der hat die Rechnung ohne die weit entfernten Verkehrsministerien gemacht: Das ursprünglich schon für 2014 versprochene ambitionierte Fahrplankonzept wurde kurzerhand fallengelassen. Keine Rede ist mehr vom täglichen Stundentakt, der längst als Minimum für jeglichen Bahnverkehr gilt, wenn er ernstgenommen werden will. Durch das bisher selten genutzte und daher durchaus experimentelle Modell des Brutto-Vertrags (d. h. die Fahrgeldeinnahmen gehen an den Besteller, nicht an den Betreiber) wird unternehmerische Verantwortung nach Stuttgart und München verlegt, wo man erst noch einen Bezug dazu entwickeln muss. Die Westfran-

kenbahn als auch zukünftiger Betreiber dieses Netzes hat für sich jedenfalls schon erklärt, dass sie unter diesen Umständen nicht in Maßnahmen investieren kann, die der Kundenbindung dienen. Dieser Punkt liegt aber auch bisher schon im Argen, somit ist zumindest keine Verschlechterung zu befürchten. Die interessantere Frage, nämlich wie sich die Main-Tauber-Bahn-Misere beenden lässt, bleibt offen, solange sich Aufgabenträger wie Betreiber darin gefallen, den hiesigen Bahnverkehr und die Fahrgäste am ausgestreckten Arm verhungern zu lassen. Hier ist neuer politischer Schwung gefragt, damit sich die Beteiligten an ihre früheren Ziele erinnern (lassen) und diese auch umsetzen, auf dass endlich ein attraktiver Bahnverkehr an Main und Tauber einzieht.

Matthias Beß

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

Regionalverband Region Stuttgart

Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart

Tel.: (0711) 847177 oder (0157) 75793602

E-Mail: region-stuttgart@pro-bahn-bw.de

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Stefan Buhl, Reichenaustr. 49, 78315 Radolfzell

Tel.: (07732) 8919466 oder (0170) 3077110

E-Mail: bodensee-oberschwaben@pro-bahn-bw.de

Regionalgruppe Main-Tauber

Matthias Beß, Knackenberg 8, 97877 Wertheim

Tel.: (09342) 30 69 786 oder (01575) 4189939

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.: (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

Fritz Herrenbrück, Keltenring 58, 79199 Kirchzarten.

Tel.: (07661) 9084126 E-Mail: suedlicher-oberrhein@pro-bahn-bw.de

Impressum

Herausgeber:

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg

Reichenastr. 49

78315 Radolfzell

Tel. (07732) 8919466 oder (0170) 3077110

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

Internet: www.pro-bahn-bw.de

Redaktion und Gestaltung:

Stefan Buhl

Titelbild:

Christian Petersohn

Stand: 04.02.2017