



Fahrgastverband
PRO BAHN

Landesverband Baden-Württemberg

PRO BAHN im Jahr 2017 Themen, Aktionen, Projekte



Jahresbericht Landesverband

Im abgelaufenen Jahr sind zwei Probleme mit der Infrastruktur in den Blickpunkt geraten. Die „Delle von Rastatt“ hat die Anfälligkeit der unzureichenden Infrastruktur mehr als deutlich gemacht, und nach mehreren großflächigen Einstellungen des Schienenverkehrs (sei es des gesamten Schienenverkehrs in großen Regionen, sei es pauschal jeglichen Fernverkehrs gleich in der gesamten Republik) innerhalb weniger Monate drängt sich die Frage auf, ob die Wetterfähigkeit der Bahn nicht ein wenig überhand genommen hat.

„Rastatt“ war eine Ausnahmesituation, die sich hoffentlich so nicht wiederholen wird. Mit dem hehren Ziel, das auch im Sinne der Fahrgäste war, für die Unterfahrung der Rheintalbahn auch keine kurzfristige Sperrung vornehmen zu müssen, wurde ein Vereisungsverfahren angewandt. Dieses war zwar nicht grundätzlich, aber doch in diesem Umfang neu. Dass das Verfahren, wie im Tunnelbau ohnehin nicht hundertprozentig zu vermeiden, ein gewisses Restrisiko barg, war im Vorfeld durchaus klar, nur waren alle Beteiligten (dazu gehören neben Bahn und Bauunternehmen auch die Genehmigungsbehörden) im Glauben, das Verfahren hinreichend zu beherrschen. Das Ergebnis ist bekannt, doch ob das Bauverfahren tatsächlich ursächlich für diesen Bauunfall an ausgesprochen ungünstiger Stelle war, weiß derzeit noch niemand.

Unabhängig davon: Die Sperrung des europaweit bedeutsamen Nadelöhrs hat deutlich gemacht, wie grobmaschig und verwundbar die Infrastruktur ist und wie problematisch das historisch gewachsene Nationalstaatsdenken bei den Eisenbahnen ist.

Dem Personenverkehr konnte mit einem Schienenersatzverkehr, der erstaunlich schnell eingerichtet werden konnte und auch vergleichsweise reibungslos funktioniert hat, geholfen werden, wenn auch mit unvermeidbarem Zeitverlust und weiteren Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste. Der Güterverkehr, der massiv auf diesen Korridor zentralisiert ist, hatte mit viel größeren Problemen zu kämpfen: Die Umleitungsstrecken waren entweder vorübergehend selbst gesperrt (Bauarbeiten auf der Gäubahn) oder nicht elektrifiziert und zudem eingeleigt. Weil die Nationalstaatsgrenzen wie ehemals aus technischen, rechtlichen, administrativen, sprachlichen und weiteren Gründen nur mit großem Aufwand und nicht „mal eben so“ überwunden werden können, ist die wenige Kilometer parallel verlaufende französische Trasse nur sehr eingeschränkt für Umleiterverkehre nutzbar gewesen. Dass viele der Probleme weder schnell noch billig zu lösen sind, liegt auf der Hand, ist aber kein Grund, es nicht wenigstens

ernsthaft und mit dem nötigen Nachdruck zu versuchen. Mit ETCS („European Train Control System“) ist ein erster Schritt unternommen, ein einheitliches Leit- und Sicherheitssystem zu etablieren. Der Name, insbesondere das „E“ für „europäisch“ verspricht aber mehr, als es hält. Mit diversen, oft nicht kompatiblen Varianten ist das System eher ein Beitrag zu mehr Vielfalt als zur dringend notwendigen Vereinheitlichung.

Was könnte man, würde das Thema außerhalb der Fachwelt noch jemanden interessieren, daraus lernen? Wir brauchen ein engmaschigeres Netz, die Schließung von Elektrifizierungslücken und auf eingleisigen Strecken mehr Kreuzungsmöglichkeiten, als sie der Status-quo-Fahrplan unbedingt erzwingt. Dabei müssen auch wir uns an die eigene Nase fassen, denn Widerstand gegen angeblich zu schlecht ausgelastete Neubaustrecken ist auch unseren Kreisen nicht immer fremd.

Beim Infrastrukturausbau sorgt der Föderalismus mit unklarer Kompetenzverteilung zuverlässig für Stillstand: Bund und Länder sind sich nur darin einig, dass der jeweils andere in der Verantwortung steht. Der Bund, der ein Herz für jede überregional noch so bedeutungslose Ortsumgehung hat und damit den Bundesverkehrswegeplan für Jahrzehnte füllt, fühlt sich beim Schienenverkehr ohne erkennbare Rechtsgrundlage nur für Fernverkehrsstrecken zuständig; doch wo kein Streckenausbau, da kein sinnvoller Fernverkehr, und wo kein Fernverkehr, da kein Streckenausbau. Das kleine Land will das große Weltklima retten, gerne auch mit Elektromobilität auf der Straße, meint aber bisher, dass z. B. Elektrifizierungen nur über (L)GVFG-Mittel finanziert werden können. Im Übrigen mögen sich auch die kommunalen Gebietskörperschaften engagieren.

Eine Finanzierung über den ganz normalen Haushalt wäre rechtlich ohne Weiteres möglich. Wenn das nicht gemacht wird, führt dies zwingend zu dem Schluss, dass alle anderen freiwilligen Ausgaben des Landes politisch als wichtiger angesehen werden. Wie schon oft an dieser Stelle gesagt: Das kann man politisch so entscheiden, hat das dann aber auch genau so zu vertreten.

Doch es zeichnet sich Besserung ab, was positiv zu würdigen ist: Offenbar will das Land die Schließung von kleinen Elektrifizierungslücken mit großer Netzwirkung ernsthaft und in überschaubaren Zeiträumen angehen, wie auch von uns gefordert. Auch vom Bund fließt derzeit mehr Geld für die Instandhaltung als manchem baustellengeplagten Fahrgast wegen der vielen damit verbundenen Sperrungen kurzfristig lieb sein dürfte. Allerdings wird in erster Linie nachgeholt, was über Jahre und Jahrzehnte versäumt wurde. Für eine Verkehrswende braucht es mehr, als 150 Jahre alte Infrastruktur ohne wesentliche Verbesserungen instandzusetzen.

Ein weiteres Desaster war der Umgang der Bahn, vor allem der Fernverkehrssparte mit einem in Mitteleuropa nicht erst in diesem Jahr aufgetretenen Phänomen: Im Herbst und Winter gab es tatsächlich Stürme, zugegenermaßen auch ein paar der heftigeren Sorte! Was bei Autobahnen offenkundig üblich ist, näm-

lich das Freischneiden riesiger Flächen rechts und links der Verkehrsflächen (Sicherheit geht ja vor), ist bei der Eisenbahn aus verschiedenen, nicht alle von der Bahn zu vertretenden Gründen, sehr wohl ein Problem. Die Tatsache, dass die DB beim Vegetationsrückschnitt nachlegen will (es gibt einen Mittelweg zwischen 60-Meter-Schneisen in Feld und Flur und Freischneiden durch Abfahren überstehender Zweige durch die Züge) widerspricht nicht der Unterstellung, die DB habe in der Vergangenheit ein wenig zu zurückhaltend agiert.

Es ist auch richtig, den Verkehr dort, wo es zu gefährlich ist, kurzfristig einzustellen oder unter Inkaufnahme von massiven Verspätungen und Zugausfällen die Höchstgeschwindigkeiten deutlich zu senken. Aber bitte mit Maß und Verstand, und nicht nur so, dass es für die Disposition möglichst bequem ist. Bei einer Betriebseinstellung des Fernverkehrs auf der Gäubahn, weil in Nordrhein-Westfalen ein Sturm tobt, hört beim besten Willen jedes Verständnis auf. Auch das Argument der einfacheren Betriebsaufnahme nach Ende des Unwetters taugt nur bedingt: Fahrzeuge und Personal sind so oder so am falschen Ort, gleichgültig, ob auf noch freien Abschnitten hin- und her gependelt wird oder ob die Züge einfach so abgestellt werden.

Leider ist im vergangenen Jahr unser Vorstandsmitglied Dr. Wolfgang Diemer verstorben. Wir behalten ihn als engagierten Mitstreiter für die Belange der Fahrgäste und der Eisenbahn in guter Erinnerung.

STEFAN BUHL

JOACHIM BARTH

LOTHAR FAAS

Betriebsqualität, Fortsetzung aus dem letzten Jahr

Die 2016 begonnen regelmäßigen Treffen von Vertretern des Landes, der DB Regio, des Landesfahrgastbeirats sowie dem VCD und PRO BAHN, wurden auch 2017 fortgesetzt. Insgesamt scheint sich die Situation zu stabilisieren, wenn auch zu langsam und immer wieder mit Rückschlägen. Von den akuten Problemen abgesehen, wurde in den Besprechungen deutlich, dass insgesamt wieder deutlich mehr Stabilität in das System gebracht werden muss. Dazu gehören auch unpopuläre Anpassungen an Fahrplänen, wie etwa, sofern wegen zu erreichender Anschlüsse überhaupt möglich, Fahrzeitverlängerungen und der Verzicht auf (zusätzliche) Halte. In der Vergangenheit wurde gerne jede rechnerische Möglichkeit genutzt, dem durchaus berechtigten Interesse nach weiteren Halten nachzukommen. Was bei wenig Fahrgästen, ruhigem Wetter und ohne Baustellen ordentlich funktionieren mag und auch in der Regel jeweils gut begründet hat, kann irgendwann in der Praxis geradezu ins Verderben führen.

Es bestand Einvernehmen zwischen DB, Land und Fahrgastvertretern, dass künftig die Prioritäten anders gesetzt werden müssen: Ein stabiler Fahrplan muss Vorrang vor einem nur auf dem Papier scheinbar attraktiveren Angebot mit vielen Halten und schlanken Anschlüssen haben. Die erste Bewährungsprobe gab es bereits im Herbst. Das Verkehrsministerium sah sich zu einem Gespräch im

sehr großen Kreis gezwungen, um der (aus lokaler Sicht nachvollziehbaren) Forderung nach einem Halt des IRE in Amstetten auf der Schwäbischen Alb entgegenzutreten. Die Filstalbahn ist als besonders problematische Strecke aufgefallen. Das liegt zwar mehr am chronisch unpünktlichen Fernverkehr, der durch die Trassen des Regionalverkehrs pflügt und großen Flurschaden hinterlässt, was aber konkret nicht weiterhilft.

Der massive Druck des Landes ist bei der DB durchaus angekommen. Man kann dem Unternehmen nicht absprechen, dass es sich um Besserung der Probleme bemüht. Leider sind diese zu vielschichtig und grundlegend, als dass realistischere kurzfristig mit einer stabilen (Wieder-)Herstellung der geforderten Qualität zu rechnen ist. Es darf auch nicht verschwiegen werden, dass etwa die AVG im Raum Karlsruhe keineswegs mehr der frühere Musterschüler ist und teilweise mit ähnlichen Problemen wie DB Regio zu kämpfen hat, und dass DB Regio Südbaden mit einer Betriebsqualität, die sich vor dem südlichen Nachbarland nicht zu verstecken braucht, dauerhaft beweist, dass auch die DB „Bahn kann“.

Angebotskonzeption Stuttgart–Ulm–Bodensee

Im Dezember konnten sich Vertreter des Landesvorstands mit Verkehrsminister Hermann zu einem Austausch treffen. Ein wichtiges Thema war die zukünftige Angebots-

konzeption auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und daran anschließend auf der ausgebauten Südbahn Ulm–Friedrichshafen(–Lindau). Die Bahn plant derzeit kein Fernverkehrsangebot auf der Südbahn. Gleichzeitig will das Land Regionalzüge auf der Schnellfahrstrecke bestellen. Diese sollen mit 200 km/h fahren können, um so irgendwie den zusätzlichen Halt in Merklingen in den Fahrplan pressen zu können. Es droht genau der Fehler, der oben beschrieben wurde: In einen schon anspruchsvollen Fahrplan wird ein zusätzlicher Halt eingebaut, der, so sinnvoll er auch ist, das Gefüge, dass durch verschiedene Taktknoten vorgegeben ist, bis an den Rand des rechnerisch möglichen dehnt.

Mit der massiv verbesserten Infrastruktur kann hochwertiger Fernverkehr über Stuttgart und Ulm an den Bodensee und weiter nach Österreich angeboten werden, für den es einen ausreichenden Markt geben sollte. Mit welchen Fahrzeugen, welchem Betreiber, welcher genauen Linienführung ein solches Angebot eingerichtet werden kann, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine nachrangige Frage. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass Land und DB ernsthaft ins Gespräch kommen, um ein für die Fahrgäste optimales Konzept zu entwickeln. Der Part des Landes ist dabei der Einfachste: Es muss darauf geachtet werden, dass das Angebot im Regionalverkehr zwar einerseits auch ohne den zusätzlichen Fernverkehr attraktiv und eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status quo ist (DB Fernverkehr ist wegen der Eigenwirtschaftlichkeit ein

zu unsicherer Kantonist, als dass man sich darauf verlassen könnte, dass dauerhaft ein lückenloser Taktverkehr in vom Land gewünschtem Umfang angeboten wird). Gleichzeitig darf der bestellte Regionalverkehr aber das gewünschte Fernverkehrsangebot nicht kannibalisieren. Tarifliche Fragen, etwa für den Halt in Merklingen, sollten mit gutem Willen lösbar sein.

STEFAN BUHL

Bericht aus dem Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten SPNV für das Jahr 2017

Der Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr ist ein beratendes Gremium und ermöglicht eine Interessenvertretung der Fahrgäste gegenüber dem Land bzw. der NVBW. Der Beirat hat zurzeit sechszwanzig Mitglieder und besteht zur Hälfte aus interessierten Fahrgästen und zur anderen Hälfte aus Vertretern von Verbänden. PRO BAHN ist durch Sabine Lacher vertreten. Sie leitet die Arbeitsgruppen Ausschreibungen und Bahnhöfe. Im vergangenen Jahr fanden drei Sitzungen statt.

Ein Dauerthema waren die Verspätungen und Ausfälle auf den Regionalstrecken in der Region Stuttgart. Trotz verschiedener Maßnahmen, wie der Bereitstellung von zusätzlichen Zügen und Waggonen und der Berufung von Gerhard Schnaitmann zum Qualitätsbeauftragten, ist die Situation im-

mer noch nicht zufriedenstellend. Der Fahrgastbeirat plädiert hier für die sogenannte österreichische Entschädigungsregelung für Zeitkartennutzer bei mangelhafter Pünktlichkeit.

Der Fahrgastbeirat kritisierte den Schienenersatzverkehr bei Bauarbeiten, der häufig mit monatelangen Streckensperrungen verbunden ist. Dadurch verlängern sich Fahrzeiten so stark, dass die Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs leidet. Der Fahrgastbeirat forderte auch eine Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Schienenersatzverkehr, was jedoch abgelehnt wird.

Für die Arbeitsgruppe Ausschreibungen bestand aufgrund der erteilten Zuschläge auf den wichtigsten Netzen wenig Handlungsbedarf. Laut Verkehrsministerium verlaufen die Ausschreibungen erfolgreich. Es gibt mehrere Bieter am Markt und der Wettbewerb scheint zu funktionieren.

In einer Sitzung stellten sich die Verkehrsunternehmen Go-Ahead und Abellio vor, die den Zuschlag für den Betrieb auf den Stuttgarter Netzen ab 2019 bekommen hatten. Die Betriebsaufnahme ist in Kooperation mit der DB geplant, d. h., die Übernahme der Linien erfolgt nicht auf einen Schlag, sondern in einem fließenden Übergang. Eine große Herausforderung ist dabei die Personalgewinnung. Der im Dezember erfolgte Abschluss eines Betreiberwechseltarifvertrags mit der GDL soll den Übergang für Mitarbeiter der DB zu den neuen Betreibern erleichtern.

Ein Diskussionsthema war auch das Design, der Standort und das Fahr-

scheinangebot der Automaten auf den Strecken der neuen Verkehrsunternehmen. Die Anerkennung der Bahncard ist gewährleistet, während der Vertrieb von DB-Fernfahrkarten noch nicht abschließend geklärt ist. Der Fahrgastbeirat wurde zur Zwischenpräsentation der Bedieneroberfläche der Fahrkartenautomaten eingeladen. Sabine Lacher nahm als Gruppensprecherin der AG Bahnhöfe daran teil, regte Verbesserungen an und verfasste einen Bericht.

Die neuen Betreiber stellten auch vor, welche Fahrzeugkapazitäten und wieviel Ersatzfahrzeuge im Betrieb vorgesehen sind und wie Wartung, Instandhaltung und Reinigung ablaufen sollen. Auch die Ausgestaltung der Mehrzweckabteile wurde diskutiert. Der Fahrgastbeirat fordert die Möglichkeit einer Sitzplatzreservierung für Berufspendler.

Sabine Lacher berichtete über den Forderungskatalog des Fahrgastbeirats zum Thema Sicherheit. Dieser befindet sich noch in Abstimmung, nachdem von den Mitgliedern weitergehende Forderungen eingebracht wurden. Der Katalog soll deshalb um weitere Aspekte ergänzt werden, so dass die Beschlussfassung eines gesamtheitlichen Forderungskatalogs aufs kommende Jahr verschoben werden musste.

Ein Thema, das in der Presse und sogar im regionalen Fernsehen hohe Wellen schlug, waren die Bahnsteighöhen, die bei Bahnhofserneuerungen eingehalten werden müssen. Nach einer neuen Anordnung des Bundesverkehrsministeriums sollten auch im

Regionalverkehr nur noch Bahnsteige mit 76 cm Höhe gebaut werden. In Baden-Württemberg, wie auch in den benachbarten Bundesländern sowie in der Schweiz und in Frankreich sind jedoch mittlerweile Bahnsteige mit 55 cm Höhe Standard und die Fahrzeuge wurden so bestellt, dass dort ohne Stufe eingestiegen werden kann. Müssten in Zukunft Fahrzeuge mit Einstiegen auf 76 cm Höhe bestellt werden, würde der Einstieg vor allem auch an den vielen alten Bahnsteigen mit nur 20 cm oder 38 cm Höhe zum unüberwindlichen Hindernis für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen. Der Fahrgastbeirat setzte sich dafür ein, dass das Land zusammen mit dem Bund ein abgestimmtes Konzept erstellt, bei dem an möglichst vielen Haltestellen barrierefrei ein- und ausgestiegen werden kann. Nach Diskussion zwischen DB Station & Service, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, NVBW und Verband Region Stuttgart wurde inzwischen mit dem Bund vereinbart, dass die Bahnsteige auf Linien, bei denen durchgängig eine Höhe von 55 cm benötigt wird, weiterhin auf diese Höhe ausgebaut werden können, um laufende Projekte gemeinsam mit DB Station & Service im Land sinnvoll weiterzuführen. Das ist z. B. auf der Schwarzwaldbahn

in Villingen oder auf der Residenzbahn in Niefern der Fall. Im nächsten Jahr soll in Zusammenarbeit mit dem Bund ein zukunftsfähiges Konzept für den langfristigen Ausbau der Bahnsteige in Baden-Württemberg gefunden werden. Für eine Übergangszeit sollen sogenannte Hybrid-Bahnsteige eingerichtet werden, die abschnittsweise Höhen sowohl von 55 cm als auch von 76 cm haben.

Ein weiteres Thema war der zukünftige Baden-Württemberg-Tarif, dessen erste Stufe ab Ende 2018 gelten wird. Ein Vertreter des Ministeriums erläuterte den aktuellen Sachstand. Der Tarif soll auch im Fernverkehr Anwendung finden und es ist geplant, dass man das BW-Ticket auf ein Fernverkehrsticket upgraden kann. Der Fahrgastbeirat-BW wünscht hier eine frühzeitige Einbeziehung, damit die Interessen der Fahrgäste bei der weiteren Ausgestaltung des Landestarifes frühzeitig berücksichtigt werden. Hermann Krafft vom Landesnaturschutzverband verfasste für den Fahrgastbeirat einen Brief, in dem auch neue Tarife, wie z. B. eine landesweite Mobilitätskarte in Form einer Jahreskarte für den Regionalverkehr in Baden-Württemberg und ein Baden-Württemberg-Ticket ohne Sperrzeit angeregt werden.

SABINE LACHER

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Bericht aus dem Fahrgastbeirat im VVS

Nahverkehrspläne bieten für PRO BAHN die Gelegenheit, bei der Ausgestaltung des Nahverkehrs mitzuwirken und unsere Anregungen und Wünsche für einen kundenfreundlichen Nahverkehr bei den Aufgabenträgern offiziell einzubringen. Wir haben diese Gelegenheit in diesem Jahr gleich zweimal genutzt.

Große Beachtung fand die Stellungnahme des VVS-Fahrgastbeirats zum Nahverkehrsentwicklungsplan¹ (NVEP) vom Februar 2017, die von W. Staiger und S. Lacher federführend ausgearbeitet wurde. Die Verbreitung an ausgewählte Gemeinderäte führte im Anschluss zu Terminen mit Vertretern verschiedener politischer Gruppen. So führten wir am 20. April ein Gespräch zur weiteren Entwicklung des ÖPNV in Stuttgart mit dem Bundestagskandidaten der SPD, Herrn Michael Jantzer und trafen uns mit Vertretern des verkehrspolitischen Arbeitskreises der SPD zu einer Diskussion über unsere Vorschläge

zum NVEP. Die Fraktion der Linken im Regionalparlament engagiert sich stark für ein besseres Angebot auf der Schusterbahn und lud Vertreter verschiedener Verbände zu einem Treffen ein. Wir stellten dar, dass wir vor allem für eine Verlängerung der Linie über die heutigen Endpunkte hinaus nach Ludwigsburg bzw. Esslingen eintreten und auch neue Haltepunkte, wie z. B. den Halt Zazenhausen Ort oder einen Halt neben der S-Bahnstation Neckarpark, sowie eine Verlegung des Halts in Münster an die U12 anstreben.

Zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans des VRS haben wir für PRO BAHN im April 2017 eine ausführliche Stellungnahme verfasst², nachdem der Entwurf des VRS den Verbänden in einer Veranstaltung vorgestellt worden war. Wir kritisierten darin, dass der VRS von keinen Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl ausgeht und dass bei Investitionen in Verkehrsinfrastruktur falsche Schwerpunkte gesetzt werden, indem zu stark auf einen weiteren Ausbau der Straßen und zu wenig auf die Förderung des Schienenverkehrs gesetzt wird. Es ist im Regionalverkehrsplan keinerlei Bereitschaft zu erkennen, aktiv eine Verkehrswende zugunsten des Um-

¹http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/positionen/nvep_stellungnahme_fgb_2017.pdf

²http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/positionen/rvp_stellungnahme_4_2017.pdf

weltverbunds zu fördern. Die weitere Zunahme des Autoverkehrs wird als unvermeidlich dargestellt und jegliche Möglichkeit zu einer Reduzierung mittels verkehrslenkender Maßnahmen von vornherein abgelehnt. Stattdessen widmet man sich beim VRS der Förderung des autonomen Fahrens und der Elektromobilität ausschließlich für den Individualverkehr. Ziele wie Klimaschutz, Lärmschutz und die Verbesserung der Luftqualität werden der freien (Auto-)Mobilität untergeordnet. Wir fordern dagegen Taktverdichtungen und bessere Tarifangebote und regten an, Versuche mit autonomen Kleinbussen zu starten und auf Nebenbahnen einen Pilotversuch mit Batterietriebwagen durchzuführen. PRO BAHN ist im Fahrgastbeirat des VVS mit drei Mitgliedern vertreten. Wolfgang Staiger koordiniert die Erstellung der Tagesordnungen und ist Sprecher des Gremiums, Sabine Lacher und Andreas Kegreiß (als Vertreter der lokalen Agenda Herrenberg) wirken ebenfalls mit. Pro Jahr finden drei Sitzungen statt. Im Mai diskutierten wir mit Herrn Selig (Leiter Betrieb und Technik bei DB Regio) und Herrn Freitag (Leiter Produktionsplanung bei DB Regio) über die Situation bei den Regional- und S-Bahnen. DB Regio hat trotz zusätzlicher Züge und Personal immer noch Probleme mit der Pünktlichkeit, was neben den vielen Baustellen auch mit der Personalsituation nach dem Verlust der Ausschreibungen zu tun hat.

Wir kritisierten auch die langen Streckensperrungen, wenn Strecken renoviert werden. Oft ist der SEV sehr viel

langsamer und steht im Berufsverkehr auch manchmal im Stau. Für Reisende mit Gepäck ist die Situation besonders unbefriedigend und Fahrradbeförderung wird überhaupt nicht angeboten. So war für Radtouristen über den ganzen Sommer auf der Gäubahn keine Fahrradmitnahme zum beliebten Reiseziel Bodensee möglich.

Auch bei der S-Bahn hat sich 2017 die Pünktlichkeit nicht verbessert, obwohl beim fünften S-Bahn-Gipfel im Juli über die erfolgreiche Umsetzung weiterer Maßnahmen berichtet wurde. Negativ wirken sich hier die Baustellen für Stuttgart 21 sowie Einflüsse von Dritten, wie z. B. Notarzteinsätze in Folge von gesundheitlichen Problemen von Fahrgästen aus.

Im August besuchten wir die Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) in Bad Cannstatt. Herr Thomas stellte uns Maßnahmen vor, mit denen bei Störungen im Hauptstraßennetz oder bei Großveranstaltungen ein Zusammenbruch des straßengebundenen ÖPNV verhindert werden soll. Dabei kann der Verkehr hauptsächlich durch Ampelsteuerungen beeinflusst werden. Unser Eindruck war allerdings, dass vor allem auf die Belange des Individualverkehrs geachtet wird. Wir kritisierten mangelhaft funktionierende Vorrangschaltungen und forderten mehr Busspuren in Stuttgart. Zum Ausbau der Busspuren in Stuttgart gaben wir auch eine Pressemitteilung zusammen mit VCD und BUND heraus, die starke Beachtung fand.

Im November feierte der Fahrgastbeirat sein zwanzigjähriges Jubiläum, was die Presse zum Anlass nahm,

über unsere Arbeit zu berichten. Anlässlich der Jubiläumssitzung waren wir im Verkehrsministerium bei Minister Hermann zu Gast. Er gratulierte dem VVS-Fahrgastbeirat und würdigte dessen Arbeit als wichtigen Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Stuttgart. Als erster Fahrgastbeirat in Baden-Württemberg habe er Vorbildwirkung gehabt und so auch zur Gründung weiterer Fahrgastbeiräte animiert. Anschließend hatten wir Gelegenheit, mit Minister Hermann und seinem Referenten Thomas Mager über aktuelle Fahrgastthemen zu diskutieren.



Schwerpunkte waren dabei die Einführung des Metropolexpresses und der dabei stattfindende Betreiberwechsel von DB Regio zu Abellio und Go-Ahead ab 2019, die Lage bei der Finanzierung von Nahverkehrsinvestitionen und insbesondere beim LGVFG, die Umsetzung der Barrierefreiheit, der Landestarif und der Weiterbetrieb der Stuttgarter Panoramabahn. Der Minister erklärte, dass der Betreiberwechsel nicht auf einen Schlag, sondern stufenweise erfolgen wird und dass die neuen Betreiber attraktive Bedin-

gungen für ihr Personal anbieten würden. Beim Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz gibt es noch keine Neuregelung, es wird aber eine Weiterführung über 2019 hinaus angestrebt, die auch eine Erhöhung beinhalten soll. Wir nahmen das Gespräch auch zum Anlass, nochmal darauf hinzuweisen, dass die Fernverkehrszüge aus Zürich sowie der Nahverkehr der Gäubahn mit der Unterbrechung der Gäubahnstrecke im Bereich der Viadukte am Nordbahnhof schon lange vor der Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht mehr in den Hauptbahnhof fahren kann. Da sich der Gäubahnanschluss am Flughafen vermutlich noch weiter verzögert, könnte diese Situation über mehrere Jahre andauern, was der Minister für nicht akzeptabel hält. Wir erneuerten unsere Forderung, dass die Panoramabahn auch während der Bauarbeiten weiter bis zum Hauptbahnhof fahren soll. Der Verband Region Stuttgart will einzelne Züge über die Panoramabahn bis zu einem neuen Halt am Nordbahnhof fahren lassen, die restliche Strecke zum Hauptbahnhof aber aufgeben. Wir begrüßen die geplante Weiternutzung dieser Strecke, weisen aber darauf hin, dass damit z. B. bei einer Sperrung des Innenstadttunnels der S-Bahn kein Notfallkonzept möglich ist, bei dem die S-Bahnen aus Cannstatt über die Panoramastrecke nach Vaihingen fahren können.

Situation beim Projekt „Stuttgart 21“

Mittlerweile sind 60 % der Tunnel ge-graben und der Tiefbahnhof ist im Bau, es fehlen aber immer noch einige Genehmigungen, v. a. am Flughafen. Ende November wurde bekannt, dass sich die Fertigstellung auf Ende 2024 verschieben wird und dass sich die Kosten auf 7,6 Milliarden Euro erhöhen werden; bis Redaktionsschluss wurde der geplante Kostenrahmen auf 8,2 Milliarden Euro erhöht und die geplante Fertigstellung auf 2025 verschoben. Gleichzeitig rückt die DB von ihrer Planung am Flughafen ab. Da am Tiefbahnhof unter der Messe weniger Züge halten sollen als ursprünglich geplant und der Bau dieses Halts fast eine Milliarde Euro kosten würde, will die DB stattdessen einen oberirdischen Halt direkt an der Schnellbahnstrecke beim Bosch-Parkhaus bauen. Auch mit dem drittem Gleis am Terminalbahnhof, an dem die Gäubahnzüge halten sollen, gibt es Probleme. Während der Bauzeit wäre die direkte Autozufahrt ans Terminal über Jahre nicht möglich. Deshalb soll auch die Gäubahn an diesen oberirdischen Halt mit einem Kehrtunnel unter dem Flugfeld angebunden werden. Die Projektpartner lehnen diese Lösung allerdings ab, weil damit eine spätere Verbindung zwischen Filder-S-Bahn und Neubaustrecke nach Wendlingen nur schwierig herzustellen wäre und weil die Fahrgäste die zusätzliche Entfernung zum Terminal von ca. 400 m mit Hilfe von Rollsteigen oder einem „People Mover“ zurücklegen müssten. Wir

fordern dagegen weiterhin, die Gäubahn auf ihrem alten Weg über die Panoramabahn und die Viadukte bis zum heutigen Gleisvorfeld und dann unterirdisch zu einer Wendeanlage zu führen, die rechtwinklig zum Tiefbahnhof auf Höhe der Verteilerebene unter dem Straßburger Platz angelegt werden könnte.

Veranstaltungen zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz

Zum Thema Luftreinhaltung, das wegen der regelmäßigen Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten im Stuttgarter Talkessel und drohenden Bußgeldern bzw. Fahrverboten starke Auswirkungen auf den Nahverkehr hat, wurde PRO BAHN an zwei Terminen im Verkehrsministerium eingeladen, die von W. Staiger wahrgenommen wurden. Der Leiter der Abteilung „Nachhaltige Mobilität“ im Verkehrsministerium, Herr Christoph Erdmenger präsentiert das Wirkungsgutachten zum Luftreinhalteplan Stuttgart und erläuterte die Entscheidung des Landes, gegen das Fahrverbots-Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart in Revision zu gehen. Das Land hat auch ein Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Luftqualität vorgestellt, das u. a. einen Ausbau des ÖPNV vorsieht. Noch ist unklar, wieviel das Land aus den Fonds der Bundesregierung für die 28 Regionen mit hoher Luftbelastung erhält.

Auch beim Klimaschutz rückt der Verkehr mehr in den Blickpunkt. Wäh-

rend in anderen Bereichen deutliche Einsparungen erzielt wurden, ist dort bisher keinerlei Fortschritt zu verzeichnen, so dass die Erreichung der Klimaschutzziele des Abkommens von Paris gefährdet ist. Im Oktober nahmen S. Lacher, W. Staiger und A. Kegreiß an der Vorstellung der Ergebnisse des Gutachtens „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzzszenario für Baden-Württemberg“ in Stuttgart teil. Mit dem Gutachten sollte untersucht werden, welche Infrastruktur Baden-Württemberg künftig braucht, um die Klimaschutzziele auch im Verkehr zu erreichen. Das Zwischenziel für die Reduzierung der CO₂-Emissionen bis 2020 gegenüber dem Jahr 1990 ist mit -20% bereits unerreichbar, denn bis 2016 sind die Emissionen sogar noch um 3,4% gestiegen. Das Zwischenziel bis 2030 ist mit -40% noch deutlich ehrgeiziger und verlangt energische Maßnahmen. Das Verkehrsministerium hat nun die gleichen Gutachter, die auch die Prognosen des BVWP erstellt haben, beauftragt, Szenarien für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel und die benötigte Infrastruktur zu berechnen, mit der die Ziele eingehalten werden. Als erstes Ergebnis konnte gezeigt werden, dass mit der Verkehrsentwicklung, die dem BVWP zugrunde liegt, das Land Baden-Württemberg sein Ziel für 2030 mit einer Reduktion von -21% weit verfehlen würde. Daraufhin wurde untersucht, was sich ändern müsste, damit bei gleichen Mobilitätsbedürfnissen die Ziele erreicht werden. Das Ergebnis war eindeutig: die Bahn muss viel mehr Verkehrsanteile überneh-

men. Die Anzahl der Fahrgäste müsste sich verdoppeln, was 39% mehr Zugkilometer notwendig machen würde. Um diesen Verkehr abzuwickeln, wäre ein erheblicher Ausbau der Schieneninfrastruktur erforderlich. Eine Änderung des Verkehrsverhaltens müsste durch eine Verteuerung und Verlangsamung des Pkw-Verkehrs und attraktivere Tarife des öffentlichen Verkehrs unterstützt werden. Brisant ist die Erkenntnis aus einer Knotenanalyse für die Region Stuttgart, dass unter diesen Umständen die neue Infrastruktur des Projekts Stuttgart 21 bereits überlastet ist.

S. Lacher und W. Staiger nahmen als Vertreter von PRO BAHN auch an einer Tagung der Evangelischen Akademie Bad Boll zum Thema „Mobilität wohin? Umsteuern mit und ohne Diesel — Zeithorizont 2020“ teil und trafen dort u. a. den Tübinger OB Boris Palmer und den Technikvorstand der SSB, Wolfgang Arnold. Er stellte die aktuelle Entwicklung der SSB sowie weitere Ausbauplanungen vor. Nachdem am 9. Dezember die Verlängerung der U12 bis Remseck eingeweiht werden konnte, gibt es weitere Pläne zur Ausdehnung des Stadtbahnnetzes mit Verlängerungen zum Flughafen (U6), bis Echterdingen (U5) und von Ostfildern nach Esslingen (U7). Die Verlängerung der U19 zum Mercedes-Benz Werk und zum Museum und der Ausbau der Linie U1 auf 80m-Zugbetrieb werden ebenfalls mit hoher Priorität verfolgt. Auch eine neue Direktverbindung Killesberg-Pfeningen/Hohenheim über die neu zu bauende Möhringer Kurve mit einer

möglichen Erweiterung über Birkach nach Asemwald wird ernsthaft verfolgt.

Teilnahme an Veranstaltungen und Beantwortung von Anfragen

PRO BAHN war auf der regionalen Fahrplankonferenz in Stuttgart durch Ulrich Arndt vertreten.

Er nahm Anfang Dezember auch an einem Gesprächstermin mit Verkehrsminister Hermann teil. Das Ergebnis ist nachfolgender Pressemitteilung zu entnehmen:

Am Freitag [., den 01.12., Anm. d. Redaktion] tauschten sich Vertreter des unabhängigen Fahrgastverbands PRO BAHN mit Minister Hermann aus. Es ging um ICs der DB AG auf der Südbahn, die Elektrifizierung von Diesel-Inseln und die Nahverkehrsabgabe. Bei allen Themen will PRO BAHN mehr Tempo und daher mehr politischen Druck. Der Vorsitzende von PRO BAHN Baden-Württemberg, Stefan Buhl, sagte nach dem Gespräch: „Die DB AG und die Bundespolitik sind zu schwerfällig. Wir brauchen leider die massive Unterstützung der Landespolitik, damit sich für die Fahrgäste etwas tut. Deshalb danken wir für das offene Ohr von Herrn Minister Hermann.“ Im Fokus steht dabei der absehbare Ausbau der Südbahn Ulm-Lindau. „Der Ausbau dieser internationalen Strecke wird von Baden-Württemberg mitfinanziert. Die bundeseigene DB AG will dort absehbar keine schnelle IC-Linie fahren lassen. Das ist volkswirtschaftlich unsinnig“,

sagte Buhl. „Wir wollen, dass auf der Achse Stuttgart–Neubaustrecke–Ulm–Südbahn regelmäßig schnelle Intercityzüge fahren.“ Es wäre aus Sicht von PRO BAHN systemwidrig, wenn das Land mit Nahverkehrsmitteln schnelle Züge über die Neubaustrecke an den Bodensee auch noch selbst finanzieren müsste. „Dem Bund werfen wir vor, aus fiskalischen Gründen seine Verantwortung für die Bahngleise wie den Betrieb auf die Länder abzuschieben. Das muss politisch endlich bekämpft werden.“

Ein weiteres Thema waren die Diesel-Inseln im Land. Schon seit Jahren kämpft PRO BAHN für mehr Oberleitungen. „Der Rastatter Tunnel-GAU hat gezeigt, wie dringend ein eng-maschiges Bahnnetz ist. Grob gesagt entlang der Grenze von Baden und Württemberg findet man viele kurze Dieselabschnitte, die mit wenig Aufwand elektrifiziert werden könnten und so eine große Wirkung auf das Gesamtnetz hätten.“ Buhl nannte beispielhaft die Streckenabschnitte Rottweil–Villingen, Tübingen–Horb, Freudenstadt–Hausach und Radolfzell–Friedrichshafen.

Abschließend ging es um die Nahverkehrsabgabe. Buhl sagte: „Wir wehren uns gegen die Mär, eine City-Maut würde den PKW-Absatz behindern. Oslo, London, Stockholm, Rom oder Mailand haben das, ohne dass der PKW-Absatz davon tangiert worden wäre. Im Gegenteil: Wir brauchen mehr ÖPNV im Interesse aller. Dafür muss kräftig Geld ins System.“

Ulrich Arndt und Andreas Kegreiß nahmen im Februar am 2. Schorn-

dorfer Bahn-Gipfel teil, der von der Stadt Schorndorf organisiert wurde und die schlechte Angebotsqualität auf der Remsbahn zum Thema hatte.

Verspätungen und Zugausfälle gab oder gibt es ja auch auf der Filstalbahn und der Frankenbahn. Hierzu gab es viele Anfragen von Bahnbenutzern an unseren Regionalverband hinsichtlich von Beschwerde- und Erstattungsmöglichkeiten.

Andrea Kegreiß nahm verschiedene öffentlichkeitswirksame Termine wahr, so auch ein Interview im SWR 2-Radio zum Thema „Angriff auf die Deutsche Bahn – Fernbus-Riese drängt auf die Schiene“. Hierbei wurde auch auf das Angebot von Locomore näher eingegangen.

Im Dezember kam eine Anfrage der Ludwigsburger Kreiszeitung zum Thema „Schwarzfahren“, die von unserem Tarifexperten Dr. Wolfgang Lechleitner umfassend beantwortet wurde.

Christian Petersohn

Regionalverband Rhein-Neckar

Die alten waren auch die neuen Themen für den PRO-BAHN-Regionalverband Rhein-Neckar im Jahr 2017. Die Aktiven befassten sich vornehmlich mit der geplanten Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar, der Durchbindung von RE-Zügen über die Bundesländergrenzen hinaus sowie dem Ausbau der Straßenbahnnetze in Mannheim und Heidelberg.

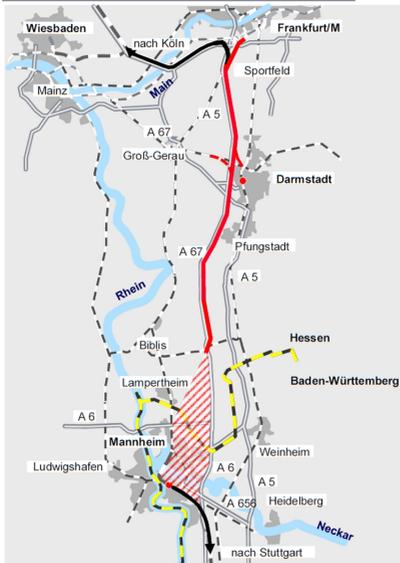
Neubaustrecke

Im Beteiligungsforum zur geplanten Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim wird PRO BAHN Baden-Württemberg durch den Regionalvorsitzenden Andreas Schöber vertreten, der im Plenum, aber auch in Arbeitsgruppen zu Detailfragen mitarbeitet. Das Dialogforum tritt aus Sicht von PRO BAHN Rhein-Neckar derzeit auf der Stelle. Der Regionalverband kritisiert, dass in den Arbeitsgruppen zu viele Beteiligte mit ganz unterschiedlichem Wissensstand sind. Außerdem treffen sich die Arbeitsgruppen in der Regel nur zweimal im Jahr, im Vorfeld der Bundestagswahl 2017 gab es eine mehrwöchige Zwangspause. „Wenn man das ganze Beteiligungsverfahren ernst nehmen will, muss man sich alle sechs Wochen treffen und auch mal vier Stunden dafür in einer gescheiterten Arbeitsatmosphäre aufwenden“, kritisiert Andreas Schöber, der Vorsitzende von PRO BAHN Rhein-Neckar.

Parallel zum Beteiligungsverfahren der Deutschen Bahn gibt es außerdem noch ein „ICE-Forum“, in dem sich Verbände und politischen Gremien aus der Metropolregion Rhein-Neckar zusammengeschlossen haben. Es soll den Findungsprozess für den Verlauf der neuen Strecke in der Rhein-Neckar-Region begleiten. Dazu hat das regionale Forum auch eine eigene Untersuchung des Bahnknotens Mannheim in Auftrag gegeben, die voraussichtlich im Laufe des Jahres 2018 vorgelegt werden soll.

Der Verlauf der Neubaustrecke bzw.

die Einfädelung in die vorhandenen Gleise ist strittig. Einerseits möchte die Region, dass möglichst alle ICE-Züge über den Mannheimer Hauptbahnhof geführt werden. Andererseits aber gibt es massiven Widerstand von Bürgerinitiativen, die sich gegen mehr Güterzüge durch das Stadtgebiet wehren.



Ein Gedankenmodell von PRO BAHN Rhein-Neckar ist ein Abzweig von der Neubaustrecke nördlich von Mannheim, der die Güterzüge über eine Verbindungsspanne in die bestehende Main-Neckar-Bahn Frankfurt–Darmstadt–Mannheim/Heidelberg leitet. Ein weiterer PRO BAHN Vorschlag ist, die Neubaustrecke viergleisig zu bauen, zwei Gleise für den schnellen Personenverkehr und zwei Gleise für den Güterverkehr, denn eine Prämisse

lt. Bundesverkehrswegeplan 2030 für die Neubaustrecke ist, dass sie sowohl von ICE als auch von Güterzügen befahren werden soll.

Konkrete Ergebnisse zu diesen Fragen aus dem Beteiligungsverfahren sind nicht vor 2019 zu erwarten.

Straßenbahn

Zusammen mit dem Umweltforum Mannheim (einem Zusammenschluss von 17 Verkehrs- und Umweltverbänden in der Region, darunter auch PRO BAHN) beteiligt sich unser Fahrgastverband an der Diskussion über neue Straßenbahnstrecken in der Stadt. Nachdem 2016 eine über sieben Kilometer lange und fast 30 Jahre lang geplante Neubaustrecke endlich auch den Nordwesten Mannheims an das Straßenbahnnetz angeschlossen hat, werden nun Neubaustrecken in die Konversionsflächen geplant, auf denen früher Kasernen der US-Army standen und die jetzt für zivile Zwecke genutzt werden. Ein weiterer Diskussionspunkt in Mannheim ist die ÖPNV-Erschließung des Geländes für die Bundesgartenschau 2023, an der sich PRO BAHN und das Umweltforum beteiligen.

Schwierigkeiten gab es in Heidelberg beim Ausbau des sogenannten „Mobilitätsnetzes“. Der bereits für Sommer 2017 geplante Umbau der Gleisanlagen vor dem Hauptbahnhof der Stadt musste abgesagt werden. Der zuständigen Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) lag auf die Ausschreibung für die Baumaßnahme nur

ein überteuertes Angebot vor, sodass die Bauarbeiten auf Sommer 2018 verschoben werden mussten – sofern bis dahin ein akzeptables Angebot der Bauwirtschaft vorliegt, auch dies eine Folge der guten Baukonjunktur in Deutschland. Die Baufirmen kommen nicht nach, die vielen Aufträge abzuwickeln.

Neu eröffnet wurde in Heidelberg eine neue, rund ein Kilometer lange Straßenbahnstrecke durch das Neubaugebiet Bahnstadt unweit des Hauptbahnhofes. Auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofes entstand in den vergangenen sieben Jahren ein neuer Stadtteil für 6 000 Einwohner. Jetzt endlich wurde er ans innerstädtische Schienennetz angeschlossen. Dazu wurde die bestehende Strecke in den Heidelberger Vorort Eppelheim in das Neubaugebiet verschwenkt. Auf der verbliebenen Alttrasse wurden die Schienen- und Haltestellen bis in den Stadtteil Pfaffengrund komplett erneuert. Dazu war die Strecke ein Jahr für Straßenbahnen gesperrt. Das verbleibende Reststück in die Stadt Eppelheim soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wieder eröffnet werden. Dann wird auch das Heidelberger Straßenbahnnetz

teilweise neu geordnet.



Der PRO-BAHN-Regionalverband Rhein-Neckar ist zusammen mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) zweimal im Jahr bei der Spitze der zuständigen Rhein-Neckar Verkehr GmbH zu Gast, um aktuelle Fragen und Probleme zu diskutieren.

An jedem 3. Donnerstag im Monat (außer im Ferienmonat August) trafen sich die Aktiven des Regionalverbandes abwechselnd in Mannheim und Heidelberg zum Gedankenaustausch. Bei Bedarf wurden im Rahmen des Umweltforums Mannheim weitere Treffen zu aktuellen Fragen des Schienenverkehrs in der Region anberaumt.

Wolfgang Brauer

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Wieder einmal heißt es Rückblick zu nehmen auf ein ereignisreiches Bahnjahr. Exemplarisch möchte ich einige Ereignisse herausheben.

Der Regionalverband trifft sich jeden zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum in Karlsruhe und hat sich im vergangenen Jahr über mehr Interessierte freuen dürfen. Weiterhin gestaltet der Regionalverband dreimal im Jahr die Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ mit (zusammen mit der BUZO und dem VCD). Hier ein Dank an alle Verfasser von Artikeln. Martin Theodor Ludwig besucht für den Regionalverband weiterhin zweimal im Jahr die regionalen Fahrplankonferenzen bei der IHK in Karlsruhe, bringt dort Vorschläge des Regionalverbandes ein und berichtet anschließend darüber. Ein herzliches Dankeschön hierfür an ihn. Jörg Maurer liest für den Regionalverband die lokale Presse und berichtet in den monatlichen Sitzungen darüber. Auch hierfür herzlichen Dank.

Abschied genommen hat der Regionalverband von Hans-Martin Kunz, der im Alter von 50 Jahren verstorben ist und der sich mit seiner großen Fachkenntnis über Jahre eingebracht hat.

Im April 2017 fanden die Vorstandswahlen zum Regionalvorstand statt. Der bisherige Regionalvorstand bestehend aus Gerhard Stolz, Martin Theodor Ludwig, Holger Heidt und dem Kassier Johannes Hertel wurde in seinem Amt bestätigt und für zwei weitere Jahre gewählt.

Im Juni fand das Streckenjubiläum zur zwanzigjährigen Reaktivierung der Bahnlinie Winden–Wissembourg in der Südpfalz statt. Ein Pendelbetrieb aus einer historischen deutschen Zuggarnitur mit Dieselvorspann im Wechsel mit einer Doppeltraktion einer französischen Dieseltriebwagen-

garnitur („Blauwal“) kamen zum Einsatz. Auf dem Bahnhofsvorplatz in Wissembourg waren Informationsstände des VRN, des KVV und von TransPamina platziert. Historische Busrundfahrten durch Wissembourg und nach Kapsweyer zum Grenzlandfest rundeten das Programm ab.

TransPamina (Regionalverkehrsforum für einen verbesserten ÖPNV zwischen Baden, der Südpfalz und dem Nordelsass) hat in diesem Jahr eine weitere Ausflugsfahrt organisiert. Im Oktober ging es mit Bahn und saisonalem Wanderbus (Linie 317) von Karlsruhe über Winden und Wissembourg zum Château de Fleckenstein. Eine Wanderung zum Bauernmarkt auf den benachbarten Gimbelhof schloss sich an. Vielen Dank an Reiner Neises, der diesen grenzüberschreitenden Ausflug organisiert hat. Desweiteren werden die Weißbücher zum grenzüberschreitenden Verkehr verteilt und im Januar 2018 wird sich TransPamina bei einer Veranstaltung in Lauterbourg präsentieren.

Der Untergrundtunnel in der Karlsruher Innenstadt schreitet voran. Im September veranstaltete die KASIG (Karlsruher Schieneninfrastrukturgesellschaft) einen Tag der offenen Baustelle. Interessierte konnten die neuen Untergrundhaltestellen „Kongresszentrum“ und „Marktplatz“ besichtigen. Teilweise sind schon Bahnsteige mit unterschiedlichen Höhenniveaus wegen der verschiedenen Einstieghöhen der Bahnen erkennbar. Auch war eine virtuelle Reise mit der Bahn vom Durlacher Tor zum Mühlburger Tor durch den Tunnel möglich. Der Regio-

nalverband Mittlerer Oberrhein setzt sich weiterhin für einen Mischbetrieb zwischen Tunnel und zwei oberirdischen Trambahnlinien durch die Karlsruher Fußgängerzone Kaiserstraße ein. Vorteile dieses Konzeptes sind eine gute Anbindung aller Stadtteile an die Fußgängerzone, Direktverbindungen von der Karl- und der Rüppurrer Straße in die Kaiserstraße, ein „Beleben“ der Fußgängerzone durch zwei Trambahnlinien sowie eine mögliche Umleitungsstrecke bei einer Sperrung des Tunnels. Zu diesem Thema hatten wir im Februar dieses Jahres einen Gedankenaustausch mit Vertretern des Karlsruher Gemeinderates.

Ein weiteres wichtiges Thema dieses Jahr ist die anstehende Modernisierung der Turmbergbahn auf den Aussichtsbereich oberhalb des Stadtteils Durlach. Verschiedene Varianten von der reinen Modernisierung über eine Verlängerung zur Tramhaltestelle „Durlach Turmberg“ per Trassenverlängerung oder durch einen Schrägaufzug (Zweisektorenbahn) bis hin zu einem Neubau als Seilbahn wurden geprüft und anschließend vorgestellt. PRO BAHN spricht sich für eine Trassenverlängerung der Standseilbahn zur Tramhaltestelle „Durlach Turmberg“ auf der bestehenden Freihaltetrasse aus. Hierdurch würde eine Einsektorenbahn entstehen und der relativ steile Aufstieg zur jetzigen Talstation der Standseilbahn entfallen. Hier ein herzliches Dankeschön an Ullrich Müller, der sich hier besonders engagiert und sich auch im Ortschaftsrat Durlach für dieses Anliegen stark macht.

Ein Thema, das den Regionalverband in den letzten Monaten sehr beschäftigt hat, ist die Sperrung der Rheintalbahn durch das Absenken einer Tunnelröhre bei Rastatt im August dieses Jahres. Hier plädiert der Regionalverband auf einen Ausbau der linksrheinischen Bahnstrecke von Strasbourg über Lauterbourg nach Wörth (Rhein). Um eine effiziente Umleitungsstrecke zu haben, müsste diese Relation komplett zweigleisig ausgebaut, die Blockabstände verkürzt und eine Elektrifizierung vorgenommen werden. Hierzu wurden einige Presseerklärungen verfasst. An dieser Stelle besonderen Dank an Gerhard Stolz, der in diesem Jahr viele der Pressemitteilungen des Regionalverbandes verfasst hat und der die Homepage immer mit aktuellen Informationen bestückt.



Für einen verbesserten Busverkehr in den Nationalpark Nordschwarzwald setzte sich der Regionalverband im vergangenen Jahr ebenfalls ein. Gerhard Stolz hat sein bisheriges Buskonzept zur Erschließung des Nationalparks überarbeitet und es an die verantwortlichen Stellen weitergeleitet.

Als ersten Schritt wäre eine durchgehende Buslinie auf der Schwarzwaldhochstraße zwischen Freudenstadt und Baden-Baden wünschenswert. Damit würde der Umstieg am Mummelsee entfallen. Auch müssten die Betriebszeiten deutlich verlängert werden, so dass Interessierte Veranstaltungen im Nationalparkzentrum am Ruhestein ohne Anreise mit dem eigenen PKW besuchen können.

Anfang dieses Jahres hat der Regionalverband über eine mögliche Einschleifung der S-Bahnlinien 31 und 32 von Menzingen und Odenheim in die Karlsruher Innenstadt diskutiert. Die derzeit mit Zweisystemfahrzeugen bedienten Linien führen auf DB-Gleisen direkt in den Karlsruher Hauptbahnhof. Da diese Relationen ohne Ausschreibung an die AVG wieder vergeben werden, wird geprüft, ob eine Anbindung in die Karlsruher Innenstadt sinnvoll ist und wie eine eventuelle Linienführung aussehen kann.

Auch das Thema Rheinquerung bei Karlsruhe-Maxau ist ein oft besprochenes Thema gewesen. Durch eine teilweise Sperrung der Straßenbrücke an Wochenenden im nächsten Jahr wird derzeit über erhöhte Kapazitäten auf der Schiene in diesem Zeitraum diskutiert. Neben einer Traktionsverstärkung der bestehenden RE-/RB- und S-Bahnlinien werden auch zusätzliche Fahrangebote geprüft. Der Regionalverband spricht sich weiterhin gegen eine zweite Straßenrheinquerung nördlich der bisherigen Brücke aus, da so der Stau nur um einige hundert Meter verlagert und zusätzlich durch die Rheinauen gebaut werden müsste. Ei-

ne generelle Verlagerung eines Teilverkehrs von der Straße auf die Schiene ist das Ziel des Regionalverbandes.

Für eine verbesserte Verbindung zwischen Karlsruhe, Wörth (Rhein) und Germersheim setzt sich Herbert Jäger mit seinem Verkehrsforum Südpfalz weiterhin ein. Hier wäre ein Mischbetrieb bestehend aus der Rhein-Neckar-S-Bahn von Ludwigshafen kommend über Germersheim, Wörth (Rhein) zum Karlsruher Hauptbahnhof als Eilzug sinnvoll. Ergänzend dazu sollen S-Bahnen der AVG von Germersheim über Wörth (Rhein) in die Karlsruher Innenstadt mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen verkehren. PRO BAHN unterstützt diesen Vorschlag.

Desweiteren ist der Regionalverband immer im Dialog mit der KVV-Spitze. So fand im Januar 2017 ein Treffen mit Ascan Egerer und Alexander Pischon in der Tullastraße statt. An diesem Termin brachte der Regionalverband Ideen ein und stellte Fragen. Desweiteren wurde der Regionalverband über Neuigkeiten wie das „Ticket2go“ informiert. Durch den e-Tarif (Luftlinientarif) wird die Distanz zwischen den Haltestellen ermittelt und der günstigste Ticketpreis für die gewählte Route berechnet.

Diese Themen stellen nur einen Teil der Arbeit des Regionalverbandes dar. Viele Themen werden in das neue Jahr hineinreichen und auch über den Jahreswechsel beschäftigen. Abschließend wünscht der Regionalverband allen Lesern ein gutes und bahreiches neues Jahr.

Holger Heidt

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Nach vorübergehender Besserung nehmen die Qualitätsprobleme auf Südbahn und der Donautalbahn wieder massiv zu, ebenso der Protest in Lokalpresse und Politik. Statt zwei Regionalbahnen in Doppeltraktion verkehrt im morgendlichen Schüler- und Berufsverkehr häufig nur eine einzelne. Dies hat zur Folge, dass die Schüler und Berufspendler zwischen Biberach und Ulm bzw. Ehingen und Ulm auf dem Bahnsteig stehen bleiben. Die Protestwelle in Lokalpresse und Politik gipfelt – neben dem Ruf auf Besserung und der Forderung nach Entschädigung – ironischerweise darin, für die fehlenden Triebwagen Ersatzbusse einzusetzen. Die Gründe für den Triebfahrzeugmangel sind zum einen die bekannten Kapazitätsprobleme im Ulmer Ausbesserungswerk FIBA. Zum anderen wird seitens der Politik der Vorwurf erhoben, das Land habe bei der Ausschreibung des RB-Verkehrs zu wenig Kapazitäten bestellt, was im Verkehrsministerium vehement zurückgewiesen wird. Momentan ist unklar, wie die Kapazitätsprobleme behoben werden sollen. Bereits im Frühjahr hatte PRO BAHN hierzu ein Gespräch mit der RAB Ulm geführt und zur Auskunft bekommen, man bekäme die Lage mit dem Instandhaltungstau der FIBA allmählich in Griff.

Das Zielkonzept 2025 des Landes sieht auf der Südbahn ab der Elektrifi-

zierung 2021 die Wiederaufnahme eines durchgehenden RB-Verkehrs zwischen Ulm und Friedrichshafen vor. Nach der aktuellen Planung soll dieser nun jedoch in Aulendorf gebrochen werden und zwar mit einem halbstündigen Versatz. Der Grund: Angeblich zu geringe Fahrgastzahlen und hohe Investitionen in Aulendorf für ein 4. Gleis zur Überholung der RB durch den IRE. Dieser Bruch würde jedoch die Großbetriebe Liebherr und Handtmann sowie das Berufsschulzentrum in Biberach-Süd vom südlichen RB-Verkehr abkoppeln. PRO BAHN hat in diese Sache bereits bei den örtlichen Bundes- und Landtagsabgeordneten interveniert, ebenso bei Verkehrsminister Herrmann. Dieser verweist hierbei auf die Haltung des Interessenverbands Südbahn, der ebendiese Durchbindung aus Kostengründen nicht wolle, werde das Ganze aber noch eingehend prüfen.

Die Linien der Regio-S-Bahn Donau-Iller werden in Ulm entgegen der bisherigen Darstellung nicht durchgebunden. Aufgrund der zu geringen Zahl von Bahnsteigen ist meist eine Doppelbelegung der Bahnsteiggleise erforderlich. Bereits 2013 hatten der Regionalverband Donau-Iller und PRO BAHN vehement den Bau eines fünften Bahnsteigs in Ulm gefordert. Dies wurde von der Deutschen Bahn jedoch abgelehnt. Eine Simulation habe ergeben, dass die bisherigen vier Bahnsteige ausreichen würden, um die Regio-S-Bahn zu fahren.

Nach dem Verkehrsvertrag für den sogenannten Ulmer Stern (Netz 16) wird ab 2019 ein Teil des Re-

gionalverkehrs auf der Brenzbahn und der Donautalbahn (Aalen–Ulm–Munderkingen) von der Hohenzollerischen Landesbahn (HZL) mit Dieseltriebwagen vom Typ LINT 54 übernommen. Der Fahrplan in den Abendstunden wurde verbessert.

Zu Jahresbeginn wurde im Bodo Verbund das „e-ticket“ eingeführt, mit dem man sich beim Ein- und Aussteigen an- bzw. abmeldet. Von Ende Dezember bis 1. Januar konnte mit dem e-ticket kostenlos im Bodo Gebiet gefahren werden. Es dauerte jedoch bis Mitte Januar, bis alle Ticketleser funktionierten.

Manfred Blumenschein, Günther Heger, Peter Egle

Regionalverband Nordschwarzwald

Residenzbahn (KBS 770)

Auch die Residenzbahn fiel im vergangenen Jahr, wie die gesamten Stuttgarter Netze zahlreichen Zugausfällen und teils extremen Verspätungen anheim.

Offensichtlich waren diese unerfreulichen Zustände überwiegend dem Personalmangel, jedoch auch technischen Problemen geschuldet. Die ab Mitte 2019 erfolgende totale Neuordnung des Schienennahverkehrs ermöglicht im jetzigen Fahrplanjahr nur geringe, jedoch auch einige positive Fahrplanänderungen. Für das laufende Jahr stehen im Bereich der Residenzbahn zwischen Karlsruhe und

Stuttgart, beginnend ab April fortwährende Baumaßnahmen an, welche abschnittsweise zu längeren Totalsperungen führen. Etwa 23 Wochen ist die Strecke nicht durchgehend befahrbar!

Freuen wir uns auf Mitte 2019, dann starten Go-Ahead und Abellio mit einem ausgeweiteten Fahrplankonzept für den Metroexpress und die Regionalbahn mit nagelneuen Triebzügen in ein neues Bahnzeitalter. Die heutige Stadtbahn aus Karlsruhe endet dann in Pforzheim Hbf. und fährt von dort ausschließlich nach Bad Wildbad.

Der Pforzheimer Tunnelneubau erfolgt planmäßig, die Inbetriebnahme erfolgt im Herbst 2018.

Stationen

Zu einem geradezu verwirrenden Possenspiel geriet der Streit um die neu geplanten Bahnsteighöhen. Bekannterweise baut Baden Württemberg die Bahnsteige für den überwiegenden Nahverkehr auf eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante (SOK) aus. So wurde und wird z. B. Pforzheim Hbf und auch Mühlacker mit einem nur geringen Fernverkehrsanteil auf dieses Maß umgebaut. Überraschend dann plötzlich die Information, das die Station von Niefern auf 76 cm erhöht werden soll und dieses Maß lt. EBO schließlich für alle Stationen gilt. Letzteres wurde uns von PRO BAHN-Nordschwarzwald auch so von DB-Station & Service bestätigt. Unser örtlicher MdL Prof. Schweickert bat die Landesregierung um Klärung. Es kam zu einer offiziellen Regierungsanfrage,

zu der Dieter Zaudtke als Gast eingeladen wurde. Letzterer gab auch den Anstoß das brisante Thema auf einer Sitzung des Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschusses des Regionalverbandes Nordschwarzwald zu behandeln. Inzwischen gelang unter Abstimmung mit den Verkehrsministern der Bundesländer unserem Landesverkehrsminister Herrmann den Bund davon zu überzeugen, dass im Rahmen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bis zum 01.01.2022 im öffentlichen Personenverkehr eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden soll. Somit wird auch der 55-cm-Bahnsteig bei überwiegender Nutzung mit entsprechenden Fahrzeugen akzeptiert.

Die Fahrausweisautomaten zeigen sich in einem neuen Design, was sich nach kurzer Eingewöhnung als recht vorteilhaft erweist. Das inzwischen über zweijährige Bemühen zur Beseitigung eklatanter Falschprogrammierungen haben wir infolge sturer Ignoranz der entsprechenden DB-Stelle inzwischen eingestellt. So werden auch zukünftig Fahrgäste mit ungültigen Fahrausweisen zu ihrem Ziel reisen und bei Kontrollen als Schwarzfahrer definiert werden.

Die letzten Restarbeiten am Pforzheimer Hauptbahnhof wurden erledigt, die 55-cm-Bahnsteige erhielten eine neue Möblierung. Der Umbau des Mühlacker Bahnhofs soll im Laufe 2018 abgeschlossen sein.

Bus & Bahn-Team

Im März konnte das neunköpfige Team das elfjährige Bestehen der Gruppe feiern. Auch 2017 erreichte das Team bei insgesamt 40 Aktivitäten 409 Bürgerinnen und Bürger. Die Aktivitäten teilen sich auf in Vortragsveranstaltungen, Ausflugsfahrten und Automaten-schulungen. Einige Initiativen wurden zur Werbung neuer Teammitglieder unternommen, so u. a. eine aufwendige Pressekampagne. Leider waren diese Bemühungen bisher nicht von Erfolg gekrönt.

Hermann-Hesse-Bahn

Die für Ende 2018 geplante Inbetriebnahme verschiebt sich auf 2020. Zur ungestörten Fledermauspopulation in den Tunneln wurde eine alte Idee erneut ausgegraben. Man plant einen Tunnel im Tunnel und glaubt so die Fledermausansiedlung von dem geplanten Bahnverkehr zu trennen. Hierzu laufen umfangreiche Untersuchungen. Außerdem betreibt die Region Stuttgart inzwischen Überlegungen, nun doch den uralten und damals abgelehnten PRO BAHN-Vorschlag einer Durchbindung der S-Bahn über Weil der Stadt bis nach Calw zu verfolgen. Letzteres würde die Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn auf den Nimmerleinstag verschieben bzw. gar verunmöglichen, was nach wie vor von einigen Leuten gewünscht ist.

Lokale Agenda Niefern-Öschelbronn, Arbeitskreis Umwelt und Verkehr

Der seit 2001 bestehende Arbeitskreis wird sich in diesen Tagen auflösen. Die Gruppe ist inzwischen auf 5 Köpfe abgeschmolzen, Neueinsteiger sind nicht zu finden. Der Autor dieser Zeilen untersuchte im letzten halben Jahr die 45 Haltestellen in der Doppelgemeinde auf ihre Eignung zum Umbau auf „Kasseler Hochbord“. Bis 2022 soll der ÖV barrierefrei ausgestaltet sein. Die Gemeindeverwaltung bedankte sich für die umfangreiche und detaillierte Arbeit. Inzwischen ist die erste Hochbordhaltestelle fertig gestellt.



Stadtverkehr Pforzheim und Fahrgastbeirat

Der neue Betreiber Regionalverkehr Südwest (RVS) des Pforzheimer Stadtverkehrs fordert vom Fahrgastbeirat (FGB) ein im Vergleich zu früher strammeres und koordinierteres Arbeiten, was von PRO BAHN-

Nordschwarzwald unterstützt wird. Der Fahrgastbeirat konnte eine Linienänderung durchsetzen, welche ein inzwischen abgehängtes Wohngebiet wieder anschloss. Zum Fahrplanwechsel Dezember 2017 erfolgten auf Betreiben des RVS noch einige Linienumstellungen, welche vom FGB für gut geheißen wurden.

Abgesehen von externen Beeinflussungen läuft der Busbetrieb recht stabil. Probleme bereitet nach wie vor das externe Digitale Fahrgastinformationssystem.

Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis

Wir freuen uns über die am 29. September im Bahnhof Mühlacker installierte Mobilitätszentrale. Gleiches war für Pforzheim geplant, konnte dort jedoch aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden.

Die seit zwei Jahren nicht nur von PRO BAHN monierten hohen Tages-Ticketpreise werden ab 1. Februar 2018 drastisch gesenkt. So reduziert sich der Preis für zwei Personen auf nahezu die Hälfte. Andere Angebote erfuhren maßvolle Preiserhöhungen, teils jedoch auch Preisreduzierungen. Diese für einen großen Teil der Fahrgäste günstigeren Konditionen sind unbedingt notwendig, um den in den letzten Jahren erfolgten Fahrgastverlust entgegen zu wirken. Im grenzüberschreitenden Busverkehr zum Stuttgarter Verkehrsverbund wurden zum letzten Fahrplanwechsel einige spürbare Verbesserungen eingeführt.

Sonstiges

Wie immer fielen hier etliche Anfragen zu Tarif und Fahrplan an. Einige Pressearbeit war zu leisten. Auf Veranlassung von Lothar Faas durfte Dieter Zaudtke bei der Seniorengruppe der Transnet einen Vortrag über die Hermann-Hesse-Bahn halten. Ebenfalls von L. Faas organisiert, erhielten wir von dem Schienenbetreiber Abellio eine Einladung nach Mannheim. Der Betrieb stellte sich erstmalig in Baden Württemberg vor. L. Faas startete bereits im Herbst 2017 mit Aktivitäten für den in diesem Jahr geplanten Landesverbandstag.

Dieter Zaudtke

Regionalgruppe Main-Tauber

Im Jahr 2017 spielten sich die PRO-BAHN-Aktivitäten überwiegend im Rahmen des 2016 gegründeten Fahrgastbeirats der Westfrankenbahn ab, der sich als äußerst agil und schlagkräftig erwiesen hat.

Die Entwicklung des Fahrgastbeirats mag selbst Optimisten überrascht haben, denn inzwischen kümmert sich dieses Gremium um praktisch alle fahrgastrelevanten Themen rund um die Westfrankenbahn und – soweit Gremiumsmitglieder persönlich betroffen sind – auch darüber hinaus. Das bemerkenswerte Engagement hat seine Ursache darin, dass die Beteiligten ein ernsthaftes Interesse an Verbesserungen haben, da diese ihren Alltag erleichtern (könnten). Die Sitzungen laufen effizient ab, die zentralen Probleme

der Fahrgäste werden benannt und der Finger in die Wunde gelegt.

Erste spürbare Erfolge wurden im Bereich der Anschlusssicherung erzielt, die bei eingleisigen Strecken wie denen der Westfrankenbahn natürlich immer ein heikles Thema ist, da sich Verspätungen fast zwangsläufig auch auf die Gegenrichtung übertragen. Dennoch konnten Spielräume ausgemacht und das zuvor strenge „Wir-warten-nicht“-Regime aufgeweicht werden, ohne dass der gesamte Betrieb ins Chaos gestürzt wurde. Gerade die wichtige Umsteigebeziehung Frankfurt–Aschaffenburg–Wertheim(–Crailsheim) konnte beträchtlich stabilisiert werden, ebenso die knappen Anschlüsse im Bahnhof Lauda, was bei einem 2-Stunden-Takt gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Zur langen Liste der Aktivitäten zählen auch ein Infostand beim Tag der Offenen Tür der Westfrankenbahn mit einer Postkartenaktion für den Stundentakt auf der Main-Tauber-Bahn, die Teilnahme an der feierlichen Unterzeichnung des Verkehrsvertrags für die Westfrankenbahn, ein Besuch in Mühldorf (Oberbayern) zum Erfahrungsaustausch mit dem Kundenbeirat der Südostbayernbahn, zahlreiche Termine mit Abgeordneten und eine Vorsprache beim Kreisausschuss Miltenberg.

Eine zentrale Herausforderung besteht darin, den vorgesehenen Fahrplan ab Dezember 2019 für die Main-Tauber-Bahn im Sinne der Fahrgäste zu beeinflussen. Der Fahrgastbeirat ist mit dem offiziellen Entwurf alles ande-

re als einverstanden und setzt sich dafür ein, dass es deutliche Nachbesserungen geben wird.

Die Rolle von PRO BAHN (vertreten durch Matthias Beß) besteht darin, an den Sitzungen teilzunehmen, vereinzelt auch andere Termine wahrzunehmen, die Themen mit auszuwählen und zuzuarbeiten, z. B. durch Beschaffung und Aufbereitung von Informationen.

Da der Fahrgastbeirat kaum Mitglie-

der aus dem Bereich der Tauberbahn und keine von der Hohenlohebahn hat, ist er hier auf Zuarbeit angewiesen. Es fehlt noch an einer Idee, wie diese Gegenden besser eingebunden werden können.

Jeder kann sich mit seinen Anliegen an den Fahrgastbeirat wenden, so auch im Internet über das Forum <http://fgb-wfb.xobor.de>.

Matthias Beß

Bitte vormerken: Am 23.06.2018 findet in Bad Wildbad der Landesverbandstag statt. Als Rahmenprogramm gibt es dieses Mal kein Referat zu verkehrspolitischen Themen, sondern ein Freizeitprogramm mit Besuch des Baumwipfelpfades (barrierefrei).

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: 05.02.2018