

PRO BAHN Baden-Württemberg im Jahr 2024

Jahresbericht des Landesverbands

Das Jahr 2024 war wieder geprägt von vielen Baustellen und Streckensperrungen, die die Fahrgäste nervten und uns Arbeit in Form von Presseanfragen und Fahrgastbeschwerden machten. Ein großes Ereignis war die Riedbahnsperre zwischen Mannheim und Frankfurt, aber auch die Rheintalbahn Karlsruhe – Basel, und immer wieder die Gäubahn Stuttgart – Singen sowie diverse Stuttgarter S-Bahn-Strecken waren von Sperrungen betroffen. Und dann gab es auch noch mehrere Streiks.

Das Bauprojekt „Stuttgart 21“ wird von unserem Regionalverband Stuttgart intensiv begleitet. In verschiedenen Planfeststellungsverfahren wurden Einwendungen gegen den Gleisrückbau und zum geplanten Pfaffensteigtunnel erhoben und Presseerklärungen dazu herausgebracht. Schwerpunkt ist der Kampf gegen die Gäubahn-Kappung in Stuttgart, die einen großen Teil des Landes über viele Jahre vom übrigen Schienenverkehr abhängen würde. Wir unterstützten dabei auch den Landesnaturschutzverband bei seiner Klage dagegen.

Mit dem Verkehrsministerium und der NVBW bestehen regelmäßige Kontakte, bei denen wir unsere Anliegen vorbringen können. Dies geschieht sowohl in nicht-öffentlichen Verbändetreffen als auch bei öffentlichen Veranstaltungen, z.B. zum „Landeskonzept Klima und Verkehr“ oder zum „Zukunftsfahrplan“ des Landes. Auf der Landesfahrplankonferenz stellen wir Anträge zum Fernverkehr der DB, besonders zur Fernverkehrsanknüpfung der Gäubahn, der Schwarzwaldbahn, der Südbahn und der Stadt Heilbronn.

Im Jahr 2024 fanden wieder eine Reihe von Online-Veranstaltungen für interessierte Mitglieder statt. Themen waren Schieneninfrastruktur und Baustellen, Informationen für Neumitglieder, Verkehrsprobleme im Taubertal und das große Thema Barrierefreiheit.

Im Mai fand eine Mitgliederversammlung mit Neuwahlen in Bad Urach statt. Als Rahmenprogramm bereisen die Teilnehmer die Strecke der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb von Herrenberg über Tübingen, Reutlingen und Metzingen bis nach Bad Urach, besichtigten das elektronische Stellwerk in Dettingen/Erms und hörten einen Vortrag des Geschäftsführers des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Herrn Prof. Bernecker.

Daneben gab es noch viele regionale Aktivitäten, nicht nur in der Region Stuttgart, sondern auch in Karlsruhe, Freiburg, Rhein-Neckar, Bodensee-Oberschwaben, Main-Tauber und Pforzheim. Schwerpunkte waren neben lokalen Problemen an den genannten Orten die geplanten Neu- und Ausbaustrecken der Bahn und die zunehmenden Qualitätsprobleme beim Öffentlichen Verkehr. Weiter bestehen Kontakte ins Elsaß und im Bodenseeraum zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen.

(Joachim Barth)

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Mittlerer Oberrhein — Jahresbericht 2024

Wie in den vergangenen Jahren hat sich der Regionalverband auch 2024 wieder an jedem zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum in Karlsruhe getroffen. Die Anfangszeit wurde auf 19:00 Uhr vorverlegt. Neben einer Vor-Ort-Teilnahme ist auch weiterhin eine Teilnahme per Video-/Telefonkonferenz möglich. Seit diesem Jahr werden die Sitzungen protokolliert. Hier ein besonderer Dank an Willy Pastorini. Am 06.07.24 und 19.10.24 fanden im Umweltzentrum zudem zwei Landesausschusstreffen statt.

Neben der Mitgestaltung der von VCD, BUZO und PRO BAHN herausgegebenen dreimal im Jahr erscheinenden Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ hat der Regionalverband sich auch an der Fahrplankonferenz beteiligt. Letztere findet derzeit nur noch im Frühjahr statt, so dass manche Fahrplanänderungen im Herbst erst nach dem Fahrplanwechsel bekannt werden wie zum Beispiel die Verlängerung des RE17b/RE71 von Bruchsal nach Heidelberg sowie Kürzungen des Angebots auf der Stadtbahnlinie S31. In diesem Zusammenhang ein herzliches Dankeschön an Martin Theodor Ludwig, der sich intensiv mit den Fahrplankonferenzen beschäftigt und stets eine gelungene Zusammenfassung erarbeitet.

Der Regionalverband hat im vergangenen Jahr einige Pressemitteilungen zu aktuellen Themen erstellt. Hier sind insbesondere die Pressemitteilungen zur Fahrplanausdünnung der VBK oder zur Planfeststellung der Turmbergbahn zu nennen. In diesem Zusammenhang geht ein besonderer Dank an Gerhard Stolz, der die Pressemitteilungen zeitnah verfasst und versendet.

Im Folgenden stelle ich einige Themen und Aktivitäten des Jahres 2024 vor:

Trans Pamina: Der Regionalverband arbeitet weiterhin im grenzüberschreitenden Verkehrsforum Trans Pamina mit. Hierdurch konnte sich der Regionalverband wieder beim jährlich stattfindenden Tag der offenen Tür im Infobest in Lauterbourg (F) präsentieren. Viele interessante Gespräche konnten bei dieser Veranstaltung in französischer und deutscher Sprache geführt werden. Am 11.03.24, 17.06.24 und 07.10.24 fanden Trans Pamina Treffen in Rastatt und Roeschwoog (F) statt. Insbesondere die Buslinie 231 von Rastatt nach Soufflenheim (F) beziehungsweise Seltz (F) war von großem Interesse. Hier wurden Optimierungsmöglichkeiten erarbeitet, die in einem Gespräch Holger Staib vom Landratsamt in Rastatt im Januar 2025 vorgestellt werden sollen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurden einige Veränderungen am Fahrplan der Buslinie 231 bereits vorgenommen. An Sonntagen fährt diese Linie nun den Bahnhof in Roeschwoog (F) an. Desweiteren wird das Village de Marques in Roppenheim (F) (Outlet Center) neu angebunden.

Klimatag: Am 08.06.24 hatte der Regionalverband die Möglichkeit, sich am Stand des Umweltzentrums beim Klimatag in Karlsruhe-Grötzingen zu präsentieren. Auch hier gab es viele interessante Gespräche.

U-Bahn-Tunnel: Am 19.12.24 waren Vertreter des Fahrgastbeirates des KVV und des Regionalverbandes von PRO BAHN zu einem Vor-Ort-Termin in die U-

Bahn-Haltestellen eingeladen. Bei diesem Termin wurde die erweiterte und neu gestaltete Beschriftung anhand von Beispielen an den U-Bahn-Haltestellen Marktplatz und Durlacher Tor vorgestellt. Neben mehr Informationen und Piktogrammen sind auf den Schildern jetzt auch Standortbezeichnungen für Notfälle vorhanden.

Gespräch mit Geschäftsleitung des KVV: Am 25.01.24 hat sich der Regionalverband mit der Geschäftsführung des KVV in den Räumlichkeiten in der Tullastraße getroffen. Vorab wurde ein Fragenkatalog vom Regionalverband erarbeitet, der der Geschäftsführung zuging. Somit konnten in den zwei Stunden sehr viele Themen behandelt und Informationen ausgetauscht werden. Thematisch ging es unter anderem um anstehende Infrastrukturprojekte wie die Einschleifung der Linie S31/S32 in die Karlsruher Innenstadt, um die Netzkonzeption 2020/2030, um die Erneuerung der Turmbergbahn, um den Ticketverkauf (insbesondere der undatierten Tickets), um die Fahrgastinformation in den U-Bahn-Haltestellen und um die derzeitige wirtschaftliche Situation.

Kommunalwahl 2024: Im Vorfeld zur Kommunalwahl 2024 fand am Apriltermin ein Treffen mit den für das Thema Verkehr zuständigen Mitgliedern des Karlsruher Gemeinderates statt. Im Vorfeld hat der Regionalverband einen Fragenkatalog erarbeitet, die den Mitgliedern des Gemeinderates zuging. Jedes Mitglied konnte dann ein kurzes Statement zu jeder Frage abgeben. Moderiert wurde die Veranstaltung von Willy Pastorini. Gefragt wurde unter anderem nach den ÖPNV-Zielen der jeweiligen Kandidaten, zu ihrer Meinung zur Netzkonzeption des KVV und der von Pro Bahn, zum Ticketvertrieb, zum Personalmangel sowie zum Defizit beim hiesigen ÖPNV.

S2-Verlängerung: Willy Pastorini hat sich sehr für eine Verlängerung der Stadtbahnlinie S2 von Rheinstetten nach Durmersheim engagiert und dies bei einigen Monatstreffen präsentiert. Leider fiel der Bürgerentscheid am 29.09.24 trotz seines großen Engagements negativ aus.

Tunnel Rastatt: Am 13.09.24 hat Willy Pastorini für den VCD und PRO BAHN einen Besichtigungstermin der Tunnelbaustelle des Rastatter Tunnels in Ötigheim organisiert. Nach einer sehr interessanten Einführung ging es zum Tunnelportal, wo für den Innenausbau gerade etliche Zementanlieferungen eingefahren wurden. Im Anschluss blieb noch etwas Zeit um die Ausstellung im Informationszentrum zu besichtigen.

Treffen mit Regionalverband Rhein-Neckar: Am 13.06.24 konnte der Regionalverband zwei Vertreter des Regionalverbandes Rhein-Neckar begrüßen. Mit Andreas Schöber und Thomas Mroczek wurde über die Neubaustrecke Frankfurt — Mannheim — Karlsruhe gesprochen und gemeinsam der gesamte Korridor mit den verschiedenen Trassenvarianten diskutiert. Hierbei geht ein besonderer Dank an Karl-Heinz Garre (Mitglied beim Dialogforum Mannheim — Karlsruhe) für seine fachliche Expertise bei diesem Thema.

Mailverteiler: Der interne Mailverteiler des Regionalverbandes wurde überarbeitet und vereinheitlicht.

Tag der Schiene: Der Regionalverband möchte sich gerne am Tag der Schiene 2025 beteiligen. Über die genaue Ausgestaltung wird noch gesprochen. Karl-

Heinz Garre wird Kontakt zu anderen Akteuren herstellen.

Bahnübergangsbeseitigung Brunnenstückweg: Der Regionalverband hat sich für die Pläne zur Beseitigung dieses Bahnübergangs in Karlsruhe-Rüppurr ausgesprochen. Hier soll eine Überführung entstehen.

SPNV-Konzept 2025+: Der Regionalverband hat beschlossen, sein SPNV-Konzept zu überarbeiten und zu ergänzen. Dies wird sich ins Jahr 2025 erstrecken.

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein wünscht allen einen guten Start ins Jahr 2025.

(Holger Heidt)

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Wie auch in den Jahren zuvor trifft sich ein kleiner Kreis von Aktiven einmal im Monat in Freiburg um sich über die aktuellen Entwicklungen im öffentlichen Verkehr auszutauschen. Die Probleme in der Region sind dabei auch weitgehend die gleichen geblieben.

Die Breisgau-S-Bahn sorgt immer wieder für negative Schlagzeilen. Zwar ist auf der West-Ost-Achse das Fahrplanangebot durch die geänderten Fahrzeiten pünktlicher geworden, doch gibt es immer noch zuwenig Fahrzeuge. Ausgefallene Zugteile sorgen regelmäßig für übervolle Züge. Zeitweise waren auch Leihfahrzeuge aus anderen Regionen im Einsatz, die dann aber nicht mit den vorhandenen Fahrzeugen kompatibel waren. Die Dreiseenbahn wird nur noch als Anschlussverkehr mit Umsteigen in Titisee gefahren, gegenüber dem früher durchgehenden Verkehr ein weiterer Rückschritt (neben der ohnehin verlängerten Fahrzeit) durch das ach so tolle S-Bahn-Konzept. Außerdem wurde die Taktlage geändert, so dass aus Richtung Donaueschingen kein Anschluss mehr besteht. Die Fahrgastzahlen sind auch entsprechend zurückgegangen.

Doch auch auf den anderen Linien des Breisgau-S-Bahn-Systems gibt es Probleme. Auf der Nord-Süd-Achse leiden die Fahrgäste ebenfalls oft unter übervollen Zügen, da auch hier immer wieder mal Zugteile fehlen. Der Fahrzeugmangel ist also ein generelles Problem in den südbadischen Ausschreibungsnetzen. Und bei dem im letzten Jahr schon genannten Problem in Waldkirch ist natürlich auch noch keine Lösung in Sicht.

Auch zum rührigen Förderverein für die Eisenbahnverbindung Freiburg — Breisach — Colmar „[Trans-Rhin-Rail](#)“ bestehen enge Kontakte. Im April 2024 fand eine Demonstration für den Wiederaufbau der Bahnlinie (Freiburg — Breisach — Colmar in Form einer Menschenkette von Breisach nach Volgelsheim statt. Nach der Kette gab es einen kleinen Empfang mit Imbiss, Grußworten und Kulturprogramm am Art’Rhena an der Rheinbrücke.

Auf den bestehenden grenzüberschreitenden Bahnverbindungen nach Frankreich sieht es dagegen nicht gut aus: Die Regionalbahnen Offenburg — Strasbourg sind seit Jahren regelmäßig überfüllt. Eine Lösung des Problems ist aber kurzfristig nicht in Sicht, da die bestellten neuen Fahrzeuge noch auf sich warten lassen und von den vorhandenen alten Fahrzeugen aufgrund irgendwelcher behördlicher Auflagen keine weiteren für den

grenzüberschreitenden Verkehr ausgerüstet werden dürfen. Auf der Linie Müllheim — Mulhouse sieht es noch schlimmer aus. Dort sind im ganzen Jahr keine Züge gefahren, angeblich weil die französische Staatsbahn SNCF nicht mehr genügend deutschsprachende Lokführer aufreiben konnte.

(Joachim Barth)

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Auf der **Südbahn** gibt es nicht viel Neues.

Die Sanierung des **Bahnknoten Aulendorf** auf Basis des BMP II beginnt im März 2026. Neben dem barrierefreien Zugang zu den Gleisen erhält Bahnhof einen zusätzlichen Mittelbahnsteig mit 2 weiteren Durchgangsgleisen. Derzeit verfügt Aulendorf über nur 3 Durchgangsgleise, was einen Engpass auf der Südbahn darstellt. Bereits 2025 soll mit der Sanierung des Bahnhofsgebäudes begonnen werden.

Der Landkreis Biberach hat eine Machbarkeitsstudie zur **Teilreaktivierung der ehemaligen Federseebahn** vom Bahnhof Bad Schussenried (Südbahn) nach Bad Schussenried Stadt in Auftrag gegeben. Entsprechend des Laupheimer Modells sollen die Regionalbahnen aus Biberach über ein Gleisdreieck zunächst nach BS-Stadt fahren und dann zurück und weiter über BS-Südbahn nach Aulendorf. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie liegt noch nicht vor.

Der **Hauptbahnhof Ulm** wird derzeit generalsaniert. Die Bahnhofshalle ist geschlossen. Der Zugang zu den Gleisen erfolgt über die Überführung was zu langen Wegen führt. Ende 2026 soll die Sanierung abgeschlossen sein.

(Günther Heger)

Sonstige

Von mehreren Seiten habe ich gehört „Jahresbericht? — Nimm doch einfach den vom letzten Jahr, unsere Themen haben sich nicht geändert“. Trotzdem möchte ich hier noch einige erwähnen: Der **Regionalverband Region Stuttgart** beschäftigt sich intensiv mit dem Thema „Stuttgart 21“ und der drohenden Abhängung der Gäubahn. Außerdem ist die Tätigkeit im Fahrgastbeirat des VVS erwähnenswert. Der **Regionalverband Rhein-Neckar** beschäftigt sich neben den lokalen Problemen im Rhein-Neckar-Raum auch schon seit Jahren mit den Neubaustrecken Frankfurt — Mannheim und Mannheim — Karlsruhe. Und zuletzt möchte ich noch die **Regionalgruppe Main-Tauber** erwähnen, die auch 2024 unter der Schlechtleistung der WFB und dem politischen Desinteresse an dieser Randregion zu leiden hatte.

(Joachim Barth)

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

[Zur Adressliste](#)