Fahrgastverband
PRO BAHN
Landesverband Baden-Württemberg

PRO BAHN Baden-Württemberg im Jahr 2019 Themen, Aktionen, Projekte

Jahresbericht 2019 des Landesverbands Baden-Württemberg

1969: Die ersten Menschen landen auf dem Mond. Dazu war unter anderem ein Koppelmanöver zwischen dem Kommandomodul und der Mondlandefähre notwendig. 50 Jahre später: Zwei baugleiche Züge sollen gekuppelt werden. Es fehlt aber die Zulassung des EBA. Bei der Breisgau-S-Bahn versucht(e) man sich ebenfalls an diesem komplexen Manöver, aber (unter anderem) zu kurze Sensoren und eine überraschende Kurve überfordern die Eisenbahn des 21. Jahrhunderts. Irgend etwas muss im letzten halben Jahrhundert geschehen sein, und es war nicht nur von Vorteil.

Seit gut 150 Jahren werden an Lokomotiven Wagen angehängt, es werden Wagen abgehängt. Türen werden geöffnet, Menschen steigen aus; Menschen steigen ein; Türen werden geschlossen. In der modernen digitalen Hochsicherheitswelt, in der schon das Öffnen der Tür ein kaum mehr hinnehmbares Risiko darszutellen zu scheint, muss vorher noch ein Schiebetritt aus- und vor Abfahrt natürlich wieder eingefahren werden. Das ist eine wunderbare Sache, nur ist die moderne digitale Technik nicht mehr in der Lage, den Stillstand eines Zugs zeitnah festzustellen, um den Türöffnungsprozess flott in die Wege zu leiten. Für den Mondflug hat die Rechenleistung eines heutigen Taschenrechners gereicht.

Selten lagen Licht und Schatten so dicht beieinander wie in diesem Jahr. Die Eisenbahn kann sich, nachdem schon in den vergangenen Jahre richtige Weichenstellungen erfolgt sind, in den nächsten Jahren vor Geld kaum retten. Das Land Baden-Württemberg schwimmt in Geld, sowohl ganz allgemein aus eigener Kraft wie auch im Bereich des Schienennahverkehrs durch deutlich höhere Regionalisierungsmittel vom Bund. Zudem sind unter anderem die Ausschreibungsfahrpläne für die Stuttgarter Netze und die Breisgau-S-Bahn in Kraft getreten, die eigentlich deutliche Angebotsausweitungen zu geringeren Kosten bringen sollten.

Bekanntlich kam nicht alles ganz so wie erhofft. In den Stuttgarter Netzen kämpfen Go-Ahead und Abellio mit Personalmangel und Fahrzeugproblemen; bei der von DB Regio weiterhin betriebenen Breisgau-S-Bahn wurde das Fahrplankonzept mit den neuen Durchmesserlinien nach wenigen Tagen wieder „angepasst“, vulgo: weitgehend zurückgenommen.

Die „Schuldigen“ sind nicht ganz einfach auszumachen: Die Personalprobleme sind im Wesentlichen der hervorragenden Beschäftigungslage gerade in den

betroffenen Regionen geschuldet. Die Fahrzeugprobleme haben in erster Linie die Fahrzeughersteller zu verantworten, die schlicht ihre Verträge nicht eingehalten haben. Inwieweit das EBA, die EU oder wer auch immer noch eine unrühmliche Rolle spielt, lässt sich kaum objektiv feststellen. Das Land mag nicht frei von jeglichen Fehlern sein, aber wären beispielsweise größere Kapazitäten vorgegeben worden, würde das heute auch nichts nutzen. Dann würden nur noch mehr Fahrzeuge und Mitarbeiter fehlen.

Bei der Breisgau-S-Bahn sieht es anders aus. Bei ambitionierten Eisenbahnprojekten gibt es üblicherweise die Wahl, für ziemlich viel Geld etwas Vernünftiges zu bauen oder es eben bleiben zu lassen. Im Südwesten hat man es mit dem üblichen, politisch oft nicht vermeidbaren Kompromiss versucht, sich das Projekt schönzureden und physischen Ausbau aus Kostengründen durch das Prinzip Hoffnung zu ersetzen. Heraus kam ein Spar-Infrastrukturausbau, der teilweise keinerlei Reserven lässt bei einem gleichzeitig sehr anspruchsvollen Fahrplan.

Es ist ja erfreulich, dass der Bund in den nächsten Jahren sehr viel Geld in die Bahn, besonders die Infrastruktur, stecken will. Die daraus resultierenden Baumaßnahmen werden für Verdruss sorgen, machen das System aber zukunftsfähiger.

Das große Problem wird sein, das verfügbare Geld auch sinnvoll auszugeben. Es fehlt ja nicht nur an Planungskapazitäten, sondern das Kernproblem scheint die organisierte Nicht-Zuständigkeit zu sein. Anstatt ihre Kräfte zu bündeln und an einer besseren Infrastruktur zu arbeiten, reichen Bund, Länder, DB Netze und einige mehr die Verantwortung für jedes Miniproblem fröhlich weiter und verwenden ihre Energie vor allem darauf, von den jeweils anderen die finanzielle Verantwortung einzufordern. Keine Mini-Maßnahme wird einfach mal schnell gemacht; stets müssen zahlreiche Akteure ins Boot geholt werden, die nicht immer in die gleiche Richtung rudern.

Die Entscheidungsfindungsprozesse müssen dringend gestrafft, Verantwortung wieder klar zugewiesen werden. Das ist nicht einfach, aber das derzeitige System bringt nach unendlich langen Diskussionen um jeden Bahnsteig und jeden Bahnübergang ja keine besseren, sondern nur spätere Entscheidungen mit sich.

STEFAN BUHL JOACHIM BARTH LOTHAR FAAS

Qualität des Regionalverkehrs in Baden-Württemberg

Das Jahr 2019 hätte zu weitreichenden Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr in Baden-Württemberg führen sollen, was aber nicht in vollem Umfang gelungen ist. Die Übernahme der Stuttgarter Netze durch Go-Ahead und Abellio wurde im Wesentlichen durch verspätete Fahrzeuglieferungen und -zulassungen erschwert. Von Bombardier kann man derzeit bei Lichte betrachtet nichts Anderes erwarten. Seit Jahren versucht das Unternehmen beispielsweise vergeblich, das exotische Zugsicherungssystem ETCS in die Doppelstock-ICs einzubauen, damit die Züge auch in der Schweiz (ein Land, in das Bombardier erstaunlicherweise Züge mit ETCS liefert) fahren dürfen. Stadler hat Probleme mit den einst bewährten FLIRTs und leider moderne Züge geliefert, die vieles können mögen, sich aber mit dem Öffnen der Türen und den Schiebetritten schwer tun. Dazu kommen abstruse Zulassungsproblem, die dazu führen, dass Abellio zwar 5- und 3-teilige Züge miteinander kuppeln darf, aber keine zwei 4-Teiler.

Immerhin hat sich DB Regio kooperativ gezeigt und die Wettbewerber bei den notwendig gewordenen Interimskonzepten unterstützt.

Bei der Breisgau-S-Bahn holt den Aufgabenträger der Versuch ein, mit dem absoluten Mindestmaß an Infrastruktur gekoppelt mit der Hoffnung auf deutliche Fahrzeitkürzungen durch neue Züge ein umfangreiches neues Fahrplankonzept in der Region Freiburg mit neuen Durchbindungen und vielen Flügelungen umzusetzen. Die Fahrzeuge wurden rechtzeitig geliefert und zugelassen, und es wurde auch frühzeitig klar, dass aufgrund zu kurzer Sensoren in den Kupplungen die Kuppelvorgänge in Titisee problematisch werden könnten.

Nun, durch die längere Vorbereitungszeit durch rechtzeitige Fahrzeuglieferung wurden die Sensoren nicht länger und die Schwierigkeiten nicht kleiner. Dazu kommen das Fehlen jeglicher alternativer Kreuzungsbahnhöfe auf den überwiegend eingleisigen Strecken und straffe Fahrpläne mit sehr kurzen Wendezeiten, und schon ist das Konzept am ersten Tag krachend gescheitert.

Als erste Notmaßnahme wurden die Kernvorteile zurückgenommen. Das Prinzip Hoffnung hat sich zwar auch nicht immer bewährt, ist aber sehr kostengünstig. Also will man einfach in ein paar Wochen einen weiteren Versuch starten, das Breisgau-S-Bahn-System wie geplant umzusetzen. Skeptiker mögen einwenden, dass sich bis dahin an den zugrundeliegenden Problemen nichts ändern wird, aber man wird sehen.

Bei den regelmäßigen Treffen von Verkehrsministerium, NVBW, den Verkehrsunternehmen und den Fahrgastverbänden werden die Probleme angesprochen; Lösungsansätze zeichnen sich aber naturgemäß nicht ab. Vor einiger Zeit war die Gründung eines Buspools im Gespräch. Daraus wurde zwar bislang nichts, doch hat das Land immerhin den Versuch gestartet, (endlich) eine Reserve an Fahrzeugen

und Lokführern aufzubauen, um notfalls kurzfristig einspringen zu können. Das ist der Trick, mit der Länder wie die Schweiz, denen der öffentliche Verkehr schon vor Greta-Zeiten ein Vielfaches wert war, zu einer im Vergleich zu den geradezu erbärmlichen deutschen Werten wesentlich besseren Zuverlässigkeit kommen. Dass regelmäßig Züge ersatzlos ausfallen, weil irgendjemand oder irgendetwas gerade unpässlich ist, darf nicht auf Dauer hingenommen werden, wenn die Verkehrswende irgendwann in Ansätzen gelingen soll. Jegliche öffentliche Verkehrsmittel müssen in erster Linie wieder verlässlich werden.

Ganz ohne neuen Anbieter oder neues Betriebskonzept wurde das Angebot auf der Bodenseegürtelbahn weiter massiv verschlechtert. Mit neuen Fahrzeugen (LINT statt Regioshuttles) und einem stabileren Fahrplan soll endlich die Attraktivität verbessert werden. Nur: Rückmeldungen zeigen, dass die Verbesserung und der stabilere Fahrplan bei den nicht wenigen Fahrgästen auf wenig Enthusiasmus stößt, denen zweistündlich der Anschluss vom Seehas aus Singen gestrichen wurde (der Scheinanschluss aus Konstanz wurde schon vor Jahren beseitigt). Ob der Fahrplan tatsächlich stabiler ist, sei dahingestellt; der Verfasser sah bislang bei nicht repräsentativen Beobachtungen nicht mehr und nicht weniger Fahrplanabweichungen als bisher. Auch in der Gegenrichtung wurden zur Stabilisierung und Verbesserung der Attraktivität zweistündlich Anschlüsse gekappt. Aber keine Sorge, das Leben geht weiter. Der Ausbau der B 31 (von 2 auf insgesamt 6 Spuren, verteilt auf 2 Straßen) schreitet voran.

Fahrgastfreundliches Bauen

Ungezählte Baustellen machen den Fahrgästen schon seit Jahren das Leben schwer, und bis auf Weiteres wird das Problem zunehmen statt sich zu bessern. Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung des Schienennetzes hat insbesondere die Bundesregierung das Problem erkannt und steuert spürbar, d. h. mit steigendem finanziellem Einsatz, dagegen. Das ist dringend notwendig und uneingeschränkt zu begrüßen. Aber: Sehr viele Baustellen führen zu Vollsperrungen, teils über Wochen und Monate hinweg. Die Notwendigkeit der Sperrungen ist bei manchen Maßnahmen mehr, bei anderen auch weniger offensichtlich. Über die notwendige Dauer und die Zeiträume der Sperrungen lässt sich regelmäßig streiten.

Wir waren bei DB Netze in Karlsruhe zum Austausch über die Problematik vorstellig. Problematisch ist auch Sicht der DB die zunehmende Vorschriftendichte, insbesondere der überbordende Lärmschutz, der regelmäßig nächtliches Bauen verhindert. Auch erzwingen beispielsweise Lärmschutzwände Vollsperrungen, weil mit diesen ausreichende Fluchtwege fehlen.

Immerhin will die DB ihre Baumaßnahmen besser bündeln. Allzu oft wird die immer gleiche Strecke Jahr für Jahr über Wochen gesperrt, weil immer wieder gebaut wird. Bisher ist

das Zusammenlegen absehbarer Baumaßnahmen oft am Geld bzw. an der zeitgerechten Zuteilung gescheitert; der Bund will das besser machen. Wirksam werden soll das ab ca. 2021/2022.

Ein wenig Linderung verspricht das Konzept des „robusten Bauens“. Gemeint ist, dass mit der Einrichtung von vollwertigem Gleiswechselbetrieb (die Züge können nach Belieben auf dem rechten oder linken Streckengleis fahren, was aber entsprechende Signale voraussetzt) und den dafür notwendigen Überleitstellen (also Weichenverbindungen zwischen den Streckengleisen) die Züge flexibler an Baustellen vorbeikommen. Sinnvoll ist so etwas nicht nur bei Baustellen, sondern auch den mehr oder weniger üblichen Störungen, kann also dauerhaft einen Beitrag zur Fahrplanstabilisierung leisten. Der Bund stellt dafür zusätzliches Geld zur Verfügung. Das Land hat, wie es der Zufall will, das LGVFG (Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) geändert und weitere Fördertatbestände geschaffen. Unsere Forderung, auch Maßnahmen für „robustes Bauen“ förderfähig zu machen, wurde aber leider nicht aufgegriffen.

Evakuierung aus einer S-Bahn

Am 28.09.2019 blieb ein Zug in einem Tunnel liegen. Die Reaktion der DB war die in solchen Fällen übliche: erst mal keine, jedenfalls keine für die Fahrgäste erkennbare. Die zeitlichen Abläufe sind nicht ganz klar, aber irgendwann hatten die Fahrgäste die Faxen dicke und ihre „Rettung“ selbst in die Hand genommen und nach einer Stunde im Dunkeln ihre Reise zu Fuß fortgesetzt. Wundersamerweise kamen dann die dazu eigentlich Berufenen, DB und Bundespolizei, sehr schnell in die Hufe und eskortierten die illegal Ausgestiegen auf dem weiten Weg in den nächstgelegenen Bahnhof. Vielleicht sollte erwähnt werden: Die Unglücksstelle war nicht in der gottverlassenen Pampa, Stunden von der Zivilisation entfernt. Eine S-Bahn ist im Vorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs liegen geblieben.

PRO BAHN forderte einen Runden Tisch, um für solche nicht wirklich außergewöhnlichen Wechselfälle des Lebens zukünftig bessere Abläufe zu organisieren. Die Resonanz war wie zu erwarten: Geantwortet haben nur die Institutionen, die nur ganz am Rande mit der Sache zu tun hätten. Von den Verantwortlichen (also denen, die es sein sollten), kam nichts.

Selbstverständlich wurde hinterher wortreich erklärt, wie gefährlich die Aktion der Fahrgäste gewesen sei. Das mag sein, wenn diese auf befahrene Gleise geraten. Eher peinlich war aber der Hinweis auf die Gefahren von der Oberleitung. Hoffen wir, dass bei einer tatsächlich abgerissen oder beschädigten Oberleitung, wo in der Tat höchste Gefahr herrscht, sich jemand zu eine entsprechenden Hinweis entschließt. Nur stellt sich bei einer jeder dieser verunglückten Rettungsaktionen die Frage, was Bahn und Rettungsdienste bei einem echten Notfall zu tun gedenken. Egal ob auf der Schwäbischen Alb oder in einem

finsteren Schwarzwaldtal: Grundsätzlich gilt eine Rettungsfrist von 15 Minuten, innerhalb derer Retter vor Ort sein sollten. Bei der Bahn gilt die bedingt: Es wird dringend empfohlen, sich bei Unfällen nicht ernsthaft zu verletzen oder in der Aufregung einen Herzinfarkt zu erleiden: Das notwendige Erden der Oberleitung kann sich ziehen, und zwar nicht über Minuten, sondern auch mal über Stunden. Solange müssen die Rettungskräfte schlimmstenfalls den Verletzen mit den Händen in der Hosentasche beim Sterben zuschauen und zuhören. Warum es im echten Notfall wesentlich schneller als in den glücklicherweise meistens eher harmlosen Situationen gehen soll, ist schleierhaft. Möglicherweise besteht hier ein wesentlich größeres Sicherheitsproblem als beim Öffnen der Türen.

Runder Tisch "Pendeln in Baden-Württemberg"

Das Staatsministerium Baden-Württemberg führt einen sogenannten „Strategiedialog Automobilwirtschaft" durch, um – so das Selbstverständnis – „den Transformationsprozess der baden-württembergischen Automobilindustrie erfolgreich zu gestalten".

In diesem Rahmen wird auch ein Runder Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg" veranstaltet, an dem wir gemeinsam mit zahlreichen anderen Vereinigungen – von der Schülervertretung über Gewerkschaften bis hin zum Automobilclub – teilnehmen. Anhand unterschiedlicher Szenarien werden mögliche Entwicklungsperspektiven (z. B. a) Umstieg auf E-Autos oder b) Umstieg auf Öffentliche Verkehrsmittel oder c) Mobilitätsverzicht) durchgespielt und von den verschiedenen Standpunkten beleuchtet. Trotz des weitgefächerten Spektrums an vertretenen Interessen, geht es dabei weit weniger kontrovers zu, als man vielleicht erwarten würde.

In der Runde ist es auffällig zu Tage getreten, dass die meisten Menschen beim Thema „Öffentliche Mobilität" in ihrem Denken sehr stark in den heutigen Strukturen verhaftet sind. Dies macht sich darin bemerkbar, dass die meisten Vorschläge, wie mehr Menschen zur Nutzung des ÖV bewegt werden können, vor Bürokratismus, Gängelei und Planwirtschaft nur so triefen. PRO BAHN Baden-Württemberg vertritt die Ansicht, dass ein kundenorientierter Ansatz hier wesentlich erfolgversprechender ist. Mit anderen Worten: Das ÖV-Angebot muss danach ausgerichtet werden, was die Menschen wollen und brauchen, anstatt sie zur Nutzung eines unzureichenden ÖV-Angebots zu drängen. Das ist freilich das genaue Gegenteil der bisherigen Herangehensweise und bedarf erheblicher organisatorischer und technischer Veränderungen. Doch nur so ist es möglich, dass sich das Angebot an der Nachfrage orientiert und nicht umgekehrt.

Der Runde Tisch wird auch im neuen Jahr fortgesetzt. Es bleibt bestimmt interessant!

Bericht aus dem Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten SPNV für das Jahr 2019

Der Fahrgastbeirat für den vom Land Baden-Württemberg bestellten SPNV ist als beratendes Gremium bei der NVBW angesiedelt und soll eine Verbindung zwischen den Fahrgästen und dem Land Baden-Württemberg herstellen. Durch den Beirat möchte das Land das Angebot im SPNV noch besser auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abstimmen. Der Fahrgastbeirat besteht zur Hälfte aus ständigen Mitgliedern aus verschiedenen Mobilitätsverbänden und zur anderen Hälfte aus gewählten Fahrgastvertretern, die repräsentativ für verschiedene Nutzergruppen sind und mit jeder Periode ausgewechselt werden. Der Beirat sammelt Anregungen und Vorschläge für die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs und gibt sie an die NVBW und an das Verkehrsministerium weiter. PRO BAHN ist durch Sabine Lacher vertreten. Sie leitet die Arbeitsgruppe „Bahnhöfe“ und arbeitet in der Arbeitsgruppe „Fahrzeuge“ mit.

Die Sitzung im Januar war die letzte in der dritten Amtsperiode des Fahrgastbeirats und beschäftigte sich mit dem aktuellen Stand des BW-Tarifs. Dieser wird sehr gut angenommen, hat aber noch Defizite beim Vertrieb. So ist der Tarif zwar im DB Navigator verfügbar, aber nicht an den Automaten der Verkehrsverbünde und in den Bussen. Nicht allen Fahrgästen brachte der Tarif Vorteile. Vereinzelt war die Einführung des Tarifs auch mit Preiserhöhungen verbunden, wo bisher für verbundübergreifende Fahrten günstige Tagestickets angeboten wurden, wie z. B. beim Regio-X Ticket des KVV.

Ein weiteres Thema war die Unterbrechung der Gäubahn im Zuge des Bahnprojektes Stuttgart 21. Herr Zahn vom Verkehrsministerium erläuterte das Konzept während der Gäubahn-Unterbrechung. Der Fahrgastbeirat sieht große Probleme durch den notwendigen Umstieg auf die S-Bahn in Stuttgart-Vaihingen und verweist auf die häufig auftretenden Störungen im Stammstreckentunnel. In diesen Fällen würde dann keine Umfahrungsmöglichkeit mehr bestehen.

Die zweite Sitzung im Jahr fand Ende Mai im Verkehrsministerium statt. Verkehrsminister Hermann verabschiedete die alten Mitglieder und dankte ihnen für Ihren Einsatz. Zugunsten einer besseren Kontinuität bei seiner Arbeit wurde die Amtszeit des Fahrgastbeirats von zwei auf drei Jahre verlängert.

Bei der anschließenden konstituierenden Sitzung des neuen Fahrgastbeirats für die 4. Amtsperiode wurde dem Verkehrsminister der erweiterte Forderungskatalog übergeben, der unter Leitung von Sabine Lacher in der dritten Amtsperiode erstellt wurde und die Anliegen der Fahrgäste im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen, eine umfassende Mobilitätsgarantie und bessere Informationen bei Verspätungen bzw. Störungen zusammenfasste. Matthias Lieb (VCD-Landesvorsitzender) wurde wieder als

Vorsitzender des FGB-BW und Frau Sandy Jeschke (aus dem Karlsruher Verkehrsverbund KVV) wurde als stellvertretende Vorsitzende gewählt.

Der neue Beirat beschloss, einen Brief an die Projektpartner von Stuttgart 21 und an die Fraktionsvorsitzenden im Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart zu senden, in dem gegen die geplante jahrelange Unterbrechung der internationalen Verbindung Stuttgart–Zürich durch die Stuttgart 21-Bauarbeiten protestiert und der Erhalt der Gäubahn bis zur vollständigen Fertigstellung des Projektes auch am Flughafen gefordert wird. In diesem Brief wird auf die Bedeutung des Eisenbahnknotens Stuttgart für ganz Württemberg und Südbaden hingewiesen, dessen Funktion auch während der Bauzeit von Stuttgart 21 erhalten bleiben muss und nicht einseitig den städtebaulichen Interessen der Stadt Stuttgart geopfert werden darf. Der VVS-Fahrgastbeirat, der seinerseits bereits in dieser Sache aktiv geworden war, hat sich diesen Forderungen angeschlossen.

Bei der dritten Sitzung im September stand der aktuelle Stand bei der Betriebsaufnahme der Stuttgarter Netze durch Go-Ahead und Abellio im Mittelpunkt. Vertreter der Zugbetreiber schilderten die Probleme beim Start, die hauptsächlich durch Störungen an den neuen Zügen und durch Personalengpässe verursacht wurden. Trotz intensiver Arbeit zur Behebung der Probleme muss weiterhin mit einer angespannten Fahrzeugverfügbarkeit auch im Hinblick auf die nächsten Betriebsaufnahmen gerechnet werden. In der vierten Sitzung im November wurde zum aktuellen Stand der Ersatzkonzepte bei den kommenden Inbetriebnahmen, zur geplanten Sperrung der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart und vom bundesweiten Netzwerktreffen der Fahrgastbeiräte berichtet. Es wurden Themenschwerpunkte für die kommende Amtszeit diskutiert und mit Hilfe eines Punkteverfahrens ausgewählt sowie mehrere Arbeitsgruppen gebildet, die sich mit den Themen Bahnhöfe, Gäubahn, Fahrgastinformation, Fahrgastanfragen, Fahrzeuge und Vernetzung mit regionalen Fahrgastbeiräten beschäftigen. Nachdem das Landeskabinett im Dezember die Weichen für ein neues Bahnhofsmodernisierungsprogramm für Baden-Württemberg gestellt hat, wird sich die Arbeitsgruppe „Bahnhöfe“ im neuen Jahr verstärkt mit Verbesserungsvorschlägen und Ideen bei der Umsetzung dieses Programms einbringen[1]. Dazu sollen einzelne Bahnhöfe betrachtet werden, die in diesem Programm mit höchster Priorität umgebaut werden.

SABINE LACHER

[1] https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neues-bahnhofsmodernisierungsprogramm-vorgestellt/

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Bericht aus dem Fahrgastbeirat im VVS

Im Fahrgastbeirat des VVS fanden im vergangenen Jahr drei reguläre Sitzungen und eine Sondersitzung statt.

Sprecher des Fahrgastbeirats ist unser Vorstandsmitglied Wolfgang Staiger. Seine Aufgaben reichen von der Organisation der Vorbesprechungen mit Aufstellung der Tagesordnung über die Bearbeitung einzelner Kundenbeschwerden bis zur Wahrnehmung zahlreicher Termine als Vertreter des Fahrgastbeirats. Die erste Sitzung fand im Februar bei der SSB statt. Im Mittelpunkt der Diskussion standen die Ausbaupläne für das Stadtbahnnetz, die Bahnsteigverlängerungen für Doppelzüge sowie die Anschaffung neuer Fahrzeuge bei der Zahnradbahn und bei der Busflotte, wo zukünftig alternative Antriebe eingesetzt werden sollen. Dabei setzt die SSB zunächst auf Hybrid-Busse und will bald versuchsweise einen Brennstoffzellen-Gelenkbus erproben. Ein von uns vorgeschlagenes Teilnetz mit Oberleitung zur Zwischenladung von Elektrobussen nach Esslinger Vorbild lehnt die SSB aus städtebaulichen Gründen ab. Alle diese Pläne müssen auch finanziert werden und das fällt der SSB zunehmend schwerer. Der Ausgleichsanspruch für das jährliche Defizit war bisher auf 25 Mio. € begrenzt. In den letzten zehn Jahren hat sich deshalb die Schuldenlast der SSB auf 340 Mio. € verdoppelt, während die Stadt in der gleichen Zeit ihre Schulden auf null abgebaut hat. Das Defizit ist im Vorjahr auf 35 Mio. € gestiegen und wird mittelfristig weiter auf 60 Mio. € wachsen. Wegen der anstehenden Generalsanierung des Stadtbahnnetzes sowie der Ausweitung des Streckennetzes und der Anschaffung von neuen Stadtbahnen und umweltfreundlichen Bussen kommen große finanzielle Herausforderungen auf die SSB zu. Der Nahverkehrsbetrieb spielt bei der Erfüllung der städtischen Klimaziele und bei der Erreichung städtebaulicher Ziele eine entscheidende Rolle. Wir haben deshalb eine nachhaltige Finanzierung der SSB gefordert. Im nächsten Haushalt der Stadt wurde nun eine zusätzliche Investitionshilfe von 120 Mio. € über die nächsten fünf Jahre bewilligt. Der größte Engpass für neue Projekte sind jetzt eher die knappen Planungskapazitäten, die aufgrund der Sparzwänge der letzten Jahre nicht ausreichend aufgebaut werden konnten.

Die zweite Sitzung im Juli beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit Themen, für die der VVS zuständig ist, wie z. B. dem Tarif und der Fahrgastinformation. Erste Erfahrungen mit der Tarifzonenreform sind positiv und es wurde in den ersten fünf Monaten nach der Einführung ein Zuwachs der Fahrgastzahlen von 3,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum erreicht. Dabei muss man berücksichtigen, dass gar nicht alle Fahrscheine billiger wurden, so dass der Zuwachs aufgrund der Reform sogar noch höher war. Leider scheiterte der Vorschlag, auch im Jahr 2020 noch einmal auf eine Tariferhöhung zu verzichten, am Widerstand der Landkreise. In Anbetracht der Diskussionen über die Klimakrise, in denen die Bevölkerung zur vermehrten Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel aufgerufen wird, ist dies das falsche Signal.

Ein Thema war auch die Zusammenführung der Fahrgastbeiräte des VVS und des Verkehrsverbunds Filsland. Der Kreis Göppingen wird Ende des Jahres vollständig in den VVS integriert und wird dann weiterhin einen regionalen Fahrgastbeirat behalten, der aber max. zwei Vertreter in unseren Beirat entsendet. Zum geplanten Redesign der S-Bahn-Fahrzeuge konnten wir kurzfristig noch einen Sondertermin mit DB Regio organisieren, der im August in Plochingen stattfand. Die Neugestaltung der Fahrzeuginnenräume soll zwar erst zwischen 2023 und 2026 umgesetzt werden, die Entscheidung über die Umbaumaßnahmen musste aber noch 2019 getroffen werden. Bis jetzt wurde nur bekannt, dass an den Erste-Klasse-Abteilen festgehalten werden soll. Wir schlugen eine Vergrößerung der Mehrzweckflächen, den Wegfall der Klappsitze sowie die Einrichtung von Sitzecken vor, wie sie beim Redesign für die Münchner S-Bahn vorgesehen sind. Weitere Verbesserungsvorschläge waren u. a. bessere Gepäckablagen und Haltemöglichkeiten, Einbau von Ladesteckdosen, Optimierung von Türen und Schiebetritten für einen schnelleren Fahrgastwechsel.

Die dritte Sitzung fand im beim Verband Region Stuttgart statt und hatte den Themenschwerpunkt S-Bahn. Die Pünktlichkeit der S-Bahn hat sich 2019 weiter verschlechtert und einen neuen Negativrekord aufgestellt.

Der VVS führt das auf den gestiegenen Verkehr auf den Gleisen und den Mischverkehr zurück und scheint sich mit der Situation abzufinden. Jedenfalls gab es in diesem Jahr, anders als in den Vorjahren, keinen S-Bahn-Gipfel.

Auch die Verfügbarkeit von Rolltreppen und Aufzüge war unbefriedigend. Das Ziel einer 97-prozentigen Verfügbarkeit wird derzeit nur bei 60 % der Anlagen erreicht.

Auch die Gäubahnunterbrechung in der Interimsphase (s. u.) wurde von uns erneut angesprochen, der VRS spielt dabei jedoch auf Zeit und verharmlost die Auswirkungen für die Fahrgäste. Gemeinsam mit dem Fahrgastbeirat Baden-Württemberg verfasste der VVS-Fahrgastbeirat einen Brief an die Projektpartner und an verschiedene Mandatsträger, in dem wir auf die Folgen der Unterbrechung hin-

gewiesen und eine zumindest vorübergehende Beibehaltung der Anbindung gefordert haben.

Weitere Themen waren die Probleme bei der Organisation des Schienenersatzverkehrs bei Streckensperrungen und die gefährliche Situation bei einer S-Bahnpanne in der Volksfestzeit, als Fahrgäste nach fast einer Stunde Wartezeit eigenmächtig aus dem voll besetzten Zug ausgestiegen waren und daraufhin der gesamte Verkehr im Hauptbahnhof gesperrt werden musste. Das Rettungskonzept der DB sieht vor, dass Fahrgäste bis zu zwei Stunden im Zug bleiben müssen und von der DB evakuiert werden, da ein Ausstieg u. U. lebensgefährlich sein kann, z. B. wegen herab-gefallener Oberleitungen oder dem Zugverkehr.

Wir hielten diese Anweisung bei einer S-Bahn ohne Toiletten für unzumutbar und forderten in solchen Fällen eine schnellere Evakuierung.

Auch zur Hessebahn gab es Neuigkeiten. Der Verband Region Stuttgart und der Kreis Calw haben sich geeinigt, dass in der Hauptverkehrszeit anstelle der Hessebahn eine Schnell-S-Bahn zwischen Weil der Stadt und Renningen verkehrt, die dann zunächst bis Zuffenhausen und später bis Feuerbach weiterfahren soll.

Die Themen der Sitzungen sind auf unserer Website nachzulesen[2].

Der Sprecher des Fahrgastbeirats nahm im Dezember an den Einweihungsfeierlichkeiten für die neuen Linienbündel der Busverkehre in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg teil. Dort hatten die alten Betreiberfirmen Pflieger und LVL nach einer Ausschreibung auch wieder den neuen Dienstleistungsauftrag gewonnen, wobei trotz zusätzlicher Verkehrsleistungen ein eigenwirtschaftlicher Betrieb möglich war. Diese Entwicklung ließsich bei allen Ausschreibungen der Buslinien im VVS-Gebiet beobachten, wo trotz einer Steigerung der Verkehrsbedienung um durchschnittlich 16 % ein überraschend hoher Anteil an eigenwirtschaftlichen Verkehren verzeichnet werden konnte und entgegen mancher Prognosen die lokalen Busunternehmer häufig die Ausschreibungen gewannen. Dies entlastete zwar die kommunalen Haushalte, die Kehrseite der Medaille ist jedoch die stellenweise gesunkene Angebotsqualität. Vermehrt werden Klagen über nicht eingehaltene Fahrpläne, verpasste Anschlüsse und schlecht ausgebildete Fahrer an uns herangetragen. Die Busunternehmen waren gezwungen, den Betrieb noch stärker zu rationalisieren, was sich dann allerdings negativ bemerkbar macht, wenn z. B. die S-Bahn nach einem Personenunfall für zwei Stunden nicht fahren kann und ein Busersatzverkehr benötigt wird. Hier kam es in jüngster Zeit mehrmals zu der Situation, dass nach Anfrage der DB bei Busunternehmern keiner in der Lage war, Busse mit Fahrern für einen solchen Ersatzverkehr zu stellen. Wir fordern die Kommunen auf, das gesparte Geld weiterhin für den ÖPNV zu investieren und vor al-

[2] http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/vvs_fahrgast/fgb_vvs_themen.htm

lem mit Busbeschleunigungsprogrammen dafür zu sorgen, dass die Busse nicht im Stau stehen, sondern pünktlich verkehren.

Zur Neuvergabe der Linienbündel im regionalen Busverkehr und zum ÖPNV-Pakt haben wir zusammen mit Julian Krischan vom Pro Bahn Landesverband Berlin zwei Pressemitteilungen herausgegeben.

Stuttgart 21

Das Projekt schreitet weiter fort und mittlerweile sind 84 % der Tunnel ausgebrochen (ohne den Flughafenabschnitt PFA 1.3, bei dem der Bau noch gar nicht begonnen hat, sind es sogar 95 %). Leider ist der Bau immer noch mit großen Hindernissen für die Fahrgäste verbunden, denn weiterhin sind Sperrungen und Ausfälle der S-Bahn wegen Bauarbeiten an der Tagesordnung, die S-Bahn nach Filderstadt wird 2022 wegen der Baustelle am Flughafen sogar für ein Jahr abgehängt, am Hauptbahnhof läuft man noch jahrelang auf weiten Umwegen durch eine Großbaustelle und auch die Verlegung der Stadtbahn zieht sich noch mindestens bis 2023 hin. Mittlerweile wird auch von den Projektverantwortlichen zugegeben, dass es selbst über die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs hinaus noch große Einschränkungen für die Fahrgäste der Gäubahn geben wird.

Durch die Umplanung am Flughafenbahnhof, wo noch gar keine Baugenehmigung vorliegt, ist bereits absehbar, dass sich die Gäubahnanbindung um bis zu fünf Jahre gegenüber der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs in Stuttgart verzögert. In diesem Interimszeitraum müssen dann alle Fahrgäste am Regionalbahnhof Vaihingen zwischen Fern- und Regionalzug und S-Bahn umsteigen. Es gibt in dieser Zeit auch kein funktionierendes Notfallkonzept bei Sperrungen der S-Bahn-Stammstrecke. Wenigstens ist es gelungen, eine komplette Stilllegung der Panoramabahn zu verhindern. Am Nordbahnhof soll ein Haltepunkt entstehen, wo Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahnen in Richtung Norden bestehen. Eine Aufrechterhaltung der bestehenden Gäubahntrasse zum Hauptbahnhof zumindest bis zur Gesamtinbetriebnahme von Stuttgart 21 stößt jedoch bei allen Projektpartnern auf Widerstand. Die DB müsste wegen verzögerter Baufeldfreimachung Strafzahlungen leisten und die Stadt will die Flächen, die Ihr schon seit fast zwanzig Jahren gehören, schnellstmöglich bebauen.

Unser Regionalverband setzt sich trotz aller Widerstände immer noch dafür ein, wenigstens für eine Übergangszeit oben Gleise zu erhalten und hat dazu im Vorfeld der Gemeinderatswahl einen Kandidatencheck durchgeführt, in dem wir alle 913 Kandidaten gefragt haben, ob sie den Erhalt von Kopfgleisen für die Gäubahn am Stuttgarter Hauptbahnhof befürworten würden.

Leider war die Beteiligung und die fehlende öffentliche Wahrnehmung enttäuschend. Aber trotzdem erzielten wir dadurch einen gewissen Erfolg, dass innerhalb der Fraktionen Auf-

merksamkeit für das Thema erzeugt wurde und vereinzelt auch Gespräche mit einzelnen Lokalpolitikern geführt werden konnten.

Unser Regionalverband nahm zusammen mit dem VCD und dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 an einer Pressekonferenz teil, in der wir der Presse nochmal ausführlich die Folgen der drohenden Unterbrechung der Gäubahn schilderten und die Möglichkeit aufzeigten, durch ein geändertes Bauverfahren die oberirdische Einführung zu erhalten.

Der Bund hat das Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen der Bahn bis 2030 gegenüber heute vorgegeben. Dafür sollen im aktuellen Entwurf des Deutschlandtaktes 44 Züge in der Spitzenstunde im Tiefbahnhof verkehren. Damit ist man schon in der Nähe der 49 Züge, die im Stresstest gerade noch als fahrbar nachgewiesen werden konnten. Damit können Verstärkerzüge bei den Metropolexpressen oder Schnell-S-Bahnen, wie die geplante Linie aus dem Raum Calw/Weil der Stadt nicht bis zum Tiefbahnhof fahren, weshalb DB und die Region bereits Wendemöglichkeiten für solche Züge in den Vorortbahnhöfen, wie z. B. in Feuerbach, planen. Die Einführung von ETCS auch auf allen S-Bahnstrecken würde die Möglichkeit eröffnen, auf den Zulaufstrecken von Norden und Osten auf die Haltestelle Mittnachtstraße zwischen jeder S-Bahn noch einen zusätzlichen Zug verkehren zu lassen. Dort werden die Strecken allerdings auf ein Gleis zusammengeführt, so dass bis zum Hauptbahnhof keine Kapazität für zusätzliche Züge besteht. Hier setzt nun der Vorschlag von Verkehrsminister Hermann an, der vor der Haltestelle Mittnachtstraße eine Abzweigung von den Zulaufstrecken in einen neu zu bauenden Tunnel vorsieht, der anschließend in einen viergleisigen unterirdischen Ergänzungsbahnhof münden soll[3].

Der Bau des Tunnels könnte im Zuge des Rückbaus der oberirdischen Gleise erfolgen. Die Pläne wurden im Städtebauausschuss des Stuttgarter Gemeinderats vorgestellt, aber diese Lösung wird von der Stadt Stuttgart abgelehnt, weil man Einschränkungen bei der Bebauung des heutigen Gleisvorfelds fürchtet. Über die Sitzung und die Pläne für eine ergänzende Tiefstation für Stuttgart 21 wurde bereits ausführlich im Fahrgast 4/19 berichtet. Es gibt eine Arbeitsgruppe, in der Land, Stadt, Region und DB Ausbauoptionen nach Realisierung von S 21 diskutieren. Die Stadt hat darin jedoch als erstes zahlreiche Prämissen durchgesetzt, in denen vor allem die Führung der Gäubahn über den Flughafen festgelegt wurde. Weiterhin wurde ein Vorrang des Städtebaus vor den Verkehrsinteressen festgelegt, was jegliche oberirdische Gleisinfrastruktur zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof ausschließt. Dies soll auch für den Interimszustand gelten, wenn die Gäubahn noch gar nicht über

[3] https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/stuttgart-21/ergaenzende-infrastruktur/

den Flughafen fahren kann. Damit wird den Fahrgästen des Regional- und Fernverkehrs für drei bis fünf Jahre ein Umstieg in S-Vaihingen auf die S-Bahn zugemutet. Wir setzen uns weiterhin für die Beibehaltung der Gäubahneinführung mit oberirdischen Gleisen ein, solange die Gäubahnzüge noch nicht über den Flughafen verkehren können. Die unterirdische Lösung des Ergänzungsbahnhofs mit unterirdischer Zulaufstrecke ab dem Nordbahnhof könnte erst verwirklicht werden, wenn das Gleisvorfeld komplett abgeräumt ist und stellt daher nur eine langfristige Erweiterungsoption dar. Auch die Befürworter einschließlich der DB müssen mittlerweile einräumen, dass der Deutschlandtakt einen sechsgleisigen Ausbau des Nordzulaufs zwischen Zuffenhausen und Feuerbach erfordert. Neuerdings plant die DB einen weiteren Tunnel von der NBS bis zum Tiefbahnhof. Die Finanzierung ist jedoch völlig unklar. Wenn der Engpass im Nordzulauf entfällt, wird sich allerdings die geringe Zahl von nur 8 Gleisen als entscheidendes Hindernis herausstellen.

Dies hatte schon Prof. Schwanhäuser in mehreren Gutachten aus den 90er Jahren festgestellt, wo für diesen Fall 10 Gleise als notwendig erachtet wurden.

Die DB verweist neuerdings aber auf die vollständige Ausrüstung des Knotens Stuttgart mit ETCS, durch die mehr Züge verkehren könnten. Ob sich das allerdings auch in der Praxis bestätigt und ob nicht die Haltezeiten und Doppelbelegungen das ganze System ausbremsen, muss wohl die Zukunft zeigen.

Sonstiges

Im September fand der 13. Bundeskongress „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ in Stuttgart statt. Julian Krischan vom Landesverband Berlin Brandenburg organisierte in Zusammenarbeit mit unserem Regionalverband eine Rahmenveranstaltung „ÖPNV und nachhaltige Stadtentwicklung“, an der auch unser Regionalverband mit einem Vortrag von Stefan Frey zum Thema: „Für einen starken Umweltverbund und öffentlichen Verkehr – im Ballungsraum und in der Fläche“ beteiligt war. Die Veranstaltung war gut besucht und kam sehr gut an.

Ein ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Ausgabe des „Fahrgast“. Unser Regionalverband hat sich an der Erstellung eines Konzepts zu einem umfassenden Ausbau des Stadtbahnnetzes beteiligt, das im Rahmen des Bürgerhaushalts Stuttgart 2019 als Vorschlag eingebracht wurde[4].

Unsere Mitglieder haben bei der Verteilung von Flyern mitgeholfen und den Vorschlag so bekannt gemacht, dass er immerhin auf Platz 9 gelandet ist.

Auch im zurückliegenden Jahr wurden wieder zahlreiche Presseanfragen zu Nahverkehrsthemen an uns gestellt, die von Andreas Kegreiß, Christian Petersohn und Wolfgang Staiger beantwortet wurden.

Im vergangen Jahr kamen wir ein

[4] https://www.buergerhaushalt-stuttgart.de/vorschlag/50004

mehrfach in der Bildzeitung, die gern telefonisch kurzfristig zu einem aktuellem Thema eine Stellungnahe anfragt. Zu den weiten Wegen auch durch Umbau und den Umzug des Reisezentrums am Hauptbahnhof wurde Andreas Kegreiß wie folgt zitiert: „Schon jetzt kommt es in Stoßzeiten zu großem Gedränge auf dem Weg zu den Zügen. Ich sehe immer mehr Reisende, die bei der Ankunft in Stuttgart ihr zusammenklappbaren Elektro-Tretroller nutzen, um so die Anschlusszüge zu erreichen. Der Umbau des Bonatzbaus wird alles noch verschlimmern."

Andreas Kegreiß äußerte sich ferner kritisch zu fahrenden S-Bahnen mit Graffitis[5] und Ende September zur Evakuierung aus einer S-Bahn (siehe Seite 7). „In solch einem Fall muss der Notfallmanager sofort zum Zug und die Fahrgäste umgehend informieren. Außerdem muss von Anfang an eine Evakuierung eingeplant werden."

Wir bestätigten die Kritik des Bundestagsabgeordneten Stefan Kaufmann (CDU) am Zustand des Bahnhofshalle Stuttgart, indem wir darauf hinwiesen, dass sich bei PRO BAHN immer mehr Fahrgäste melden, die den Stuttgarter Bahnhof bewusst meiden und ihn möglichst umfahren. Zur Weihnachtszeit wurde der karge Bahnhof dann mit Weihnachtssternen beleuchtet, immerhin. . .

Im Juni gab Andreas zudem kein kurzes Interview im Freiburger Dreyeckslandradio. in dem er den Erhalt von Gleisen des Kopfbahnhofs für eine bessere Leistungsfähigkeit forderte[6].

Der RV Stuttgart war am Samstag, den 11.05. wieder beim Mobilitätstag in Böblingen, Elbenplatz dabei. Wir konnten dabei mit dem Böblinger Landrat Roland zur geplanten vorzeitigen Kappung der Gäubahn reden und das Gespräch wenige Tage darauf auf der Suttgarter Radsternfahrt mit ihm und dem Böblinger OB Stefan Belz intensivieren. Sehr gefreut hat uns, dass dieses Gespräche und andere Aktionen mit einem Brandbrief im Oktober offensichtlich Früchte getragen hat, der Landrat unterstützt von 19 Bürgermeistern im Kreis klar Position für eine Interimslösung der Gäubahn bezog[7].

Zum Thema Luftreinhaltung konnten wir mit dem FDP-Landtagsabgeordneten Herrn Haußmann diskutieren. Er lud uns in den Landtag ein, um unsere Haltung zu den aus unserer Sicht dringend notwendigen verkehrlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation in Stuttgart kennenzulernen. Während die FDP vor allem auf Anreize, wie die Verbesserung des ÖPNVs, setzt, sind wir der Meinung, dass man auch den Individualverkehr weniger attraktiv machen muss, was z. B. durch Wegnahme von Fahrspuren zugunsten von Bus und Fahrrad sowie durch Reduzie-

[5] https://www.bild.de/regional/stuttgart/stuttgart-aktuell/lka-chef-will-verbot-graffiti-trophaee-darf-nicht-durch-stadt-fahren-64349148.bild.html

[6] https://rdl.de/beitrag/umsteuern-auch-der-metropolregion-stuttgart

[7] https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/Stuttgart-21-Brandbrief-Kreis-Boeblingen-sorgt-sich-wegen-Gaeubahn,brandbrief-gaeubahn-100.html

rung der Parkplätze geschehen könnte.

Mit der „Clean Vehicle Directive“ setzt die EU verbindliche Quoten für saubere Busse bei der Beschaffung von Bussen durch öffentliche Auftraggeber. Es ist geplant, dass bereits ab August 2021 fast ein Viertel und ab 2026 etwa ein Drittel aller neu beschaffter Busse vollkommen emissionsfrei sein müssen. Zusätzliche Quoten in der gleichen Höhe müssen durch emissionsarme Fahrzeuge erfüllt werden.

Im Dezember lud der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer in Kooperation mit der Hochschule Heilbronn zu einer Veranstaltung zum Thema „alternative Antriebe bei Nahverkehrsbussen“ ein.

Mitglieder des PRO BAHN Regionalverbandes Stuttgart nahmen daran teil und informierten sich über die ersten Erfahrungen einzelner Betriebe, die schon die ersten Elektrobusse in Betrieb genommen haben. Geplant ist eine Aufstockung der Landesförderung für Elektrobusse[8].

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

Unser Fahrplan- und Tarifexperte Dr. Wolfgang Lechleitner konnte wieder einige knifflige Anfragen beantworten und machte Verkehrsunternehmen auf Ungereimtheiten im Tarifgefüge aufmerksam.

Interessierte Mitglieder treffen sich monatlich, meist am ersten Donnerstag des Monats, in einer zentral gelegenen Gaststätte in Stuttgart zum Informationsaustausch. Beginn unserer Zusammenkunft ist um 19 Uhr in der Regel im Lokal „Rudolfs“ (https://rudolfs.de/) im Gebäude der Volkshochschule am Stuttgarter Rotebühlplatz, sehr gut erreichbar mit Bus, Stadt- und S-Bahn.

Eine Anmeldung ist grundsätzlich nicht erforderlich.

Falls Sie Interesse haben in unseren E-Mail-Verteiler aufgenommen zu werden, so bitte ich um eine kurze Mail an Wolfgang Staiger, E-Mail: lacherstaiger@t-online.de

Christian Petersohn

Regionalverband Rhein-Neckar

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Die Planungen für neue Schienen zwischen Frankfurt und Mannheim sind

[8] https://www.buergerhaushalt-stuttgart.de/vorschlag/50004

Ende 2019 in eine entscheidende Phase für die Metropolregion Rhein-Neckar getreten. Die Deutsche Bahn stellte im Beteiligungsforum zur Planung der Neubaustrecke ihre Vorzugsvariante vor. Danach wird die Strecke von der Darmstadt entlang der Autobahn A 67 kommend in Höhe von Lorsch auf direktem Weg nach Südosten in Richtung Mannheim-Waldhof im Norden der Stadt verlaufen. In Höhe des südhessischen Lampertheim sollen die Schienen in einem Tunnel geführt werden, da es im Beteiligungsforum massive Proteste gegen das Bauprojekt gab. Diskutiert wurde auch eine Streckenführung, die mit relativ engen Kurven entlang der bestehenden Autobahnen geführt werden sollte.

S-Bahn und ICE teilen sich in Mannheim die Bahnsteige. (Foto: Wolfgang Brauer)

Dies Variante wurde – allerdings ohne Tunnel – bereits bei den ersten Planungen der Neubaustrecke vor rund 20 Jahren vom damaligen Mannheimer Bundestagsabgeordneten Lothar Mark ins Spiel gebracht und deshalb auch „Mark-C-Variante“ genannt. Der PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar begrüßt diese Streckenführung, gibt aber zu bedenken, dass die Verkehrswende nur mit einer viergleisigen Führung der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar zu erreichen sei, da die neuen Gleise nicht nur den schnellen Fernverkehr, sondern in den Nachtstunden auch Güterzüge aufnehmen soll.

Noch ungeklärt ist die weitere Streckenführung durch Mannheim hindurch in Richtung Karlsruhe. Ab dem Bahnhof Mannheim-Waldhof gibt es bislang vier Gleise nach Süden. Nach Meinung von PRO BAHN Rhein-Neckar ist in Zukunft eine Verdopplung der Kapazitäten nötig, damit der umfangreiche Fernverkehr, Regional Express-Züge, S-Bahnen und Güterzüge durch die Stadt geleitet werden können. In der Diskussion ist auch ein mehrere Kilometer langer Güterzugtunnel unter der Stadt.

S-Bahn Rhein-Neckar

Die S-Bahn Rhein-Neckar ist mit rund 440 Kilometer Streckenlänge eines der größten S-Bahn-Systeme in Deutschland. Im vergangenen Jahr wurden auf der Strecke von Heidelberg nach Karlsruhe die Bahnsteige an den Haltepunkten verlängert, um auch mit Triebwagen in Dreifach-Traktionen halten zu können. Dies war bereits vor der Eröffnung der S-Bahn Rhein-Neckar 2003 vorgesehen, wurde aber aus Kostengründen zunächst zurückgestellt. Die Verlängerung der Bahnsteige von 140 auf 210 Meter Länge kostete jetzt doppelt so viel wie bei einer Umsetzung der Maßnahme be-

reits vor 20 Jahren. An den rheinland-pfälzischen Streckenästen wurden die Bahnsteige gleich mit voller Länge gebaut.

Für viel Geld wurden im Jahr 2019 die Bahnsteige an den Haltepunkten zwischen Heidelberg und Karlsruhe für die S-Bahn Rhein-Neckar verlängert, so wie hier in Heidelberg Kirchheim-Rohrbach (Foto: Wolfgang Brauer)

Meterspur in Mannheim

In der Rhein-Neckar-Region gibt es ein mehr als 300 Kilometer langes Straßenbahnnetz, das von Weinheim im Norden bis Leimen im Süden und von Heidelberg im Osten über Mannheim und Ludwigshafen bis ins pfälzische Bad Dürkheim reicht. Für das Mannheimer Stadtgebiet fordert PRO BAHN tagsüber einen 10-Minuten-Takt auch in den Randbereichen an den äußeren Streckenästen.

Derzeit geplant wird eine neue Haltestellenanlage auf dem Mannheimer Bahnhofsvorplatz. Da dort nur drei Gleise zur Verfügung stehen, kommt es dort immer wieder zu Straßenbahnstaus. Die neue Anlage, die bis zur Bundesgartenschau 2023 in Mannheim fertig sein soll, sieht vier Gleise vor. Da der Platz vor dem Hauptbahnhof beschränkt ist, soll die Haltestelle in eine Richtung vom Hauptbahnhof weggerückt werden. Das bedeutet längere Wege für Umsteiger.

Damit der Straßenbahnverkehr am Mannheimer Hbf besser abgewickelt werden kann und für die von der Politik wegen des Klimawandels geforderte Zunahme der Fahrgäste mit dem ÖPNV abgefahren werden kann, ist für die neue Haltestelle aber auch ein zusätzliches, 4. Gleis über eine vielbefahrene Straßenkreuzung nötig. Dafür müsste eine Auto-Spur geopfert werden, fordert PRO BAHN. Der Regionalverband fordert ebenfalls eine neue Straßenbahnstrecke durch das Gelände der Bundesgartenschau 2023. Nach bisherigen Plänen ist lediglich eine Freihaltetrasse vorgesehen, wann darauf aber jemals Schienen gelegt werden, ist nach den städtischen Planungen

ungewiss.

Es ist eng auf den Gleisen vor dem Mannheimer Hauptbahnhof. Deshalb soll die Anlage bis zur Bundesgartenschau 2023 erweitert werden. (Foto: Wolfgang Brauer)

Meterspur in Ludwigshafen

Der Supergau im ÖPNV ereilte Mannheims rheinland-pfälzische Nachbarstadt Ludwigshafen. Ende November sperrten die Aufsichtsbehörden die sogenannte Hochstraße Süd wegen akuter Einsturzgefahr. Davon sind auch die Straßenbahn-Zufahrten zum zentralen Ludwigshafener ÖPNV-Drehkreuz „Berliner Platz“ betroffen, der aus allen Richtungen mit Bussen und Bahnen nicht mehr angefahren werden kann und für den Nahverkehr gesperrt werden musste. Ebenfalls betroffen sind zwei Straßenbahn-Linien in den Süden der Stadt sowie die Zufahrt zum Ludwigshafener Betriebshof, aus dem die Bahnen in einer „Nacht-und-Nebel-Aktion“ evakuiert werden mussten.

Wegen des Hochstraßen-Desasters musste die Linienführung der Straßenbahnlinien in Ludwigshafen und Mannheim in den vergangenen Wochen mehrfach umgestellt werden. PRO BAHN Rhein-Neckar lobte dafür die Planer der zuständigen Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) bei gemeinsamen Meinungsaustausch Ende November. Schon lange kommen Aktive des Fahrgastverbandes und Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) zweimal im Jahr mit der Spitze der rnv zusammen.

Die marode Hochstraße Süd in der pfälzischen Chemie-Stadt soll noch in diesem Jahr abgerissen werden. Mindestens so lange wird der ÖPNV gestört bleiben. Im Zuge des Neubaus sollten auch die Straßenbahnanlagen optimiert werden, fordert PRO BAHN.
Meterspur Heidelberg

Im September 2019 wurde in der Unistadt nach mehr als einjähriger Bauzeit und großen Umleitungen eine neue kombinierte Bus-Straßenbahn-Haltestelle vor dem Heidelberger Hauptbahnhof eingeweiht. Die neue Anlage ist jetzt viergleisig (vorher zweigleisig) und wurde direkt vor das Bahnhofgebäude vorlegt. Dadurch müssen die Umsteiger von der „großen“ auf die „kleine“ Bahn und Busse jetzt eine gefährliche Straße nicht mehr überqueren.

Mit dem Umbau des Bahnhofsplatzes sind die realisierbaren Vorhaben des „Mobilitätsnetzes Heidelberg“ zunächst abgeschlossen. Im Rahmen dieses 2015 gestarteten Projektes konnten aber eine Straßenbahnanbindung der Heidelberger Altstadt, des Universitätscampus Neuenheimer Feld und von Schwetzingen (dorthin fuhren bis 1973 Meterspurbahnen) bis-

her nicht angegangen werden. Diese Projekte stehen langfristig weiter auf der Agenda. Außerdem ist in der nordbadischen Unistadt eine Straßenbahnanbindung des Stadtteils Patrick-Henry-Village geplant. Dieser Stadtteil war Mitte der 50er Jahre als Siedlung für die in Heidelberg stationierten amerikanischen Soldaten aus dem Boden gestampft worden. Vor fünf Jahren verließen die Amerikaner Heidelberg und hinterließen zahlreiche Wohngebäude im Westen der Stadt. Ein Teil davon soll saniert, ein anderer abgerissen werden. Außerdem sind zahlreiche neue Gebäude geplant, die für 10.000 bis 15.000 Menschen Wohn- und Arbeitsplatz bieten. Eine Straßenbahnanbindung soll so früh wie möglich, das heißt bis in zehn Jahren, realisiert werden.

Mitgliederzeitschrift „Der Umsteiger“

Seit rund 20 Jahren beteiligt sich der PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar maßgeblich an der Zeitschrift „Der Umsteiger“ (früher „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“). Die Publikation wird zusammen mit den hessischen Regionalverbänden Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen, Großraum Frankfurt und Starkenburg (Südhessen) sowie den PRO BAHN Landesverbänden Hessen und Rheinland-Pfalz/Saarland herausgegeben. Sie wird an alle Mitglieder in den angeschlossenen Verbandsgliederungen sowie an Politiker und leitende Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen und Verbünden verschickt. An der Redaktion und Erstellung des „Umsteigers“ sind Mitglieder des Regionalverbandes Rhein-Neckar maßgeblich beteiligt.

Entgegen den Planungen und Absprachen erschienen statt der geplanten vier Ausgaben nur zwei im Jahr 2019. Der Grund: Mitte des Jahres fror der Landesvorstand von PRO BAHN Hessen seinen finanziellen Anteil an dem Gemeinschaftsprojekt ohne Absprache mit seinen hessischen Regionalverbänden und ohne Angabe von Gründen ein und brach damit einseitig auch die langjährige Vereinbarung mit dem Regionalverband Rhein-Neckar. Gleichzeitig versuchte der Landesvorstand von PRO BAHN Hessen einseitig Einfluss auf die unabhängige Redaktion und die Berichterstattung zu nehmen. Unter anderem wurde versucht, einen Artikel über die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar zu verhindern. Die Zukunft des Mitgliedermagazins „Der Umsteiger“ ist deshalb ungewiss.

Wolfgang Brauer

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Die Aktiven im Raum Freiburg trafen sich auch 2019 in der Regel einmal im Monat, um sich über die jeweils aktuellen Entwicklungen im regionalen Schienen- und Busverkehr auszutauschen. Leider mussten die Treffen öfters kurzfristig verschoben werden

oder fielen im Sommer auch mal ganz aus.

Hauptthema im Raum Freiburg war der Ausbau der „Breisgau-S-Bahn“ mit seinen Streckensperrungen und Schienenersatzverkehr. Bereits Ende 2018 war der erste Abschnitt der Höllentalbahn wieder in Betrieb genommen worden, die weiteren Abschnitte folgten 2019. Dafür wurde in diesem Jahr die Strecke nach Breisach zum Umbau gesperrt und zum Fahrplanwechsel im Dezember auch nur im Abschnitt Freiburg–Gottenheim wieder in Betrieb genommen. Überhaupt muss man feststellen, dass die Bauarbeiten nirgendwo pünktlich fertig geworden sind, die Aufzüge wurden sogar erst nach vielen Monaten nach und nach in Betrieb genommen. Weitere Kritikpunkte nach dem Ausbau der Stationen waren die zu schmalen Bahnsteige, fehlende Zugänge oder zu lange geschlossene Schranken. Aber immerhin lief der Betrieb wieder und das neue (wieder errichtete) Kreuzungsgleis in Freiburg-Littenweiler wurde auch eifrig genutzt. Im Sommer kamen dann auch die ersten der neuen Triebzüge nach Freiburg, so dass bis zum Fahrplanwechsel im Dezember ausreichend Zeit für die Erprobung der neuen Züge war. Doch dann kam der Fahrplanwechsel und wurde zu einem einzigartigen Desaster, das die schlimmsten Befürchtungen übertroffen hat. Ein ambitioniertes Betriebskonzept mit zu geringen Fahrzeitreserven, das die vorhandene Gleisinfrastruktur zu 100 Prozent ausnutzt, da reichen schon kleinste Störungen, um den Fahrplan komplett zusammenbrechen zu lassen. Mit Zugausfällen und dem Verzicht auf die geplanten Durchbindungen und Flügelzüge versuchte man, den Fahrplan zu stabilisieren, aber bis Jahresende gelang dies nicht. Hier rächt sich, dass die Ausbaumaßnahmen an der Strecke unter dem Kostendruck bis auf das absolut notwendige (oder sogar darunter) zusammengestrichen wurden, so dass jetzt die Ausweichmöglichkeiten für eine flüssige Betriebsführung fehlen. Mit viel Geld wurde ein System geschaffen, das für viele Fahrgäste schlechter als zuvor geworden ist.

Aber es gab auch positives in Freiburg: Die Eröffnung der Stadtbahnlinie über den Rotteckring fand pünktlich statt und die neue Linienführung wird auch von den Fahrgästen gut angenommen. Für uns PRO BAHNer bleibt auch in Zukunft viel zu tun für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region. Die Termine für die nächsten Mitgliedertreffen finden Sie auf unserer Homepage.

Joachim Barth

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Wie im vergangenen Jahr fanden auch 2019 wieder 12 Monatstreffen an jedem zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum in Karlsruhe statt. Diese erfreuten sich weiteren Zuspruchs auch durch neue Mitglieder und Interessierte.

Des Weiteren sind wieder etliche Artikel in der Zeitschrift „Umwelt und Ver-

kehr“ veröffentlicht worden, die häufig mehr Platz belegten als PRO BAHN ursprünglich zustände.

Der Regionalverband nahm 2019 wieder an den beiden von der IHK veranstalteten Landesfahrplankonferenzen teil. Hier besonderen Dank an Martin Theodor Ludwig, der für den Regionalverband Anträge einreicht und von den Konferenzen berichtet.

Im Dezember 2019 fand ein gemeinsames Treffen von VCD und PRO BAHN mit der AVG-/VBK-Geschäftsführung in der Tullastraße statt. Ascan Egerer und Alexander Pischon standen bei dem fast zweistündigen Treffen den Vereinen Rede und Antwort und informierten über Neuigkeiten. Themen waren unter anderem die im Herbst 2020 startende Tramlinie nach Knielingen Nord, die Einschleifung der S-Bahnlinien S 31/S 32 über die Südostbahn in die Karlsruher Innenstadt, die Kombilösung samt Linienführung und Baumaßnahmen sowie die Themen Werbung auf den Tram- und S-Bahnen sowie Tarife insbesondere zwischen dem KVV und dem VPE. Ein herzliches Dankeschön an die beiden Geschäftsführer für den sehr informativen Gedankenaustausch.

Trans-PAMINA

PRO BAHN hat sich wie im vergangenen Jahr auch 2019 wieder beim Tag der offenen Tür im alten Zollhaus in Lauterbourg präsentiert. Viele interessante Gespräche konnten geführt werden, da für Trans-PAMINA ein eigener Raum zur Verfügung stand. Des Weiteren wirkt Trans-PAMINA an den Vorbereitungen zur Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Bahnlinie Rastatt-Roeschwoog-Haguenau-Saarbrücken mit.

Bahnen in der Südpfalz

Ein großes Thema für den Regionalverband ist der Verkehr vor allem auf den Linien S 51/S 52 (Karlsruhe–Germersheim). Zusammen mit dem Verkehrsforum Südpfalz setzt sich der Regionalverband weiterhin für einen Mischbetrieb von AVG-Stadtbahnen und Rhein-Neckar-S-Bahnen auf dieser Strecke ein. Durch die Straßenrheinbrückenertüchtigung wurde ein Mehrverkehr gefahren, die sogenannten Jokerzüge, die PRO BAHN gerne beibehalten würde (nach der Sanierung). Auch möchte der Fahrgastverband gerade in der Hauptverkehrszeit eine Taktverdichtung. Hier herzlichen Dank an Klaus Hölderich und Herbert Jäger, die sich dieses Themas ganz besonders annehmen. Außerdem setzt sich der Regionalverband für den vollständigen zweigleisigen Ausbau sowie für die Elektrifizierung der Bahnlinie Wörth–Neustadt (Weinstraße) ein. Ein weiteres wichtiges Thema in der Südpfalz ist der Ausbau der Bahnlinie Wörth–Lauterbourg, da in absehbarer Zeit täglich durchgehende Züge zwischen Strasbourg und Wörth verkehren sollen und in der Südpfalz wahrscheinlich eine Kreuzungsmöglichkeit entstehen muss.

Baustellen

Im Jahr 2019 fanden etliche Baustellen in Karlsruhe und dem Umland statt. Diese sind meistens mit SEV (Schienenersatzverkehr) verbunden und damit verlängerten Fahrzeiten. PRO BAHN setzt sich für eine möglichst kurze Bauzeit, gute Beschilderung zum Ersatzverkehr, gute Baustellenfahrpläne und wenn möglich zumindest eingleisigen Betrieb (statt Totalsperrung) während der Baustellenphase ein. Hier besonderen Dank an Ullrich Müller, dem dieses Thema ganz besonders am Herzen liegt. Im November diesen Jahres fand ein vor Ort Termin zwischen Mitgliedern des Regionalverbandes und der KASIG (Karlsruher Schieneninfrastruktur GmbH) bezüglich der im Jahr 2020 stattfindenden Streckensperrung am Karlsruher Karlstor mit Umleitungen und SEV statt. Hier konnte sich der Regionalverband ein Bild von der Komplexität einer solchen Maßnahme machen.

Besuch von Bettina Lisbach

In der Juli-Versammlung durfte der Regionalverband die Umweltbürgermeisterin der Stadt Karlsruhe Bettina Lisbach (Grüne) begrüßen. Sie stellte sich 1,5 Stunden allen Fragen der Anwesenden zum Thema Verkehr. Herzlichen Dank für die interessante Veranstaltung.

Besuch von Michel Brandt

Im November diesen Jahres war Michel Brandt (MdB Die Linke) im Umweltzentrum zu Gast. Sämtliche Organisationen konnten mit ihm über verschiedene Umwelt- und Verkehrsthemen ins Gespräch kommen. Neben Elektrifizierungsmaßnahmen, dem zweigleisigen Ausbau von Bahnlinien und Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs wurde auch über oberirdische Tramlinien in der Karlsruher Kaiserstraße nach Beendigung der Bauarbeiten gesprochen.

Bahnen in der Kaiserstraße

Der Regionalverband setzte sich 2019 besonders stark für den Erhalt der Gleise in der Kaiserstraße ein. Zwei Tramlinien sollten oberirdisch geführt werden, um stadtnahe Innenstadtteile und Stadtteile der daran anknüpfenden Linienäste nicht abzuhängen, da nach Beendigung der Bauarbeiten kein Abbiegen von der Rüppurrerstraße am Kronenplatz und von der Karlstraße am Europaplatz in die Kaiserstraße mehr möglich sein wird. Als geringstes Ziel hat der Regionalverband zumindest den Erhalt der oberirdischen Gleise in der Kaiserstraße vor Augen, um diese wieder in Betrieb nehmen zu können, falls nach reinem Tunnelbetrieb ein oberirdischer Zusatzbetrieb notwendig wird. Der Regionalverband hat alle Parteien des Gemeinderats angeschrieben, um sich mit diesen über das Thema auszutauschen. Im September fand hierzu das erste Gespräch mit der Gemeinderats-

fraktion der Grünen statt.

Fahrgastbeirat KVV

Seit einiger Zeit gibt Charlotte Kämpf Anliegen des Regionalverbandes an den Fahrgastbeirat des KVV weiter. In diesem Jahr war es unter Anderem das Thema „Rückgabe nicht benötigter Übergangskarten nach Einführung des BW-Tarifs. Vielen Dank für das Engagement. BW-Tarif: Der Regionalverband befasst sich seit der Einführung des BW-Tarifs mit den Auswirkungen im KVV-Gebiet. Je nach Zustiegshaltestelle ist der Erwerb desselben schwierig. Des Weiteren sind Sonderregelungen mit Nachbarverbünden weggefallen. Auch hier setzt sich der Regionalverband für Tarifnachbesserungen und einen problemlosen Erwerb ein.

Präsentationen

Besonderen Dank an Willy Pastorini, der dem Regionalverband viele Themen durch seine Fachkenntnis und seine informativen Präsentationen näherbringt. Zu nennen sind hier unter anderem die Präsentationen zum Thema Fahrgastzahlen und fahrgastfreundliches Bauen. Des Weiteren geht an ihn ein herzlicher Dank für seinen spontanen Vortrag über das Karlsruher System, den er mit Uwe Haack zusammen vor einer japanischen Reisegruppe hielt.

Pressemitteilungen

Im Jahr 2019 hat der Regionalverband wieder mehrere Pressemitteilungen verfasst. Themen waren unter Anderem: Fahrgastfreundliches Bauen; Verbesserungen auf der Bahnlinie Wörth-Germersheim, Betriebszeitverlängerung der Turmbergbahn sowie oberirdische Bahnen in der Karlsruher Kaiserstraße nach Beendigung der Bauarbeiten. Zu letzterem Thema widmeten die BNN (Badische Neueste Nachrichten) PRO BAHN eine ganze Seite, die auf sehr große Resonanz (vorwiegend ablehnende Haltung zu den Vorschlägen des Regionalverbandes) stieß. Herzlichen Dank unter anderem an Gerhard Stolz für das Verfassen und Versenden der Pressemitteilungen.

Presseschau

Wie im vergangenen Jahr hat Jörg Maurer den Regionalverband dankenswerterweise wieder mit vielen Pressenews aus den BNN und der Rheinpfalz versorgt.

Vorstandswahlen

Im Juni dieses Jahres fanden wieder die zweijährigen Wahlen des Regionalvorstandes statt. Wie vor zwei Jahren wurden Gerhard Stolz, Martin Theodor Ludwig und Holger Heidt in Ihren Ämtern bestätigt. Als Kassier wurde Johannes Hertel wiedergewählt. Die Kassenprüfer bleiben Johannes Stober und Reiner Neises.

Für das kommende Jahr bleibt noch viel zu tun, da etliche Themen noch nicht abgeschlossen sind. Der Regionalverband wünscht allen ein gutes 2020.

Holger Heidt

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Nach zweijähriger Bauzeit ist die Elektrifizierung der Südbahn in der Nordhälfte mittlerweile abgeschlossen. Zwischen Ulm und Aulendorf hängt fast durchgängig der Fahrdraht. Die Südhälfte zwischen Aulendorf und Friedrichshafen folgt mit zwei jeweils viermonatigen Vollsperrungen im Jahr 2020 und ebenso im Jahr 2021. Nach vierjähriger Bauzeit soll das Projekt Ende 2021 dann endlich abgeschlossen sein.

Ungelöst ist nach wie vor die Frage der Durchbindung des RB-Verkehrs auf der Südbahn. Nach den Vorstellungen des Interessensverbands Südbahn, denen sich das Land anschließen will, soll es mit der Elektrifizierung zwar einen schnellen, durchgehenden IRE- und RE-Verkehr geben, der RB-Verkehr soll entgegen des Zielkonzepts 2025 dagegen in Aulendorf gebrochen werden – und dies mit einem 30-minütigen Versatz. Die Begründung hierfür: „erhebliche“ Kosten für den Ausbau des Bahnhofs Aulendorf mit einem weiteren Gleis für die Überholung der RB und ein zu geringes Fahrgastpotenzial.

Hiergegen regt sich in der Region Bodensee-Oberschwaben mittlerweile Widerstand. Ein Bündnis aus Gewerkschaften, BUND und PRO BAHN hat am 20. Dezember 2019 den Landräten der Kreise Biberach, Ravensburg sowie des Bodenseekreises und ebenso dem Verkehrsministerium über 2 800 Unterschriften übergeben, mit denen die Durchbindung der Regionalbahnen von Ulm bis Friedrichshafen gefordert wird. Angesichts der Gesamtkosten für die Elektrifizierung der Südbahn mit ca. 300 Mio. Euro sei diese Sparmaßnahme völlig unverständlich, so die Unterzeichner. Vor allem, da der Aulendorfer Bahnhof in nächster Zukunft barrierefrei ausgebaut werden soll, bestimmte Kosten also ohnehin anfallen. Ebenso sei das notwendige Fahrgastpotenzial an den „kleinen“ Haltepunkten mit Sicherheit vorhanden, zumal hier Großbetriebe, wie z. B. Liebherr und Handtmann in Biberach-Süd mit ca. 4 700 Beschäftigten, liegen. Eine konkrete Berechnung dieses Potenzials sei bis heute nicht erfolgt.

Nach dem Landkreis Biberach hat nun auch der Kreis Ravensburg ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die Durchbindung des RB-Verkehrs untersuchen soll. Derzeit hat der Knotenbahnhof Aulendorf, wo sich Südbahn und Allgäubahn kreuzen, drei vollwertige Durchgangsgleise, ein provisorisches viertes Gleis sowie ein fünftes Kopfgleis. Benötigt würden laut Verkehrsministerium jedoch sechs Gleise. Die Ausschreibung des RB-Verkehrs (Netz 16a) soll laut Vergabekalender im 1. Quartal 2020 erfolgen.

Manfred Blumenschein, Günther Heger

Regionalverband Neckar-Alb

Information zu Entwicklungen von der Schwäbischen Alb

Am 15.12.2019 ging die reaktivierte Strecke zwischen Gammertingen und Engstingen auf der Schwäbischen Alb in Betrieb. Diese Strecke wurde jahrelang nur im Güterverkehr (Holz) sowie Ausflugs- bzw. Sonderverkehr betrieben. Es fährt die Schwäbische-Alb-Bahn mit NE81-Triebwagen, die etwas modernisiert wurden. Fahrkarten gibt es im Zug.

Das neue Konzept sieht primär die Verlagerung eines Teils des Schülerverkehrs auf die Schiene vor. Hierzu wurden neue Bahnsteige in den Orten Mägerkingen, Trochtelfingen, Engstingen Bahnhof sowie in der Nähe des Schulzentrums in Engstingen erstellt. Gefahren wird werktags an Schultagen zu Beginn mit sechs, später mit sieben Zugpaaren, sobald die Kreuzungsstelle auf der Haid fertig gestellt ist. Zudem besteht die Möglichkeit mit einem durchgehenden Zug von Gammertingen über Engstingen und Münsingen nach Ulm zu fahren. Auf der Rückfahrt am Nachmittag (der direkte Zug fährt bereits nach Ankunft in Ulm wieder zurück – durchgehend) muss einmal in Schelklingen umgestiegen werden. An schulfreien Tagen und an Sonn- und Feiertagen in der Nebensaison bestehen zwei Verbindungen zwischen Trochtelfingen und Engstingen.

Sonstige Tätigkeiten

Seit Inbetriebnahme bzw. Weiterbetrieb des Neigetechnik-Netzes 5 durch die RAB waren die VT 612 immer mal wieder von Fehlern behaftet, die wohl durch die lange Standzeit nach dem Umbau kamen.

Zum Einen war es die nicht funktionierende Fahrgastinformation im Zug. Der vorhandene Bildschirm strahlte zwar munter bunte Bilder in die Landschaft, nicht jedoch den Fahrtverlauf mit Anschlussverbindungen, wofür er eigentlich gedacht war. Auch die akustische FIS-Ansage war meistens inaktiv. Dies wurde in mehreren Schreiben an DB Regio als Fehler gemeldet. Mittlerweile wurde nachjustiert, so dass in den meisten Fällen die Ansagen bzw. auch der Infomonitor funktionieren.

Zudem existiert seit einigen Jahren ein Abfahrtsmonitor am Busbahnhof gegenüber dem Hauptbahnhof in Reutlingen. Dieser ist wohl nur im „Probebetrieb“ und zeigt Züge teilweise doppelt, Buslinien gar nicht oder falsch an. Dies wurde in mehreren Schreiben an die Stadt bereits kundgetan. Solch ein Anzeige hat nur Sinn, wenn er alle Verbindungen anzeigt (funktioniert anderorts ja schließlich auch). Auch der Zustand der Toiletten ist desaströs (nicht gereinigt, Wasser läuft tagelang durch, Licht geht nicht etc.). An diesen Themen wird dran geblieben.

Marcel Miny

Regionalverband Nordschwarzwald

Residenzbahn (KBS 770)

Unsere anfänglichen Befürchtungen anlässlich des im Juni erfolgten Übergangs der Residenzbahn und der Schienenstrecke Mühlacker–Bretten–Bruchsal an die neuen Betreiber Abellio und Go Ahead wurden leider übertroffen:

Es gab für die georderten Neufahrzeuge extreme Auslieferungsverzögerungen, die bis heute noch nicht behoben sind, eine vorherige Erprobung fiel aus, geschweige das genügende Einarbeitszeit für das Fahrpersonal zur Verfügung stand. Die neuen Fahrzeuge, Flirt von Stadler und Talent 2 von Bombardier, wiesen hunderte von Fehlern auf. Außerdem ist noch immer, wie auch bei anderen Zugbetreibern, die Personalsituation sehr angespannt. Das Pforzheimer Abellio-Betriebswerk, es sollte bereits im Juni in Betrieb sein, kann nach wie vor nicht genutzt werden, zudem fehlen auch hier die entsprechenden Mitarbeiter.

In Folge startete Abellio mit Leihtriebwagen von Agilis und uralten DB-Regio-425/426. Go-Ahead wurde zum Start im Juni nur knapp beliefert, auch deshalb konnte die Linienverlängerung über Stuttgart hinaus Richtung Aalen nur teilweise bedient werden. Die hier nur angedeuteten Probleme führten zu massiven Zugausfällen und extremen Verspätungen. Ärger bereitet auch der nun in Pforzheim bestehende Verkehrsbruch: Bis Juni bediente der Regionalexpress Stuttgart–Karlsruhe und die Karlsruher Stadtbahn zwischen Pforzheim und Vaihingen auch die kleineren Stationen, wodurch sich eine durchgehende Verbindung nach Karlsruhe ergab. Das neue Konzept erfordert nun einen grundsätzlichen Umstieg in Pforzheim, da die Regionalbahn aus Richtung Stuttgart in Pforzheim endet.

Im neuen Jahr 2020 kommt weiterer Ärger hinzu: Die etwa halbjährliche Sperrung der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart führt auf der Residenzbahn zu einer zusätzlichen Belastung durch umgeleiteter Fernverkehrszüge. Dadurch fallen etliche Nahverkehrszüge aus und müssen durch SEV ersetzt werden. Es steht zu befürchten, dass durch die hohe Streckenauslastung auch nur geringe Verspätungen einzelner Züge das ganze Fahrplangefüge durcheinander bringt.

Hermann-Hesse-Bahn

Nach monatelangen Störmanövern und juristischen Spielchen aus dem Stuttgarter Raum und seitens der Stadt Renningen gelang in einem Spitzengespräch unter Vermittlung des Verkehrsministeriums ein Kompromiss: Die Stufe 1 geht so wie geplant als Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Renningen in Betrieb. Möglicherweise kommen dann bereits emissionsfreien Antriebskonzepte zum Einsatz. Nach wie vor argumentiert PRO BAHN-Nordschwarzwald hier für einen batterieelektrisches Konzept. In einer Stufe 2 erfolgt einer Durchbindung der Stuttgarter S-Bahn bis

nach Calw. Möglicherweise erfolgt diese mit der vor einiger Zeit angedachten Express-S-Bahn, deren Endpunkt dann möglicherweise nicht im Stuttgarter Hauptbahnhof liegt. Sofern bereits vor Inbetriebnahme der Stufe 2 die Express-S-Bahn in Betrieb geht, fährt die Hermann-Hesse-Bahn nur bis Weil der Stadt.

Bus & Bahn-Team

Die Teammitglieder boten auch 2019 ein umfangreiches Programm. So gab es im Rahmen des Veranstaltungskalenders „Enzkreis erleben“9 Tages-Ausflugsreisen, zusätzlich 10 von einzelnen Mitgliedern privat organisierte ÖPNV-Touren, 4 Vortragsveranstaltungen und 13 Schulungen an den Fahrkartenautomaten. Insgesamt wurden bei den Aktivitäten 573 Teilnehmer gezählt. Bei den Vortragsveranstaltungen zählten wir bis zu maximal 34 Teilnehmer.

Das Team wurde durch 2 neue Mitglieder verstärkt. Sie wurden durch Dieter Zaudtke an 4 Tagen für ihre Aufgaben geschult.

Ein Tagesprogramm gab es am 13.07. für das Bus & Bahn-Team und damit auch PRO BAHN zur Auftaktveranstaltung Klimaschutzwoche auf dem Pforzheimer Marktplatz in einem von der Stadt uns zur Verfügung gestellten Zeltpavillon. Unzählige Fragen konnten beantwortet werden, auch mit vielen Reklamationen zum ÖPNV mussten wir uns beschäftigen.

Landestarif

Ein an sich begrüßenswertes tolles Tarifkonzept! Leider mangelte und mangelt es immer noch gerade hier in unserer Region an der Umsetzung. Auslöser dieses Chaos ist die Auflösung der bis Dezember 2018 bestehende an sich positiven Kooperation zwischen den Verbünden KVV und VPE. Das Hauptproblem besteht im Erwerb der richtigen Fahrkarte. Tatsächlich funktioniert und nahezu fehlerfrei lediglich der Fahrkartenkauf über die App DB-Navigator. Zusätzliche Probleme ergeben sich durch die von den jetzigen Schienenbetreibern aufgestellten im Vergleich zu den gewohnten DB-Automaten neuartigen Automaten. Letzter weisen eine andere, an sich recht bedienerfreundliche Logik auf, zeigen dafür jedoch andere und noch zahlreichere Programmierungsfehler bzw. unlogische für Ungeübte undurchschaubare Bedienungsabläufe auf. D. Zaudtke führte mehrfach umfangreiche Automaten-Tests hier in der Region, auch im Vergleich zu DB-Navigator und bahn.de durch. Umfangreiche Listen gingen an die Tarif GmbH und an die Zuständigen von Abellio, für manche Fehler waren auch die Verbünde zuständig. Anfangs reagierten die Zuständigen und die festgestellten Fehler wurden behoben. Inzwischen, vielleicht auch weil es noch Wichtigeres zu tun gibt, ist die Mängelbeseitigung weitgehend eingestellt.

Fahrgastbeirat Stadtverkehr Pforzheim

Seit über 10 Jahren ist PRO BAHN Nordschwarzwald mit D. Zaudtke im Fahrgastbeirat des Pforzheimer Stadtverkehr vertreten. Das etwa um 10 Personen starke Team erlebte 3 verschiedene Busbetreiber, mit teils guten Willen zu einer Zusammenarbeit, oft gab es jedoch auch berechtigte Kritik. Leider wechselte die Zusammensetzung der Gruppe häufig, tatsächlich aktiv, so z. B. die Busse an eine Haltestelle auf bestimmte Eigenschaften mal eine Stunde beobachten und zu protokollieren waren maximal 1 – 3 Beiratsmitglieder bereit. Dieter Zaudtke monierte dieses Verhalten mehrmals und zog Ende 2019 die Konsequenz, kündigte die Mitgliedschaft im Fahrgastbeirat. PRO BAHN Nordschwarzwald ist damit in diesem Gremium nicht mehr vertreten.

Sonstiges

Unser Verkehrsverbund VPE vergab den neuen Nahverkehrsplan 2015 an ein Ingenieurbüro. PRO BAHN Nordschwarzwald beteiligte sich an der Auftaktbefragung und stellte 29 Einzelpunkte ein. Der Umbau der Bushaltestellen in Niefern-Öschelbronn auf Hochbord, gemäßVorschlag von Dieter Zaudtke soll auch 2020 fortgesetzt werden.

PRO BAHN-Nordschwarzwald beteiligte sich auch im Jahre 2019 aktiv an mehreren Veranstaltungen zum Thema Schienenverkehr, Probleme auf der Residenzbahn und überhaupt dem Öffentlichen Personen Nahverkehr. Inzwischen bringen verantwortliche Politiker aus unserer Region die aus dem letzten Jahrhundert von Dieter Zaudtke eingebrachte Idee einer neuen Schienenverbindung Ittersbach–Straubenhardt–Pforzheim in möglicherweise abgeänderter Trassenführung wieder in die Diskussion. Unter Einfluss der verstärkten Klimadebatte gehen die Akteure von einer Fortführung bis in den Raum Leonberg aus. Eine Neuauflage der Standardisierten Bewertung ab 01.01.2020 offeriert günstigere Maßstäbe. Ergebnisoffen geht man z. Z. von einem breiten Korridor der Trasse aus, in deren Mitte die Stadt Pforzheim liegt. Die damaligen Studien, welche durch zwei Standardisierte Bewertungen untermauert wurden, zeigten im Ergebnis zwar stets einen hohen Nutzenfaktor, jedoch leider einen darüber liegenden Kostenfaktor.

Dieter Zaudtke

Regionalgruppe Main-Tauber

Im Jahr 2019 ging es bei PRO BAHN Main-Tauber weniger turbulent zu als im Vorjahr. Dabei mangelte es wie so oft nicht an Themen im ÖV-Bereich, sondern eher an personellen Möglichkeiten, wie es im Ehrenamt eben oft der Fall ist. So wurden im wesentlichen keine neuen Themen bearbeitet, aber zumindest die im Vorjahr begonnenen so gut wie möglich fortgeführt. Die Arbeit fand wieder teils im Rahmen des

Fahrgastbeirats der Westfrankenbahn, teils unter eigener Flagge statt.

Die Arbeit drehte sich hauptsächlich um den Ausschreibungsfahrplan zum „Netz 11“, das den Verkehrsbereich der Westfrankenbahn (WFB) umfaßt und im Dezember 2019 in Betrieb ging. Dieses Netz ist nicht nur länderübergreifend, nein, es zerfällt auch sicht- und spürbar in einen aufstrebenden bayerischen Teil und in einen vor sich hindümpelnden baden-württembergischen Teil: So wurden in Bayern durchgängig Mehrleistungen realisiert, v. a. im Abschnitt Miltenberg–Aschaffenburg. Die trotz der Verdichtungen entstehenden punktuellen Härten (Anschlusssituation in Aschaffenburg) wurden vom Fahrgastbeirat der WFB aufgegriffen und dank engagierter Mitarbeiter bei den Aufgabenträgern BEG und RMV sowie bei der DB noch rechtzeitig zum Fahrplanwechsel entschärft, wenngleich nicht alle Wünsche in Erfüllung gingen.

Ganz anders auf baden-württembergischer Seite: Nicht nur, dass es schmerzhafte Einschnitte im Verkehrsangebot gibt, auch wurden unsere Lösungsvorschläge von der zuständigen NVBW überhaupt nicht gehört, geschweige denn umgesetzt. Dabei hatten wir, was z. B. die Madonnenlandbahn Miltenberg–Seckach betrifft, viel Zustimmung und Unterstützung nach der Veröffentlichung des Fahrgastgutachtens im September 2018 erfahren: Mit dem betroffenen Neckar-Odenwald-Kreis, der IHK Rhein-Neckar und der WFB als Dienstleister gab es dazu persönliche Treffen und mit den beiden erstgenannten auch eine gemeinsame Pressemitteilung. Interessierte Privatpersonen meldeten sich bei uns und trugen u. a. wertvolle Erkenntnisse zum Fahrplankonzept bei. Einzig der zuständige Aufgabenträger NVBW samt Verkehrsministrium, die schon von Amts wegen zumindest antworten müssten, stellten sich komplett tot, bewegten sich letztlich keinen Millimeter und pulverisieren damit vorsätzlich das Potential dieser ohnehin benachteiligten Strecke.

Weitere Schlaglichter:

- Beschwerde wegen fehlender Fahrradmitnahme im achtmonatigen(!) Schienenersatzverkehr (SEV) Lauda–Kirchheim/Würzburg: Im geschilderten Fall kam zum fehlenden offiziellen Angebot die Unflexibilität seitens des Busfahrers, der sich – laut Schilderung – anstatt eine pragmatische Lösung anzubieten lieber darauf verlegte, den Fahrgast zu beleidigen. Da SEV einen rechtsfreien Raum darstellt, konnten wir leider niemanden finden, der diese für Fahrgäste äußerst unbefriedigende Situation bereinigt hätte.

- Nicht hoch genug eingeschätzt werden kann der Erfolg der befreundeten lokalen Initiative „Frankenbahn für alle“, die für den Abschnitt Lauda–Osterburken einen neuen RB-Stundentakt an Montagen bis Freitagen initiiert hat. Das Land und die Landkreise teilen sich

die Kosten der dreijährigen Probephase. Betriebsaufnahme war zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Wir wünschen auch diesem Angebot eine hohe Fahrgastnachfrage!

Hauptziele für 2020:

- Einführung eines brauchbaren Fahrplankonzepts auf der Madonnenlandbahn,
- Einführung eines Abendverkehrs und Verdichtung des Fahrplans am Wochenende auf der Taubertal-Achse

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.: (01575) 4189939
E-Mail: bess@pro-bahn-bw.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, Grehenberglestr. 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

Bitte vormerken: Am 09.05.2020 findet in Karlsruhe der Landesverbandstag statt. Als Rahmenprogramm ist eine Fahrt mit einer historischen Straßenbahn vom Hauptbahnhof durch Karlsruhe zum Tagungsort vorgesehen.

Impressum

Herausgeber:
PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg
Reichenaustr. 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: 02.02.2020