

**PRO BAHN Baden-Württemberg
im Jahr 2020
Themen, Aktionen, Projekte**



Jahresbericht 2020 des Landesverbands Baden-Württemberg

Auch wenn das Jahr 2020 zum Vergessen war, kommen wir nicht umhin, es Revue passieren zu lassen.

Nicht ganz einfach war das richtige Verhalten. Noch 2019 bestand Übereinstimmung, dass die Verkehrswende ein wichtiger Beitrag zum Schutz des Klimas sei. Dann kamen überraschend die ersten Winterstürme, und sicherheitshalber wurde der Schienenverkehr vorsorglich eingestellt. Wagemutige Unternehmen wie die SBB Deutschland GmbH haben versucht, mit gebotener Vorsicht zu fahren, so lange es eben möglich war, doch sturmsicherer Vegetationsrückschnitt ist wohl nur neben Autobahnen möglich. Das Verkehrsministerium fand die „vorsorglichen“ Verkehrseinstellungen eher gut; PRO BAHN Baden-Württemberg eher nicht. Der Verfasser gehört zu den Exoten, die auch bei schlechtem Wetter zur Arbeit müssen (jemand muss ja den bei schönem Wetter stattfindenden ÖPNV finanzieren) und fühlte sich im Auto im Wald (ja, auch auf der Straße lagen Bäume) auch nicht gerade sicherer. Sollte dereinst in der Post-Corona-Zeit das Projekt „Verkehrswende“ wieder aufgenommen werden (wir sind sehr zuversichtlich, dass sowohl das Ende der Pandemie wie die Renaissance des ÖPNV 2021 stattfinden werden), muss das Thema der Zuverlässigkeit dringend angegangen werden. Selbstverständlich wird es immer Wetterlagen geben, die einen vernünftigen ÖPNV kurzfristig unmöglich machen. Man gewinnt aber immer öfter den Eindruck, dass teils tagelange Totalausfälle achselzuckend hingenommen werden. Wer am Abend 20 km von zu Hause strandet, muss halt sehen, wo er bleibt. Spätestens in zwei Tagen wird schon mal wieder etwas fahren.

Dann kam der März, und der ÖPNV wurde als sehr gefährlich erklärt. Von Fahrten wurde dringend abgeraten, ebenso von der Kündigung der Zeitkarten. Wer sich nicht abschrecken lassen wollte oder konnte, wurde mit teils drastischen Angebotskürzungen konfrontiert. Ganz klar: Sowohl die Warnungen vor der Nutzung des ÖPNV wie die Angebotseinschränkungen waren zu dieser Zeit mit dem damaligen (Nicht-)Wissen im Grundsatz verständlich. Es bestand schließlich die Sorge, dass es wegen der Pandemie zu massiven Personalausfällen kommen könnte. Ein sehr eingeschränkter, aber dafür verlässlicher Notfahrplan erschien als sinnvoller als im Ernstfall mehr oder weniger nach dem Zufallsprinzip zu fahren. Zyniker mögen einwenden, dass das in manchen Regionen Landesstandard sei, aber gar so schlimm ist und war es (meistens) dann

doch wieder nicht.

Völlig abstrus waren die Folgen der panischen Grenzschießungen. Die Züge nach Basel durften ebendort nicht mehr hinfahren; in Schaffhausen musste durchgefahren werden, und die Schwarzwaldbahn hat sich die freigewordene Zeit durch die Angebotshalbierung mit Pendelfahrten zwischen Radolfzell und Konstanz vertrieben. Vermutlich war es zu gefährlich, die Züge in der Schweiz zwischenzuparken. Misslich war die Situation für Grenzpendler, die zwar weiterhin ins gefährliche Ausland pendeln durften, aber eben nicht mit dem Zug. Und völlig absurd wurde es für Schüler und sonstige Exoten aus Jestetten und Lotstetten (Deutschland), die zusehen konnten, wie sie nach Singen (Deutschland) kommen sollten. Die Bahnlinie nimmt eben keine Rücksicht auf die mäandernde Grenzlinie. Irgendwie ging es wohl mit Linienbussen, die sich nahe an die Demarkationslinie getraut haben, und Spaziergängen über die bestens bewachte Grenze.

Im Sommer wurde den Fahrgästen mit Zeitkarten der Verbände als Dankeschön fürs Dabeibleiben freie Fahrt in ganz Baden-Württemberg geschenkt. Eine schöne Geste, doch ist ein gewisser innerer Widerspruch zu den dringlichsten Appellen im Frühjahr nicht ganz von der Hand zu weisen. Na gut, Urlaub im Inland, besonders im coronamäßig besonders gestrengen und „höchst“ erfolgreichen Bayern, war eine feine Sache, im Ausland viel zu gefährlich. Der ÖPNV blieb dann bis Oktober sicher, im November wurde er dann wieder zur nur im Notfall zu betretenden Gefahrenzone erklärt. Aber gut, auch das Schließen des Einzelhandels und der Friseure wurde im September zu einem Fehler erklärt, den man mit dem Wissen von heute nicht wiederholen würde. Die Lernkurve der Regierenden lässt sich mathematisch wohl ganz gut als Sinuskurve beschreiben. Auf und nieder, immer wieder.

Hoffen wir, dass sich die Lage mit dem Ende der Virensaison im Frühjahr und vor allem den Impfungen schnell und dauerhaft bessert. Seien wir zuversichtlich, dass die Fahrgäste wieder zurückkehren werden. Freuen wir uns darauf, dass wir uns hier im nächsten Jahr wieder über überfüllte Züge beschweren dürfen (aber nicht, weil so viele ausfallen...). Bleiben wir gesund, frohen Mutes und zuversichtlich.

STEFAN BUHL

JOACHIM BARTH

LOTHAR FAAS

Die Elektrifizierung der Südbahn und deren Folgen

Bekanntlich wird die Elektrifizierung der Südbahn Ulm–Friedrichshafen(–Lindau) voraussichtlich im Laufe des Jahres 2021 abgeschlossen. Es bietet sich an, die teure Infrastruktur sinnvoll zu nutzen und vielleicht sogar Dinge möglich zu machen, die es bisher eben nicht sind.

Im Taktverkehr kommen wie üblich Licht und Schatten zusammen: Das Angebot wird zwar ausgebaut (2 RegionalExpress-Züge je Stunde statt 3 Züge in 2 Stunden), aber mit den Linien Stuttgart–Friedrichshafen und Ulm–Lindau. Die Durchbindung Stuttgart–Friedrichshafen–Lindau fällt ebenso wie der IRE Ulm–Friedrichshafen–Basel dem Fortschritt zum Opfer. Die geradezu sibyllinische Bewertung des Ministers: „Eine Einladung zum Umsteigen“¹ darf getrost wörtlich genommen werden.

Wir schlugen vor, den Nightjet Wien–Bregenz mindestens bis Friedrichshafen zu verlängern und baten das Land, hierfür entsprechende günstige Rahmenbedingungen zu schaffen. Denkbar wäre etwa eine Bestellung/Finanzierung als Nahverkehrszug bis zur Landesgrenze. Das Verkehrsministerium sieht hierfür aber aus infrastrukturellen Gründen (zu kurze Bahnsteige für die Zwischenhalte, aufwendiges Rangieren in Friedrichshafen zur Abstellung während des Ta-

ges) keine Möglichkeit. Zudem würden die längeren Haltezeiten des Fernverkehrs (pauschal 2 Minuten) und das „schlechtere Beschleunigungsvermögen“ zu verlängerten Fahrzeiten führen. Immerhin: Man machte sich Gedanken um die Auswirkungen anderer Fahrzeuge auf das Fahrplangeschehen, was bei der Umstellung auf LINT54 auf der Bodenseegürtelbahn leider versäumt wurde.

Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz [sic!]

Ein dauerhaftes Ärgernis sind die sehr langen Planungs- und Genehmigungszeiten für Verkehrsprojekte in Deutschland. Der Bund wollte dieses Problem mit dem „Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“² lindern. Im Kern soll dabei das Planfeststellungsverfahren bei wichtigen Projekten durch ein Gesetz ersetzt werden, ohne dabei bei Umweltprüfungen und Öffentlichkeitsbeteiligung Abstriche zu machen. In der Diskussionen war dabei Anfang des Jahres, ob die Gäubahn in dieses Projekt aufgenommen werden soll. Seitens des Landesverkehrsministeriums wurde die Sinnhaftigkeit bestritten. Sollte das Gesetz wegen angeblicher Verfassungswidrigkeit angegriffen werden, würden sämtliche darin enthaltenen Projekt aufgehoben statt beschleunigt. Rätselhaft war an der

¹<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neue-zuege-und-mehrfahrten/>

²<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/beschleunigung-umweltfreundliche-verkehrsprojekte.html>

Diskussion, was die Gäubahn überhaupt damit zu schaffen haben sollte: Für den ersten Bauabschnitt gibt es einen Planfeststellungsbeschluss und damit Baurecht. Dieser Punkt kann also schon deswegen nicht beschleunigt werden, weil er schon erledigt ist. Für die weiteren Abschnitte wird erst ein Fahrplankonzept, hierfür wiederum eine endgültige Planung für den Filderabschnitt (also die Anbindung an den Stuttgarter Flughafen) sowie eine Entscheidung über den Einsatz von Neigetechnikzügen benötigt. Solange all das nicht ansatzweise geklärt ist, gibt es schlicht nichts, was sich beschleunigen ließe.

Landesverbandstag

Der Landesverbandstag konnte zum Glück als nahezu normale Präsenzveranstaltung im Oktober nachgeholt werden. Das Rahmenprogramm musste natürlich ausfallen, und ausnahmsweise waren wir froh, dass die Teilnehmerzahl vergleichsweise gering war (wie es der Zufall wollte, hat sie exakt zur zulässigen Höchstzahl gepasst).

Bei den Neuwahlen blieben die Posten weitestgehend unverändert besetzt. Kontinuität ist nichts Schlechtes, aber wie in vielen andere Vereinen und sonstige Vereinigungen haben wir ein Nachwuchsproblem. Deswegen auch wieder an dieser Stelle der Appell: Wer Interesse an einer Mitarbeit auf Landesverbands- oder Regionalverbandsebene hat, darf sich gerne an den Vorstand wenden. Wir laden Sie gerne zu den Landesaus-

schusssitzungen ein, damit Sie Einblick in unsere Tätigkeiten bekommen können und sich vielleicht auch, in welcher Form und in welchem Umfang auch immer, selbst einbringen können. Die Kontaktdaten finden Sie hinten in diesem Bericht.

Das Protokoll der Veranstaltung finden Sie auch im Internet auf der Seite <http://www.pro-bahn-bw.de/intern/>.



v.l.n.r.: Detlef Neuß (Bundesvorsitzender), Andreas Kegreiß, Andreas Heide, Günther Heger, Stefan Buhl, Ullrich Müller, Joachim Barth, Lothar Faas, Karl-Friedrich Rommel)

Ein Experiment: Onlinetreffen für interessierte Mitglieder

Traditionelle Landesausschusssitzungen sind derzeit nicht möglich; und wann sich das ändert, kann derzeit niemand seriös voraussagen. Wir wollen deswegen ein Experiment wagen: Ein Onlinetreffen für alle interessierten Mitglieder. Gut, auch der Landesausschuss steht grundsätzlich allen offen, aber die Anreise und der damit verbundene Zeitbedarf ist sicherlich für viele ein Hemmnis. Wir wollen nun im März ein Onlinetreffen veranstalten und freuen uns darauf, auch neue

Mitglieder (bzw. altgediente Mitglieder, die sich stärker einbringen wollen), zu begrüßen. Thematisch sind wir offen und nehmen auch gerne Vorschläge auf. Besonders wollen wir aber wissen, was Sie, liebe Mitglieder, plagt. Wo sollen wir aktiv werden; was sind Ihre Vorstellungen? Termin und Einladung folgen. Wer noch keine E-Mail-Adresse bei uns hinterlegt hat, oder sich nicht sicher ist, darf uns diese gerne mitteilen (vorstand@pro-bahn-bw.de).

PRO BAHN Baden-Württemberg auf Facebook

„PRO BAHN Baden-Württemberg auf Facebook? Muss man denn auf allen Hochzeiten tanzen?“ Nun, das muss man natürlich nicht. Aber warum sollte man es nicht tun, wenn man kann?

Mit etwa dieser Einstellung haben zwei Aktive im Frühjahr 2019 die Facebook-Seite für den Landesverband eingerichtet. Seither beliefern wir unsere Facebook-Freunde unter <https://www.facebook.com/pro.bahn.bw> mit Nachrichten, Meinungen und Terminen aus dem Verkehrsbereich, die uns interessant erscheinen, ggf. ergänzt um die Perspektive der Fahrgäste.

Der Aufwand ist dabei gering und die Leser können leicht interagieren. Im Vergleich zur klassischen Homepage, die doch meist eine Einbahnstraße der Kommunikation darstellt, ist dies wahrscheinlich der größte Vorteil.

Wir laden also ein, die Seite zu lesen und gerne auch eigene Beiträge einzubringen. Ein Ziel ist, bei der The-

menauswahl alle Landesteile zu berücksichtigen, was aber nur mit mehr Redakteuren realistisch ist. Ansonsten bleibt die Auswahl subjektiv und oft zufällig.

Gerne leisten wir auch Geburtshilfe für entsprechende Seiten anderer Untergliederungen.

MATTHIAS BESS

Bericht aus dem Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten SPNV für das Jahr 2020

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 verschiedenen 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 arbeitet in der Arbeitsgruppe „Rolling Stocks“ mit und beschäftigte sich im vergangenen

Jahr aus aktuellem Anlass besonders mit dem Infektionsrisiko im ÖPNV und der Frage, wie der ÖPNV wieder sicher und attraktiv werden kann.

Die erste Sitzung des Jahres Anfang März konnte noch regulär stattfinden. Dabei wurde das Projekt eines Ideenzugs mit zukunftsorientierter Ausstattung vorgestellt, welches das Verkehrsministerium gemeinsam mit der DB Regio umsetzen möchte. Mögliche Elemente sind dabei Arbeitstheken oder reservierungspflichtige private Bürobereiche, großzügige Fahrradabstellflächen, installierte Infotainment-Bereiche in Türen oder Bistrowagen, Stehsitze, familien- und kinderfreundliche Abteile, Ruhezone mit hoher Komfortqualität, Sitzlandschaften für verschiedene Kundengruppen (z. B. Schüler-Freizeit-Verkehr).

Weitere Themen waren die Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf ETCS für den Schienenknoten Stuttgart und die Neubeschaffung von Doppelstockwagen sowie die einmalige Entschädigungsregelung für Pendler auf Problemstrecken im zweiten Halbjahr 2019. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden danach alle weiteren Sitzungen nur noch per Video durchgeführt.

Die Sitzung im Juli behandelte vorwiegend die Situation des SPNV in der Corona-Pandemie. Im ersten Lockdown im Frühjahr gab es einen dramatischen Fahrgastrückgang und zunächst auch massive Fahrplankürzungen, die dann schrittweise wieder zurückgenommen wurden, nachdem sich Befürchtungen hinsichtlich Personalausfällen durch Coronainfektionen

nicht bestätigt hatten. Erkenntnisse aus Studien und aus der Kontaktverfolgung der Gesundheitsämter legen nahe, dass im ÖPNV kein erhöhtes Infektionsrisiko besteht, wenn die Hygienemaßnahmen beachtet werden. Dabei spielt die Durchsetzung und die Kontrolle der Maskentragpflicht eine wichtige Rolle. Daneben müssen auch genügend Kapazitäten angeboten und besondere Maßnahmen zu einer verstärkten Lüftung getroffen werden.

Der Fahrgastbeirat hat zu diesem Thema eine Resolution mit dem Titel „ÖPNV und Corona – Wie der ÖPNV aus der Krise kommt!“ verfasst, in der gefordert wird, dass das Vertrauen der Fahrgäste in die Sicherheit vor Ansteckung bei der Nutzung von Bus und Bahn wieder hergestellt werden muss. Dazu kann nach Ansicht des Fahrgastbeirats eine bessere Fahrgastinformation zur Auslastung der Züge beitragen.

Da viele Fahrgäste dem Nahverkehr in der Corona-Krise den Rücken gekehrt haben und sich für viele eine klassische Zeitkarte nicht mehr lohnt, werden neue Tarife vorgeschlagen, wie z. B. ein Home-Office-Ticket nach dem Vorbild des verbilligten 20-Fahrten-Tarifs der DB oder ein degressiver Tarif auf Basis eines app-basierten E-Ticket-Systems mit Check-in/Check-out-Funktion. Dazu soll im Frühjahr 2021 ein Modellversuch starten (CICO-BW). Die Aktion „bwSommer“, mit der in den Sommerferien für Zeitkartenkunden der Verbände kostenlose Fahrten durch ganz Baden-Württemberg möglich waren, wurde vom Fahrgastbeirat als wichti-

ge Maßnahme zur Kundenbindung begrüßt.

Weitere Themen waren eine barrierefreie Reisekette und die Erfahrungen aus Betriebsaufnahmen in verschiedenen Netzen.

Im September fand das bundesweite Netzwerktreffen der Fahrgastbeiräte als Online-Treffen statt, das von der NVBW und dem Fahrgastbeirat des Landes organisiert wurde. Neben der Vorstellung der Fahrgastbeiräte aus Hamburg und Magdeburg stand der Austausch von Erfahrungen mit dem Umgang der Nahverkehrsbetreiber mit der Corona-Krise im Vordergrund. Übereinstimmend wurde dabei die Durchsetzung der Maskenpflicht als Maßnahme zur Vertrauensbildung und technische Verbesserungen bei der Fahrzeuglüftung (höherer Frischluftanteil, bessere Filter bzw. UV-Behandlung der Umluft) gefordert.

Bei der Sitzung im November wurde der aktuelle Stand der Fahrgastzahlen unter dem Einfluss der Corona-Krise besprochen. Die Fahrgastzahlen sinken wieder, nachdem im Sommer wieder etwa zwei Drittel des früheren Verkehrsaufkommens erreicht wurden. Es zeichnet sich ab, dass der Pkw-Verkehr der große Gewinner der Krise ist, denn dort waren trotz reduziertem Gesamtverkehr teilweise sogar mehr Fahrzeuge unterwegs. Um diese Entwicklung wieder umzukehren, werden nach der Krise besondere Anstrengungen erforderlich sein, um die Qualität und Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. Dazu soll es eine Neueinsteigerkampagne der Verbände mit einem Freimonat geben, die vom Land mit

unterstützt werden soll und auch der „bwAboSommer“ soll 2021 wieder angeboten werden.

Es wurde über die aktuelle Entwicklung der von Abellio und Go-Ahead übernommenen Verkehre berichtet. Dort treten immer noch große Probleme mit Fahrzeugen auf, wobei Abellio wegen nicht richtig funktionierender Software immer noch zu wenige Fahrzeuge hat und weiterhin zum Teil alte Silberlinge der Firma TRI einsetzen muss, die nicht barrierefrei sind. Die Fahrzeuge von Stadler für Go-Ahead sind dagegen alle da. Bis auf die Strecke Stuttgart–Nürnberg, die von Go-Ahead betrieben wird, sind die Pünktlichkeitswerte weiterhin unbefriedigend und es gehen Anschlüsse verloren. Auch herrscht weiterhin Personalmangel und es muss auf Personaldienstleister zurückgegriffen werden.

Bei den Tarifen gab es eine Vorschau auf den neuen bwTarif für Zeitkarten für verbundübergreifende Fahrten ab 13.12.2020. Mit einer einzigen Zeitkarte können auch im Start- und Zielgebiet Stadt-, Straßenbahnen oder Busse genutzt werden. Das Angebot ist bis zu 25% billiger als bisher. Außerdem wurde die Entschädigungsaktion angekündigt, die dann auch im Dezember öffentlich bekannt gemacht wurde. Im April soll allen Zeitkartenkunden der Verbände (außer Schüler-Tickets) ein Treuebonus in Höhe eines halben Monatsbeitrags erstattet werden, was durch das Land finanziert wird.

Ein weiteres Thema war die Unterbrechung der Gäubahn im Zuge

des Bahnprojektes Stuttgart 21. Herr Hascher 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 weist auf die Komforteinschränkungen und die Unsicherheit, mit der Gäubahn in Zukunft die Anschlüsse im Stuttgarter Hauptbahnhof noch zu erreichen. Dazu kommen die häufig auftretenden Störungen im Stammstreckentunnel, bei denen in Zukunft keinerlei Ausweichmöglichkeit mehr besteht. Der Fahrgastbeirat betonte, dass man die Gleise der Gäubahn so lange bis zum Hauptbahnhof führen müsse, bis das Projekt Stuttgart 21 vollständig umgesetzt sei, was erst nach Fertigstellung der Flughafenanbindung der Gäubahn der Fall sei. Ein früherer Gleisabbau würde nach Ansicht des Fahrgastbeirats die bestehenden Verträge verletzen.

Es wurden auch die Ergebnisse einer Studie zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Baden-Württemberg vorgestellt, die Anfang November in einer Online-Veranstaltung

der Öffentlichkeit präsentiert worden wurde. Die Unterlagen und einen Live-Mitschnitt findet man noch unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/livestream-reaktivierung-bahnstrecken/>.

Diese Untersuchung ist nur ein erster Schritt, um überhaupt zu sehen, wo noch Strecken bestehen, die man eventuell wiedereröffnen könnte. Die eigentliche Hürde ist jetzt die Erstellung von Machbarkeitsstudien in Verbindung mit Wirtschaftlichkeitsprüfungen für jede Strecke. Es ist daher zu erwarten, dass von den 42 untersuchten Strecken nur wenige eine Chance zur Wiedereröffnung haben, obwohl durch die Förderung durch den Bund und das Land sehr günstige Rahmenbedingungen geschaffen wurden. Diejenigen Strecken, die diese Voraussetzungen zuerst erfüllen sollen besonders gefördert werden. Erste Strecken aus den aussichtsreicheren Kategorien sind bereits wieder ausgeschieden, wie z. B. die Strecke Schömberg-Rottweil. Dort hat sich der Landkreis Rottweil geweigert, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.

SABINE LACHER

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Stuttgart 21 und Gäubahnanschluss

Auch im letzten Jahr beschäftigte sich unser Regionalverband intensiv mit dem Projekt „Stuttgart 21“. Nachdem die Tunnel im Stadtgebiet zu über 99 % ausgebrochen sind und auch am Flughafen der Bau des Tunnels und der neuen Station unter der Messe begonnen wurde, ist der Rohbau des neuen Tiefbahnhofs der kritische Pfad auf dem Weg zur geplanten Fertigstellung im Dezember 2025. Von den aufwändigen Kelchstützen sind erst knapp die Hälfte betoniert. Im August wurde eine Finanzierungsvereinbarung zum Digitalen Knoten Stuttgart vom Bund und der DB unterzeichnet, so dass Stuttgart der erste Eisenbahnknoten in Deutschland sein wird, in dem das neue Signalsystem ETCS eingesetzt wird. Ob damit die versprochenen Kapazitätssteigerungen erreicht werden können, wird die Praxis zeigen, aber unabhängig davon ist man mittlerweile zur Erkenntnis gelangt, dass vor allem der Nordzulauf einen Flaschenhals darstellt. Deshalb wird nun versucht, diesen Engpass durch weitere Infrastrukturmaßnahmen aufzulö-

sen, zu denen es jedoch noch keinerlei Planung gibt.

Von vielen Projektanhängern wird nun auch noch ein etwa 10 km langer Tunnel von Vaihingen/Enz bis Feuerbach gefordert, der dann mit der sogenannten P-Option an die Zulaufgleise aus Richtung Bad Cannstatt angeschlossen werden soll. Dieser Tunnel verursacht allerdings weitere Kosten in Milliardenhöhe, von denen noch völlig unklar ist, wer sie aufbringen soll.

Das Verkehrsministerium des Landes favorisiert zur Entlastung des Tiefbahnhofs eine weniger aufwendige Lösung, bei der die S-Bahn-Gleise auch für zusätzliche Regionalzüge und Schnell-S-Bahnen genutzt werden können. Dazu muss zwischen der neuen Station Mitnachtstraße und dem Hauptbahnhof eine neue Tunnelstrecke gebaut werden, die zu einem unterirdischen Kopfbahnhof senkrecht zum Tiefbahnhof geführt wird. Die Bauarbeiten könnten jedoch erst nach dem Abbau der Gleise im Bahnhofsvorfeld beginnen, so dass damit nur längerfristig eine Kapazitätserweiterung ermöglicht und die Gäubahnunterbrechung nicht verhindert werden kann. Die Arbeitsgruppe, in der die Pläne für einen Ergänzungsbahnhof zwischen den Projektpartnern diskutiert werden, besteht schon seit über

einem Jahr und hat noch kein Ergebnis erzielt. Vor allem die Stadt Stuttgart lehnt unterirdische Gleise unter dem neuen Stadtteil kategorisch ab und will auch sofort nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs alle oberirdischen Gleise entfernen lassen. Stefan Frey und Wolfgang Staiger haben zu dieser Frage im Dezember ein Gespräch mit dem Stuttgarter Baubürgermeister Pätzold geführt, in denen aber deutlich wurde, dass die Stadt der städtebaulichen Entwicklung eindeutig Vorrang vor einer guten Anbindung auf der Schiene in Richtung Schweiz einräumt.

Damit wird der Tiefbahnhof für die Reisenden auf der Gäubahn nicht die versprochenen Durchbindungen und schnelle Verbindungen in die Schweiz und nach Italien bringen, sondern für einige Jahre drastische Verschlechterungen, denn bis zur Fertigstellung der Gäubahnanbindung über die Rohrer Kurve und die S-Bahngleise zum Flughafen wird die Gäubahn vom Hauptbahnhof abgehängt und Reisende müssen in Stuttgart-Vaihingen auf die S-Bahn umsteigen. Die geplante Weiterführung einiger Regionalzüge über die Panoramabahn zum Nordbahnhof löst dieses Problem nicht, denn dort kann nur relativ umständlich auf die S-Bahn und die Stadtbahn umgestiegen werden.

Durch die Corona-Krise hat sich das Planfeststellungsverfahren für die Gäubahnanbindung weiter verzögert. Die eigentlich für Juli 2020 geplante Erörterung wurde auf das nächste Jahr verschoben, so dass mittlerweile mit einer Unterbrechung von min-

destens fünf Jahren gerechnet werden muss. Die geplante Streckenführung stößt auf immer mehr Widerstand, weil sie mit großen Nachteilen für den S-Bahnverkehr auf den Fildern verbunden ist. Die schnelleren Züge der Gäubahn müssten auf den gleichen Gleisen fahren wie die langsamere S-Bahn. Die Gemeinde Leinfelden-Echterdingen befürchtet deshalb eine Ausdünnung des S-Bahn-Verkehrs und lehnt diese Planung ab. Auch starke Verfechter der Gäubahnführung über den Flughafen, wie der Verband Region Stuttgart, kritisieren nun den Mischverkehr und die einjährige Unterbrechung der S-Bahn zum Flughafen während des Baus.

Die Unterbrechung könnte nun nach einem neuen Vorschlag noch wesentlich länger dauern, denn im Sommer wurde von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Rahmen einer Präsentation von notwendigen Infrastrukturausbauten für den Deutschlandtakt eine Alternativplanung präsentiert. Sie besteht aus einem 11 km langen Tunnel zwischen Böblingen und dem Flughafen, der das Problem des Mischverkehrs mit der S-Bahn lösen könnte und auch wichtige Anschlüsse im Knoten Stuttgart ermöglicht. Er wäre aber mit geschätzten Kosten von etwa einer Milliarde Euro enorm teuer und hätte den Nachteil, dass die beiden Gleise an der Station Flughafen/Messe durch die zusätzlichen Züge der Gäubahn überlastet wären.

Staatssekretär Bilger erweckte zwar den Eindruck, dass man künftig nur noch diese neue Planung verfol-

gen wolle, wurde dann aber von DB-Infrastrukturvorstand Pofalla gebremst, der die Planung als „plane-rische Fiktion“ bezeichnete, die aus Kostengründen nicht verwirklicht werden könne. Auch bei den Projektpartnern Land und Stadt ist wenig Begeisterung für den Vorschlag zu spüren und es muss nun zunächst die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung abgewartet werden. Deshalb muss vorerst die alte Planung über die Filder-S-Bahn weiterverfolgt werden.

Um diese erheblichen Nachteile für die Fahrgäste abzuwenden, haben wir uns im vergangenen Jahr besonders auf den Kampf gegen die geplante jahrelange Unterbrechung der Gäubahn konzentriert. Dabei arbeiteten wir mit verschiedenen anderen Akteuren wie dem VCD, dem LNV und dem BUND zusammen, die unser Anliegen teilen.

Wolfgang Staiger beteiligte sich an einer Arbeitsgruppe zur Gäubahnunterbrechung unter Federführung des BUND. Wir konnten anhand von Planungsunterlagen nachweisen, dass die Unterbrechung des Bahndamms der Gäubahn zum Anschluss der S-Bahngleise an die neue Station Mittenachstraße ab Mitte 2025 durch eine zwischenzeitlich geänderte Planung nicht mehr notwendig ist und dass der Bahndamm der Gäubahn mit Hilfe einer Stützmauer ohne größeren Aufwand aufrechterhalten werden könnte. Diese Ergebnisse präsentierten wir im Januar in einem Pressegespräch der Öffentlichkeit. Sie wurden später durch die DB Projektbau bestätigt, ein möglicher Weiterbetrieb wurde aber mit Verweis auf geschlossene

Verträge abgelehnt. Diese sehen eine Pflicht zur Räumung des Bahngeländes nach Abschluss der Bauarbeiten und Strafzahlungen von etwa 11 Mio. € pro Jahr bei verspäteter Übergabe des Geländes vor.

Versuche, die Anrainer der Gäubahn über die drohenden Verschlechterungen zu informieren, wurden leider durch die Corona-Pandemie ausgebremst. Wolfgang Staiger und Stefan Frey schrieben verschiedene Briefe, u. a. an den Landrat und alle Fraktionen im Kreistag Freudenstadt sowie an verschiedene Politiker in der Schweiz, in denen sie die Konsequenzen der Unterbrechung im Detail darstellten. Sie führten auch Gespräche mit Verantwortlichen, u. a. mit MdB Matthias Gastel und dem Direktor des Bundesamtes für Verkehr der Schweiz, Herrn Peter Füglistaler. Solange die DB und der Bund jedoch die gravierende Schwächung einer internationalen Verkehrsachse zugunsten des Städtebaus in Stuttgart in Kauf nehmen, ohne auf die Interessen der Fahrgäste zu achten, scheinen unsere Bemühungen vergeblich zu sein.

Einige unsere Mitglieder konnten die Informationsveranstaltung des Verkehrsministeriums zur Unterbrechung der Gäubahn und zum Weiterbetrieb der Panoramabahn im Juni online verfolgen und haben auch an der öffentlichen Sitzung des Ausschuss Stuttgart 21/Rosenstein im Juli teilgenommen, in denen fast ausschließlich Befürworter der Gäubahnunterbrechung zu Wort kamen. Sie stellten die Unterbrechung als alternativlos dar und verharmlosten die Folgen für die Bahnrei-

senden.

Wir versuchten dennoch weiter, die Öffentlichkeit und die verantwortlichen Politiker durch Pressemitteilungen und Gespräche über Konsequenzen der drohenden Kappung der Gäubahn aufzuklären und machten deutlich, dass die Einbindung der Strecke in den Eisenbahnknoten Stuttgart auch während der Bauzeit von Stuttgart 21 erhalten bleiben muss und nicht einseitig den städtebaulichen Interessen der Stadt Stuttgart geopfert werden darf. Dabei wurden wir von unserem Berliner PRO-BAHN-Kollegen Julian Krischan unterstützt, der aus Waiblingen stammt. Wir wiesen darauf hin, dass es sich bei der Gäubahn um die zentrale Anbindung der südlichen Landesteile und der Schweiz an den Wirtschaftsraum Mittlerer Neckar handelt und dass eine Unterbrechung auch großen wirtschaftlichen Schaden verursachen würde. Ohne den direkten Anschluss an den Hauptbahnhof würde die Fahrgaststeigerung der letzten Jahre durch das integrierte IC-Konzept wieder zunichte gemacht und dem Fernverkehr auf der Gäubahn die wirtschaftliche Grundlage entzogen.



Treffen aktiver Mitglieder unter Coronabedingungen (v. l.: S. Lacher, G. Frey, A. Kegreiß, W. Staiger, J. Krischan)

Auf Initiative des VCD beteiligten wir uns auch an der Erstellung eines neuen Vorschlags „Synergiekonzept Filder Plus“ zur Anbindung der Panoramabahn an den Tiefbahnhof, der durch Matthias Lieb und Andreas Kegreiß im September der Presse vorgestellt wurde und viel Presseecho erhielt.

Auch bei den Horber Schienentagen, an denen Andreas Kegreiß für unseren Regionalverband teilnahm, wurde das Thema Gäubahnunterbrechung diskutiert, wobei der Vertreter der DB, Herr Krenz die Folgen für die Fahrgäste verharmloste und die Einwände, dass ein notwendiger zusätzlicher Umstieg erfahrungsgemäß immer zu starken Fahrgastverlusten führt, nicht gelten ließ.

Im November wurden wir aus Anlass der bevorstehenden OB-Wahl in Stuttgart zur Teilnahme an einer verkehrspolitischen Bahnfahrt des VCD mit einem historischen Schienenbus über die Panoramastrecke im Stuttgarter Stadtgebiet eingeladen, bei der Wolfgang Staiger zusammen mit Matthias Lieb und Christoph Link vom VCD die Probleme der Gäubahnunterbrechung und mögliche Alternativen an Ort und Stelle mit den eingeladenen Vertretern aus der Lokalpolitik und der Presse diskutieren konnten.

Veranstaltungen zu anderen Verkehrsthemen

Wolfgang Staiger, Andreas Kegreiß und Stefan Frey nahmen auch an zahlreichen Veranstaltungen des Verkehrsministeriums zu verschiedenen

Verkehrsthemen teil. Im Januar fand die Auftaktveranstaltung zum neu gegründeten Kompetenznetzwerks „Klima Mobil“ noch als Präsenzveranstaltung statt. Mit diesem Netzwerk sollen verschiedene kommunale Initiativen für nachhaltigen Verkehr besser vernetzt werden. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden dann aber ab März fast alle Veranstaltungen auf Videokonferenz umgestellt.

Weitere Veranstaltungen mit PRO BAHN-Beteiligung fanden im April unter dem Thema „Luftreinhaltung, Klimaschutz im Verkehr“, im Mai unter dem Thema „MobilitätsIMPULSE, Rückfall in alte Muster? – Mobilitätswende nach der Coronakrise“ und im Dezember unter dem Thema „Für die Zukunft lernen: Vorstellung der Ergebnisse des ÖPNV-Reports Baden-Württemberg“ statt.

Ein Highlight war im September die Teilnahme am Mobilitätskongress 2020, die als Präsenzveranstaltung im Hospitalhof stattfinden konnte. Verkehrsminister Winfried Hermann stellte dort die „ÖPNV-Innovationsstrategie“ und das „Zukunftsnetzwerk ÖPNV“ vor und erläuterte die Ziele des Landes für eine Verdoppelung des ÖPNV bis 2030. Die Tagung ermöglichte es nach langer Zeit wieder einmal, die verschiedenen Akteure im Nahverkehr persönlich zu treffen und wir konnten die Gelegenheit für interessante Hintergrundgespräche nutzen.

Besonders hervorzuheben ist die Informationsveranstaltung des Verkehrsministeriums zur Vorstellung der Eckpunkte des Landes zur Reaktivierung

von Bahnstrecken unter dem Thema: „Stillgelegte Gleise zu neuem Leben erwecken“ im November.

Dabei stellte die Firma PTV die Ergebnisse einer Studie vor, in der die Erfolgsaussichten einer Reaktivierung für 42 stillgelegte Strecken bewertet wurden. Nachdem die finanziellen Randbedingungen sehr günstig sind, könnte bei der Schieneninfrastruktur endlich eine Trendwende eingeleitet werden, bei der sich unser Verband in Zusammenarbeit mit lokalen Initiativen engagieren kann.

Weitere politische Veranstaltungen im letzten Jahr waren der Neujahrsempfang der Fraktion „DIE LINKE/PIRAT“ mit einem Vortrag zur ÖPNV-freundlichen Stadtplanung und verkehrspolitischen Diskussionen sowie die Veranstaltung der Grünen-Fraktion im VRS zur Verkehrspolitik mit Umwelt- und Verkehrsverbänden im März.

Im Juli fand die Auftaktkundgebung der Allianz Mobilitätswende für Baden-Württemberg statt. Die Initiative setzt sich für mehr Klimaschutz im Verkehr und für einen starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein. Unser Regionalverband hat sich der Initiative angeschlossen und wird Unterstützung bei der Organisation von Diskussionsveranstaltungen leisten. Im September fand auch noch die Kundgebung „Verkehrswende jetzt – Stadt für Menschen statt für Autos“ von verschiedenen Stuttgarter Umweltinitiativen statt, an der wir teilnahmen und die wir auch finanziell unterstützten.

Wolfgang Staiger verfasste eine Stellungnahme zur Fortschreibung des

Nahverkehrsplans Stuttgart für PRO BAHN zusammen mit dem BUND und Stefan Frey verfasste zwei offene Briefe an den Ministerpräsidenten Kretschmann für PRO BAHN gemeinsam mit dem LNV zu den Themen „Förderung/Beihilfe für zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Mobilitätswirtschaft in BW“ und „Reaktion auf wirtschaftliche Corona-Folgen, Existenzsicherung des (systemrelevanten) öffentlichen Verkehrs“.

Nachdem im ersten Lockdown Mitte März im Nahverkehr der SSB zunächst starke Kürzungen eingeführt worden waren, protestierten wir erfolgreich mit einer Pressemitteilung gegen die Einführung des Sonntagsfahrplans, die zu überfüllten Bahnen in der Hauptverkehrszeit geführt hatte.

Bei der Fahrplankonferenz für den Schienenpersonenfernverkehr beim Verband Region Stuttgart im Februar war PRO BAHN mit Wolfgang Staiger und Uli Arndt vertreten. Die Herbstsitzung musste dann wegen Corona ausfallen.

Unser Mitglied Wolfgang Lechleitner bietet nach wie vor auf unserer Webseite <http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm> unter rail&arrive eine Fahrplan- und Tarifberatung an. Er konnte auch im vergangenen Jahr wieder zahlreiche unklare Tariffragen im Dialog mit den Verkehrsunternehmen klären.

Bericht aus dem Fahrgastbeirat im VVS

Im Februar fand die einzige Präsenzsitzung des Fahrgastbeirats mit dem Schwerpunkt Fahrrad statt, in der Themen, wie z. B. die Fahrradmitnahme und die sichere Abstellung an Bahnhöfen besprochen wurden.

Die Online-Sitzung im Juni hatte dann den Schwerpunkt Corona, in der wir mit dem VVS unsere Vorschläge für einen sicheren ÖPNV, wie z. B. Desinfektionsmittelspender, bessere Reinigung der Fahrzeuge, verstärkte Lüftung sowie eine generelle Maskenpflicht diskutierten. Ein wichtiges Thema war dabei auch die Erstattung bzw. das Pausieren von Zeitkarten.

Zum selben Thema präsentierte Wolfgang Staiger im Mai den Mitgliedern der Ratsfraktion der Grünen Stuttgart den aktuellen Stand zu Corona Infektionsrisiken, Hygienemaßnahmen und Maßnahmen, um Fahrgäste im ÖV zu halten.

Er nahm auch als Vertreter des Fahrgastbeirats an der Konstituierungssitzung des Regionalen Fahrgastbeirats des Landkreises Göppingen im VVS und an der bundesweiten (Online-)Tagung der Fahrgastbeiräte teil.

Im Juli trafen wir uns dann noch bei der SSB zu einem Besichtigungstermin, bei dem uns die neuen SSB-Automaten vorgestellt wurden.

Die dritte Sitzung im Oktober fand dann wieder online statt und behandelte die Auswirkungen von Corona auf den ÖPNV, die Vollintegration des Landkreis Göppingen ab 2021 so-

wie neue Tarife, die dem geänderten Mobilitätsverhalten Rechnung tragen. Solche Tarife hatte der Fahrgastbeirat schon seit langem gefordert, aber erst jetzt reagieren die Verantwortlichen unter dem Druck von zunehmenden Abbestellungen von Zeitkarten mit veränderten Angeboten, wie z. B. mit einer 20-Fahrten-Karte, die im kommenden April eingeführt werden soll. Aktuell läuft auch ein Versuch mit einem E-Ticket auf Check-in/Check-out-Basis (CICO-BW). Momentan ist nur ein Best-Preis-Tarif hinterlegt, aber zukünftig soll damit auch eine Rabattierung für Häufigfahrer möglich werden. Wir halten entsprechend flexible Lösungen für die Rückgewinnung von Fahrgästen für sehr wichtig, denn viele Fahrgäste haben bereits ihre Jahres-Abos/FirmenAbos gekündigt.

Schließlich verfassten wir noch ein gemeinsames Schreiben der Fahrgastbeiräte von Land und VVS an Oberbürgermeister Kuhn, Bürgermeister Pätzold, und die Fraktionsvorsitzenden im Stuttgarter Gemeinderat, in dem wir gegen die drohende Kappung der Gäubahn protestierten.

Christian Petersohn

Regionalverband Rhein-Neckar

Die Corona-Pandemie schränkte auch Arbeit des PRO-BAHN-Regionalverbands Rhein-Neckar ein. Die Mitgliedertreffen an jedem 3. Donnerstag im Monat fanden nur noch unregelmäßig statt und wenn, dann meist

im Umweltzentrum in Mannheim, da dort ein Sicherheitsabstand von 1,50 Meter zwischen den Teilnehmern eingehalten werden konnte. Die Treffen im alternierenden Tagungsort, einem Heidelberger Restaurant, wurde nach dem ersten Lockdown nicht wieder aufgenommen.

Die drängendsten ÖPNV- und Bahnthemen in der Metropolregion Rhein-Neckar waren im vergangenen Jahr:

„Große Bahn“

Nach jahrelanger Streckensuche hat sich im Beteiligungsforum zur Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar Ende des Jahres eine Vorzugsvariante herauskristallisiert. Die Strecke verläuft ab Zeppelinheim parallel zur Autobahn A5 und ab Darmstadt entlang der A67 nach Lorsch. Von dort geht es weitgehend im Tunnel weiter über Lampertheim bis nach Mannheim-Waldhof. Im Bereich der südhessischen Stadt Lampertheim, die direkt an Mannheim angrenzt, hatte es zahlreiche Proteste gegen die Neubaustrecke gegeben. Die Endvariante setzte sich gegen 30 untersuchte Trassenvarianten durch, weil Berechnungen ergeben hatten, dass mit dieser Streckenführung die wenigsten Menschen von Schienenlärm belastet werden. Außerdem hat diese Variante eine besonders kurze Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim. Diese reduziert sich von heute 38 auf 29 Minuten.

Wenn die Strecke einmal gebaut ist, soll sich die Zahl der Fernverkehrs-

verbindungen zwischen beiden Städten im Vergleich zu heute verdoppeln. Weil ICE-Züge (und nachts Güterzüge) auf die Neubaustrecke verlagert werden, profitiert auch der Nahverkehr auf den beiden bestehenden Strecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn.

PRO BAHN hat den schwierigen Streckenfindungsprozess durch seinen Vorsitzenden Andreas Schöber von Anfang an begleitet. Er nahm regelmäßig am Beteiligungsforum und seinen Arbeitsgruppen teil. Nach dem Beteiligungsforum ist übrigens vor dem Beteiligungsforum: Inzwischen ist auch eine Fortsetzung der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar über Mannheim hinaus nach Karlsruhe geplant. Auch bei diesem Verkehrsprojekt wird sich PRO BAHN Rhein-Neckar aktiv einbringen.

Meterspur

Die Bundesgartenschau 2023 soll in Mannheim stattfinden. Bis in zwei Jahren soll auch der Bahnhofsvorplatz in der nordbadischen Großstadt neu gestaltet werden. Da es dort bisher nur drei Straßenbahngleise gibt, stauen sich in eine Richtung die Trambahnen. In Zukunft soll es dort vier Gleise geben. Da aber im Bereich der heutigen Haltestelle angeblich kein Platz für ein viertes Gleis ist, wird die Anlage entzerrt und die Bahnsteig für eine Richtung weiter vom Hauptbahnhof wegverlegt, was längere Fußwege für die Fahrgäste zur Folge hat. Diese und andere Kritik formulierte PRO BAHN Rhein-Neckar im Rahmen des Mann-

heimer Umweltforums. Dies ist ein Zusammenschluss von 17 Umwelt- und Verkehrsverbänden der Stadt, darunter auch der Fahrgastverband.

Kritik gab es von PRO BAHN Rhein-Neckar auch am Neubau einer Straßenbahnstrecke in das Konversionsgebiet „Franklin“, einem riesigen ehemaligen Kasernen- und Wohngebiet der amerikanischen Streitkräfte. Dort hin sollen bereits 2023 Straßenbahnen rollen, drei Jahre früher als geplant. Das begrüßen wir. Der Wermutstropfen ist allerdings, dass auf der neuen, 1,6 Kilometer langen Strecke nur ein Pendelverkehr über drei Haltestellen als Zubringer zu einer bestehenden Linie fahren soll. Dort muss dann in eine bereits bestehende Linie umgestiegen werden. Dies und ein 20-Minuten-Takt machen diese neue „Stummellinie“ unattraktiv. Begründet wird dies damit, dass die große Tram-Bus-Umsteigestation „Käfertal Bahnhof“ zunächst umgebaut und erweitert werden soll, damit mehr Bahnen in die Mannheimer Innenstadt fahren können.

Südlich des Mannheimer Hauptbahnhofs wird zurzeit kräftig am neuen „Glückstein-Quartier“ im Stadtteil Lindenhof gebaut. Hier entstehen bis zu 4000 neue Arbeitsplätze und 750 Wohnungen. Für die Stadtbahn wurde eine Trasse freigehalten. Darauf sollen bis 2026 Gleise zwischen den bestehenden Haltestellen Hauptbahnhof Süd (Strecke nach Neckarau West) und Hochschule (Strecke nach Rheinau) verlegt werden. Zwei neue Haltestellen sind geplant: am Glückstein-Park und vor dem

Landmaschinen-Hersteller John Deere. Entlastung bringen soll die neue Strecke auch für die Haltestelle an der Hochschule (5 200 Studierende). Neue, zusätzlich Linien sollen über die Strecke fahren und insgesamt die ÖPNV-Beziehungen in Mannheim verbessern. Insgesamt werden in den nächsten Jahren rund 150 Millionen Euro in die Stadtbahn-Infrastruktur in Mannheim investiert.



Die jüngste Heidelberger Straßenbahnstrecke durch den neuen Stadtteil „Bahnstadt“ auf dem Gelände des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs ist das vorerst letzte Neubauprojekt. Das Bild zeigt die neue Haltestelle „Hauptbahnhof Süd“. Durch eine Verlängerung der Brücke über die Gleise (siehe Baustelle rechts im Bild) soll bald ein schneller Umstieg Tram – Eisenbahn möglich sein. (Foto: Wolfgang Brauer)

PRO BAHN Rhein-Neckar denkt aber schon über den Nahverkehr in den 30er Jahren nach und befasst sich derzeit bereits mit dem „Masterplan Mobilität 2035“ in der Stadt.

In den Mannheimer Nachbarstadt Heidelberg dagegen liegen die ehrgeizigen Straßenbahn-Ausbaupläne derzeit auf Eis, nachdem ein Gerichtsur-

teil die bereits planfestgestellte Strecke durch den Uni-Campus „Neuenheimer Feld“ gestoppt hat. Dort ringen jetzt Stadtpolitik, Bürger und Verbände um einen neuen Masterplan für das Gelände. Noch offen ist, welche Rolle der ÖPNV und die Straßenbahn in diesem Plan spielen werden.

Wolfgang Brauer

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Normalerweise trifft sich der Regionalverband an jedem zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum in Karlsruhe. In diesem Jahr gestalteten sich die Treffen vielseitiger. Anfang des Jahres waren es noch reine Präsenztreffen, dann nach einer Pause im April Versuche mit reinen Video-/Telefonkonferenzen (in den Monaten Mai und Juni). Von Juli bis Oktober waren kombinierte Treffen aus Präsenz im Umweltzentrum und Zuschaltungen per PC oder Telefon möglich. In den Monaten November und Dezember konnten dann nur zwei Teilnehmer im Umweltzentrum vor Ort sein, die restlichen Teilnehmer schalteten sich per PC oder Telefon zu. Technisch gab es in der zweiten Jahreshälfte Verbesserungen. Dank Wolfgang Melchert funktioniert die Video-/Telefonschaltung richtig gut. Vielen Dank.

Im Oktober musste der Regionalverband Abschied nehmen von Herbert Jäger, der über viele Jahre ein aktives,

sehr engagiertes Mitglied war. Er setzte sich für eine Verbesserung der Verkehre in der Südpfalz ein, insbesondere die der Bahnlinie Wörth (Rhein)–Germersheim. Wir denken gerne an die gemeinsamen Treffen mit Herbert Jäger zurück und werden ihn stets in Erinnerung behalten. Der Regionalverband verliert mit ihm ein äußerst fachkundiges Mitglied. Klaus Hölde- rich, der jahrelang mit Herbert Jäger zusammengearbeitet hat, setzt sich nun für den Regionalverband im Sinne von Herbert Jäger für die Verbesserung der Südpfalzverkehre ein.

Am 19.01.2020 fand der Tag der offenen Tür in der Pamina-Geschäftsstelle in Lauterbourg (Elsass) statt. Hier konnte sich der Regionalverband mit dem Regionalverkehrsforum Trans-PAMINA zum Thema grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Baden, der Südpfalz und dem Nordelsass präsentieren. Es war dieses Jahr die einzige Veranstaltung, an der der Regionalverband beteiligt war.

Das monatliche Treffen im März hat der Regionalverband genutzt, um bei der Präsentation des neuen Liniennetzes der VBK im Karlsruher Südwerk teilzunehmen. Hier wurde das Liniennetz nach Fertigstellung des Straßenbahntunnels unter der Karlsruher Innenstadt präsentiert. Im Nachgang zu dieser Veranstaltung wurde dieser vorläufige Netzplan diskutiert und auf Optimierungsmöglichkeiten untersucht. Der Regionalverband hat selbst ein optimiertes Liniennetz erarbeitet.

Ein Thema, das den Regionalverband schon länger bewegt, ist die

Modernisierung der Standseilbahn auf den Karlsruher Hausberg, den Turmberg. Diese soll nun bis zur Endhaltestelle der Straßenbahn „Durlach Turmberg“ verlängert werden. Ullrich Müller hat am 7. Januar zur Geschichte dieser Bergbahn einen hochinteressanten Vortrag im Durlacher Rathaus gehalten und setzt sich sehr für ein optimales Betriebskonzept dieser Bahn ein.

Der Regionalverband hat sich in diesem Jahr viel Zeit genommen, um die bestehende Projektliste aus dem Jahr 2014 zu überarbeiten und eine neue Priorisierung der Projekte vorzunehmen. Willy Pastorini, der in diesem Punkt federführend ist, hat sehr viel Zeit investiert, um alle dem Regionalverband wichtigen Projekte zu sammeln und in Form von Dateien aufzulisten. Aus diesen Projekten soll nun ein ÖPNV-Entwicklungskonzept 2025+ entstehen, das in Form eines Weißbuches erscheinen soll. Dieses Vorhaben wird noch einige Zeit den Regionalverband begleiten. Herzlichen Dank an die vielen Stunden ehrenamtlicher Arbeit von Willy Pastorini.

Wie im letzten Jahr verfasste der Regionalverband wieder einige Pressemitteilungen, unter anderem zur Machbarkeitsstudie für den ÖPNV bezüglich des Baus der zweiten Straßen-Rheinquerung bei Maxau. Hierin macht der Regionalverband Vorschläge für einen sinnvollen Ausbau des ÖPNVs zwischen Karlsruhe und der Südpfalz. Eine weitere Pressemitteilung wurde zum Tod von Dr. Dieter Ludwig, dem Begründer des Karlsruher Modells, verfasst. Herzlichen Dank an Gerhard Stolz, der die meisten

Pressemitteilungen für den Regionalverband schreibt.

Des Weiteren wirkte der Regionalverband wieder bei der Erstellung der Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ mit, die in Kooperation mit dem VCD und der BUZO erscheint.

Auch in diesem Jahr haben Vertreter des Regionalverbandes an der Landesfahrplankonferenz im Frühjahr teilgenommen. (Für die Landesfahrplankonferenz im Herbst konnten nur die Präsentationen im Internet eingesehen werden.) Hier ein herzliches Dankeschön an Martin Theodor Ludwig, der für den Regionalverband Anträge einreicht und die Landesfahrplankonferenzen in kurzer verständlicher Form für die Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ zusammenfasst.

Im Dezember 2020 ist das Liniennetz der VBK um vier Haltestellen erweitert worden. Die Straßenbahnlinie 2 verkehrt nun bis zur neuen Endhaltestelle „Knielingen Nord“. Damit fällt das Wenden an der provisorischen Endhaltestelle Lassallestraße mittels Wendedreieck weg.

Am 10. Oktober bestand von Seiten der KASIG die Möglichkeit, die noch im Bau befindliche neue U-Bahn-Haltestelle unter dem Karlsruher Marktplatz zu besichtigen. Somit konnten sich alle Interessierten vom Baufortschritt überzeugen und die neuen Bahnsteige begehen.

Am 12. November hatte der Regionalverband die Möglichkeit, bei der Auftaktveranstaltung in Form einer Videokonferenz zum Güterzugkorridor Mannheim–Karlsruhe teilzunehmen. Informationen hierzu gibt es ne-

ben dem Internet auch auf den Informationscontainern vor den Hauptbahnhöfen der Städte Karlsruhe und Mannheim.

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein wünscht allen ein gesundes neues Jahr 2021.

Holger Heidt

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Nach der letzten, dreimonatigen Vollsperrung zwischen Ravensburg und Friedrichshafen ist die **Elektrifizierung der Südbahn** mittlerweile weitgehend abgeschlossen. Allerdings wird es auch im nächsten Jahr noch diverse, mehrwöchige Sperrungen geben, bevor dann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 der elektrische Betrieb aufgenommen werden kann.

Neben den grundsätzlichen Vorteilen der Elektrifizierung werden allerdings zumindest für die Zeit bis zur Inbetriebnahme von S21 auch Verschlechterungen dahingehend erwartet, dass die bislang durchgehenden IRE Stuttgart–Lindau in Ulm oder Friedrichshafen gebrochen werden müssen. Ebenso sollen entgegen früherer Aussagen im RB-Verkehr gebrauchte S-Bahn-Triebwagen der BR 425 eingesetzt werden, was u. a. auch von PRO BAHN kritisiert wurde.

Die für das 1. Quartal 2020 vorgesehene Ausschreibung des RE- und RB-Verkehrs der Südbahn ist entfallen. Stattdessen werden die bestehenden Verträge bis Ende 2025 verlän-

gert. Der jetzige Verkehrsvertrag läuft Ende 2021 aus. Der Grund für die Verschiebung der Ausschreibung liegt im fehlenden Fahrplankonzept Stuttgart–Ulm. Für die Übergangsphase von der Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Dezember 2022 bis zur Inbetriebnahme von S21 im Dezember 2025 muss der komplette Fahrplan für den Korridor Stuttgart–Ulm ab 2026 neu konzipiert werden. Dies betrifft auch die IRE-Linie Stuttgart–Lindau und soll erst bis zum Frühjahr 2021 erfolgen.

Ungelöst ist in diesem Zusammenhang nach wie vor auch die Frage der Durchbindung des RB-Verkehrs zwischen Ulm und Friedrichshafen. Dieser soll entgegen des Zielkonzepts 2025 des Landes in Aulendorf gebrochen werden. Zum einen, um die Kosten für ein Überholgleis in Aulendorf für den schnellen IRE-Verkehr zu sparen, zum anderen, um die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB), die zwischen Aulendorf und Ravensburg verkehrt, nicht zu verdrängen. Hiergegen erhebt sich Widerstand, u. a. von dem Aktionsbündnis PRO BAHN, BUND und DGB. Mit der Verschiebung der Ausschreibung des RB-Verkehrs ist die Entscheidung über die Durchbindung damit nun ebenfalls vertagt.

Mittlerweile liegt das Ergebnis des vom Landkreis Biberach in Auftrag gegeben Gutachtens zur Reaktivierung der 1984 stillgelegten RB-Halte der Südbahn zwischen Biberach und Aulendorf vor. Demnach wären neben Ummendorf, das im Zuge des Regio-S-Bahn-Ausbaus ohnehin wieder aktiviert wird, auch Essendorf und Hoch-

dorf reaktivierungswürdig.

Der Aufbau der Regio-S-Bahn Donau-Iller kommt nicht in die Gänge. Dies beklagen die Bürgermeister der Region Donau-Iller. Außer einem publikumswirksam präsentierten Logo für die neue Regio-S-Bahn („RS“) gäbe es seit dem Projektstart im Jahr 2011 keinen belastbaren Zeitplan für die einzelnen Ausbauschritte. Bis heute läge nicht mal eine Kosten-Nutzen-Analyse vor. Diese soll nun Anfang des Jahres 2021 in Auftrag gegeben werden. Auf der bayerischen Seite gibt es hingegen immerhin einen kleinen Vorgeschmack auf die künftige S-Bahn. Die Regionalbahnen Ulm–Memmingen und Ulm–Weißenhorn verkehren seit dem Fahrplanwechsel mit dem neuen S-Bahn Logo als RS7 bzw. RS71 mit neuen LINT-Triebwagen, bei ansonsten allerdings weitgehend unverändertem Fahrplanangebot.

Manfred Blumenschein

Regionalverband Neckar-Alb

Information zu Entwicklungen von der Schwäbischen Alb

Die Schwäbische Alb-Bahn hat Ihre Fahrzeiten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 leicht angepasst. So fährt der bisher auf der Haid endende Zug weiter bis Trochtelfingen und ermöglicht so einen Anschluss von Gammertingen (wenn auch zeitlich versetzt).

Neu hinzugekommen ist in den Ferien sowie an Samstagen (ganzjäh-

rig) und sonn- bzw. feiertags (nur in der Nebensaison) eine Verbindung von Gammertingen nach Schelklingen und abends wieder zurück. Tagesausflüge nach Ulm sind somit nun auch am Wochenende mit ausreichendem Aufenthalt möglich. Bisher war das nur Werktags (Montag bis Freitag an Schultagen) möglich.

Marcel Miny

Regionalverband Nordschwarzwald

Residenzbahn (KBS 770)

Ca. 10 Monate Corona-gebremst und der hier zuständige Schreiberling zählt inzwischen in die Kategorie hochbetagt. Trotzdem eine Auflistung der uns hier in unserer Region berührenden Punkte und der inzwischen arg geschrumpften Aktivitäten:

Residenzbahn (KBS 770)

Unsere letztjährigen Befürchtungen wurden leider übertroffen. Die verzögerte Auslieferung der Neufahrzeuge zog sich in die Länge, die technischen Probleme, Ursache vor allem mangelhafte Software, dazu der in der ganzen Branche bestehende Personalmangel, verursachten große Verärgerung der Fahrgäste. Hinzu kam es, bedingt durch den halbjährliche Sperung der Schnellfahrstrecke und den daraus resultierenden Umleitungsverkehr auf der KBS 770 zu Fahrplanausdünnungen. Die nunmehr ledig-

lich einstündig verkehrenden Regionalbahnen und auch der IRE fielen oft aus, bzw. verkehrten häufig mit größeren Verspätungen. Ein tolles Erlebnis erfuhr der Schreiber dieser Zeilen am Nieferner Bahnhof, als dort am 16.10. eine aus Richtung Mühlacker kommende Regionalbahn ohne Halt durchrauschte. Der frontseitige Zugzielanzeiger zeigte den Text „Fröhliche Weihnachten“. Die Kommentare der am Bahnsteig Wartenden behält der Autor lieber für sich.

In letzter Zeit entspannte sich die Situation. Fahrzeugmangel und technische Probleme sind weitgehend behoben. Es wird der komplette Fahrplan gefahren und die Züge sind weitgehend pünktlich.

Positiv fällt das sehr zuvorkommend freundliche Personal der neuen Zugbetreiber auf. Sowohl die Züge von Abellio als auch von GoAhead befinden sich einem ausgesprochen sauberen Zustand.

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

Inzwischen sind auffällige Baufortschritte festzustellen. Die zuvor, bedingt durch neue Straßenbauvorkommen, abgebrochenen Bahnbrücken befinden sich im Wiederaufbau bzw. sind inzwischen fertig gestellt. Der Abkürzungstunnel bei Däzingen ist im Bau. Die Inbetriebnahme der Strecke ist im Laufe des Jahres 2023 geplant.

Bus & Bahn-Team

Unsere nach wie vor elfköpfige Gruppe ist natürlich durch die Epidemie nur stark eingeschränkt aktiv tätig gewesen. Die gültige Abstandsregel gestattete keine Automaten Schulungen. In der Volkshochschule Pforzheim konnte lediglich eine einzige Vortragsveranstaltung mit 18 Teilnehmern durchgeführt werden. Dafür konnte unser im Veranstaltungskalender des Enzkreises angebotenes Ausflugsprogramm mit 7 Fahrten nahezu durchgeführt werden. Insgesamt zählten wir dabei 158 Teilnehmer. Außerhalb dieses Programms fanden noch 4 Kleingruppen-Tagesausflüge mit gesamt 38 Teilnehmern statt.

Fahrkarten-Automaten

Trotz Corona zog der Schreiber dieser Zeilen auch 2020 zwei umfangreiche Tests der Fahrschein-Automaten durch. Hierzu anfangs die Anmerkung, dass inzwischen außer den bekannten DB-Automaten (inzwischen fast überall im Landesdesign), an Stationen, die ausschließlich von Abellio bedient werden, auch lediglich deren eigene Automaten stehen.

Vorgefundene Programmierfehler wurden an die zuständigen verantwortlichen Stellen weiter gegeben. Abellio reagierte darauf positiv, inzwischen ist ein großer Teil der aufgefundenen Fehler behoben. Die anfangs bei Einführung des Landestarifs bei den DB-Automaten vorhandenen Fehler – dort fanden von uns bereits 2019 umfangreiche Tests statt – sind

zu großen Teilen ebenfalls korrigiert worden. Inzwischen noch immer bestehende unlogische Programmierungen, die für nicht kundige Fahrgäste zum Erwerb weit überteuerter Fahrkarten, bzw. bei manchen Zielen sogar zu ungewollten Schwarzfahrten führen, bestehen noch immer und werden nicht mehr korrigiert.

Offensichtlich scheinen gewissen Leuten die Abellio-Automaten nicht zu gefallen und es kommt zu fortwährenden Vandalismus-Schäden. Zwei Automaten wurden total, vor Ort unreparierbar, derart zerstört, dass sie inzwischen abgebaut und zum Hersteller eingeschickt wurden. So gibt es inzwischen zwischen Pforzheim und Mühlacker Stationen, an denen seit Monaten kein Fahrkartenkauf möglich ist.

Öffentlichkeitsarbeit

Am 11.02.2020 erfolgte eine Einladung von Deutschland-Radio an D. Zaudtke. Das resultierend gesendete Interview, aufgenommen auf den Bahnhöfen Mühlacker und Pforzheim sowie während der Bahnfahrt, befasste sich hauptsächlich mit Tarifangelegenheiten und damit speziell mit dem Landestarif.

Ein weiteres Interview mit Baden TV folgte am Pforzheimer Hauptbahnhof am 18.08. und bezog sich auf die damalig katastrophale Situation der Residenzbahn.

Zaudtke initiierte noch zwei ausführliche Artikel zur Automaten-Situation in der Pforzheimer Zeitung.

Sonstiges

Für 2021 ist der Umbau der Verkehrsstation Niefern geplant. Es sollen sogenannte Hybrid-Bahnsteige mit 76 bzw. 55 cm über Schienenoberkante (SOK) angelegt werden. Die Installation weiterer Wetterschutzhäuschen und eine verbesserte Beleuchtung sollen die Aufenthaltsqualität verbessern. Leider ist während der etwa dreimonatigen Bauzeit kein Halt der Züge in Niefern möglich.

Dieter Zaudtke

Regionalgruppe Main-Tauber

Auch im Main-Tauber-Kreis wird das Jahr 2020 sicherlich als das (ggf. „erste“) „Corona-Jahr“ in Erinnerung bleiben, wodurch alles andere etwas in den Hintergrund gerückt ist. Das ist uns mit dem Rest des Landes, ja der ganzen Welt, gemeinsam.

Schlimmer als andere hat es uns aber beim Öffentlichen Nahverkehr erwischt: Während des Lockdowns im Frühjahr wurde der Knoten Lauda zum Fanal der kopflosen Kürzungen im Schienenverkehr: Die Achse Wertheim–Lauda–Crailsheim wurde auf einen 2-Stunden-Takt ausgedünnt, die Achse Stuttgart–Lauda–Würzburg auf einen 3-Stunden-/2-Stunden-„Takt“ (also zwei Züge in fünf Stunden). Dadurch entstanden in Lauda nur noch in Ausnahmefällen die sonst üblichen Anschlüsse – mehr zufällig als absichtlich. Für diejenigen, die trotz allem unterwegs sein mussten, ein klarer Gegenbeweis dafür,

dass man sich auf die Bahn auch in schwierigen Lagen verlassen könnte. Aber dieser Illusion gab sich ja auch davor schon kaum jemand mehr hin, zumindest bei uns nicht. (Wir haben diese Fehlplanung in einer Pressemitteilung auf Ebene des Landesverbands kritisiert und Vorschläge unterbreitet, wie dergleichen künftig vermieden werden kann.)

Etwas Linderung verschafften da die Regionalbahnen auf der Frankenbahn zwischen Lauda und Osterburken, die – gerade erst als neuer Stundentakt eingeführt – während der Angebotskürzung im 2-Stunden-Takt verkehrten (in 30er-Symmetrie!). Dieses neue Angebot hätte wahrlich keinen schlechteren Startzeitpunkt erwischen können als diesen, da niemand das Haus verlassen sollte und vor der Begegnung mit anderen Menschen, z. B. im Zug, gewarnt wurde. Wir können hier nur auf eine schnelle Verbesserung der Rahmenbedingungen hoffen, damit sich in der verbleibenden Probezeit positive Tendenzen zeigen können!

Selbst der geneigte Leser wird sich wohl kaum erinnern, doch unser Bericht 2019 endete mit den folgenden Zeilen:

Hauptziele für 2020:

- Einführung eines brauchbaren Fahrplankonzepts auf der Madonnenlandbahn,
- Einführung eines Abendverkehrs und Verdichtung des Fahrplans am Wo-

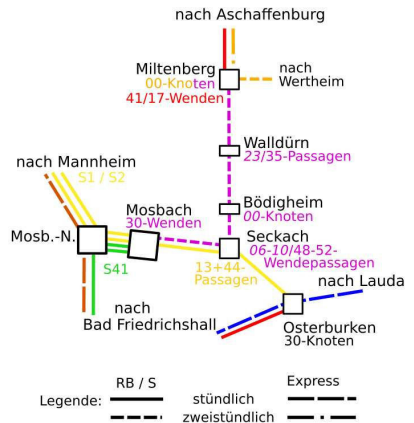
chenende auf der
Taubertal-Achse

Angesichts der Tatsache, dass wir als Fahrgastinitiative Leiden, Hingehaltenwerden und extrem langsam mahlende Mühlen gewöhnt sind, müssen wir es doch umso mehr feiern und lobend erwähnen, wenn sich manchmal doch etwas bewegt, und hier z. T. sogar spürbar und sprunghaft!

Zur Madonnenlandbahn Miltenberg–Seckach hatten wir im September 2018 ein „Fahrgast-Gutachten“ veröffentlicht, also einen Vorschlag zur Verbesserung des Fahrplans aus Fahrgastsicht. Darin wird – als einfachste und billigste Idee, die Attraktivität kurzfristig zu steigern – eine Durchbindung über Seckach hinaus bis Mosbach empfohlen, wodurch sich schlanke Umläufe und ideale Anschlüsse in allen Knotenbahnhöfen ergeben. Dieses Konzept wäre ad hoc im 2-Stunden-Takt fahrbar, also am Wochenende.

Die betroffenen Landkreise und das Land ließen es sich nicht nehmen, ein professionelles Gutachten in Auftrag zu geben, wobei das „Fahrgast-Gutachten“ dem Auftragnehmer SMA zur Berücksichtigung mitgegeben wurde. Für uns wenig überraschend, fanden die Profis auch keine bessere Lösung, und entwickelten sie im Gegenzug für einen Stundentakt weiter. Dieser ist freilich nicht ohne infrastrukturelle Eingriffe fahrbar, braucht also langen Vorlauf. Dieser Schlüsselreiz führte beim Aufgabenträger wiederum zur Verhaltensstarre, d. h. am Fahrplan tat sich leider nichts, auch nicht das ein-

fach und billig Machbare.



Darstellung der Zielfahrpläne nach PRO BAHN Main-Tauber

Dennoch war die Freude groß, denn im 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt (auch aus dem Hause SMA), der Ende Juni 2020 veröffentlicht wurde, findet sich genau dieses Konstrukt wieder: Es ist jetzt also offizielles Ziel des Bundesverkehrsministeriums! Wir kommen nicht umhin zu denken, dass wir damit einen entscheidenden Impuls zur Zukunftsfähigkeit der Madonnenlandbahn gegeben haben, und hoffen nun inständig, dass die heute schon möglichen Schritte auch kurzfristig durch den Aufgabenträger umgesetzt werden.

Vorbild kann das Vorgehen auf der Taubertal-Achse Wertheim–Crailsheim sein: Unseren oben zitierten wichtigsten Wünschen hat sich der Aufgabenträger in mehreren Schritten kräftig angenähert:

- Zum Jahresbeginn 2020 wurden

Spätbuslinien eingeführt, die die gesamte Taubertal-Achse in drei Abschnitten bedienen. Motto: Ab dem letzten Zug am Abend bis Mitternacht.

- Zum 1. Mai 2020 wurde ein tägliches Spätzugpaar im Abschnitt Lauda–Crailsheim eingerichtet.
- Zum 14. Juni und 8. August 2020 wurden fast alle Taktlücken im Wochenendverkehr mit zusätzlichen Zügen gefüllt, sodass sich tagsüber an den Haltestationen dieser Züge etwa ein Stunden-takt ergab – jedoch leider nur bis zum 18. Oktober 2020. Teilweise finden sich diese saisonalen Leistungen auch im Fahrplan 2021 wieder (1. Mai bis 17. Oktober 2021).

Trotz der offensichtlichen Nackenschläge, die das Jahr 2020 gebracht hat, erkennen wir also bemerkenswerte Lichtblicke, die uns hoffnungsfroh und unverdrossen Ziele für 2021 formulieren lassen:

- Umsetzung des Fahrplankonzepts aller Gutachten für die Madonnenlandbahn (Durchbindung Miltenberg–Mosbach) im 2-Stunden-Takt am Wochenende als erstem Schritt
- weitere Verdichtung des Angebots im Taubertal, insbesondere am Wochenende und abends
- Verbesserung der Zuverlässigkeit aller Linien im Knoten Lauda insbesondere hinsichtlich Zugausfällen und Anschlussverlusten; Herstellung weiterer Anschlussbeziehungen
- Einrichtung der RB-Halte in Königshofen in Fahrtrichtung Osterburken
- Konkretisierung weiterer mittelfristiger Haltestellenoptionen im Abschnitt Lauda–Osterburken

Mehr im Internet unter http://www.pro-bahn-bw.de/rg_main_tauber und <https://www.facebook.com/pro.bahn.mt>.

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
Internet: <http://pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm>

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Stefan Buhl, Reichenastr. 49, 78315 Radolfzell
Tel.: (07732) 8919466 oder (0170) 3077110
E-Mail: bodensee-oberschwaben@pro-bahn-bw.de

Regionalgruppe Main-Tauber

Matthias Beß, Hainburgstr. 17a, 63110 Rodgau
Tel.: (01575) 4189939
E-Mail: bess@pro-bahn-bw.de
Internet: http://www.pro-bahn-bw.de/rg_main_tauber

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
Internet: <http://www.beepworld.de/members/probahn/>

Regionalverband Neckar-Alb

Marcel Miny, Grehenbergstr. 42, 72818 Trochtelfingen
Tel.: (07124) 931775
E-Mail: mminy@web.de

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

Regionalverband Nordschwarzwald

Dieter Zaudtke, Reuchlinstraße 14, 75223 Niefern-Öschelbronn

Tel.: (07233) 941999

E-Mail: probahn-zaudtke@t-online.de

Regionalverband Rhein-Neckar

Andreas Schöber, Holbeinstr. 14, 68163 Mannheim

Tel.: (0621) 411948

E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

Internet: <https://www.probahn-rhein-neckar.de/>

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Fritz Herrenbrück, Keltenring 58, 79199 Kirchzarten.

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

Internet: http://www.pro-bahn-bw.de/rv_suedl_oberrhein/index_publik.html

Impressum

Herausgeber:

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg

Reichenastr. 49

78315 Radolfzell

Tel. (07732) 8919466 oder (0170) 3077110

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

Internet: www.pro-bahn-bw.de

Facebook: www.facebook.com/pro.bahn.bw

Redaktion und Gestaltung:

Stefan Buhl

Titelbild:

Andreas Heide