

Rundbrief 02/2002

des PRO BAHN Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben

Jahreshauptversammlung und Bahnvorträge am Samstag den 20. April in Singen

Entgegen des ursprünglich beabsichtigten Themas eines Gastvortrages wurde seitens des Landesverbandes etwas umdisponiert. Frank von Meißner, ehemaliger Pressesprecher von Pro Bahn e.V. wird uns in seiner neuen Funktion „Projektleiter Ringzug bei der HzL“ einen interessanten Ausblick auf das bis 2004 zu realisierende Schienenverkehrsprojekt zwischen Villingen - Donauschingen und Rottweil geben können.

Im Anschluß daran ist die Jahreshauptversammlung des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben vorgesehen. Bitte entnehmen Sie alle Details der beigefügten Einladung auf der letzten Seite. Wir freuen uns auf Ihr Kommen !

Berichte von den regionalen Fahrplankonferenzen

IHK Konstanz vom 18.02.02, Beginn: 10.30 Uhr - Ende: 13.30 Uhr

Die NVBW wurde durch Herrn Emmerich, Herrn Schnaitmann und Herrn Börret vertreten. Für die DB Regio war Herr Seidemann anwesend. DB Reise&Touristik war nicht vertreten. Herr Gohsens von der IHK Konstanz eröffnete die Konferenz und übergab das Wort an Herrn Emmerich von der NVBW.

Herr Emmerich berichtete gleich zu Anfang der Sitzung, dass die Revision der Regionalisierungsmittel noch nicht abgeschlossen ist und das Land daher im Moment noch nicht weiß, wieviel Gelder dem Land zustehen. Eine Ausschreibung der Schwarzwald- und Südbahn komme auch erst dann in Frage, wenn die politischen und finanziellen Voraussetzungen stimmen, was derzeit nicht der Fall sei. Der Streitwert des IR-Ersatzverkehrs beläuft sich bekanntlich auf etwa 300 Mio. DM, wovon der Bund 200 Mio. DM und das Land 100 Mio. DM übernehmen soll. Weiterhin ist die DB AG nicht bereit, Verkehrszahlen zu nennen. Bei der NVBW ist man dennoch optimistisch, schrittweise einen adäquaten Ersatzverkehr zu realisieren. Was das Wagenmaterial betrifft, so soll sich vorerst nichts ändern. Zum Fahrplan 2003 (ab dem 15.12.2002) wird sich bis auf Einzelheiten nicht allzu viel ändern:

KBS 720 Konstanz – Offenburg – (Karlsruhe)

Die beiden noch verbliebenen IR-Zugpaare der Linie 19 werden in Form von IC-Zügen erhalten bleiben ! Noch in Diskussion ist eine neue IC-Verbindung Rheinland-Konstanz, für die sich seit Jahren unser Mitglied Peter Schüler intensiv einsetzt. Vermutlich wird nach neuesten Meldungen jedoch ein über Basel anzusteuender Schweizer Zielort das Rennen gegenüber Konstanz und die Schwarzwaldbahn machen.

Die wichtigste Änderung ist aber, dass ab dem 15.12.02 ein Stundentakt Konstanz – Karlsruhe eingerichtet wird, d.h. die heute in Offenburg endenden RE-Züge sollen bis Karlsruhe verlängert werden. Dabei möchte man auf durchweg wiederaufgearbeitetes Wagenmaterial zurückgreifen. Im Sommer 2003 soll es einen als „Fahrradzug“ bezeichneten RE Karlsruhe – Konstanz geben, der mit zusätzlichen Fahrrad-Abteilen verkehren wird.

Rheintalstrecke 702/703

Auf der Rheintalstrecke soll ab Fahrplanwechsel folgendes Fernverkehrsangebot stehen:

Im stündlichen Wechsel Basel–Berlin (über Frankfurt – Fulda) und Basel – Rheinland – Hamburg. Zusätzlich zum Stundentakt die bewährte Linie Basel – Frankfurt – Hannover – Hamburg. In Mannheim besteht jeweils Umsteigemöglichkeit, so dass ein Stundentakt nach Berlin und in das Rheinland besteht. Die IC-L 19 wird so verlegt, dass in Karlsruhe von/in Richtung Süden umgestiegen werden kann.

KBS 740 Singen – Stuttgart

Der letzte RE aus Stuttgart fährt seit dem 04.02.02 um 22.25 Uhr und nicht wie im Fahrplan ausgedruckt um 22.18 Uhr nach Singen ab. Der anschließende Seehas in Singen wurde entsprechend ebenfalls später gelegt. Die RE-Leistung Singen –Stuttgart; die bisher an Sonn- und Feiertagen verkehrte (Singen ab: 21.29 Uhr), wird zukünftig auch an Samstagen fahren. Im übrigen wird sich am 2-Stundentakt der RE-Züge nichts ändern. Die Fernverkehrssituation auf der Gäubahn (IC-T Linie Zürich-Stuttgart) ist nach wie vor undurchsichtig . DB Reise&Touristik beteuert zwar laut NVBW, dass sich im Großen und Ganzen vorerst nichts ändern wird, aber beim Land ist man miss-trauisch, da es nach wie vor auch gegenteilige Äußerungen Seitens Reise&Touristik gibt. Die ICE-Züge aus Zürich sollen zukünftig schon zur min. 56 in Stuttgart sein,

um die Übergänge in Richtung Nürnberg zu verbessern. Mit Beschleunigung und Kurzwende der Cisalpino-Neigezüge in Stuttgart soll eine ICE-Komposition eingespart werden

KBS 730 Singen – Basel

Auf dieser Strecke wird es auf Grund einer gesteigerten Nachfrage drei zusätzliche Zugpaare geben, die statt Mo-Fr nun täglich verkehren werden. (Singen ab: 9.03, 13.03, 17.03 Uhr) Weiter wird im Bereich Basel – Waldshut der ½ Std. Takt eingerichtet, der mit VT 641 gefahren werden soll.

KBS 730/731/970 Singen-Lindau-Kempten (NeiTech-Linie)

Im Gesamtbereich der Strecke Basel – Singen – Lindau gibt es weiterhin Probleme bezüglich der Fahrtzeiten, die zum Teil auf die Neigetechnik, zum Teil auf die neue Stellwerkstechnik zurückzuführen sind. Aufgrund der ungenügenden technischen Reife der Neigefahrzeuge hat sich das Land Baden-Württemberg entschlossen, die Beschaffung von Triebzügen der Baureihe 612 vorerst auszusetzen. Andererseits weiß man sehr wohl, dass der Integrale Taktfahrplan Baden-Württemberg nur mittels Neigefahrzeuge zu realisieren ist. Seitens Pro Bahn lag zur Konferenz in Weingarten der Antrag vor, die Fahrpläne an die tatsächlich möglichen Fahrtzeiten anzupassen. Genau selbiges wurde in Konstanz verkündet, während in Weingarten die Teilnehmer hörten dass man die Probleme eher wieder im Griff habe. Der Widerspruch kann momentan nicht ganz aufgeklärt werden und zumindest sieht der Fahrplanentwurf im Abschnitt Singen-Lindau für 2003 die Fortführung des bisherigen „Soll“-Fahrplanes vor. Ab dem 15.12.02 wird anstelle des in Lindau um 07:03 startenden NeiTec's dieser Zuglauf von Ulm aus (05:59) über FN (07:14/07:20) nach Basel geführt. Die Rückleistung von Basel nach Ulm verkehrt Basel 18:44, FN 20:40 - Ulm 21:50. Die Anpassung der Zu- und Abbringer nach Lindau ist vorgesehen. Weiterhin in Prüfung ist ein Einsatz bayrischer VT612 für vereinzelte Durchbindungen Kempten-Basel. Mit dem Ausbau der Allgäustrecke auf bogenschnelles Fahren kann nach Angaben der NVBW erst für 2006 gerechnet werden.

KBS 731 Lindau – Friedrichshafen – Radolfzell – Singen

Ab dem 16.06.2002 sollen nun definitiv die RS 1 zwischen Singen und Friedrichshafen verkehren und damit eine stündliche Bedienung von Überl.-Nußdorf und FN-Landratsamt ermöglichen. Drei RS 1 werden mit Fahrrad-gerechter Räumlichkeiten ausgerüstet, dafür jedoch ohne Toilette. Die RS Züge sollen je nach Bedarf mit bis zu 3-fach Traktion verkehren, wobei immer in Doppeltraktion gefahren wird und sich in einem der beiden Triebwagen eine Toilette befindet. Stellt sich die Frage woher dies der Fahrgast im ersten Triebwagen weiß dass sich im zweiten Triebwagen eine Toilette befindet ? Zudem muß zum Erreichen dieser ein Halt abgewartet werden. Weiterhin wird mit Einführung der RS1 die 1.Klasse abgeschafft, denn von allen Neubaufahrzeugen werden lediglich die spurtstarken RS1 ohne 1. Klasse geliefert bzw. beschafft.

Soweit der Bericht zur Konferenz. Teilnehmer PRO BAHN: Stefan Buhl, Peter Schüler

Redaktion: Peter Schüler / Harald Sauter

Fahrplankonferenzen Weingarten und Ulm vom 28.02. sowie 01.03.02

Die NVBW war in Weingarten durch die Herren Emmerich und Schnaitmann vertreten. Für die DB ZugBus war Herr Gerke anwesend, seitens der BOB Herr Foss. Weiterhin war Herr Schwerzler als Vertreter des Landes Vorarlberg anwesend. DB Reise&Touristik war nicht vertreten. Seitens Frau Wolf von der IHK Weingarten wurden auch ausdrücklich die Vertreter des BUND und PRO BAHN e.V. begrüßt. Herr Emmerich stellte gleich zu Anfang alle präsentierten Neuplanungen unter Finanzierungsvorbehalt. Zum besseren Verständnis sei angemerkt, dass sich die Streitigkeiten zwischen Bund und Länder nicht nur auf die Finanzierung der IR-Ersatzverkehre erstrecken, sondern auch auf das beabsichtigte Einfrieren der dynamisierten Regionalisierungsmittel. Die Bundesregierung will unter Wegfall jeglicher Dynamisierung bis 2006, diese auf den Stand von 2001 einfrieren und zugleich den Interregio-Verkehr ohne jeden Ausgleich den Ländern übertragen. Dabei käme schon das Einfrieren der Regionalisierungsmittel bundesweit einer faktischen Kürzung der Mittel allein für 2002 in Höhe von 150 bis 180 Mio. € gleich. Demgegenüber hatte die Verkehrsministerkonferenz am 10./11. Oktober 2001 für das Jahr 2002 ein Finanzvolumen von 13,8 Mrd. DM – einschließlich 200 Mio. DM als Ausgleich für Interregio-Ersatzverkehre – unter Beibehaltung der seitherigen Dynamisierung zur Sicherung des öffentlichen Personennahverkehrs für erforderlich gehalten. Sobald der Bund den Ländern die rechtliche Kompetenz für die bisherigen Interregio-Verkehre überträgt und ihnen einen ausreichenden finanziellen Ausgleich für diese zusätzliche Aufgabe gewährt, wird das Land die Verkehre ausschreiben und bestellen.

Bis Ende 2003, soviel ist sicher, wird die DBZugBus mit bisherigem Wagen-material als Beförderer das Angebot auf der Südbahn sicherstellen. Wegen des Zeit-bedarfs für das aufwändige EU-Vergabeverfahren und der notwendigen Vorbereitungszeit für die Umsetzung können die IR-Ersatzverkehre erst für 2004 bestellt werden.

Aufgrund einer europaweiten Umstellung der Fahrplanperioden gilt vom 16. Juni bis zum 14. Dez. 2002 zunächst ein sogenannter Übergangsfahrplan. Dem schließt sich ab dem 15.12.2002 der eigentliche Jahresfahrplan 2003 an welcher bis zum 13.12.2003 dauert.

Erfahrungen mit dem Nachfolgeprodukt IRE

Gleich zu Anfangs der Weingartener Sitzung wurde seitens der IHK als auch des Regionalverbandes massiv der geringe Komfort des IRE-Wagenmaterials und Verspätungen mit verpassten Anschlüssen moniert. Beiden Kritikpunkten trat die NVBW entgegen und sah die Kritik als überzogen an. Über die Reisendenentwicklung im Vergleich zum früheren IR-Angebot lagen noch keine Angaben vor. Mit den gegenüber nur halb so schweren IRE-Garnituren sind nun insgesamt 6 Unterwegshalte möglich geworden, Laupheim-West und Bad Schussenried betrachten sich daher als Gewinner des neuen Angebotes.

Südbahn 751, Änderungen ab 09.09.2002

Neu eröffnet wird der Haltepunkt Biberach-Süd zum Anschluß des Berufsschulzentrums. Die Bedienung erfolgt jedoch nur von Norden her. Die Regionalbahnen sollen künftig in Biberach-Süd wenden, was aufgrund fehlender Weichen zur Zeit allerdings nicht möglich ist. Das Wendemanöver wird deshalb nach Bad Schussenried verlegt, so daß hierdurch in den Berufsschulzeiten ein Halbstundentakt in Richtung Ulm entsteht. Leider nur vorübergehend bis zum Einbau der entsprechenden Weichen, was im Laufe des Jahres 2003 erfolgen soll. In diesem Zusammenhang ist übrigens angedacht, diese Züge während der Landesausstellung 2003 bis zum Törle durchfahren zu lassen. Die dauerhafte Durchbindung der „Berufsschulzüge“ nach Aulendorf und die Verknüpfung dort mit der BOB Richtung Friedrichshafen wird vom Landratsamt Biberach aus Finanzierungsgründen derzeit abgelehnt. Diese soll erst mit der Stufe 3 des Nahverkehrskonzepts des Landkreises in Angriff genommen werden, d.h. frühestens nach der Fertigstellung der Südkurve in Laupheim (nicht vor dem Jahr 2004). Der südliche Landkreis Biberach wird also noch geraume Zeit im Verkehrsschatten der Region Biberach – Ulm verbleiben.

Ebenfalls am 9. September 2002 soll der Haltepunkt Ulm-Donautal in Betrieb gehen. Dieser Halt ermöglicht erstmalig die direkte Bedienung des größten Ulmer Industriegebiets und könnte aufgrund der frühen Anbindung (erster Zug Bad Schussenried ab 5.⁰⁰ Uhr, Ulm-Donautal an 5.³⁶) sogar für Schichtarbeiter interessant sein.

Südbahn 751, Fahrplan 2003 ab 15.12.2002

Zum 15.12. wird die Tagesrandlage Ulm 5.59 – FN 7.14 /7.20 – Basel 09.15 als Flügelzug nach Lindau und mit einer 611-Garnitur bedient werden. Die Rückleistung erfolgt Basel ab 18.44 – Ulm 21.50. Noch mit finanziellen Risiken behaftet ist die Planung einer 2-stündigen IRE-Linie Stuttgart-Ulm-FN u.a. auch als Ersatz für die dann vollständig wegfallenden restlichen IR-Leistungen Stuttgart-Ulm und einer Forderung der Region nach durch-gängigen Zügen in die Landeshauptstadt entsprechend. Dabei kann die Geislinger Steige nur mit Doppel-traktion 218 bewältigt werden. Dass wir wieder einen Bodensee-IC in die Region bekommen ist einerseits sehr erfreulich, hat aber auch Nachteile denn das täglich verkehrende IC-Zugpaar Dortmund – Lindau wird genau in der Fahrlage eines IRE verkehren und damit diesen verdrängen (Lindau 08.06 – Ulm 09:44 / Ulm ab 18.¹¹ – Lindau 19:52). Somit entfallen in dieser attraktiven Fahrlage die Systemhalte Bad Schussenried und Laupheim-West. Der letzte noch verkehrende IR entfällt ebenfalls. Erfreulich ist der Zuglauf in das Rheinland und die Ausrichtung auf Touristenströme, wobei Pro Bahn forderte, den IC im Abschnitt FN-Lindau auch in den interessanten Fremdenverkehrsgemeinden halten zu lassen. Durch das neue Preissystem der Bahn erledigt sich übrigens die Frage zu den IC-Zuschlägen.

Zusätzlich soll versuchsweise werktags außer Sa. ein zusätzlicher Sprinter-IRE (FN 05:50 – Ulm 06:52 – Stuttgart 07:56) mit lediglich zwei Unterwegshalten auf der Südbahn, nämlich RV und BIB, eingeführt werden. Gegenrichtung: Stuttgart ab 16.02 - FN 18:06. Die Gesamtfahrzeit Stg-FN von nur 2:06 ist rekordverdächtig. Dieses Testangebot wird zeigen, ob sich eine derartige, schnelle Fernverkehrsverbindung mit nur wenigen Halten, in ländlichen Flächenregionen überhaupt wirtschaftlich trägt.

Über das vorgelegte Konzept der „Initiative Oberschwaben“, einem Zusammenschluß der Stadt- und Landkreise, Regionalverbände und IHK's entlang der Südbahn, werden wir in der nächsten Ausgabe berichten.

Südbahn-Infrastrukturausbau

Sehr erfreulich war die positive Botschaft zum Planungsstand „Südbahn-Ausbau auf 160 km/h“ sowie zum „2.Gleis FN-Lindau“. „Man fängt an zu arbeiten“ lautete die Feststellung von Herrn Emmerich, NVBW. Für das Elektrifizierungsvorhaben hingegen gibt es allerdings noch keinen Zeithorizont.

KBS 753 Aulendorf-Hergatz

Zum Fahrplan 2003 wird geprüft ob in Tagesrandlage Wangen konsequenter umsteigefrei an Aulendorf angebunden werden kann. Der Knoten AUL wird an den neuen IRE Basel-Ulm (ca. 21 Uhr) angepasst werden.

Donautalbahn KBS 755

In den Sommerferien vom 25.07.- 07.09.2002 ist eine Verstärkung von Zügen und ggfs. Sonderleistungen wegen starken Aufkommens von Radtouristen und Gruppen geplant. Größere Bauarbeiten mit mehrtägigen Streckensperrungen werden 2002/2003 das Bild prägen denn zum 14.12.2003 hofft man zwischen Ulm und Sigmaringen bogenschnell fahren zu können. Weiter bis Neustadt/Schwarzwald dann 2-3 Jahre später.

Zollernbahn KBS 766, Abschnitt Aulendorf-Sigmaringen

Hierzu war lediglich zu hören dass das bisherige Konzept fortgeführt wird.

Allgäubahn KBS 971:

Vom 1. Juni bis 20.Juni wird diese Strecke zwischen Leutkirch und Kisslegg wegen Gleiserneuerung gesperrt. Die Langsamfahrstelle zwischen Kisslegg und Wangen wird nicht gerichtet.

Bodensee-Gürtelbahn KBS 731 – Zulauf zu Verbindungen nach Vorarlberg

Pro Bahn schenkt seit Jahren den Verbindungen nach Vorarlberg besondere Aufmerksamkeit. Auf der Fahrplankonferenz wurden diverse Vorschläge zur Verbesserung der Anschlüsse im Zeitfenster zwischen 06:00 und 09:00 mit der RAB/NVBW erörtert. Vom Land Vorarlberg erhielten wir positive Unterstützung, den N5563, Lindau 09.01 - Bregenz 9.11, als frühe Tagesrandverbindung mit Anschluß aus den Räumen Singen und Ulm, ab 15.12.2002 auch sonntags zu bestellen. Eventuell wird seitens der ÖBB auch eine neue Fahrplage 08:00 Lindau ab bis Bludenz eingerichtet.

Auf den Fahrplankonferenzen vertreten waren die gemeinsamen Verfasser dieses Berichtes, Manfred Blumenschein in Ulm sowie Günther Heger und Harald Sauter in Weingarten

Änderungen beim SWT und BW-Ticket

zum 01. April 2002 erfuhr das SWT eine 33%-ige Preisanhebung von € 21,00 auf € 28,00. Im Vergleich zum Normaltarif rechnet sich das SWT für Einzelpersonen ohne BC daher nur noch bei Fahrten ab 101 km ein-facher Entfernung bzw. für BC-Inhaber erst ab 201 km einfacher Entfernung. Verändert wurde die Familien-komponente, für die Kinder wurde das Höchstalter von 17 Jahren auf 14 Gesenkt (!), dafür dürfen nun auch Großeltern mit Enkeln fahren und die Höchstzahl von 5 Personen ist bei Familien dabei kein Thema mehr. Im Verlauf der Geschichte des SWT, welches mit einem Einführungspreis von nur DM 15,00 und einer sogar 2-tägigen Gültigkeit am 01. Febr. 1995 begann, hat sich das SWT zu einem Fernverkehrs-Tarifangebot mit Zügen des Nahverkehrs für preissensible Nachfrager verändert.

Preislich unverändert bei € 21,00 wird das BW-Ticket bleiben, dessen räumliche Gültigkeit seit dem 01.04. erfreulicherweise auch auf bayrischen Teilabschnitte der KBS 731, 971 und 975 ausgedehnt wurde. Der östliche Verlauf ist nun begrenzt durch die durchgehende Linie Ulm-Memmingen–Hergatz–Lindau-Kressbronn. Aufgrund der Preisanhebung des SWT, ermutigte Herr Emmerich von der NVBW die Teilnehmer, die Aus-dehnung des Geltungsbereiches des BW-Tickets auf das Wochenende als politische Forderung zu formulieren.

Mitglieder-Zuschriften

Sehr erfreulich war die Fülle an Zuschriften auf den 1.Rundbrief. Die weiteste Zuschrift kam wohl aus Kanada, aber auch Oberitalien einschließlich Oberschwaben war unter den Absendern. Folgende Themen liegen unseren Mitgliedern am Herzen: An wen wende ich mich bei Beschwerden ? – fehlende Transparenz infolge einer für Außenstehende undurchsichtigen, sich stetig verändernde Organisation. Hierzu werden wir im Rundbrief 03 viel Information bringen. Desweiteren wurden angesprochen: mangelnder Streckenunterhalt und Langsamfahrstellen, die langen Umsteigewege in Ulm, fehlende Lautsprecherdurchsagen, die irre-führenden IRE-Bezeichnung sowie Fernverkehrs-Fahrausweisautomaten statt Kunden-Service. Einige interessante Zuschriften kamen auch zum Thema: Sauberkeit in der Bahn

und Erlebnisse mit manchen Zeitgenossen. Besten Dank für den Dialog !

Regresszahlung für Qualitätsmängel seitens DB Regio an das Land Baden-Württemberg

Die Qualität im SPNV ließ mit Totalausfällen von Zügen, Verspätungen von mehr als fünf Minuten und Pannen mit den Neigetechnikzügen insbesondere auf den Strecken Heilbronn - Mannheim, Stuttgart - Tübingen und auf der Linie von Basel bis Lindau immer wieder zu wünschen übrig. "Berechtigter Ärger bei den Fahrgästen ist die eine Seite der Medaille, jetzt erfolgreich geltend gemachten Regress-ansprüche des Landes als Besteller der Zugleistungen die andere. DB Regio wird auf Drängen des Umwelt- und Verkehrsministeriums wegen der nachgewiesenen Qualitätsmängel eine Vertragsstrafe in Höhe von 11,2 Mio. Euro an das Land bezahlen", zeigte sich Staatssekretär Stefan Mappus vom Umwelt- und Verkehrsministerium am Freitag (22. Februar 2002) zufrieden mit den Verhandlungsergebnissen zwischen Land und Bahn. Die jetzt festgelegte Pönale beziehe sich auf die Zeit vom 1. Januar 2000 bis zum 30. Juni 2002. Da schon zum heutigen Zeitpunkt absehbar sei, dass die Bahn auch im ersten Halbjahr 2002 nicht die vertraglich geschuldete Leistung ohne Probleme erbringen könne, habe man dies bei der Höhe der Vertragsstrafe quasi vorausschauend berücksichtigt. *Anmerkung: Originaltext der NVBW (Nahverkehrsbehörde des Landes)*

EUREGIO-Kursbuch 2002

Im Dialog mit der Nahverkehrsbehörde im LRA Konstanz und dem entsprechenden Referat bei der Landesregierung in Vorarlberg, wurde seitens Pro Bahn versucht einige Mißstände des aktuellen Kursbuches 2001/2002 zu beseitigen sowie einige Linien neu aufzunehmen. Aufgrund von Änderungen in der Schweiz wird es sowohl am 16. Juni 2002 sowie dann zum Jahresfahrplan 2003, also am 15. Dezember 2002 eine Ausgabe geben. Zentrale Forderung von Pro Bahn war, dass der Inhalt des Kursbuches sich auf die Zulaufstrecken zur Internationale Bodensee-Region begrenzen sollte (Hamburg und Mailand haben in diesem Kursbuch wirklich nichts zu suchen) und andererseits im Detail alle Bus- und Bahnlinien im Geltungsbereich der neuen Euregio-Tageskarte enthalten sein sollten. Einiges konnte erreicht, manches dagegen leider nicht realisiert werden.

Generell setzt sich das Ausschuß-Gremium für das Fahrplanheft aus Vertretern der Kantone/ Landkreise und dem Land Vorarlberg zusammen, d.h. aus all denjenigen, die den Fahrplan bezahlen. Dabei erfolgen die Beschlüsse nach dem Prinzip der Einvernehmlichkeit. Die Auflage war bislang 22.000 Exemplare. Auf die Schweiz entfielen 6.700 St., auf Liechtenstein 250, auf Vorarlberg insges. 2.900 sowie auf die Landkreise FN 4.200, KN 4.500, Lindau 2.400, RV 600 Exemplare. Ab Sommer 2002 wird die Auflage auf 25.000 Expl. vergrößert werden. Vorgabe war nun, dass die höhere Auflage bei gleichen Kosten zu finanzieren war, was nur über eine Seiteneinsparung möglich ist.

Als Kuriosum wird auch im neuen Heft die Tabelle 740 mit den Verbindungen nach Tuttlingen bzw. weiter in unsere Landeshauptstadt fehlen, während München und Augsburg über die Tabellen 971/970 enthalten sind. Im Bereich Vorarlberg hatten wir das Fehlen der Buslinien Bludenz - Brandner Tal / Schruns - Golm / Schruns - Silbertal / Schruns - Gargellen / Langen am Arlberg - Zürs - Lech sowie St. Anton am Arlberg - Zürs - Lech bemängelt. Diese Linien im Montafon und Arlberggebiet stellen für Oberschwaben sommers wie winters ein Naherholungsgebiet ersten Ranges dar. Tagesausflüge per ÖPNV in diese Gebiete sind derzeit nur mittels eines Vorarlberger Kursbuches oder über aufwendige Internet Auskünfte planbar.

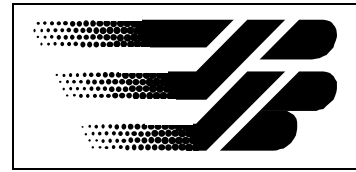
Seitens Herrn Christian Rankl von der Vorarlberger Landesregierung erhielten wir folgende freundliche Zuschrift: Für Ihr E-Mail bedanke ich mich herzlich. Ich gebe Ihnen vollkommen recht, dass der Inhalt des Euregio-Fahrplanes mit dem Geltungsbereich der Euregio-Tageskarte identisch sein sollte. Die begleitende Arbeitsgruppe hat deshalb auch abgeklärt, inwieweit sich die Anpassung des Euregio-Fahrplanes an den Geltungsbereich der Tageskarte auf Umfang und Herstellungskosten auswirken würde und ob die beteiligten finanzierenden Landratsämter, Kantone und Landesregierungen die Mehrkosten tragen würden. Ich habe u.a. die auch von Ihnen gewünschten Linien für eine Erweiterung des Fahrplanheftes vorgeschlagen. Bei gleichzeitiger Kürzung einiger für den Tourismus weniger relevanter, seenaher Linien (z.B. Linie 19 Bregenz-Hard) wäre für Vorarlberg ein zusätzlicher Seitenbedarf von rund 25 Seiten notwendig gewesen. Vorarlberg hätte sich auch an den Mehrkosten beteiligt. In der AG wurde jedoch beschlossen, den Umfang des Fahrplanheftes nicht weiter zu erhöhen! Ich habe mir für Vorarlberg jedoch vorbehalten, einen Austausch von seenahen, touristisch weniger relevanten Linien gegen weiter entfernte aber touristisch relevante Linien vornehmen zu können. Bisher durften ausschließlich seenahe Linien aufgenommen werden. Es ist daher davon auszugehen, dass auch einige der von Ihnen vorgeschlagenen Linien enthalten sein werden.

EUREGIO-Tageskarte

Das seit 01. März 2002 geltende Angebot ist zunächst bis zum 31. Dezember 2005 befristet. Die Mitgliedsländer der Internationalen Bodenseekonferenz fördern die Euregiokarte innerhalb ihrer bisher vorgesehenen Laufzeit mit circa 1,6 Mio. Euro. Baden-Württemberg übernimmt davon ein Drittel, dies entspricht einem jährlichen Betrag von rund 135.000 Euro. Für das Marketing zeichnet Gildo Da Ros in St. Gallen verantwortlich. e-mail: gildo.daros@euregiokarte.ch. Neben dem Flyer gibt es zudem eine sehr informative 80-seitige Broschüre mit interessanten Ausflugszielen. Diese verrät nicht nur die Ermäßigungen auf vielen Bergbahnen, sondern auch dass die Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg am Walensee gratis benutzt werden kann.

Ein besonderer Tip: Einzelpersonen sollten bei Reisen innerhalb der deutschen Bodensee-Region stets auch die Euregio-Karte in Erwägung ziehen, schließlich sparen Sie gegenüber dem BW-Ticket einen Euro, die Karte reicht weiter nach Bayern hinein und vor 09:00 Uhr aufbrechen darf man allemal.

PRO BAHN e.V. Baden-Württemberg



Gemeinnütziger Fahrgastverband

Josef Schneider, Linkstr. 36, 73230 Kirchheim

Tel +49-7021-71724, Fax +49-7021-978929

probahn.baden-wuerttemberg@t-online.de

<http://www.pro-bahn.de>

Einladung zur Mitgliederversammlung des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben

Liebe Mitglieder,

hiermit laden wir Sie zur Mitgliederversammlung des PRO BAHN Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben **am 20.4.2002 um 15:05* Uhr nach Singen** ein.

Tagungsort: Gaststätte „Sternen“, Nebenzimmer, Schwarzwaldstr. 6, Singen

Wie zu finden?: Vom Bahnhof geradeaus hinein in die Fußgängerzone,
die 3. Querstraße ist die Schwarzwaldstraße

Folgendes Programm ist vorgesehen:

1. Begrüßung
2. Gastvortrag
Frank von Meissner, Projektleiter bei der Hohenzollerischen Landesbahn AG
„Der Ringzug, das kommende Nahverkehrssystem zwischen Scharzwald und Alb“
Frank von Meissner wird als zuständiger Projektleiter über den aktuellen Stand der Umsetzung berichten und einen Ausblick auf die weiteren Realisierungsstufen geben.
3. Bericht des Schatzmeisters / Entlastung
4. Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführer
5. Neuwahl des Vorstandes
6. Information zu geplanten Fahrplanänderungen zum Fahrplanwechsel Dezember 2002
7. Anträge
8. Verschiedenes

Aus privaten und beruflichen Gründen konnte der ehemalige Regionalvorstand Ende des letzten Jahres seine Arbeit nicht weiterführen. Die aktuelle Situation des Schienenverkehrs in der Region Bodensee-Oberschwaben macht es aber dringend notwendig, sich aktiv für die Interessen der Fahrgäste einzusetzen. Wir hoffen daher auf einen neuen Start und zahlreiche Aktivitäten interessierter PRO BAHN Mitglieder.

gez. Josef Schneider Harald Sauter Günther Heger Stefan Buhl

*Anschlüsse:

mit RE-Zug von Stg-Tuttlingen 740 / Donautal 755, Ankunft Singen: 14:40

mit RB-Zug von AUL-RV-FN 751/731 und Konstanz 720, Ankunft Singen: 14:56

zurück: nach Tuttlingen/Donautal 755: Singen ab 17:19

zurück: FN-RV-AUL: stündlich