



Freiburg, den 23.9.2014

Daniel Gaschick – Eisenlohrstraße 49 – 79115 Freiburg
0761/5953969 gaschick@pro-bahn-bw.de

Liebe Mitglieder,

nach einer längeren Pause, die ich zu entschuldigen bitte, haben die Sommerferien wieder Zeit für die Abfassung eines Regionalverband-Rundbriefs geschaffen. Das vorliegende Ergebnis enthält manche Rückblicke in Bahnthemen des letzten Jahres, konnte aber auch bereits Informationen der derzeit laufenden regionalen Fahrplankonferenzen aufnehmen. Große Sprünge wurden hier einmal mehr nicht verkündet, doch zumindest die Anpassungen auf der Schwarzwaldbahn und der Strecke Müllheim – Mulhouse sind eine umfangreichere Vorstellung wert.

Daniel Gaschick

AKTION

Verspätungsfreuden im Radio

Bereits im Januar hatte Ulrich Land, Redakteur beim SWR, unseren monatlichen Stammtisch dazu genutzt, Stimmen über das geradezu kulturelle Phänomen „Verspätungen bei der Bahn“ und den Umgang damit einzufangen. Gerne haben wir uns dazu bereit erklärt.

Das hörenswerte Feature „Choosing Deutsche Bahn today - Verspätungsfreuden im ICE“ (SWR/DLF 2014) ging am 15.7. 2014 im Deutschlandfunk erstmals auf Sendung und erfährt am Sonntag, 12.10. 2014, um 14:05 Uhr in SWR2 eine Wiederholung. Gerne laden wir zum Mithören ein und drucken die von Ulrich Land verfasste Beschreibung ab:

War Ihr Zug gestern ausnahmsweise mal pünktlich? Oder kam er wieder zuverlässig zu spät? An kein Verkehrsmittel stellt man solche Pünktlichkeits-erwartungen wie an die Bahn. Was vielleicht daran liegt, dass die Bahn selbst Ende des 19. Jahrhunderts die minutengenaue Zeit erfand, als sie die unterschiedlichen Ortszeiten in Europa synchronisierte. Moderne Zeiten sind Bahnzeiten. Wehe also, wenn die Bahn an diesem Punkt, am Zeitpunkt versagt. Dauerhaft und immer wieder. Oder ist das alles nur „gefühl“? Die DB-Verspätungsstatistik weist für den Bahnverkehr in Deutschland eine

Pünktlichkeit von 94% aus. Dennoch, wer kennt sie nicht, die leidvollen Lautsprecherdurchsagen im ICE! Dann bearbeiten passionierte Vielfahrer hektisch ihr Smartphone; Modelleisenbahner lächeln müde, während gutmütigen Professoren das Lächeln gefriert. Echte Eisenbahnfreaks verzweifeln an der enttäuschten Liebe, während die Bahnoffiziellen und ihre Fahrplaner versuchen, die verkehrspolitischen Dimensionen zu ergründen.

Sendetermin:

SWR2: Sonntag, 12.10.2014, 14:05 Uhr

Beitritt zu BoB – Bahnhof ohne Barrieren Freiburg

Am 12. Mai 2014 hat sich in Freiburg die Initiative "BoB - Bahnhof ohne Barrieren Freiburg" gegründet. Ziel des Zusammenschlusses ist es, die Zugänglichkeit des Freiburger Hauptbahnhofs für alle Menschen – Reisende mit viel Gepäck, Eltern mit Kinderwagen, Radreisende, Senioren und Menschen mit Behinderungen – deutlich zu verbessern. Als Tor zu Freiburg, "Green City" und wichtiger Umsteigepunkt zwischen vielen Verkehrsmitteln der Region, soll der Bahnhof ein Modell für vorbildliche Barrierefreiheit werden.

Unser Regionalverband hat sich der Initiative angeschlossen und unterstützt deren Forderungskatalog (er ist online einsehbar auf der Homepage von „Freiburg für alle“ (<http://www.freiburg-fuer-alle.de/index.php?id=3699>)). Zu den Hauptforderungen gehört der Einbau von geräumigen Fahrstühlen, die zentral auf allen Bahnsteigen gelegen sind und genügend Kapazität für alle Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kinderwagen und Radreisende auch in Zeiten mit Andrang bieten und für alle Nutzergruppen leicht zu bedienen sind. Die Aufzüge hinauf zur Stadtbahnbrücke sind hierfür nur unzureichend geeignet, da sie zu eng und zu langsam sind und überdies lange Umwege erfordern.

Der Einbau von Fahrstühlen in der Mitte der Bahnsteige ist aber auch kein leichtes und erst recht kein billiges Unterfangen. Denn sinnvollerweise muss dafür die nördliche Unterführung genutzt werden, da die Treppenabgänge zur südlichen Unterführung schon heute zu Engpässen geworden sind, die nicht zusätzlich durch den Einbau von Fahrstühlen beschnitten werden können. Der nördlichen Unterführung jedoch fehlt der Durchstich sowohl in die Bahnhofshalle als auch zur Wenzingerstraße an der Westseite des Bahnhofs. (dg)

Schwarzwaldbahn – fast ohne Fernverkehr

Endgültig besiegelt ist der Wegfall der IR-Nachfolger IC 2370/2371 (bzw. 2279), deren Fahrt aus Hamburg ab Mitte Dezember in Karlsruhe enden bzw. dort beginnen wird. Die schmerzhafteste Lücke besonders im Nachmittagsverkehr zwischen Offenburg und Konstanz entstand allerdings bereits vor drei Jahren, als die Fahrlage in Nord-Süd-Richtung um zwei Stunden vorverlegt worden ist. Mit der Lückenerfüllung durch Züge des Regionalverkehrs tut sich das Land aus finanziellen Gründen schwer.

Erfolgreich war das Ministerium in Stuttgart allerdings im Kampf um den Erhalt des Nachfolgers aus dem ehemaligen FD 702/703 von Münster (Westf.) an den Bodensee, mit Kurswagen nach Seebrugg und Lindau,

und seinem Nachfolger als IR von Norddeich Mole nach Seebrugg. Das Wochenend-IC-Paar 2004/2005/2006 wird weiterhin bestehen bleiben. Immer wieder wurde zwar über die

FD 1903 Bodensee

Münster-Hamm-Dortmund-Gelsenkirchen-Essen-Düsseldorf-Köln-Bonn-Mainz-Mannheim-Offenburg-Konstanz

Fahrzeugausstattung dieses Zuges gemockert, aber andererseits kann aus eigener Erfahrung gesagt werden, dass die (derzeit nur der)ehemalige(n) IR-Wagen mit Übersetzfenstern bei den Fahrgästen durchaus beliebt sind. Ob auf der Emsstrecke im Norden, der Kölner Hohenzollernbrücke, der Fahrt am Rhein entlang oder auf der Gebirgsstrecke im Schwarzwald, aus den

geöffneten Fenstern zu schauen vermittelt ein schon beinahe vergessenes Fahrerlebnis.

Die ehemals gefährdeten und nun wegfallenden Fernverkehrszüge werden im Herbst mehrfach bereits in Karlsruhe ihre Fahrt beenden/beginnen, denn vollständige Sperrungen der Schwarzwaldbahn erfolgen für einige Tage im September zwischen Villingen und Donaueschingen, im November für mehrere Wochen zwischen Offenburg/Gengenbach und Hausach. Gleisbauarbeiten und Vegetationsrückschnitt werden als Gründe für die Sperrungen genannt. Der bekannte Max Maulwurf hat für seine Ankündigungen und Ersatzfahrpläne ein neues Symbol speziell für die Schwarzwaldbahn bekommen: eine Kuckucksuhr. (f-dpa)

Am 15.9. konnte Verkehrsminister Herman immerhin verkünden, dass die Lücke, die durch den Wegfall des IC-Paares entsteht, durch Nahverkehrsleistungen von DB Regio geschlossen wird. Die mit den bekannten Doppelstockgarnituren gefahrenen Züge werden keine längere Fahrzeit benötigen. Als Ergebnis erhält die Schwarzwaldbahn einen ganztägigen Stundentakt mit RE / IRE-Zügen. Auch wenn diese Entwicklung hin zu einem sauberen Takt zu begrüßen ist, so



Bald noch seltener zu sehen: Einfahrt eines IC in Donaueschingen

teilt Pro Bahn die Ansicht des Ministers, dass der weitere Rückzug von DB Fernverkehr von der Strecke Offenburg – Konstanz ein Schritt in die falsche Richtung ist. Er steht leider symbolisch für eine Konzentration des Fernverkehrs auf ein großräumiges Fernverkehrsnetz, das die Regionen jenseits der Hauptachsen und Ballungszentren ausspart. Dort dürfen dann die Länder die Nahverkehrsleistungen nachbestellen, um die sonst fehlenden Verbindungen aufrechtzuerhalten. Um die Finanzierung der zusätzlichen Nahverkehrsleistungen auf der Schwarzwaldbahn wird noch verhandelt. Nicht auszuschließen ist, dass DB Regio die Zusatzleistungen auf eigene Kosten fährt, auch um sich im Vorfeld der Neuausschreibungen als guter Partner zu positionieren. (dg)

Sitzplatzreservierung auf der Schwarzwaldbahn

Bisher einzigartig in Baden-Württemberg: Einzelreisende und Gruppen haben in den IRE und RE der Schwarzwaldbahn die Möglichkeit, Sitzplätze elektronisch zu reservieren. Einzig auf dem Abschnitt Karlsruhe-Offenburg sind besonders stark nachgefragte Züge in der Hauptverkehrszeit von diesem Service ausgenommen.

Der Reservierungsbereich befindet sich immer im Obergeschoss des Steuerwagens. Wagen und Reservierungsbereich sind besonders gekennzeichnet und die Sitzplätze fortlaufend nummeriert.

Die Reservierung ist gratis und der Reservierungsvorgang selbsterklärend online seit Februar verfügbar: www.bahn.de/schwarzwaldbahn

Im ersten Schritt gibt der Fahrgast im Menü seine Reiseverbindung und den Reisetag ein. Danach wählt er seinen Sitzplatz individuell aus und reserviert ihn ganz einfach per Mausklick. Nach dem Buchungsvorgang wird eine Reservierungsbestätigung mit detaillierten und notwendigen Auskünften zu

seinen (bis zu fünf je Vorgang) zum Selbsta Ausdruck an die persönliche Email-Adresse geschickt.

Hendrik Erhard, Leiter Marketing DB Regio Südbaden: „Mit diesem neuen Service wenden wir uns besonders an Reisegruppen, die mit der Schwarzwaldbahn verreisen. Das im baden-württembergischen Nahverkehr einmalige Buchungssystem ermöglicht dem einzelnen Fahrgast oder der Reisegruppe ihren Sitzplatz individuell auszusuchen und zu reservieren. Dadurch wird der Ausflug und die Reise mit der Schwarzwaldbahn noch angenehmer.“

Für eine Testfahrt wurden am 11. September 2 Plätze für die Strecke Donau- eschingen – Konstanz reserviert. Die Handhabung des Online-Buchungssystems ist in der Tat sehr einfach und komplikationsfrei. Hilfreich wäre noch, wenn bei der Sitzplatzauswahl die Viersitzgruppen deutlicher markiert würden, optimaler Weise auch die Fahr- richtung der Sitze. Problematischer ist die viel zu unauffällige Markierung der Reservierungen in den Zügen. Eine Anzeige, auf welchen Streckenabschnitten ein Platz reserviert ist, findet sich in den Zügen nicht. Die kleinen Aufkleber mit dem Hinweis, dass

Plätze GEGEBENENFALLS für Reservierungen frei zu geben sei, reicht angesichts der Ungewohntheit reservierbarer Plätze im Nahverkehr nicht aus. Zu klein und schlecht einsehbar sind auch die Sitzplatznummern angebracht.

Wer also auf der Schwarzwaldbahn mit einer Reservierung zusteigt, sollte sich mental schon auf die wenig angenehme Situation einstellen, andere Mitreisende zum „Verschwinden“ auffordern zu müssen. Bei der Testfahrt wäre dies eine vierköpfige Familie gewesen. Zum Glück waren zwei Reihen weiter noch zwei Plätze frei. Die haben wir eingenommen, in der Hoffnung, dass niemand uns bis Konstanz seinen ausgedruckten Sitzplatzanspruch unter die Nase hält.

Fazit: Dem Gewinn an Komfort für denjenigen, der eine Reservierung hat, steht ein Verlust an „Sitzplatzsicherheit“ für andere Reisende gegenüber. Einzige Lösung dieses Dilemmas wäre die Anbringung von Reservierungsanzeigen an den Sitzplätzen. (dg)

FAHRPLAN

Graubünden rückt weiter in die Ferne

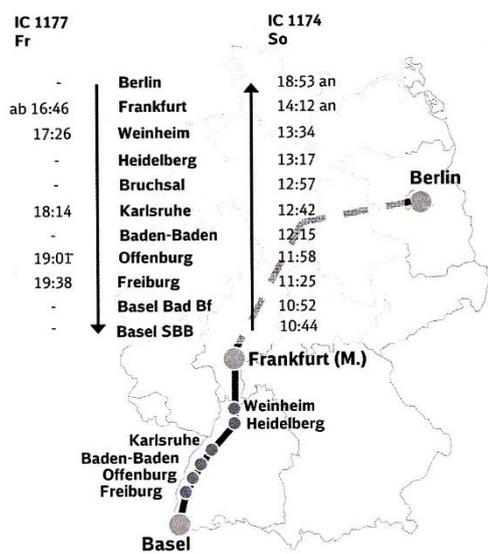
Die über die Jahre hinweg zu beobachtende schleichende Reduzierung der durchgehenden Verbindungen in die Schweiz machte zum letzten Fahrplanwechsel auch vor den zwei Euro-City-Paaren Chur – Hamburg nicht halt. Die beiden umstiegsfreien Verbindungen Richtung Graubünden wurde zum letzten Fahrplanwechsel „gerupft“.

EC7 (Freiburg ab 12:55 Uhr) fährt nur noch bis Zürich, hat aber immerhin noch einige Kurswagen, die ab Basel SBB als EC 207 nach insgesamt 58 Minuten Aufenthalt bis Chur verkehren (mit Halt in Zürich, Sargans und Landquart). Auch durchgehender Fahrradtransport ist noch möglich, wenn auch in eingeschränkterem Umfang und reservierungspflichtig. In umgekehrte Richtung werden in Basel SBB die Kurswagen aus Chur (EC 206) an den EC 6 (Zürich – Hamburg) angehängt und erreichen Freiburg um 15:02. Insgesamt verlängern sich durch diese Kurswagen-Variante die umstiegsfreien Fahrzeiten nach Graubünden zwar um einige Minuten, die Anschlüsse in Chur an die Züge der Rhätischen Bahn sind aber nach wie vor gewährleistet.

Das andere, über Jahre hinweg die Ostschweiz und Graubünden „an die weite Welt“ anschließende Paar EC8/ EC9 verkehrt nur noch ab /bis Zürich, mit Ankunft in Freiburg um 13:02 und Abfahrt um 14:55 Uhr. Damit verliert der Oberrhein eine komfortable Anbindung an Regionen der Schweiz, die nicht von den ICE-Verbindungen nach Zürich / Interlaken erreicht werden. Wie diese Reduzierungen mit dem von DB und SBB im Jahr 2010 vereinbarten Angebotsausbau

im grenzüberschreitenden Fernverkehr zusammenpassen, ist nicht einsichtig. Im damaligen „Memorandum of understanding“ hatten beide Seiten noch ausdrücklich Graubünden als ein beliebtes Reiseziel genannt, das näher an die deutschen Reisenden heranrücken müsse. Die Aufhebung umstiegsfreier Verbindungen lässt eine solche Abmachung als leeres Versprechen erscheinen. (dg)

Verstärker-IC am Oberrhein



DB Fernverkehr, Angebotskommunikation, September 2014

Planungen der DB, ab dem Fahrplanwechsel an Wochenenden einen Verstärker-IC den Oberrhein entlang zu schicken, lassen – wenn auch nur in kleinsten Ansätzen – die Idee eines Halbstundentaktes im Fernverkehr wieder aufflackern. Das Zugpaar soll Entlastung schaffen für den stark nachgefragten ICE 373 Berlin – Frankfurt – Interlaken (freitags) und ICE 74 Zürich – Frankfurt – Hamburg (sonntags). Freitags wird dazu IC 1177 Frankfurt – Freiburg eingesetzt, sonntags verkehrt IC 1174 von Basel SBB bis Frankfurt und darüber hinaus bis nach Berlin.

Eine erste Bewertung des Angebots: Für den klassischen studentischen Heimfahrer, der freitags Freiburg verlässt und sonntags wieder in der Unistadt am Oberrhein ankommt, ist das Zugpaar genau falsch herum gestrickt. Auch sind die Reisezeiten gegenüber dem ICE deutlich länger (z.B. IC 1177: Karlsruhe – Freiburg 1:24h). Überdies merkt man dem Zug an, dass er nicht in die Taktknoten eingebunden ist. In Freiburg z.B. ist die Ankunft um 19:38 Uhr, und somit der Übergang zum wichtigen Abbringer ins Höllental (Abfahrt 19:40 Uhr) zu knapp. Zu befürchten ist überdies, dass der Zug mit abgewirtschaftetem Wagenmaterial und eingeschränkter Bordgastronomie ausgestattet wird.

Aufgrund des günstigeren IC-Tarifs, der ungewohnten und damit evtl. auch neue zügige Verbindungen schaffenden Fahrlage, der Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen (wenn es denn so kommt) und neuer umstiegsfreier Verbindungen (z.B. von/ nach Weinheim (Bergstr.), nach Bruchsal und Heidelberg (!)) bedeutet der IC an seinen Einsatztagen auf jeden Fall einen Gewinn an Fahroptionen im Fernverkehr. Und vielleicht gelten ja auch dereinst weitere Wochentage als „verstärkerwürdig“. (dg)

Angebotsanpassungen beim Blauwal Freiburg – Müllheim - Mulhouse

Es ist ein offenes Geheimnis: Die grenzüberschreitende Verbindung von Neuenburg nach Mulhouse wird mehr schlecht als recht von den Reisenden angenommen. Auf der einen Seite liegt das sicherlich an dem unregelmäßigen und löchrigen Fahrplanangebot mit zum Teil mehrstündigen Lücken. Auf der anderen Seite wird das Potential zwischen Freiburg und Mulhouse durch zu wenige und zeitlich ungünstig gelegene Direktverbindungen nicht abgerufen.

Umso erfreulicher, dass von Seiten der NVBW Besserungen für 2015 in Aussicht gestellt sind – auch wenn diese noch nicht das Potential zum Lückestopfen haben. Insbesondere eine Veränderung ist hervorzuheben: Da die bisherigen Wochenend-Direktzüge Mulhouse (19:27 Uhr) – Freiburg (20:11 Uhr) und Freiburg (19:27 Uhr) – Mulhouse (20:11 Uhr) kaum Nachfrage erfahren haben, werden sie aus den Abend- in die Morgenstunden verlegt. Nicht ganz zu Unrecht erhofft man sich im Ausflugsverkehr "nonstop Mulhouse" bzw. für die Franzosen "nonstop Freiburg" am Morgen eine höhere Nachfrage über die Grenze als abends. Außerdem sind so am Wochenende gut (Halb-)Tagesausflüge durch eine Kombination der dann morgendlichen Direktzüge mit den (nach)mittäglichen möglich. Leider ist die Attraktivität der täglichen Verbindung von Mulhouse nach Freiburg (Mulhouse ab: 14:27) durch einen 18-minütigen Aufenthalt in Neuenburg sehr geschmälert. Fast fühlt man sich an Zeiten erinnert, in denen Züge an Grenzbahnhöfen halten mussten, um die Zollabfertigung und Ausweiskontrolle zu ermöglichen.

RB 87482 Sa,So + Feiertage ab Müllheim täglich	IRE 87488 täglich	Planungsstand Ende Sep. 2014	RB 87483 Sa, So + Feiertag bis Müllheim tägl..	IRE 87489 täglich
9:26	16:45	Freiburg Hbf.	9:16	15:29
9:44 / 9:45	17:04 / 17:05	Müllheim (Baden)	8:56 / 8:58	15:09 / 15:10
9:49 / 9:50	17:09 / 17:10	Neuenburg	8:50 / 8:51	14:46 / 15:04
9:58	17:17	Bantzenheim	8:44	14:40
10:11	17:30	Mulhouse Ville	8:31	14:27

Der Blauwal leidet aber auch an der Tarifgestaltung und der Tariffinformation: Wenn die Bahnhomepage für eine Hin- und Rückfahrt von Freiburg nach Mulhouse den Preis von 25,40 Euro angibt, anstatt auf das DuAl-Tagesticket zu verweisen, das nur 13,00 Euro kostet, dann muss man sich nicht über mangelnde Nachfrage wundern. Das Abschrecken ist in diesem Fall hausgemacht. Auch darf gefragt werden, warum die regelmäßig in der Badischen Zeitung erscheinenden „Elsass-Seiten“ die Zuganreise immer ignorieren. Hier wäre die Abteilung Marketing der DB Regio Südbaden gefragt... (dg)

HINTERGRUND

Ausbau Regio-S-Bahn Basel

Die Regierungen der Kantone BL und BS haben die Kreditvorlage für das Herzstück der Regio-S-Bahn zuhanden ihrer beiden Parlamente verabschiedet. Die beiden Kantone teilen sich die Kosten von 29,3 Mio. CHF zu 2/3 Kanton BS und 1/3 Kanton BL entsprechend dem volkswirtschaftlichen Nutzen.

Das Herzstück Regio-S-Bahn verbindet den Bahnhof Basel SBB unterirdisch mit dem Badischen Bahnhof und

dem Bahnhof St. Johann. Es ist das zentrale Vorhaben zur Vernetzung der nationalen Bahnnetze der Region Basel. Seine Realisierung ist die Voraussetzung dafür, dass die heute untereinander nur unzulänglich verbundenen Regionalverkehrslineien in der Nordwestschweiz, in Südbaden und im Elsass zusammenwachsen und zu einem echten S-Bahnnetz mit Durchmesserlinien werden. Die dadurch erzielte Entflechtung von Regionalverkehr und Fern-, sowie Güterverkehr im

stark belasteten Bahnknoten Basel ist von gesamtschweizerischem Nutzen.

Anmerkung: Der Kredit wird in den Parlamenten noch zu unerwarteten Diskussionen führen. Braucht es das Herzstück? Birgt ein Nordbogen oder sogar eine Ringbahn erhebliche wirtschaftliche Vorteile? Welches sind die Pendlerströme (zur Innerstadt oder zur Industrie)? (NIK)

Klimawandel und Verkehrskonzeption

Die Verkehrspolitik war bisher gleichsam ein *Spiel*: die finanziell potentesten Partner bestimmten die Regeln. Damit verbundene Probleme wurden in die Zukunft projiziert.

Nun beginnt uns diese Zukunft einzuholen. Der Klimawandel wird in seinen Folgen immer deutlicher erkennbar. Im Bild gesprochen: die Spielhalle *brennt*. Deshalb sollte klugerweise *jetzt und sofort* gelöscht werden. *Jetzt und sofort* sollte u.a. die Verkehrspolitik, die demnach auf dem Kopf steht, auf die Füße gestellt werden. Denn die alten Sichtweisen und Handlungsmuster, die das Feuer erzeugt haben, können nicht auch das Feuer in den Griff bekommen.

Es liegt nahe, das ›System Schiene‹ mit Hilfe eines ›Notfall-Fahrplans‹ umgehend und neu zu konzipieren. Statt der bisherigen Individualisierung des Verkehrs — dabei ist nicht nur der MIV gemeint, sondern auch z.B. der Fernbus — gilt es, das Verkehrsaufkommen zu bündeln und dem geeigneten Massenverkehrsmittel zuzuführen. Der schienengebundene Verkehr kann eine dominante Schlüsselfunktion übernehmen. Die Frage der Finanzierung ergibt sich aus der Priorität.

Die einst ferne Zukunft holt uns jetzt ein. Das bedeutet eine *Umkehrung* unseres Denkens und Planens in allen Verzweigungen und Verästelungen. Kein Verkehrsträger hat dabei Besitz-

und Bestandsschutz. Uns überkommt jetzt die nicht aufzuschiebende Aufgabe, uns umgehend und ohne Wenn und Aber neu auszurichten.

Vor einem Feuer können wir u. U. wegrennen, gemäß dem Motto: „Nach uns die Sintflut!“ Aber Feuer können auch sachgemäß gelöscht werden. Als ›Notfallmaßnahme‹ bringt dafür das ›System Schiene‹ die besten Voraussetzungen mit sich.

Dr. Fritz Herrenbrück

EINLADUNGEN

Vorstandssitzungen – Alte Zeit. Neuer Raum

Die Vorstandssitzungen unseres Regionalverbandes tagen wie gewohnt an jedem 2. Dienstag im Monat um 18:45 Uhr in der Radstation am Freiburger Hbf. (ehemals Mobile). Durch die Schließung des Café Velo mussten wir uns aber eine neue Heimat suchen. Dankenswerter Weise gewährt uns das Reisebüro GleisNost Unterschlupf. An dessen Konferenztisch dürfen wir bis zur Wiedereröffnung des Cafés tagen.

GLEISNOST

„Beim nächsten Fahrkartenkauf mal nicht ins Internet sondern zu Gleisnost gehen“, ist die einzige „Gegenleistung“, die sich Siegfried Klausmann von unseren Mitgliedern wünscht.

Die nächsten Sitzungen:

Dienstag, 14.10.

Dienstag 11.11.

Dienstag 9.12.

Nächster Rundbrief: Zum Fahrplanwechsel, Mitte Dezember, Beiträge und Hinweise bitte bis 10. Dezember an den Vorstand.

14.10.2014, 14:05: SWR2: Radio- Feature „Choosing Deutsche Bahn today - Verspätungsfreuden im ICE“

Humor: Von der Höllental- zur Burgerbahn

Nach Bekanntgabe des Namens des neuen Freiburger Erzbischofs steigen die Chancen, dass die Hintere Höllentalbahn mit dem Heimatort von Erzbischof Stefan Burger, Löffingen, schon bis Ende 2015 elektrifiziert wird. Das gab das Verkehrsministerium des römisch-katholischen Ministers Dobrindt in Berlin bekannt. Überraschenderweise soll im Anschluss auch die Donautalbahn bis mindestens Beuron elektrifiziert werden, um umsteigefreie Verbindungen zum Bruder des neuen Erzbischofs, dem Erzabt von Beuron, herzustellen. Die Badische Zeitung taufte die jetzt möglich gewordene neue Direkt-Verbindung ab Freiburg bereits "Burger-Bahn" – zumal Bischöfe und Äbte eine Eisenbahnstrecke mit dem Namen „Höllentalbahn“ meiden dürften wie der Teufel das Weihwasser.

(nach einer Idee von unserem ehemaligen Vorsitzenden Benedikt Barth)

Anbestellt - Abbestellt

Vom Oberrhein umstiegsfrei nach Moskau. Dies hat bis zum 13.12.2013 D 50427 ermöglicht, ein Kurswagen, der an den Nachtzug Basel-Kopenhagen angehängt war.



Zum kommenden Fahrplanwechsel wird nun auch der einstige „Trägerzug“, der Nachtzug nach Kopenhagen,

komplett eingestellt. Zu unwirtschaftlich stellt sich das Nachtzugesgeschäft dar, zumal kräftig in das Wagenmaterial investiert werden müsste. Die Zukunft liegt wohl auch hier leider auf der Straße: Die Fernbusbetreiber verweisen schon stolz auf ihre Nachtbus-Netze zwischen Mailand, Amsterdam und Hamburg



Nachtbusnetz eines Fernbusanbieters.

Stolperschwelle Der kleine Bruder stellt ein Bein

Alle zwei Stunden verbindet der IC-Bus, im Bahnjargon „der kleine Bruder des IC“, Freiburg mit München. Auf großen Plakatwänden wird für diese Verbindung an den Freiburgs Haupteinfallstraßen geworben. Wo aber waren und sind die Marketingmaßnahmen für den IC „Baden-Kurier“, der ebenfalls Freiburg und München umstiegsfrei und schnell verbindet? Ein Trauerspiel, dass die DB AG selber die Nachfrage vom Zug auf den Bus lenkt bis sie schließlich die schwache Auslastung des Baden-Kurier als Grund für dessen erneute Einstellung verkünden wird.