



Freiburg, den 22.02.2015

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

Liebe Mitglieder,

mit diesem Rundbrief möchte Ihr Regionalverbands-Vorstand einmal mehr Einblicke in die Themen zu geben, die bei den monatlichen Sitzungen in Freiburg diskutiert werden. Ein großes Interesse haben wir immer auch an dem, was Sie als Fahrgäste bewegt.

Auch um für dieses Gespräch mit Ihnen einen Rahmen zu schaffen, darf ich Sie herzlich zu einer gemeinsamen Exkursion am 19.4. in den Klettgau einladen. Ein guter Anlass zum Austausch über Bahn- und Verkehrsthemen, aber auch zum Kennenlernen und das Verbringen eines schönen gemeinsamen Tages. Die Einladung liegt diesem Rundbrief bei.

Ich freue mich über Ihre Beteiligung und wünsche nun eine anregende Lektüre des Rundbriefes,

Daniel Gaschick

AKTION

Pro-Bahn-Forderung: Größeres Stadion braucht größere Station

(dg) Die Zustimmung der Freiburger Bürgerschaft hat den Weg frei gemacht für den Neubau eines Fußballstadions im Freiburger Westen. Durch den S-Bahn-Hof Freiburg-Neue Messe /Universität wird der neue Standort besser als der bisherige an das Netz der Breisgau-S-Bahn angebunden sein. Das muss sich in einem Ausbau der Infrastruktur niederschlagen.

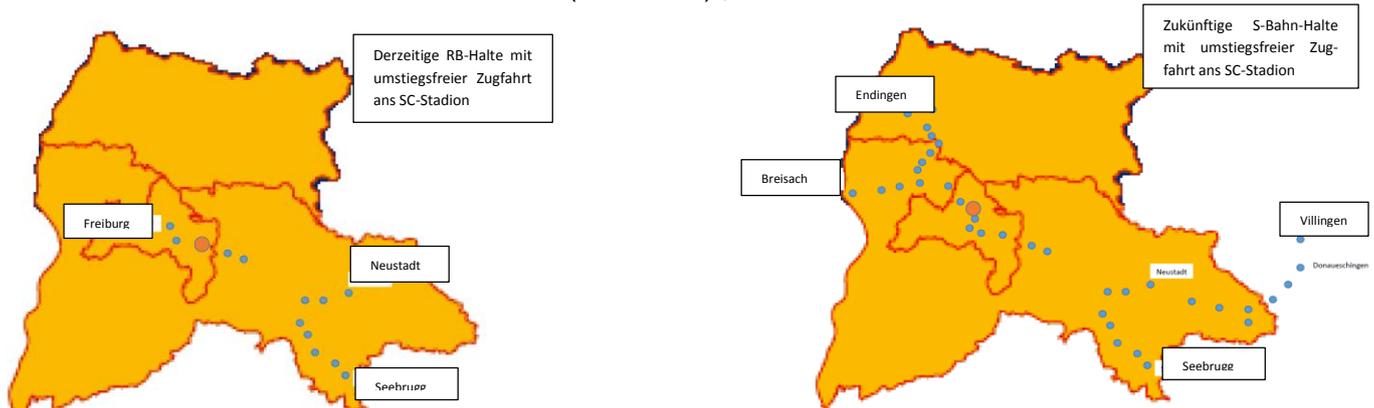
Nach Analyse des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist der Verkehrsträger Schiene bisher viel zu stiefmütterlich in das Verkehrskonzept eingeflossen.

Die ÖPNV-Erschließung des Stadiongeländes wird auch zukünftig nahezu ausschließlich dem Straßenbahnanschluss aufgebürdet.

Dass zukünftig viel mehr zugahende Stadionbesucher auch ohne Umstieg auf die Straßenbahn direkt zum S-Bahn-Hof „Neue Messe/Universität“ anreisen können, wird leider in der bisherigen Verkehrsplanung übersehen. Das Verkehrsgutachten der Ingenieurgruppe IVV Aachen/Berlin ignoriert die Ausbau-Planungen zur „Breisgau-S-Bahn 2020“ leider völlig. Gegenüber der lapidaren Gutachterfeststellung, dass die „Breisgau-S-Bahn ... im Wesentlichen die ÖPNV-Erschließung von Westen und Nordwesten (übernimmt)“, muss nämlich

bedacht werden, dass zukünftig die S-Bahn-Züge von Villingen bis Breisach durchgebunden werden und damit auch der Freiburger Osten, die Gemeinden des Zartener Beckens, des Hochschwarzwaldes und der Baar, sowie darüber hinaus Gästefans, etwa aus Stuttgart, Augsburg und München, einen direkten bzw. deutlich verbesserten Zugang zum Stadion haben werden. Für eine Entlastung des Straßennetzes wie auch des Freiburger Hauptbahnhofes ist die Anreise mit der S-Bahn bis an das Stadion auch zu begrüßen.

Allerdings bedeutet das aus den vielen Direktverbindungen zu erwartende



hohe Fahrgastaufkommen insbesondere beim Ein- und Ausstieg am S-Bahnhof Freiburg-Neue Messe/Universität auch eine große Belastung für den verlässlichen Taktverkehr der Breisgau-S-Bahn.

Aufgrund der reduzierten Baumaßnahmen (kaum Kreuzungsmöglichkeiten!), die in der Ausbaustufe 2018 neu im S-Bahn-Netz noch vorgesehen sind, werden sich Verspätungen in den gesamten Zugbetrieb auf der West-Ost-Achse Breisach-Villingen fortsetzen.

Der eingleisige Abschnitt Freiburg Hbf-Freiburg West, sowie insbesondere der eingleisige Haltepunkt Neue Messe/Universität werden sich an den Spieltagen als Nadelöhr erweisen, das einen stabilen Taktverkehr gefährdet. Auch in Punkto Sicherheit und Besucherstromlenkung ist die Situation rund um den S-Bahn-Halt unbefriedigend.



Der Fahrgastverband PRO BAHN, der sowohl die Interessen der Anreisenden zum Stadion als auch die der übrigen Fahrgäste im Blick hat, hat vor diesem Hintergrund einen Forderungskatalog an alle Projektbeteiligten und die politischen Gremien geschickt:

1.) Der Streckenabschnitts Freiburg Messe – Freiburg West, mindestens jedoch der Haltepunkt Neue Messe / Universität muss umgehend zweigleisig ausgebaut werden.

Die Zweigleisigkeit war eh in der Zwischenstufe 2020 des Breisgau-S-Bahn-Konzeptes vorgesehen, bevor sie aufgrund der gestiegenen Planungs- und Baukosten auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde. Die Pläne müssen umgehend wieder aus der Schublade geholt und im Zuge der anstehenden Elektrifizierung des Streckenabschnittes umgesetzt werden! Die Planer des RVF und bei DB Netz müssen alle Anstrengungen unternehmen, um den Ausbau bis zur voraussichtlichen Stadioneröffnung 2018 fertigzustellen.

2.) Die Anbindung des S-Bahn-Haltepunktes und eine optimale (auch sichere!) Gestaltung des Bahnhofsumfeldes dürfen bei den städtischen Infrastrukturmaßnahmen nicht außen vor bleiben. Es ist einer

“Green City” nicht würdig, dass die Investitionen (voraussichtlich 47 Mio Euro!) nach bisherigem Stand leider ausschließlich dem Straßen- und Parkplatzbau im Stadionumfeld dienen.

3.) Das Land Baden-Württemberg hat einen Betrag von 10 Mio Euro + x für Infrastrukturmaßnahmen in Aussicht gestellt. Dieses Geld ist vorrangig in den Schienenausbau zu investieren.

4.) Der S-Bahn-Halt ist von IVV Aachen/Berlin als eines der wichtigsten Elemente in die weiteren Verkehrsplanungen aufzunehmen und seriös zu bearbeiten.

Mit dem zweigleisigen Ausbau können auch Züge von Norden via Güterbahn und Verbindungskurve unter Umgehung des Freiburger Hauptbahnhofes das Stadion anfahren.

Ohne den zweigleisigen Ausbau droht die „Papstlösung“, die 2011 von IVV Aachen/Berlin für die Besucherströme auf das gleiche Gelände, auf dem jetzt das Stadion entsteht, entwickelt wurde: An Spieltagen wird der Haltepunkt Neue Messe/ Universität aus Sicherheitsgründen geschlossen. So weit darf es nicht kommen.

EC Halte am Oberrhein?

(dg) Die Situation der baubedingten Sperrung der Strecke um den Isteiner Klotz mit den damit verbundenen Sonderhalten der ICE´s in Müllheim hat Begehrlichkeiten geweckt bzw. verstärkt. Könnten nicht zumindest die EC-Züge Hamburg – Basel – Zürich (-Chur) auch in einigen Mittelzentren an der Oberrheinschiene halten. Lahr, Emmendingen, Bad Krozingen und Müllheim werden in den Ring geworfen. Und es wird zurecht darauf verwiesen, dass die EC´s üppige Fahrzeitreserven in Basel SBB haben und dass ihnen eine Bedarfssteigerung zwischen Basel und Freiburg gut täte.

Emmendingen und Bad Krozingen sind jedoch schnell als EC-Halte wieder aus dem Rennen: Ihre Bahnsteige sind für die teils 12-Wagen-Züge zu kurz. Und trotz Kurort-Faktor stellt sich jenseits des Lokalpatriotismus auch die Frage der Verhältnismäßigkeit gegenüber anderen unbedienten Städten entlang des Zugverlaufs (Man denke z.B. an Worms mit >80.000 EW).

Überlegenswert ist der Vorschlag für Müllheim, das auf eine “altehrwürdige” Tradition als D-Zug-Halt verweisen kann. Hier ist zumindest die infrastrukturelle Voraussetzung für den Halt langer Züge gegeben. Damit dies so bleibt, müssen auch beim anstehenden Umbau des Bahnhofs die Bahnsteiglängen beibehalten werden.

Allerdings bleibt die Frage, ob Müllheim mit ca. 18.500 EW alleine das Fahrgastaufkommen für einen täglichen EC-Halt aufbringt. Immerhin ist zu bedenken, dass die mittäglichen Ankunfts-/Abfahrtszeiten sich kaum für Berufspendler (z.B. Müllheim – Offenburg) eignen. Nötig wäre es daher, das flankierend zum EC-Halt auch optimale Umstiegsbeziehungen nach/von Mulhouse (und dort an den TGV) und nach/von Bad Bellingen und Efringen-Kirchen eingerichtet werden. Wer z.B. in Müllheim aus dem EC aussteigt, um dort nach üppiger Wartezeit nur jenen RE zur Weiterfahrt Richtung Süden zu nehmen, den er auch in Freiburg schon erreicht hätte, der hat durch den EC-Halt in Müllheim weder Zeit noch Umstiegsanzahl reduziert.

Bestreikte Bahn – Ein Rück- und Vorausblick

(dg) Dieser Artikel wurde verfasst am Streiktag, 8.11.2014 im Bahnhof Erzingen. Um mit dem IRE nach Basel Bad zu kommen, steht langes Warten an.)

Das Streikrecht ist ein hohes Gut des europäischen Arbeitsrechtes. So taten sich viele Politiker schwer, ihre Bewertung des herbstlichen GDL-Lokführer-Streiks in die richtigen Worte zu kleiden. Grundrecht auf Streik versus Fahrgastbelange hieß der Spagat (Die Frage des Güterverkehrs sei hier ausgeklammert). Nicht zu Lasten Dritter sollte der Streik durchgeführt werden, hatte BVM Alexander Dobrindt angemahnt und somit die Fahrgäste vor den Streikauswirkungen schützen wollen. Das konnte kaum als ernsthafter Beitrag zur Lösung des Problems gewertet werden. Denn wenn das Produkt des bestreikten Unternehmens in erster Linie darin besteht, Fahrgäste von A nach B zu befördern, ist es nur logisch, dass ein effektvoller Streik Züge in den Depots und Menschen an den Bahnhöfen stehen lassen muss.

Fundierter war da schon der Vorschlag aus dem Arbeitnehmerflügel der CDU: Wenn öffentlicher Verkehr als Grundfunktion einer Gesellschaft definiert werde, dann könne der Staat – ähnlich wie bei der Schulbildung – dieses Grundrecht nur dauerhaft von Streikgefahr befreien, indem er die Lokführer (Funktionseelite) verbeamtet (lässt). Der Staat selbst würde sie dann unkündbar in seine Fürsorgepflicht nehmen und besolden und im Gegenzug das Streikrecht inkassieren. Andersherum formuliert: Die Privatisierung der Bahn hat das Streikrecht der Angestellten mit eingekauft, hier sollten alle privatisierungsfreundlichen Parteien und Politiker sich selbst ehrlich gegenüber

sein, anstatt über Verhältnismäßigkeit der Streiks oder Verschonung der Fahrgäste zu sinnieren. Nicht ohne Grund konnte die DB einen Notfahrplan aufrechterhalten – die noch verbeamteten Lokführer aus Bundesbahnzeiten dürften hier das Rückgrat gebildet haben.

Wer sich nun an den Streiktagen in den Zügen oder auf den Bahnhöfen in Südbaden aufgehalten hat, fand vor allem eines: Leere. Selbst das übriggebliebene Drittel Züge des Notfahrplans war längst nicht überfüllt. (Mittlerweile sitzt der Verfasser im IRE von Erzingen nach Basel, der ersten Verbindung auf dieser Distanz nach vier Stunden! – Der Zug ist kaum besetzt!). An den wenigsten Bahnhöfen bildeten sich Ansammlungen gestrandeter Fahrgäste. Das Mobilitätsverhalten scheint so flexibel und die Informationstechnologie so schnell geworden zu sein, dass Fahrgäste nicht erst am Bahnhof angesichts von Zugausfällen und Reisekettenunterbrechungen in Empörung und Hilflosigkeit verfallen. Man geht erst gar nicht mehr an den Bahnhof, sondern hat sich bereits im Vorhinein über alternative Reisemöglichkeiten oder –tage informiert. Insofern zeigten viele Fahrgäste eine große Selbstständigkeit und einen geradezu gelassenen Umgang mit der Streiksituation. Die Bahn, sie ist eines unter vielen Verkehrsmitteln, und wenn sie nicht fährt, dann wird ein anderer Weg gewählt, um ans Ziel zu kommen.

Nutznieser des Streiks war vor allem das aufblühende Fernbuswesen in Deutschland. Hier scheint dem flexiblen Fahrgastverhalten ein ebenfalls flexibles Verkehrsmittel als Alternative zur Verfügung zu stehen. Mal eben ein paar Busse hinzu geordert und die Kapazitäten nutzerfreundlich erweitert, überdies mit günstigen Tarifen

versehen. So werden die Fernbusanbieter den ein oder anderen Fahrgast auch dauerhaft von der Schiene auf die Straße verlagert haben.

Das aber wäre ein doppelzüngiger Ausgang des Streiks:

Während nämlich die Lokführer für bessere Arbeitsbedingungen streiken, und dafür bei vielen Fahrgästen auch Verständnis erhalten, preist sich mit den Fernbusunternehmen eine Branche als preiswerte Alternative an, deren Arbeitsbedingungen (Arbeitszeiten / Entlohnung der Busfahrer) weit unter denen der Lokführer liegen. Politisch korrekt das Streikrecht der Lokführer zu loben, um auf der anderen Seite das gering entlohnte und gewerkschaftlich schlecht organisierte Busfahrer-Dasein (aus)zu nutzen, mag für die Situation des Streiks verständlich sein. Im Nachklang zum Streik bräuchte es aber eine grundlegende Diskussion um einen ehrlichen Wettbewerb zwischen Straße und Schiene, zwischen Fernbussen einerseits, die das niedrig entlohnte Personal von Busunternehmen fahren lassen und das Straßensystem und die Busbahnhöfe (bzw. öffentliche Parkplätze) weitgehend unentgeltlich nutzen, und den Bahnunternehmen andererseits, die für jeden Zugkilometer und jeden Halt Trassengebühren zahlen müssen und deren Angestellte sich (zu Recht!) eine höhere Entlohnung erstreiken können.



Achtung!
Deutsche Bahn wird
erneut bestreikt:
Donnerstag 02:00 Uhr
bis
Montag 04:00 Uhr
Jetzt Alternative finden:

 **busliniensuche**
Alle Fernbusse auf einen Blick

ENTNOMMEN: WWW.BUSLINIENSUCHE.DE

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). Dankenswerter Weise gewährt uns das Reisebüro GleisNost nach wie vor Unterschlupf, bis das Cafe in der Radstation wiederöffnet.

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, 10. März

Dienstag 14. April.

Dienstag 9. Juni.

Dienstag 14. Juli

Nächster Rundbrief: Zur Ferienzeit im Juli, Beiträge und Hinweise bitte bis 10. Juli an den Vorstand.

Termine der Regionalen Fahrplan-Konferenzen:

27.02. Villingen-Schwenningen // 04.03. Schopfheim // 16.03. Freiburg // 16.03. Lahr

19.04.: Pro-Bahn-RV-Exkursion nach Schaffhausen und in den Klettgau. Anmeldung bitte bis 12.04. an Daniel Gaschick.

Unsere Fahrplan-Anträge zu den Regionalen Fahrplankonferenzen:

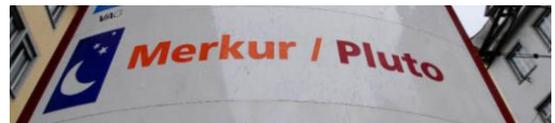
KBS 703: Zusätzliche Halte von RE 26538 (Basel Bad (ab 5:49 Uhr) – Freiburg – Offenburg) in den Gemeinden des Isteiner Klotzes (Istein, Kleinkems, Rheinweiler), insbesondere in Rheinweiler.

KBS 720: durchgängiges Angebot der Verbindung Konstanz (ab 19:38) – Donaueschingen (an: 20:44) – Offenburg (22:00) an allen Wochentagen. (bisher nur Fr + So)

KBS 703: Unterstützung findet auch der Antrag des Tourismus-Verbandes Schwarzwald, die durchgängige „Blauwal“-Verbindung Mulhouse (ab 14:34) – Freiburg (an 15:29) um eine Stunde nach hinten zu verlegen, um das nachmittägliche Verbindungsloch auf dieser Destination zu verkleinern.

Anbestellt - Abbestellt

Freiburg hat die Planeten abbestellt: *Venus, Jupiter, Merkur, Saturn, Pluto und Neptun* hießen die Nachtbuslinien, die nach Betriebsschluss der Straßenbahnen in den Nächten Fr/Sa und Sa/So sowie vor Feiertagen die Freiburger Innenstadt mit den Stadtteilen und den Umlandgemeinden verbanden. Geschichte sind auch die karnevallesken Abfahrtszeiten *1.11 Uhr, 2.22 Uhr, 3.33 Uhr und 4.44 Uhr* am Bertoldsbrunnen.



Zum jüngsten Fahrplanwechsel wurde das bisherige Nachtbussystem von einem durchgehenden 30-Minuten-Takt der Straßenbahnen abgelöst. Es bleibt zu hoffen, dass dieses ambitionierte Angebot, das auch zur Lärminderung in der Freiburger Innenstadt eingeführt wurde, einen hohen Zuspruch erfährt.

Proteste hat die neue Tarifgestaltung des Nachtverkehrs ausgelöst. Denn während innerstädtisch die Nutzung der Straßenbahnen fortan zum normalen Tarif und mit der Regiokarte möglich ist, muss für die Kleinbus- und Taxi-Anschlüsse in die Umlandstadtteile (*am Tuniberg, in Kappel, Ebnet, Hochdorf oder auch in Günterstal*) tiefer in die Tasche gegriffen werden, um für 4 Euro ein Extraticket zu lösen. Hier werden noch einige Diskussionen anstehen. Ein Königsweg, der alle Beteiligten zufrieden stellt, ist auch nach Einschätzung von PRO BAHN nur schwer zu finden.

Stolperschwelle: Autobahn statt Eiffelturm

„ADAC-Postbus-Kunden können vom 1. Dezember an von Freiburg über Köln nach Brüssel und Paris reisen“. So die kurze Pressemitteilung. Um 8:45 Uhr geht es in Freiburg los, Ankunft in Paris ist um 23:50 Uhr. Reiselängen wie anno dazumal – im Rausch der neuen Fernbusherrlichkeit ist man sich für keine Meldung zu schade.

Zur Erinnerung: Der durchgehende TGV von Freiburg nach Paris benötigt 3h40. Wenn der Bus in Paris ankommt, schläft der Zugfahrer längste wieder gemütlich in seinem Bett in Freiburg – und träumt von seinen 7h Paris, die er zwischendurch erleben durfte.