

PRO BAHN – Landesverband Baden-Württemberg e. V.

Gemeinnütziger Fahrgastverband

Regionalverband Südlicher Oberrhein



PRO BAHN – Regionalverband Südlicher Oberrhein
Benedikt Barth • Kronenstr. 5 • 79100 Freiburg i. Br.

**PRO BAHN – Landesverband
Baden-Württemberg e. V.**
Regionalverband Südlicher Oberrhein

Benedikt Barth, Vorsitzender
Kronenstr. 5, 79100 Freiburg i. Br.

Tel.: 0761 / 55 63 589
Mobil: 0178 / 53 77 857
E-Mail: ba5554@web.de
Internet: www.pro-bahn-bw.de

Freiburg, den 20.11.2011

Rundbrief 3/2011

Liebe Mitglieder,

statt wie gewohnt vor Weihnachten erscheint der letzte Rundbrief des laufenden Jahres schon vor dem ersten Advent. Hauptgrund dafür ist die Volksabstimmung über Stuttgart21, welche von der neuen Landesregierung auf den ersten Adventsonntag angesetzt ist. Nochmals werden wir daher aus südbadischer Perspektive die Stuttgarter Baupläne bewerten. Beigelegt finden Sie außerdem kleine Kärtchen für Verwandte, Bekannte und Kollegen mit Argumenten für ein JA! bei der Abstimmung. Daneben erwarten Sie u.a. ein Ausblick auf den neuen Fahrplan, Aktuelles zur Rheintalbahn, ein Rückblick auf den ÖPNV rund um den Papstbesuch und eine kleine Rückblende in die Bundesbahnzeit vor 25 Jahren – passend zum 25jährigen Bestehen von PRO BAHN in Südbaden. Wir wünschen eine angenehme Lektüre. Für den Vorstand mit freundlichen Grüßen

Benedikt Barth

Spare, spare, Bahnhof baue – Stuttgart21 aus südbadischer Sicht

(bb) Verwirrend ist er schon, der Stimmzettel zur Volksabstimmung am 27. November. Aber die Argumente dafür oder dagegen sind klar. Die Befürworter der Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs führen für ihr „Nein“ drei Gründe an: Die Gültigkeit geschlossener Verträge, die Ausstiegskosten und den Gewinn an Büroflächen für die Stadt Stuttgart. Mit ihrem „Nein“ sagen die Befürworter von Stuttgart 21 aber auch „Nein“ zu einem fahrgastfreundlichen Kopfbahnhof und zu einem leistungsfähigen Taktknoten im Herzen Württembergs. „Nein“ sagen sie aber vor allem zu einem leistungsfähigen, modernen und flächendeckenden Nahverkehr in ganz Baden-Württemberg. Denn die Gelder, die das Land für Stuttgart 21 zahlen soll, fehlen an anderen Stellen. Seit Jahren schon legt die Landesregierung Geld für die Finanzierung von Stuttgart 21 zurück. Geld, das eigentlich für die Bestellung von Nahverkehrszügen im ganzen Land gedacht ist. Denn es stammt aus den „Regionalisierungsmitteln“, die der Bund dem Land zur Bestellung des Nahverkehrs überweist. Von diesem Geld „zwackt“ das Land jedes Jahr Millionenbeträge für das S21-Sparbuch ab. Im Jahr 2008 waren dies z. B. 27,3 Mio. Euro. Diese wurden zurückgelegt, anstatt sie landesweit in Verbindungen zu investieren. Deshalb ist es wichtig, dass nicht nur die Stuttgarter JA! sagen zum Erhalt und zur Modernisierung des leistungsfähigen Stuttgarter Kopfbahnhofs, sondern dass gerade die Bürgerinnen und Bürger in den Regionen JA! zum Ausstiegsgesetz sagen. Denn das ganze Land soll etwas von den 824 Millionen Euro haben, die bisher für Stuttgart 21 vorgesehen sind: JA! also zu modernen Bahnhöfen und Haltepunkten auch in kleinen Orten. JA! zu barrierefreien Stationen und elektrifizierten Strecken. JA! vor allem aber zu einem verlässlichen und dichten Takt auf der Schiene. Da unter dem Strich beim Projekt Stuttgart 21 „sehr wenig

Bahnhof für sehr viel Geld“ steht, kann es aus Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN am 27. November nur heißen: Abstimmen für eine zukunftsgerichtete und wirtschaftliche Verkehrspolitik, gegen Verschwendung von Nahverkehrs-Geldern für ein Projekt mit zweifelhaftem verkehrlichen Nutzen, für einen weiteren Ausbau des Schienenverkehrs im ganzen Land und daher: „JA zum Ausstieg“.

Exkursion nach Basel anlässlich von 25 Jahren PRO BAHN in Südbaden

(bb) Von ihrer besten Seite zeigten sich die Deutschen und Schweizer Verkehrsunternehmen am 16. Oktober 2011. Denn obwohl 15 Mitglieder des PRO BAHN – Regionalverbands Südlicher Oberrhein ausgiebig das Netz des Nordschweizer Verkehrsverbands und der angrenzenden deutschen Verbände befuhren, wurden alle Ziele komfortabel und pünktlich erreicht. Gemeinsam mit den Kollegen von PRO BAHN – Nordwestschweiz wurde ein abwechslungsreiches Programm erfährt: Vom Badischen Bahnhof ging es per BVB-Tram durch die Ruhe des sonntagmorgendlichen Basel. Nach dem Umstieg am Theaterplatz auf ein Tram der Baselland Transport AG (BLT) erreichte die Gruppe nach Fahrt durch elsässisches Gebiet den Bahnhof Rodersdorf, Endpunkt der zweitlängsten Tramlinie Europas. Der Rückweg musste mit einem Tramersatz-Bus zurückgelegt werden: An der neu verlegten Oberleitung war der Fahrdraht gerissen. Nächste Station war der Bahnhof Dornach-Arlesheim. Unterhalb des anthroposophischen „Goetheanums“ gelegen ist hier in den vergangenen Jahren ein exzellenter Verknüpfungspunkt von Tram, Bus und Bahn entstanden, der kurze und trockene Wege beim Umsteigen und gute Anschlüsse ermöglicht, wie Herr Bommer von den Schweizer Kollegen ausführte. Mit dem Tram wurde dann der Bahnhof St. Johann angefahren. An der Strecke nach St. Louis/ Mulhouse gelegen, besteht hier für Pendler aus dem Elsass seit 2009 ein Übergang auf das Basler Tram. Im Buffet des Kulturzentrums „Stellwerk St. Johann“ direkt an den Bahngleisen konnten die PRO-BAHNER dann in der immer noch warmen Oktobersonne eine kleine Stärkung einnehmen. Via Basel SBB und der Besichtigung der Engpässe des größten Basler Bahnhofs ging es per S-Bahn zum Badischen Bahnhof. Im „Les Garecons“ wurden abschließend noch grenzüberschreitende Themen angesprochen: die Pläne zum Ausbau der S-Bahn in Südbaden, mehr durchgehende Züge aus Südbaden nach Basel SBB, die neue Rheinbrücke, aber auch die Frage nach der Einschätzung von Großprojekten (Stichwort: „Herzstück“). Der Regionalverband freut sich auf einen weiteren Austausch mit den Kollegen aus der Nordwestschweiz beim geplanten Gegenbesuch kommenden Frühjahr.



Alle Wege führen nach „Rom“ – aber auch alle Schienen zum Papst? Anmerkungen zum ÖPNV rund um den Papstbesuch in Freiburg

(dg) Das unmittelbare Fazit nach dem Freiburger „Jahrtausendereignis“ Papstbesuch am 24./25. September lautete auf Seiten der Organisatoren: „Freiburg kann Großveranstaltung“. Mit etwas Distanz zur berechtigten Freude über einen komplikationsfreien Ablauf mit überwiegend engpassfreier Besucherlenkung muss jedoch auch Kritisches zum Verkehrskonzept angemerkt werden. Hinsichtlich der Einbindung des ÖPNV stellt sich die Frage, ob Freiburg nicht auch besser könnte. Denn für die An-/ Abreise der Besucher zu den Feierlichkeiten auf dem Messegelände (Vigilfeier am Samstagabend) und dem angrenzenden Flughafen (Eucharistiefeier am Sonntagmorgen) wurde Zügen und Bahnen nur eine sehr untergeordnete Rolle zugetraut. Die Werbung für das Großereignis legte die Anreise mit dem Reisebus nahe und für Ortsansässige das Fahrrad oder einen Fußmarsch. Die vom Land Baden-Württemberg bezahlten Sonderzüge mit teilweise bemerkenswerten Streckenführungen (z.B. Tübingen-Horb-Rottweil-Villingen-Neustadt) und nachtschlafenden Abfahrtszeiten fanden kaum Erwähnung und dürften sich eher als „Leerlauf“ entpuppt haben. In

diese Richtung lassen sich Äußerungen von Heiko Focken auf der Fahrplankonferenz in Freiburg interpretieren. Innerhalb von Freiburg wurde bis zum Schluss mit einem Verkehrskonzept gearbeitet, das auf 300.000 Besucher ausgelegt war – obwohl die Anmeldungen diese Zahl frühzeitig als sehr unrealistisch und als fast um das dreifache (!) zu hoch entlarvt hatten. Aus Sorge um die Sicherheit der Besucher (nicht etwa des hohen Gastes!) wurden daher die am günstigsten zum Veranstaltungsgelände gelegenen S-Bahnhöfe Freiburg Messe/Universität und Freiburg-Herdern gesperrt und von den Zügen ohne Halt durchfahren, die Straßenbahnlinie 5 wurde auf ihrem messe-nahen Ast mit der Haltestelle „Rennweg“ komplett eingestellt. Man wird fragen müssen, ob diese Maßnahmen angemessen waren und ob die Leistungsfähigkeit des ÖPNV im Umfeld des Messegeländes nicht deutlich unterschätzt wurde. Das gilt insbesondere für die samstagsabendliche Vigilfeier auf dem Messegelände. Warum wurde für die 25.000 Besucher, die früh als realistische Höchstgrenze feststanden, nicht auf das Verkehrskonzept zurückgegriffen, das sich für 40.0000 Besucher eines Grönemeyer-Konzertes am 19. Juli 2008 an gleicher Stelle bewährt hat?

	19.07.2008 Grönemeyer-Konzert, Messegelände, 40.000 Besucher	24.09.2011 Vigilfeier mit Papst, Messegelände, 25.000 Besucher
S-Bahn-Halt „Freiburg-Messe“	S-Bahn-Shuttle Freiburg Hbf – Messe im 15 Minuten-Takt	gesperrt
S-Bahn-Halt „Freiburg-Herdern“	Halt sämtlicher S-Bahnen und DB-Regionalzüge	gesperrt
Straßenbahnlinie 5 zur Haltestelle „Rennweg“	Verstärkung zum 5-Minuten-Takt	eingestellt auf Abschnitt Technisches Rathaus – Hornusstraße
P&R-Platz „Bissierstraße“	Straßenbahn-Shuttle Bissierstraße – Rennweg im 10 Minuten-Takt.	1,5 km Fußweg zur Messe

Inwiefern der ÖPNV auch für die sonntägliche Messfeier mit ca. 100.000 Mitfeiernden eine tragendere Rolle hätte spielen können, muss eine offene Frage bleiben, von der zu hoffen ist, dass sie zumindest intern von den Organisatoren und den Verantwortlichen der Freiburger Verwaltung gestellt wird. Auf jeden Fall haben die Papstfeierlichkeiten die unzulängliche ÖPNV-Anbindung des Freiburger Messegeländes aufgezeigt. Neben der Notwendigkeit einer leistungsfähigen Straßenbahn-Anbindung resultiert aus den Erfahrungen, dass der zukünftige Messe-Bahnhof, der an der Güterbahn im Zuge des Ausbaus der Breisgau-S-Bahn entstehen soll, hinsichtlich Bahnsteiglänge und –tiefe sowie hinsichtlich der Zuwege so zu planen ist, dass er nicht just dann aus Sicherheitsgründen geschlossen werden muss, wenn er gebraucht wird.

Fahrplankonferenz Freiburg, 28.09.2011

(dg) Am 28.09.2011 tagte in den Räumen der IHK Freiburg die regionale Herbst-Fahrplankonferenz für den Bereich „Südlicher Oberrhein“. Der Fahrplan und der am 11.12. anstehende Fahrplanwechsel boten jedoch kaum Anlass zum Konferieren, da trotz der politischen Wende in Stuttgart keine zusätzlichen Zugleistungen, sondern nur geringste Fahrplananpassungen verkündet oder in Aussicht gestellt werden konnten. Besonders ärgerlich ist, dass der PRO BAHN-Fahrplanantrag zur Rückverlängerung abendlicher RE-Züge von Basel Bad bis Basel SBB zur Kompensierung der Einstellung des IC 2008 keine Berücksichtigung fand und mit Verweis auf die Zuständigkeit des Kantons Basel Stadt gar nicht ernsthaft geprüft wurde. Änderungen betreffen v.a. die **Höllentalbahn** (KBS 727): RB 26994, die bisher um 6:49 Uhr von Titisee nach Freiburg verkehrte, wird ab dem Fahrplanwechsel bereits in Neustadt beginnen (Abfahrt 6:42), so dass sich an Werktagen mit den morgendlichen Abfahrten 5:58 Uhr, 6:31 Uhr, 6:42 Uhr eine verbesserte direkte Anbindung Neustadts an Freiburg ergibt. Am Wochenende wird die morgendliche Reisekette Villingen – Neustadt – Freiburg 5 Minuten früher gelegt, damit sonntags in Freiburg Hbf der ICE 78 nach Hamburg (Abfahrt 7:49) erreicht werden kann. Für diese Anbindung hat sich besonders PRO BAHN-Mitglied Werner Fischer stark gemacht. Auf der **Münstertalbahn** (KBS 725) wird die mittägliche Direktverbindung von Freiburg (Abfahrt: 12:43) ins Münstertal durchgebunden, so dass der bisher nötige Umstieg in Staufen entfällt. Auf der **Rheintalbahn** (KBS 703) setzt sich die Tendenz fort, dass in Offenburg die RB-Züge Richtung Freiburg nicht mehr die Ankunft der ICE-Züge aus Richtung Hamburg abwarten, sondern vor deren Durchfahrt auf die Reise Richtung Freiburg geschickt werden, um flexibel in Lahr oder an einer anderen Ausweichstelle von den verspätungs-

so gering, dass sich Erschütterungen auf die darüber stehenden Häuser nicht vermeiden, sondern durch technische Maßnahmen nur verringern lassen). In Abhängigkeit der Gradienten (Neigungslinie) können schwere Güterzüge die Tunnel nicht nutzen und müssen weiterhin durch den Offenburger Bahngraben fahren. Außerdem wird die Verlegung der Gruppe A des Güterbahnhofs nach Appenweier mit niedrigen Gradienten wegen ihrer Längsentwicklung zunehmend schwieriger.

Eine Woche später fand der 2. Offenburger Bahngipfel mit Moderator Andreas Richter (Mittelbadische Presse) und den Gästen Landesverkehrsminister Winfried Hermann und dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für Baden-Württemberg, Eckart Fricke, statt. Im Zusammenhang mit der NBS/ABS zwischen Offenburg und Basel-Muttenz wurden nicht nur Linienführungen, sondern auch die Rolle des Projektbeirats und die jüngste Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums bzgl. des Wegfalls des Schienenbonus, der Einführung lärmabhängiger Trassengebühren und die Umrüstung der Güterwagen auf Leiseläufer bis 2020 diskutiert. Zur Frage nach der Konkurrenz von Stuttgart 21 und dem Streckenausbau am Oberrhein sagte Fricke wörtlich: "Wir sollten die Bundesmittel dort einsetzen, wo es wirtschaftlich besonders sinnvoll ist, und das ist es im Rheintal in besonderem Maß."

Vorbildliche Tarifkooperationen im Ortenaukreis

(f-dpa) Die Verleihfirma NextBike hat in Offenburg derzeit 85 Fahrräder an mehreren Stationen im Stadtgebiet stehen, die an eingetragene Nutzer freizügig verliehen werden. Die 5.300-Abo-Kunden des Tarifverbunds TGO bekommen auf Antrag eine kostenlose Kundenkarte und pro Tag eine ebenfalls kostenlose Nutzungsdauer von einer Stunde (die sogar gesplittet werden kann). Das ist eine vorbildliche Kooperation!

Ebenso vorbildlich sind seit 1997 die Tarifkooperationen zwischen dem Ortenaukreis und der CUS Strasbourg. Mit der 24-Stunden-Fahrkarte EUROPASS24h begann es: Alle Nahverkehrsmittel im großen Ortenaukreis und in der Stadtgemeinschaft Strasbourg können ab Kauf 24 Stunden lang beliebig genutzt werden - nach der Übernachtung im Nach(t)barland ist also auch noch die Rückfahrt enthalten. Als jüngster Spross der Europass-Familie kam zum 1. November der "EUROPASS 24h Mini" hinzu. Er ist 24 Stunden lang gültig in TGO-Tarifzone 20 (Kehl) und der gesamten CUS in allen Bussen, Bahnen und Trams für 1 oder 2 Person(en) und berechtigt zur Mitnahme von 2 Kindern unter 12 Jahre nach Strasbourg (hier greift leider die französische Altersgrenze und nicht die höhere Altersgrenze des TGO - wo es übrigens auch keine Beschränkung der Mitnahmezahl bei eigenen Kindern gibt).

Zum 25-jährigen Jubiläum: Schienen-Schmankerl aus dem Jahr 1986

(dg) Namen der Fernverkehrszüge, in die 1986 am Freiburger Hbf eingestiegen werden konnte: *Komet, Holland-Italien-Express, Breisgau, Hans Holbein, Metropolitano, Rätia, Badenerland, Rheingold, Lötschberg, Tiziano, Rembrandt, Loreley, Mont-Blanc, Kaiserstuhl, Rheinpfail, Helvetia, Otto Hahn, Schauinsland, Rheinblitz, Riviera-Express, Italia-Express, Baden-Kurier.*

Ziele, die von Freiburg Hbf aus ohne Umstieg erreicht werden konnten:

Rom, Mailand, München (via Basel, via Neustadt, via Karlsruhe), Genf, Westerland, Rottweil, Ulm.

Termine

13.12.2011 Monatstreffen in Freiburg, Cafe Velo, 19 Uhr

10.01.2012 Monatstreffen in Freiburg, Cafe Velo, 19 Uhr

14.02.2012 Monatstreffen in Freiburg, Cafe Velo, 19 Uhr

Alle Termine finden sich auch auf unserer Homepage:

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