

PRO BAHN
Baden-Württemberg



PRO BAHN im Jahr 2011 Themen, Aktionen, Projekte



Jahresbericht Landesverband

Die Diskussion um Stuttgart 21 hatte sich im Vorfeld der Volksabstimmung vom 27.11. nur noch um die finanziellen Aspekte gedreht. Die technischen Mängel, die im Vordergrund unserer Kritik standen und auch weiterhin stehen werden, schienen in der Öffentlichkeit nicht mehr von Interesse.

Das ist bedauerlich und gefährlich. Ursache und Wirkung werden in der Wahrnehmung vertauscht: In Deutschland ist die Schienenverkehrsinfrastruktur massiv unterfinanziert. So werden in Deutschland 53 Euro, in der Schweiz hingegen 308 Euro und in Österreich 230 Euro je Einwohner und Jahr in das Schienennetz investiert¹. Bei allen Schwierigkeiten, wegen unterschiedlicher Rahmenbedingungen solche Zahlen zu vergleichen, ist der Rückstand Deutschlands doch nicht wegzudiskutieren.

Wenn nun ein solch teures Projekt wie Stuttgart 21 politisch durchgesetzt wird, dann ist es erst recht zwingend notwendig, die finanzielle Ausstattung der Schiene entsprechend zu verbessern.

Auch für Stuttgart 21 selbst ist die Finanzierungsdebatte wenig hilfreich. Wenn der Tiefbahnhof nun gebaut wird, dann sind die Ergebnisse der Schlichtung umzusetzen. Erweiterungen wie die vergleichsweise günstige (50 Millionen Euro) große Wendlinger Kurve sind schwer durchsetzbar, wenn das Geld so knapp ist. Die Kosten für S21 sind gesetzt, die Finanzierung für bis zu 4,5 Milliarden Euro ist gesichert. Geld, das zur Beseitigung der zukünftigen Engpässe zusätzlich noch gebraucht wird, ist im gegebenen Fall gut angelegt, auch wenn es der Bahn, der Stadt Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg an anderer Stelle fehlen wird. Betonierte Engpässe jedenfalls dürfen nicht geschaffen werden.

Solange in Deutschland nur sehr geringe Beträge für die Schienenwege übrig sind, brauchen wir uns nichts vorzumachen: Jedes teure Projekt, auch die unbestritten dringend notwendige Rheintalbahn, wird zu Lasten vieler kleiner, ebenfalls notwendiger und sinnvoller Projekte, gehen. Unsere ganze Anstrengung muss dahin gehen, endlich mehr Geld für die Schiene zu erhalten, und zwar verstetigt. Die Absicht der Landesregierung, die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz zukünftig im Verhältnis 60:40 zugunsten der Schiene statt wie bisher zugunsten der Straße einzusetzen, ist ein sinnvoller und notwendiger erster Schritt hierzu.

Nachdem das alles überschattende Thema Stuttgart 21 politisch entschieden ist, werden hoffentlich weitere wichtige verkehrspolitische Themen wieder ver-

¹Stand 2010, <http://www.allianz-pro-schiene.de/infrastruktur/europavergleich-schieneinvestitionen/>

stärkt in das Interesse der Landesregierung gelangen. Die Auftaktveranstaltung für den landesweiten Fahrgastbeirat wird im Januar stattfinden, die Tarifvielfalt ist bunt, aber unpraktisch. Baden-Württemberg soll ein „Pionierland“ für nachhaltigen ÖPNV sein, aber nennenswerte Neubestellungen gibt es nur, wenn Ausschreibungen entsprechende Einsparungen bringen.

Die Kunst der Politik ist es, Prioritäten zu setzen und das Geld dort einzusetzen, wo es am Sinnvollsten erscheint. Da Stuttgart 21 nun gebaut wird, wird die Landesregierung den vereinbarten Beitrag leisten müssen. Würde das Geld an anderer Stelle im ÖPNV eingespart, im äußersten Fall durch die Abbestellung von Verkehrsleistungen, wäre das der Offenbarungseid der Landesregierung, die sich die Förderung des ÖPNV auf die Fahnen geschrieben hat.

Neben Stuttgart 21 stehen in Baden-Württemberg noch weitere Projekte an: Der erste Bauabschnitt auf der Gäubahn (Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Horb und Neckarhausen) ist gesichert; die Südbahn hingegen wird im Investitionsrahmenplan nur unter „ferner liefen“ aufgeführt. Der Baubeginn 2012 wird jedenfalls nicht zu halten sein, und wie die neuesten Versprechen, dass es nach Ergehen aller Planfeststellungsbeschlüsse eine Finanzierung ab 2014 geben könnte, zu bewerten sind, bleibt dem Urteil des Beobachters überlassen. Nach der anstehenden Elektrifizierung mit zweigleisigem Ausbau der Hochrheinstrecke im Klettgau zwischen Erzingen und Schaffhausen stehen der Elektrifizierung der Reststrecke Erzingen–Basel Badischer Bahnhof bis etwa 2016 keine unüberwindbaren Hindernisse mehr im Weg. Auch die Elektrifizierung der Höllentalbahn auf dem Abschnitt von Neustadt bis Donaueschingen ist bis 2018 gesichert; das Umsteigen in Neustadt wird dann der Vergangenheit angehören.

STEFAN BUHL

DR. WOLFGANG STAIGER

LOTHAR FAAS

Regierungswechsel

Bekanntlich kam es im Frühjahr dieses Jahres in Baden-Württemberg zu einem geradezu historischen Regierungswechsel. Bei aller gebotenen parteipolitischen Neutralität hatten sich doch gewisse Erwartungen gebildet, als in Stuttgart nicht nur ein grüner Verkehrsminister, sondern sogar ein grüner Ministerpräsident die Regierungsgeschäfte übernahmen. Im Vorfeld der Koalitionsverhandlungen hatten wir auch Gelegenheit, unsere Forderungen in die Koalitionsverhandlungen einzubringen. Im Koalitionsvertrag finden sich durchaus Teile unserer Forderungen wieder, wie das grundsätzliche Bekenntnis zu einer Stärkung des ÖPNV, die Vereinfachung der Tarifstrukturen, die quantitative Ausweitung und, z. T. für wenig Geld zu haben, die qualitative Verbesserung des ÖPNV. Es ist klar, dass grundsätzliche Änderungen in der Verkehrspolitik nicht von einem Tag zum anderen stattfinden können. Dass aber noch keine Anzeichen zu erkennen sind, dass auch nur die ärgsten Fahrplanlücken, die durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 gerissen wurden, wieder geschlossen werden, ist enttäuschend. Dieses Thema wird weiter auf unserer Agenda bleiben.

Im Herbst fand der Antrittsbesuch von PRO BAHN beim Verkehrsminister Winfried Hermann statt. Wichtigstes Ergebnis des Gesprächs, das in angenehmer und freundschaftlicher Atmosphäre stattgefunden hatte, war die Zusage, noch im Jahr 2011 einen Fahrgastbeirat einzurichten. Die Eile

war vom Verkehrsminister als notwendig angesehen worden, um insbesondere das sehr wichtige und große Thema „Ausschreibungen“ dort sinnvoll besprechen zu können. Die Auftaktveranstaltung, in der über „Inhalte und Themen, die Zusammensetzung und organisatorische Fragen“ diskutiert werden soll, findet nun im Januar 2012 statt.

Initiative für eine Ausweitung des Fernverkehrs in Baden-Württemberg

Zu Beginn des Jahres starteten wir eine Initiative zur Ausweitung des Fernverkehrs in Baden-Württemberg. Auslöser war eine Aussage des Personenverkehrsvorstands Homburg, dass die Bahn das Fernverkehrsnetz erweitern wollte. Dies sollte durch Ersatz oder Ergänzung bestehender Nahverkehrslinien geschehen. Wichtig ist, dass sich bei der DB ein Paradigmenwechsel abzuzeichnen scheint. Es mehren sich die Signale, dass die strengstens eingehaltene Trennung zwischen bestelltem Nah- und eigenwirtschaftlichem Fernverkehr gelockert werden soll. Zudem zeichnet sich ganz langsam Entspannung bei der Fahrzeugverfügbarkeit im Fernverkehr ab. Trotz Rückschlägen durch die weiter verzögerte Auslieferung der eigentlich für den London-Verkehr geplanten ICEs wird es in den nächsten Jahren wieder mehr Fahrzeuge geben.

Unser Vorschlag geht im Wesentlichen dahin, IC-Linien zu verlängern und dann abschnittsweise als Nahver-

kehr zu fahren. Von Anfang an war uns bewusst, dass die Idee auf zahlreiche Schwierigkeiten rechtlicher und finanzieller Art stoßen würde. Insbesondere besteht die Gefahr, dass die DB, wie seinerseits beim IR/IRE geschehen, ihren Fernverkehr umetikettiert und von den Ländern bezahlen lässt. Beim Land sind wir auf offene Ohren gestoßen, nur sind eben diese Probleme der Grund dafür, dass in der Sache noch nichts nach außen Erkennbares geschehen ist.

Für die Öffnung von ICs für Nahverkehrsfahrkarten gibt es durchaus Präzedenzfälle. So sind z. B. im Gebiet des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg einige EC-, IC- und D-Züge für die Nutzung zum VBB-Tarif freigegeben. Für die Einzel-ICs auf Süd- und Schwarzwaldbahn wäre die Freigabe für Nahverkehrsfahrkarten von großem Vorteil; auf der Schwarzwaldbahn käme noch hinzu, dass das Land dann die Züge wieder in die reguläre Taktlage verlegen lassen könnte und die enormen Probleme, die durch die Taktverschiebung (erst um etwa ein halbe Stunde, dann gleich nochmals um zwei Stunden) entstanden sind, beseitigen könnte.

Sollte eines Tages die Einsicht reifen, dass es auf der Gäubahn aus technischen Gründen keine Neige-

ICEs mehr geben wird (es ist noch keine Achse in Sicht, die die immensen Belastungen auf dieser anspruchsvollen Strecke dauerhaft aushält und gleichzeitig nicht zu schwer ist), dürfte unsere Forderung, wenigstens auf den Abschnitt Singen–Tuttlingen gegen Aufpreis Nahverkehrsfahrkarten anzuerkennen, bessere Aussichten auf Erfolg haben.

S 21-Kündigungsgesetz

Zum S 21-Kündigungsgesetz haben wir uns im Anhörungsverfahren ausführlich geäußert und dies auch publik gemacht. Im Kern war unsere Forderung, das Gesetz zu erweitern, um die Landesregierung zu verpflichten, neben Kündigungsmöglichkeiten auch mögliche Rücktrittsrechte wahrzunehmen. Geändert wurde am Entwurf aber nichts.

Landesverbandstag 2012

Am 12. Mai 2012 findet wieder der Landesverbandstag statt. Dabei werden die regulären Vorstandswahlen stattfinden. Zudem sind die Delegierten zu den Bundesverbandstagen 2013 und 2014 zu wählen.

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Stuttgart 21

Aktionsbündnis gegen S 21

Die Beteiligung des Regionalverbands Region Stuttgart am Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 erforderte auch in diesem Jahr wieder ein sehr hohes Engagement der aktiven Mitglieder. Dort war unser Regionalverband durch Wolfgang Staiger und Andreas Kergreiß vertreten. Wie schon in den vergangenen Jahren beteiligte sich Sabine Lacher am Webauftritt des Aktionsbündnisses. Unterstützung gab es auch vom Bundesverband. So traten der Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann sowie der Pressesprecher des Bundesvorstands, Matthias Oomen, als Redner bei Demonstrationen gegen Stuttgart 21 auf. Karl-Peter Naumann war als Experte bei der Präsentation der Ergebnisse des Stress-tests am 29.07.2011 vor Ort. Unser Regionalverband war hier bei der Vorbereitung unterstützend tätig.

Stresstest

Die DB AG konnte zwar mit Hilfe eines auf die knappe Infrastruktur ausgerichteten Fahrplans, der zahlreiche Nachteile bei Anschlussverbindungen

außerhalb des Knotens Stuttgart mit sich bringt, auf dem Papier eine Leistungssteigerung von 30 % gegenüber dem aktuellen Fahrplan im bestehenden Kopfbahnhof darstellen. Es bleiben dennoch erhebliche Zweifel an der Zukunftsfähigkeit des Tiefbahnhofs bestehen. Da wir weiter von einer deutlichen Verkehrszunahme auf der Schiene ausgehen, ist die Infrastruktur von Stuttgart 21 im aktuellen Planungsstand nach wie vor zu knapp bemessen.

Die Volksabstimmung ...

Bei der Volksabstimmung am 27. 11.2011 über die Fortsetzung des Projekts, zu der sich die neue Landesregierung verpflichtet hatte, mussten die Kritiker des Projekts dann leider eine Niederlage hinnehmen: 59 % der Wahlbeteiligten sprachen sich gegen einen Ausstieg aus. Dabei spielten vor allem die Ausstiegskosten eine Rolle, die von den Projektbefürwortern mit 1,5 Mrd. Euro angegeben wurden. Viele Bürgerinnen und Bürger verstanden die genannten Kosten fatalerweise als bereits verbaute Mittel und nahmen an, dass die Fertigstellung lediglich weitere 3 Mrd. Euro kosten würde.



Wolfgang Staiger und Andreas Kegreiß bei einer Demonstration vor dem Südflügel

... und die Kosten

Bereits wenige Tage nach der Volksabstimmung bestätigten sich unsere Befürchtungen, dass das für Stuttgart 21 vorgesehene Geld an anderen Stellen im Land fehlen wird: Der Ausbau von Gäubahn, Rheintalbahn und des Knotens Mannheim, der Bau der Schnellfahrstrecke Mannheim – Frankfurt sowie die Elektrifizierung der Südbahn und der Zollernbahn werden auf die lange Bank geschoben und die Baukosten sind nun offiziell auf 4,41 Mrd. Euro gestiegen, bevor überhaupt mit den eigentlichen Baumaßnahmen begonnen wurde. Damit sind die Kosten seit der Unterzeichnung des Fi-

nanzierungsvertrags am 2. April 2009 bereits um 43 % gestiegen. Die Kostenobergrenze von 4,53 Mrd. Euro, bis zu der die Aufteilung der Kosten zwischen den Projektpartnern vereinbart wurde, ist fast erreicht. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze für die DB von 4,77 Mrd. Euro könnte im weiteren Verlauf des Baus sehr bald überschritten werden, so dass die Projektpartner Stadt, Land und Region unter Druck geraten werden, weitere Finanzierungsbeiträge bereit zu stellen.

Wie das Aktionsbündnis nach der Abstimmungsniederlage weiteragieren wird, ist Gegenstand eines Diskussionsprozesses, der derzeit noch an-

dauert. Unser Regionalverband wird das Projekt weiterhin kritisch begleiten, denn an den Mängeln des Projektes hat sich durch die Volksabstimmung nichts geändert. Schwerpunkte werden auf der inhaltlichen Begleitung des noch ausstehenden Planfeststellungsverfahrens auf den Fildern und der Durchsetzung der Schlichtungsergebnisse in Form von Stuttgart 21 „Plus“ liegen.

Fahrgastbeirat beim VVS

Im Rahmen der inhaltlichen Arbeit beim Fahrgastbeirat des VVS fiel auf, dass die DB AG verstärkt Inkassoverfahren gegen vermeintliche Schwarzfahrer durchführt. In einigen Fällen konnte durch eine Intervention von PRO BAHN der eingeforderte Betrag reduziert werden.

Ein Schwerpunktthema im Fahrgastbeirat war im vergangenen Jahr der obligatorische Vordereinstieg in den Bussen der SSB, der bei den Fahrgästen für großen Unmut sorgte. Wir wiesen die Verantwortlichen auf die teilweise fehlerhafte Umsetzung dieser Vorschrift in der Praxis hin und drängten darauf, dass die dadurch entstandenen Fahrzeitverlängerungen wieder durch Busbeschleunigungsmaßnahmen aufgefangen werden. Dazu gibt es positive Signale, wie z. B. die Ausweitung der Ampelsignalbeeinflussung und ein flexiblerer Umgang der Fahrer mit dem Vordereinstieg.

„rail & arrive“

Einen besonderen Service für Bahnreisende bietet seit diesem Jahr unser Mitglied Wolfgang Lechleitner auf der Website des Regionalverbands Region Stuttgart unter dem Stichwort „rail & arrive“. Dort werden Fragen zu Tarifen und Bahn- und Bus-Fahrplänen in Deutschland, Österreich und der Schweiz beantwortet und Beratung bei der Reiseplanung angeboten.

Metropoliticket

Ab 01.01.2012 wurde das Metropoliticket in der Region Stuttgart und den umgebenden Tarifverbänden zunächst als Einzel- und Gruppentageskarte eingeführt. Auch wenn dieses Ticket – unabhängig von der Anzahl der Reisenden – gegenüber dem neuen BWTicket lediglich 2,50 Euro günstiger ist, sieht PRO BAHN in diesem neuen Tarifangebot ein positives Signal zur Überwindung der zersplitterten Tariflandschaft in Baden-Württemberg. Dabei zeigen sich jedoch leider noch Lücken, z. B. für Reisen vor 9 Uhr und bei der fehlenden Berücksichtigung von vorhandenen Zeitkarten, sowie unerfreuliche Preiserhöhungen für Einzelreisende, da gleichzeitig das günstige Regioticket im ganzen Land gestrichen wurde. Über den Fahrgastbeirat werden wir im neuen Jahr weiter auf diese Nachteile hinweisen und auf eine Verbesserung dringen. Die verwirrende tarifliche Vielfalt im öffentlichen Personenverkehr im Land schreckt immer noch viele potenzielle Fahrgäste ab. Wir treten weiter für einfache und

klare Tarifangebote ein, um mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen.

Regionale Fahrplankonferenzen

Bei den regionalen Fahrplankonferenzen wurde der Regionalverband u. a. durch unser Mitglied Ulrich Arndt vertreten, der auch wieder die Konferenzergebnisse für uns zusammengefasst hat.

Regelmäßige Treffen

Die Mitglieder des Regionalverbands treffen sich regelmäßig zu einem Stammtisch. Er findet in der Regel am ersten Donnerstag eines Monats in der Kellerschenke im DGB-Haus in Stuttgart, Theodor-Heuss-Straße 2a, statt. Interessenten können sich über die Kontaktadresse „wolfgang.staiger@pro-bahn-bw.de“ in einen E-Mail-Verteiler aufnehmen lassen, um über eventuelle Änderungen informiert zu werden.

Regionalverband Rhein-Neckar

Die alten Themen waren (weitgehend) auch die neuen Themen des Regionalverbandes Rhein-Neckar in 2011: Stuttgart 21, die geplante Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim und die zweite Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar bei der „großen“ Bahn sowie die Streckennetz-Erweiterungen der meterspurigen Stadt- und Straßenbahnlinien entlang der Bergstraße, in Mannheim und Heidelberg.

Aktionsbündnis: „Ja zu Ausstieg aus S 21“

Ende Oktober 2011 gründete sich an der Bergstraße das „Aktionsbündnis: ‚Ja zum Ausstieg aus S 21‘“, dem sich auch PRO BAHN Rhein-Neckar anschloss. Unser Mitglied Michael Löwe unterstützte das Aktionsbündnis aktiv und tatkräftig bei zahlreichen Info-schen und Podiumsdiskussionen, um über die Auswirkungen des Baus von Stuttgart 21 zu informieren. Der erwartete Erfolg stellte sich allerdings nicht ein: Nur die nordbadischen Großstädte Mannheim und Heidelberg votierten klar für den Ausstieg.

Die ersten Folgen des Weiterbaus in Stuttgart wurden bereits im Dezember publik gemacht: Die seit Jahrzehnten geplante zweite Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar wird nicht 2015, sondern erst 2018 umgesetzt, gab die Deutsche Bahn bekannt. Diese Entscheidung hatte PRO BAHN Rhein-Neckar bereits seit mehreren Monaten erwartet.

Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar

Weiter auf die lange Bank geschoben wurde die Entscheidung über die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar und über den Ausbau des Bahnknotens Mannheim. Der Regionalverband beschäftigt sich bereits seit über zehn Jahren mit diesem Vorhaben, das sich immer weiter verzögert. Beide Vorhaben wurden 2012 aus dem Investitionsrahmenplan

des Bundesverkehrswegeplans gestrichen. Zusammen mit anderen PRO-BAHN-Regionalverbänden (z. B. Starkenburg und Großraum Frankfurt) sowie Gästen aus anderen Verkehrs- und Umweltverbänden beteiligen wir uns im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit der Konzeption und politischen Umsetzung dieses Bahnbau-Vorhabens. In der Arbeitsgruppe wurde auch diskutiert, inwieweit eine Neubaustrecke nur für den Hochgeschwindigkeitsverkehr Sinn macht, oder ob bei einer Neuplanung auch eine kombinierte Strecke für den Personen- und Güterverkehr oder nur eine reine Güterstrecke zur Entlastung der bestehenden drei Strecken Sinn macht.



Baustopp: Vorerst wird es keinen Ausbau des Bahnknotens Mannheim und eine konkrete Planung für die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar geben. Beide Vorhaben wurden aus den Investitionsplänen des Bundes gestrichen. Das Bild zeigt den Mannheimer Hauptbahnhof von der Stadtseite her. (Foto: Rudolf Stricker)

Meterspurbahnen

Die Aktivitäten von PRO BAHN in der Region beschränkten sich nicht nur auf den Bahnbetrieb auf Eisenbahngleisen, auch die Planungs- und Ausbauarbeiten auf den zahlreichen Meterspur-Strecken in der Region wurden kritisch begleitet. So wurde im vergangenen Jahr die Stadtbahn-Strecke zwischen Schriesheim und Weinheim (ehemals Oberrheinische Eisenbahn) zweigleisig ausgebaut. Nach der Inbetriebnahme kam es allerdings wegen großer technischer Schwierigkeiten, vor allem an Bahnübergängen, zu erheblichen Verspätungen, die sich wochenlang auf das Gesamtnetz bis nach Heidelberg und Mannheim auswirkten.

Nach erheblichem Widerstand von Anliegern wurde auch das Planfeststellungsverfahren für die neue Stadtbahn Nord auf den Weg gebracht, die ab 2015 in einen nördlichen Mannheimer Stadtteil fahren soll, der bisher über der Schiene nicht erschlossen ist. PRO BAHN hat sich immer für die neue Strecke ausgesprochen.

Straßenbahn Heidelberg

In Heidelberg befindet sich derzeit nur der Neubau einer Straßenbahnstrecke in den Uni-Campus „Neuenheimer Feld“ in der Planfeststellung. Über den Wiederaufbau der Strecken durch die Altstadt und nach Schwetzingen wird derzeit nachgedacht. Dabei berät der frühere Chef der Karlsruher Straßenbahn, der Albtalbahn und des Karlsruher Verkehrsverbundes, Dieter Lud-

wig, die Stadt Heidelberg. Erneut verworfen wurde 2011 die Verlängerung der südlichen Heidelberger Straßenbahnstrecken in die Nachbarorte Nußloch, Wiesloch, Walldorf und Sandhausen, weil die Streckenverlängerungen angeblich unrentabel seien. PRO BAHN Rhein-Neckar hat sich stets für diese Erweiterungen des Heidelberger Straßenbahnnetzes ausgesprochen.

Kooperationen mit anderen Verbänden

Durch den Regionalvorsitzenden Andreas Schöber bestand auch ein enger Kontakt zum Mannheimer Umweltforum, einem Zusammenschluss von Verkehrs- und Umweltverbänden in der zweitgrößten Stadt Baden-Württembergs. In Heidelberg beteiligen sich Aktive an einem gemeinsamen Arbeitskreis mit dem Verkehrsclub Deutschland zum ÖPNV in der Stadt. Ebenso gibt es einen gemeinsamen Arbeitskreis zur geplanten Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar (siehe oben) mit Mitgliedern aus hessischen Regionalverbänden.

Fahrgastzeitung

Seit über zehn Jahren ist der Regionalverband Rhein-Neckar auch an der „Fahrgastzeitung“ des PRO-BAHN-Landesverbandes Hessen mit eigenen Seiten beteiligt. Diese Publikation geht allen Mitgliedern in Hessen sowie in der Rhein-Neckar-Region (auch in Rheinland-Pfalz) sechsmal im Jahr

kostenlos per Post zu, außerdem wird sie an politische Entscheidungsträger, Verkehrsverbände und Verkehrsträger versandt. Neben den Artikeln und Fotos aus der Rhein-Neckar-Region erfolgt die Endredaktion, das Layout und die Korrektur der gesamten „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ dreimal im Jahr durch unsere Mitglieder Michael Löwe und Wolfgang Brauer.

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Wie jedes Jahr fanden auch 2011 wieder die monatlichen Treffen an jedem zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum statt. Neben einigen Pressemitteilungen zum Beispiel zum Thema „zweite Rheinbrücke“ zwischen Karlsruhe und der Südpfalz bei Wörth hatten wir zu einem unserer monatlichen Treffen Herrn Heilmann vom SPNV Südpfalz eingeladen. Herr Heilmann hielt zunächst einen kurzen Vortrag zur SPNV-Entwicklung der nächsten Jahre in der Pfalz. Anschließend war Zeit für eine kurze Fragerunde.

Ein weiteres Highlight war eine Sondersitzung mit Dr. Casazza vom KVV. Auch er berichtete uns Neuigkeiten aus dem Bereich des KVV. Anschließend war auch hier Zeit für eine kurze Fragerunde.

2011 war auch geprägt von der Vorstandswahl. Herr Stützle stellte sich nicht mehr zur Kandidatur auf. Der neue Vorstand besteht aus drei gleichberechtigten Mitgliedern, den Herren Ludwig, Stolz und Maurer.

Wie in jedem Jahr wurde auch 2011 wieder an der dreimal im Jahr erscheinenden Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ mitgearbeitet, die in Kooperation mit BUZO und VCD erscheint. Besonderer Dank gilt auch Herrn Ludwig, der wieder regelmäßig an den Fahrplan-Konferenzen teilgenommen hat und uns mit den neuesten Informationen versorgte.

Bezüglich der derzeitigen Situation im Bahnhof Wörth (Rhein) gab es einen interessanten Schriftverkehr mit der Landesregierung von Rheinland Pfalz. Hier ist besonders das Engagement von Herrn Jäger, der die Region Südpfalz bei uns vertritt, hervorzuheben.

Im April fand ein sehr interessanter Ausflug zur Saarbahn nach Saarbrücken statt. Kurz vor der Eröffnung nach Heusweiler führen wir zur damaligen Endstation Walpertshofen/Etzenhofen und konnten uns vom Baufortschritt nach Heusweiler überzeugen. Anschließend fanden wir noch genug Zeit für einen Bummel durch Saarbrücken. Auch 2012 soll es wieder Ausflüge und viele interessante Gespräche geben.

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Symposium „Bodan Rail 2020“

Bodan Rail 2020

Am 04.07.2011 fand in Friedrichshafen das Symposium „Bodan Rail 2020“ statt. Das Projekt „Bodan Rail 2020“ ist

ein Konzept aus dem Jahr 2001, mit dem eine Grundlage für eine grenzüberschreitende Verkehrsplanung im ÖPNV im Großraum Bodensee geschaffen werden sollte. Auf dem Symposium wurde ein Gutachten vorgestellt, mit dem der bisherige Stand der Umsetzung evaluiert wurde.

Der Erkenntnisgewinn war insgesamt überschaubar. Es wurden geplante Angebotsverbesserungen im Konzept 2020 vorgestellt, die aber nicht wirklich neu sind (z. B. der von der Schweiz gewünschte 30-Minuten-Takt am Hochrhein, um die Verbindung Basel–Schaffhausen auf dem in der Schweiz für Städteverbindungen gewohnten Fahrplanniveau anzubieten).

Die Schweizer Seite hat betont, wie wichtig ein 30-Minuten-Takt bis 24 Uhr sei; die Nachfrage habe sich, wenn auch mit ein paar Jahren Verzögerung, im Abendverkehr erstaunlich erfreulich entwickelt. Das ist eine interessante Aussage: Auf der Strecke Konstanz–Singen findet es auch die SBB besser, den Halbstundentakt bereits um 19.22 enden zu lassen, um stattdessen einen schnellen Zubringer auf den IC nach Stuttgart zu schaffen; einen Zubringer übrigens, der für den IC um 10.10 nach Stuttgart nicht notwendig zu sein scheint.

Es war der Eindruck zu gewinnen, dass die Entwicklungen des ÖPNV allenfalls zufällig zu den Bodan-Rail-Planungen passen. Mehrfach wurde betont, dass die Binnenerkehre dauerhaft weit bedeutender als die grenzüberschreitenden Verkehre sein werden und deswegen höhere Priorität genießen müssen.

Diese Einschätzung ist sicherlich nicht ganz falsch, wobei die zurückhaltende Nachfrage auch am teilweise unzureichenden Angebot liegen dürfte. Man kann ja das Eine tun, ohne das Andere zu lassen.

Internationale Fahrausweise: Die Probleme ...

Als sehr wichtiges Thema haben sich die von uns schon ausgiebig bemängelten Probleme bei Tarif und Vertrieb herausgestellt. Dieses Thema wurde bereits im ersten Teil, den „Statements“ (wir bitten dieses Wort zu entschuldigen, aber die Internationalität der Veranstaltung hat auch sprachliche Spuren hinterlassen), mehrfach angesprochen.

Die anschließende Diskussion war zunächst recht zäh, bis die Unmöglichkeit, für viele eigentlich vorhandene Verbindungen Fahrausweise zu zumutbaren Bedingungen zu erwerben, von PRO BAHN angesprochen wurde. Es war von allen Seiten völlig unbestritten, dass Tarif und vor allem Vertrieb für den Fahrgast „unzumutbar“ (O-Ton) seien. Ein prominenter Vertreter der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gestand schon in seinem morgendlichen „Statement“ mehrfache Erschleichungen von Beförderungsleistungen aus Unlust, die Fahrzeit wegen des Fahrscheinerwerbs um eine Stunde zu verlängern; ein Vertreter des Vorarlberger Verkehrsverbands sah sich gezwungen, wegen dieses Problems eine halbe Stunde früher als notwendig zu dem Symposium zu fahren. Normalbürger nehmen in einem solchen Fall halt das Auto, und schon

wird die geringe Nachfrage nach internationalen Fahrausweisen beklagt.

Auf unseren Vorschlag, wenn es keine speziellen Tarifangebote gibt, doch einen schlichten Additionstarif zu verkaufen, wurde entgegnet, dass es das zwar zum Beispiel in der Schweiz gebe, es international aber auf ziemlich banale Problem stoßen würde. Es wäre ein dickes Vertragswerk notwendig, die Fahrkarten müssten wechselseitig anerkannt und auf Richtigkeit geprüft werden können, was angesichts unterschiedlicher Papierfarben und -formate ein schier unlösbares Problem sei.

Die DB-Automaten verkaufen übrigens seit vielen Jahren problemlos internationale Fahrausweise, nur dürfen die aus tariflichen Gründen nur zu bestimmten Zielen, die im internationalen Tarif vorkommen, verkauft werden.

... und ein Lösungsvorschlag

Im Laufe der Diskussion wurde aber ein sehr aussichtsreicher Vorschlag entwickelt:

Ähnlich wie im Flugverkehr sollten die nationalen Eisenbahnen ihre Fahrkarten (überwiegend) nicht mehr selbst verkaufen, sondern über einen externen Vertriebspartner oder Vermittler. Der könnte dann problemlos Fahrkarten aller Eisenbahnen verkaufen und damit logischerweise auch den gewünschten Additionstarif. Dann erhält er von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Provision für die entsprechenden Streckenanteile. Es wird behauptet, dass im bisherigen System die Nachfrage nach internationalen Fahrscheinen zu gering sei, um den vergleichsweise hohen Aufwand

zu rechtfertigen (natürlich ist die Nachfrage gering, wenn es kein Angebot gibt, siehe oben), um Fahrausweise anderer Eisenbahnen zu verkaufen; bei der externen Vertriebslösung hätte der Vertrieb höhere Volumina. Warum das so sein soll, ist uns nicht bekannt, aber wir nehmen dankbar jeden Vorschlag an.

Euregio-Tageskarte vs. KONUS-Karte

Der Nutzen der Euregio-Tageskarte wurde übereinstimmend gelobt, wobei dieses Angebot natürlich nicht für alltägliche Kurzstrecken taugt. Der Vorschlag, ein der KONUS-Karte entsprechendes Angebot für das Gebiet der Euregiotageskarte zu schaffen, wurde jedoch zurückgewiesen. Bereits im Schwarzwald rechnet sich das Angebot kaum mehr, obwohl die Touristen dort sehr ortsgebunden seien. Gleichzeitig weite sich das Problem aus, dass die Gäste z. B. aus Titisee bei schlechtem Wetter alle nach Freiburg führen, um dann um 17 Uhr den Pendlern die Plätze wegzunehmen. In der viel größeren Bodenseeregion, die auch über ein sehr viel besseres ÖPNV-Angebot verfügt, wäre ein KONUS-ähnliches Angebot nicht zu finanzieren; Nachfrage Spitzen könnten unangenehme Folgen haben.

Baustellen 2012

Wie inzwischen bekannt sein dürfte, wird der Landkreis Konstanz von mehreren Großbaustellen im Jahr 2012 heimgesucht: Im Frühjahr eine mehrmonatige Sperrung der Hochrhein-

strecke, im Herbst mehrere Wochen Singen–Hattingen, also Gäu- und Schwarzwaldbahn, und zwischendrin geht auch auf der Bodenseegürtelbahn nichts mehr. In die Planungen der Ersatzverkehre wurden wir dankenswerterweise frühzeitig eingebunden. Leider hat sich nun kurzfristig herausgestellt, dass die Planungen auf der Hochrheinbahn großteils Makulatur sind. Der zweigleisige Ausbau einschließlich Elektrifizierung wird wegen Problemen mit der Ausschreibung verschoben; gesperrt, wenn auch für einen kürzeren Zeitraum, wird dennoch erst einmal, um das bisherige Gleis zu erneuern. Im nächsten Jahr geht es dann voraussichtlich mit der nächsten großen Sperrung weiter. Immerhin: Während zwischen Singen und Hattingen nur verhindert wird, dass die Strecke schlechter wird (es ist eine reine Bestandssanierung), wird auf der Hochrheinbahn eine wesentliche Verbesserung der Infrastruktur geschaffen. Der IRE-Sprinter Basel–Singen (–Ulm) wird sicherlich deutlich an Stabilität gewinnen.

KBS 751 Ulm – Friedrichshafen (Südbahn)

Südkurve Laupheim

Nach zehnjähriger Planungs- und zweijähriger Bauzeit wurde am 21. Mai 2011 die Südkurve Laupheim in Betrieb genommen; die Fertigstellung der Hochbahnsteige in Laupheim-West folgte zum 11. Dezember. Die Regionalbahn (Langenau–) Ulm–Laupheim-West – Laupheim-Stadt–

Biberach-Süd verkehrt seither im Stundentakt bis 21.00 Uhr und beschert dem nördlichen Landkreis Biberach einen S-Bahn-ähnlichen Nahverkehr.

Direktverbindung Lindau – Stuttgart

Der PRO BAHN-Antrag, analog zu den drei abendlichen Direktverbindungen Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Stuttgart ab 16.02, 17.02, 18.02) ein morgendliches Pendant für den Berufsverkehr von Friedrichshafen nach Stuttgart mit allen Systemhalten einzuführen, wurde abgelehnt. Dies, obwohl die NVBW der Logik, dass das, was abends in der einen Richtung gut ist, auch morgens in der Gegenrichtung sinnvoll sein müsste, grundsätzlich nicht widersprechen konnte. Somit bleibt es beim gegenwärtigen morgendlichen Rumpfkonstrukt. Der erste durchgehende Zug von Friedrichshafen nach Stuttgart, der Luxus-Sprinter 4240 mit Halt nur in Ravensburg und Biberach erreicht Stuttgart um 7.56 Uhr. In der darauf folgenden Stunde gibt es keine Direktverbindung Friedrichshafen – Stuttgart, diese folgt (nun mit allen Systemhalten) erst eine weitere Stunde später mit Ankunft in der Landeshauptstadt um 9.56 Uhr.

Anschlussituation Ulm

Die Umstiegssituation in Ulm verschärft sich weiter. Der ICE aus Stuttgart erreicht Ulm seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember zur Minute 07 statt bisher zur Minute 06, was die Ausschlussituation nach Friedrichshafen, Memmingen, Aalen und Sigmaringen (ab Minute 12) weiter verschärft. Die Verlängerung der Warte-

pflicht in Ulm (derzeit 5 Minuten) wird von der NVBW mit der Begründung abgelehnt, man könne den Nahverkehr nicht um die Verspätungen des Fernverkehrs herumplanen. Somit bleibt der ICE-Anschluss in Ulm weiterhin weitgehend Fiktion. Der eigentliche Ulmer Fernverkehrszubringer aus Richtung Stuttgart ist für Umsteiger nicht der ICE, sondern der ca. 10 Minuten früher verkehrende IC (Ulm an zur Minute 55). Genau dieser wird jedoch in verkehrsschwachen Zeiten immer häufiger gestrichen. Die NVBW beklagt schon seit längerem, dass die bewährte Doppelbedienung von Stuttgart bis München mit ICE und IC seitens des Fernverkehrs offensichtlich in Frage steht. Mit der Firma Liebherr hat sich übrigens erstmals ein Großbetrieb über die dauernden Anschlussverluste in Ulm formell beschwert.

Elektrifizierung der Südbahn

Bei der Elektrifizierung der Südbahn gab es für manche oberschwäbischen Zeitgenossen ein böses Erwachen. Diese ist im Investitionsrahmenplan des Bundes nur unter „ferner liefern“, d.h. in Kategorie D enthalten. Dies, obwohl Verkehrsminister Ramsauer und Bahnchef Grube im Vorfeld der Volksabstimmung zu Stuttgart 21 den Oberschwaben hochheilig versprochen hatten, dass die Elektrifizierung der Südbahn mit der Zustimmung zu S21 quasi automatisch folgen würde (im Landkreis Biberach haben beispielsweise dann auch prompt 75,5% für den Tiefbahnhof gestimmt). Geplant war die Fertigstellung der Elektrifizierung für das Jahr 2015, nun wird

dies der frühestmögliche Baubeginn sein (Bauzeit zwei Jahre). Das Land hat seinen Anteil von 70 Millionen Euro bereitgestellt, die Finanzierung des Bundesanteils ist offen.



Der Bahnhof Essendorf, 1984 stillgelegt, harrt vergeblich der Reaktivierung. Hier bleibt die Südbahn trotz Elektrifizierung von der Entwicklung abgehängt.

An der Sinnhaftigkeit des Elektrifizierungsprojekts an sich gibt es keinen Zweifel. Die stark emotional geführte Diskussion um die Elektrifizierung und S21 hat aber den Blick auf die übrigen Probleme der Strecke verstellt. Der Regionalbahnverkehr der Südbahn ist seit der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 in eine Nordhälfte Ulm–Biberach-Süd und eine Südhälfte Aulendorf–Friedrichshafen aufgeteilt, mit einer 25 km langen Lücke dazwischen. Die Großbetriebe in Biberach-Süd, wie z. B. Liebherr, sind seither für die Berufspendler im Schichtbetrieb von Süden her nicht mehr mit der Bahn zu erreichen. Nach der bisherigen schwarz-gelben scheint dies auch die neue grün-rote Landesregierung in Stuttgart leider nicht als Problem anzusehen;

Vorstöße seitens PRO BAHN blieben bislang erfolglos.

KBS 755 Ulm – Sigmaringen (Donautalbahn)

Nach einem Protestschreiben der drei Anliegerlandräte führte die langjährige Klage der Stadt Riedlingen gegen den frühen Betriebsschluss auf der Donautalbahn schon um 21.00 Uhr endlich zum Erfolg. Der Betrieb wurde ab dem 12. Juni 2011 mit einer Regionalbahn (Ulm ab 22.17 Uhr, Sigmaringen an 23.30 Uhr) um eine Stunde verlängert. Im Gegenzug verkehrt ein Frühzug (Sigmaringen ab 4.30 Uhr, Ulm an 5.54 Uhr). Dies ist um so bemerkenswerter, als diese Betriebsverlängerung die DB relativ teuer kommt, da der Fahrdienst aufgrund der fehlenden Fernsteuerung entlang der gesamten Strecke eine Stunde länger besetzt werden muss.

KBS 980 Ulm – Augsburg

Der viergleisige Ausbau zwischen München und Augsburg ist fertiggestellt. Seit Dezember verkehren die ICE hier mit 230 km/h. Einen ICE-Anschluss in München auf den RailJet Richtung Wien bzw. den EC Richtung Norditalien soll es aus Stabilitätsgründen jedoch trotzdem nicht geben.

KBS 993 Ulm – Regensburg

Kopfschütteln löst das Betriebskonzept des AGILIS auf der Strecke Regensburg–Ulm aus. Positiv ist der Stunden-

takt von 6.00 bis 23.00 Uhr mit drei Expressverkehren (ein absolutes Novum für diese Strecke!), die allerdings weitgehend (außer an Wochenenden) in Ulm am Taktknoten vorbeifahren (Ulm an zur Minute 19, Ulm ab zur Minute 40). Begründung des Betreibers: Der Fahrplan ist auf Regensburg ausgerichtet und wurde von der BEG so bestellt. Dafür gibt es bereits Klagen über zu volle Züge zwischen Günzburg und Ulm.

Rückkehr zum annähernden Studentakt zwischen Aulendorf und Wangen

Gravierende Änderungen im bayerischen Allgäu und Schwaben erforderten eine Anpassung des Fahrplanes im Württembergischen Allgäu. Mit zwei zeitlich etwas versetzten zweistündlichen Linien Aulendorf–Memmingen (mit Anschluss in Kißlegg nach Lindau) und Aulendorf–Wangen bekommt dieser Abschnitt wieder annähernd einen Studentakt. Durch die geänderten Zeiten in Memmingen erreicht jedoch der Zug von Memmingen in Aulendorf leider nicht den IRE von bzw. nach Friedrichshafen und Ravensburg.

Zur Einführung befuhr Minister Hermann mit einem Sonderzug am 9. Dezember die Strecke. Dabei waren auch mehrere Mitglieder von PRO BAHN, die die Fahrt zu Gesprächen mit den anwesenden Vertretern von NVBW, RAB und Verkehrsverbund nutzten.

Regionalverband Nordschwarzwald

Auch 2011 galt es als Verbraucherverband zahlreiche Anfragen zu Tarif und Fahrplan zu beantworten. Fast immer geschah dieses auf schriftlichem Wege.

Bus & Bahn-Team

Zu diesem Tätigkeitsbereich gehört auch unsere intensive Mitarbeit im Bus & Bahn-Team. Durch 9 Vortragsveranstaltungen, 41 Automaten-schulungen und 14 ÖV-Kennenlernfahrten wurden 2011 insgesamt über 1200 Bürgerinnen und Bürger erreicht. Im Mai stellten wir unser Konzept, auf Einladung der Evangelischen Akademie in Bad Boll, Vertretern der baden-württembergischen Landkreise und Städte vor. Weitere publikumswirksame Vorstellungen ermöglichte uns im Mai das Landratsamt Enzkreis und im Juli die bundesweite Organisation „Social Angels“, moderiert von Iha Gräfin von der Waldenburg.

Nahverkehrsplan Enzkreis und Stadt Pforzheim

Im Frühjahr wurde der gesetzlich vorgeschriebene Nahverkehrsplan für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim durch die politischen Gremien verabschiedet. Intensiv haben wir daran mitgearbeitet und brachten 30 zusätzliche Anregungen (davon 4 abgelehnt) in das Werk hinein.

S-Bahn Calw – Weil der Stadt

Nach wie vor beschäftigt uns das S-Bahn-Projekt Calw–Weil der Stadt:

Eine Standardisierte Bewertung (Standi) aus dem Jahre 2002 ergab einen Nutzen-Kosten-Koeffizient von 1,7 bzw. 2. Eine von vom Zuwendungsgeber geforderte weitere Standi führte zu einem negativen Ergebnis. Eine erneute Kosten-Nutzen-Analyse scheint positiv abzuschneiden. Wir stehen mit dem Landratsamt Calw und dem Verein „Württembergische Schwarzwaldbahn“ im stetigen Kontakt.

Eine Machbarkeitsstudie gab dem Ausbau der Bahnverbindung Nagold–Hochdorf–Herrenberg zu einer durchgehenden S-Bahn durchaus eine Chance. Für den Landkreis Calw hat zur Zeit verständlicherweise das Projekt Calw–Weil der Stadt Priorität.

Veranstaltung mit Dr. Grube

Lothar Faas gelang es, den Vorstandsvorsitzenden der DB, Herrn Dr. Grube zu einer gut besuchten öffentlichen Veranstaltung hier in Pforzheim einzuladen. Das Referat von Dr. Grube wurde von den 130 Anwesenden mit großem Applaus bedacht.

Stadtverkehr Pforzheim

Als ständiges Mitglied im Fahrgastbeirat des Stadtverkehr Pforzheim brachten wir etliche Vorschläge ein, so auch die Verlängerung einer Buslinie. 2012 wird diese Idee in veränderter und verbesserter Form umgesetzt.

Eine von uns durchgeführte Untersuchung im innerstädtischen Busverkehr (SVP) zeigte die erheblichen Reiseverlustzeiten durch auf Rot zeigende Ampeln auf. Obwohl die SVP-Busse über ein Ampelansteuersystem verfügen, ergeben sich durch-

schnittlich 20-prozentige Fahrzeitverluste. Wir vermuten, dass das System extrem unscharf eingestellt ist.

Dieter Zaudtke wurde als externer Experte in den Masterplanprozess der Stadt Pforzheim berufen. Die Arbeiten im Handlungsfeld Verkehr starteten im Oktober 2011 und enden im Laufe des neuen Jahres. Alle von uns in den vergangenen Jahren ausgearbeiteten Ideen wurden eingebracht.

Niefern-Öschelbronn

Der auf Betreiben von Dieter Zaudtke in Zusammenarbeit mit der Lokale Agenda Niefern-Öschelbronn eingeführte innerörtliche Kurzstreckentarif (60 Cent) führte im Innerortsverkehr zu einer 30-prozentigen Steigerung der Fahrgastzahlen.

Im Frühjahr kümmerten wir uns um die alljährlich vom Frost gezeichneten, zerbröselnden Treppenaufgänge am Nieferner Bahnhof. Durchaus ungewollt gelang dabei die Klärung der Eigentumsverhältnisse: Brücke und Teile der Treppenanlage stehen in der Obhut der Gemeinde, ein Treppe steht im Eigentum der DB. Wir leisteten hierzu eine einige Pressearbeit.

Pforzheim–Hochdorf

An der Kursbuchstrecke 774, Abschnitt Pforzheim–Hochdorf erfolgten auch 2011 umfangreiche Ausbauarbeiten. So wurden zusätzliche Haltepunkte angelegt, die vorhandenen Stationen neu aufgebaut (u. a. 55-cm-Bahnsteige), eine Vorsignalisierung eingeführt, Weichen und Schienen erneuert sowie für eine höhere Fahrgeschwindigkeit teilweise die Gleislage

korrigiert. Am 10.12. erfolgte im Beisein von Verkehrsminister Hermann die feierliche Einweihung.

Fahrgastinformation

Inzwischen erfolgte in unserer Region die großflächige Ausstattung der kleinen Bahnstationen mit dem Digitalen Signal-Anzeigern (DSA). Nach unseren bisherigen Beobachtungen funktioniert das System recht stabil, zeigt Verspätungen von über 5 Minuten an und informiert über etwaige Gleisänderungen. In Enzberg sind die Displays leider sehr ungünstig montiert, durch andere Tafeln bzw. eine Uhr verdeckt. Wir drängten auf Änderung – leider vergebens.

Bahnhöfe und „Gleistourismus“

Immerhin gelang uns nach umfangreicher Pressearbeit, Einschaltung von Politik und dem Büro des Konzernbeauftragten Baden-Württemberg in Niefern eine kleine Verbesserung zur Eindämmung des gefährlichen „Gleistourismus“.



Aber wehe, wehe, wehe! Wenn ich auf das Ende sehe! — Lebensgefährlicher Gleistourismus in Niefern

Eine nicht mehr benötigte Absen-

kung der Bahnsteigkante wurde eliminiert und drei Warnschilder aufgestellt. Unter Beteiligung von Herrn Fricke, DB Station und Service, Landkreis, Bürgermeister, Bundes- und Ortspolizei, Vertretern der Politik sowie PRO BAHN Nordschwarzwald fand eine Eventveranstaltung statt. Ziel war, alle Verantwortlichen nochmals auf die Gefährlichkeit der Gleisüberschreitungen hinzuweisen. Nach unseren bisherigen Beobachtungen ist die Zahl der unerlaubten Gleisüberquerungen zurückgegangen, leider jedoch noch nicht ausreichend. Dieter Zaudtke arbeitet an einer Langzeit-Statistik.

Seit über einem Jahr laufen die Umbauarbeiten am Pforzheimer Hauptbahnhof zu einer behindertengerechten Station. Anfang 2012 sollen zumindest die drei Aufzüge fertiggestellt sein, die Aufhöhung der Bahnsteige erfolgt später.

Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart

Sorgen bereiten uns die inzwischen nicht mehr ausreichenden Kapazitäten im Bahnkorridor Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart. Wir unterstützen deshalb den seit längerem vom VCD geforderten tagesdurchgängigen IRE-30-Minutentakt.

Erneut brachte Lothar Faas einen zusätzlichen Bahnhof in Eutingen in den Ortschaftsrat ein. Zusätzlich gelang es, ihn auch im Nahverkehrsplan festzuschreiben.

Ittersbach – Pforzheim

Anfang 2011 keimte nochmals das 1995 von Dieter Zaudtke angestoßene Stadtbahnprojekt Ittersbach –

Pforzheim auf. In einem sogenannten Faktencheck kam die Expertenrunde unter Beteiligung von PRO BAHN zu der erneuten Erkenntnis, dass die vorherige Nutzen-Kosten-Analyse korrekt verlaufen ist und die derzeitige Weiterverfolgung des Projektes ohne Aussicht auf Erfolg wäre.

Fahrausweise

An Fahrkartenautomaten festgestellte Fehler, so auch Programmierungsfehler, melden wir an die zuständigen Stellen weiter. Fast immer erfolgt eine recht zeitnahe Korrektur.

2012 erfolgt die Einführung des sogenannten Metropoltickets. Das Tarifgebiet des VVS und alle angrenzenden Verbünde sind nun mit einer einzigen Tageskarte zugänglich. Problematisch erscheint uns, dass das Ticket in einigen Verbund-Überlappungsgebieten nicht gültig ist.

Sonstiges

Im Oktober feierten die Pforzheimer Verkehrsbetriebe ihr hundertjähriges Bestehen. Wir nahmen am Festakt mit teil.

Für den neuen Veranstaltungskalender des Enzkreises erarbeitete Dieter Zaudtke 5 ÖV-Schnupperfahrten, verbunden mit naturkundlichen Wanderungen und Stadtpaziergängen.

Regionalverband Südlicher Oberrhein

25 Jahre Regionalverband Südlicher Oberrhein

Der Regionalverband feierte im Jahr 2011 sein 25-jähriges Bestehen, und zwar auf Schienen: Dank der Zusammenarbeit mit den Kollegen von PRO BAHN Nordwestschweiz konnte im Oktober eine Tagesexkursion durch das Gebiet des Tarifverbunds Nordwestschweiz organisiert werden. Mit Bahn, Tram und Bus erkundeten die teilnehmenden Mitglieder landschaftlich reizvolle und verkehrlich interessante Streckenabschnitte des Basler Netzes.

Mit Dornach-Arlesheim, direkt unterhalb des anthroposophischen „Goetheanums“ gelegen, konnte einer der modernsten Verknüpfungspunkte von S-Bahn, Tram und Busverkehr besichtigt werden.

Regelmäßige Treffen

Jeden Monat fanden wie gewohnt die Mitglieder-Stammtische im Café Velo statt, das Gleisfeld des Freiburger Hauptbahnhofs stets im Blick. Hauptthema neben dem Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 war der Ausbau der Rheintalbahn. Der stellvertretende Vorsitzende Daniel Gaschick fasste das Ergebnis der Diskussionen im Regionalverband in einem Artikel zusammen, der in der Ausgabe 1/2012 des „Fahrgast“ erscheinen wird.

Neuer Internetauftritt

Dank der Arbeit des stellvertretenden Vorsitzenden Joachim Barth ist unser Regionalverband nun auch mit einer eigenen Homepage im Netz präsent. Neben Informationen für Fahrgäste finden sich dort auch die Mitteilungen des Regionalverbands, u. a. die dreimal jährlich erscheinenden Rundbriefe mit Meldungen aus dem weiten Verbandsgebiet. Aus dem nördlichen Bereich rund um Offenburg berichtet darin mit Frank-D. Paßlick regelmäßig ein ausgewiesener Kenner der Schwarzwaldbahn, deren Bedienung im Nahverkehr vor fünf Jahren neu vergeben wurde und die als Vorbild für weitere Ausschreibungen in Baden-Württemberg dienen kann.

Ausschreibungen

Bezüglich der in den nächsten Jahren hier am Oberrhein anstehenden Ausschreibungen standen wir im Kontakt mit dem Gesamtfahrgastbeirat des RegioVerkehrsVerbunds Freiburg (RVF). Dieses Gremium entwickelte ein ausführliches Lastenheft, das uns zur Diskussion vorgelegt wurde.

Müllheim

Zu Gast auf dem September-Stammtisch war ein Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Markgräflerland (AGUS), die sich u. a. um eine Verbesserung des Anschlusses der Stadt Müllheim an den weit außerhalb der Stadt gelegenen Bahnhof bemüht. Der Name „Müllheim“

war im Jahr 2011 verbunden mit dem schweren Güterzugunglück im Mai. Die Schlussfolgerungen aus Ereignissen wie diesem sollten aus Sicht des Regionalverbands auch bei der Planung des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn berücksichtigt werden, insbesondere was den Standort von Weichen und die Anlage von Bahnsteigen angeht.

Neuer Landtag – alte Fahrplanlücken

Nach der Landtagswahl im März gratulierte der Regionalverband den gewählten Kandidaten zum „Einzug“ in den Landtag. Verbunden waren die Glückwünsche mit dem Wunsch, dass sich die Abgeordneten für den Ausbau des ÖPNV in der Region stark machen, denn allen Anstrengungen der letzten 15 Jahre zum Trotz gibt es hier immer noch Lücken.



Ein RE nach Neuenburg. Regelmäßige Fahrten nach Neuenburg gibt es erst seit Dezember 2009.

Aufgrund der äußerst kurzfristigen Streichung des IC 2008/2009 im Früh-

jahr durch DB Fernverkehr kam in den Tagesrandlagen eine neue hinzu, die für Berufspendler und Reisende aus bzw. in die Schweiz sehr schmerzhaft ist. Das Anhängen von IC-Wagen an bestehende Nachtzugverbindungen kompensiert diesen Ausfall leider nicht, was Zuschriften von Fahrgästen an PRO BAHN belegen. Der Regionalverband reagierte mit einer Pressemitteilung auf die Zugstreichung. Unsere Initiative zu einer Rückverlängerung von Nahverkehrszügen nach Basel SBB als Ausgleichsmaßnahme blieb bisher leider erfolglos. Dagegen konnten dank des Engagements unseres Vorstandsmitglieds Werner Fischer zum Fahrplanwechsel am Wochenende die Anschlussverbindungen

aus dem Höllental an die ICE in Freiburg verbessert werden.

Papstbesuch in Freiburg

Das Großereignis des Jahres 2011 in der Region Freiburg war der Papstbesuch im September. Aufgrund der aus Sicht von PRO BAHN keineswegs optimalen Bedienung des Messegeländes mit dem ÖPNV mussten die meisten Pilger weite Fußwege zurücklegen. Der für Großveranstaltungen eigentlich ideale öffentliche Verkehr blieb in diesem Fall leider weit unter seinen Möglichkeiten. Auch wenn auf absehbare Zeit am Oberrhein kein Papstbesuch mehr anstehen wird: Es bleibt einiges zu tun für das kommende Jahr.

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

Regionalverband Region Stuttgart

Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart
Tel.: (0711) 2540-2552 (tagsüber) oder (0711) 847177
E-Mail: region-stuttgart@pro-bahn-bw.de

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Stefan Buhl, Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell
Tel.: (07732) 950869 oder (0170) 3077110
E-Mail: bodensee-oberschwaben@pro-bahn-bw.de

Regionalgruppe Main-Tauber

Christiane Reinhardt, Ratsstraße 17,
97980 Bad Mergentheim-Edelfingen
Tel.: (07931) 8710
E-Mail: Christiane-reinhardt@web.de

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

Regionalverband Neckar-Alb

Marcel Miny, Grehenbergstr. 42, 72818 Trochtelfingen
Tel.: (07124) 931775 oder (0160) 91755298
E-Mail: mminy@web.de

Regionalverband Nordschwarzwald

Dieter Zaudtke, Reuchlinstraße 14, 75223 Niefern-Öschelbronn
Tel./Fax: (07233) 941999
E-Mail: probahn-zaudtke@t-online.de

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

Regionalverband Rhein-Neckar

Andreas Schöber, Holbeinstr. 14, 68163 Mannheim

Tel.: (0621) 411948

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

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Benedikt Barth, Kronenstr. 5, 79100 Freiburg

Tel.: (0761) 55 63 589

E-Mail: ba5554@web.de

Landesverbandstag 2012

Am 12.05.2012 findet in Pforzheim der Landesverbandstag mit Vorstandswahl statt. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen.

Impressum

Herausgeber:

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg

Kasernenstr. 58

78315 Radolfzell

Tel. 07732/950869

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

Internet: www.pro-bahn-bw.de

Redaktion und Gestaltung:

Stefan Buhl

Titelbild:

Wolfgang Staiger

Stand: 15.01.2012