



**Fahrgastverband  
PRO BAHN**

Landesverband Baden-Württemberg

**PRO BAHN Baden-Württemberg  
im Jahr 2018  
Themen, Aktionen, Projekte**





# Jahresbericht 2018 des Landesverbands Baden-Württemberg

Das Jahr 2018 ist mit gemischten Gefühlen zu betrachten: Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowohl im bundesweiten Fernverkehr wie im landesweiten Regionalverkehr sind gegenüber dem auch nicht gerade herausragenden Vorjahr weiter gesunken. Trotz aller berechtigten Kritik konnte die Bahn dennoch einen neuen Rekord bei den Fahrgastzahlen im Fernverkehr vermelden; auch im baden-württembergischen Regionalverkehr wird nicht über ausbleibende Fahrgäste geklagt. Zum Teil liegt das sicherlich an der hervorragenden Wirtschaftslage; und hoffentlich liegt es zu einem kleinen Teil auch daran, dass vielleicht doch auf recht ordentlichem Niveau gejammer wird und man mit der Bahn öfters ganz gut unterwegs sein kann.

Immerhin ist die große Politik nach jahrelangem Desinteresse aufgewacht und hat erkannt, dass Handlungsbedarf besteht. Die notwendigen Schlüsse wurden noch nicht gezogen, aber Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Bahnbeauftragter, weiß, wie es gehen müsste, die Bahn wieder auf die Beine zu bekommen. Jetzt wäre ein guter Zeitpunkt, den Bahnvorstand an der Weisheit des Ministeriums teilhaben zu lassen.

Hochbezahlte Führungskräfte und Unternehmensberater kamen nicht weiter, bis endlich der Bahnbeauftragte auf die Idee kam, die Preise zu erhöhen, weil die Bahn schließlich mehr Geld brauche. Der zweite Teil dieser Aussage ist zweifellos richtig, und auch der Bahnführung ist dieser Umstand keineswegs verborgen geblieben. Die Fachwelt jubelte aber nicht über das Durchschlagen des Gordischen Knotens ob dieses genialen Einfalls, also werden weitere Ideen dringend gesucht.

Wir wollen helfen: Nicht die komplizierte Konzernstruktur (auf die der Bund als Alleingesellschafter anscheinend keinerlei Einfluss hatte und hat, wenn man der entsprechenden Kritik aus Berlin folgen möchte) ist das Kernproblem, sondern die über Jahrzehnte andauernde Unterfinanzierung und die unklaren Verantwortlichkeiten. Es bringt auch nichts, alle paar Jahre die Bahn kurzzeitig mit Geld zu überschütten. Weil diese Gelder erfahrungsgemäß nur sehr unstedt zu Verfügung stehen, werden weder die Bahn ihre Planungskapazitäten noch die einschlägigen Unternehmen ihre Baukapazitäten nachhaltig erweitern.

Es ist absurd, von einem Deutschlandtakt mit entsprechenden Ausbauten ab 2030 zu träumen, solange die Entscheidungsfindungs- und Planungszeiten so

unfassbar lange sind wie derzeit. Bürgerbeteiligung ist vom Grundsatz her gut und richtig; in der Praxis dient sie aber oft genug in erster Linie als Verhinderungsinstrument. Und es sind nicht nur renitente Bürger, die (verständlicherweise) ungern Infrastrukturausbauten vor der eigenen Haustür haben möchten. Vielmehr verhindert die unklare bzw. auf verschiedenste Beteiligte verteilte Zuständigkeit für jedes kleine Projekt schnelle politische Entscheidungen.

Auf der Straße ist klar: Entweder ist der Bund, das Land oder die Kommune zuständig. Bei der Eisenbahn ist jeder Bahnübergang, jedes Signal ein hochkomplexes Drama mit zahlreichen Zuständigkeiten. In der Zeit, in der in China ganze Verkehrsflughäfen gebaut werden, einigt man sich in Deutschland, wenn es gut geht, über die Finanzierung der Vorplanung für die Erneuerung eines Bahnübergangs.

Der Bund drückt sich, so gut es geht, vor seiner verfassungsgemäßen Verantwortung für sein Schienennetz. Er will ohne ersichtliche Rechtsgrundlage nur Strecken mit überregionaler Bedeutung im Bundesverkehrswegeplan fördern. Das ist sachlicher Unsinn, aber solange auch eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf noch lange nicht zu einer Finanzierung des jeweiligen Projekts führt, ist der Kampf um Aufnahme in diesen Plan in der Regel vergebens. Alternativ besteht aber oft eine Fördermöglichkeit über das Landesgemeindefinanzierungsgesetz. Das bedingt aber, dass sich zunächst sämtliche Gemeinden an einer auszubauenden Bahnstrecke einig werden müssen, und wenn dann halt eine Gemeinde keine Oberleitung wegen des zu erwartenden Zusammenbruchs des Tourismus will, dann dauert alles ein wenig länger. Der Gelackmeierte bei dem sinnlosen Kompetenzgerangel ist der Fahrgast, weil derweil zwar die Straßen, nicht aber die Eisenbahn ausgebaut wird. Und der Steuerzahler ist auch nicht besser dran, weil es ihm ja letztlich egal sein kann, ob das Geld aus seiner rechten oder linken Tasche kommt. Und auch wenn gerne das Gegenteil suggeriert wird: Es ist dem Land nicht verwehrt, eigenes Geld für sinnvolle Projekte auszugeben. Das war auch das Ziel der letzten Föderalismusreform, bei der die Länder auch als Ausgleich für wegfallende Bundesmittel mit einem höheren Anteil an der Umsatzsteuer entschädigt wurden. Immerhin: Das Land führt das LGVFG weiter und stockt die zur Verfügung stehenden Mittel auch mit kommunaler Mithilfe auf.

Es ist bekannt, dass unsere Nachbarländer Schweiz und Österreich ein Vielfaches pro Einwohner und Jahr in den Öffentlichen Verkehr stecken. Zu sehen, welche Qualität man für ausreichend Geld bekommen kann, ist Ansporn genug für uns, für einen besseren öffentlichen Verkehr zu kämpfen.

STEFAN BUHL

JOACHIM BARTH

LOTHAR FAAS

## Landestarif

Zum Fahrplanwechsel hat Baden-Württemberg am 09.12.2018 einen Landestarif erhalten. In der ersten Stufe bietet er Anschlussmobilität sowohl am Abgangs- wie auch am Zielort an. Damit gilt eine Fahrkarte im bw-Tarif grundsätzlich von Haustür zu Haustür. Der Fahrgast spart damit nicht nur das entsprechende Geld für die sonst ggf. zusätzlich benötigten Bus- oder Straßenbahnfahrkarten, sondern erspart sich vor allem die Mühsal, sich mit den Automaten und sonstigen tariflichen Tücken der beteiligten Verbände auseinandersetzen zu müssen und dabei vielleicht sogar einen Anschluss zu verpassen. Kaufen lassen sich die Fahrkarten allerdings nur am Bahnhof oder online; spontan in den Bus einzusteigen und eine Fahrkarte ans andere Ende des Landes zu erwerben, ist noch nicht möglich. Das ist verständlich, schließlich müssen dazu sämtliche Fahrscheindrucker umgerüstet oder ausgetauscht werden. Ob der Verkauf des vollen Sortiments beim Busfahrer ein erstrebenswertes Ziel ist, sei auch einmal dahingestellt. Wer die Fahrkartenkäufe am Schalter beobachtet, ahnt, zu welchen Komplikationen das eigentlich erstrebenswerte Ziel des Verkaufs im Bus im Einzelfall führen mag.

Grundsätzlich entspricht die Konstruktion unseren Vorstellungen, die wir bereits am 20.02.2011 in einem Positionspapier dargelegt haben. Das Grundproblem, dass Baden-Württemberg zwar erfreulicherweise flächendeckend mit Verkehrsverbün-

den versorgt ist, es von diesen aber deutlich zu viele und zu kleinteilige gibt, wird damit zwar nicht an der Wurzel beseitigt, spielt aber für die Fahrgäste keine Rolle mehr. Bei Einzelfahrkarten wirkt der Landestarif wie ein landesweiter Verkehrsverbund. Neben der Vereinfachung des Fahrkartenkaufs wurden die Preise sogar teils deutlich gesenkt. Anfangs war noch geplant, diese leicht gegenüber dem C-Tarif der DB zu erhöhen, um die erweiterte Gültigkeit zu finanzieren.

Die Finanzierung der Preissenkungen wurde sicherlich dadurch erleichtert, dass der Landestarif in sehr vielen Fällen gar nicht zur Anwendung kommt. An den Verkehrsverbänden und den meisten Kooperationen zwischen diesen hat sich nichts geändert (die Tarifreform des VVS hat mit dem Landestarif nichts zu tun), und auf längeren Strecken wird oft mit dem Baden-Württemberg-Ticket oder mit Fernverkehrsfahrausweisen gefahren.

Der Landestarif ist für die Fahrgäste eine sehr positive Entwicklung, das ist unbestritten. Für das 2014 ausgerufene Ziel, die Zahl der Fahrgäste bis 2030 zu verdoppeln (gegenüber welchem Zeitpunkt auch immer), ist der Landestarif ein guter und wichtiger Schritt.

Sinkende Fahrpreise sind natürlich von Vorteil für die Fahrgäste. Aber soweit die Preissenkungen nicht durch eine steigende Nachfrage kompensiert werden, kommt weniger Geld über die Nutzerfinanzierung ins System. Durch die neuen Bruttoverträge geht das zunächst zu Lasten des Landes. Die ge-

ringe Summe von jährlich 13 Millionen Euro, die der Landestarif angeblich kosten soll, ist also nicht die ganze Wahrheit. Natürlich nicht; mit 1,30 Euro je Einwohner und Jahr wird sich keine spürbare Tarifabsenkung finanzieren lassen. Solange die Steuereinnahmen und Regionalisierungsmittel hoch genug sind, ist das soweit auch kein Problem. Wenn die ganz fetten Zeiten dem Ende zugehen, die Steuereinnahmen nicht weiter rasant ansteigen und vielleicht auch die Nachfrage bei nachgebender Konjunktur schwächeln sollte, wird es erst zum Schwur kommen, wie nachhaltig die Preissenkungen und die Finanzierung des Landestarifs sind. Hoffen wir, dass mit dem Landestarif dauerhaft Fakten geschaffen wurden, die das Land auch in weniger üppigen Zeiten nicht ohne Weiteres wieder einkassieren kann.

Nicht übersehen werden dürfen auch die Wechselwirkungen mit dem Fernverkehr. Im nachrangigen Fernverkehrsnetz, also abseits der großen Rennstrecken, wird der eigenwirtschaftliche Fernverkehr weiter unter Druck gesetzt, wenn die oftmals kaum langsameren Regionalzüge de facto noch stärker subventioniert werden. Die Aussicht, auf die Schnellfahrstrecke (Stuttgart–)Wendlingen–Ulm und die ausgebaute und elektrifizierte Südbahn Fernverkehr im Taktfahrplan zu bekommen, wird nicht besser, wenn die parallelen Regionalzüge mit Landesgeld noch günstiger angeboten werden. Man darf den Rückzug des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs aus der Fläche nicht beklagen, wenn er von allen Seiten massiv unter Druck

gesetzt wird: Der Straßenausbau ist auch im Musterländle keineswegs zum Erliegen gekommen, der Flugverkehr wird steuerlich massiv begünstigt, und zu der politisch gewünschten, von der Autobahnmaut befreiten Fernbuskonkurrenz kommt noch der Wettbewerb mit dem staatlich finanzierten Regionalverkehr auf der Schiene.

In dieser Hinsicht passt das Kooperationsmodell auf der Gäubahn sehr gut: Wenn das Land niedrigere Preise setzt, geht dies nicht zu Lasten eines Dritten, also DB Fernverkehr. Je nach den genauen Vertragsmodalitäten über die Kompensation der Einnahmeausfälle durch Anerkennung der Nahverkehrstarife könnten die Einnahmen im Fernverkehr aufgrund der hoffentlich steigenden Nachfrage sogar steigen.

Man darf und muss sich der Kernprobleme im Verkehrswesen bewusst werden: In den Ballungszentren fehlen nicht Fahrgäste, sondern Kapazitäten. Preissenkungen ohne gleichzeitigen Ausbau des ÖPNV verschärfen die Probleme nur, auch wenn der Landestarif wegen des Vorrangs der Verbundtarife in seiner Auswirkung überschaubar bleiben dürfte. Erkannt ist das Problem, und die Zeichen stehen derzeit sehr wohl auf Ausbau des ÖPNV.

Wesentliche Neuerung in der zweiten Stufe dürfte die Ausweitung des Landestarifs unter anderem auf Zeitfahrkarten sein. Das Land gibt dabei Vollgas: Die Vorbereitungen zur zweiten Stufe haben noch vor Einführung der ersten Stufe begonnen. Wie auch für die erste Stufe gibt es für die zwei-

te Stufe ein Beteiligungsforum, an dem wir teilgenommen haben und dies weiterhin tun werden. Unsere Teilnahme ist wichtig, um gegen drohenden Unsinn rechtzeitig in aller Schärfe vorgehen zu können. So gab es Teilnehmer, die gerne ganz auf elektronische Tickets umstellen wollen. E-Tickets dürfen gerne zusätzlich angeboten werden, aber schon eine preisliche oder anderweitige Besserstellung ist kritisch zu sehen. Eine hundsgeöhnliche Busfahrt muss jedem, der den Fahrpreis zahlen kann, ohne weiteres möglich sein. Noch ist der Besitz eines Smartphones mit Datentarif und geladenem Akku keine Bürgerpflicht, und ein Verstoß dagegen kein Grund zum Ausschluss von der Benutzung des ÖPNV. (Auf den Hinweis, dass beispielsweise Kinder in jungen Jahren noch nicht über ein Smartphone verfügen, war die Antwort, die hätten ja Erziehungsberechtigte. Dass die nicht immer mitfahren können oder wollen, war ein Einwand, der an dieser Stelle nicht so recht akzeptiert wurde. Ob die Busbetreiber und -besteller wissen, was der Sinn eines Busverkehrs ist?)

## **Betriebsqualität, Fortsetzung aus dem letzten Jahr**

Zur Betriebsqualität lässt sich leider nichts wesentlich Neues vermelden. Der Fernverkehr quält sich weiter auf langen Laufwegen durch überlastete Knoten. Die Pünktlichkeit leidet, aber bei aller Unzufriedenheit steigen die Fahrgastzahlen. Für Umsteiger ist die Situation inakzeptabel

(80 % Pünktlichkeit kann bei Pendlern im Durchschnitt zwei Anschlussverluste je Woche bedeuten, und gerade in den Hauptverkehrszeiten werden die Züge nicht unbedingt pünktlicher verkehren).

Auch im Regionalverkehr war 2018 letztlich noch schlechter als 2017. Der eine oder andere Parameter mag sich gebessert haben, aber jedes halbwegs gelöste Problem wird zuverlässig durch ein neues ersetzt. Nur ein Beispiel: Man hätte erwarten können, dass durch die Streckensperrungen wegen der Elektrifizierung auf der Südbahn Ulm–Friedrichshafen weniger Fahrzeuge benötigt werden und damit die Werkstatt in Ulm entlastet wird. Leider war es gerade umgekehrt: Durch die aufwendigen Zuführungen zur Werkstatt haben die Neigetechzüge VT 612 erst recht viele Kilometer angesammelt.

Regelmäßig treffen sich Vertreter des Verkehrsministeriums, der NVBW, von DB Regio sowie Fahrgastvertretern (PRO BAHN, VCD und Fahrgastbeirat), um sich über die Probleme und Lösungsmöglichkeiten auszutauschen.

## **Gäubahn**

Auf der Gäubahn läuft mittlerweile das Kooperationsmodell, bei dem in den ICs nicht nur die Sparpreise des Fernverkehrs erhältlich sind, sondern auch sämtliche Nahverkehrsfahrausweise anerkannt werden. Diese Anerkennung gilt allerdings nur zwischen Stuttgart und Singen, nicht zwischen

## Singen und Schaffhausen.

Im Vorfeld des Kooperationsmodells haben wir uns dafür eingesetzt, den IC zwischen Singen und Tuttlingen vorzeitig für Nahverkehrsfahrkarten freizugeben, gerne auch gegen Aufpreis. So wäre statt eines Zwei- ein Stundentakt nutzbar geworden. Interessiert hat das niemanden. Das Anliegen wurde als geradezu abwegig abgetan, weil die Besserverdiener in der Tuttlinger Medizintechnikbranche problemlos eine IC-Zeitkarte zahlen würden. Nun gilt die IC-Freigabe nicht zwischen Singen und Schaffhausen. Da ist die Alternative aber nicht ein zweistündlicher Regionalexpress, sondern ein stündlicher IRE und eine halbstündliche RB. Jetzt zeigt der örtliche Verbund Engagement und fragt bei der Kundschaft an, ob eine Freigabe, ggf. gegen Aufpreis dieses vierten Zugs je Stunde gewünscht wird.

Am 26.11.2018 wurden wir beim einem Treffen im Verkehrsministerium informiert, dass auf Anregung vor allem des ADFC die Fahrradmitnahme im IC2 erleichtert werden soll. Für Nahverkehrskunden sollten ab der zweiten Aprilwoche diverse Sitzplätze ausgebaut und sechs Fahrradplätze pauschal vom Land reserviert und den Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden. Die bisherigen Radplätze für Fernverkehrskunden sollten mit der kostenpflichtigen Reservierungspflicht dabei erhalten bleiben. Da wir zwischenzeitlich nichts mehr gehört haben, erscheint uns eine zeitnahe Realisierung unklar.

## Elektrifizierungen

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurde ein großes Elektrifizierungsprogramm angekündigt. Konkret ist noch nichts passiert, aber die Landesregierung bereitet sich vor. Im Mai wurde das Elektrifizierungskonzept des Landes vorgestellt, mit dem insbesondere Elektrifizierungslücken geschlossen werden sollen. Wann und wie dieses Sonderprogramm tatsächlich kommt, ist offen. Weil die Förderung im Zweifel nach dem Windhundprinzip verteilt wird, ist es wichtig, ausreichend hinreichend weit gediehene Planungen in der Schublade zu haben, um das erhoffte zusätzliche Geld auch abrufen zu können. Die geplanten Lückenschlüsse decken sich im und Großen und Ganzen mit den von uns schon im Februar 2015 eingebrachten Vorschlägen und Forderungen.

Durch die vielen Elektrifizierungsmaßnahmen, die derzeit in Bau sind (Südbahn, Allgäubahn, Breisgau-S-Bahn), ist auch die Bauwirtschaft am Anschlag. Kurzfristig ist eine Beschleunigung der Elektrifizierung des Netzes kaum möglich, was aber kein Hinderungsgrund ist, Planungen für die vielen sinnvollen Projekte energisch voranzutreiben. Für alternative Technologien wie Hybrid- oder Wasserstoffzüge ist der sinnvolle Anwendungsbereich sehr schmal. Den Vogel abgeschossen hat der Vorschlag, die VT 612 mit Hybridantrieben auszustatten. Die überschlägigen Kosten entsprechen grob den Elektrifizierungskosten für die Bodenseegürtelbahn,

nur dass die Fahrzeuge nur noch eine stark begrenzte Lebensdauer haben. Ob die mit einem weiteren, entsprechend schweren Antrieb ausgestatteten Fahrzeuge die Fahrzeiten halten könnten, sei ebenso dahingestellt wie die Frage, ob die jetzt schon mit zu vielen unterschiedlichen Bauweisen überlastete Werkstatt in Ulm nichts dringender braucht als eine weitere Antriebstechnik in einem stark beanspruchten, sehr wartungsintensiven Fahrzeug.

## **Verkehrswende und Dieselskandal**

Die negativen Begleiterscheinungen der individuellen Mobilität sind vielfältig und ebenso vielfältig sind die Vorschläge, wie man diesen beizukommen gedenkt. In der Diskussion werden Maßnahmen zum Klima-, zum Umwelt- und Gesundheitsschutz gerne vermischt und verwechselt, wodurch Argumente oft ins Leere laufen. (Beispiel: „Mit Diesel-Fahrverboten das Weltklima retten...?“) Wenn es um die Verringerung des Schadstoffausstoßes geht – wie in der Diskussion um den Dieselantrieb – wäre es an der Zeit, den Kampf gegen die Luftschadstoffe (z. B. NO<sub>x</sub>) mit dem ebenso überfälligen Kampf gegen klimawirksame Abgase (CO<sub>2</sub>) zu koppeln und damit zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Die Parteien gefallen sich hingegen darin, die Automobilhersteller von allen Schadensersatzansprüchen freizuhalten und mit schwer vermittelbaren bauartbezoge-

nen Fahrverboten sogar noch ein Konjunkturprogramm für die Betrüger aufzulegen. Gleichzeitig werden die Öffentlichen Verkehrsmittel weiter ausgebremst. PRO BAHN Baden-Württemberg fordert, den Dieselskandal zur Beschleunigung der Verkehrswende zu nutzen. Hierbei kommt Öffentlichen Verkehrsmitteln eine Schlüsselrolle zu, um die gewünschte Mobilität verstärkt mittels Massenverkehrsmitteln zu organisieren. Wir haben dazu bekanntlich aus Fahrgastsicht allerhand beizutragen und müssen uns entsprechend Gehör verschaffen.

## **Bauarbeiten, Streckensperrungen, Schienenersatzverkehr (SEV)**

Nachdem die Instandhaltung der Infrastruktur jahrelang vernachlässigt worden war, wird der entstandene Nachholbedarf jetzt verstärkt aufgeholt. Leider ist es aber schon zur Gewohnheit geworden, Bauarbeiten unter Streckenvollsperrungen auszuführen. Durch den dann zwangsweise notwendigen Schienenersatzverkehr verlängern sich die Reisezeiten erheblich, Anschlüsse werden verpasst, was wiederum negative Auswirkungen auf die Reisenden hat. Damit wird die Attraktivität vor allem des SPNV erheblich in Mitleidenschaft gezogen, teilweise wandern Fahrgäste dauerhaft von der Schiene auf den privaten PKW ab.

Streckenvollsperrungen sind zukünftig auf ein unbedingt notwendiges Maß zu reduzieren. Dabei sind die Sperrzeiten auch effektiv zu nutzen, d. h.

dass auch alle in einem gesperrten Streckenabschnitt notwendigen Arbeiten gebündelt ausgeführt werden. Ansonsten drohen nach wenigen Jahren erneute Vollsperrungen im gleichen Streckenabschnitt.

### **Landesverbandstag**

Am 23.06.2018 fand in Bad Wildbad der Landesverbandstag mit Wahlen statt. Der Vorstand besteht weiterhin aus Stefan Buhl, Joachim Barth und Lothar Faas. Beisitzer im Vorstand sind Dr. Matthias Beß, Günther Heger, Andreas Heide, Andreas Kegreiß sowie Ullrich Müller.

### **Bericht aus dem Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten SPNV für das Jahr 2018**

Der Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr ist ein beratendes Gremium und ermöglicht eine Interessenvertretung der Fahrgäste gegenüber dem Land bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Der Beirat hat zurzeit sechszwanzig Mitglieder und besteht zur Hälfte aus interessierten Fahrgästen und zur anderen Hälfte aus Vertretern von Verbänden. PRO BAHN ist durch Sabine Lacher vertreten. Sie leitet die Arbeitsgruppe Bahnhöfe. Im vergangenen Jahr fanden drei Sitzungen statt.

Auf der Sitzung im März wurden Qualitätsprobleme im Schienen-

verkehr besprochen. Nachdem sich die Situation zwischenzeitlich für kurze Zeit gebessert hatte, traten im Lauf des letzten Jahres beim Zugverkehr wieder vermehrt Verspätungen und Ausfälle auf, so dass aktuell über 10 % aller Züge mit mehr als 6 Minuten Verspätung verkehren.

Eine Ursache für die Mängel ist der Personalmangel in Verbindung mit einem hohen Krankenstand, der mit den ungünstigen Arbeitsbedingungen und den zunehmenden Aggressionen von Fahrgästen gegenüber den Mitarbeitern zusammenhängt. Zur Verbesserung der Situation hatte das Land im gleichen Monat mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) einen runden Tisch zur Personalgewinnung veranstaltet. Es will die gesamte Branche bei der Rekrutierung von Personal aktiv unterstützen und mit einer Kampagne einen Beitrag zur Aufwertung des Berufsbilds leisten. Das Verkehrsministerium regte an, dass die Tarifparteien einen Betreiberwechsel-Tarifvertrag für die Branche ausarbeiten. Darin soll das Verfahren im Falle eines Wechsels von Mitarbeitern von einem Unternehmen zum anderen einheitlich geregelt werden.

Weitere Ursachen für die Qualitätsprobleme sind veraltete und schlecht gewartete Fahrzeuge, eine veraltete Infrastruktur und überzogene Rationalisierungen, z. B. der Wegfall von Ausweichgleisen und Gleiswechsell. Verantwortlich ist hier vor allem der Bund, der seit Jahren zu wenig Geld für das Netz bereitstellt. Nach Angaben der Allianz pro Schiene gab die Bundesrepublik für ihr Schienennetz 2017 nur

69 Euro pro Bürger aus und landet damit in einem europäischen Ranking nur auf den hinteren Rängen, während die Schweiz mit 362 Euro und Österreich mit 187 Euro pro Einwohner vorne liegen.

Auf seiner Sitzung im Juli informierte sich der Fahrgastbeirat über den neuen BW-Tarif, der ab Dezember 2018 zunächst für Einzelfahrten und Tagestickets eingeführt wurde. Thomas Mager vom Verkehrsministerium berichtete über die Einführung der sogenannten Anschlussmobilität, die entgegen der ursprünglichen Planungen nicht nur am Ziel, sondern auch beim Start gilt, dort allerdings nur bei elektronischen oder im Vorverkauf erworbenen Tickets. Damit können Fahrgäste mit einer Fahrkarte alle Ziele im Land erreichen. Zugleich wird auch der Tarif gegenüber dem C-Tarif um rund 25 % gesenkt, so dass das Bahnfahren gegenüber dem Autofahren wieder einen deutlichen Kostenvorteil bietet. Zusätzlich gilt auch noch der Bahncard-Rabatt. Dies ist ein wichtiger Erfolg für den Fahrgastbeirat, der immer für günstigere und einfachere Tarife plädiert hatte. Bis 2021 sollen auch Zeitkarten für verbundübergreifende Fahrten in den Tarif einbezogen werden.

Sabine Lacher schlug die Ausweitung des BW-Tarifes auf Straßburg vor. Das Verkehrsministerium hat dieses Ziel ebenfalls im Blick, die Umsetzung wird jedoch aufgrund der erforderlichen Abstimmungen mit den französischen Partnern nicht zur Einführung des BW-Tarifs möglich sein.

Ein weiteres Thema waren neue Vertriebsformen für den Fahrkarten-

verkauf in den Stuttgarter Netzen. Die DB hat angekündigt, mehrere Reisezentren schließen zu wollen. Aus Sicht des Fahrgastbeirats muss rasch geklärt werden, dass die neuen Betreiber die Standorte übernehmen und dort ebenfalls Fernverkehrsfahrkarten verkaufen können.

Sabine Lacher hat als Leiterin der AG Bahnhöfe die Erstellung des Forderungskatalogs des Fahrgastbeirats koordiniert. Nachdem sich dieser Katalog ursprünglich auf das Thema Sicherheit konzentriert hatte, wurden von den Mitgliedern auch Forderungen aus anderen Bereichen, wie z. B. der Barrierefreiheit, Pünktlichkeit und besserer Fahrgastinformationen eingebracht. Dieser Katalog wurde in der Sitzung endgültig verabschiedet.

Auf einer Pressefahrt am 31.08. mit einem neuen „bewegt“-Zug auf der Murrbahn von Stuttgart nach Gaildorf mit zahlreichen Landespolitikern und Journalisten überreichte der Vorsitzende Matthias Lieb dem Verkehrsminister den Forderungskatalog mit Verbesserungswünschen für ein noch angenehmeres Bahnfahren. Dabei wurde auch angekündigt, dass das Bahnhofsmodernisierungsprogramm zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn mit einem deutlich höheren Budget neu aufgelegt wird. Die Bahn und das Land werden zusammen 300 Millionen Euro dafür investieren, dass Bahnhöfe barrierefrei werden und ältere Bahnhofsgebäude renoviert werden können.

Auf der dritten Sitzung im Oktober wurde über eine Erstattungsregelung bei Verspätungen im Schienenverkehr

für Pendler und Gelegenheitsfahrgäste diskutiert. Neben einer Mobilitätsgarantie fordert der Fahrgastbeirat für Zeitkarteninhaber eine Erstattungsregelung nach dem Vorbild Österreichs. Dazu wurde auch eine Pressemitteilung verfasst. Das Land will diese For-

derung nicht aufgreifen und möchte die wegen nicht erbrachter oder nicht ausreichender Leistung vertraglich zu entrichtenden Pönalemittel, die 2016 immerhin 11 Millionen Euro betragen, wieder in den Nahverkehr reinvestieren.

SABINE LACHER

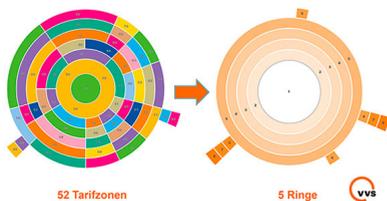
# Jahresberichte der Regionalverbände

## Regionalverband Region Stuttgart

### Bericht aus dem Fahrgastbeirat im VVS

Im Fahrgastbeirat des VVS fanden im vergangenen Jahr wieder drei Sitzungen statt. Im März lag der Schwerpunkt auf dem Thema „Tarife“. Wir erhielten einen Einblick in die Vorbereitung der Tarifzonenreform, mit der ab April 2019 das Tarifsystem im VVS radikal vereinfacht wird. Anstelle von 52 Tarifzonen gibt es zukünftig nur noch 5 ringförmige Zonen, wobei die bisherigen Zonen 10 und 20 zusammengelegt werden:

Der neue VVS-Tarif – so wird er aussehen:



Auch die Systematik für die Tagestickets wurde verändert, wobei die günstige Regelung des aktuellen Feinstaubtickets übernommen wurde, nach der der Preis der Einzeltageskarte dem Preis von zwei Einzeltickets ent-

spricht. Das Gruppentagesticket wurde nur geringfügig verbilligt. Die Reform wurde möglich, weil sowohl die Stadt Stuttgart als auch das Land und die Landkreise Finanzmittel von insgesamt 42 Mio. Euro pro Jahr bereitstellen, um die Mindereinnahmen zu kompensieren. Man geht dabei von einer mittleren Tarifreduktion von 10% und von einer dadurch induzierten Nachfragesteigerung von 2% aus.

Weitere Themen waren die neue Automatengeneration bei der SSB und der „Dauerbrenner“ Barrierefreiheit, die insbesondere bei der S-Bahn immer noch nicht vollständig hergestellt ist.

Bei der nächsten Sitzung im Juli konnten wir mit Herrn Freitag von der S-Bahn Stuttgart und Herrn Hebding von DB Station & Service aktuelle Probleme der S-Bahn diskutieren. Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn ist leider immer noch weit von den Qualitätszielen des Verbands Region Stuttgart entfernt und weist in diesem Jahr wieder höhere Verspätungswerte auf als in den drei Vorjahren. Zwar wurden Störungsursachen beseitigt, neue Züge gekauft und Instandhaltungsmaßnahmen umgesetzt, aber der anhaltende Fahrgastzuwachs, der Mischverkehr auf mehr als der Hälfte des Netzes und nicht zuletzt die

ständig steigenden Eingriffe von Dritten in den Bahnverkehr verhindern eine nachhaltige Verbesserung der Situation. Darüber hinaus kommen auch im neuen Jahr wieder Sperrungen und Fahrplanänderungen wegen der Baumaßnahmen für „Stuttgart 21“ auf die Fahrgäste zu.

Im September berichteten dann Vertreter der Schienenverkehrsunternehmen Abellio und GoAhead und Herr Focken vom Verkehrsministerium über die geplante Betriebsaufnahme in zwei Stufen im Juni und Dezember 2019 auf den Stuttgarter Netzen. Die Vorbereitungen für die Betriebsübernahme von der DB laufen, die Fahrzeuge werden nach und nach angeliefert und die Betriebshöfe in Pforzheim und Essingen sind im Bau. Es bleibt abzuwarten, ob es den Unternehmen gelingt, genügend Personal für den Betrieb zu finden. Im mittleren Neckarraum herrscht nahezu Vollbeschäftigung und bisher interessierten sich nur wenige Mitarbeiter der DB Regio für einen Wechsel zu den neuen Arbeitgebern. Andreas Kegreiß und Julian Krischan folgten dann im November der Einladung von GoAhead zum „Roll-In“, bei dem mit einem Festakt die Ankunft des ersten FLIRT-Nahverkehrstriebwagens in Aalen gefeiert wurde.

Die Themen der Sitzungen sind auf unserer Website nachzulesen<sup>1</sup>.

Der Fahrgastbeirat war beim 150-Jahre-Jubiläum der Stuttgarter Straßenbahnen, bei den Feiern zum 40-jährigen Bestehen des VVS und von 25 Jahre Verbundstufe II sowie bei

der Verabschiedung des langjährigen technischen Direktors der SSB, Wolfgang Arnold eingeladen, was die Pflege persönlicher Kontakte zu Vertretern aus Politik und Verkehrsunternehmen ermöglichte und dem Informationsaustausch diente. Im Dezember besuchte eine Delegation unseres Beirats die Kollegen des Fahrgastbeirats in Karlsruhe, dessen zwanzigjähriges Bestehen mit einem Festakt gefeiert wurde. Dabei konnten wir Erfahrungen austauschen und die aktuellen Entwicklungen im Karlsruher Nahverkehr kennenlernen.

## **Luftreinhaltung**

In Stuttgart werden an verkehrsreichen Straßen seit Jahren die EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten. Es wurden zwar Luftreinhaltungspläne aufgestellt, die jedoch keine ausreichend wirksamen Maßnahmen enthielten. Trotz eines Vertragsverletzungsverfahrens der EU und der Aufdeckung der systematischen Täuschung der Öffentlichkeit und der Zulassungsbehörden über die tatsächlichen Emissionen der Dieselfahrzeuge durch die Automobilhersteller, unternahmen die verantwortlichen Politiker wenig, um die Luftsituation schnell zu verbessern. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat deshalb Klage gegen das Land erhoben und abschließend vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg durchgesetzt, dass bei der dritten Fortschreibung des Luftreinhaltungspla-

<sup>1</sup>[http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/vvs\\_fahrgast/fgb\\_vvs\\_themen.htm](http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/vvs_fahrgast/fgb_vvs_themen.htm)

nes auch Fahrverbote für Dieselfahrzeuge aufgenommen werden müssen. Diese werden nun ab 1.1.2019 zuerst für Euro-4-Diesel-Pkw und ab 2020 sehr wahrscheinlich auch für nicht nachgerüstete Euro-5-Diesel-Pkw im gesamten Stadtgebiet ausgesprochen.

Das Verkehrsministerium hat im vergangenen Jahr ein Forum Luftreinhaltung einberufen, bei dem Vertreter verschiedener Verbände über die geplanten Maßnahmen informiert wurden und bei dem über die Luftsituation in Stuttgart und über mögliche Abhilfemaßnahmen diskutiert werden konnte.

Für PRO BAHN nahmen Andreas Kegreiß und Dr. Wolfgang Staiger an diesen Treffen teil. Wir haben zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes der Landeshauptstadt Stuttgart auch eine Stellungnahme verfasst, die auf unserer Webseite zu finden ist<sup>2</sup>.

Die drohenden Fahrverbote haben zu einer ganz neuen Dynamik bei der Förderung des ÖPNVs geführt und Finanzmittel freigesetzt, die ohne diese Entwicklung wohl nicht zur Verfügung gestellt worden wären. So wurden die VVS-Tarifreform und auch das BW-Ticket durch hohe Zuschüsse attraktiv gestaltet und kurzfristig zwei neue Schnellbuslinien eingeführt. Auch die Ausbauplanungen für die Stadtbahn und die Umstellung der SSB-Busflotte auf emissionsarme Antriebe wurden beschleunigt.

Schwerer tut man sich noch mit Maßnahmen, die dem Autoverkehr Nachteile bringen, wie z. B. neue Busspuren oder wirkungsvollere Be-

vorrechtigung an Ampeln. Hier wird oft um jeden wegfallenden Parkplatz gerungen und die Stadtverwaltung scheiterte vorerst mit der Einführung einer dringend nötigen Busspur in der Wagenburgstraße am Gemeinderat. Die Erhaltung von 11 Parkplätzen war wichtiger als das zügigere Durchkommen für die täglich 5 500 Fahrgäste der Linie 40, die dort in der HVZ nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 km/h erreicht und deshalb regelmäßig 5-10 Minuten Verspätung hat.

Im Mai bekamen wir die Gelegenheit zu einem Gespräch mit dem Fraktionsvorsitzenden der SPD, Martin Körner im Rathaus, bei dem wir unsere Vorschläge zum Ausbau des Nahverkehrs im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans diskutieren konnten.

Im Juli nahmen Andreas Kegreiß und Dr. Wolfgang Staiger am 7. Treffpunkt Nachhaltige Mobilität des Verbands Region Stuttgart teil. Der Zukunftsforscher Dr. Frank Ruff stellte für die Firma Daimler eine Vision für die Mobilität in der Stadt im Jahr 2036 vor. Es wurde deutlich, dass die Automobilindustrie dem ÖPNV geringere Bedeutung beimisst und viel mehr auf autonome Robotertaxis, Lufttaxis sowie auf weitgehend unterirdischen Verkehr für motorisierten Güter- und Personenverkehr setzt. Dadurch wird zwar Fußgängern und Radfahrern im öffentlichen Raum mehr Platz eingeräumt, es stellt sich aber die Frage, wie das alles finanziert werden soll und ob es technisch überhaupt machbar ist. Mit den Konzepten für einen nachhaltigen

<sup>2</sup>[http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/positionen/luftreinhalteplan\\_lhs.pdf](http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/positionen/luftreinhalteplan_lhs.pdf)

Stadtverkehr mit wenig Energie- und Ressourcenverbrauch, wie sie in zahlreichen Städten auf der ganzen Welt propagiert und z. T. auch schon umgesetzt werden, hatte diese Veranstaltung jedenfalls wenig gemeinsam.

Das Kontrastprogramm dazu bot im November die „Verkehrswendekonferenz Süd“ der Heinrich-Böll-Stiftung, bei der unser Regionalverband an einem Info-Stand unsere Arbeit vorstellen konnte. Hier wurden Konzepte für eine kommunale Verkehrswende unter Berücksichtigung der Pariser Klimaziele vorgestellt und an Beispielen aus Berlin und Zürich gezeigt, dass eine nachhaltige Veränderung der Verkehrsmittelwahl nur durch eine Neuverteilung und Umgestaltung des Verkehrsraums gelingen kann. Neben Rad- und Carsharing-Initiativen wurde auch das Projekt RegioStadtbahn Tübingen als Beispiel für eine Umsteige-Verbindung des Umlands mit den Innenstädten vorgestellt.



v.l. Andreas Kegreiß (sitzend), Dr. Wolfgang Staiger, Sabine Lacher und Julian Krischan bei der Verkehrswendekonferenz

Auch im vergangenen Jahr betrieben wir wieder erfolgreich Pressearbeit zur ÖPNV-Anbindung der Universität Hohenheim, zur Busverkehr-Offensive der Landkreise und zur Verkehrswendekonferenz. Julian Krischan vom Landesverband Berlin-Brandenburg unterstützte uns dabei tatkräftig. Fürs neue Jahr bereiten wir ein Konzept vor, wie das Stadtbahnnetz sinnvoll erweitert und ausgebaut werden kann.

Dieses wollen wir dann im Rahmen des Stuttgarter Bürgerhaushaltes vorstellen und dafür um Zustimmung werben.

### **Situation beim Projekt „Stuttgart 21“**

Während der Bau der Tunnelröhren voranschreitet und mittlerweile fast drei Viertel der Tunnellänge ausgebrochen ist, stellt sich immer mehr heraus, dass die Gäubahn-Anbindung über den Flughafen die Achillesferse des Projekts ist. Die DB musste nun ankündigen, dass die S-Bahn-Anbindung des Flughafens für ein Jahr unterbrochen werden muss. Nachdem wir schon vor zwei Jahren in der Presse auf das Problem aufmerksam gemacht hatten, ist mittlerweile auch bei manchen Politikern wie z. B. dem Böblinger Landrat Roland Bernhard angekommen, dass wegen der unterschiedlichen Fertigstellungstermine des Tiefbahnhofs und des Filderabschnitts eine mehrjährige Unterbrechung der Gäubahn mit einem Umsteigezwang in S-Vaihingen notwendig wird. Das könnte der Todesstoß für

den ohnehin gefährdeten Fernverkehr auf der Gäubahn bedeuten, denn Reisende aus Zürich werden wohl kaum ihre Koffer in Stuttgart-Vaihingen durch die Unterführung schleppen um dann in eine überfüllte S-Bahn nach Stuttgart Hbf zu ihren Anschlusszügen zu fahren. Auch das Notfallkonzept der S-Bahn bei Sperrungen der Stammstrecke wäre in dieser Zeit nicht durchführbar. Wir setzen uns weiterhin dafür ein, die Gäubahn über die Panoramastrecke an den Tiefbahnhof anzubinden und dabei die Gleise zwischen Wolframstraße und Hauptbahnhof unterirdisch an der Verteilerebene des Tiefbahnhofs enden zu lassen. Das ist gleichzeitig auch die neue Durchgangsebene zur Schillerstraße, wodurch ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen ermöglicht würde. Ein solcher senkrecht zu den tieferliegenden Durchgangsgleisen angeordneter Ergänzungsbahnhof stellt die einzig realistische Möglichkeit dar, die Kapazität des neuen Bahnhofs zu erhöhen und eine Verdoppelung des Bahnverkehrs bis 2030 zu bewältigen. Dieses Ziel wurde im Oktober von Verkehrsminister Scheuer bei der Vorstellung eines Gutachtens zum Deutschland-Takt gesetzt. Hintergrund ist dabei die Erkenntnis, dass ohne eine massive Verkehrsverlagerung auf die Schiene die Klimaschutzziele der Bundesregierung im Bereich Verkehr komplett verfehlt werden. Bis 2030 sollen in diesem Bereich gegenüber dem Basisjahr 1990 40 % weniger CO<sub>2</sub> ausgestoßen werden. Bis 2017 nahm der Ausstoß von Treibhausgasen beim Straßenverkehr jedoch noch um 6 % zu

und im internationalen Luftverkehr (der jedoch für die nationalen Ziele keine Rolle spielt) gab es sogar eine Zunahme um 119%! Auf Dauer wird sich auch der Verkehrssektor den Verpflichtungen nicht entziehen können, die die Bundesregierung mit der Unterzeichnung des Pariser Klimaabkommens eingegangen ist, und dies kann nur mit einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsanteils der Bahn erreicht werden. Weitere Verzögerungen mussten die DB und die SSB beim Umbau der Haltestelle Staatsgalerie und der Verlegung der unterirdischen Stadtbahntunnel einräumen. Mittlerweile ist man bei einer Zeitdauer von insgesamt fast sieben Jahren angelangt, in der das Stadtbahnnetz durch Umleitungen und Sperrungen in seiner Funktion und Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigt ist. Im Planfeststellungsbeschluss von 2005 war noch von zwei Wochen die Rede.

Andreas Kegreiß hat in der SWR-Fernsehsendung Marktcheck vom 18.12.2018 Tariftipps für den Fernverkehr gegeben.

Zudem gab es in der Südpresse, dem Gäuboten sowie der Bild-Zeitung Statements von ihm zum Rollout des FLIRT für Baden-Württemberg, der VVS-Tarifreform und zur Einführung des Stuttgarter Schnellbusses X1. Lokal war er in Herrenberg aktiv am integrierten Verkehrsentwicklungsplan beteiligt. PRO BAHN war auf der regionalen Fahrplankonferenz in Stuttgart wieder durch Herrn Ulrich Arndt vertreten. Unser Fahrplan- und Tarifexperte Dr. Wolfgang Lechleitner konnte wieder

einige Anfragen beantworten.

Interessierte Mitglieder treffen sich monatlich, meist am ersten Donnerstag des Monats, in einer zentral gelegenen Gaststätte in Stuttgart zum Informationsaustausch. Beginn unserer Zusammenkunft ist um 19 Uhr in der Regel im Lokal „Rudolfs“ (<https://rudolfs.de/>) am Rotebühlplatz. Eine Anmeldung ist grundsätzlich nicht erforderlich.

Falls Sie Interesse haben, in unseren E-Mail-Verteiler aufgenommen zu werden, so bitte ich um eine kurze Mail an Herrn Dr. Wolfgang Staiger, E-Mail: [lacher-staiger@t-online.de](mailto:lacher-staiger@t-online.de)

*Christian Petersohn*

## **Regionalverband Rhein-Neckar**

Im Aufwind ist die Straßenbahn in Mannheim, seitdem bekannt wurde, dass die größte Stadt der Metropolregion Rhein-Neckar Modellstadt für die Reduzierung der Stickoxidwerte ist. Neue Strecken in die Konversionsgebiete „Taylor“ und „Franklin“ werden geplant. PRO BAHN Rhein-Neckar begleitet die Planungen über das „Umweltforum Mannheim e.V.“, einem Zusammenschluss von 15 Umwelt- und Verkehrsverbänden in Mannheim, einer von ihnen unser Fahrgastverband.

In Heidelberg wurde im Dezember eine rund ein Kilometer lange neue Straßenbahnstrecke durch die sogenannte „Bahnstadt“ eröffnet. Dieser neue Stadtteil für rund 10 000 Menschen entsteht derzeit auf dem Ge-

lände des ehemaligen Heidelberger Güterbahnhofes, der bis Anfang der 90er Jahre in Betrieb war. Mit der neuen Strecke werden gleichzeitig zwei bestehende Streckenäste miteinander verbunden, sodass die „Bahnstadt“ nun von zwei Straßenbahnlinien erschlossen wird. Gleichzeitig wurde eine neue Haltestelle südlich des Heidelberger Hauptbahnhofes errichtet. PRO BAHN Rhein-Neckar kritisiert, dass die neue Haltestelle rund 200 Meter vom Bahnhofsgebäude entfernt liegt und für Fußgänger nur schwer erreichbar ist.



*Die neue Straßenbahnstrecke in Heidelberg auf der Südseite des Hauptbahnhofes (Foto: Wolfgang Brauer)*

Im Herbst wurde von der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV), die für den Tram- und Bus-Verkehr in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg zuständig ist, der Prototyp eines neuen Straßenbahnwagens vorgestellt. Bereits im Vorfeld hatte die RNV einen intensiven Dialog mit Vertretern von Fahrgast-, Frauen- Alten- und Behinderten-Verbänden gepflegt (darunter auch PRO BAHN Rhein-Neckar), um von ihnen Anregungen für

die Innengestaltung der neuen Fahrzeuge zu bekommen. Bei der Vorstellung eines Modells der „Rhein-Neckar-Tram 2022“ überzeugte diese.



Modell der neuen Rhein-Neckar-Tram 2020  
(Foto: Axel Juedtz)

Erneut für viel Diskussionsstoff sorgte die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar in Mannheim im Jahr 2018. Bereits seit mehr als zwei Jahren gibt es ein Beteiligungsforum dazu, an dem Bürgerinitiativen gegen den Ausbau, Lokalpolitiker und auch PRO BAHN über das Umweltforum Mannheim e.V. beteiligt sind. In ihm wird über die mögliche Streckenführung diskutiert, die nördlich von Mannheim noch unklar ist. Noch in diesem Jahr soll das Gremium ein Ergebnis vorlegen. Parallel dazu werden im Auftrag der Deutschen Bahn und der Stadt Mannheim zwei Knotenstudien erarbeitet, die über die möglichen Streckenführungen und Ausbaumaßnahmen Auskunft geben sollen. Diese beiden Untersuchungen stehen kurz vor der Veröffentlichung.

Befürchtet wird von Teilen der Lokalpolitik und der Stadtgesellschaft, dass in Zukunft Teile des Güterverkehrs auf

die Neubaustrecke verlagert werden sollen und dann über 100 Güterzüge täglich zusätzlich durch Mannheim fahren werden. Gefordert wird von Kritikern des Streckenneubaus ein Tunnel für den Güterverkehr.

Wolfgang Brauer

## Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Wie in jedem Jahr hat sich der Regionalverband Mittlerer Oberrhein wieder an jedem zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum in Karlsruhe getroffen. Den Abschluss bildet jeweils ein kleines Abendessen in der benachbarten Pizzeria. Die Zahl der Interessierten ist weiterhin gestiegen. Neben aktuellen Themen gibt Jörg Maurer immer einen kurzen Überblick über die lokale Presse, insbesondere von BNN und Rheinpfalz. Martin Theodor Ludwig ist immer bei den regionalen Fahrplankonferenzen für den Regionalverband dabei und stellt dort Anträge. Eine Mitwirkung an der dreimal im Jahr erscheinenden Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ zusammen mit dem VCD und der BUZO gehört ebenfalls zu den ständigen Aufgaben des Regionalverbandes.

Nun zu einer Auswahl einzelner Themen, die den Regionalverband im vergangenen Jahr beschäftigten:

### Trans-Pamina

Ende vergangenen Jahres (2017) fand ein Treffen mit dem Bundestagsabge-

ordneten der FDP Dr. Christian Jung in Weingarten statt. Hier wurde das Weißbuch von Gerhard Stolz und Holger Heidt überreicht und sich über die Verkehrssituation im Paminagebiet ausgetauscht. Es konnten viele Gemeinsamkeiten wie der Ausbau bestehender Schienenverbindungen herausgearbeitet werden. Der diesjährige grenzüberschreitende Ausflug ging nach Mannheim zum Tag der offenen Tür des RNV. Neben Informationen zum aktuellen Betrieb waren Fahrten mit historischen Fahrzeugen möglich. Ein gemeinsames Mittagessen rundete diesen schönen Herbsttag ab. Dank an Reiner Neises für die Organisation des Ausfluges. Treffen fanden 2018 in unregelmäßigen Abständen statt. Trans-Pamina hat sich im Januar 2018 der Öffentlichkeit beim Tag der offenen Tür der Paminageschäftsstelle im ehemaligen Zollhaus in Lauterbourg präsentiert. Hier gab es viele interessante und längere Gespräche.

### **Kombilösung Karlsruhe**

Der Rohbau der Ost-/Weströhre unter der Kaiserstraße und der Südabzweig sind fertiggestellt. Nun beginnt der Innenausbau. Am Mobilitätstag bestand die Möglichkeit, vom Marktplatz bis zum Europaplatz die Röhre zu begehen und sich ein Bild von den Dimensionen und den Haltestellen zu verschaffen. Oberirdisch gab es ein buntes Rahmenprogramm unter anderem mit einer historischen Ringlinie des TSNV. Der Regionalverband setzt sich weiterhin für einen kom-

binierten Betrieb aus Tunnelstrecke und oberirdischer Strecke ein. Zwei Tramlinien sollten oberirdisch geführt werden, um die Rüppurrerstraße und die Karlstraße weiterhin ohne Umstieg an den Marktplatz anbinden zu können. Hierzu fanden Anfang des Jahres zwei Treffen mit der Gemeinderatsfraktion Gemeinsam für Karlsruhe statt, in der die Vor- und Nachteile erörtert wurden insbesondere im Hinblick auf eine Ringlinie (Hbf–Karlstraße–Kaiserstraße–Rüppurrerstraße [oberirdisch]).

### **150 Jahre Enztalbahn**

Im Juni 2018 wurde das Jubiläum der Enztalbahn von Pforzheim nach Bad Wildbad gefeiert. Neben Dampfzugfahrten fanden unter anderem Fachvorträge, eine Modellbahnausstellung und ein buntes Rahmenprogramm statt. Der Landesverband hat dies zum Anlass genommen, den Landesverbandstag nach Bad Wildbad zu legen. Nach der offiziellen Sitzung mit den Vorstandswahlen und dem Mittagessen bestand die Möglichkeit, mit der Sommerbergbahn auf den Hausberg von Bad Wildbad zu fahren und an einer Führung auf dem Baumwipfelpfad teilzunehmen.

### **Bauarbeiten Straßenrheinbrücke/S51/S52**

Der Regionalverband setzt sich zusammen mit dem Verkehrsforum Südpfalz für einen verbesserten Verkehr auf den S-Bahnlinien S51/S52

ein. Optimal wäre hier ein Mischbetrieb aus Vollbahnneilzügen zum Karlsruher Hauptbahnhof und AVG-Stadtbahnen, die alle Stationen bedienen. Desweiteren ist auf optimale Anschlüsse mit kurzen Umsteigewegen zu achten. Durch die Bauarbeiten an der Straßenrheinbrücke bei Maxau werden auf Grund von Sperrungen und Verengungen vermehrte Staus erwartet. Deshalb werden einige Kurse der AVG-Stadtbahnen und der DB (Karlsruhe–Neustadt) verstärkt und zusätzliche Verbindungen insbesondere an den Wochenenden mit Vollsperrung der Straßenrheinquerung geschaffen. Hierdurch wird die Sitzplatzkapazität deutlich erhöht. Auch weitere P & R-Plätze wurden eingerichtet.

### **Pressearbeit**

Über Pressemitteilungen und einen gesonderten Pressetermin im Umweltzentrum versucht der Regionalverband auf Probleme aufmerksam zu machen. Hierzu zählt unter anderem die Vorrangschaltung für die Tram- und S-Bahnlinien im Karlsruher Stadtgebiet, die weiter ausgebaut werden sollte. Besonderen Dank an dieser Stelle an Gerhard Stolz, der eine Vielzahl von Pressemitteilungen verfasst hat.

### **Gespräch mit Ascan Egerer und Dr. Alexander Pischon**

Im April war der Regionalverband zu einem Gedankenaustausch in die Geschäftsräume in der Tullastraße ein-

geladen. Neben aktuellen Projekten wie der Trambahnstrecke nach Knielingen Nord wurden Themen wie der E-Tarif und der aktuelle Personalmangel thematisiert. Informiert wurde der Regionalverband auch über die Ausbildungsoffensive und den neuen Standort Germersheim.

### **Haltestelle Untermühlstraße (neue dm-Zentrale)**

An dieser Tramhaltestelle wären auf Grund des großen Höhenunterschiedes und den dadurch langen Rampen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste der Einbau von Aufzügen sinnvoll. Auch der Bahnverkehr sollte durch eine zusätzliche Querung des Individualverkehrs nicht behindert werden. Dank an Ullrich Müller, der sich dieses Thema gerne annimmt.

### **Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald**

Der Regionalverband setzt sich hier für einen verbesserten Busverkehr (stündlich und in Tagesrandlagen) mit einem verbundsübergreifenden Tarif ein. Hier besonderen Dank an Gerhard Stolz, der das Konzept erstellt hat und es in die Öffentlichkeit trägt.

### **Turmbergbahn**

Die Turmbergbahn wird ab 2020 saniert, barrierefrei ausgebaut und zur Tramhaltestelle Durlach Turmberg verlängert. Diese Verlängerung begrüßt der Regionalverband sehr. Wün-

schenswert wäre noch eine Mittelstation oberhalb der jetzigen Talstation zur Anbindung des Wohngebietes. Auch in diesem Punkt setzt sich Ullrich Müller für die Interessen des Regionalverbandes ein.

Abschließend vielen Dank an Willy Pastorini, der den Regionalverband mit vielen Hintergrundinformationen versorgt, interessante Präsentationen erstellt und unsere Projektliste immer aktualisiert.

Auch für das kommende Jahr bleibt genug zu tun. Der Regionalverband wünscht ein gutes Jahr 2019.

*Holger Heidt*

## **Regionalverband Bodensee-Oberschwaben**

Die Elektrifizierung der Südbahn schreitet sichtbar voran. Die erste, dreimonatige Vollsperrung erfolgte von Oktober bis Dezember 2018 zwischen Ulm und Laupheim. Hier hängt mittlerweile der Fahrdraht. Der SEV ging relativ reibungslos über die Bühne, nicht zuletzt deshalb, weil für die Übergänge vom und zum SEV in Laupheim bzw. Ulm/Neu-Ulm genügend große Pufferzeiten eingeplant waren. Die nächste, viermonatige Sperrung folgt ab März zwischen Biberach und Aulendorf.

Die Diskussion über die Durchbindung des RB-Verkehrs auf der Südbahn nimmt Fahrt auf. Wie bereits im letzten Jahresbericht dargestellt, soll der RB-Verkehr zwischen Ulm und Friedrichshafen nach einem Beschluss

des Interessenverbands Südbahn entgegen des Zielkonzepts 2025 in Aulendorf gebrochen werden. Basis für diese Entscheidung ist ein Gutachten des Nahverkehrsberaters Grosse, das u. a. zwischen Biberach und Aulendorf kein ausreichendes Fahrgastpotenzial sieht.

Das Grosse-Gutachten geht bei der Beurteilung des Fahrgastpotenzials allerdings nicht auf die besondere Situation des Haltepunkts Biberach-Süd mit den Großbetrieben Liebherr und Handtmann mit zusammen 4 700 Beschäftigten sowie dem Berufsschulzentrum ein, die ein durchaus untersuchungswertes Fahrgastpotenzial darstellen. Der Haltepunkt Biberach-Süd wird in dem Gutachten überhaupt nicht erwähnt. Nicht zuletzt auf Intervention von PRO BAHN hat der Kreistag Biberach deshalb gefordert, im Rahmen der anstehenden standardisierten Bewertung der Regio-S-Bahn Donau-Iller die Durchbindung des Regionalverkehrs über Aulendorf hinaus erneut zu prüfen. Im Kreistag Ravensburg ist das Thema ebenfalls auf der Tagesordnung. Das Ergebnis bleibt abzuwarten. Parallel hierzu ist PRO BAHN beim Verkehrsministerium vorstellig geworden und hat um Offenlegung der Zahlenbasis des Gutachtens gebeten. Die Antwort steht noch aus.

Die Qualitätsprobleme auf Südbahn sind nach wie vor nicht im Griff. Nach vorübergehender Besserung fallen im morgendlichen Schüler- und Berufsverkehr wieder vermehrt RB-Leistungen zu knapp aus (ein RS 1 statt der bestellten zwei oder drei), was den Protest in der Lokalpresse wie-

der neu entfacht hat. Die RAB begründet dies mit dem seit langem bekannten Triebfahrzeugmangel und den Kapazitätsproblemen im Ulmer Ausbesserungswerk FIBA. Gleichzeitig stellt sie aber fest, dass aufgrund der hohen Nachfrage eigentlich 4 Fahrzeuge notwendig wären, diese vom Land jedoch nicht bestellt würden. Wie sie diese zusätzliche Leistung dann bewältigen würde, bleibt allerdings offen.

Ab Juni 2019 übernimmt die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) auf der Donautalbahn zwischen Ulm und Munderkingen den RB-Verkehr, ebenso auf der Brenzbahn zwischen Ulm und Aalen.

Nach drei Jahren Bauzeit wurde im Dezember in Ulm die neue, knapp 10 km lange Straßenbahnlinie 2 vom Kuhberg über den Hauptbahnhof zur Wissenschaftsstadt eröffnet. Die neue Linie wird nach Aussage von Verkehrsminister Hermann zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Quellen betrieben.

Da im Bahnverkehr im Allgäu viele Mängel auftreten, bewar sich Günther Heger beim Fahrgastbeirat des Verkehrsverbunds Bodo und arbeitet seit Sommer 2018 dort mit.

Die Elektrifizierung der Allgäubahn kam in verlängerter Sperrzeit von Geltendorf bis Aichstetten voran. Es gibt noch eine Elektrifizierungslücke von Memmingen bis Tannheim.

*Manfred Blumenschein, Günther Heger*

## **Regionalverband Nordschwarzwald**

### **Residenzbahn (KBS 770)**

Monatelange Sperrphasen, zumindest auf Teilen der Schienenstrecke Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart verärgerten die Fahrgäste. Der in den Sperrphasen eingerichtete Schienenersatzverkehr (SEV) bedingte nicht nur überfüllte Busse und verlängerte Fahrzeiten, sondern litt zusätzlich unter ungenügend informierten Buspersonalen, ungeeigneten oder nicht gekennzeichneten Fahrzeugen und falschen Ersatzfahrplänen. Ab Anfang Dezember sollte der fahrplanmäßige Betrieb laufen, ist jedoch wie auch anderweitig durch häufige Verspätungen und auch Zugausfälle gekennzeichnet. Nun sind wir sehr gespannt, wie sich das ab Sommer neu eingeführte Nahverkehrs-Zugkonzept bewährt. Vorläufige Fahrpläne verheißen zumindest ein tolles Angebot. Auf der Fernverkehrslinie Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart–Nürnberg stehen seit Anfang des Jahres die ersten Doppelstock-IC-Garnituren im Einsatz.

### **Hermann Hesse Bahn**

Nach wie vor versuchen bestimmte Kräfte aus dem Böblinger und Stuttgarter Raum das Projekt zu behindern bzw. sogar absolut zu verunmöglichen. Als Hauptargument dient der Hinweis auf eine Behinderung des S-Bahn-Verkehrs auf dem eingleisigen Abschnitt Weil der Stadt–Malmsheim.

Mehrere Untersuchungen belegen jedoch, dass dieses nicht zutrifft. Inzwischen gibt es aus dem Stuttgarter Raum Überlegungen zu einer Taktverdichtung des S-Bahnverkehrs; schon auffällig, dass dieser das Fahrplangefüge nicht stören soll. Das länger schwebende Problem „Fledermäuse“ erscheint inzwischen auch aus Sicht des NABU lösbar.

### **Bus & Bahn-Team**

Das unter verstärkter Mitwirkung von PRO BAHN arbeitende Bus & Bahn-Team litt 2018 unter den Auswirkungen der langandauernden Sperrung von Schienenstrecken. Trotzdem gab es insgesamt 34 Aktivitäten mit ca. 500 Teilnehmern. So gerieten die sonst so nachgefragten Automaten-schulungen in den Sog der katastrophalen Verhältnisse auf der Residenzbahn. Die Teilnehmer nutzten die Gelegenheit ihren Frust über die Bahn los zu werden. Auch mussten mehrere im Rahmen des Veranstaltungsprogramms „enzkreis erleben“ geplante Tagesausflüge ausfallen. Erfreulicherweise gelang die Anwerbung von zwei neuen Teammitgliedern.

### **Lokale Agenda, Niefern-Öschelbronn**

Nach achtzehnjährigen Bestehen löste sich das zuletzt nur noch fünfköpfige und teils überalterte Team Anfang des Jahres 2018 auf. Die letzte größere, vom Autor dieser Zeilen durchgeführte Aktion war eine Untersuchung al-

ler Bushaltestellen der Gemeinde hinsichtlich der Möglichkeit zum Umbau auf Kasseler Bord. Erfreulicherweise wurden inzwischen mehrere Haltestellen gemäß unserer Vorschläge umgerüstet.

### **Fahrgastbeirat (FGB) Stadtverkehr Pforzheim**

Inzwischen arbeitet das „Digitale Fahrgastinformationssystem“ im Rahmen der gegebenen physikalischen Grenzen nahezu störungsfrei. Einige vom Team eingebrachte Korrekturen und Verbesserungsvorschläge wurden im Dezember 2018 umgesetzt. Nach wie vor ist die Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen RVS und auch innerhalb des Teams nicht konfliktfrei und für PRO BAHN, vertreten durch Dieter Zaudtke sehr unbefriedigend.

### **Landestarif**

Der am 09.12.2018 neu eingeführte Landestarif Baden-Württemberg wird einhellig begrüßt, bietet er doch Bahnreisen im Land zu geradezu sensationell günstigen Preisen. Durchaus nachvollziehbar ergeben sich in bisher bestehenden Verbundübergangslösungen auch gelegentliche Preiserhöhungen, die jedoch mit einer Bahn-card zu kompensieren sind. Da der Verbundtarif immer auf eine maximale Wabenanzahl begrenzt ist, ergaben sich in der Vergangenheit bei längeren Fahrten oft besonders günstige Preise.

Nach bisherigen Erkenntnissen scheint das neue Tarifsystem in

Baden-Württemberg zu funktionieren. Eine negative Ausnahme besteht hier im Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) und dessen Umfeld. Seit etwa einem Monat werden, wenn überhaupt, sowohl via [www.reiseauskunft.bahn.de](http://www.reiseauskunft.bahn.de) als auch an den Fahrkartenautomaten Fahrausweise zu Zielen in die bisherigen Überlappungsgebiete der Nachbarverbände (so auch den gesamten KVV!) falsch ausgegeben. Selbst VPE-interne Fahrten, z. B. Weißenstein–Niefern erscheinen bei [www.reiseauskunft.bahn.de](http://www.reiseauskunft.bahn.de) mit falschem Tarif.

## Sonstiges

Die Stadt Pforzheim plant im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung die Totalsperrung einer heute stark frequentierten Nord-Süd-Achse. Dabei entfällt auch die Durchfahrt einiger Regionalbuslinien, die damit zu einer größeren Umwegfahrt mit zahlreichen Ampeln gezwungen wären. Lothar Faas und Dieter Zaudtke setzten sich in getrennten Aktionen für eine intelligente Lösung mit alleiniger Beibehaltung des ÖV ein, bis jetzt leider erfolglos.

Einige Pressearbeit wurde geleistet.

Die dreivierteljährliche, wenn auch nur abschnittsweise, Sperrung der Residenzbahn und die zurzeit verworrene Situation nach Einführung des Landestarifs verursachten zahlreiche Rückfragen von teils arg frustrierten ÖV-Kunden.

*Dieter Zaudtke*

## Regionalgruppe Main-Tauber

Das Jahr 2018 war für die Regionalgruppe von wesentlich stärkerer Aktivität geprägt als die Vorjahre. Sowohl im Rahmen des Fahrgastbeirats der Westfrankenbahn (WFB) als auch unter eigener Flagge gelang es, etliche Duftmarken für einen besseren Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu setzen.

Dies fand besonders deutlichen Niederschlag in einem verstärkten öffentlichen Auftritt, sei es bei Vorträgen, mittels Pressemitteilungen oder auch in den neu geschaffenen Internetseiten auf Facebook sowie einer „normalen“ Homepage. Eher im Stillen liefen parallel auch etliche Gespräche mit Politikern, Verwaltungsangehörigen und – nicht zu vergessen – die Treffen des WFB-Fahrgastbeirats.



*Matthias Beß, der am 6. Mai 2018 in Wertheim am Rande der Jubiläumsfeier „150 Jahre Tauberbahn“ mit Verkehrsminister Winfried Hermann (2. von rechts) sowie dem Wertheimer Bürgermeister Wolfgang Stein (3. von rechts) und dem Landrat des Main-Tauber-Kreises Reinhard Frank (links) über aktuelle Verkehrsfragen sprach.*

Aufwendigstes Einzelprojekt war die Erstellung eines Fahrgastgutachtens zur sog. „Madonnenlandbahn“ zwischen Miltenberg, Walldürn und Seckach. Es zeigt auf, woran die Strecke krankt und macht Vorschläge, wie der Misere begegnet werden kann. Das Gutachten steht auf der Homepage der Regionalgruppe zum Download zur Verfügung. Gleiches gilt auch für weitere schriftliche Verlautbarungen.

Ein weiteres Highlight war ein Vortrag bei einem hochkarätig besetzten und ebenso gut besuchten Symposium zum Thema „Eisenbahn im ländlichen Raum“, das am 9. März 2018 in Lauda stattfand (Veranstalter: Heinrich-Böll-Stiftung). Matthias Beß, Sprecher der Regionalgruppe, referierte aus Fahrgastsicht über Probleme des ÖV im Allgemeinen und im Raum Main-Tauber im Besonderen und machte auch deutlich, dass Verwaltungsgrenzen und das Desinteresse der handelnden Personen viel größere Probleme sind, als der vermeintliche Mangel an finanziellen Mitteln oder was auch sonst immer als Hinderungsgrund gegen einen besseren ÖV vorgebracht werden mag.

Erfolge brauchen und haben ja immer viele Väter, so dürfen wir uns mit allen diesen Vätern u. a. über (bzw.

auf) die folgenden Verbesserungen freuen, die im Jahr 2018 umgesetzt bzw. verbindlich beschlossen wurden:

- neues RB-Zugpaar Aschaffenburg–Miltenberg an Mo–Fr in Stunde 21 seit Februar 2018,
- RB-Studentakt Würzburg–Lauda an Mo–Fr tagsüber seit Dezember 2018, gleichzeitig Umstellung auf elektrische Triebzüge
- völlig neuer, zusätzlicher RB-Studentakt Lauda–Osterburken an Mo–Fr tagsüber ab Dezember 2019
- ganztägiger, täglicher RB-Studentakt Aschaffenburg–Miltenberg ab Dezember 2019

Die dicksten zu bohrenden Bretter 2019 werden voraussichtlich sein, die geplanten Fahrplan-Verschlechterungen auf der Tauberbahn am Wochenende ab Dezember 2019 abzuwenden und dem seit über 20 Jahren von offizieller Seite angestrebten Ziel eines landesweiten täglichen Studentakts näherzukommen.

*Matthias Beß*

# Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

## **Regionalverband Region Stuttgart**

Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart

Tel.: (0711) 847177 oder (0157) 75793602

E-Mail: region-stuttgart@pro-bahn-bw.de

## **Regionalverband Bodensee-Oberschwaben**

Stefan Buhl, Reichenaustr. 49, 78315 Radolfzell

Tel.: (07732) 8919466 oder (0170) 3077110

E-Mail: bodensee-oberschwaben@pro-bahn-bw.de

## **Regionalgruppe Main-Tauber**

Matthias Beß, Knackenberg 8, 97877 Wertheim

Tel.: (01575) 4189939

E-Mail: bess@pro-bahn-bw.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.: (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**

Fritz Herrenbrück, Keltenring 58, 79199 Kirchzarten.

Tel.: (07661) 9084126 E-Mail: suedlicher-oberrhein@pro-bahn-bw.de

**Impressum**

*Herausgeber:*

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg

Reichenastr. 49

78315 Radolfzell

Tel. (07732) 8919466 oder (0170) 3077110

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

Internet: www.pro-bahn-bw.de

*Redaktion und Gestaltung:*

Stefan Buhl

*Titelbild:*

Stefan Buhl

Stand: 10.02.2019