



PRO BAHN im Jahr 2002

Themen, Aktionen, Projekte



Inhalt

Bericht des Landesverbandes	3
Regionalverband Nordschwarzwald.....	6
Regionalverband Südlicher Oberrhein	8
Regionalverband Stuttgart Region.....	8
Regionalverband Rhein-Neckar	9
Regionalverband Mittlerer Oberrhein	11
Regionalverband Neckar-Alb	11
Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	12
e-Mail-forum.....	13
PRO BAHN-Ausflug (Einladung).....	13
Vorschläge für einen Schienennetz	15
Bahnhofs-Check.....	23

Ihr Kontakt zu PRO BAHN in Baden-Württemberg:

PRO BAHN-Landesgeschäftsstelle
Linkstr. 36, 73230 Kirchheim
Tel. (07021) 978928, Fax (07021) 978929
e-Mail: PROBAHN.Baden-Württemberg@t-online.de
Internet: <http://www.pro-bahn-bw.de>
Bankverbindung: Kto. 2035261 bei der Volksbank Pforzheim (BLZ 666 900 00)

Die Ansprechpartner der Regionalverbände sind jeweils bei den dortigen Berichten genannt.

Impressum

Herausgeber: PRO BAHN-Landesverband Baden-Württemberg
Redaktion und Gestaltung: Josef Schneider
Stand: 30.01.2003

Titelbild:

Die Collage zeigt eine der Schwachstellen im baden-württembergischen Schienenpersonennahverkehr: Das Land ist in unzählige kleine Verkehrsverbände zersplittert, von kundenfreundlicher Vereinheitlichung der Tarife keine Spur. Hier gibt es für uns Fahrgäste noch viel zu tun.

Bericht des Landesverbandes PRO BAHN 2002

Auf dem Landesverbandstag am 4. Mai 2002 in Stuttgart ist es nach längerer Vorarbeit endlich gelungen, wieder einen vollständigen Landesvorstand zu bilden. Josef Schneider, Dr. Wolfgang Staiger und Lothar Faas bilden den geschäftsführenden Vorstand. Mit Sabine Lacher, Christine Schille und Frank von Meissner als Beisitzer konnten drei weitere aktive Mitarbeiter bei PRO BAHN auf Landesebene gefunden werden.

Bereits auf dem Landesverbandstag war das Thema Tarifreform der ein deutlicher Schwerpunkt. Mit einem Referat von Rüdiger Scherer, Vertriebsleiter DB AG, Unternehmensbereich Personenverkehr, Stuttgart, konnte den anwesenden Mitgliedern und Freunden eine fundierte Information aus erster Hand gegeben werden. Da zu diesem Zeitpunkt jedoch die konkreten Preise noch nicht veröffentlicht wurden, mussten die tatsächlichen Auswirkungen auf einzelne Verbindungen noch im Dunkeln bleiben.

Mit großen Medienaufwand veröffentlichte die DB AG am 9.10.2002 ihr neues Tarifsysteem. Begleitet durch eine offensive Medien- und Anzeigenkampagne wurde gleichzeitig auf den im Zusammenhang mit der Eröffnung der Neubaustrecke Frankfurt - Köln völlig neuen Fernverkehrsfahrplan hingewiesen. Die Umstellung von ehemaligen IR-Linien auf IC-Züge (z.B. Karlsruhe - Nürnberg, Karlsruhe -Hamburg) oder ehemaligen IC-Linien auf ICE-Züge (z.B. Stuttgart-Ruhrgebiet) wirkt sich zum Teil deutlich auf die Fahrpreise aus.

Gegen Ende des Jahres kam es zu einer heftigen Auseinandersetzung zwischen dem Bundesverband von PRO BAHN auf der einen Seite und der Deutschen Bahn AG auf der anderen Seite. Auslöser war die Kritik von PRO BAHN an der Gestaltung und Umsetzung des neuen Preissystems. Ein Interview des Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann in der Bild am Sonntag wurde in einer Schlagzeile teilweise verkürzt wiedergegeben, jeder zweite Fahrgast würde zu viel bezahlen. Die Deutsche Bahn kündigte daraufhin juristische Schritte bis hin zu Schadensersatzforderungen an, in einer einstweiligen Verfügung lies sie Karl-Peter Naumann verbieten, die oben genannte Aussage zu wiederholen.

Man kann die in der Bild am Sonntag zitierte Aussage durchaus als überspitzt ansehen, sicher ist sie auch verkürzt widergegeben worden. Aber auch die Medienkampagne der DB stellt in manchen Fällen die Vorteile des neuen Tarifsystems sehr pointiert dar und mag manchen potentiellen Fahrgast Preise möglich erscheinen lassen, die sich in den Realität am Fahrkartenschalter als praktisch nicht umsetzbar herausstellen. Ein Blick in die elektronischen Auskunftsmedien der DB AG zeigt, dass das angekündigte einfache Preissystem in vielen Fällen immer noch eine Vielzahl unterschiedlicher Basispreise beinhaltet. Die Relation Tübingen Hbf - München Hbf hat schon Eingang in manche verkehrspolitische Diskussion des Deutschen Bundestages gefunden. Lässt man sich die werktäglichen Verbindungen auf der aktuellen Hafas-CD anzeigen, findet man zwischen 5 und 10 Uhr eines werktäglichen vormittags noch immer mindestens 7 unterschiedliche Grundpreise, dabei ist die schnellste Verbindung nicht automatisch auch die teuerste.

Zahlreiche langlaufende Verbindungen in Baden-Württemberg sind praktisch ohne Fernverkehrsangebot, so daß dort die angebotenen Plan und Spar-Angebote nicht zur Wirkung kommen können. Bei diesen Verbindungen wirkt sich dann die

Halbierung des BahnCard-Rabattes massiv verteuern aus. Der Landesverband hat hierzu eine umfangreiche Dokumentation vorgelegt, die alte und neue Preise miteinander vergleicht. Neben einigen Relationen, die vom neuen Preissystem profitieren, gibt es sehr viele Verbindungen, in denen mit und ohne BahnCard zum Teil deutliche Preissteigerungen zu verzeichnen sind. Die Dokumentation kann beim Landesverband angefordert werden, sie ist auch auf der Homepage des Landesverbandes abrufbar.

Einige wesentliche Fortschritte sind auch dieses Jahr im Fahrplanangebot des Landes zu konstatieren. Die Einstellung des InterRegio auf der Verbindung Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen hatte im Jahr 2001 zu heftigen Diskussionen und einer auf ein Jahr befristeten Ersatzlösung geführt. Zum jetzt laufenden Fahrplan 2003 hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg nun ein zweistündliches IRE-Angebot in der Verbindung Stuttgart-Friedrichshafen bestellt. Zusätzlich wird ein Expresszugpaar morgens nach und abends von Stuttgart angeboten, welches diese Verbindung in einer Fahrzeit von knapp über 2 Stunden äußerst attraktiv macht. Diese Angebote des Nahverkehrs sind aus der Region Stuttgart auch äußerst preisgünstig mit den Angeboten des Baden-Württemberg und Wochenendtickets nutzbar. Gleichzeitig wurde der im Laufe des Jahres gestartete Versuch, in den IRE-Zügen eine privatwirtschaftlich organisierte Minibarverpflegung einzurichten, dauerhaft bis nach Stuttgart verlängert. Von Seiten des Landesverbandes wurde versucht, diese positive Entwicklung durch entsprechende Pressemitteilungen zu begleiten.

Auf der Verbindung Karlsruhe-Pforzheim-Stuttgart drohte durch zeitlichen Tausch der über Pforzheim und Bruchsal verkehrenden ehemaligen IR-Linien (jetzt zu IC-Zügen gewandelt) ein empfindliche Lücke für Pforzheim und Mühlacker zu entstehen. IC und RE verkehren ab beiden Bahnhöfen dadurch sehr zeitnah, dazwischen wären fast zweistündige Fahrplanlücken entstanden. Hier hat die Nahverkehrsgesellschaft eine neue zweistündlich verkehrende IRE-Linie Karlsruhe-Pforzheim-Stuttgart in der ehemaligen zeitlichen Lage der entsprechenden IR-Züge bestellt. Diese IRE verkehren als Züge des Nahverkehrs zwischen Vaihingen und Stuttgart erstmals über die Neubaustrecke und bilden damit ein zeitlich und preislich attraktives Angebot.

Zahlreiche weitere Angebotsverbesserungen wurden durch die örtliche zuständigen PRO BAHN-Regionalverbände begleitet und unterstützt. Besondere Erwähnung verdienen hier die beiden Karlsruher Stadtbahnerweiterungen auf der Enztal- und Murgtalbahn. Vor 10 Jahren konnte sich kaum ein PRO BAHN-Aktiver vorstellen, welche Ausdehnung dieses erfolgreiche Verkehrsangebot in kürzester Zeit erreichen würde.

Das Projekt Stuttgart21 mit der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm wurde im Jahre 2002 mit den ersten Planfeststellungsverfahren weiter vorangetrieben. Auch wenn PRO BAHN die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofes weiterhin als falsche Weichenstellung ansieht, wurde das laufende Planungsverfahren kritisch aber konstruktiv begleitet. Alle vorgelegten Planungen wurden daraufhin geprüft, inwieweit sie die Belange der Fahrgäste optimal berücksichtigen. Hierzu wurden zwei umfangreiche Stellungnahmen zu den Abschnitten neuer Hauptbahnhof und Filderauffahrt abgegeben. Besonderer Dank gilt hierbei unserem Mitglied Herrn Peter J. Müller, der sich in fachlich hervorragender Art und Weise für die Belange der Fahrgäste einsetzt. Die ausführlichen Stellungnahmen können Sie auf der Homepage des Landesverbandes einsehen.

Eine ständige Arbeit aller Gliederungen von PRO BAHN ist die kontinuierliche Mitarbeit an der Verbesserung der Fahrplanangebote. Wichtiges Instrument hierzu sind die zweimal jährlich durch die IHK veranstalteten regionalen Fahrplankonferenzen. Durch die verschiedenen Aktiven von PRO BAHN werden hier neben grundsätzlichen Verbesserungen auch Detailoptimierungen vorgeschlagen. Über das Land verteilt finden in mehr als 10 Regionen solche Konferenzen statt, soweit personell möglich beteiligt sich PRO BAHN an allen Terminen.

Darüber hinaus findet zweimal jährlich eine Landesfahrplankonferenz statt, die sich schwerpunktmässig mit Fragen des Fernverkehrs auseinandersetzt. Hier ist unser Mitglied Joachim Barth ständiger Vertreter.

Vorschläge zu Fahrplanverbesserungen können über die Landesgeschäftsstelle jederzeit an die zuständigen Gremien weitergeleitet werden. Adresse siehe Seite 2. Berichte und Informationen zu den PRO BAHN-Aktivitäten im Bereich der Fahrplanverbesserung finden Sie künftig auch auf der Homepage des Landesverbandes.

Nach langer Vorbereitung konnte die Internetpräsenz des Landesverbandes zum Jahreswechsel 2002/3 freigeschaltet werden.

Unter <http://www.pro-bahn-bw.de> finden Sie aktuelle Informationen zum Landesverband, Links zu allen Verkehrsunternehmen des Landes und zahlreiche für den Fahrgast wichtige Informationen. Sabine Lacher als webmaster freut sich jederzeit über konstruktive Verbesserungsvorschläge und Mitarbeit.

Als ehrenamtlich tätiger Verband sind die Anforderungen oft größer als das Leistungsvermögen der Aktiven. Der Landesverband freut sich daher über jeden, der sich an der Arbeit von PRO BAHN im Interesse aller Mitglieder und der Fahrgäste beteiligen will. Bitte scheuen Sie sich nicht, zu einem der Aktiven oder der Landesgeschäftsstelle Kontakt aufzunehmen. Wir freuen uns auf Ihrer Mitarbeit.

Falls Sie sich nicht persönlich an der laufenden Arbeit beteiligen wollen, uns aber durch eine Spende unterstützen wollen, finden Sie das Spendenkonto des Landesverbandes auf Seite 2. Bei Spenden bis 100€ gilt der Überweisungsbeleg als Spendenquittung, bei höheren Spenden erhalten Sie durch PRO BAHN automatisch eine Spendenbescheinigung zur Vorlage beim Finanzamt.

Josef Schneider

Dr. Wolfgang Staiger

Lothar Faas

Regionalverband Nordschwarzwald

Das vergangene Jahr bescherte PRO BAHN- Nordschwarzwald reichlich Arbeit. Leider ist die Zahl der Aktiven nur sehr klein und deren Zeit begrenzt! So müssen anstehende Aufgaben zunehmend in die Lokalen AGENDEN übertragen und dort bearbeitet werden. Viele wichtige Themen fallen auch ganz unter den Tisch. Wir möchten deshalb an dieser Stelle Interessierte nochmals zur aktiven Mitarbeit aufrufen.

Unsere Arbeitsschwerpunkte 2002:

Unser Vorschlag anlässlich des 1. Nagolder Schienensymposiums 1996 zu einer Stadtbahnneubaustrecke zwischen Herrenberg und Nagold/Bahnhof (evtl. Verlängerung bis Stadtmitte) ist inzwischen in eine Machbarkeitsstudie eingeflossen, die von den Landkreisen Calw und Böblingen in Auftrag gegeben wurde. Wir gaben hierzu eine Stellungnahme mit einigen Ergänzungen ab.

Der Verein Württembergische Schwarzwaldbahn (WSB) ist mit uns freundschaftlich verbunden. Er kämpft seit 1987 mit großem persönlichen Engagement um die Reaktivierung des Bahnbetriebes zwischen Calw und Weil der Stadt. 2001 sah ein in Auftrag gegebenes Gutachten eine Verbindung von Calw nach Böblingen vor unter Nutzung einer teilweisen Neubaustrecke. Inzwischen gibt es eine weitere Machbarkeitsstudie, die einen Betrieb mit Dieseltriebwagen zwischen Calw und Weil der Stadt anstrebt. Wir favorisieren ein elektrisches Konzept. Unsere Stellungnahme empfiehlt deshalb eine umsteigefreie Durchbindung der heute in Weil der Stadt endenden S- Bahn nach Calw.

Das von uns 1996 vorgestellte Stadtbahn- Neubaukonzept Ittersbach - Straubenhardt - Pforzheim macht gute Fortschritte. Die PRO BAHN- Idee hat It. Machbarkeitsstudie von Anfang des Jahres 2002 eine reelle Chance. Inzwischen startete eine vertiefende Untersuchung, gekoppelt mit einer sog. Standardisierten Bewertung. Das Ergebnis wird noch im ersten Halbjahr 2003 erwartet. Die Arbeit des beauftragten Ingenieurbüros wird von einem Arbeitskreis begleitet. In diesem sind die tangierten Landkreise und Gemeinden, der VPE, die AVG, das Land BW und PRO BAHN- Nordschwarzwald vertreten.

Einen großen zeitlichen Aufwand erforderte die Vorbereitung eines Modell-Familien- Projektes im Rahmen der Enzkreis- AGENDA. Für die knapp 3 Monate währende Durchführung stellten sich 3 PRO BAHN- Aktive als ständige Familienberater zur Verfügung.

Zusammen mit der AGENDA Niefern-Öschelbronn gelang eine Verbesserung des örtlichen Buskonzeptes: So wurde die innerörtliche Erschließung deutlich verbessert, die Fahrpläne übersichtlicher gestaltet, die Anschlusssituation zu den Zügen in Pforzheim verbessert und die Zahl der Fahrten zum Bahnhof Niefern erhöht (wir fordern jedoch deutlich mehr!).

Bemühungen um eine bessere Ausstattung und ein freundlicheres Erscheinungsbild des Nieferner Bahnhofs, sowie den Ausbau einer kurzen Zubringerstraße für den Bus verliefen bis heute leider erfolglos.

Um der Bevölkerung die Vorteile des ÖPNV näher zu bringen, führten wir zwei öffentlich ausgeschriebene Fahrten durch.

In Zusammenarbeit mit der Lokale AGENDA Pforzheim setzten wir uns für die Reaktivierung zweier Pforzheimer Schienenhalte an der Nagoldtalbahn ein. Inzwischen ist nach Umsetzung des neuen Nagoldbahnkonzeptes (ca. 2004) zumindest einer der vorgeschlagenen Zusatzhalte bestätigt. Ebenfalls im Rahmen der AGENDA- Arbeit bemühen wir uns immer noch um eine innerstädtische Stadtbahntrasse über den Pforzheimer Leopoldplatz.

PRO BAHN- Nordschwarzwald setzt sich auch für weitere Schienenhalte östlich vom Pforzheimer Hauptbahnhof ein.

Große Freude bereitete uns die Aufnahme des Stadtbahnbetriebes auf der Enztalbahn zwischen Pforzheim und Bad Wildbad/Bahnhof. Die innerörtliche Verlängerung in Bad Wildbad soll im Sommer 2003 in Betrieb gehen.

Insider wissen sicher noch, daß PRO BAHN- Nordschwarzwald dieses Projekt bereits Ende der achtziger Jahre propagierte. Bis die offizielle Politik und die Verantwortlichen der Verwaltungen auf "diesen Zug" aufsprangen, mußten wir doch sehr intensive Überzeugungsarbeit leisten.

2002 boten wir im Rahmen eigener öffentlicher Veranstaltungen interessante Vorträge an:

- * Innerstädtische Stadtbahn- Erschließung
- * "Aus des InterRegio"
- * Das neue Preissystem der Deutschen Bahn AG

Wir waren auch auf anderen Veranstaltungen und Sitzungen, teils mit eigenen Vorträgen, vertreten:

- * Verkehrsforum der IHK
- * Ausschuß für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung Pforzheim
- * Forum für altersgerechte Mobilität
- * Regionale Fahrplankonferenzen, usw.

In den Medien meldeten wir uns einige Male zu Wort, sei es in der regionalen Presse, in kurzen Radiointerviews bzw. einer einstündigen Rundfunksendung.

In unzähligen Gesprächen mit Vertretern der Landkreise, Bürgermeistern, Fachleuten aus Verwaltung und Planungsbüros brachten wir unsere Anliegen und Ideen vor. Wir möchten uns an dieser Stelle für die offenen Ohren, vor allem aber für die Bereitschaft, einige unserer Vorstellungen auch umzusetzen, ganz herzlich bedanken.

Am 27. 2. 02 fanden die Vorstandswahlen von PRO BAHN-Nordschwarzwald statt. Es wurden gewählt: 1. Vorsitzender Dieter Zaudtke, Stellvertreter Matthias Lieb, Schatzmeister Lothar Faas. Als Beisitzer stellte sich Joachim Stoll zur Verfügung. Der Vorstand von PRO BAHN- Nordschwarzwald traf sich 2002 zu vier Sitzungen.

Dieter Zaudtke

Kontakt: Regionalverband Nordschwarzwald
Dieter Zaudtke, Reuchlinstraße 14, 75223 Niefern-Öschelbronn
Tel. (07233) 941 999

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Wie schon in den vergangenen Jahren "lebte" die Freiburger Regionalgruppe nur von den Aktivitäten einzelner Mitglieder in verschiedenen Gremien und Funktionen. Themen waren das aktuelle Geschehen in der Region, Fahrplanarbeit, die Fahrgastbeiräte im RVF-Bereich und anderes mehr.

Einmal monatlich treffen sich Mitglieder in Freiburg im Cafe Velo am Hauptbahnhof.

Leider war es aus personellen Gründen nicht möglich, die im Sommer fällige Mitgliederversammlung mit Vorstandswahl durchzuführen, so dass der Regionalverband derzeit ohne satzungskonforme Führung ist.

Joachim Barth

Kontakt: Regionalverband Südlicher Oberrhein
Joachim Barth, Luisenstr. 9a, 79098 Freiburg
Tel. (0761) 33372, e-Mail: j.barth@gmx.de

Regionalverband Region Stuttgart

Im Mittelpunkt der Aktivitäten des Regionalverbandes Region Stuttgart stand im Jahre 2002 eindeutig die Medienarbeit. So wurde der RV Region Stuttgart mehrmals zu Stellungnahmen in Bezug auf Problemfelder des öffentlichen Verkehrs aufgefordert, die hauptsächlich unser Mitglied Ulrich Arndt wahrgenommen hat.

Ein Schwerpunkt bildete hierbei die Einführung des neuen Preis- und Tarifsystems der DB. Hierzu kamen viele Anfragen von Funk (Radiointerviews) und Fernsehen (z.B. Statements in Beiträgen der Landesschau im Südwestfernsehen).

Zudem wurde durch beharrliche Pressearbeit in Bezug auf die aktuellen IRE-Verbindungen an den Bodensee erreicht, dass man dort jetzt werktäglich Getränke und kleine Snacks erhalten kann. PRO BAHN hatte sich für eine Bewirtschaftung auf der IRE-Strecke Stuttgart - Ulm - Friedrichshafen eingesetzt, um diese Linie nach Wegfall der InterRegios für (Kurz-)Urlauber attraktiver zu machen.

Zum Thema Graffiti im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel erarbeitete unser Vorstandsmitglied Wolfgang Staiger eine Stellungnahme von PRO BAHN und vertrat unseren Standpunkt auch in der Presse.

Sabine Lacher brachte einen Vorschlag zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes im Raum Stuttgart-Vaihingen. Der Trassenverlauf sollte nach Auffassung von PRO BAHN, abweichend von bisherigen Planungen der SSB bzw. des Verbands Region Stuttgart, das Kerngebiet Vaihingens um den Marktplatz erschließen um dann über die Nobelstraße und den Lauchhau nach Büsnau weiterzuführen. Eine Verbindung mit dem Stadtbahnnetz wäre dann am Vaihinger Bahnhof entweder mit der Linie U3 oder mit der geplanten Stichlinie Wallgraben - Dürtlewang denkbar. Die Vorschläge wurden mit dem Chefplaner der Stuttgarter Strassenbahn AG, Herr Christoph Schmidt diskutiert, der uns im Oktober einen Vortrag über die aktuellen Planungen für die Modernisierung und Erweiterung des Stadtbahnnetzes hielt. Im nächsten Jahr soll der Vorschlag noch detaillierter ausgearbeitet werden, um eine mögliche Realisierung zu klären.

Seit September 2002 laufen die Planfeststellungsverfahren für die Teilabschnitte von *STUTTGART 21*. Hierzu wurden Stellungnahmen u.a. von unserem sachverständigen Mitglied P.J. Müller verfasst.

Ein weiteres Tätigkeitsfeld ist die Mitwirkung beim Fahrgastbeirat des VVS, in dem aktuelle Anliegen und Wünsche der Fahrgäste von Seiten verschiedener Organisationen an die Verantwortlichen des VVS herangetragen werden. PRO BAHN ist hier durch Josef Schneider federführend bei der Aufstellung der Themen und der Tagesordnung beteiligt. Unser Regionalverband wird zudem noch durch Wolfgang Staiger vertreten.

Ulrich Arndt arbeitete Verbesserungsvorschläge aus und nahm an der regionalen Fahrplankonferenz der IHK Region Stuttgart teil.

Die Erstellung und der Versand einer neuen Ausgabe unseres *PRO BAHN-BLÄTTLE* bildete ebenfalls zu Beginn des Jahres 2002 einen Schwerpunkt unserer Arbeit.

Unser Mitglied Winfried Maigler schließlich erstellte in bewährter Weise einen monatlichen Pressespiegel zu verkehrsbezogenen Themen.

Der Regionalverband Region Stuttgart trifft sich regelmässig am ersten Donnerstag im Monat ab 20 Uhr in der Gaststätte „Stuttgarter Kellerschenke“ im Gewerkschaftshaus, Willi-Bleicher-Str. 20.

Interessierte werden gerne in den e-mail-Verteiler des RV aufgenommen.

Christian Petersohn

Kontakt:

Regionalverband Region Stuttgart
Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart
Tel. (0711) 847177, e-Mail: cpetersohn@z.zgs.de

Regionalverband Rhein-Neckar

In diesem Jahr konzentriert sich unser Jahresrückblick auf ein einziges Thema, welches auch einen erheblichen Teil unserer Arbeit beeinflusst hat: die Entwicklung auf der Main-Neckar-Bahn (KBS 650; Mannheim/Heidelberg – Frankfurt).

Das ganze Jahr über kamen fast monatlich neue Negativ-Nachrichten. Im Januar war klar, dass die beiden IR-Linien 19 und 23 durch IC-Linien abgelöst werden, wobei dann auch schnell feststand, dass die Direktverbindung von der Bergstraße in den Kölner Raum und das Ruhrgebiet verloren gehen würde. Im März erfuhren wir dann auf der Fahrplan-Konferenz, dass die zweistündliche RE-Verbindung Mannheim-Frankfurt entfallen sollte. Als nächstes ergab sich die Frage, ob die IC-Linien noch mit Verbundfahrtscheinen (plus Zuschlag im VRN, ohne Zuschlag im RMV) nutzbar sein würden. Die Antwort war nein. Genauso war offen, was die Veränderung für die Pendler bedeuten würde. Im Endeffekt hieß es: künftig ein zusätzlicher Zuschlag von ca. 10% des Zeitkartenpreises im RMV (einschließlich Übergangsgebiet). Konkret bedeutet dies, dass jetzt eine übertragbare RMV-

Jahreskarte mit monatlicher Abbuchung von Weinheim nach Frankfurt mit IC-Nutzung 2.148 Euro kostet, 54% mehr als noch im Juni 1999.

Einige weitere Verschlechterungen in Kurzform:

- Drastische Erhöhung der DB-Einzelfahrkarten im IC gegenüber dem IR auf kürzeren Entfernungen (Weinheim-Frankfurt 13,80 Euro statt bisher 9 Euro)
- Erster Zug der IC-Linie 62 nach Süden in Weinheim erst um 9.00 Uhr; damit und durch Wegfall der RE Verlängerung der Pendler-Fahrzeiten nach Stuttgart um rund 20%
- Keine umsteigefreie RB- oder RE-Verbindung Darmstadt-Mannheim mehr
- Trotz Wegfall der IR-Linien bleibt die 20%ige Preiserhöhung vom Juli 2001 für Zeitkarteninhaber aus der RMV-Zone 17 (Weinheim, Hemsbach, Laudenbach) nach Norden bestehen: wer eine Zeitkarte ohne IC-Nutzung hat (also nur RB), muß diesen Beitrag weiterhin zahlen, obwohl dieser vom RMV nur eingeführt wurde, um an DB Reise & Touristik einen höheren Betrag für die Nutzung der IR-Linien abzuführen.

In Summe ergaben sich Verschlechterungen in einem für eine solch große Personengruppe in unserer Region noch nie gekannten Ausmaß. Allein 2.000 – 3.000 Pendler dürften an der Bergstraße betroffen sein.

Die Regionalverbände Starkenburg (Großraum Darmstadt) und Rhein-Neckar wurden in vielfältiger Weise aktiv. Neben umfangreicher Pressearbeit, die neben Zeitungsartikeln und Rundfunkbeiträgen in 3 Fernsehbeiträgen bei HR, SWR und in den Tagesthemen der ARD gipfelte, entstanden umfangreiche Briefwechsel mit VRN, RMV, DB Reise & Touristik und NVBW. Landtagsabgeordnete und Kommunalpolitiker wurden eingeschaltet. Außerdem bildete sich unabhängig von PRO BAHN eine Pendlerinitiative von Betroffenen, die derzeit über 60 Personen auf einem E-Mail-Verteiler umfasst und mit der wir in engem Kontakt und Austausch stehen. Schließlich erstellte Holger Kötting vom RV Starkenburg Bildfahrpläne für mögliche Fahrplantrassen für die Wiedereinführung einer RE-Verbindung Mannheim-Frankfurt.

Nach einer Phase der Öffentlichkeitsarbeit, in welcher sich inhaltlich noch (fast) nichts geändert hat (ein einzelner RE wurde nachträglich noch bestellt), gehen wir jetzt mit konkreten Forderungen an die 3 Aufgabenträger RMV, VRN und NVBW sowie an DB Reise & Touristik. Wir sind gespannt, was die nächsten Monate bringen werden.

Bei allen Problemen und negativen Entwicklungen bleibt etwas Positives doch auch dabei: dieses eine Thema (und vielleicht auch ein bisschen noch das neue

Preissystem und die Medienpräsenz von PRO BAHN auf Bundesebene) hat uns neue Mitglieder in einem Umfang gebracht wie nie auch nur annähernd zuvor. In 2002 kamen 21 Neumitglieder zu uns bei einem Stand von 103 Mitgliedern zum Jahresende 2002.

Michael Löwe

Kontakt: Regionalverband Rhein-Neckar
Michael Löwe, Rosenbrunnenstr. 20, 69469 Weinheim
Tel. (06201) 61720, e-Mail: michael.loewe@arcormail.de

Regionalverband Neckar-Alb

Kontakt: Regionalverband Neckar-Alb
Christine Schille, Käsenbachstr. 47, 72076 Tübingen
Tel. (07071) 23361

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Das alles überschattende Ereignis des vergangenen Jahres war die von der Stadt Karlsruhe initiierte Veranstaltung "Karlsruhe City 2015", bei der es in erster Linie um die gänzliche Entfernung der oberirdisch geführten Straßenbahnen in der Kaiserstraße und deren Verlegung in den Untergrund ging.

PRO BAHN engagierte sich bei allen öffentlichen Veranstaltungen und war an zwei Arbeitskreisen "Netzplanung" und "Haltestellen" (es ging dabei um die Ausgestaltung der unterirdischen Haltestellen!) beteiligt. Darüber hinaus meldeten wir uns in zahlreichen Leserbriefen zu Wort, waren im diesbezüglichen Internetforum dabei und versuchten über verschiedene politische Parteien unsere Meinung zu Worte kommen zu lassen.

Leider ist dann die von der Stadt mit großem Aufwand beworbene und in der Fragestellung etwas einseitig konzipierte Abstimmung nicht in unserem Sinne entschieden worden. Unsere Idee war: Die Straßenbahn weiterhin oberirdisch und die Stadtbahnen (Fernstraßenbahnen) unterirdisch fahren zu lassen. Aber diese Wahloption wurde nicht angeboten, obgleich sie vorher ebenfalls diskutiert wurde. So entschieden sich knapp über 50% der Bürger für die von der Stadt gewünschte, totale unterirdische Straßenbahn- und Stadtbahnführung.

Weitere Aktivitäten:

- Beteiligung und Einbringen unserer Vorschläge bei den zwei von der Industrie- und Handelskammer Karlsruhe veranstalteten Fahrplankonferenzen im März und Oktober 02
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit "Südpfalz mobil", einem örtlichen Fahrgastverband in Landau /Pfalz im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung der Stadtbahn über Wörth hinaus Richtung Germersheim
- gegenseitiger Austausch und Besuche der Partnerveranstaltungen, z.B.: Forum Stadtbussystem in Landau.

Außerdem ist das regelmäßige Erscheinen einer gemeinsamen Zeitung von VCD, BUZO und PRO BAHN in Planung.

Kontakt: Mittlerer Oberrhein
Johannes Hertel, Lilienmattstr. 18a, 76530 Baden-Baden
Tel. (07221) 32353, e-Mail: herkoebad@t-online.de

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Die Mitgliederversammlung des Regionalverband Bodensee-Oberschwaben am 20.04.02 in Singen führte zu einer aktiveren Verbandsarbeit die sich kurze Zeit später bereits bemerkbar machte und in 2003 fortgeführt werden soll. Nach einer mehrjährigen Pause kandidierte Harald Sauter wieder für den Vorsitz und erhält in seiner Arbeit gleich durch mehrere Pro Bahner Unterstützung. So kümmert sich Peter Schüler um die Belange des Fernverkehrs vom Hegau über die Schwarzwaldbahn, Peter Jörg Müller um den Fernverkehr Bodensee-Stuttgart über die Gäubahn sowie Stefan Buhl um den Nahverkehr im Lk Konstanz.

Darüber hinaus nimmt Stefan Buhl auch den 2. Vorsitzenden wahr. Als "Streckenbetreuer" fungieren im schwäbischen Bereich Manfred Blumenschein aus Bad Schussenried für die Südbahn und Ulrich Bauer aus Wangen um die Streckenäste ab Aulendorf. Gut versorgt mit Informationen auf der Donautalbahn werden wir von Hans Walz in Tuttlingen und Herrn Hartmut Sehnert in Sigmaringen. Dem Vorsitzenden sind der Nahverkehr auf der Bodensee-Gürtelbahn und insbesondere die Verbindungen ins benachbarte Ausland über Lindau ein Anliegen. Bleibt noch die schwäbische Allgäubahn, auf die Günther Heger in Aichstetten ein Auge wirft und sich zudem, dankenswerterweise, um die Finanzen des Regionalverbandes kümmert.

Im abgelaufenen Jahr gab der Regionalverband BOS insgesamt vier Mitglieder-Rundbriefe heraus, die zudem auch an Verkehrsunternehmen, Landkreise, IHK's und Regionalverbände gesendet wurden. Soweit wie möglich nahmen wir an den Fahrplankonferenzen in Konstanz, Weingarten und Ulm teil. Von den eingereichten Verbesserungsvorschlägen wurden zum 15.12.02 erfreulicherweise einige umgesetzt.

Im Güterverkehr war 2002 leider ein Jahr der Rückschläge und Enttäuschungen mit vielen falschen Weichenstellungen. Neben dem Aus für den Streckenast Altshausen-Pfullendorf und damit auch dem Schienen-Güterverkehr für die Firmen ALNO und Geberit, kam Ende 2002 auch das Aus für den Streckenast Rossberg-Bad Wurzach (Fa. Oberland-Glas). Seitens des Regionalverbandes gab es starke Bemühungen um eine Demonstrationsfahrt nach Pfullendorf. Die DBAG ZugBus unterstützte diese Absicht durch eine preislich akzeptable Charter für ein RS1 Fahrzeug und die ALNO-Werke durch eine Werksführung von bis zu 80 Besucher. Leider mussten wir von unserer Absicht infolge einer Streckensperrung seitens DB Netz im November dann von unserer Planung Abstand nehmen.

Bleibt noch zu erwähnen dass das Jahr 2002 nach einer mehr als 100-jährigen Geschichte das letzte Jahr der Weissen Flotte unter einer Bahnorganisation war. Seit 01.01.03 sind die Stadtwerke Konstanz Eigentümer aller DB-Schiffe und

haben damit auch die bisherige Blockadehaltung der DB-Schiffsbetriebe gegen eine ganzjährige ÖPNV-Schnellverbindung Friedrichshafen-Konstanz aufgelöst.

Harald Sauter

Kontakt: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
Harald Sauter, Ahornweg 6, 88690 Uhlidingen-Mühlhofen
Tel. (07556) 6135, e-Mail: harald.sauter@freenet.de

Infos und Diskussionen via E-Mail: Forum pb_baden-Wuerttemberg@yahoogroups.de

Für alle PRO BAHN-Mitglieder mit Internet-Anschluß gibt es die Möglichkeit, sich beim eMail-Forum pb_baden-Wuerttemberg@yahoogroups.de anzumelden. Dort können einfach und schnell Infos rund um den öffentl. Verkehr in Baden-Württemberg ausgetauscht werden.

Zum Beitreten rufen Sie die Seite www.yahooroups.de auf. Dort suchen Sie die Gruppe pb_baden-wuerttemberg (auf gut deutsch. „Y! Group“) über die Funktion „Einer neuen Y! Group beitreten“ und senden dann das dort vorbereitete Anmeldeformular ab. Die Liste wird betreut von H. M. Kunz (e-Mail: HMKunz@aol.com).

Frank von Meißner

PRO BAHN-Ausflug 2003: (am Sonntag 4. Mai 2003)

Nach unserem letztjährigem PRO BAHN-Ausflug nach Kleinengstingen und mit der Schwäbischen Albbahn laden wir diese Jahr wieder zu einem Bahn- und Wanderausflug auf die Schwäbische Alb ein.

In den letzten Jahren hat sich mit Unterstützung der Region und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg ein während der Sommersaison an Wochenenden bedientes Netz an Freizeitlinien entwickelt. Der „Ulmer Spatz“, ein historischer DB-Schienenbus auf der Verbindung Ulm-Münsingen-Engstingen, der mit modernen HzL-Regio-Shuttles gebildete „Rad-Wander-Shuttle“ Tübingen – Hechingen – Engstingen - Sigmaringen (u.z.) und mehrere ergänzende Buslinien erschließen die touristisch interessante Region der Münsinger Alb. Im Laufe des Jahres 2002 wurde durch HzL die von der DB zur Stilllegung vorgesehene Bahnlinie Balingen-Schömberg für den Tourismusverkehr wieder eröffnet. Fahrpläne sowie weitere Infos dazu gibt's unter www.schwaebische-alb-bahn.de oder www.hzl-online.de im Internet. Die Fahrpläne finden Sie im Kursbuch unter den Streckennummern KBS 759, 766, 768 und 769.



Unser diesjähriger Ausflug führt uns auf diese neue Freizeitbahn. Wir fahren ab Stuttgart mit dem RE nach Tübingen, von dort mit einem Triebwagen der HzL nach Balingen. Dort besteigen wir den RegioShuttle zur Fahrt über Endingen, Erzingen, Dotternhausen nach Schömberg.

Über familienfreundliche Wanderwege führt der Weg Richtung Rottweil an der bekannten Gäubahn. Für eine gemütliche Pause unterwegs bitte Rucksackvesper mitbringen. Vor der Rückfahrt nach Stuttgart ist geplant, in einem gemütlichen Lokal zum Abendessen einzukehren. Die Rückkehr ist bis spätestens 20:00 Uhr am Stuttgarter Hauptbahnhof vorgesehen.

Treffpunkt zur Abfahrt: bis 10:10 Uhr am Service-Point, Hauptbahnhof Stuttgart

Für Zustieger an anderen Bahnhöfen: bitte Anmeldung unter 07021-71724 bei der Landesgeschäftsstelle.

Fahrpreis: 7€ pro Person

Vorschläge für ein leistungsfähiges Schienennetz in Baden-Württemberg

Baden – Württemberg gilt bundesweit als bahnfrendliches Land, in dem viele zukunftsweisenden Ideen umgesetzt wurden, wie z.B. das Karlsruher Modell, der Integrierte Taktfahrplan oder die Reaktivierung von Nebenstrecken. In letzter Zeit verschieben sich jedoch die Schwerpunkte der Verkehrspolitik wieder hin zum Straßenverkehr, in den nun vermehrt investiert werden soll, da hier der Verkehr nach allen Prognosen in Zukunft sehr stark anwachsen soll. So beantragte das Land als Verkehrswegebedarf für den nächsten Bundesverkehrswegeplan alleine 422 Straßenaus- und –neubauprojekte im Umfang von 14 Mrd. €. Für den Aus- und Neubau von Schienenwegen wurden dagegen nur 9 Vorhaben angemeldet. Außerdem wird ab dem Jahr 2002 neben dem bestehenden ein weiteres Sonderprogramm für den Landesstrassenbau mit jeweils 50 Mio. € für die Dauer von fünf Jahren aufgelegt.

In Baden – Württemberg stehen einem Schienennetz von 3800 km, welches in seiner Struktur großenteils aus dem 19. Jahrhundert stammt, 27 500 km überörtliche Straßen gegenüber, davon alleine über 1000 km Autobahnen. Jedes Jahr wird das Netz leistungsfähiger Straßen größer und damit verkürzen sich die Fahrzeiten der Pkws und Lkws. Seit 1950 ist das Netz überörtlicher Straßen um mehr als 4000 km gewachsen (siehe Abb. 1). Das Autobahnnetz wurde von 1970 bis 2001 von 566 km auf 1029 km Länge ausgebaut und wächst durch die momentan im Bau befindliche Hoahrheinautobahn A98 sowie die Allgäuautobahn A96 weiter.

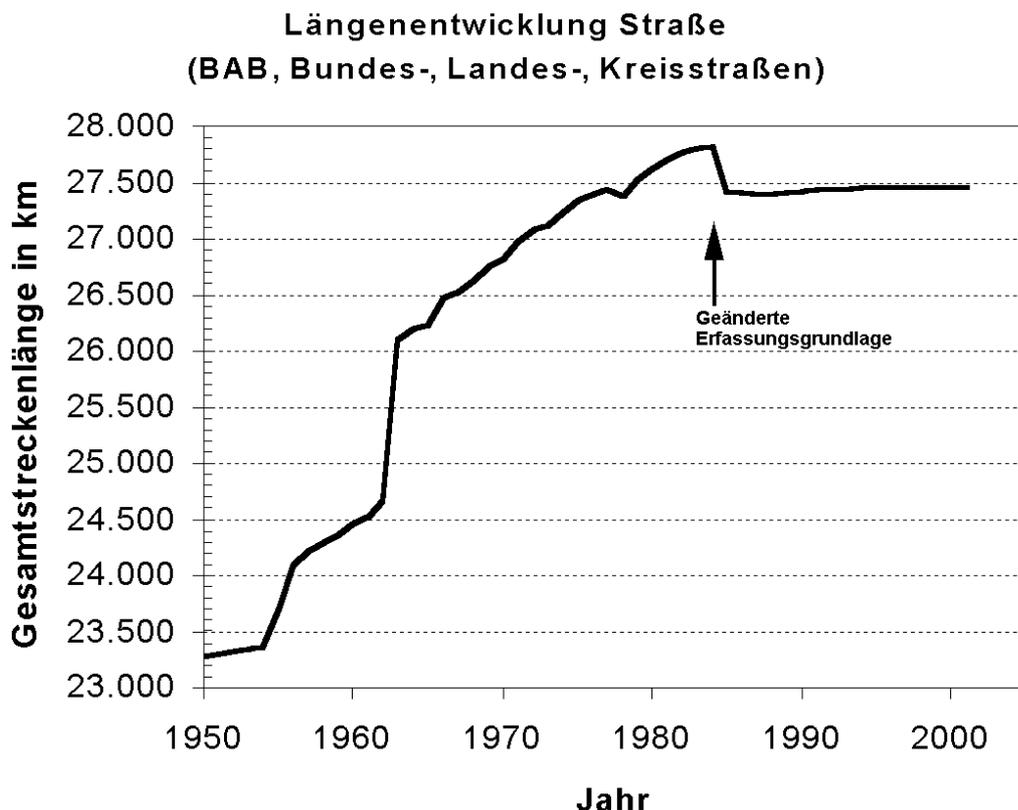


Abb. 1 Längenentwicklung des überörtlichen Straßennetzes in Baden-Württemberg,
Quelle: Daten des Statistischen Landesamts

Demgegenüber ist das Bahnnetz durch zahlreiche Stilllegungen seit 1950 um mehr als ein Viertel kleiner geworden (siehe Abb. 2). Außer den Schnellbahnstrecken Mannheim – Stuttgart und Karlsruhe - Offenburg sind keine modernen Eisenbahnstrecken im Land vorhanden, so dass die Fahrzeiten mit der Bahn zumeist deutlich länger sind als die entsprechenden Zeiten mit dem Pkw (siehe Tabelle 1).

Längenentwicklung Eisenbahn

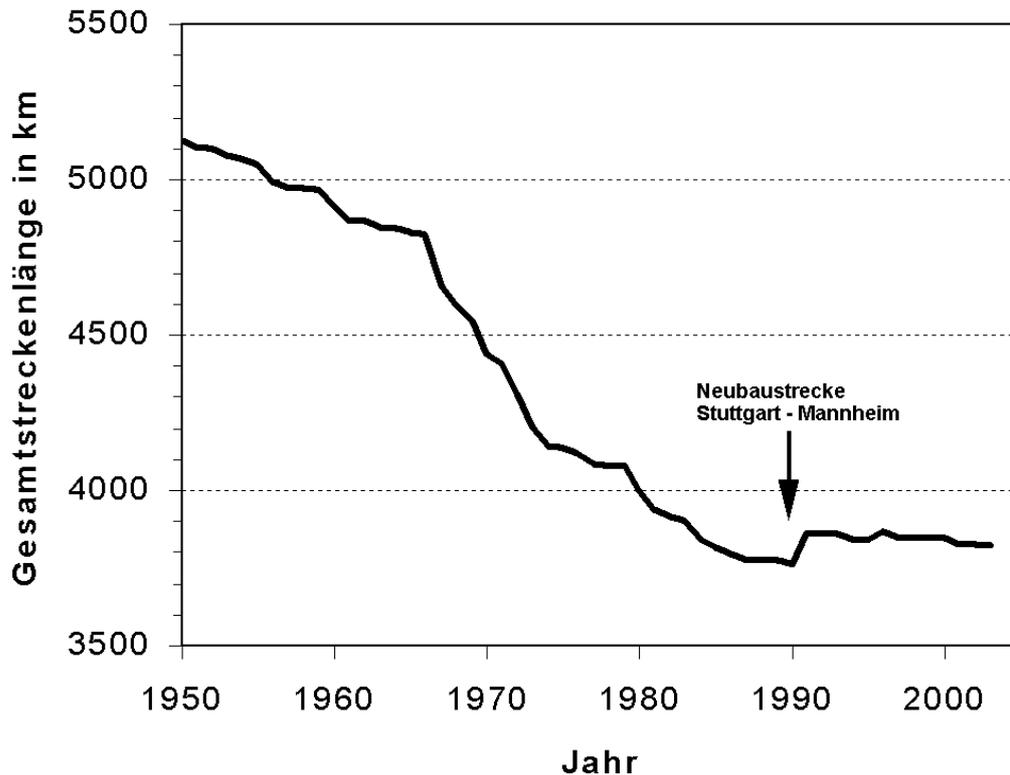


Abb. 2 Längenentwicklung des Bahnnetzes im regelmäßigen Personenverkehr in Baden-Württemberg; Quelle: Mihailescu/Michalke, Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg, Konrad-Theiss-Verlag, 1985

Während der Nahverkehr durch die Bahnreform und auch aufgrund von Kapazitätsproblemen auf der Straße wieder etwas an Boden gewinnen konnte (von 1996 – 2001: 28 % mehr Fahrgäste, 36 % mehr Zugkilometer) und sogar einzelne Strecken mit Erfolg wiedereröffnet wurden, bietet sich im Fernverkehr ein zwiespältiges Bild:

Auf der einen Seite bietet die Bahn mit den ICE-Verbindungen Stuttgart – Hannover oder Stuttgart – Köln konkurrenzlos schnelle Reisezeiten an, während sie andererseits durch die Abschaffung des IR ganze Regionen vom Fernverkehr abschneidet und die Reisenden damit zwingt, mehrfach umzusteigen, was dem Bahnverkehr einen entscheidenden Nachteil gegenüber der ungebrochenen Reisekette im Pkw beschert. Dies betrifft vor allem die Verbindungen in die südlichen Landesteile, aber auch die Verbindungen nach Ostdeutschland (IR Stuttgart - Erfurt, Stuttgart - Dresden).

Strecke		Luftlinienentfernung in km	Luftliniengeschwindigkeit Auto in km/h	Luftliniengeschwindigkeit Bahn in km/h
Stuttgart	Mannheim	93	79	155
Mannheim	Basel	225	98	110
Stuttgart	Ulm	73	65	81
Stuttgart	Singen	117	79	66
Heidelberg	Konstanz	197	76	57
Stuttgart	Würzburg	126	88	56
Friedrichshafen	Würzburg	241	78	51
Stuttgart	Lindau	143	67	50

Tabelle 1: Luftlinienentfernungen und –geschwindigkeiten für ausgewählte Strecken in Baden-Württemberg im Bahn- und Autoverkehr (Daten aus Map24 Routenplaner, DB-Fahrplan 2002)

Der Geschwindigkeitsvergleich in Tabelle 1 verdeutlicht, dass die Bahn selbst für Verbindungen von Bahnhof zu Bahnhof oft langsamer ist als der Pkw und auf manchen Fernverkehrsstrecken nur Luftliniengeschwindigkeiten von 50 km/h erreicht.

Auch der Schienenfernverkehr in das europäische Ausland verliert von Jahr zu Jahr an Bedeutung. Von Karlsruhe aus verkehrt heute kein durchgehender Zug mehr nach Genf und in Richtung Italien gibt es nur noch einen Nachtzug. Die EC-Verbindungen von Stuttgart nach Wien, Budapest und Verona sowie der Nachtzug nach Kopenhagen sind entfallen und in Oberschwaben verkehren keine direkten Züge mehr über die Arlbergstrecke nach Innsbruck.

Neben internen Problemen des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs wie der fehlenden technischen Harmonisierung sowie Mängeln beim Gepäcktransport und bei den Tarif- und Buchungssystemen ist dies hauptsächlich auf die Konkurrenz des Luftverkehrs zurückzuführen, der von 1991 bis 2000 um 90 % zugenommen hat. Der Wettbewerb mit der Bahn wird sich durch den Einstieg verschiedener Billigfluggesellschaften (z.B. Ryanair, Deutsche BA, Germanwings und Hapag Lloyd) auch auf innerdeutschen Verbindungen nochmals drastisch verschärfen. Dies ist eine direkte Folge der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die seit Jahrzehnten den europäischen Luftverkehr durch öffentliche Investitionen in neue und bestehende Flughäfen und ihre Verkehrsanbindung sowie durch weitgehende Steuerfreiheit begünstigen. Auch der hochdefizitäre Betrieb auf manchen Regionalflughäfen wie z.B. auf dem Baden-Airport wird von der öffentlichen Hand in der Erwartung immer weiterer Zuwächse des Luftverkehrs finanziert. Den Forderungen von Umweltverbänden und von PRO BAHN, diese Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen, wurde bisher von den Verkehrspolitikern nicht entsprochen und auch von der Umweltpolitik kann sich die Bahn hier wenig Unterstützung erhoffen, denn paradoxerweise unterstützt das Anwachsen des Flugverkehrs auf Kosten des Schienenverkehrs die Erfüllung der Reduktionsziele für die CO₂-Emissionen im Rahmen des Kyoto-Protokolls. Darin sind die Emissionen des internationalen Luftverkehrs im Gegensatz zu denjenigen des Bahnverkehrs völlig ausgenommen.

Um diese Entwicklung aufzuhalten und die Attraktivität des Schienenverkehrs durch höhere Reisegeschwindigkeiten zu steigern, halten wir es für notwendig, nach jahrzehntelangen Investitionen in Strassen und Flughäfen endlich auch das lange vernachlässigte Schienennetz im Land grundlegend zu erneuern und an die modernen Verkehrsströme anzupassen. Neben der beschleunigten Fertigstellung der Schnellfahrstrecken Stuttgart – Ulm und Offenburg – Basel als Teilen eines europäischen Schnellbahnnetzes muss durch Linienkorrekturen und Kapazitätserweiterungen bei bestehenden Fernstrecken ein interregionales Fernverkehrsnetz geschaffen werden, das Mittelstädte an die Knotenpunkte des Schnellbahnnetzes anbindet. Außerdem bieten die Veränderungen der Siedlungsstruktur und die zunehmenden Verkehrsprobleme auch auf Straßen außerhalb der Ballungsgebiete die Chance für eine Renaissance bereits stillgelegter Bahnen.

Im Juni 2002 veröffentlichte das Wirtschaftsministerium des Landes den Landesentwicklungsplan, der die Grundlage für die Infrastrukturplanung des Landes darstellt. Darin wird betont, dass „die Verkehrsinfrastruktur ... bedarfsgerecht vernetzt und weiterentwickelt wird“ und dass „bei Siedlungserweiterungen eine Bedienung durch öffentliche Verkehre anzustreben ist“. Dazu werden verschiedene Entwicklungsachsen definiert, auf die sich diese Erweiterungen konzentrieren sollen (siehe Abb.3).

Der Vergleich dieser Entwicklungsachsen mit dem bestehenden Bahnnetz weist auf bestehende Lücken im Bahnnetz hin, wie z.B. zwischen Weil der Stadt und Calw, Herrenberg und Nagold, Reutlingen und Kleinengstingen oder Balingen und Rottweil, wo zur Schaffung eines optimierten Grundnetzes im Schienenverkehr Strecken zu reaktivieren bzw. neu zu bauen wären.

Das Beispiel der Entwicklungsachse zwischen dem Zentren Riedlingen bzw. Sigmaringen und Stockach zeigt auch deutlich die Kurzsichtigkeit der momentanen Streckenstilllegungspolitik der Bahn, denn trotz Aufnahme dieser Achse in den Landesentwicklungsplan läuft gerade das Stilllegungsverfahren für den Gesamtverkehr zwischen Krauchenwies und Stockach.

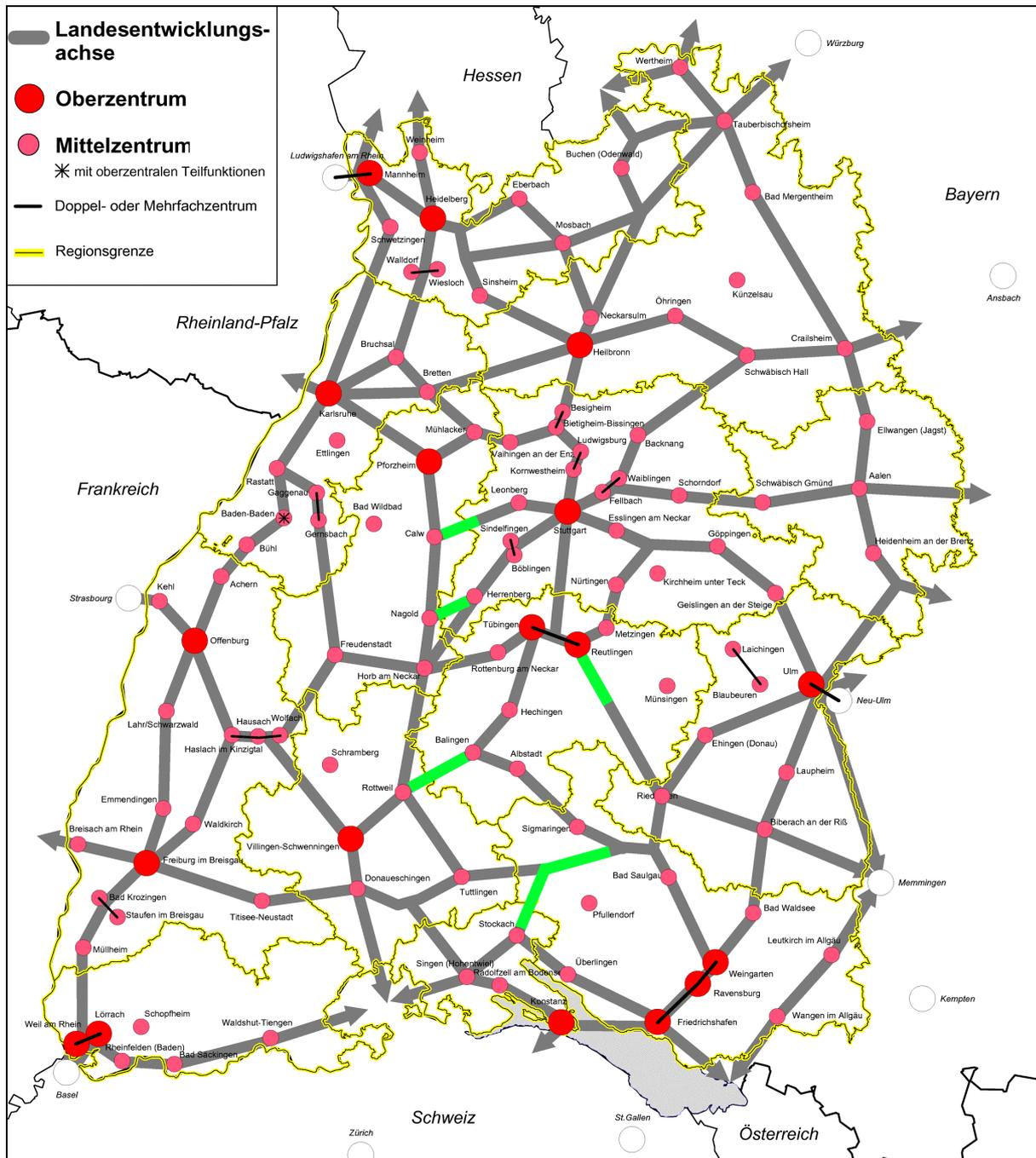


Abb. 3 Landesentwicklungsachsen aus dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 (Ausschnitt aus einer Karte des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg). Grün unterlegt sind Bahnstrecken entlang Entwicklungsachsen, die reaktiviert bzw. ergänzt werden könnten.

Ein weiterer Umstand, der die Erhaltung von Bahnstrecken in Baden-Württemberg bedroht, ist die fehlende Förderung der sogenannten „Stammlinien“ privater Eisenbahngesellschaften durch Regionalisierungsmittel. Manche Strecken befinden sich dadurch bereits in einer prekären Lage, wie z.B. die Strecke der WEG von Korntal nach Weissach. Andere WEG-Strecken, wie z.B. Gaildorf – Untergröningen oder Vaihingen/Enz – Enzweihingen sind bereits stillgelegt worden und auch die gescheiterte Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zwischen Albstadt-Ebingen und Onstmettingen ist darauf zurückzuführen. In diesem Punkt sollte die Förderpolitik der Landesregierung dringend

geändert werden, um die oben genannten Bahnen zu erhalten bzw. wieder in Betrieb zu nehmen.

Auf lange Sicht kann eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs nur auf der Grundlage eines leistungsfähigen und ausreichend dichten Schienennetzes erfolgen, denn zur Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungskreise bei gleichzeitiger Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen ist der Schienenverkehr aufgrund seiner Umweltfreundlichkeit und seiner weitgehenden Unabhängigkeit von Rohöleinfuhren aus Krisenregionen unverzichtbar. Deshalb dürfen einzelne Bahnstrecken des Landes mit unbefriedigender Rentabilität nicht isoliert betrachtet werden, sondern müssen im Interesse der Netzwirkung sowie der Vorhaltung für zukünftige Mehrverkehre instand gehalten und teilweise ausgebaut werden.

In der folgenden Aufstellung sind die Maßnahmen zusammengefasst, die der Fahrgastverband PRO BAHN für die zukünftige Entwicklung des Bahnnetzes in Baden-Württemberg für sinnvoll und notwendig hält. Dabei wird zwischen kurz- und langfristig zu realisierenden Projekten unterschieden.

Ein Teil der dafür notwendigen Mittel könnte z.B. durch den Erlös aus der Privatisierung des Landesflughafens sowie durch Verzicht auf die Förderung weiterer Regionalflughäfen aufgebracht werden. Weitere Mittel von ca. 25 Mio. €/Jahr könnten durch eine Korrektur der Aufteilung der GVFG-Mittel gewonnen werden, die von der Landesregierung abweichend vom Richtwert von 50/50% zwischen ÖPNV-Investitionen und kommunalem Straßenbau auf mittlerweile 37/63% zugunsten des Straßenbaus geändert wurde. Für eine vollständige Umsetzung der hier vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen ist allerdings eine grundlegende Neuordnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung erforderlich, die mit einer Aufteilung des Schienennetzes in Bundes-, Landes- und Kreisstrecken, wie sie heute schon bei der Straßeninfrastruktur existiert, verbunden ist. Dies entspricht auch den Thesen und Empfehlungen der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (der sogenannten „Pällmann-Kommission“), die ihren Bericht am 5. 9. 2000 dem Bundesverkehrsminister übergab und in denen unter anderem vorgeschlagen wird: „Die DB AG sollte sich auf ein Bundesschienennetz (rund 20.000 km) konzentrieren und die Regional- und Lokalnetze bzw. -strecken an Länder / Kommunen, Verbände oder Private abgeben“.

Dr. Wolfgang Staiger

Zusammenstellung der Einzelvorhaben zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen wird zwischen kurzfristig umsetzbaren Vorhaben mit hoher Priorität (im Text in Normalschrift) und längerfristigen Vorhaben mit niedriger Priorität (kursiv) unterschieden.

Eine grundsätzliche Forderung gilt der Erhaltung bestehender Schieneninfrastrukturen, denn Rückbaumaßnahmen im Rahmen von Streckensanierungen verhindern oder verteuern zukünftige Änderungen des Betriebsprogramms.

Fernverkehr

- Stuttgart – Ulm:

Neubaustrecke Wendlingen – Ulm parallel zur Autobahn (z.T. bereits planfestgestellt, aber wegen Kopplung mit Stuttgart 21 noch nicht endgültig gesichert).

Neubaustrecke Mettingen – Wendlingen mit Stichstrecke zum Flughafen.

- Rheintalbahn:

Ausbaustrecke Offenburg – Basel (im Bau, aber Fertigstellung wegen begrenzter jährlicher Investitionsmittel von 200 Mio. € erst im Jahr 2012; wichtige Zulaufstrecke zur NEAT und zum TGV Rhin-Rhône).

- Gäubahn:

Kurzfristige Linienverbesserungen zwischen Horb und Rottweil und Doppelspurinseln.

Langfristig: Wiederherstellung des zweiten Gleises.

- Heilbronn – Würzburg:

Beseitigung des eingleisigen Abschnitts zwischen Züttlingen und Möckmühl (Maßnahme beschlossen, Fertigstellung bis 2005).

Langfristig wäre für eine leistungsfähige Anbindung des Unterlands an die Schnellbahnstrecke Würzburg – Hannover eine gestrecktere Linienführung des 122 km langen und sehr kurvenreichen Abschnitts von Neckarsulm bis Würzburg durch Begradigungen und Streckenabkürzungen notwendig, was jedoch hohe Investitionen von mehreren hundert Millionen Euro in Brücken, Tunnels und Einschnitte erforderlich machen würde und derzeit wohl nicht realisierbar erscheint.

- Stuttgart – Murrhardt – Gaildorf – Crailsheim:

Kurzfristig: Streckenweise zweigleisiger Ausbau und Ertüchtigung für Neigezüge (mit einzelnen Verbesserungsmaßnahmen wurden bereits begonnen).

Langfristiges Ziel: durchgehende Züge Stuttgart – Dresden mit ET411 (erst nach Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Nürnberg und Chemnitz). Anbindung an die zukünftige Schnellbahnstrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig – Berlin.

- Kehl – Appenweier

Ausbau auf 160 km/h; zweigleisige Rheinbrücke zur Weiterführung der TGV-Verbindung Paris – Straßburg (ab 2007). Dies wird auch von der EU und der SNCF im Rahmen der Magistrale Paris – München – Budapest gefordert.

- Südbahn

Ausbau für 160 km/h und Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lindau – Friedrichshafen, Ziel: Durchbindung des Fernverkehrs Richtung Arlberg – Innsbruck sowie in den Raum Graubünden.

- Reaktivierung Müllheim - Neuenburg - Mulhouse als Anschluß für den Raum Freiburg an den geplanten TGV Rhin – Rhône nach Lyon.

- Viergleisiger Ausbau Mannheim – Heidelberg (getrennte Gleise für Nah- und Fernverkehr, Einführung der Main-Neckar-Bahn von Weinheim Richtung Heidelberg auf separaten Gleisen).
- Ausbau der Bahninfrastruktur im Hauptbahnhof Mannheim: Überwerfungsbauwerke für die Strecken Mannheim – Schwetzingen und die westliche Riedbahn; zweigleisiger Ausbau der östlichen Riedbahn mit Anbindung an die NBS über eine neue Brücke.

Regionalverkehr

- Donauessingen-Freiburg:
Linienverbesserung zwischen Titisee-Neustadt und Döggingen: Verkürzung um 2,5 km durch Tunnel zwischen Kappel und Röttenbach und um 6 km bei Löffingen durch Neubaustrecke entlang B 31. Reaktivierung des Kreuzungsbahnhofs Posthalde, Elektrifizierung des Abschnitts Donauessingen – Neustadt (Lückenschluss, durchgehende Züge Konstanz – Freiburg). *Zweigleisiger Ausbau der Höllentalbahn zwischen Freiburg – Wiehre und Himmelreich zur Trennung von Nah- und Regionalverkehr.*
- Neubaustrecke Filderstadt – Wendlingen (Teil von Stuttgart 21, aber in jedem Fall notwendig) inklusive Rohrer Kurve für Direktverbindungen Göppingen – Flughafen Stuttgart – Böblingen (Südumfahrung Stuttgart).
- Neubaustrecke Bad-Boll – Kirchheim/Teck mit Reaktivierung Göppingen – Bad Boll für Regionalverbindung Göppingen – Oberlenningen.
- Wiederaufbau Reutlingen – Gomaringen im Rahmen eines Stadtbahnnetzes Reutlingen Tübingen als Teil einer Regionalverbindung Reutlingen – Rottweil (siehe unten).
- Wiederaufbau Schömberg - Rottweil. Dadurch Anschluss des Raums Balingen/Albstadt an den Fernverkehr auf der Gäubahn sowie an die Schwarzwaldbahn (wichtiger Lückenschluss im Zollernalbnetz).
- Reaktivierung Freiburg - Colmar (neue Rheinbrücke Breisach – Volgelsheim).
- Zweigleisiger Ausbau Waldshut – Tiengen zur Steigerung der Streckenkapazität.
- Zweigleisiger Ausbau Bretten – Karlsruhe zur Steigerung der Streckenkapazität.
- *Neubaustrecke von Erbach nach Ehingen entlang B 311 mit 13 km Länge. Ziel: Entflechtung von Nah- und Regionalverkehr und Beschleunigung der Strecke Ulm – Sigmaringen durch Abkürzung um 10 km.*
- *Neubaustrecke Kirchentellinsfurt – Filderstadt entlang B 27.*
- *Elektrifizierung der Strecken Freudenstadt-Hausach, Pforzheim-Hochdorf und Tübingen – Horb zur Schließung von Lücken im umgebenden elektrifizierten Netz.*
- *Durchgehende Elektrifizierung von Basel bis Friedrichshafen.*

Nahverkehr

- Reaktivierung Markgröningen – Ludwigsburg mit anschließender Neubaustrecke in den Stadtteil Pattonville (spätere Fortsetzung über Neckargröningen nach Waiblingen).
- Reaktivierung der Württembergischen Schwarzwaldbahn Weil der Stadt – Calw. *(Langfristig: Anbindung von Calw über die Württembergische Schwarzwaldbahn an den Raum Böblingen mit Neubaustrecke Sindelfingen – Schafhausen).*
- Wiederaufbau Reutlingen – Honau als Teil der geplanten Stadtbahn Tübingen/Reutlingen.
- Reaktivierung der Stichstrecke Hüfingen - Bräunlingen (wird im Rahmen des „Ringzuges“ realisiert).

- Verlängerung der Wieslauffalbahn von Rudersberg -Nord bis Oberndorf.
- Verlängerung Karlsruhe – Ittersbach nach Pforzheim über Straubenhardt — Birkenfeld.
- Reaktivierung Bühl/Baden – Söllingen-Flugplatz zum Anschluss des Baden – Airports.
- Wiederaufbau der Strecke Baden-Baden Bf – Baden-Baden Stadt.
- Reaktivierung Lauffen – Leonbronn als Teil der Nord-Süd-Strecke der Stadtbahn Heilbronn. Positiver Kosten/Nutzen-Koeffizient (1,27) bei standardisierter Bewertung, damit gute Chancen für Förderung (Zielhorizont 2008).
- Stadtbahnausbau Öhringen – Schwäbisch Hall.
- Wiederinbetriebnahme Vaihingen/Enz – Enzweihingen, Verlängerung bis Sersheim mit durchgehenden Zügen bis Bietigheim-Bissingen.
- *Reaktivierung Bad-Friedrichshall-Jagstfeld – Hardthausen im Rahmen des Ausbaus der Stadtbahn Heilbronn (am 23.7.02 vom Kreistag abgelehnt, aber dennoch sinnvoll als Zubringer zur Neckartalbahn).*
- *Reaktivierung Albstadt-Ebingen – Onstmettingen (Projekt vorläufig gescheitert wegen Rückzug der WEG und der ablehnenden Haltung im Gemeinderat zu Verhandlungen mit der HzL).*
- *Neubaustrecke Herrenberg – Nagold.*
- *Wiederaufbau Marbach – Beilstein als Stadtbahn.*
- *Stadtbahn Weingarten – Ravensburg.*
- *Reaktivierung Meckenbeuren – Tettnang.*
- *Wiederaufbau Leutkirch-Isny.*

Touristischer Verkehr

- Wiederaufbau Reutlingen - Kleinengstingen (15,3 km) und Wiederaufbau Sigmaringen-Krauchenwies (9,5 km) für touristischen Verkehr an den Bodensee über die wesentlich kürzere Strecke Reutlingen – Kleinengstingen- Sigmaringen- Radolfzell gegenüber der heutigen Verbindung über Tübingen – Horb – Singen (Streckenlänge 115 km anstatt 161 km). Dazu ist auch der Erhalt der Strecke Krauchenwies – Stockach notwendig, für die derzeit ein Stilllegungsverfahren läuft (Ziel: sofortige Übernahme durch anderen Betreiber wenigstens im Güterverkehr).
- Reaktivierung Rudersberg – Welzheim im touristischen Verkehr und im Güterverkehr: Die geplante Eröffnung des Tourismusverkehrs nach Welzheim ist durch Forderungen der Eisenbahnbehörde nach einer Sicherung der Bahnübergänge durch Halbschranken (Gesamtkosten ca. 1 Mio. €) gefährdet.
- Reaktivierung der Verbindung Hintschingen – Blumberg (im Rahmen des Projekts „Ringzug“ vorgesehen) und Weizen – Oberlauchringen. Ziel: Durchgehende touristische Züge Sigmaringen – Waldshut über die „Sauschwänzlesbahn“.

Dr. Wolfgang Staiger

Bahnhofs-Check

Der erste Kontakt entscheidet häufig über die künftige Einschätzung. Das gilt für persönliche Kontakte ebenso wie für die Wahl des benutzten Verkehrsmittels.

Den Bahnhöfen und Haltepunkten kommt damit bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Bedeutung zu. Fährt man aufmerksam durch Baden-Württemberg, stößt man auf ganz unterschiedliche Bahnhöfe. Liebevoll gepflegte ländliche Bahnhöfe, funktionelle Stadtbahnhaltestellen und moderne lebendige Multifunktionsgebäude stehen immer wieder schlecht oder gar nicht gepflegte "Zugangsstellen" gegenüber.

In manchen Städten und Gemeinden wird deutlich, daß ihr Bahnhof als Visitenkarte und Willkommensgruß betrachtet wird. Mit einem gepflegten Umfeld und für den ankommenden Fahrgast notwendigen Informationen fühlt man sich als willkommener Gast. Wir kennen aber auch alle die vielen Beispiele von verwahrlosten Anlagen, wo selbst die Suche nach der Abfahrtszeit des nächsten Zuges zum Abenteuer gerät. Minimale Serviceeinrichtungen wie ein Umgebungsplan oder eine Möglichkeit zum witterungsgeschützten Unterstehen sind noch allzu oft Fehlanzeige.

Wir wollen uns hierzu eine Übersicht über Baden-Württemberg verschaffen und möglichst viele Bahnhöfe und Haltestellen verschaffen. Mit Hilfe einer kleinen Checkliste sollen so viele Bahnhöfe wie möglich nach einheitlichen Kriterien überprüft werden.

Als Zeitraum für eine **erste Aktion** sind die zwei Wochen **vom 10. bis 23. Februar 2003** vorgesehen.

Sie können uns dabei unterstützen, indem Sie die Checkliste der letzten Seite kopieren und den oder die von Ihnen genutzten Bahnhöfe bewerten. Es ist dabei kein Problem, wenn mehrere Personen den selben Bahnhof bewerten. Die Checklisten sind so angelegt, dass mehrere Bewertungen problemlos zusammen ausgewertet werden können. Bewertet werden sollen nicht nur die Bahnhöfe der Deutschen Bahn AG, sondern durchaus auch diejenigen der sogenannten Nichtbundeseigenen Eisenbahnen. In dieser ersten Runde noch nicht einbezogen werden innerstädtische Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen.

Ausgefüllte Checklisten bitte an folgende Adresse senden:

Sabine Lacher, Teckstr. 14, 70188 Stuttgart,
Fax 0121-2514618578, e-Mail sabine_lacher@web.de

Alle eingehenden Checklisten werden von PRO BAHN ausgewertet und zu einer Dokumentation zusammengefasst. Mit dieser Dokumentation wird PRO BAHN im Frühjahr auf Kommunen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zugehen und Verbesserungen aus Fahrgastsicht vorschlagen.

Falls Sie zu diesem Thema Bilder positiver und negativer Beispiele zur Verfügung stellen können, werden wir diese gerne verwenden.

Checkliste Bahnhof / Bahnstation

Äusseres Erscheinungsbild

	sehr gut gut zufriedenstellend schlecht sehr schlecht	
Zustand der Bausubstanz	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Bemerkungen _____ _____ _____
Beschilderung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Beleuchtung (auch Fahrplantaafeln)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Informationen über Fahrplan & Liniennetz	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

Bahnsteige / Bahnhofsgebäude

		vorhanden defekt	sauber schmutzig	
Zugänge zu den Bahnsteigen		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Bemerkungen _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____
Bahnsteige Höhe	96 cm 76 cm 55 cm 38 cm 20 cm	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Aufzüge		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Rolltreppen		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Warterraum		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Wind- und Wetterschutz auf Bahnsteigen		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Sitzgelegenheiten		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Toiletten		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Telefonzellen	Anzahl _____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

Service-Center (Fahrkartenverkauf und Beratung)

	vorhanden	Öffnungszeiten
Schalter	<input type="checkbox"/>	_____
Reiseproviant	<input type="checkbox"/>	_____
Zeitschriftenkiosk	<input type="checkbox"/>	_____
	Anzahl	Bemerkungen
Automaten (Fernverkehr)	_____	_____
Automaten (Nahverkehr)	_____	_____
Automaten (Verbundverkehr)	_____	_____
Schliessfächer	_____	_____

Sicherheit

Notrufeinrichtung
 Videoüberwachung
 Sicherheitsdienst

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Übersichtsplan	<input type="checkbox"/> vorhanden	<input type="checkbox"/> leicht verständlich	<input type="checkbox"/> hilfreich
Ausschilderung	<input type="checkbox"/> vorhanden	<input type="checkbox"/> leicht verständlich	<input type="checkbox"/> hilfreich
Taxistand	<input type="checkbox"/> vorhanden	<input type="checkbox"/> leicht zu finden	
P+R Parkplätze	<input type="checkbox"/> vorhanden	<input type="checkbox"/> leicht zu finden	
Fahrradstellplätze	<input type="checkbox"/> vorhanden	<input type="checkbox"/> überdacht	<input type="checkbox"/> Fahrradgaragen

Datum _____ beobachtet von _____ Tel.Nr. _____
 Uhrzeit _____ Anschrift _____

ausgefüllten Fragebogen senden an: Sabine Lacher Teckstr. 14 70188 Stuttgart Fax: 01212 51 46 18 578 e-mail: Sabine_Lacher@web.de