



PRO BAHN im Jahr 2005

Themen, Aktionen, Projekte



Impressum

Herausgeber: PRO BAHN-Landesverband Baden-Württemberg
Linkstraße 36
73230 Kirchheim/Teck
Tel. 07021-978928
Fax 07021-978929
PROBAHN.Baden-Wuerttemberg@t-online.de
www.pro-bahn-bw.de

Redaktion und Gestaltung: Josef Schneider, Wolfgang Staiger, Sabine Lacher
Stand: 30.01.2006

Titelbild:

Triebwagentreffen in Freudenstadt Hbf, Bild: Frank von Meißner

Bericht des Landesverbandes PRO BAHN 2005

2005 war ab der Jahresmitte gekennzeichnet durch die anstehende Bundestagswahl und daraus folgenden Regierungswechsel. Wichtige verkehrspolitische Entscheidungen, wie z.B. die Entscheidung über Zeitpunkt und Art des Börsenganges der Deutschen Bahn lagen auf Eis. Entscheidungen auf Landesebene werden häufig zurückgestellt, weil die künftige finanzielle Ausstattung aus Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Regionalisierungsmitteln unklar ist.

Landespolitisch kam es im Gefolge des neuen Ministerpräsidenten Günther Oettinger auch zu einem Wechsel der Zuständigkeit für die Verkehrspolitik. Gab es in der Vergangenheit ein Umwelt- und Verkehrsministerium unter Stefan Mappus, kam die Verkehrspolitik nach der Regierungsumbildung zum Innenministerium. Die Verkehrspolitik liegt jetzt bei Staatssekretär Rudolf Köberle. Kurz vor Weihnachten kam es in Stuttgart zu einem ersten Meinungsaustausch gemeinsam mit dem VCD Landesvorstand.

Zu erwarten ist ein anhaltende Diskussion zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Zur Kosteneinsparung bei gleichzeitiger Verbesserung der Qualität halten der Landesvorstand den Wettbewerb unterschiedlicher Verkehrsunternehmen für ein geeignetes Mittel. Wir erwarten deshalb von der Landesregierung für die Zukunft den Start von weiteren Ausschreibungen im SPNV des Landes. Mit Sorge sehen wir dabei, dass die Landesregierung im Zuge der Gründung des Regionetzes „Spessart-

Untermain“ auf die Ausschreibung des „Nordwürttemberg Netzes“ verzichtet hat. Wir erwarten von der Landesregierung hier künftig eine aktivere Rolle um den Wettbewerb dauerhaft in Gang zu bringen, notfalls auch gegen den Widerstand der DB AG. Das Wettbewerb auch innerhalb des DB-Konzerns zu verbesserten Leistungen führt, zeigt die Schwarzwaldbahn. Obwohl die Vertragslaufzeit erst zum kommenden Fahrplanwechsel beginnt, lassen sich zum Beispiel bei der Sauberkeit der Züge oder bei Marketingaktivitäten bereits erste deutliche Verbesserungen beobachten.

Im Bereich der Angebotskonzeption des Schienennahverkehrs halten wir es für notwendig, ein mittelfristiges Konzept für schnelle Regionalverkehrsverbindungen auf Basis des heutigen RE/IRE-Angebotes landesweit zu entwickeln. Das von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) im Jahre 2003 vorgelegt Konzept zur Entwicklung eines interregionalen Expressnetzes hat hier wichtige Vorarbeiten geleistet. Für Baden-Württemberg besonders schmerzhaft ist die fehlende schnelle Regionalverkehrsverbindung Stuttgart-Vaihingen/Enz-Mannheim. Wir halten es für erforderlich, ein künftiges landesweites (und auch darüber hinaus) Expressliniennetz zu definieren und das Angebot daraufhin abgestimmt zu entwickeln.

Weiterhin für ständige Diskussion innerhalb von PRO BAHN und in der Öffentlichkeit sorgt das Projekt Stuttgart21. Unstrittig ist dabei die Notwendigkeit eines Ausbaus der Achse Stuttgart – Ulm – Augsburg. Aus Fahrgastsicht problematisch bleibt jedoch der geplante unterirdische Bahnhof in Stuttgart besonders in Fragen der Kapazität und der betrieblichen Flexibilität. In zahlreichen Diskussionen, öffentlichen Stellungnahmen und einigen Artikeln in der Verbandszeitschrift „derFahrgast“ haben wir uns ausführlich mit der Problematik befasst.

Große Sorge bereitet auch die nur schleppend verlaufende Fortentwicklung des Bestandsnetzes der DB AG. Von vielen angekündigten Maßnahmen, wie zum Beispiel Doppelspurausbau Friedrichshafen-Lindau oder Wiederherstellung der vollen 2-Gleisigkeit der Linie Stuttgart-Würzburg ist außer Ankündigungen bisher praktisch nichts Konkretes geschehen. Einerseits freuen wir uns über den ein oder anderen Bahnhofsumbau oder die Verlegung an günstigere Standorte (z.B. Amstetten und Westerstetten an der KBS750). Andererseits hören wir immer zahlreichere Klagen über die zunehmende Anzahl von Langsamfahrstellen in Folge mangelnder Gleisunterhaltung.

Da ist die Inbetriebnahme der Stadtbahn zwischen Heilbronn und Öhringen trotz aller Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen ein Hoffnung machender Lichtblick.

Bitte helfen Sie uns durch tatkräftige Unterstützung weiterhin bei unserer Arbeit pro Bahn!

Josef Schneider

Dr. Wolfgang Staiger

Lothar Faas

Ombudsstelle

Baden-Württembergische Nahverkehrsnutzer können sich zukünftig im Konfliktfall an eine Schlichtungsstelle wenden. Die baden-württembergische Landesgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Verband Baden-Württembergischer Onmibusunternehmer e.V. (WBO) haben die Ombudsstelle Nahverkehr Baden-Württemberg eingerichtet. Sie wird tätig, wenn Fahrgast und Unternehmen sich zuvor vergeblich um eine befriedigende Lösung bemüht haben. Die beiden Fachverbände im ÖPNV möchten Bus- und Bahnfahrern damit mehr Service bieten.

Ombudsmann für den Bereich der privaten Busunternehmer ist Rolf Schmid, Geschäftsführer des WBO. Ombudsmann für die Fälle aus kommunalen und bundeseigenen Verkehrsunternehmen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen ist Harald Dobelmann, Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg.

Die beiden Fachverbände finanzieren die Schlichtungsstelle zunächst aus ihren Etats. Nach einer einjährigen Probephase soll ein Verein gegründet werden. Zu erreichen ist die Ombudsstelle unter der Anschrift Ombudsstelle Nahverkehr Baden-Württemberg, c/o VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg, Postfach 80 10 06, 70510 Stuttgart.

Aus: Über Berg und Tal, Mitarbeiterzeitung der Stuttgarter Straßenbahnen AG 5/2005

Regionalverband Nordschwarzwald

Auch im Jahre 2005 stand die Verbraucherberatung ganz oben auf der Agenda von PRO BAHN-Nordschwarzwald: Zahlreiche Einzelberatungen zu Tarif und Fahrplan standen an, außerdem organisierten wir mehrere ÖV-Rundreisen (Tagestouren). Nach langem „Bohren“ bei den Verantwortlichen gelang es, in Zusammenarbeit mit dem Kreissenioratenrat, der

Volkshochschule und dem Landratsamt Enzkreis elf ÖV-interessierte Damen und Herren anzuwerben, die von uns in Zusammenarbeit mit VCD und VPE inzwischen zu Nahverkehrsberatern ausgebildet wurden. Ein großes Problem bereitete die Einrichtung einer zentralen Koordinations- und Organisationsstelle für die Betreuung der Tutoren, der Einsatzplanung und Öffentlichkeitsarbeit der im Frühjahr 2006 startenden ÖV-Schulungs- und Beratungskampagne. Diese Arbeit kann PRO BAHN-Nordschwarzwald neben der weiterhin notwendigen fachlichen Betreuung der Tutoren mangels entsprechender Kräfte unmöglich leisten. Wir sind deshalb sehr froh und dankbar, dass unser Verkehrsverbund VPE hierfür eine zunächst auf 12 Monate befristete Minijob-Stelle einrichtet.



Weiterhin auf Expansionskurs, Stadtbahn Karlsruhe, hier die Enztalbahn
Bild: Zaudtke

Erfreulich ist auch die Umsetzung eines Punktes unserer 2004 erschienenen Expertise „Ein Stadtbahn-System für Pforzheim“: Nach mehrmaligen Anstößen von PRO BAHN-Nordschwarzwald ist es in Pforzheim gelungen ein Wegeleitsystem zu den S-Bahn- und Busverknüpfungshaltestellen auf den Weg zu bringen. Inzwischen sind die ersten S-Bahn-Hinweisschilder montiert. Wegen einer kostengünstigen Machbarkeitsstudie für das Gesamtsystem haben wir 2005 leider noch nichts erreicht.

Etliche Arbeit bescherte uns die Pforzheimer Fahrkartenautomaten-Situation. Die Einführung des an sich erfolgreichen Kulturbahn-Konzeptes (Nagoldbahn und Obere Neckartalbahn) führte zu prekären Fehlprogrammierungen und stellte die Fahrgäste vor schier unlösbare Probleme. Inzwischen gelang es, veranlasst durch unsere fortwährenden Fehleranalysen, in mehrstufigen Updates die meisten Fehler zu beseitigen.

In Zusammenarbeit mit der Lokale Agenda Niefern-Öschelbronn setzen wir uns für eine geänderte innerörtliche Busroute und einen 50 Cent-Innerortstarif ein. Nachdem die Gemeindeverwaltung bereits gegebene Zusagen für die Linienänderung zurückzog, wandten wir uns an die Ge-

meinderatsmitglieder. Inzwischen wird als Einführungstermin Ende 2006 genannt.

Nach einer mehrmonatigen Verzögerung wurde inzwischen die Arbeit an der Standardisierten Bewertung für unseren Vorschlag aus dem Jahre 1995 zu einer Stadtbahnneubaustrecke zwischen Ittersbach und Pforzheim wieder aufgenommen.

Inzwischen liegen positive Ergebnisse einer Standardisierten Untersuchung zur Wiederbelebung der Strecke Calw – Weil der Stadt vor. Wir stellen daraufhin unsere eigenen Recherchen ein.

2005 organisierten wir zwei gut besuchte öffentliche PRO BAHN-Veranstaltungen:

Unter dem Titel „Mit der Stadtbahn zum Einkaufen“ stellten wir im April unsere im Jahr 2004 entwickelten Stadtbahnkonzepte vor, an denen die Lokale Agenda Niefern-Öschelbronn beteiligt war.

„Kulturbahn: Neuer Schwung auf der Schiene“, unter dieser Überschrift stand unsere Herbstveranstaltung im November. Als Referenten konnten wir Herrn Weckler, Verkehrsmanager Nordschwarzwald, von der RAB gewinnen.

Im März stellten wir im Rahmen einer turnusmäßigen Mitgliederversammlung des Pforzheimer Nordstadtbürgervereins unser Stadtbahnkonzept vor.

Im Juni lud der Landkreis Calw, in Zusammenarbeit mit dem Verein „Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt“, zu einer Fachveranstaltung unter dem Motto „Lebensader Schiene- Ein Landkreis macht (sich) mobil“ ein. Auf dem mit etwa 100 Personen besuchten Symposium waren wir mit einem Vortrag vertreten. Inzwischen gab hierzu das Landratsamt Calw einen Tagungsband heraus.

Es erschienen von uns drei Aufsätze in Fachzeitschriften (der Fahrgast und Weichenbengel), wir waren mit einigen Artikeln in der örtlichen Presse vertreten. Eine fortlaufende Reihe von Vorschlägen zu „Freizeitreisen mit dem ÖV“ verbreiteten wir in den örtlichen Gemeindepapieren im Namen der Niefern-Agenda.

Wir äußerten uns zum Luftreinhalteplan der Stadt Pforzheim und gaben eine Stellungnahme an das zuständige Regierungspräsidium. An gleicher Stelle monierten wir kürzlich die schleppende Bearbeitung eines Förderantrages zum Neubau des Pforzheimer ZOB.

Selbstverständlich beteiligten wir uns an den regionalen Fahrplankonferenzen.

In Heilbronn sammelten wir zu Vergleichszwecken im Zusammenhang mit der innerstädtischen Stadtbahnlinie Verkehrsdaten. Es beschäftigten uns noch weitere Themen, sie alle näher zu beschreiben würde sicher den Rahmen dieser Broschüre sprengen.

Natürlich erforderte unsere Arbeit eine intensive Korrespondenz und häufige Gespräche mit den Verantwortlichen aus Politik und Verwaltungen, so z. B. mit den Spitzen der Landratsämter, Bürgermeistern, Verkehrsunternehmen und MdBs.

Wir sagen allen Beteiligten Dank für Ihre Bereitschaft uns zu zuhören und auch dafür, doch etliche Ideen und Vorschläge von uns aufzunehmen. Ein besonderer Dank für die gute Zusammenarbeit gilt dem VCD-Kreisverband Pforzheim/Enzkreis.

Leider liegt die Sacharbeit für PRO BAHN-Nordschwarzwald nach wie vor in sehr wenigen Händen, so dass nicht alle Themen zufrieden stellend abgearbeitet werden können. In etwa zwei Jahren wird sich die Situation weiter verschärfen. Wir möchten deshalb an dieser Stelle nochmals Interessierte zur Mitarbeit werben.

Dieter Zaudtke

Kontakt: Regionalverband Nordschwarzwald
Dieter Zaudtke, Reuchlinstraße 14,
75223 Niefern-Öschelbronn
Tel. (07233) 941999
e-Mail: probahn-zaudtke@t-online.de

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Kontakt: derzeit über Landesgeschäftsstelle

Regionalverband Region Stuttgart

Ein wichtiger Tätigkeitsschwerpunkt des Regionalverbandes Region Stuttgart ist die Mitarbeit am Fahrgastbeirat des VVS, in dem aktuelle Anliegen und Wünsche der Fahrgäste an die Verantwortlichen des Verkehrsverbundes herangetragen werden. Der Regionalverband ist hier durch Wolfgang Staiger federführend vertreten.

Ulrich Arndt arbeitet in bewährter Art und Weise Verbesserungsvorschläge im Bereich Fahrplan aus und nimmt an regionalen Fahrplan-konferenzen teil.

Für das Frühjahr 2006 ist wiederum die Herausgabe eines „PRO BAHN-Blättles“ geplant.

Weiterhin trifft sich der Regionalverband in der Regel am ersten Donnerstag im Monat in der Stuttgarter Kellerschänke, Theodor-Heuss-Str. zum Meinungsaustausch (bitte ggf. wegen Terminverschiebungen nachfragen).

Christian Petersohn

Kontakt: Regionalverband Region Stuttgart
Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8,
70437 Stuttgart
Tel.: (0711) 2540-2552 (tagsüber)
Tel.: (0711) 847177
e-mail: petersohn@z.zgs.de

Regionalverband Rhein-Neckar

Leider gibt es wenig Positives aus dem Bahngeschehen des Jahres 2005 im Rhein-Neckar-Raum zu berichten. Bzgl. der S-Bahn haben sich die schon vor einem Jahr erwähnten Kapazitäts-Probleme 2005 weiter zugespitzt. Insbesondere sonntags im Neckartal war die Situation zwischen Heidelberg und Eberbach teilweise so extrem, dass Fahrgäste auf dem Bahnsteig zurückbleiben mussten und die S-Bahnen allein in diesem Abschnitt sonntags im Sommer 2005 regelmäßig Verspätungen von 5-10 Minuten einfuhren – bei einer ansonsten sehr guten generellen 5-Minuten-Pünktlichkeit von über 97 %. Inzwischen ist uns auch bekannt, dass es unterschiedliche Verträge des Betreibers VU Rhein-Neckar (DB Regio) mit den verschiedenen Bundesländern gibt. Die Klausel, dass bei dauerhafter Belegung von 125 % (der Sitzplätze) zu einer bestimmten Uhrzeit auf Kosten des Betreibers durch einen zusätzlichen Triebwagen verstärkt werden muß, gibt es nur im rheinland-pfälzischen Vertrag ...

Auch auf anderen Strecken gab es übervolle Busse und Bahnen, so dass immer wieder Fahrgäste an der Haltestelle oder auf dem Bahnsteig

zurückbleiben mussten. Wir haben dieses Thema zweimal in unserer regionalen Zweimonats-Zeitschrift, der „Fahrgastzeitung“ (s.u.), aufgegriffen, insbesondere, weil es in der sonstigen Presse fast gar nicht auftauchte.

Bzgl. der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar, für die es seit Frühsommer 2004 ein klar definiertes Konzept gibt, gab es negative Überraschungen u.a. im Elsenzthal und zur Main-Neckar-Bahn: die DB korrigierte ihre Kostenschätzungen für die Infrastruktur-Maßnahmen kräftig nach oben, auf der Main-Neckar-Bahn z.B. fast um 100%. PRO BAHN Rhein-Neckar hat diesbezüglich das Bundeskartellamt und das Eisenbahnbundesamt angeschrieben, da wir hierin aufgrund der Monopolsituation der DB willkürlich erhöhte Kostenansetzungen zur Gewinnmaximierung sehen. Außerdem soll der Inbetriebnahme-Termin der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar jetzt teilweise nicht mehr 2010, sondern 2014 (!) sein (s.u.).

Nach wie vor schlecht sieht es aus bzgl. der geplanten Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main – Rhein-Neckar. Bei der DB gibt es keinerlei Interesse, nach dem Raumordnungsbeschluss vom Frühsommer 2004 das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Im Herbst machte sich der frühere MVV-Vorsitzende Roland Hartung für eine Privat-Finanzierung der Neubaustrecke stark. Der Mannheimer Gemeinderat verabschiedete eine Resolution zur Notwendigkeit dieser Neubaustrecke. Davor und danach herrschte Stille zu diesem Thema. Es tauchte nur indirekt noch einmal auf, als Werner Schreiner, der neue Geschäftsführer des VRN, in der Presse zitiert wurde, die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar auf der Main-Neckar-Bahn könne erst im Jahr 2014 kommen, weil für einen S-Bahn-Betrieb hier zwingend die NBS erforderlich sei. Dies ist – bei aller Belastung der Strecke - natürlich unsinnig, da auch bei einem offiziellen S-Bahn-Betrieb auf der Main-Neckar-Bahn nicht mehr als die heutigen 2 Fahrten je Stunde und Richtung erfolgen werden.

Selbstverständlich haben wir auch wieder mit mehreren Vertretern an den regionalen Fahrplankonferenzen im März und Oktober teilgenommen. Wie meistens in den letzten Jahren kam der Großteil der Anträge und Diskussionsbeiträge von PRO BAHN und dem Verkehrsforum 2000 aus dem Elsenzthal.

Auf der Main-Neckar-Bahn gab es zum Fahrplanwechsel im Dezember eine leichte Verbesserung: die Anzahl der RE-Paare zwischen Mannheim und Frankfurt wurde von 4 auf 6 erhöht, so dass jetzt bis auf eine Lücke am Vormittag bis in den frühen Abend wieder alle 2 Stunden je Richtung ein RE auf der Main-Neckar-Bahn fährt – wenn auch teilweise aufgrund von Überholungen mit identischer Gesamt-Fahrzeit wie bei der Regionalbahn (81 Minuten für Mannheim – Frankfurt).

In Mannheim ist unser Regionalverband seit Frühjahr 2005 Mitglied des dortigen Umweltforums. Dadurch haben wir jetzt die Möglichkeit, in Mannheim zu ÖPNV-Themen mit stärkerer Resonanz in der Öffentlichkeit als bisher Stellung zu nehmen. Das funktioniert im wesentlichen durch das große Engagement von Andreas Schöber. Wir nützen die Mitgliedschaft im Umweltforum jetzt auch dafür, um unsere monatlichen Treffen abwechselnd in Heidelberg (in der Hbf-Gaststätte) und in Mannheim (im Umweltforum) abzuhalten.

Erfreulich entwickelt sich unsere zweimonatliche „Fahrgastzeitung“, die wir gemeinsam mit den hessischen Regionalverbänden herausgeben. Wir sind selbst immer wieder beeindruckt, wie gut das Zusammenspiel von Sammeln und Überarbeiten der Beiträge auf regionaler Ebene, zentraler Schlussredaktion und Layout, Kopieren, Heften und schliesslich Versand funktioniert – das alles u.a. auch mit mehrmals jährlich aktualisierten Adressdaten – und alles wie auch die sonstigen Aktionen aller Aktiven natürlich ehrenamtlich! Allen Beteiligten auf diesem Wege herzlichen Dank. Über Beiträge von bisher noch nicht aktiven Mitgliedern freuen wir uns im übrigen ganz besonders – diese werden bevorzugt abgedruckt.

Verschiedene Presse-Mitteilungen, teilweise gemeinsam mit dem VCD Rhein-Neckar, sowie Rundfunk- und Fernseh-Interviews rundeten die Arbeit ab. Ein letzter Schwerpunkt in der Öffentlichkeitsarbeit waren die Verschlechterungen im Fernverkehr zwischen Heidelberg und Stuttgart: hier entfielen einige IC- und ICE-Verbindungen, so dass sich vor allem für Pendler teilweise dramatische Veränderungen ergaben. So gibt es zwischen 17:15 und 22:00 Uhr nur noch sage und schreibe 2 Direktverbindungen auf der Neubaustrecke zwischen Heidelberg und Stuttgart – und das bei über 800 Bahn-Pendlern in dieser Relation. Und wer morgens um 7 Uhr in Stuttgart zur Arbeit sein soll, muss um 4:08 in Heidel-

berg abfahren – oder fährt lieber gleich mit dem Auto. Parallel hierzu wurde der Fahrpreis im ICE Heidelberg – Stuttgart in der 2. Klasse um 7,7 % von 26 auf 28 € erhöht.

Vieles muss im Rahmen dieses knappen Rückblicks unerwähnt bleiben, so auch das Engagement von Sven Grahner und anderen für eine Elektrifizierung von Weschnitztal- und Überwald-Bahn und eine Einbeziehung in das Netz der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar. Last but not least soll aber wenigstens noch erwähnt werden, dass unsere Internet-Seiten von Wolfgang Brauer zum Jahreswechsel 2005/2006 grundsätzlich überarbeitet und ergänzt wurden. Sie enthalten jetzt eine Fülle von Informationsmaterial und Links zu allem, was im Rhein-Neckar-Raum mit ÖPNV zu tun hat. Es lohnt sich, mal unter <http://www.pro-bahn/rhein-neckar> nachzuschauen, was es Neues gibt.

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

An besonderen Veranstaltungen, die von PRO BAHN Regionalverband Mittlerer Oberrhein initiiert oder mit ausgerichtet wurden, gab es im vergangenen Jahr 2005 zwei:

1. Wie funktioniert das „rechnergestützte Betriebsleitsystem“ (RBL)? Herr Messerschmidt von den Verkehrsbetrieben Karlsruhe erklärte uns zuerst sehr ausführlich und verständlich die Funktionsweise dieses Systems und informierte uns über die technischen Möglichkeiten und Gren-

zen. Zum Schluss stand noch ein Besuch in der Leitstelle auf dem Programm.

2. ein Besuch auf den Baustellen der Nordstadtstraßenbahnstrecke. Dabei erfuhren wir, wie der Preis zustande kommt, den 1 km Neubaustrecke in einer Stadt kostet (Grundstücksankäufe, gummigefederte Geleise, Rasengeleise, Haltestellen, die in sog. „schwebender Bauweise“ errichtet wurden - zum Schutz des sich darunter befindlichen Wurzelwerks, Zäune, ein auf Abruf bereitstehender Baumschutzbeauftragter, usw.).

Beide Veranstaltungen waren gut besucht. Ähnliche Veranstaltungen soll es auch in Zukunft geben; sie haben den Sinn, die Vereinsmitglieder sachkundig zu machen und - da sie in der Presse angezeigt werden – evtl. neue Mitglieder zu werben.

Es wurde viel Pressearbeit für den ÖPNV geleistet durch die Zeitung „umwelt & verkehr“, die wir dreimal im Jahr in einer Auflage von 3000 Expl. gemeinsam mit dem VCD und der BUZO herausgeben und - verstärkt in der zweiten Hälfte des Jahres – gab es Pressemitteilungen in den regionalen Zeitungen und einen offenen Brief an die für uns in Frage kommenden Landtags- und Bundestagsabgeordneten, die auf die Gefahren hinweisen, die sich aus den Kürzungen der ÖPNV-Mittel um 3,1 Milliarden EUR bis zum Jahr 2009 ergeben.

Bei den Fahrplankonferenzen wird es eine Änderung geben. Bisher wurden sie für unseren Regionalverband regelmäßig von Herrn Elze wahrgenommen. Herr Elze möchte sich aber von dieser Tätigkeit aus gesundheitlichen Gründen zurückziehen – was ich sehr bedauere -, so dass wir nach einer anderen Lösung suchen müssen.

Außerdem wurden von uns zahlreiche Fragen per e-mail, per Post und per Telefon beantwortet. Ein regelmäßiges Treffen für Mitglieder und Interessierte findet jeden zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum in Karlsruhe in der Kronenstraße 9 um 19.30 Uhr statt.

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

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Wie erwartet, haben die Angebotskürzungen der Kursbuchstrecken 971 (Lindau – Memmingen) und 753 (Aulendorf – Kißlegg – Hergatz) zu einem deutlichen Einbruch der Fahrgastzahlen geführt. Das Land mag zwar bemüht sein, die ärgsten Engpässe durch kilometer- und damit finanzneutrale Umschichtungen abzufedern, eine Rücknahme der Kürzungen steht aber keinesfalls in Aussicht. Von einem alltagstauglichen Nahverkehrsangebot kann in diesem Teil Baden-Württembergs nicht mehr die Rede sein.

Problematisch ist weiterhin die schlechte Angebotsqualität im Nahverkehr auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen. Auf der eingleisigen Strecke mit wenig Kreuzungsbahnhöfen wirkt sich der Wegfall der Neigetchnik der IREs sehr ungünstig auf den Fahrplan der Regionalbahnen aus. In Ludwigshafen beispielsweise findet eine doppelte Zugkreuzung statt, bei der die Regionalbahn aus Radolfzell planmäßig 10 Minuten auf den IRE aus Ulm warten muss. Gleichzeitig funktionieren die Übergänge auf den Seehas nach Singen/Engen nur eher zufällig; nach Konstanz gibt es wie eh und je keinen Anschluss. Auch entspricht der Pflegezustand der Züge nicht immer dem, was der zahlende Fahrgast erwarten darf.

Die ursprünglich wegen des Neigetnikausfalls als Notfahrplan konzipierte neue Linienführung des IRE (von Basel über Friedrichshafen nach Ulm anstelle nach Lindau) hat immerhin zu einem so deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen geführt, dass dieses Konzept bis auf weiteres so beibehalten werden soll. Immerhin funktioniert der "Notfahrplan" spürbar stabiler als das ursprüngliche Konzept. So gesehen, hat der Neigetnikausfall auch seine guten Seiten.

Die Gäubahn Stuttgart-Singen bleibt ein weiteres Sorgenkind unseres Regionalverbands. Verglichen mit den wilden Gerüchte, die schon hinsichtlich drohender Angebotskürzungen im Umlauf waren, sind wir mit der Streichung eines Zugpaares fürs Erste noch glimpflich davon gekommen. Weggefallen ist der IC "Insubria", der zwar zum IC-Tarif, nicht aber in IC-Qualität am Taktfahrplan vorbei fuhr. Die Tuttlinger tragen es mit Fassung, hatte der Zug doch trotz reichlich Fahrzeitreserven keine Zeit für einen Halt in ihrer Stadt auf dem Weg nach Zürich und Mailand gefunden.

Leider zeigen sich nach einer Phase spürbar höherer Zuverlässigkeit beim Cisalpino wieder die bekannten technischen Mängel. Andauernde Verspätungen bei oft sehr knappen Anschlüssen (z. B. in Rottweil 4 Mi-

nuten zum RE in Richtung Neustadt/Freiburg) drohen weiterhin die Kunden zu verprellen, was der Zukunft des Fernverkehrs auf dieser Strecke nichts Gutes verheißt.

Im Nahverkehr werden die Kunden derzeit wieder nahezu ausschließlich mit dem berüchtigten Triebfahrzeug ET 425 gequält. Die Mitnahme von Sitzkissen wird empfohlen. In einem Umlauf wird das Fahrzeug zur Überführung des ET 426 benötigt, der auf der Strecke Singen - Schaffhausen für einen deutlich besseren Fahrplan sorgt. Ob die weiteren Umläufe auf Doppelstöcker umgestellt wird, wie bereits in Aussicht gestellt worden war, ist im Augenblick nicht bekannt.

Es gibt auch erfreuliche Aussichten: im Dezember 2006 kommen auf der Schwarzwaldbahn sowie beim Seehas (Konstanz - Singen - Engen) nach der Ausschreibung neue Fahrzeuge zum Einsatz. Auf beiden Strecken stehen mehr Komfort und höhere Pünktlichkeit in Aussicht. Gerade beim Seehas wird es allerhöchste Eisenbahn, weil derzeit ein paar Züge eingesetzt werden, die den Fahrplan kaum einhalten können und technisch an das Ende ihres Lebenszyklus gelangt sind.

Beim Seehäsle (Radolfzell – Stockach) sieht die Situation dagegen unerschön aus. Waren überfüllte Züge im Berufsverkehr vor nicht allzu langer Zeit noch das größte Problem auf dieser Strecke, sind die Fahrgäste heute froh, wenn überhaupt noch Züge fahren. Die ursprünglich eingesetzten Fahrzeuge, die eigentlich Prototypen waren, sind kaputt; Reparatur oder Neubeschaffung sind teuer und langwierig. Aktuell sind ältere Fahrzeuge der BOB und der HzL auf der Strecke unterwegs, bis eine dauerhaft tragfähige Lösung gefunden sein wird.

Trotz geringer Mitgliederzahl und nur sehr wenigen Aktiven brauchen wir uns mit unseren Aktivitäten nicht zu verstecken. Diese bestehen aus viel unspektakulärer Detailarbeit im Hintergrund, die den Belangen der Fahrgästen aber sehr helfen kann. Über die Mitarbeit weiterer interessierter Mitglieder wären wir sehr froh, Aufgaben gibt es genug.

Stefan Buhl

Kontakt: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
Stefan Buhl, Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell
st_buhl@t-online.de, Tel.: 07732-950869

PRO BAHN-Ausflug

Wie bereits in den letzten Jahren wollen wir auch dieses Jahr wieder einen geselligen Ausflug für Aktive, Interessierte und Freunde von PRO BAHN anbieten. Als Ziel für 2006 haben wir uns die Lokalbahn Amstetten – Gerstetten ausgesucht. Wir fahren mit dem RE 8:32 in Stuttgart Hbf, ab Amstetten benutzen wir die Lokalbahn (Abfahrt 9:40) bis zum Endpunkt. Dort besteht Möglichkeit zur Besichtigung des Betriebswerkes. Anschließend starten wir zur Wanderung zurück nach Amstetten. Die Wegstrecke beträgt ca. 15 km, für unterwegs sollte entsprechende Vesper mitgenommen werden. Am Ziel in Amstetten ist eine gemeinsame Einkehr in eine regionale Wirtschaft geplant.

Termin: 21.5.2006
Treffpunkt: Stuttgart Hbf Servicepoint, 8:20
Bahnhof Amstetten, Lokalbahn 9:30

Zur Organisation der gemeinsamen Anreise bitte um Anmeldung bei Sabine Lacher bis 15.5.2006 (Tel. 0711-260138, S.Lacher@fkf.mpg.de). Wir können dann die gemeinsame Nutzung des Baden-Württemberg-Tickets planen.



Ausflug 2005, Haltepunkt
Monbach-Neuhausen

Bild: Wolfgang Staiger

Jahrestagung Europäischer Fahrgastverband

Am 18. März 2006 findet die Jahrestagung und Konferenz des europäischen Fahrgastverbandes EPF in Maastricht statt. Unter dem Motto „was bringt Europa dem Fahrgast?“ bildet ein intensiver Meinungsaustausch mit Mitgliedern des europäischen Parlaments den Programmschwerpunkt. Am Beispiel der Euregiobahn sollen Potentiale des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dargestellt werden. Ein genaues Programm und Anmeldeunterlagen finden Sie unter www.epf-eu.be oder bei der Landesgeschäftsstelle.

Vorankündigung: Bundesverbandstag 2006

Am Wochenende 25./26.3.2006 findet in Stuttgart der Bundesverbandstag von PRO BAHN e.V. statt. In diesem Rahmen sind auch 2 Sonderfahrten geplant:

Samstag: Besuch der Strohgäubahn mit Erläuterung der Zukunftsplanungen. Abfahrt Stuttgart Hbf 11:18 (S-Bahn Linie 6), Rückkehr ca. 14:00.

Sonntag: Sonderfahrt mit der Stadtbahn Stuttgart. Abfahrt Vaihingen ca. 10:00, Ende ca. 12:30.

Die Teilnahme ist für PRO BAHN-Mitglieder jeweils kostenlos, bitte Anmeldung an die Landesgeschäftsstelle. Genauere Informationen sind ab Ende Februar über www.pro.bahn-bw.de abrufbar.

Vorankündigung: Landesverbandstag 2006

Der nächste Landesverbandstag findet am 13.5.2006 in Konstanz statt. Neben der Neuwahl des Landesvorstandes steht insbesondere die Schwarzwaldbahn auf der Tagesordnung. Dirk Andres, Projektleiter DB Regio, wird das neue Konzept der Schwarzwaldbahn vorstellen und über die aktuellsten Entwicklungen berichten. Die Einladung aller Mitglieder erfolgt mit separater Post oder ist über www.pro-bahn-bw.de abrufbar.



Neue Schwarzwaldbahn-Lok
BR146 und Seehäsele-GTW in
Radolfzell
Bild: Frank von Meißner

Und zum Schluss noch eine Bitte:

Falls Sie per e-Mail erreichbar sind, schicken Sie uns bitte Ihre Adresse an PROBAHN.Baden-Wuerttemberg@t-online.de. Wir können Sie dann aktuell und kostengünstig über Neuigkeiten, Termine und Veranstaltungen informieren.