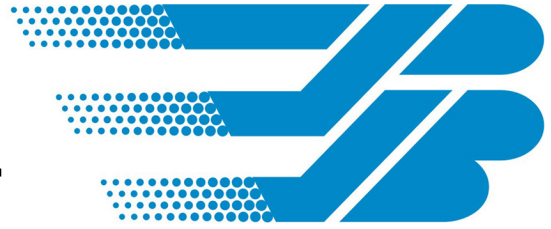


PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN im Jahr 2007

Themen, Aktionen, Projekte



Impressum

Herausgeber: PRO BAHN-Landesverband Baden-Württemberg
Linkstraße 36
73230 Kirchheim/Teck
Tel. 07021-978928

PROBAHN.Baden-Wuerttemberg@t-online.de
www.pro-bahn-bw.de

Redaktion und Gestaltung: Josef Schneider, Dr. Wolfgang Staiger, Sabine Lacher
Stand: 27.12.2007

Titelbild:

Gewitterstimmung über der Allgäubahn in Kisslegg, Bild: Günther Heger

Bericht des Landesverbandes PRO BAHN 2007

Bahnthemen waren fast das ganze Jahr 2007 ein Schwerpunkt der öffentlichen Berichterstattung. Stuttgart 21, Kapitalprivatisierung der DB AG, Tarifverhandlungen und Streiks, Eröffnung der französischen HGV-Strecke POS und damit direkter TGV-Verbindungen Stuttgart-Paris waren genauso wie der gekürzte Fahrplan im Schienennahverkehr Baden-Württembergs nur einige der wesentlichen Themen.

Bundespolitisch beherrschend war die Frage der Kapitalprivatisierung der DB AG. Zeitweise entwickelte sich die Diskussion hierzu zu einem Krimi, indem das Bundesverkehrsministerium und der DB Vorstand versuchten, den sogenannten integrierten Konzern mit den unterschiedlichsten Konstruktionen dauerhaft abzusichern. PRO BAHN hat sich auf Bundes- und Landesebene immer für einen Verbleib der Infrastruktur unter vollständiger öffentlicher Kontrolle eingesetzt. Soweit notwendig, hat sich der Landesvorstand nach Abstimmung mit dem Bundesvorstand an der öffentlichen Diskussion entsprechend beteiligt. Derzeit ist völlig unklar, ob und wie eine Privatisierung gesetzlich geregelt werden kann. Ein Verkauf mit Infrastruktur erscheint jedoch aus heutiger Sicht unwahrscheinlich.

Die Tarifauseinandersetzungen hatten auch in Baden-Württemberg teils erhebliche Auswirkungen. Als Fahrgastverband vertreten wir in erster Linie die Interessen der Fahrgäste. Diese sind natürlich durch Streiks, aber ebenso durch weitreichende Einschränkungen im Rahmen von sogenannten Notfahrplänen, massiv betroffen. Leider hat sich der Konflikt zwischen der Lokführergewerkschaft und dem DB Vorstand zu einem

häufig kaum mehr durchschaubaren Geflecht unterschiedlichster Themen und Interessengegensätze entwickelt. Beiden Seiten muss dringend geraten werden, die Interessen Ihrer Kunden nicht aus dem Auge zu verlieren. Der Umgang mit dem Verhandlungspartner genauso wie mit der Öffentlichkeit muss so angelegt sein, dass eine dauerhafte partnerschaftliche Zusammenarbeit möglich bleibt. Der öffentliche Verkehr ist nicht in der Position, sich lange kompromisslose Konflikte zu Lasten der Kunden zu leisten. Sowohl der heutige Fahrgast wie auch die verladende Wirtschaft könnten sehr schnell zur Alternative Straße abwandern.

In der Landespolitik wurde die Grundsatzentscheidung zu Stuttgart21 allgemein als großer Erfolg des Landes gefeiert. Der Landesverband hat hierzu weiterhin massive Bedenken hinsichtlich dem betrieblichen Gesamtkonzept, infrastrukturellen Restriktionen durch nur noch 8 geplante Bahnsteiggleise ohne Erweiterungsmöglichkeit sowie der Finanzierung. Der Eindruck, dass in diesem Projekt noch erhebliche Risiken stecken, die gleichzeitig zahlreiche kleinere Projekte im gesamten Land finanziell zumindest deutlich verzögern, konnte bisher nicht ausgeräumt werden. Der Landesvorstand wird sich auch in 2008 kritisch mit dem Gesamtprojekt inklusive der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm auseinandersetzen.

Mit dem Jahresfahrplan 2007 wurden auf nahezu allen Bahnlinien teilweise schmerzhaft Einschnitte in das Fahrplanangebot wirksam. Da weniger ausgelastete Züge in Tagesrandlagen und an Wochenenden bereits in einer früheren Einsparrunde gestrichen wurden, konnten die politisch vorgegebene Kürzung nur durch Eingriffe in die Substanz erzielt werden. Zwar wurde eine ebenfalls mögliche Stilllegung einzelner Linien vermieden, dafür traf es aber selbst stark nachgefragte Züge zu Hauptverkehrszeiten. Erfreulicherweise hat sich nun die Landesregierung dazu durchgerungen, mit Haushaltsmitteln einen kleinen Teil der Kürzungen in 2008 wieder auszugleichen. Offensichtlich hat der Entscheidungsprozess hierzu aber doch einige Mühe gekostet, so können einige Verbesserungen (bzw. Rücknahmen von Kürzungen) erst im Februar wirksam werden. Aus Sicht des Landesvorstandes ist hinter diesen Fahrplananpassungen kein langfristig tragbares Konzept erkennbar. Fahrplankürzungen oder -erweiterungen je nach aktueller Haushaltslage sind einem nachhaltigen Markterfolg des öffentlichen Verkehrs nicht zuträglich.

So wird auch mancher durch die örtlichen Kommunen als Anschluss an die Schiene konzipierter Stadtbuses den Änderungen nur mit erheblichem Zeitverzug und damit an den Fahrgastinteressen vorbei den Änderungen folgen können.

Dies erschwert die Umsetzung integrierter Bahn-Bus-Konzepte.

Einige positive Ansätze hierzu konnten wir in 2007 in den Bereichen Aitrach/Aichstetten/Leutkirch und Bad Wurzach/Wangen/Tannheim beobachten.

Für die nächsten Jahre erwarten wir, dass das Thema Kosten weiterhin eines der entscheidenden Themen bleiben wird. Die Steuereinnahmen des Staates werden sich nicht dauerhaft so günstig wie in 2007 entwickeln. Damit wird das Stichwort Effizienz die Diskussion zum ÖPNV prägen. Aus Sicht des Landesvorstandes vermischen wir hier konzeptionelle Überlegungen durch die Politik. Es wird derzeit nicht deutlich, wohin das Land und die unterschiedlichen kommunalen Aufgabenträger den öffentlichen Verkehr entwickeln wollen. Es fehlt beispielsweise ein langfristiges Fahrplankonzept, aus dem sich dann Investitionen zur kostengünstigen Abwicklung des Verkehrs ableiten lassen. Manche kleine Fahrzeitverbesserung kann dafür sorgen, dass durch optimierte Anschlussbeziehungen und effektive Fahrzeugumläufe ein marktgerechter und preiswerter öffentlicher Verkehr entsteht.

Ebenso vermischen wir ein Konzept und Zeitpläne für künftige Ausschreibungen des Schienennahverkehrs. Außer des Projektes S-Bahn-Stuttgart in der Zuständigkeit des Verbandes Region Stuttgart ist derzeit keine nennenswerte Ausschreibung in Baden-Württemberg im Gange. In den Nachbarländern wurden in 2007 etliche Verfahren abgeschlossen. So hat z.B. DB Regio in Bayern die Ausschreibung der Linie München – Passau gewonnen. Der öffentlich genannte Preis von unter einem Euro pro Kilometer und die bekannt geworden Qualitätskriterien machen uns optimistisch, hier auch für Baden-Württemberg Potentiale für fahrgastfreundliche und wirtschaftliche Lösungen zu erwarten.

Ebenso unklar ist die dauerhafte Finanzierung der Infrastruktur der sogenannten NE-Bahnen. Im Bereich der SWEG am Kaiserstuhl scheint sich hier eine Lösung gemeinsam mit dem Land anzubahnen. Es fehlt jedoch bisher eine Rechtsgrundlage, die eine dauerhafte betriebssichere Vorhaltung der Strecken der NE-Bahnen gewährleistet.

Mit der 2008 anstehenden Überarbeitung des Landesverkehrsplanes bietet sich die Gelegenheit, alle genannten Problembereiche gegenüber der Landespolitik anzusprechen und Lösungen bzw. Konzepte in unserem Sinn einzufordern.

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

Josef Schneider

Dr. Wolfgang Staiger

Lothar Faas

Regionalverband Nordschwarzwald

Auch 2007 konnten die Aktiven von PRO BAHN- Nordschwarzwald nicht über mangelnde Arbeit klagen, über einige der anstehenden Themen soll hier berichtet werden:

So führten wir im letzten Jahr hier in unserer Region erneut zwei umfangreiche Überprüfungen der Fahrausweis-Automaten durch. Die von uns aufgedeckten Mängel konnten größtenteils behoben werden.

Erneut befassten wir uns mit dem bereits vor einigen Jahren vorgeschlagenen S-Bahn-Konzept Calw – Weil der Stadt – Stuttgart. Die bisherigen Planungen sahen für die Reaktivierung der Württembergischen Schwarzwaldbahn lediglich einen Dieselbetrieb Calw – Weil der Stadt mit S-Bahn-Anschluss vor. Für dieses Projekt stehen wir natürlich im engen Kontakt zum „Verein Württembergische Schwarzwaldbahn“ (WSB). Inzwischen ist eine S-Bahn-Durchbindung über Weil der Stadt bis nach Calw eine ernsthafte Option des Landkreises Calw.

Durch unsere Vermittlung erfolgte am 1. April die feierliche Taufe eines Triebwagens der Kulturbahn auf den Namen „Stadt Pforzheim“.

Das von uns 2005 maßgeblich initiierte Bus&Bahn-Team entwickelt sich zum Erfolgsschlager. Im letzten Jahr wurden 21 Fahrgastschulungen, 40 Automatenkurse und 41 Ausflugsfahrten mit Bus und Bahn durchgeführt. Dabei wurden insgesamt nahezu 2500 Personen erreicht. Dieter Zaudtke ist in die Arbeit intensiv eingebunden. Die Stiftung der Sparkasse Pforzheim – Calw zur Förderung des Bürgerlichen Engagements brachte ein Buch heraus, indem u.a. die Arbeit des Bus&Bahn-Teams gewürdigt wird.

Die Installation einer ähnlichen Organisation wie unser Bus&Bahn-Team im Karlsruher Raum ist leider vorerst gescheitert. Es gelang nicht, eine entsprechende Mannschaft zu finden. Seit Monaten bemühen wir uns im Landkreis Calw Freiwillige zu finden, um dort ein entsprechendes Team auszubilden.

Die von uns im Zusammenwirken mit der Lokalen Agenda Niefern-Öschelbronn seit langer Zeit geforderte Busanbindung des Nieferner Bahnhofs wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember verwirklicht. Ein deutlich verbessertes Buskonzept mit einer eindeutigen Linienführung, einem deutlich aufgestockten Fahrtenangebot, auch an Sonntagen und einer konsequenteren Vertaktung ermöglicht an Werktagen einen stündlichen Anschluss an die Züge in und von Richtung Mühlacker bzw. Stuttgart. Das neue Konzept stieß innerhalb der Gemeinde nicht nur auf Zustimmung, so waren besonders die Linienführung und die örtliche Lage

der Haltestellen umstritten. Wir leisteten etliche Aufklärungsarbeit, auch durch praktische Demonstration mit einer Busrundfahrt.

Sorgen bereiten uns der Pforzheimer Hauptbahnhof und der Bahnhof Mühlacker. Beiden Stationen mangelt es an barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen. Außerdem verhindern zu niedrige Bahnsteige einen niveaugleichen Einstieg in die modernen, auf ca. 55 cm Einstiegshöhe ausgelegten Fahrzeuge. Wir befürchten bei einer von der DB mittelfristig durchzuführenden Umstellung vom bisherigen IC-Wagenmaterial auf neue Triebzüge, dass sich DB-Fernverkehr ausschließlich auf das ICE-Konzept konzentriert. Pforzheim und Mühlacker würden wegen zu geringer Bahnsteighöhen vom Fernverkehr abgehängt. Wir setzen uns für einen baldigen Ausbau ein und äußerten uns hierzu u. a. in einem Interview des SWR.

Im Oktober erreichten uns Schreckensmeldungen von der Nagoldtalbahn: Der weitere Ausbau der Infrastruktur, in den auch bisher erhebliche kommunale Mittel geflossen sind, ist gestoppt bzw. wird zumindest verzögert. Inzwischen konnten wir erfahren, dass zumindest der wichtige Ausbau des Kreuzungsbahnhofs Pforzheim-Weißenstein 2008 in Angriff genommen wird.

Eine von uns im Mai initiierte öffentliche Veranstaltung mit dem Geschäftsführer der „Stadtverkehr Pforzheim GmbH und Co. KG“ befasste sich mit der neuen Situation des innerstädtischen Busverkehrs nach dem Einstieg der Veolia-Verkehrsgruppe (Connex). Erfreulich ist, dass die Neustrukturierung für die Bürger völlig unbemerkt über die Bühne ging. Eine gut besuchte Podiumsdiskussion „10 Jahre Verkehrsverbund Pforzheim - Enzkreis“ analysierte den Jetzt-Stand des VPE und der Nachbarverbände und gab einen Ausblick auf die zukünftigen weiteren Verbesserungen der Kooperationen. Als Referenten standen uns die Geschäftsführer des VPE, VGC, EPV, sowie der Leiter Tarif und Vertrieb des KVV zur Verfügung.

Auch unabhängig von der aktiven Mitarbeit im Bus&Bahn-Team waren wir verstärkt im Rahmen der Verbraucherberatung tätig. Die meisten Anfragen bekamen wir zum Tarif, vor allem im Übergang zu den Nachbarverbänden.

Die Vorstandsmitglieder von PRO BAHN- Nordschwarzwald trafen sich im vergangenen Jahr zu 6 Sitzungen.

Unsere Arbeit erforderte eine intensive Korrespondenz und etliche Gespräche mit Verantwortlichen aus Verwaltung, Politik und Verkehrsunternehmen. Wir möchten uns an dieser Stelle für den fairen Umgang und die Bereitschaft, uns zuzuhören, bedanken. Ein Dankeschön gebührt auch dem Kreisverband Pforzheim-Enzkreis des VCD für die positive, mit Synergien gefüllte Zusammenarbeit.

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

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Wie jedes Jahr gab es zahlreiche Korrespondenz, sowohl per e-mail als auch per Post bei der es im Wesentlichen um nicht funktionierende Fahrkartensysteme, den damit zusammenhängenden Folgen und um Vandalismus an speziellen Stadtbahnhaltestellen ging.

Auf folgende, besondere Veranstaltungen möchte ich hinweisen: Gemeinsam mit Pfälzer Fahrgast- und Umweltverbänden richteten wir eine Veranstaltung in Landau aus, auf der der Film „Bahn unter dem Hammer“ vorgeführt wurde und es anschließend eine Diskussion mit Winfried Wolf gab, dem Herausgeber des Buches „In den letzten Zügen – Bürgerbahn statt Börsenbahn“ und Mitarbeiter auch an diesem Film.

Zwei Exkursionen haben wir gemacht: eine in die Pfalz ins Wieslautertal (KBS 675.1). Die Bahn war einstellungsbedroht. Bei dieser Gelegenheit erfuhren wir, dass ab 2008 die Albtalverkehrsgesellschaft die Betriebsführung der Bahn übernehmen wird, mit neuen Fahrzeugen und dass es sogar ein Zugpaar von Karlsruhe direkt dorthin geben wird.

Die zweite führte uns nach Heidelberg, wo wir die neue Straßenbahnlinie 26 nach Kirchheim befuhren.

Außerdem gab es ein erstes Treffen mit Herrn Dr. Cassazza, dem Nachfolger von Herrn Dr. Ludwig im KVV.

Und – last, not least – haben wir jetzt einen internet-Auftritt eingerichtet, mit der Bitte, ihn doch immer mal zu besuchen:

<http://www.beepworld.de/members/probahn>.

Hinweisen möchten wir auch noch darauf, dass wir uns regelmäßig jeden zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum in Karlsruhe in der Kronenstr. 9 treffen.

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

Regionalverband Region Stuttgart

Im Jahre 2007 gab es sehr viele Anfragen zu den **Streiks der Lokführer**. Der RV Region Stuttgart wurde zu diesem Thema seitens der Medien mehrmals zu Stellungnahmen im Radio oder Fernsehen aufgefordert.

Aber auch darüber hinaus war der RV medial aktiv. Weichenstörungen wegen des Wintereinbruchs im Januar wurden vom RV aufgegriffen und führten zu einem Artikel in der Stuttgarter Zeitung. Darin konnte auch der Zusammenhang von unterlassenen Infrastruktur-Maßnahmen zum Börsengang der Bahn hergestellt werden. Ferner war der RV wegen der Fahrplankürzungen im Frühjahr aktiv. Zeitgleich konnte der RV in den Stuttgarter Tageszeitungen die kundenunfreundliche Haltung der DB AG, den Fahrscheinverkauf in Nahverkehrszügen einzustellen, mit eigenen Stellungnahmen thematisieren.

Durch eine gemeinsame Pressekampagne mit dem BUND konnte vorerst verhindert werden, dass die zentrale und beliebte Stuttgarter Bushaltestelle **Schlossplatz** aufgegeben wird. *Eine Bushaltestelle störe das architektonische Ensemble am Schlossplatz*, wurde von verschiedenen Stuttgarter Gemeinderäten hierfür als Grund genannt.

Im Zentrum der Aktivitäten stand natürlich das Thema **Stuttgart 21**, das durch die getroffene Finanzierungsvereinbarung zwischen Bahn und Land plötzlich wieder aktuell geworden ist. Da sich der RV Region Stuttgart schon frühzeitig dem Bündnis gegen Stuttgart 21 angeschlossen hatte, wurde die Medienarbeit hauptsächlich vom Bündnisbüro im Stuttgarter Umweltzentrum geleistet. Hier war auch die Schaltzentrale für das Bürgerbegehren und das Ergebnis von 61183 gültigen Unterschriften, die in kürzester Zeit gesammelt wurden, zeigt deutlich, dass längst nicht alle Stuttgarter Bürger von dem Bahnprojekt Stuttgart 21 überzeugt sind. Der RV Region Stuttgart wurde die Bündnisarbeit hauptsächlich durch Sabine Lacher vertreten, die an der Homepage des Bündnisses (www.stuttgart21-nein-danke.de) mitarbeitet und hier hauptsächlich die Gewinnung prominenter Unterstützer, also Gegner des Tiefbahnhofs, betreibt.

Ein breites Tätigkeitsfeld war wiederum die Teilnahme am **Fahrgastbeirat des VVS**, in dem aktuelle Anliegen und Wünsche der Fahrgäste von Seiten verschiedener Organisationen an die Verantwortlichen des VVS herangetragen werden. Der RV Region Stuttgart ist hier regelmäßig durch Dr. Wolfgang Staiger vertreten.

Im Bereich der Fahrplanoptimierung vertrat Ulrich Arndt die Interessen der Fahrgäste und nahm an der **Fahrplankonferenz** bei der IHK Region Stuttgart teil. Thema war dabei im Fernverkehr vor allem die Gäubahn. Dort sind die Fahrgastzahlen um 8% zurück gegangen, obwohl ein or-

dentlicher ICE-Takt eingeführt worden ist. Der RV fand dabei heraus, dass es bei Gruppenbuchungen für die Strecke Stuttgart-Zürich zu Problemen kam. Diese könnten den Fahrgastverlust erklären. Jedenfalls konnte der RV im weiteren Verlauf der konstruktiven Gespräche mit der DB in Erfahrung bringen, dass für eine längere Zeit der Verkehr Zürich-Stuttgart / -München unverändert bleiben soll. Man will endlich, auch mit Rücksicht auf die von vielen Änderungen nicht erfreute SBB, einmal ein stabiles Angebot halten. Im Regionalverkehr ging es um die größten Spitzen der Kürzungen, aber auch um Qualitätsfragen. Im Zentrum der Kritik standen die fahrgastunfreundlichen Triebwagen ET 425 (nicht einmal in 1. Klasse Armlehnen, harte Sitze, zu wenig WCs). PRO BAHN forderte hier eine Nachrüstung, die im Plenum der Fahrplankonferenz unterstützt wurde.



Gäubahn-ICE im
Hauptbahnhof
Stuttgart
Bild: JS

Der Regionalverband Region Stuttgart trifft sich regelmäßig am **ersten Donnerstag** im Monat ab **19 Uhr** in der Gaststätte „**Stuttgarter Kellerschenke**“ im Gewerkschaftshaus, Willi-Bleicher-Str. 20 im Stuttgarter Zentrum. Die Kellerschenke ist mit der S-Bahn (Haltestelle „Stadtmitte“) sowie der Stadtbahn (Haltestelle „Schlossplatz“ oder „Friedrichsbau“) gut erreichbar.

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

Kontakt: Regionalverband Region Stuttgart, Christian Petersohn,
Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart
Tel.: (0711) 2540-2552 (tagsüber) , Tel.: (0711) 847177
e-mail: C.Petersohn@gmx.net

Regionalgruppe Hohenlohe

Die kleine aber sehr aktive Regionalgruppe hat sich erfolgreich für die Reaktivierung des Haltepunktes Satteldorf eingesetzt. Allerdings liegt der alte Bahnhof sehr ungünstig weit außerhalb der Ortschaft. Den Vorschlägen für einen siedlungsnäheren Bahnsteig konnte sich die Kommune, die sich an der Finanzierung beteiligen müsste, bisher jedoch nicht anschließen. Nächster Kandidat für eine Reaktivierung ist der Halt im Bahnhof Wallhausen.

Bereits zum Schuljahresbeginn wurde wesentliche Vorschläge der Regionalgruppe für eine bessere Anbindung des Busverkehrs an die Schiene zwischen Schrozberg und Crailsheim umgesetzt.

Kontakt: Regionalgruppe Hohenlohe, Oliver Paul
Alte Strasse 2, 74532 Ilshofen-Ruppertshofen
e-mail: oliver.paul@muswies.de

Regionalgruppe Main-Tauber

Kontakt: Regionalgruppe Main-Tauber, Stefan Herzog
Frommengasse 6, 97980 Bad Mergentheim
e-mail: pb.mt@web.de

Regionalverband Rhein-Neckar

Leider muss der Jahresrückblick auf 2007 im Rhein-Neckar-Raum wieder etwas negativer ausfallen als vor einem Jahr. In diesem Jahr ging wenig voran – und zusätzlich zerschlugen sich einige Hoffnungen.

Zu letzterem zählt beispielsweise die Perspektive einer sog. „Südschiene“, einer Straßenbahn-Ringverbindung südlich von Heidelberg, von Kirchheim über Sandhausen, Walldorf, Wiesloch und Nussloch nach Leimen. Bereits im Jahr 2006 hatte die Firma PTV aus Karlsruhe eine Standardisierte Bewertung für diese Strecke erstellt. Das Ergebnis wurde im Laufe des Jahres 2007 bekannt: bei Investitionskosten von rund 120 Mio € war der Nutzen-Kosten-Faktor < 1 – und zwar sowohl bei einem kalkulierten 20-Minuten-Takt als auch bei einem 10-Minuten-Takt. Hauptgrund für das unerwartet schlechte Ergebnis ist eine Änderung der Bewertungs-Grundlagen seit 2006. So wird die Stromerzeugung für den Straßenbahn-Betrieb, die zu einem nicht unerheblichen Teil aus Kohlekraftwerken erfolgt, wegen des CO₂-Ausstosses deutlich negativ bewertet. Eine Umstellung von Bus auf Bahn schlägt unter ökologischen Ge-

sichtspunkten also – im Gegensatz zur bisherigen Bewertungsmethodik - zunächst einmal negativ zu Buche. Die Tatsache, dass eine Straßenbahn drei Busse ersetzen kann, gleicht dies dann wieder aus. Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die beteiligten Kommunen zwar die ggf. benötigten Trassen freihalten, aber das Thema erst einmal in die fernere Zukunft verschoben haben. Auch für die im Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises stehende Stadtbahnstrecke Mannheim-Feudenheim – Ilvesheim - Ladenburg – Schriesheim sieht es schlecht aus. Das mögliche Ergebnis einer Standardisierten Bewertung ist unsicherer denn je. Die Bereitschaft der Kommunen für den Bau solch einer Strecke sinkt.

In Heidelberg werden auch ein Jahr nach Inbetriebnahme noch die Folgen der Straßenbahn-Neubaustrecke nach Kirchheim verdaut. Zunächst gab es wochenlang diverse technische Probleme, weil die Strecke bei Inbetriebnahme de facto noch nicht völlig fertig war (politisch gewollter Inbetriebnahme-Termin zum Ende der Amtszeit von OB Weber), dann gab es Ärger über die vermeintlich hohen Kosten – wobei hier z.T. mit falschen Zahlen gearbeitet wurde, dann war die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf dieser neuen Linie 26 enttäuschend (u.a. wegen paralleler Busverkehre; konkurrierende Interessen der Umlandgemeinden und der Stadt Heidelberg) und schließlich gibt es nach wie vor teilweise massive Verspätungsprobleme. Letztere betreffen zwar nicht die Linie 26, sind aber u.a. durch sie ausgelöst, da jetzt drei Linien (21, 22 und 26) am Bismarckplatz auf einem Stumpfgleis (plus den Durchfahrtgleisen) wenden müssen. Für die Verspätungen in Heidelberg sind außerdem die generelle Überlastung des Bismarckplatzes (Busse und Straßenbahnen blockieren sich teilweise gegenseitig) sowie die zunehmende Abschaltung der ÖPNV-Vorrangschaltung an immer mehr Kreuzungen verantwortlich. Dies ereignet sich zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt, da zum 1.10.07 die Parkraumbewirtschaftung im Neuenheimer Feld eingeführt wurde und gleichzeitig über 12.000 Mitarbeiter(innen) von Universität, Pädagogischer Hochschule und Uni-Klinikum die Möglichkeit erhielten, VRN-Jobtickets zu erwerben. Die Erfahrungen dieser Neu-ÖPNV-Nutzer(innen) mit dem ÖPNV sind aufgrund der angesprochenen Verspätungen leider teilweise ziemlich negativ. PRO BAHN Rhein-Neckar setzt sich daher im Rahmen des Arbeitskreises Bahn (gemeinsamer Arbeitskreis von VCD und PRO BAHN) dafür ein, dass schnellstmöglich eine Lösung gefunden wird – sei es durch ein zweites Stumpfgleis zum Wenden, sei es durch eine zusätzliche Haltestelle im Umfeld des Bismarckplatzes, die es ermöglicht, zwei Straßenbahnlinien um den Bismarckplatz herum (statt mitten drauf) zu führen.

Ein Schwerpunkt der PRO BAHN-Aktivitäten lag im letzten Jahr in Mannheim, wo unser Regionalverband Mitglied des Umweltforums ist und dort die Bahn- und ÖPNV-Themen vorantreibt. So gibt es derzeit zwei etwa

monatlich tagende Arbeitsgruppen zu den Themen „Bahn-Knoten Mannheim Hbf, NBS Rhein-Main – Rhein-Neckar und Bypass“ und „Fort-schreibung Nahverkehrsplan Mannheim“. Außerdem befasste sich PRO BAHN mit den von der Mannheimer CDU aus der Schublade geholten Plänen einer Straßenbahn nach MA-Gartenstadt.

Betrachtet man die S-Bahn Rhein-Neckar gibt es bezüglich der 2. Stufe nur wenig Erfreuliches zu berichten. Immerhin wurde Ende September der Bau- und Finanzierungs-Vertrag für die Elsenz- und Schwarzbach-talbahn unterzeichnet. Ob die Elektrifizierung und der Umbau dieser 80 km langen Strecke mit 19 Stationen allerdings wie geplant bis Dezember 2009 abgeschlossen sein wird, erscheint uns fraglich. Bei allen anderen Strecken der 2. Stufe gibt es teilweise erhebliche Verzögerungen, die im wesentlichen auf der Nichteinhaltung von der DB AG zugesagter Termi-ne für Planungen, Gutachten, etc. beruhen.

Auch zur der geplanten Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main – Rhein-Neckar gibt es keine positiven Neuigkeiten. Die DB AG hat im Sommer mit der für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung begonnen. Sie geht dabei weiterhin von der im Raum-ordnungsverfahren als raumunverträglich eingestuften Bypass-Variante B aus. Im September schrieb sie einen Wettbewerb für drei Brückenbauwerke auf der Trasse der geplanten Bypass-Strecke mit einem Preisgeld von 228.000 € aus. Auf Nachfrage des MdB Dirk Niebel aus Heidelberg teilte DB Netz mit, dass diese Planungsleistungen aus Eigenmitteln der DB AG finanziert würden. Aufgrund der öffentlichen Reaktionen in der Region gab die DB am 21.11. schließlich bekannt, dass sie die Ausschreibung für die drei Bypass-Brücken bis auf weiteres wegen der „besonders sensiblen politischen Situation im Umfeld von Mannheim“ ausgesetzt habe. Im Dezember genehmigte dann das Regierungspräsi-dium (RP) Darmstadt den Bau einer Erdgasleitung von Lampertheim Richtung Amerdingen in Bayern, die mehrere Kilometer auf der geplanten Bypass-Trasse verlaufen soll. Das RP gewährte EON und Wingas das Baurecht auf Basis der festgestellten Raumunverträglichkeit der By-pass-Trasse durch das RP Karlsruhe. Die DB will jedoch weiter an ihren Plänen festhalten – auch wenn nach dem bereits nach 10 Monaten wieder eingestellten ICE-Sprinter Köln – Stuttgart jetzt nach einem weiteren Jahr und 12 Monaten Betriebszeit auch der ICE-Sprinter Köln – Mün-chen eingestellt wurde.

Braucht man für über 500 Mio. € eine Bypass-Strecke, die raumun-verträglich und bautechnisch extrem schwierig ist - und für die es offen-sichtlich keine Fahrgäste gibt?

Wie schon seit vielen Jahren setzte sich unser Mitglied Sven Graher wieder mit einigen Mitstreitern für die Weschnitztal- und die Überwald-bahn ein. Hier gibt es vor allem zwei Neuigkeiten: Der Draisinenbetrieb

auf der Überwaldbahn soll jetzt doch erst 2009 beginnen und wurde dem Kreistag des Kreises Bergstraße als „Reaktivierung der Überwaldbahn für touristische Nutzung“ verkauft. Man hätte eigentlich von einer „Verhinderung der Reaktivierung der Überwaldbahn für Bahnbetrieb“ sprechen müssen. Darauf wiesen Sven Grahner und die „IG Pro Schiene Weschnitztal-/Überwaldbahn“ in mehreren Pressemitteilungen und Pressegesprächen hin. Bei der Weschnitztalbahn steht die voraussichtlich fünfmonatige Sperrung des (PKW-)Saukopftunnels im 2. Halbjahr 2008 bevor. „Auf den letzten Drücker“ denkt man jetzt darüber nach, wie man einen Teil der Nutzer der gut 20.000 täglich durch den Tunnel fahrenden PKWs auf die Schiene bringen könnte, um einen Verkehrskollaps auf der Straße zu verhindern. Jetzt rächt sich einmal mehr, dass in den 90er Jahren das Ausweichgleis in Mörlenbach entfernt wurde und eine Taktverdichtung auf mehr als den heute schon fast ganztägig gefahrenen Halbstunden-Takt nicht möglich ist. Und bei einer Bahnsteiglänge von 100 m an den meisten Haltepunkten ist als Alternative zu zwei VT 628 nur ein lokbespannter Zug mit drei Doppelstockwagen möglich. Seit 2000 haben alle, die sich mit der Weschnitztalbahn befasst haben, immer wieder festgestellt, dass als erste Ertüchtigungsmaßnahme das Ausweichgleis in Mörlenbach wieder eingebaut werden muss. Leider ist bis heute nichts geschehen – der Kreistag hat sich bisher nicht zu einem konkreten Beschluss durchringen können.

Wie jedes Jahr muss vieles im Rahmen dieses knappen Rückblicks unerwähnt bleiben – der Rhein-Neckar-Raum ist einfach zu groß. Bei dieser Gelegenheit möchten wir wieder einmal alle bisher eher passiven Mitglieder ermuntern, doch einmal bei einem unserer monatlichen Treffen vorbeizuschauen. Es geht formlos und unkompliziert zu – und man muss auch nicht befürchten, gleich mit Aufgaben beladen nach Hause zu gehen. Im Gegenteil – es ist über den Informationsaustausch möglich, eigene Interessen und ÖPNV-Probleme zur Sprache zu bringen, die den Aktiven bei PRO BAHN Rhein-Neckar vielleicht noch gar nicht bekannt sind.

Kontakt: Regionalverband Rhein-Neckar, Andreas Schöber,
Holbeinstr. 14, 68163 Mannheim
Tel. (0621) 411948, e-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

Regionalverband Neckar-Alb

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

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Das große Thema des Jahres 2007 waren natürlich die Kürzungen im ÖPNV. Neben verschiedenen Verbindungen in sogenannten Tagesrandlagen wurde besonders auf der Südbahn sowie der Strecke Singen-Thayngen(-Schaffhausen) der Rotstift gezückt.

Bisher schon war der Nahverkehr auf der Südbahn in Aulendorf geteilt. Sorgen um verpasste Anschlüsse musste sich der geplagte Nahverkehrskunde seit dem 10.06. aber nicht mehr machen: die Regionalbahnen aus Ulm fahren seither nur noch bis Biberach; der Anschlusszug Richtung Friedrichshafen endet weiterhin in Aulendorf.

Immerhin stellt die Landesregierung, nachdem sie die Fahrgäste mit den unterjährigen Kürzungen mit dem Holzhammer am Fahren hinderte, zu Beginn 2008 ein wenig Aspirin in Form von ein paar Zugkilometern zur Verfügung. Mit diesen Zugkilometern werden unter anderem die ärgsten Grausamkeiten im Schüler- und Berufsverkehrs wieder rückgängig gemacht, genau entsprechend einem Antrag von Pro Bahn.

Auf der Strecke Singen-Thayngen (-Schaffhausen) sollte der Halbstundentakt weitestgehend gestrichen werden. Hier musste der Kanton Schaffhausen das Land Baden-Württemberg an rechtliche Gegebenheiten erinnern und nachdrücklich auf Einhaltung völkerrechtlicher Vereinbarungen dringen. In der Schweiz gilt der Jahresfahrplan von Rechts wegen ein ganzes Jahr (in Baden-Württemberg ist man da weit flexibler), und trotz Gültigkeit des Baden-Württemberg-Tickets auf der Hochrheinstrecke bleibt Schaffhausen weiterhin der Schweiz zugehörig. Nachdem so der Halbstundentakt für den laufenden Fahrplan gerettet werden konnte, mussten für das Jahr 2008 vor allem die Schweizer Nachbarn nochmals kräftig ran: Nur weil sie sämtliche Fixkosten der akut bedrohten S22, die besagten Halbstundentakt herstellt, übernehmen, ist der Landkreis Konstanz finanziell in der Lage, die restlichen Kosten zu übernehmen. Das Land sieht sich dazu außerstande. Immerhin: es war tröstlich zu sehen, wie viele Lokalpolitiker auf den Fahrplankonferenzen erschienen sind und dort engagiert für den Erhalt sinnvoller Angebote auf der Schiene gekämpft haben.

Auch eine erfreuliche Entwicklung kann unerfreuliche Folgen nach sich ziehen: Die Schwarzwaldbahn ist mit dem modernen Wagenmaterial so erfolgreich, dass es manchmal einfach schon zu viel ist. Nun haben die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und DB Regio versucht gegenzusteuern. DB Regio lässt schon mehr Material über den Schwarzwald rollen, als vertraglich gefordert, doch reicht das noch nicht. Weil zusätzliche Zugkilometer vom Land nicht bezahlt werden, wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember ein paar Umschichtungen durchgeführt,

um das Angebot besser an die Nachfrage anzupassen. Es ist unvermeidlich, dass bei Umschichtungen das, was an einer Stelle gegeben wird, an anderer Stelle genommen wird. Genommen wird dabei montags bis samstags der letzte Zug südwärts, wo aus einer Direktverbindung eine zweifellos grauslige Umsteigeverbindung über Tuttlingen wurde.

Die beiden Landtagsabgeordneten des Kreises Konstanz, die noch im Frühjahr des gleichen Jahres ausdrücklich tatsächlichen Kürzungen im ÖPNV zugestimmt haben, ereifern sich nun zusammen mit dem Allensbacher Bürgermeister über die "drastischen Verschlechterungen", die nun auf der Schwarzwaldbahn beschlossen wurden. So nebenbei: Allensbach hat mit dem neuen Rollmaterial auch einen stündlichen Halt (vormals nur zweistündlich) bekommen.

Themen gibt es noch viele, aber schon aus Kapazitätsgründen müssen wir uns auf das Wesentliche beschränken. Ganz oben auf der Agenda 2008 steht dabei das Problem, dass die Bodenseeregion zwar häufig sehr gute internationale Verbindungen mit gut abgestimmten Anschlüssen aufweist, es aber oft fast, manchmal völlig unmöglich ist, für diese Verbindungen auch Fahrausweise zu erwerben. Es ist schon absurd, dass wir als Fahrgäste dafür kämpfen müssen, für schon längst vorhandene Angebote endlich zahlen zu dürfen.

Kontakt: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
Stefan Buhl, Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell
stefan.buhl@gmx.com, Tel.: 07732-950869

PRO BAHN-Ausflug

Der 2007 geplante Ausflug nach Freudenstadt ist leider aus vielerlei Gründen ausgefallen. Wir wollen nun die ruhige Winterzeit nutzen, eine Studienfahrt nach Straßburg zu unternehmen. In den vergangenen Jahren nach Einführung und Erweiterung der dortigen Straßenbahn hat sich die Stadt deutlich zum Positiven geändert. Unsere Kollegen des Fahrgastverbandes FNAUT werden uns das Netz der Straßenbahn zeigen und über aktuelle Projekte informieren. Natürlich soll auch die Straßburger Gastlichkeit eine Rolle spielen, wir werden uns in einem netten Restaurant bei Flammkuchen oder anderen regionalen Spezialitäten stärken.

Termin:	26.1.2008	
Treffpunkt:	Stuttgart Hbf Prellbock Gleis 4,	7:10
	Herrenberg Gleis 4, RE 19025	7:47
	Freudenstadt Hbf, OSB87422	8:34
	Offenburg, OSB87422	10:04
	Strasbourg Ankunft	10:34

Die Rückfahrt am Abend erfolgt je nach Teilnehmern über Freudenstadt oder Karlsruhe.

Zur Organisation der gemeinsamen Anreise bitte um Anmeldung bei Sabine Lacher bis 24.1.2008 (Tel. 0711-260138, S.Lacher@fkf.mpg.de). Wir können dann die gemeinsame Nutzung des Baden-Württemberg-Tickets planen.



Straßenbahn Straßburg

Bild: CTS

Vorankündigung: Landesverbandstag 21.6.2008

Der Landesverbandstag findet in Pforzheim statt. Neben der Neuwahl des Landesvorstandes steht insbesondere der privatisierte Stadtverkehr Pforzheim sowie die in Turbulenzen geratene Modernisierung der Nagoldtalbahn auf der Tagesordnung.

Die Einladung aller Mitglieder erfolgt mit separater Post oder ist über www.pro-bahn-bw.de abrufbar.