



Fahrgastverband
PRO BAHN

Landesverband Baden-Württemberg

PRO BAHN im Jahr 2015 Themen, Aktionen, Projekte



Jahresbericht Landesverband

Auf verkehrspolitischer Ebene war das Jahr 2015 mehr von Konsolidierung als vom Beginn neuer Projekte geprägt. Die erfreulichen Nachrichten zuerst: Bei den Ausschreibungen des Regionalverkehrs auf der Schiene ging es endlich voran. Neben den insgesamt erfreulichen Ausschreibungsergebnissen verspricht die Neuregelung der Regionalisierungsmittel weiteren Spielraum für spürbare Verbesserungen im Bahnverkehr. Auch wenn wohl noch nicht alle ausgehandelten Ergebnisse endgültig in trockenen Tüchern sind, wird Baden-Württemberg nicht nur von den insgesamt steigenden Mitteln profitieren, die der Bund den Ländern für den Regionalverkehr auf der Schiene zur Verfügung steht, sondern auch von einem höheren Anteil an diesen Mitteln, der dem Anteil des Landes an der Gesamtbevölkerung Deutschlands mehr entspricht.

Weniger gut voran ging es mit zwei anderen wichtigen Vorhaben der Landesregierung: Der Landestarif und die ÖPNV-Finanzierungsreform sind auf Wiedervorlage gelegt. Der Landestarif wird aller Voraussicht nach unabhängig vom Ausgang der Landtagswahl kommen, aber voraussichtlich erst 2018. Die ÖPNV-Finanzierungsreform ist zwar vorläufig gescheitert, muss aber aus zwingenden rechtlichen Gründen weiterverfolgt werden, ebenfalls unabhängig vom Ausgang der Landtagswahl. Im ersten Anlauf wollte die Regierung möglichst alle Beteiligten am Gesetzgebungsverfahren beteiligen, was ja auch sinnvoll ist. Wie es aber so ist, wenn man die Frösche fragt, deren Sumpf man trockenlegen will: Sie wollen nicht und wehren sich mit Händen und Füßen. Die bestehende Rechtslage schützt die derzeitigen Verkehrsunternehmen und lässt, da die Leistungen auf Grundlage historisch gewachsener Zahlungen vergütet werden, Neueinsteigern faktisch keine Chance. Der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO) soll mit massiven Blockadeaktionen gedroht haben. Es ist das gute Recht der etablierten Unternehmer, für ihre Besitzstände zu kämpfen. Gewählt werden aber Parlamentarier, nicht Busunternehmer, woraus im nächsten Anlauf zur Reform die entsprechenden Schlussfolgerungen zu ziehen sein werden.

Auch beim Landestarif stieß die Regierung auf erhebliche Widerstände, hier der Verkehrsverbände. Ob diese Widerstände ähnlich fundamental sind und waren, entzieht sich unserer Kenntnis. Es ist anzunehmen, dass der Streit im Wesentlichen um Finanzierungsfragen geht. Da im ÖPNV durchaus relevante Größenordnungen umgesetzt werden, ist manche Sorge der Beteiligten verständlich. Die strukturellen Vorbereitungen scheinen aber weit gediehen zu sein.

Wenn im Wesentlichen noch Finanzierungsfragen, die Kompromissen in der Regel gut zugänglich sind, offen sind, sollte die Einführung dann letztendlich nicht scheitern.

Die Verschiebung des Landestarifs muss auch nicht von Nachteil sein. Der größere zeitliche Vorlauf ermöglicht es, gleich in der ersten Stufe ein einigermaßen vollständiges Angebot zu schaffen und nicht gleich mit dem nächsten Flickenteppich zu starten. Es darf nicht vergessen werden, dass mit dem Landestarif keineswegs automatisch alles besser und schon gar nicht billiger wird. Nachteile werden üblicherweise im ersten Augenblick stärker als zu erwartende Vorteile wahrgenommen. Deswegen muss die erste Stufe einen spürbaren Mehrwert für möglichst viele Fahrgäste bringen. Man kann schon erahnen, dass der Landestarif kritisch beäugt werden wird. Da muss es handfeste Vorteile geben, damit der Landestarif auch akzeptiert und positiv aufgenommen wird.

STEFAN BUHL

JOACHIM BARTH

LOTHAR FAAS

Elektrifizierungsoffensive

Elektrische Mobilität ist seit Jahren in aller Munde und wird vielfach als Lösung der Umwelt- und Klimaprobleme des Verkehrssektors gesehen. Auch die Landesregierung, insbesondere in der Person des Ministerpräsidenten Kretschmann, hält große Stücke von Elektromobilität. Leider bezieht sich der Hype nur auf den Autoverkehr, was uns dazu veranlasst hat, eine „Elektrifizierungsoffensive“ zu starten. Während in der Schweiz flächendeckend ein Fahrdraht auch über kleinen Nebenstrecken hängt, emittieren in Baden-Württemberg laute und oft wenig leistungsstarke Dieselloks und -triebwagen Feinstaub, CO₂ und anderes Unerwünschtes. Zudem verhindern an manchen Strecken vergleichsweise kurze Diesellocher attraktive umsteigefreie Verbindungen. Das freut die Fernbusbetreiber, nicht aber die Fahrgäste; und auch der Aufgabenträger spart durch das Brechen von Reiseketten Geld nur insoweit, als durch die geringere Nachfrage kleinere Züge ausreichen.

Wir haben nun zur Lösung dieser Probleme vorgeschlagen, dort Bahnstrecken zu elektrifizieren, wo mit vergleichsweise geringem Aufwand großer Nutzen zu erwarten ist.

Unsere „Wunschliste“ enthält folgende Strecken:

Bodensegürtelbahn Radolfzell–Friedrichshafen(–Lindau)

Hier drängt es uns am meisten. Die Finanzierungsvereinbarung für die Elektrifizierung der Südbahn war schon

länger absehbar (und wurde inzwischen auch unterzeichnet); auch am Hochrhein kamen die Projektpartner einer Lösung ein gutes Stück näher. Isoliert betrachtet ist das zu begrüßen; eine Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke und der Südbahn wird aber zu einem neuen Dieselloch und aller Voraussicht nach zum Ende des überaus erfolgreichen IRE-Sprinters Basel–Ulm führen. Ein ernsthaftes Problembewusstsein bzw. der Wille, dieses Problem zu lösen, ist trotz zahlreicher Mahnungen und Warnungen unsererseits in Stuttgart nicht erkennbar; ein vernünftiges Fahrplankonzept fehlt. Zu mehr als einer Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan hat die Sorge um den Klimaschutz in Bezug auf die Bodenseegürtelbahn noch nicht geführt. Dass es entlang des Bodensees ein Verkehrsproblem gibt, ist sowohl der Landes- wie der Bundesregierung sehr wohl bewusst: Mit dem Ausbau der B31 bei Friedrichshafen geht es voran.

(Freiburg–)Villingen–Rottweil(–Stuttgart)

Mit der geplanten Elektrifizierung zwischen Neustadt und Donaueschingen müsste nur noch der Abschnitt zwischen Villingen und Rottweil elektrifiziert werden, was durchgehende Züge zwischen Freiburg und Stuttgart über die Höllental- und Gäubahn ermöglichen würde. Die Fahrzeiten wären sicherlich relativ langsam, besonders im Hinblick auf die bestens ausgebaute Straßeninfrastruktur. Die umsteigefreie Anbindung des Oberzentrums Villingen-Schwenningen an die Lan-

deshauptstadt sowie umgekehrt die wesentlich bequemere Erreichbarkeit der Tourismusregion Südschwarzwald aus der Region Stuttgart ergäbe aus unserer Sicht dennoch ein großes Fahrgastpotential. Auch die Querverbindung zur Universitätsstadt Tübingen würde durch die Reduzierung der Umsteigevorgänge wesentlich attraktiver. Das Verkehrsbedürfnis für direkte Verbindung in Ost-West-Richtung haben in diesem Fall die Fernbusbetreiber erkannt.

(Stuttgart-)Freudenstadt-Hausach(-Offenburg)

Die Elektrifizierung des Abschnitts Hausach-Freudenstadt würde Verbindungen zwischen Stuttgart und Offenburg über den Schwarzwald ermöglichen.

Öhringen-Schwäbisch Hall-Hessental

Mit der Schließung der 34 Kilometer langen Lücke zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall-Hessental ließen sich sinnvolle Angebote nach Heilbronn ohne Umstieg in Öhringen herstellen. Auch würden sich für den Güterverkehr zwischen Mannheim und Nürnberg durch Umgehung des Knotens Stuttgart Verbesserungen ergeben.

Mit unseren Forderungen haben wir uns an die Bundes- und Landtagsabgeordneten der betroffenen Wahlkreise gewandt. Überraschend waren die bisherigen Reaktionen nicht.

Die Landtagsfraktion der GRÜNEN teilte zum Beispiel mit: „Dazu werden wir Ausbau- und Elektrifizierungsprojekte vorantreiben. Dies gilt insbe-

sondere für die Südbahn, Gäubahn, Frankenbahn, Hochrheinstrecke und Zollernbahn.“ Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit unserem Schreiben konnte in dem immerhin zwei Seiten langen Schreiben nicht gefunden werden; das Wort „Bodenseegürtelbahn“ fand beispielsweise nicht eine Erwähnung. Andererseits hat unsere Initiative auch zu informativen Gesprächen mit lokalen Abgeordneten über die Verkehrsprobleme in der Region Konstanz/Bodensee im Allgemeinen und der Bodenseegürtelbahn im Besonderen geführt.

Wenn man, stellvertretend für viele andere unbestritten sinnvolle Projekte auch, die schier unendliche Geschichte der Elektrifizierung der Südbahn betrachtet, sieht man, welch langer Atem bei Infrastrukturprojekten notwendig ist. Der erste Schritt muss sein, diese Themen überhaupt ins Gespräch zu bringen.

Ausschreibungen

Die Ausschreibung der lukrativen Stuttgarter Netze endete mit einem Paukenschlag: Entgegen aller Erwartungen ist der Platzhirsch DB Regio komplett leer ausgegangen. Eigentlich war eher das Gegenteil erwartet worden. Um den Wettbewerb zu stärken und den vermeintlich kleineren Wettbewerbern bessere Chancen einzuräumen, gehörte zu den Ausschreibungsbedingungen, dass von den drei Losen maximal zwei an jeweils einen Bewerber gehen würde. Aus theoretischen Überlegungen heraus waren

wir uns nicht sicher, ob diese Vorgabe tatsächlich zu besseren Ergebnissen führen würde; praktisch ist das Land aber sehr zufrieden mit den Angeboten.

DB Regio hat sogar für alle Netze das günstigste Angebot abgegeben (auch wenn die Preise im großen Verkehrsvertrag einer Mischkalkulation unterlegen haben, kann dies bei aller Vorsicht zu Rückschlüssen auf die Angemessenheit des bisherigen Preisniveaus führen), hat aber aus nicht weiter bekannten Gründen nicht beachtet, dass die verlangten Preise im ersten Jahr maximal 10 Prozent höher als in den Folgejahren sein durften. Das Verkehrsministerium durfte deswegen die Angebote von DB Regio nicht akzeptieren, ebenso wie ein entsprechender Hinweis mit Bitte um Korrektur des Angebots im Vorfeld rechtlich nicht zulässig gewesen wäre.

Die DB hält ihr Angebot für rechtmäßig und wird gemäß einer Pressemitteilung gegebenenfalls Rechtsmittel gegen die Entscheidung einlegen. Die Fahrgäste brauchen die juristischen Auseinandersetzungen nicht zu kümmern. Problematisch wird es allenfalls, wenn sich die endgültige Vergabe und damit die Betriebsaufnahme des neuen Betreibers verzögern sollte.

Die Sinnhaftigkeit mancher Vergaberichtlinien braucht an dieser Stelle nicht diskutiert zu werden. Dem größten Anbieter, der sich auch einen Ausschreibungsmanager leistet, sollte die Beachtung weniger komplizierter Angebotsbedingungen möglich und zumutbar sein. Unabhängig davon, welches Unternehmen man sich nun ger-

ne als Betreiber gewünscht hätte, ist es dennoch ärgerlich, dass letztlich nicht das beste Angebot zum Zug kam, auch wenn sich das Ministerium auch über die demnach zweitbesten Angebote keinesfalls beklagt hat.

Aus den Erfahrungen der schon länger erfolgten Ausschreibungen und dem alltäglichen Betrieb kann jedenfalls (wenig überraschend) festgestellt werden, dass die DB sowohl besser als auch schlechter als die Wettbewerber sein kann. Letztlich hängt es weniger am Unternehmen, sondern mehr an den tatsächlich handelnden Personen, wie sich die Qualität entwickelt.

Aberwitzig ist der Vorwurf der Opposition, dass der neue Vertrag erst ab 2019/2020 und nicht schon mit Auslaufen des großen Verkehrsvertrags ab 2016 gelte, weil so ein Schaden von 200 bis 300 Millionen Euro entstünde. Es ist bekannt, wer besagten großen Verkehrsvertrag abgeschlossen hat, und damit lautet der oppositionelle Vorwurf letztlich, dass die Regierung deren Fehler nicht schnell genug korrigiert habe.

Wendlingen–Ulm

Für die Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm entstammt der entsprechenden Region der Wunsch, mit einem Bahnhof in Mercklingen auf der Schwäbischen Alb diese besser an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) hat Zustimmung signalisiert, verlangt aber eine kommunale Mitfinanzierung. Problematisch an dem

verständlichen und grundsätzlich sinnvollen Wunsch ist das Fahrplankonzept, weil sich die Fahrzeiten der IRE-Züge, die für einen (zunächst wohl zweistündlichen) Halt in Frage kämen, deutlich verlängern würde. Das wiederum würde nicht so recht in die bekannten Fahrplankonzepte passen. Das MVI warf die Idee auf, statt wie geplant mit 160 km/h mit 200 km/h zu fahren, um die Fahrzeitverluste zu kompensieren. Da ist aus zwei Gründen Skepsis angebracht: Erstens ist fraglich, ob die höhere Geschwindigkeit den Zeitverlust tatsächlich ausgleichen könnte, zweitens sollen aus Wirtschaftlichkeitsgründen gebrauchte Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Es fragt sich dann aber, woher die Fahrzeuge kommen sollen. Für diese Geschwindigkeit zugelassene Fahrzeuge sind im Wesentlichen die schon heute überalterten IC- und ehemaligen IR-Wagen. Ob deren künstliche Lebensverlängerung, soweit überhaupt noch sinnvoll möglich, die Wirtschaftlichkeit gegenüber Neufahrzeugen erhöht, scheint eher fraglich.

Das braucht uns alles aber weniger zu stören. Unsere Sorge gilt mehr den kolportierten Überlegungen, dass wegen der längeren Fahrzeit keine Durchbindungen nach Lindau mehr erfolgen könnten und stattdessen die Züge in Friedrichshafen wenden müssten. Aus dem MVI wird zwar versichert, dass das keinesfalls der Fall sei. Dennoch haben wir gefordert, erst ein belastbares Fahrplankonzept vorzulegen und die Vor- und Nachteile des Haltes (der viel aufwendiger als ein Bahnsteig an einer Nebenbahn zu bauen

wäre) sorgfältig abzuwägen. Das sollte allerdings ohnehin jeder Baumaßnahme vorangehen.

Änderung des Landesgemeindeverkehrsfi- nanzierungsgesetzes (LGVFG)

Das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) soll als Nachfolger des Bundes-GVFG finanzielle Mittel zur „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität“ bereitstellen. Im Jahr 2015 wurde das Gesetz in einigen Punkten geändert. Im Gesetzgebungsverfahren bekamen wir Gelegenheit, zu den beabsichtigten Änderungen Stellung zu nehmen.

Ausweislich der Gesetzesmaterialien soll mit den Änderungen der barrierefreie Zugang zum ÖPNV (gemeint ist wohl ohne Eisenbahn) stärker gewichtet werden, der Einsatz neuer Technologien gefördert sowie die Fördermöglichkeiten „anderer Verkehrsträger“ und deren „Vernetzung untereinander“ gestärkt werden. Materiell relevant ist neben der Anpassung der Fördervoraussetzungen die Begrenzung der Förderung auf 50 Prozent und die Ausgestaltung als Festbetragsförderung. Da die finanzielle Ausstattung des Programms nicht erhöht wurde, sondern auf die vom Bund über das Entflechtungsgesetz bis 2019 zur Verfügung gestellten jährlich 165 Millionen Euro beschränkt bleibt, bleibt die Wirkung des LGVFG naturgemäß

begrenzt.

Aus unserer Sicht zweckmäßig ist die bessere Förderung kleinerer Vorhaben. Oft genug kann mit begrenztem finanziellem Aufwand großer Nutzen gestiftet werden. Auch die Umstellung auf eine Festbetragsförderung halten wir für überwiegend sinnvoll, weil es einen Anreiz schafft, dass die Kommunen gleich im Vorfeld realistisch und kostengünstig planen.

Regiobuslinien

Das Förderprogramm für Regiobuslinien, die Lücken im Schienennetz zwischen den Mittelzentren und zu den Flughäfen schließen sollen, trat in Kraft. Die ersten Linien wurden im Dezember in Betrieb genommen bzw. werden in Kürze an den Start gehen. Die Linien Rottweil–Schramberg–Schiltach, Sigmaringen–Pfullendorf–Überlingen, Calw–Weil der Stadt und Künzelsau–Waldenburg Bahnhof stammen aus einer Aufwertung schon bestehender Linien; ganz neu geschaffen wurde zudem die Buslinie Bad Krozingen–Breisach.

Die Ansprüche des Landes für die Förderung der Regiobuslinien sind hoch. Da die Linien Lücken im Eisenbahnnetz schließen sollen, wird nicht nur eine entsprechend gute Fahrzeugausstattung, sondern vor allem ein dem Eisenbahnverkehr entsprechendes Fahrplanangebot verlangt. Was im Busverkehr üblich und bei der Eisenbahn mittlerweile zum Glück weitestgehend undenkbar ist, soll die Fahrgäste nicht vergraulen: ein unsauberer

Takt mit Lücken am Tag, ausgedünnter Wochenend- und Abendverkehr, wenn überhaupt. Die Kehrseite der Medaille: Die hohen und aus Fahrgastsicht uneingeschränkt zu begrüßenden Anforderungen können das Busangebot für die Aufgabenträger so weit verteuern, dass ein Verzicht auf die Förderung bei gleichzeitiger Beibehaltung der bisherigen Bus-„Standards“ finanziell günstiger kommen kann. So verkehrt etwa der neue Schnellbus zwischen Tuttlingen und Stockach nur in den von den Pendlern nachgefragten Fahrplanelagen. Das hilft zwar dieser Personengruppe weiter, ist aber kein „alltags-taugliches“ Angebot für alle.

Es ist zu hoffen, dass mit der verbesserten Qualität die Regiobusse auf eine gute Nachfrage stoßen und am Markt ähnlich gut wie schienengebundene Verkehrsmittel akzeptiert werden. Grundsätzlich möglich ist es, wie der Erfolg der Fernbusse zeigt.

Problematisch für die Regiobusse dürfte sein, dass der Landestarif noch nicht eingeführt wurde. Wenn die Busverbindung in der üblicherweise verwendeten Fahrplanauskunft der DB zwar mit attraktiven Fahrzeiten, aber dem Hinweis „Preisauskunft nicht möglich“ erscheint, senkt das die Zugangsschwelle zum ÖPNV nicht gerade. Die Busse müssen auch in Hinblick auf den Tarif (einschließlich Bahncard-Anerkennung und Sparpreise im Zusammenspiel mit dem Fernverkehr der DB) und den Tarif (Zugang zu dem Fahrkarten am Automat ebenso wie mit Onlinetickets etc.) in das Eisenbahnsystem integriert werden, wenn diese von den Menschen ebenso wie

die Bahn akzeptiert werden sollen.

STEFAN BUHL

Bericht aus dem Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten SPNV für das Jahr 2015

Der Fahrgastbeirat traf sich im Jahr 2015 zu drei Sitzungen. Dazu fanden jeweils Vorbereitungssitzung sowie zusätzliche Treffen im Rahmen der Arbeitsgruppen statt.

Ein wichtiges Thema waren in diesem Jahr die Ausschreibungen im SPNV und die inzwischen teilweise abgeschlossenen Vergabeverfahren. Der Fahrgastbeirat hatte im Vorfeld zum Fahrzeuglastenheft Stellung genommen. Die Forderungen nach ausreichenden Sitzabständen, genügend Platz für Reisegepäck und Fahrräder sowie WLAN wurden bei der Vergabe der wichtigen Stuttgarter Netze nach heutigem Kenntnisstand weitgehend berücksichtigt. Die Unternehmen Abellio und Go-Ahead werden dafür die Fahrzeugtypen Talent 2 und Flirt einsetzen, die nach dem Fahrzeugfinanzierungsmodell des Landes beschafft werden. Wie die Fahrzeuge genau aussehen, kann im Moment noch nicht beurteilt werden. Es bleibt nur zu hoffen, dass die „großzügigen Sitzabstände“ wirklich größer sind als bei manchen Ausschreibungen in anderen Bundesländern, bei denen teilweise nachträglich Sitze ausgebaut werden mussten, um den massiven Beschwer-

den der Fahrgäste zu entsprechen, wie z. B. beim Fugger-Express. Auch beim Landesfahrzeugdesign konnten Fahrgastanregungen im Detail berücksichtigt werden.

Zum Stand des Landestarifs und zur Ausgestaltung wurde mehrfach berichtet. Er hängt eng mit den Ausschreibungen zusammen und soll in einer ersten Stufe zum Fahrplanwechsel 2018/2019 eingeführt werden. Dann sollen auch schon alle Busse und Stadtbahnen am Zielort inbegriffen sein. Die Verschiebung vom ursprünglich angekündigten Einführungszeitpunkt 2016 auf 2019 hängt mit den Ausschreibungen zusammen, für die nun ein Bruttovertrag gilt, bei dem die Einnahmen nicht mehr an den Betreiber, sondern an das Land gehen, das damit künftig das Einnahmerisiko trägt.

Beim Landessemesterticket ist die Einführung dagegen noch nicht abzusehen. Dort müssen die Studenten erst über notwendige Umlagen entscheiden, die zur Gegenfinanzierung notwendig sind.

Das Kursbuch wird entsprechend der Wünsche des Fahrgastbeirats weiter angeboten. Leider wurde aber die Forderung von PRO-BAHN-Vertreterin Sabine Lacher nach Beibehaltung des Preises von 7,50 € nicht berücksichtigt und der Preis auf 12 € angehoben, was den ohnehin geringen Absatz noch weiter verringern wird.

Ein Schwerpunkt unserer Arbeit war das Thema Bahnhöfe in Baden-Württemberg. Hier wurde von der DB ein Statusbericht zum Bahn-

¹https://fahrweg.dbnetze.com/file/fahrweg-de/2394166/q03qnp4GZqy_dwlaE-

hofsmodernisierungsprogramm angefordert, der inzwischen auch im Internet verfügbar ist¹. Es werden im Wesentlichen Knotenbahnhöfe modernisiert und entlang der Seehasstrecke Bahnsteige auf 55 cm erhöht. Die Arbeitsgruppe Bahnhöfe, die von unserer Vertreterin Sabine Lacher geleitet wird, hat verschiedene Anforderungen an Bahnhöfe aus Fahrgastsicht formuliert, die der DB übermittelt und auf der Webseite des Fahrgastbeirates veröffentlicht wurden². Im Rahmen dieser Arbeit fand auch eine Bahnhofsbegehung in Ludwigsburg am 06.02.2015 statt, an der neben Sabine Lacher Vertreter verschiedener Behindertenverbände, Vertreter von DB Station & Service, darunter der Leiter des Regionalbereichs Südwest Sven Hantel, sowie Herr Wintermeier von der Stadt Ludwigsburg teilnahmen.

Kritik wurde von den Fahrgastvertretern vor allem an der Ausführung der Leitlinien für Sehbehinderte und Blinde, der immer noch nicht umgesetzten Anpassung der Bahnsteighöhe an den S-Bahn-Gleisen zur Herstellung eines barrierefreien Zugangs sowie an der Verfügbarkeit der Aufzüge geübt.

Der Fahrgastbeirat verfasste wegen der unklaren Zukunftsperspektive des Schienennahverkehrs einen Brief an die Bundestagsabgeordneten in Baden-Württemberg zur Finanzierung des ÖPNV, um den Abgeordneten die Wichtigkeit dieser öffentlichen

Aufgabe zu verdeutlichen.

Vom 9. bis 11. März 2015 fand der 7. ÖPNV-Innovationskongress in Freiburg im Breisgau statt, an dem Delegierte des Fahrgastbeirats teilnahmen. Schwerpunkt war in diesem Jahr das Zusammenspiel von mehreren Verkehrsträgern sowie die Veränderungen der Kundenwünsche und -ansprüche an den ÖPNV aufgrund des demografischen Wandels. Dieser Kongress stellt eine wichtige Informationsplattform dar und bietet Gelegenheit, sich mit verschiedenen Verantwortlichen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs auszutauschen.

Zum Abschluss des Kongresses wurden folgende innovative Nahverkehrsprojekte ausgezeichnet: Die Stadt Böblingen mit Maßnahmen zur Beschleunigung von Busverkehren, die Firma Rexer und der Landkreis Calw mit CENTRO, das Projekt Fahrrad2Go des Rems-Murr-Kreises und der Firma Ruoff aus Waiblingen und der e-Tarif Heidelberg des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar und der Stadt Heidelberg.

Beim CENTRO-Rufbus droht allerdings schon wieder das Aus, da der Betreiber das Defizit nicht mehr decken und der Landkreis nicht einspringen will. Die Auslastung der Busse ist mit durchschnittlich 1,7 Fahrgästen offenbar relativ gering, so dass in jedem Fall eine Optimierung des Systems notwendig erscheint.

SABINE LACHER

acuky2O5w/9722294/data/20150626_Unterlagen_BIG_RB_Suedwest.pdf

²http://www.3-loewen-takt.de/fileadmin/Downloads/PDF2015/Fahrgastbeirat/Bahnhoefe_in_Baden-Wuerttemberg_aus_den_Augen_der_Fahrgaeste.pdf

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Der Schwerpunkt der Tätigkeiten im Jahr 2015 lag beim Regionalverband Region Stuttgart bei der Mitarbeit in Gremien zur Verbesserung des ÖPNV im Geltungsbereich des VVS. Im Fahrgastbeirat des VVS ist unser Verband mit Sabine Lacher und Wolfgang Stai-ger vertreten. Unser Mitglied Andreas Kegreiß nimmt ebenfalls für die Lokale Agenda teil.

Fahrgastbeirat des VVS

Bei der ersten Sitzung des Jahres im Februar war der Fahrgastbeirat beim Stadtverkehr Esslingen eingeladen, um über das Schwerpunkt-thema Busverkehr in der Region zu diskutieren. Mit der Einrichtung von Expressbussen gewinnt der Busver-kehr als Entlastung des S-Bahnnetzes auf Tangentialverbindungen an Bedeu-tung. Voraussetzungen sind allerdings eine effektivere Bevorrechtigung an Ampeln und mehr Busspuren in den Städten, damit die Busse nicht im Stau steckenbleiben. Hier sehen wir noch Verbesserungspotential.

Ein weiteres wichtiges Anliegen war uns das Freihalten der Busscheiben von störender Werbung. Leider findet

man Vollflächenwerbefolien, die nur einen schemenhaften Blick nach au-ßen zulassen, u. a. auch bei den Ess-linger Verkehrsbetrieben. Manche Be-triebe sind in dieser Frage völlig un-einsichtig, da ihnen das Wohlbefinden der Fahrgäste eher nebensächlich er-scheint. Die einzige Möglichkeit, die-ses Ärgernis zu beseitigen, sind die Nahverkehrspläne, die jedoch nur bei Neuausschreibungen und damit lang-fristig greifen.

Einen kleinen Erfolg konnten wir mit der Anregung eines Freizeitbus-ses auf die Schwäbische Alb ab Kirch-heim/Teck erzielen. Dieser fährt nun seit letztem Sommer zur Burg Reu-Benstein und nimmt auch Fahrräder auf einem Anhänger mit.

Am 23.07.2015 hatte OB Kuhn als Aufsichtsratsvorsitzender des VVS den Fahrgastbeirat zu einer Sitzung ins Stuttgarter Rathaus eingeladen. Sie diente zum gegenseitigen Kennen-lernen und zur Diskussion verkehrspolitischer Fragen. Wir wollten vor al-lem wissen, wie das von ihm ausge-gene Ziel, den Autoverkehr in Stutt-gart um 20 Prozent zu reduzieren, umgesetzt werden soll. Dabei mach-ten wir deutlich, dass dies nur mit deutlichen Verbesserungen im ÖPNV sowohl beim Angebot als auch bei den Tarifen umsetzbar erscheint. Er

verwies allerdings auf die begrenzten Mittel und die fehlenden Zuschüsse von Bund und Land. Auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Autoverkehr sollen erst dann ergriffen werden, wenn alle anderen Maßnahmen fehlgeschlagen sind und eine ausreichende Akzeptanz in der Bürgerschaft festzustellen ist. Wir äußerten auch unsere Sorge über die Lage der SSB, die durch die Ausweitung ihres Stadtbahnnetzes wegen weggefallener Zuschüsse und fehlender Rücklagen in eine zunehmende finanzielle Schieflage gerät, da die Stadt den Defizitgleich bei 25 Mio. Euro gedeckelt hat. Dazu kommt noch, dass die bestehenden Stadtbahntunnel nach jahrzehntelangem Betrieb sanierungsbedürftig werden. Die inzwischen beschlossene Verlängerung des BundesGVFG könnte zwar zu einer gewissen Entspannung führen, aber längerfristig muss sich die Stadt hier stärker engagieren, zumal die Stadtwerke Stuttgart ebenfalls defizitär sind. Leider konnten nicht alle Fragen ausführlich diskutiert werden, aber es wurde vereinbart, dass wir uns zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal treffen.

Stuttgarter S- und Stadtbahn

Die letzte Fahrgastbeiratssitzung des Jahres fand im Oktober in Plochingen bei der S-Bahn statt. Dort empfing uns der neue technische Geschäftsführer der S-Bahn Stuttgart, Herr Neuhäuser, um mit uns aktuelle Fragen zur Situation bei der S-Bahn Stuttgart zu besprechen. Leider ist die Pünktlichkeit und

Zuverlässigkeit der S-Bahn trotz mehrerer S-Bahngipfel immer noch unbefriedigend, auch wenn sich die Pünktlichkeitswerte im letzten halben Jahr leicht verbessert haben. Nachdem die neuen Triebwagen ET 430 halbwegs zuverlässig laufen und die Einstiegszeiten durch verbesserte Türsteuerungen und vermehrten Einsatz von Langzügen verbessert werden konnten, scheint die Netz-Infrastruktur die Hauptquelle für Störungen zu sein. Ende des Jahres wurde bekannt, dass es bei der S-Bahn zwischen Januar und November 2015 mehr als 200 Technikpannen im regionalen S-Bahn-Netz gegeben hat. Bei rund 80 Vorfällen handelte es sich dabei um Stellwerksstörungen oder -ausfälle. Offensichtlich wirkt sich die präventive Instandhaltung, die nach Angaben von DB Netze selbst neuerdings praktiziert wird, noch nicht aus. Man erkennt bei den Mitarbeitern der S-Bahn durchaus den Willen, die Qualität zu verbessern, ihre Bemühungen werden aber immer noch viel zu häufig durch äußere Ursachen ausgebremst. Dazu zählen auch Streckensperrungen durch die Polizei, wenn mal wieder Personen im Gleis gesichtet wurden. Hier haben wir für einen maßvollen Umgang mit solchen Situationen plädiert und ein Fahren auf Sicht mit 30 km/h vorgeschlagen, wie es andersorts praktiziert wird. Auch gibt es immer wieder Probleme beim angemessenen Reagieren auf Störfälle. Besonders der Oberleitungsschaden bei Stuttgart-Vaihingen hatte im Februar etliche Schwachstellen aufgezeigt. So endete der zweite Schienenersatzbus bereits an der S-

Bahn Station Rohr (der erste fuhr von Universität nur bis Vaihingen). Fahrgäste musste fast eine weitere Stunde warten; siehe auch <http://s-bahn-chaos.de/2015/02/aufbereitung-des-stoerungsfalls-oberleitungsschaden-s-bahn/>

Zudem haben sich im Jahr 2015 die Unfälle mit der Stuttgarter Stadtbahn gehäuft. Hier dauert es aus PROBAHN-Sicht zu lange, bis die Strecken wieder freigegeben sind. Auch sollte im Störfall schneller eingegriffen werden.

Nahverkehrsplan Stuttgart

Zur zweiten Fortschreibung des Stuttgarter Nahverkehrsplans fand im Juni eine Sondersitzung statt. Nachdem sogar erstmals eine Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrsplan stattgefunden hatte, stellte sich dann allerdings heraus, dass dieser Plan vor allem zur Beschreibung des Verkehrsangebots für die geplante Direktvergabe an die SSB ab 2019 dient. Der Nahverkehrsplan konzentriert sich deshalb auf den Status quo sowie einzelne bereits gesicherte ÖPNV-Verbesserungsmaßnahmen. Darüber hinausgehende Verbesserungsvorschläge sollen in einen anschließend zu erarbeitenden Nahverkehrsentwicklungsplan aufgenommen werden. Dort ist eine Mitwirkung des Fahrgastbeirats geplant.

Fahrgastinformation

Die VVS-Verkehrsinformation in Echtzeit ist ein guter Ansatz, es ist immer wichtiger, dass der Fahrgast direkt über Verspätungen informiert wird.

Allerdings sind die angekündigten 95 Prozent Abdeckungsgrad bis Ende 2015 aus Kundensicht bislang sicher nicht erreicht. Immer wieder werden Fahrgäste nicht hinreichend informiert, z. B. wenn ein Bus wegen hohem Verkehrsauskommen nicht an die vorgesehene Haltestelle fahren kann, da nach Aussage in diesem Fall von Regiobus Stuttgart keine Echtzeitinformation für die Abfahrt hergeleitet werden könne. Wir meinen, dass zumindest der Ausfall eines Busses angekündigt werden muss. Auch die S-Bahn Stuttgart schaltet immer häufiger bei Großstörungen detaillierte Echtzeitabgaben ab und informiert stattdessen mit einem Hinweistext nur linienbezogen.

Tarife

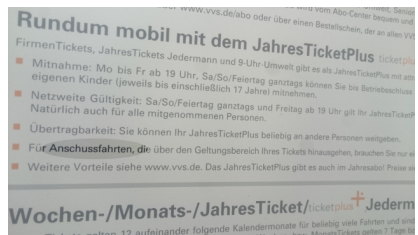
Trotz geplanter Einführung des Landstarifs bleibt die Erweiterung und Zusammenarbeit von Verbänden eine Alternative und für den Fahrgast die oft wohl bessere Lösung. Immer noch wird Fahrgästen, die im Kurzstreckenbereich unterwegs sind, nicht der günstigere Tarif automatisch angezeigt. Wenn Fahrgäste am SSB-Automaten beispielsweise an der Haltestelle Stuttgart Löwentorbrücke ein Ticket zum Hauptbahnhof lösen, wird der Fahrpreis für eine Zone (2,40 Euro) statt eines Kurzstreckentickets (1,30 Euro) angezeigt.

Ebenso gibt es falsche Informationen am DB-Automaten. Hier werden bei „von ... bis“-Abfragen nur Zonenpreise angeboten. Aktuelle Aussage des VVS zum Problem mit dem DB Automaten: „Einen konkreten Termin für die Umsetzung eines Direktverkaufs von Kurzstreckentickets aus DB-Automaten können wir Ihnen leider immer noch nicht nennen. Wir haben aber seit kurzem ein Angebot eines Dienstleisters im Haus, wie man die Problematik software-/systemtechnisch angehen könnte (die Relations-/Tarifdaten für die Automaten werden vom VVS geliefert). Dazu bedarf es dann aber auch noch der Abstimmung mit der DB, um deren Automaten es ja geht, sodass wir jetzt auch noch nicht sagen können, wann eine Umsetzung erfolgen könnte.“ Nach Jahren der Abzocke müssen diese Systemprobleme aus unserer Sicht im Jahr 2016 endlich behoben werden.

Zudem ist der als Pilotprojekt eingeführte Stadttarif in Herrenberg und Marbach systemseitig noch nicht voll umgesetzt. Das HandyTicket bietet den durch kommunale Zuschüsse rabattierten Tarif erst gar nicht an – und Touch & Travel rechnet bei der Schienenverbindung von Herrenberg–Gültstein sogar falsch ab, was auch in einer Pilotphase nicht in Ordnung geht. Das VVS-Angebot zur Erstattung des zu viel bezahlten Betrags von 37 Cent ist dabei nicht wirklich zielführend.

Überdies hat PRO BAHN 2015 die unzureichende Bekanntmachung von Verbesserungen für TicketPlus-Inhaber bemängelt. Diese benöti-

gen ab Jahresbeginn 2015 für eine Anschlussfahrt über den normalen Geltungsbereich lediglich ein Kinder-Ticket. Der VVS versicherte, dass er alle ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten genutzt habe. Aber nur langsam hat sich im vergangenen Jahr diese für den TicketPlus-Inhaber positive Änderung verbreitet. In der VVS-Tariftafel 2016 ist nun endlich ein entsprechender Hinweis vorhanden, wenn auch mit der Bezeichnung „Anschussticket“ (sic!).



Der VVS bläst zum Halali: Anschlussfahrten für TicketPlus-Inhaber (Foto: Andreas Keßgreiß)

PRO BAHN im Film

Um Tarife der besonderen Art ging es auch einem Infostand am 26.06.2015 im Stuttgarter Hauptbahnhof.

PRO BAHN hat hier zur Sparpreisen der DB beraten. Eine interessante Erfahrung mit sehr positivem Feedback. Da im Juni noch die 19-Euro-Fernverkehrsaktion „Der günstigste Sparpreis aller Zeiten“ lief, haben wir auf die Besonderheit hingewiesen, dass diese speziellen Sparpreise ausschließlich im DB-Fernverkehr gelten, ein Nachlauf im Regionalverkehr

bei Bedarf besser gesondert zu kaufen sei. Auf die Möglichkeit, Nahverkehrstickets durch einen kurzen Abschnitt Fernverkehr oft günstiger erwerben zu können, wurde ebenfalls hingewiesen; siehe auch bei Youtube:

<https://www.youtube.com/watch?v=H4OIzBV35XA>

– SWR-Film betrifft. Die Bahn und die Kunden — Anschluss verpasst. Ab Minute 21:52: Info-Stand von „PRO BAHN RV Region Stuttgart“ und „Bahn für Alle“.

Barrierefreiheit an Bahnhöfen und bei der S-Bahn

Ein weiteres Thema ist die Barrierefreiheit, die leider an vielen Bahnhöfen wie z. B. in Ludwigsburg und Esslingen nicht gegeben ist, weil die Bahnsteighöhe nicht zum Fahrzeug passt. Kurzfristig kann hier nur mit Teilerhöhungen am Bahnsteig ein Fortschritt erzielt werden, wie sie z. B. in Wernau erprobt werden.

Um barrierefrei auf den Bahnsteig zu gelangen, sind oft Aufzüge notwendig, die mittlerweile an vielen S-Bahnhalten installiert wurden. Leider sind diese wegen Störungen oder Vandalismus häufig außer Betrieb und ihre Reparatur dauert oft Wochen. Eine Ursache sind meistens fehlende Ersatzteile was auch daran liegt, dass die DB beim Einbau von Aufzügen mit etwa 60 Herstellerfirmen zusammenarbeitet und fast jeder nachträglich eingebaute Aufzug eine maßgeschneiderte Sonderkonstruktion ist. Außerdem gibt es immer noch keine automatische Störungsmeldung, so dass sich mobilitäts-

eingeschränkte Fahrgäste nicht schon im Voraus auf die Störung einstellen können. Wir forderten deshalb eine Standardisierung der Aufzüge, eine umgehende Einführung einer automatisierten Störungsinformation an internetfähige Endgeräte (Smartphone, Tablets) sowie eine Videoüberwachung der Aufzüge.

Die im Jahr 2013 eingeführte Stuttgarter S-Bahn ET 430 hatte sich selbst eigene Probleme bezüglich der Barrierefreiheit geschaffen. Der Einstiegsbereich liegt wegen der darunter verbauten Schiebetritte 6 cm höher, die unzuverlässig funktionierenden Schiebetritte waren nach wenigen Wochen Probetrieb deaktiviert worden.

Nach grundlegender Überarbeitung stehen die Schiebetritte seit Jahresbeginn 2016 wieder zur Verfügung, erste Bahnen fahren bereits wieder damit. Bleibt zu hoffen, dass diese jetzt reibungslos funktionieren und Fahrgäste auch in Esslingen, Ludwigsburg oder Feuerbach dadurch nicht schlechter also beim ET 423 einsteigen können und das Trittbrett als Trittstufe für die zusätzliche Einstiegshöhe genutzt werden kann.

Stuttgart 21

Nachdem nun im Filderbereich bei den Planungen für Stuttgart 21 doch noch Nachbesserungen an der mangelhaften Antragstrasse beschlossen wurden, die u. a. ein drittes Gleis am Flughafen, eine kreuzungsfreie Einfädelung an der Röhrer Kurve und einen Regionalzughalt in S-Vaihingen vorse-

hen, stellt sich nun die Frage, welcher Fahrplan dann auf dieser Infrastruktur gefahren werden kann. Das ist vor allem auch für die Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen von Bedeutung, die aus Kostengründen teilweise nur eingleisig gebaut werden soll. Unsere Forderung ist deshalb, den Stresstestfahrplan nochmal neu und dieses Mal richtig zu erarbeiten und durchzurechnen. Dann werden sich vermutlich neue Probleme einstellen, wie sie sich jetzt schon im Bereich der kleinen Wendlinger Kurve abzeichnen. Dieses ist nun auch ganz offiziell im Bundesverkehrswegeplan nachzulesen. So kommt nun Stück für Stück ans Licht, was wir schon früher in Stellungnahmen, Pressemitteilungen und Veröffentlichungen im Aktionsbündnis prophezeit hatten, was damals aber als Panikmache abgetan wurde.

Sonstige Aktivitäten

Andreas Kegreiß war überdies mit einer Stellungnahme in der Landeschau des SWR-Fernsehens zum tödlichen S-Bahn Unfall am 17.12.2015 in Stuttgart-Feuerbach präsent. „Die Türen dürften beim Zustiegsversuch nicht schließen, dazu gibt es direkt hinter der Türe Lichtgitter und die Tür selbst muss auf einen Widerstand entsprechend reagieren.“

Ulrich Arndt vertrat den Regionalverband Region Stuttgart auf den jährlichen Fahrplankonferenzen.

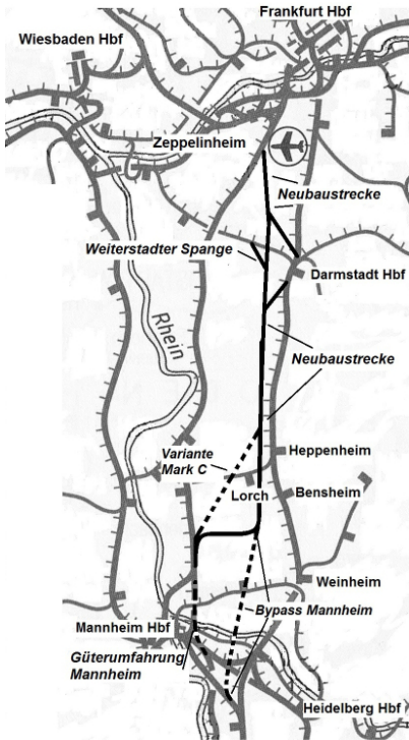
Christian Petersohn, Dr. Wolfgang Staiger

Regionalverband Rhein-Neckar

Auf Wiedervorlage! Die meisten Themen, mit denen sich der PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar in 2015 befasste, sind bereits jahrelange Dauerbrenner: die seit über 20 Jahren geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar, der Bahnausbau zwischen Heidelberg und Mannheim und die S-Bahn Rhein-Neckar sowie der Verkehr auf dem (Straßen- und Stadtbahn-)Meterspurnetz zwischen Mannheim, Heidelberg und Weinheim.

Eine Auswahl: Nachdem Ende 2014 endlich das Gutachten zur „Korridorstudie“ Köln–Karlsruhe veröffentlicht wurde, das auch die geplante Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim umfasst, widmete sich PRO BAHN Rhein-Neckar der Auswertung der Studie und erarbeitete Zusatzvorschläge. So starteten gleich zu Beginn des Jahres Mitglieder des Regionalverbandes eine Exkursion durch Mannheim, um mögliche neue Güterzugtrassen durch das Stadtgebiet zu erkunden. Zusammen mit Kollegen der benachbarten Regionalverbände Starkenburg (Südhessen) und Großraum Frankfurt sowie des Mannheimer Umweltforums traf sich ein aktiver Kreis, der sich schon jahrelang mit der Neubaustrecke beschäftigt, mehrmals in Mannheim und Frankfurt, um über die Folgen der „Korridorstudie“ und unsere Einwirkungsmöglichkeiten auf die Umsetzung und den konkreten Aus- und Neubau von Bahnstrecken

zwischen Frankfurt und dem Rhein-Neckar-Raum zu diskutieren.



So könnte die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar verlaufen. (Karte: Wolfgang Brauer)

Die Treffen in Frankfurt fanden im Rahmen der „PRO-BAHN-Bundes-AG Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar“ statt. Voraussichtlich im Frühjahr 2016 wird wieder Bewegung in die Diskussion über die Neubaustrecke kommen. Ähnlich wie bei der Y-Trasse (Neu- bzw. Ausbau zwischen Hannover und Hamburg/Bremen) und

dem Ausbau zwischen Geldhausen und Fulda in Hessen wird es sicher auch bei diesem Bahnprojekt zu einer Anhörung mit Beteiligung der Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik sowie von Bürgerinitiativen und Verbänden kommen, bevor endgültig über den Ausbau bzw. Neubau der Schienenstrecken zwischen Frankfurt und Mannheim sowie Trassenvarianten entschieden wird. Wir wollen uns auch einbringen.

Vorstellig geworden sind Vertreter von PRO BAHN Rhein-Neckar im Stuttgarter Verkehrsministerium bei einer Anhörung zum geplanten RE-Konzept 2025 in Baden-Württemberg. Dieser Plan sieht den Wegfall der bisherigen RE-Linie Heidelberg–Bretten–Stuttgart vor, der schnellsten durchgehenden Nahverkehrsverbindung zwischen der Metropolregion Rhein-Neckar und der Landeshauptstadt. Unser Bedenken, die auch von der Stadt Heidelberg geteilt werden, wurden aber im Ministerium nicht ernst genommen. Wiederholt haben wir auch auf die schwierige Situation im Dreiländereck von Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen aufmerksam gemacht: In Mannheim und Heidelberg enden mehrere RE-Linien aus den genannten Ländern. Eine Durchbindung über Ländergrenzen hinweg wäre nicht nur im Interesse der Fahrgäste, sondern würde auch zusätzliche Synergien freisetzen und sogar Einsparpotentiale bieten. Aber auch hier reagieren die Landespolitiker bislang nicht.

Ende des Jahres wurden wir von zahlreichen Pendlern zwischen Hei-

delberg und Stuttgart um Hilfe gebeten. Ein morgendlicher IC von Frankfurt über Heidelberg und Stuttgart nach Zürich wurde zum Fahrplanwechsel wegen des neuen Fahrplankonzepts auf der „Gäubahn“ durch einen ICE zwischen Frankfurt und Stuttgart ersetzt, für den Zeitkarteninhaber mehr hätten zahlen müssen. Der Kauf einer ICE-Monats- oder Jahreskarte für die betroffenen Pendler rentiert sich nicht, da es in der Gegenrichtung keine ICE-Angebote zwischen Stuttgart und Heidelberg am Abend gibt. Noch bevor wir aktiv werden konnten, erklärte sich DB-Fernverkehr bereit, zunächst auch IC-Zeitkarten in dem morgendlichen ICE anzuerkennen.



Wegen zahlreicher Baustellen (wie hier in Heidelberg) war das Meterspur-Netz der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) 2015 an vielen Stellen unterbrochen. (Foto: Wolfgang Brauer)

Die Meterspur in der Rhein-Neckar-Region umfasst nicht nur die Straßenbahnbetriebe in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg, sondern auch ein rund 75 Kilometer langes Überlandnetz. Wegen zahlreicher Baustel-

len war in diesem Netz 2015 oft nur ein Teilbetrieb mit zahlreichen Busersatzverkehren nötig, der sicherlich viele Fahrgäste gekostet hat. Auch für 2016 und 2017 sind wieder umfangreiche Streckenvollsperrungen geplant, unter anderem im nächsten Jahr in Weinheim, was von uns scharf kritisiert wurde.

Zu einem Desaster entwickelte sich der geplante Ausbau des Heidelberger Straßenbahnnetzes, der unter dem Namen „Mobilitätsnetz Heidelberg“ firmiert. Eine Allianz aus Forschungsinstituten stoppte den Bau einer lange geplanten neuen Strecke durch den neuen Universitätscampus „Neuenheimer Feld“, in das täglich bis zu 10 000 Uni-Mitarbeiter und Studenten pendeln. Die Kläger erwirkten einen einstweiligen Baustopp für die Linie und beriefen sich auf einen alten Bebauungsplan aus den 60er Jahren. Im Frühjahr wird der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg entscheiden. Die Gefahr ist jetzt groß, dass die Forschungsinstitute gewinnen. Dann bliebe nur die Möglichkeit, komplett neu anzufangen: neuer Bebauungsplan oder neue Trasse. Das würde das Vorhaben und die seit über 30 Jahren geplante „Campus-Linie“ in jedem Fall um Jahre zurückwerfen.

Ohne Probleme wurde dagegen in Mannheim an einer neuen, 6,4 Kilometer langen Straßenbahnstrecke im Norden der Stadt weiter gebaut, die Mitte 2016 eingeweiht werden soll.

Weitere Aktivitäten des Regionalverbandes Rhein-Neckar: Viermal wurde zusammen mit den hessischen PROBAHN Regionalverbänden eine Mit-

gliederzeitschrift, die „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, herausgegeben und allen Mitgliedern im Regionalverband Rhein-Neckar (dazu zählen für uns auch die Mitglieder in der Pfalz) kostenlos zugeschickt. Wegen der gestiegenen Portokosten und weil der Landesverband Hessen sowie die beteiligten hessischen Regionalverbände in 2015 ihre Ausgabenpolitik geändert haben, konnten diesmal nur vier Ausgaben erscheinen. In den vergangenen 19 Jahren wurden stets fünf bzw. sechs Ausgaben pro Jahr produziert, bei vielen dieser Hefte lag die Endredaktion und das Layout beim Regionalverband Rhein-Neckar. Die reduzierte Erscheinungsfrequenz wurde teilweise durch einen durchgängig vierfarbigen Druck mit Farbbildern auch im Innenteil wettgemacht.

Zusammen mit VCD-Vertretern trafen sich PRO BAHNER außerdem zweimal mit der Führungsspitze der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV), die den Betrieb auf dem Meterspurnetz in der Region abwickelt, zum Meinungsaustausch.

Elf Mal trafen sich in 2015 außerdem die Aktiven des Regionalverbandes jeweils am dritten Donnerstag des Monats abwechselnd in Heidelberg und Mannheim zu Meinungsaustausch.

Wolfgang Brauer

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Wie schon in den vergangenen Jahren trafen sich die Aktiven des Re-

gionalverbands auch im Jahr 2015 jeden Monat einmal, um die aktuelle Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region zu diskutieren, nahmen an den regionalen Fahrplankonferenzen teil und besuchten andere Veranstaltungen zum Thema.

Am 19.04. unternahmen wir eine gemeinsame Exkursion in den Klettgau. Im ehemaligen Bahnhofsgebäude des badischen Bahnhofs von Neuhausen wurde uns mit einem reich bebilderten Vortrag die wechselvolle Geschichte des Ausbaus der Bahnstrecke Schaffhausen–Erzingen hin zum heutigen S-Bahn-artigen Verkehr in einer doch eher ländlichen Region vorgestellt. Nach dem Mittagessen besichtigten wir dann noch eines der verbliebenen mechanischen Stellwerke an der Strecke und die Verknüpfung von Bahn und Bus an einem anderen Bahnhof, bevor es wieder zurück nach Neuhausen ging, wo wir noch einen kurzen Blick auf den Rheinfluss werfen konnten.

Am 15.09. fand eine Mitgliederversammlung statt, bei der ein neuer Vorstand gewählt wurde. Daniel Gaschick stand wegen seiner beruflichen und familiären Belastung nicht mehr als 1. Vorsitzender zur Verfügung. Da andererseits auch keine neuen Kandidaten dazu gekommen sind, setzt sich der neue Vorstand jetzt gleichberechtigt aus dem gleichen Personenkreis wie der alte zusammen.

Die Mitgliedertreffen finden 2016 mittwochs statt. Die Termine können unter http://www.pro-bahn-bw.de/rv_suedl_oberrhein/index_termin.html nachgesehen wer-

den. Und unter http://www.pro-bahn-bw.de/rv_suedl_oberrhein/index_publik.html finden Sie die Mitglieder-Rundschreiben des Regionalverbands.

Was hat sich im öffentlichen Verkehr in der Region getan?

Das größte Ausbauprojekt für den Schienenpersonennahverkehr im Raum Freiburg, die „Breisgau-S-Bahn 2020“ bzw. das, was nach den Kürzungen der letzten Jahre davon übrig geblieben ist, ist endlich in Gang gekommen. Im Frühjahr fanden an mehreren Orten Bürgerinformationen zu den geplanten Baumaßnahmen statt und inzwischen sind die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen eingereicht worden. Dieses Thema wird uns auch die nächsten Jahre beschäftigen, bei den weiteren Planfeststellungsverfahren, bei der Umsetzung der Baumaßnahmen mit Streckensperrungen und Schienenersatzverkehr und nicht zuletzt bei der Forderung nach weiteren Ausbaumaßnahmen. So ist jetzt schon abzusehen, dass der geplante Stadionneubau in Freiburg einen zweigleisigen Ausbau der nächstgelegenen S-Bahn-Station erfordert und beim Thema „Barrierefreiheit“ werden wohl alle Haltestellen außer dem Freiburger Hauptbahnhof entsprechend umgebaut werden.

Auch die Ausschreibungen für die zukünftigen Verkehre sind vom Land veröffentlicht worden. Hier gab es politische Meinungsverschiedenheiten zu den Halten der zukünftigen RE-Züge

auf der Rheintalbahn, aber es scheint ein vernünftiger Kompromiss gefunden worden zu sein.

Bei der Freiburger Straßenbahn konnte im Dezember ein erster Abschnitt der neuen Messelinie in Betrieb genommen werden. Außerdem sind, erstmals in Deutschland, sechs neue Straßenbahnfahrzeuge des spanischen Herstellers CAF in Betrieb genommen worden.

Uneinheitlich sieht es dagegen bei den regionalen Busverbindungen aus. Neben Verbesserungen auf manchen Linien gibt es auch einzelne Einschränkungen, wie z. B. den Wegfall des Halts Schauinsland Halde zum letzten Fahrplanwechsel.

Es bleibt also auch in Zukunft viel zu tun und wachsam zu bleiben bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region. Die Termine für die nächsten Mitgliedertreffen finden Sie immer unter http://www.pro-bahn-bw.de/rv_suedl_oberrhein/index_termin.html.

Joachim Barth

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Der Regionalverband hat sich wie in den vergangenen Jahren wieder an jedem zweiten Donnerstag im Monat im Umweltzentrum in Karlsruhe getroffen. Einen deutlichen Zuwachs an Interessenten und Mitgliedern konnten wir in diesem Jahr dabei verzeichnen.

Am Jahresanfang wurde unsere im Jahr 2014 erstellte Projektliste priori-

siert. An dieser Stelle einen herzlichen Dank an Herrn Pastorini, der diese Liste am PC ausgearbeitet und aktualisiert hat.

Im Februar diesen Jahres hatten wir die neue Geschäftsführung des KVV, Herrn Dr. Pischon und Herrn Egerer, zu Gast. Nach der Vorstellung und einem sehr interessanten Vortrag über ihre Ziele und den derzeitigen Betrieb blieb genügend Zeit, um eigene Fragen an die beiden Herren zu stellen.

Auch bei unserem Märztreffen hatten wir Besuch eingeladen. Dort fand ein interessanter Austausch mit dem Fahrgastbeirat des KVV statt.

Im April war es wieder Zeit für die alle zwei Jahre stattfindenden Vorstandswahlen. Einstimmig wurde der alte Vorstand bestehend aus Martin Theodor Ludwig, Gerhard Stolz und Holger Heidt zusammen mit dem Kassier Johannes Hertel wiedergewählt.

Ein großes Thema in diesem Jahr war die Kombilösung der Stadt Karlsruhe. Da der Tunneldurchstich unter der Kaiserstraße bereits erfolgt ist, haben wir uns Gedanken über eine mögliche Linienführung nach Abschluss der Bauarbeiten gemacht. Der Regionalverband setzt sich entgegen der derzeitigen Planungen der Stadt Karlsruhe für eine ober- und unterirdische Linienführung in der Kaiserstraße ein. Herr Pastorini hat im Mai zu diesem Thema eine hervorragende Präsentation erstellt und diese uns gezeigt. Im November war dann auch unser Flyer zu diesem Thema fertig, so dass dieser erstmals bei einer Veranstaltung zur Gestaltung der Kaiserstraße nach Beendigung der Bauarbeiten an die

Bevölkerung verteilt werden konnte. An dieser Stelle herzlichen Dank an Herrn Stolz für die Erstellung des gelungenen Flyers.

Sehr beschäftigt hat uns dieses Jahr auch der Ausbau der Rheintalbahn insbesondere im Abschnitt Karlsruhe–Rastatt. Beim Regierungspräsidium hat der Regionalverband in Zusammenarbeit mit dem hiesigen VCD eine Eingabe gemacht, da unserer Meinung nach die Abzweigung von Alt- und Neubaustrecke an der Bashaide (bei Durmersheim) nicht weitblickend genug geplant wurde (benötigtes Gelände). Vielen Dank an Herrn Pastorini für die hervorragende Formulierung der Eingabe an das Regierungspräsidium.

Nach den Sommerferien hatten wir Herrn Pöschl, ehemals zuständig für die Ampelsteuerung in Nürnberg, zu Gast. Herr Pöschl hat sich einige innerstädtische Kreuzungen in Karlsruhe angesehen und wir konnten nach seinem Vortrag mit ihm ins Gespräch über Vorrangschaltung für die Straßenbahn und Verzögerungen im Betriebsablauf durch lange Standzeiten kommen.

Gegen Ende des Jahres beschäftigten wir uns mit der Planung über die künftige Anbindung der neuen dm-Zentrale in der Untermühlsiedlung (bei Durlach). Herr Müller hat uns hier mit den aktuellen Fakten über die Planung vertraut gemacht. Unserer Meinung nach soll eine optimale Anbindung durch den ÖPNV inklusive der barrierefreien und möglichst kurzen Zugangswege zur Haltestelle „Untermühlstraße“ und ohne niveaugleiche

Kreuzung von Schiene und Straße in der Durlacher Allee realisiert werden.

Weiterhin hat uns das Thema „zweite Straßenrheinbrücke“ bei Karlsruhe-Maxau beschäftigt. Hier sehen wir die Lösung eher in einem intensivierten ÖPNV als in einer zweiten Straßenquerung. Zu diesem wie auch zu verschiedenen anderen Themen hat der Regionalverband im Jahr 2015 verschiedene Pressemitteilungen herausgegeben. Dank an dieser Stelle an Herrn Stolz für die schnelle und auf den Punkt bringenden Formulierungen der diversen Pressemitteilungen.

Herr Jäger hat uns wie in jedem Jahr wieder aktuelle Informationen aus der Südpfalz, insbesondere dem nicht optimal funktionierenden Verkehr der Linien S51/S52 (Wörth–Germersheim), gebracht. Hier kam es durch einen Fahrermangel (wie auch an anderen Stellen im KVV-Gebiet) zu Zugausfällen. In Jockgrim hat Herr Jäger eine Veranstaltung zu einem Mischbetrieb auf dieser Strecke von AVG und Rhein-Neckar-S-Bahn gemacht, um die Attraktivität dieser Bahnlinie wieder zu steigern.

Herr Ludwig hat uns, wie in den Jahren zuvor, wieder bei den regionalen Fahrplankonferenzen vertreten und anschließend bei den monatlichen Treffen darüber informiert.

Desweiteren hat der Regionalverband wieder bei der Erstellung der von BUZO, VCD und PRO BAHN herausgegebenen Zeitschrift „Umwelt und Verkehr“ mitgewirkt und etliche sehr informative Beiträge beigesteuert.

Auch das Projekt Trans Pamina, indem neben dem Regionalverband

auch andere Organisationen aus Baden, der Südpfalz und dem Elsass mitwirken und das sich zum Ziel gesetzt hat, den grenzüberschreitenden Verkehr zu stärken, hat sich dieses Jahr wieder einige Male getroffen. Das zweisprachige Weißbuch ist nun fertiggestellt und kann in den Druck gehen. Der Öffentlichkeit hat sich Trans Pamina in Lauterbourg (Elsass) im Januar bei einer grenzüberschreitenden Veranstaltung präsentiert. Der diesjährige Ausflug ging zur Landesgartenschau nach Landau und hat sich nicht zuletzt wegen der Hinfahrt mit dem historischen Esslinger Triebwagen der AVG großer Beliebtheit erfreut.

Auch für 2016 bleibt noch genug zu tun. Der Regionalverband wünscht ein erfolgreiches neues Jahr.

Holger Heidt

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Elektrifizierung Südbahn

Einen Tag vor Heilig Abend verkündete Verkehrsminister Hermann die Unterschrift unter den Finanzierungsvertrag zur Elektrifizierung der Südbahn. Die Gesamtkosten, 2006 noch 90 Mio. Euro, werden auf 225 Mio. Euro geschätzt, wobei das Land die Hälfte übernimmt. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Ulm und Landau ist für Dezember 2021 vorgesehen, zeitgleich mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Baubeginn ist

2017. Parallel mit der Elektrifizierung wird die Streckengeschwindigkeit von derzeit 140 km/h auf 160 km/h angehoben. Diese könnte übrigens bereits heute erfolgen, da die Strecke im Rahmen des laufenden Bauunterhalts bereits weitestgehend für 160 km/h hergerichtet wurde. Ein entsprechender Vorstoß von PRO BAHN beim Verkehrsminister blieb allerdings erfolglos.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs soll es nach unserem Kenntnisstand neben einem stündlichen RE Stuttgart–Lindau über Göppingen einen zweistündlichen „Oberschwaben-Express“ Stuttgart–Vorarlberg über die Neubaustrecke geben. Ob mit den besseren Möglichkeiten des elektrischen Betriebs allerdings sonst noch etwas Vernünftiges angefangen wird, steht auf einem anderen Blatt. So soll nach heutiger Planung der Fahrzeitgewinn von 5 bis 10 Minuten nicht zur Anschlusssicherung in Ulm, sondern in Friedrichshafen verwendet werden. Das Hauptproblem in Ulm, die knappe Übergangszeit von und zum ICE von nur fünf Minuten, bleibt somit ungelöst. Ebenfalls soll der IRE-Sprinter nach Basel zwischen Ulm und Friedrichshafen gestrichen werden.

Ausschreibung Nahverkehr

Die Ausschreibung des IRE-Verkehrs Stuttgart–Ulm–Bodensee (Netz 2) ist für die Interimszeit bis zur Elektrifizierung der Südbahn mit Gebrauchtfahrzeugen und Dieselbetrieb erfolgt. Das Zugangebot wird dem Status quo ent-

sprechen. Das Vergabeverfahren läuft zurzeit, der Zuschlag wurde noch nicht erteilt.

Probleme gibt es dagegen bei der Ausschreibung des Regionalbahnverkehrs zwischen Ulm und Friedrichshafen (Netz 16). Seit 2007 ist der RB-Verkehr der Südbahn in eine von der RAB betriebene Nordhälfte Ulm–Biberach-Süd und eine von der BOB betriebene Südhälfte Aulendorf–Friedrichshafen geteilt. Dazwischen klafft eine ca. 25 km lange Lücke. Die Großbetriebe in Biberach-Süd (Liebherr, Handtmann etc.), sind damit von Süden her nicht oder nur unzureichend mit der Bahn zu erreichen.

Entsprechend des Zielkonzepts des Landes sollte diese Lücke geschlossen und eine stündliche Regionalbahn Ulm–Friedrichshafen ausgeschrieben werden (und die BOB aus der entsprechenden Fahrplanlage verdrängt werden). Dieses Ansinnen ist jedoch am vereinten Widerstand von BOB und Region Bodensee-Oberschwaben gescheitert. Die BOB erhält vielmehr Bestandsschutz (dem Vernehmen nach vom Ministerpräsidenten höchst persönlich) bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs. Die Regionalbahn soll nun nur noch von Ulm bis Biberach-Süd ausgeschrieben werden, d. h. der Status quo, also die Lücke zwischen Biberach-Süd und Aulendorf, bliebe erhalten.

Dies wiederum ruft den Protest des Landkreises Biberach und der Anliegergemeinden (v. a. von Bad Schussenried) sowie dem Regionalverband Donau-Iller hervor, die, unterstützt von PRO BAHN, alle eine stündliche RB

von Ulm bis Aulendorf fordern. Der Ausgang dieses Tauziehens ist derzeit offen, die Ausschreibung ist noch nicht erfolgt.

Regio-S-Bahn Donau-Iller

Nach sechs Jahren Planung haben die Kreise Heidenheim, Alb-Donau, Neu-Ulm, Günzburg, Unterallgäu und Biberach sowie die Städte Ulm, Neu-Ulm und Memmingen den Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller gegründet. Ziel des Vereins ist die „rasche Realisierung“ eines länderübergreifenden Halbstundentakts im Jahr 202X auf den acht auf Ulm zulaufenden Strecken. Die Kosten werden vom Regionalverband Donau-Iller auf 80 Millionen Euro geschätzt. Hinzu kommt noch eine dreistellige Millionensumme für die Elektrifizierung der Iller-, Brenz- und Südbahn sowie den zweigleisigen Ausbau der Illertalbahn zwischen Senden und Ulm. Als erste Maßnahme der Regio-S-Bahn wurde bereits 2013 die 8,7 km lange Stichstrecke (Ulm–)Senden–Weißhorn reaktiviert, die sich innerhalb kürzester Zeit zum Erfolgsmodell entwickelt hat.

Brenzbahn

Im Jahr 2015 hat PRO BAHN gemeinsam mit dem VCD Heidenheim und dem Initiativkreis Verkehr Ostwürttemberg in mehreren Pressemitteilungen gefordert, dass das überalterte Fahrzeugmaterial auf der Brenzbahn ausgetauscht wird. Die ursprünglich für die Strecke vorgesehenen Regio-Shuttles

stehen nicht mehr zur Verfügung. Auch wenn die Bahn zukünftig neuere gebrauchte Fahrzeuge einsetzen will, ist ein barrierefreier Zugang zu den Zügen auch in Zukunft leider nicht in Sicht. Im Jahr 2016 wird sich der Initiativkreis schwerpunktmäßig mit neuen Bahnhaltungen auf der Ostalb beschäftigen.

Regionalverband Nordschwarzwald

Schienerverkehr

Auf der Residenzbahn (KBS 770) gab es 2015 durch Bauarbeiten bedingt zahlreiche Streckensperrungen und Zugausfälle. Die Probleme halten an und werden sich 2016 noch verstärken, zumal der Neubau des Pforzheimer Tunnels ansteht. So werden in unmittelbarer Nachbarschaft zum Altunnel für den Neubau täglich mehrfach Sprengungen notwendig. Während der sogenannten Sprengfenster dürfen keine Züge fahren. Der Stadtbahnbetrieb Richtung Karlsruhe ist massiv betroffen und wird teilweise im Schienenersatzverkehr (SEV) gefahren. Nicht kalkulierbare durch die Sprengungen verursachte Schäden im Altunnel führen möglicherweise zu weiteren Zugausfällen. Im neuen Fahrplanjahr gibt es auffällige Verbesserungen auf der Kulturbahn (KBS 774). Bedingt durch das geänderte Gäubahnkonzept verkürzt sich die Reisezeit Tübingen–Pforzheim von bisher ca. 2 Stunden um 20 Minuten. Die Fahrplanlage in Pforzheim bleibt na-

hezu unverändert, so dass dort alle bestehenden Anschlüsse weiterhin gewährleistet sind. Ab 2019, sofern die DB keinen Widerspruch erhebt oder dieser juristisch zu Fall gebracht wird, wird der SPNV der Residenzbahn von Abellio übernommen. Es sollen Neufahrzeuge vom Typ Talent 2 zum Einsatz gelangen. Trotz einiger Störfeuer aus dem Raum Stuttgart stehen die Signale für die Hermann-Hesse-Bahn (Calw–Weil der Stadt) nach wie vor auf Grün. So wurde u. a. versucht, mit der Begründung Lärmschutz und Störung des bestehenden S-Bahn-Verkehrs den Betrieb anstelle bis nach Renningen auf den Endpunkt Calw–Weil der Stadt einzuschränken. Damit wäre der Nutzen-Kosten-Koeffizient unter eins gefallen. Ein Schalk der sich dabei nichts Böses denkt. Inzwischen spricht man von einem Zweistufenkonzept, bei welchem das ursprüngliche Konzept zunächst zügig durchgezogen wird. In einer zweiten Stufe kann es dann z. B. zu einem elektrischen Konzept, damit zu einem umsteigefreien S-Bahn-Verbindung kommen. PRO BAHN-Nordschwarzwald ist in den weiteren Prozess mit eingebunden.

Stationen

Im Spätherbst begann der seit Jahren von PRO BAHN geforderte Umbau des Pforzheimer Hauptbahnhofs. Die Bahnsteige werden auf 55 cm über Schienenoberkante hochgelegt. Damit ist dann in Verbindung mit den bereits vorhandenen Personenaufzügen

bei den meisten Schienenfahrzeugen ein barrierefreier Zugang möglich. Am Bahnhof Niefern trennten unbekannte Vandalen einen Abfallbehälter vom ca. 20 cm hohen Sockel und warfen diesen in den Zugangsbereich. Es bestand akute Sturzgefahr. PRO BAHN-Nordschwarzwald benachrichtigte DB Station & Service und den Kundendienst der DB. Nach 2 Tage war dieser Stolperstein beseitigt. Am 13. Juni wurde in Pforzheim der neue verkehrstechnisch und architektonische gelungene Zentrale Busbahnhof feierlich eingeweiht. PRO BAHN-Nordschwarzwald war hierzu eingeladen. Einige Kleinigkeiten fielen uns auf, so eine zunächst irreführende, dann mangelhafte Ausschilderung in der Bahnstufenunterführung. Wir drängten auf Änderung, Abhilfe wurde zugesagt. Gelegentlich erreichen uns Meldungen über falsche oder mangelhafte Programmierungen der Fahrkartenautomaten. Es ist ein etwas zäher langwieriger Prozess, jedoch zeigen sich die Zuständigen der DB nach unseren Reklamationen bisher immer aufgeschlossen und beseitigen die Mängel.

Gartenschau Mühlacker

Regional als Großereignis herausgestellt und es wurde auch ein großer Erfolg. In der Vorbereitungsphase fiel uns das im Vergleich zu vergangenen Gartenschauen ausgesprochen kleinliche Verhalten der Verantwortlichen gegenüber mit dem ÖV anreisenden Gästen auf. Lediglich Anreisenden mit ei-

nem Landesticket sollte ein kleiner Rabatt auf den Eintrittspreis gewährt werden. Auch der kostenlose Bustransfer vom Bahnhof ins Gartenschauergelände stand zu Disposition. Der VCD leistete etliche Pressearbeit, der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Pforzheim-Erzkreis setzte sich vehement für eine bessere Lösung ein und PRO BAHN-Nordschwarzwald wandte sich schriftlich an den Oberbürgermeister der Stadt Mühlacker. Das vereinte Wirken führte zum Erfolg, alle ÖV-Fahrausweise wurden anerkannt, berechtigten zum unentgeltlichen Bustransfer und zu einer Rabattierung der Eintrittspreise.

Bus & Bahn-Team

Das zur Zeit aus 10 Aktiven bestehende Bus & Bahn-Team führte 2015 insgesamt 49 Aktivitäten durch. Hierbei wurden gesamt mehr als 500 Bürgerinnen und Bürger erreicht. Sie verteilten sich auf 24 Fahrausweisautomaten-Schulungen, 7 Ausflugsfahrten, 9 Schulungsveranstaltungen und 9 weitere Aktionen im Zusammenspiel mit anderen Organisationen. Leider fielen im Frühjahr einige Unternehmungen dem Lokführer-

streik zum Opfer.



(Foto: Dieter Zaudtke)

Dieter Zaudtke ist in das Team stark eingebunden, gerade in den Wintermonaten laufen in der Volkshochschule Pforzheim mehrere Vortragsveranstaltungen mit dem Themenschwerpunkt Tarife. Seit Gründung des Bus & Bahn-Teams im Jahre 2006 wurden bei gesamt 711 Aktivitäten fast 14 000 Bürgerinnen und Bürger erreicht.

Stadtverkehr Pforzheim

Nach dem verfrühten, wenn auch vertragskonformen Ausstieg des Mehrheitseigentümers Veolia gehört der Stadtverkehr (SVP) übergangsweise bis Ende 2016 der Stadt Pforzheim. Im Vorfeld einer europaweiten Ausschreiben, die eigentlich die Suche eines neuen Partners zum Ziele hat, kam es zu einer überraschenden Situation: Der Südwestbus (RVS), ein Tochterunternehmen der DB bewarb sich mit dem Angebot eines eigenwirtschaftlichen Betriebes. Verspätet gab auch ein Konsortium örtlicher Busunterneh-

Dieter Zaudtke

men ein ebensolches Angebot ab. Europarechtlich genießen eigenwirtschaftliche Unternehmen grundsätzlich Vorrang vor einem zuschussbedürftigen Betrieb. Eine letztendliche Entscheidung fällt spätestens zu Anfang des neuen Jahres. Sie wird nicht hier vor Ort, sondern vielmehr vom Regierungspräsidium gefällt. Der bisherige SVP-Betrieb mit seinen über 200 Mitarbeitern wird dabei auf der Strecke bleiben. Der bisherige Fahrgastbeirat Stadtverkehr Pforzheim, in dem PRO BAHN einen ständigen Sitz hat, soll auch nach der Umstellung erhalten bleiben.

Sonstiges

Das von uns seit Jahren reklamierte Tarifloch zwischen Spollenhaus (VGC) und Kaltenbronn (KVV) konnte inzwischen geschlossen werden. Gleichzeitig erfolgte eine enorme Angebotsausweitung im Busverkehr Bad Wildbad–Kaltenbronn. Wir bemühen uns um eine der neuen Situation angepassten Programmierung der Fahrausweisautomaten. Bisher verkaufen diese hier in der Region lediglich Fahrkarten über die umwegige Route Karlsruhe–Rastatt. Bis zum letzten Sommer sogar ohne diesen Hinweis, so dass Fahrgäste auf der kürzeren Strecke via Bad Wildbad unterwegs nochmals zur Kasse gebeten wurden. Wir sorgten für den obigen Hinweis. Wir nahmen an verschiedenen Foren und Diskussionen zum Thema ÖV teil und beantworteten zahlreiche Fragen von Fahrgästen zu Tarif und Fahrplan.

Regionalgruppe Main-Tauber

Etwas, wofür in Stuttgart noch lange gebaut werden muss, hat der Main-Tauber-Kreis schon jetzt: Teure Bahnhofsneubauten, die man besser bleibengelassen hätte. 2015 würde wohl als das Jahr der ÖPNV-Schildbürgerstreiche in die Annalen des Landkreises eingehen, wenn derlei hier nicht eine lange Tradition hätte. Diesmal waren die Bahnhöfe Tauberbischofsheim und Lauda dran: Die schönen neuen Bahnsteige, Blindenleitstreifen und Aufzüge vermögen nur den Nicht-Fahrgast über grobe Rückschritte hinwegzutäuschen: So sind am Tauberbischofsheimer Bahnhof die Fußwege zwischen nördlichem Bahnsteig und Busbahnhof unzumutbar lang geworden. Der Bahnhof Lauda hat durch den Neubau seinen Hausbahnsteig verloren, über den man früher auf kurzen Wegen das Bahnhofsgebäude mit Warteraum, Fahrkartenschalter und Bäckertheke erreichen konnte.

Wenn man noch Beweise gebraucht hätte, dass für die Deutsche Bahn die Fahrgäste und ihre Bedürfnisse nur als Störfaktor ihrer wunderbaren betrieblichen und baulichen Abläufe auftauchen, wäre 2015 ein fantastisches Jahr gewesen. Dass man vor den Baumaßnahmen keine Fahrgäste befragt hat, um deren Wünsche umzusetzen: Ehrensache!

Genauso macht es auch der Landkreis, der mit guter Absicht seine

Nachtbusse in der Samstagnacht neu geplant hat. Leider gilt auch hier: Gut gemeint ist oft das Gegenteil von gut. Eine Verknüpfung mit dem vorhandenen Bahnverkehr sucht man vergebens, gerade am Würzburger Hauptbahnhof hätte sich dafür genügend Potential gefunden. Noch dazu verkehren die Busse zu einem völlig unabhängigen Sondertarif. So günstig der auch sein mag, er stößt all jene vor den Kopf, die für die betreffende Strecke bereits eine Fahrkarte besitzen (z. B. Zeitkarte oder Länderticket).

Auf Initiative der Westfrankenbahn kam es am 05.11.2015 zu einer Gesprächsrunde zwischen deren neuer dreiköpfiger Geschäftsführung und PRO-BAHN-Vertretern aus Franken und Main-Tauber. Bedingt durch das große Verbesserungspotential geriet

das Treffen zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den herrschenden Verhältnissen, auch über den Zuständigkeitsbereich der Westfrankenbahn hinaus. Die Schilderung des tagesaktuell erlebten Anschlussverlusts eines der Teilnehmer in Tauberbischofsheim zum Bus nach Würzburg aufgrund fehlender Haltestellenschilder und Bussteignummern am Busbahnhof in Tauberbischofsheim führte allerdings bereits zum Erfolg: Inzwischen wurden dort Haltestellenschilder angebracht.

Die Westfrankenbahn will einen Fahrgastbeirat gründen. PRO BAHN unterstützt dieses Ansinnen und will sich daran beteiligen. Die konstituierende Sitzung ist für März 2016 geplant.

Matthias Beß

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

Regionalverband Region Stuttgart

Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart

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

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

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Stefan Buhl, Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell

Tel.: (07732) 950869 oder (0170) 3077110

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

Regionalgruppe Main-Tauber

Matthias Beß, Münzgasse 4, 97877 Wertheim

Tel.: (01575) 4189939

E-Mail: pro-bahn-mfr@gmx.de

Regionalgruppe Hohenlohe

Oliver Paul, Alte Straße 2, 74532 Ilshofen-Ruppertshofen

Tel.: (07904) 309

E-Mail: oliver.paul@muswies.de

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Gerhard Stolz, Eckhartstr. 21, 76227 Karlsruhe

Tel.: (0721) 494323

E-Mail: gerhard.stolz@web.de

Regionalverband Neckar-Alb

Marcel Miny, Grehenbergstr. 42, 72818 Trochtelfingen

Tel.: (07124) 931775 oder (0160) 91755298

E-Mail: mminy@web.de

Regionalverband Nordschwarzwald

Dieter Zaudtke, Reuchlinstraße 14, 75223 Niefern-Öschelbronn

Tel.: (07233) 941999

E-Mail: probahn-zaudtke@t-online.de

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

Regionalverband Rhein-Neckar

Andreas Schöber, Holbeinstr. 14, 68163 Mannheim

Tel.: (0621) 411948

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

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Fritz Herrenbrück, Keltenring 58, 79199 Kirchzarten.

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

Impressum

Herausgeber:

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg

Kasernenstr. 58

78315 Radolfzell

Tel. 07732/950869

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

Internet: www.pro-bahn-bw.de

Redaktion und Gestaltung:

Stefan Buhl

Titelbild:

Christian Petersohn

Stand: 31.01.2016