



50.

Regionale Fahrplankonferenz Nordschwarzwald

am 1. Oktober 2009 in Bad Wildbad



Ein kurzer historischer Rückblick zu den Anfängen

(Quelle Foto Deckblatt: http://images.google.de/imgres?imgurl=http://www.uef-dampf.de/-ettlingen/images/presse_ettlingen_thumbs/k1040953.jpg)



50. Regionale Fahrplankonferenz Nordschwarzwald

Die Vorläufer

Schon viele Jahre vor der 1. Regionalen Fahrplankonferenz am 3. Dezember 1973 in Wildbad befassten sich kommunale und regionale Vertreter sowie die Industrie- und Handelskammer in Gremien mit Fragen der Fahrplangestaltung des Schienen- und Busverkehrs im Nordschwarzwald. Dazu tagte bereits in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts der sogenannte „**Nagoldbahnausschuss**“ unter dem Vorsitz des damaligen Oberbürgermeisters der Stadt Pforzheim **Dr. Willi Weigelt** und der „**Kinzig- und Murgtalbahn-Ausschuss**“ unter dem Vorsitz des Freudenstädter Kurdirektors **Eylardi**. Daher sei hier ein kleiner Exkurs in die **Vorzeit** der Regionalen Fahrplankonferenz gestattet, auch, um die damals handelnden Personen in Erinnerung zu rufen:

Früheste Unterlagen im Archiv des 1973 gegründeten Regionalverbandes reichen bis in den **Juli 1967** zurück: Damals kündigte die Bundesbahndirektion Stuttgart gegenüber dem Nagoldbahnausschuss an, dass auf den Strecken Pforzheim – Hochdorf (Abschnitt Calw – Hochdorf) sowie Freudenstadt Hbf. – Eutingen (Württemberg) eine weitgehende Verlagerung des „Bezirksreiseverkehrs“ auf den Bahnbus erfolgen solle. Aus diesem Anlass fand am 4. August 1967 eine Sondersitzung des Nagoldbahn-Ausschusses im Kurhaus Bad Liebenzell statt, an der unter anderem die Herren Bürgermeister **Klepser** aus Bad Liebenzell, **Lehmann**, Calw, **Breitling** aus Nagold, **Mauch** aus Bad Teinach, Oberregierungsrat **Dr. Amberger** vom Landratsamt Calw, Regierungsrat **Frohmayer** vom Landratsamt Horb, von der IHK Pforzheim Hauptgeschäftsführer **Dr. Vogt** und Herr **Dr. Staub**, Oberinspektor **Clauss**, Stadt Pforzheim, sowie Stadtrat Hermann **Weidenbach** für den Verkehrsverein Pforzheim teilnahmen. Die Geschäftsführung hatte Stadtdirektor Dr. Hruschka, Pforzheim, inne.

(Herr Weidenbach ist im Jahr 2002 verstorben und dürfte einigen Mitgliedern der RFK als langjähriger Streiter für besseren Schienenverkehr noch gut in Erinnerung geblieben sein!).

In Folge dieser Sondersitzung wandte sich der „Nagoldbahnausschuss“ übrigens an die damals als freiwilliger kommunaler Zusammenschluss existierende Vorgängereinstitution des Regionalverbandes, die sog. „**Planungsgemeinschaft Nördlicher Schwarzwald**“, und bat um Befassung der dortigen „Planungskommission“ mit der von der DB beabsichtigten Angebotskürzung und Angebotseinstellung. Die Planungskommission wurde dann entsprechend tätig und begründete die Notwendigkeit der Nagoldtalbahn gegenüber dem Innenministerium Baden-Württemberg und der DB mit der gesamtheregional und überregional hohen Verkehrsbedeutung dieser Strecke – mit Erfolg, wie wir wissen, der Schienenverkehr wurde nicht eingestellt.

Die 1. Regionale Fahrplankonferenz

Anfang der 1970er Jahre erfolgte auf gesetzlicher Grundlage im Zuge der Kommunal- und Kreisreform die Gründung der Regionalverbände, die in Baden-Württemberg die Aufgabe der Regionalplanung als Konkretisierung der Landesplanung für das Gebiet einer Region übertragen bekamen. In diesem Zusammenhang wurde innerhalb des Nagoldbahnausschusses sowie des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses schon seit geraumer Zeit diskutiert, deren Zuständigkeiten im Jahre 1974 auf den 1973 gegründeten Regionalverband Nordschwarzwald zu übertragen. In einem **ersten Schritt** dahin schlossen sich die beiden früher eigenständig tagenden Ausschüsse zusammen – die erste **gemeinsame Sitzung von Nagoldbahnausschuss sowie Kinzig- und Murgtalbahn-Ausschuss am 3. Dezember 1973 im Panoramahotel in Wildbad** wurde dann im Nachhinein als die erste Regionale Fahrplankonferenz der neugebildeten Region Nordschwarzwald bezeichnet.

Teilnehmer waren neben den uns schon bekannten Vorsitzenden OB Dr. Weigelt, Pforzheim (der auch Vorsitzender des Regionalverbandes wurde), Kurdirektor Eylardi, Freudenstadt, IHK-Geschäftsführer Dr. Staub, Pforzheim, und BM a.D. Dr. Klepser, Bad Liebenzell, unter anderem auch Regierungsassessor Pfisterer, Landratsamt Freudenstadt, Regierungsassessor Schnebelt vom Landratsamt Enzkreis, die Bürgermeister Schanz, Althengstett, Fischer, Neuenbürg, Maier, Calmbach, als Schriftführer Inspektor zur Anstellung Kranz, Pforzheim, sowie, neben weiteren 20 Teilnehmern, vom Landratsamt Calw ein Regierungshauptsekretär namens **Schnaitmann**.

In dieser Konferenz wurde, wie bereits erwähnt, die Übertragung der Ausschuss-Zuständigkeiten auf den Regionalverband behandelt. **Schwerpunkte** waren jedoch die Fahrplananträge sowie die Ausführungen der Bundesbahndirektion Stuttgart zur Verkehrsentwicklung und zu verkehrspolitischen Themen des Jahres 1973:

Im **Fernverkehr** spielte, neben dem 1971 gestarteten IC-Verkehr, noch der **TEE** eine bedeutende Rolle; Nachfragezuwächse hier, insbesondere in der 1. Klasse, wurden u.a. auf Fluglotsenstreiks sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Straßennetz zurückgeführt ...

Interessant ist auch ein Hinweis auf den „zum Sommer eingerichteten neuen **DC-Verkehr** mit gemischtklassigen Zügen auf Nebenfernstrecken“: Die Strecke über Pforzheim zählte zu diesen Nebenfernstrecken, und für solche Strecken sollte „zur Integration abseits der Hauptstränge liegender Regionen und Städte ein InterCity-B-Netz mit der Zugattung „City-D-Zug“ (DC) aufgebaut werden. Die DC-Züge in der Relation Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg hatten danach „günstige Besetzungszahlen“.

Weil die DC-Züge aber auf die nur „erstklassigen“ InterCitys abgestimmt waren und kein eigenes Netz bildeten, endete die Fahrt für die DC-Fahrgäste der zweiten Klasse oft anschlusslos. Das dürfte ein Grund für den geringen Erfolg dieser Zuggattung gewesen sein, deren Angebot bereits 1975 reduziert und zum 1. Oktober 1978 schließlich ganz eingestellt wurde. Teilweise wurden die Zugläufe des DC Ende der 80er Jahre und in den 90er Jahren durch den InterRegio-Verkehr wieder aufgegriffen, bekanntermaßen ja auch auf der Strecke über Pforzheim.

(Quelle: sh. Textauszug aus einer Dissertation von 2006 in der Anlage).

Ein weiterer Absatz drehte sich gar um den „**Verkehr an Sonntagen während des Fahrverbots auf der Straße**“ in Folge der ersten Energiekrise! Vielleicht erinnert sich der Eine oder Andere noch an dieses „Sonntagsfahrverbot“, und dass man damals sonntags auf den Autobahnen spazieren gehen oder radfahren konnte ...

Bei den für den Winter-Fahrplan 1974/75 angekündigten Änderungen wurde damals übrigens auch ausgeführt, dass 8 Fern-D-Züge auf der **Gäubahn** in der Relation Stutt-

gart – Schweiz – Italien zwischen Stuttgart und Horb (und Gegenrichtung) mit **elektrischer** Traktion gefahren werden, die dadurch erzielbaren Fahrzeitgewinne aber voll für die **Umspannaufenthalte in Horb** benötigt würden; die leichteren D-Züge in der Relation Stuttgart – Zürich sowie Eilzüge nach Konstanz jedoch weiterhin durchgehend mit Diesellok befördert würden, da die Fahrzeitgewinne für einen Traktionswechsel in Horb nicht ausreichen und Fahrzeitverlängerungen vermeiden werden sollen. Man sieht also, dass die Gäubahn südlich Horb damals nicht nur eingleisig war, sondern auch noch nicht elektrifiziert – wenigstens ist Letzteres inzwischen erfolgt, so dass wir uns heute „nur“ noch um die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit kümmern müssen!

Für den **Nahverkehr** wurde vorgebracht, dass es angesichts oft nicht hinreichender Nachfrage im großen und ganzen bei den seitherigen Leistungen bleibe, wobei in den Ballungsräumen das Verkehrsaufkommen im allgemeinen noch als befriedigend angesprochen werden kann, hingegen aber auf dem flachen Land die Frequenzen häufig rückläufig sind und mitunter erheblich zu wünschen übrig lassen. Daher wurden für den Fahrplan 1974/75 einige äußerst schwach besetzte Züge frühmorgens, spätabends, insbesondere samstagsabends und sonntagsfrüh ausgelegt und z.T. auf Bahnbusbedienung umgestellt. Als Grund dafür wurde auch genannt, dass für das Personal für 1974 die 40-Stunden-Woche in Aussicht stehe und die DB nur durch Beschränkung der Leistungen und der Betriebszeiten den äußerst akuten Personal-mangel sowie die Arbeitszeitverkürzung einigermaßen auffangen könne!

Speziell zur **Nagoldtalbahn** (heute „Kulturbahn“) führte die DB aus, dass das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren so stark rückläufig sei, dass gewisse Kürzungen im Fahrplanangebot unvermeidbar seien, auch in Verbindung mit der Einführung der 40-Stunden-Woche! Diese Strecke sei in einer Weise defizitär, dass ein voller Betrieb wie bisher wirtschaftlich nicht mehr vertreten werden könne. Laut Niederschrift dieser Sitzung wurde seitens der Ausschussmitglieder eindringlich auf die im Landesentwicklungsplan (von 1971) enthaltene Entwicklungsachse Pforzheim – Horb hingewiesen, deren ‚Rückgrat‘ die Nagoldtalstrecke sei. Durch die Bildung der Region Nordschwarzwald sei es mehr denn je notwendig, diese Verkehrsachse zu erhalten und in geeigneter Weise zu stärken. Eine Klärung wurde nicht erzielt, die Sicherung und Stärkung der Nagoldtalbahn sollte in kleinerem Kreis ab 1974 weiter erörtert werden.

[Exkurs: Dies führte dann bis 1980 zur Entwicklung eines Modellversuchs zur Rettung der Nagoldtalbahn durch den Regionalverband: Als wichtigste Neuerung des ab 1982 eingeführten und viele Jahre beibehaltenen neuen Eilzug-Konzeptes wurde die deutliche Verkürzung der Fahrzeiten mittels Aufhebung der am schwächsten frequentierten Stationen umgesetzt und somit eine Stabilisierung der Wirtschaftlichkeit der Strecke erreicht. Mittelfristig war außerdem vorgesehen, die damals sich in der Entwicklung befindenden neuen Diesel-Triebwagen VT 627 auf der Nagoldtalbahn einzusetzen; letztlich gelang dies dann erst 1988/89 mit dem Einsatz des Nachfolgemodells VT 628, der bis zur Übernahme der Bedienung durch die DB-Tochter ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) Ende 2005 auf der Strecke verkehrte.]

Unter dem letzten Tagesordnungspunkt der 1. Regionalen Fahrplankonferenz 1973 berichtete Herr Weidenbach, dass nach seiner Ansicht die Übergänge aus der Strecke Pforzheim – Nagold auf „die **Strecke Nagold – Altensteig**“ nicht gut genug seien – fast könnte man vermuten, dass mit Letzterem auch eine Bahnstrecke gemeint war, nämlich die frühere Schmalspurbahn nach Altensteig (das sogenannte „Altensteigerle“), obwohl diese nur bis 1962 im Personenverkehr und bis 1967 im Güterverkehr betrieben wurde und seitdem nur noch eine Buslinie verkehrt.

Kurz im Anschluss an diese Sitzung wandte sich übrigens ein gewisser **Ulrich Grosse** aus Nagold, ehemaliger Redakteur der Schülerzeitung „Viadukt“ des Gymnasiums Nagold und (als Student in den Semesterferien) ehemaliger Minibarverkäufer bei der Deutschen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft DSG in nahezu sämtlichen Schnell- und Eilzügen auf der Gäubahn, an den Nagoldbahnausschuss. Er hatte von der Sitzung im „Schwarzwälder Boten“ gelesen und brachte nun (und danach auch immer wieder als Vertreter der Stadt Nagold in der Fahrplankonferenz bis 1982) eine ganze Reihe detailliert begründeter Fahrplananträge und Vorschläge zum regionalen Schienenverkehr ein.

Als **ein Beispiel** möchte ich seinen damaligen Vorschlag zum **D 480** von Mailand nach Stuttgart nennen, für den er einen Halt in Horb mit Schaffung eines Anschlusses ins Nagoldtal bis Pforzheim forderte, dies u.a. ausführlich mit dem umfassenden Einzugsgebiet dieses D-Zuges in der gesamten Schweiz begründete und auch anschaulich in

einer akkurat gezeichneten Übersicht darstellte, in der über 100 Bahnstationen mit den Abfahrtszeiten der Zubringer- und Anschlusszüge aufgeführt waren. Laut den damaligen Kursbüchern konnte der Antrag jedoch nicht gleich erfüllt werden, da der Zug Nr. 480 ab Sommerfahrplan 1975 als neuer **IC 480** in etwas früherer Zeitlage eingeführt wurde – zum Sommerfahrplan 1976 erhielt dieser IC dann aber doch den Halt in Horb mit Anschluss ins Nagoldtal nach Pforzheim.

Der weitere ‚Lebensweg‘ der Regionalen Fahrplankonferenz

In der **zweiten** (und letzten) gemeinsamen Sitzung der beiden Bahnausschüsse am 8. April 1974 in Pforzheim (= 2. RFK), in der bereits Herr **Scheuermann** als Verbandsdirektor des neu gebildeten Regionalverbandes Nordschwarzwald anwesend war, beschlossen die beiden Bahnausschüsse nach durchaus kontroverser Diskussion, die Meinungen der Ausschuss-Mitglieder zur geplanten Übertragung der Aufgaben auf den Regionalverband im Nachgang zur Sitzung einzeln abzufragen. Diese Befragung erfolgte im Frühsommer 1974 mit dem Ergebnis, dass sich der Großteil der Mitglieder (über 90 %) für die Übertragung der Aufgaben auf den Regionalverband aussprach. Dieser übernahm die Geschäftsführung mit der Herbstsitzung am 13. November 1974 im Hotel „Post“ in Nagold (= 3. RFK). Diese sowie die folgenden Sitzungen waren auch gleichzeitig Sitzungen des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses des Regionalverbandes.

Die weitere Entwicklung der RFK im Nordschwarzwald verlief nicht gleichmäßig: Nur bis zum Frühjahr 1977 fand sie als Veranstaltung des Regionalverbandes und wie früher zweimal jährlich statt. Seit der 9. RFK fanden die Sitzungen dann schon als **Gemeinschaftsveranstaltung zusammen mit der IHK Pforzheim** in der Regel in deren Räumlichkeiten statt, im Unterschied zu früher aber nur noch ein mal jährlich, bis zur 25. RFK 1993. Nach einer Unterbrechung von zwei Jahren im Zuge der Umstrukturierung der Zuständigkeiten nach der Bahnreform 1994 und der Neugründung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg NVBW fand im Februar 1996, organisiert vom Regionalverband, zum ersten Mal gemeinsam mit der NVBW die 26. RFK statt. Damit ist die **50. RFK** zugleich auch die **25. RFK mit der NVBW** – also ebenfalls ein kleines Jubiläum!

Seit der 27. RFK im September 1996 unter erstmaliger Leitung der NVBW gibt es, mit einzelnen Ausnahmen, i.d.R. wieder zwei Konferenzen pro Jahr in den Räumen der IHK, wiederum gemeinsam organisiert von IHK (Herr Gaiser) und Regionalverband.

Eine wesentliche **Veränderung** im Vergleich der heutigen Fahrplankonferenzen zu den früheren zeigt sich übrigens bei der Zahl der Fahrplananträge, die zur Konferenz gestellt und dort behandelt werden: War das in den ersten Konferenzen bis Mitte der 90er Jahre noch eine Vielzahl von teilweise bis zu hundert Anträgen, deren Diskussion auch der Hauptpunkt der Konferenzen war, so hat sich diese Zahl bis heute auf maximal einstellige Werte bis gegen Null reduziert.

Der Grund dafür liegt in der Einführung immer konsequenterer **Taktfahrpläne** im Fern-



und Nahverkehr (im Land: !), die zwar einerseits eine erhebliche Verbesserung dank ihrer klaren Struktur und sehr guten Merkbarkeit für den Kunden erbracht haben, wodurch sich aber andererseits auch überhaupt die Möglichkeit, bei einzelnen Zügen Zeitverschiebungen zu erreichen, ebenfalls sehr stark reduziert hat. Damit ist man von der früher üblichen Einzelantragsdiskussion mittlerweile zur Behandlung zusammenhängender Streckenkonzepte und Liniensysteme gelangt.

Als **Veranstaltungsort** für die Jubiläumssitzung 50. RFK wurde **Bad Wildbad** festgelegt, da auch schon die 1. RFK 1973 in Wildbad stattfand – „zurück zu den Ursprüngen“ also.

Ein gutes Gelingen für diese 50. sowie alle weiteren Regionalen Fahrplankonferenzen im Nordschwarzwald!

Anlagen:

- Ausführungen des Fahrplandezernenten der Bundesbahndirektion Stuttgart, Bundesbahndirektor Dipl.-Ing. Wulz, auf den Fahrplankonferenzen zum Fahrplanjahr 1974/75
- Auszug aus der Dissertation von Dipl.Geograph Jürgen Gies, 2006, Auszug aus Kap. II. 1. zum Thema „Vom Schnellzug zum InterRegio“ und zum „DC“
- Niederschrift über die erste gemeinsame Sitzung des Nagoldbahnausschusses und des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses am 3. Dezember 1973 im Panoramahotel in Wildbad (= 1. Regionale Fahrplankonferenz Nordschwarzwald)
- Anhang des Schreibens von Ulrich Grosse, Nagold, vom 9. Februar 1974 an den Nagoldtalbahnausschuss zum Fahrplanantrag „D 480 – Halt in Horb“
- Niederschrift über die (zweite und letzte) gemeinsame Sitzung des Nagold- und des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses am 8. April 1974 (= 2. RFK)
- Schreiben der Stadt Pforzheim an den Regionalverband vom 1. Juli 1974 zur Übertragung der Aufgaben der o.g. Bahnausschüsse auf den RVNSW
- Ausführungen von Verbandsdirektor Winfried Scheuermann zur 20. RFK am 14.02.1989
- Ausführungen von Verbandsdirektor Scheuermann zur 25. RFK am 17.12.1993

A u s f ü h r u n g e n

des Fahrplandezernenten der Bundesbahndirektion
Stuttgart, Bundesbahndirektor Dipl.-Ing. W u l z,
[auf den Fahrplankonferenzen der Industrie- und
Handelskammern] zum Jahresfahrplan 1974/75

I. Verkehrsentwicklung im Personenverkehr des Jahres 1973a) Fernverkehr

Der Personenfernverkehr der Deutschen Bundesbahn hat sich im abgelaufenen Jahr zufriedenstellend entwickelt. Er hatte wiederum eine leichte Zunahme zu verzeichnen. Dabei waren vor allem Steigerungen in den ersten Monaten und zu Ende des Jahres festzustellen, während in den Sommermonaten und im Ferienreiseverkehr sich etwa die Frequenzen des Vorjahres ergaben.

Allgemein recht günstig ist die Nachfrage bei der 1. Wagenklasse verlaufen. Hier hatte der TEE- und IC-Verkehr ganz beachtliche Zuwachsraten aufzuweisen, die zumindest teilweise auf den Fluglotsenstreik und zum Jahresende auf die Geschwindigkeitsbeschränkungen der Straße zurückzuführen sein dürften. Dem erhöhten Verkehrsaufkommen in diesem Verkehr wurde außer der laufenden Verstärkung von Zügen durch weitere Wagen auch durch Führung des neuen IC 161 "Gutenberg" an Freitagen von Köln nach Stuttgart zur weiteren Entlastung des TEE 11 "Rembrandt" ab dem derzeitigen Winterfahrplan Rechnung getragen.

Der zum Sommer eingerichtete neue DC-Verkehr mit gemischtklassigen Zügen auf Nebenfernstrecken hat bisher im wesentlichen befriedigend angesprochen. Im großen und ganzen günstige Besetzungszahlen haben in unserem Bezirk die Züge der Relation Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg aufzuweisen, während hingegen in den Relationen Stuttgart - Würzburg und Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg vorläufig noch nicht alle Züge unsere Erwartungen voll erfüllen. Änderungen sind für diesen Verkehr zunächst aber noch nicht vorgesehen, da erfahrungsgemäß neue Leistungen im allgemeinen eine Anlaufzeit von 1 - 2 Jahren benötigen.

b) Berufs- und Schülerverkehr

Der Berufsverkehr war, weniger in den Ballungsbereichen als vielmehr in der Fläche leicht rückläufig. Der Schülerverkehr erfuhr keine nennenswerten, weitere Steigerungen. Endgültige Jahresergebnisse liegen allerdings noch nicht vor.

c) Verkehr an Sonntagen während des Fahrverbots auf der Straße

Das übliche Angebot an Sonntagen während der Morgen- und Mittagsstunden war voll ausreichend und erforderte keine besonderen Maßnahmen, zumal in der Regel zu diesen Zeiten das Verkehrsaufkommen verhältnismäßig schwach ist und freie Kapazitäten reichlich ge-

geber sind. Zu den späten Nachmittags- und den Abendstunden konnte das erhöhte Fahrgastaufkommen durch einige Entlastungszüge in den Hauptrelationen sowie durch die Verstärkung von Zügen mit weiteren Wagen ohne Schwierigkeiten reibungslos bewältigt werden. Wir werden auch bei künftigen, durch die Engerlekrise ausgelösten Maßnahmen die möglichen Auswirkungen auf die Schiene genauestens prüfen, entsprechende Vorsorgen treffen sowie die Entwicklung stetig verfolgen und in der Lage sein, veränderten Gegebenheiten an Wochenenden uns jeweils weitestgehend anzupassen.

II. Vorausschau auf den Jahresfahrplan 1974/75.

der zum 26. Mai 1974 in Kraft tritt.

a) Fernverkehr

Nach Einführung des IC-A-Verkehrs mit komfortablen Zügen 1. Klasse im 2-Stunden-Takt in den wichtigsten Relationen zum Winterfahrplan 1971/72 und die Ergänzung dieses Verkehrs im Sommer vergangenen Jahres durch den DC-Verkehr mit gemischtklassigen Zügen auf Nebenfernstrecken ist im Fernverkehr vorläufig eine weitgehende Konsolidierung eingetreten. Der kommende Jahresfahrplan wird deshalb keine wesentliche Neuerungen und Änderungen bringen. Mit teilweisen Änderungen ist voraussichtlich erst wieder zum Jahresfahrplan 1975/76 zu rechnen, da diesem Fahrplanjahr eine Europäische Fahrplankonferenz, die nur in zweijährigem Turnus stattfindet, vorausgeht und Verschiebungen im internationalen Verkehr auch das innerdeutsche Fahrplangefüge entsprechend beeinflussen. Zudem wird in unserem Bezirk die Aufnahme durchgehenden elektrischen Betriebs zwischen Stuttgart und Würzburg verschiedene, zeitliche Lageänderungen von Zügen mit sich bringen und zu Anpassungsmaßnahmen in den berührten Knotenbahnhöfen zwingen.

b) Bezirkseilzugverkehr

Für diesen Verkehr haben wir auf Grund der günstigen Erfahrungen unsere Bemühungen der rückliegenden Jahre fortgesetzt und wiederum verschiedene Neuleistungen in zeitlich ansprechenden Lagen geplant und teilweise auch gewisse Lageänderungen bestehender Leistungen vorgenommen, um sowohl zu einer weiteren Verdichtung als auch noch engeren Verflechtung unseres Netzes zu kommen. Unter anderem enthält unser erweitertes Angebot in Anpassung an einen früheren Arbeitsschluß auch Leistungen für den Berufsverkehr, soweit sich dies in Anbetracht der stark belasteten Bahnhöfe und Strecken sowie der beschränkten Betriebsmittel und des Mangels an Personal zu den Spitzerzeiten noch hat ermöglichen lassen.

c) Nahverkehr

Hier verbleibt es angesichts oft nicht hinreichender Nachfrage im großen und ganzen bei den seitherigen Leistungen wobei in den Ballungsräumen das Verkehrsaufkommen im allgemeinen noch als befriedigend angesprochen werden kann und einigermaßen gleichbleibend

ist, hingegen aber auf dem flachen Land die Frequenzen häufig rückläufig sind und mitunter erheblich zu wünschen übrig lassen. Wir konnten daher, wie schon in früheren Besprechungen mehrfach angedeutet, diesmal leider nicht umhin, einige äußerst schwach besetzte Züge, vor allem in den frühen Morgen- und den späten Abendstunden, ganz besonders aber samstagsabend und sonntagsfrüh, auszulegen und, soweit noch erforderlich, durch weniger aufwendige Bahnbusleistungen zu ersetzen. Diese Maßnahme ist auch deshalb nunmehr zwingend geworden, weil zum Herbst dieses Jahres für unser Personal die 40-Stundenwoche in Aussicht steht und wir nur in der Lage sind, bei unserem, besonders im Bezirk der BD Stuttgart beim örtlichen Betriebs- sowie Lok- und Zugbegleitpersonal vorhandenen, äußerst akuten Personalmangel eine Arbeitszeitverkürzung einigermaßen auffangen, indem wir die Betriebsstunden und die Besetzungszeiten einzelner Strecken durch Entfall wenig gefragter Leistungen beschränken.

III. Elektrifizierung von Strecken

a) Streckenabschnitt Böblingen - Horb

Die Elektrifizierungsarbeiten für diesen Streckenabschnitt der Gäubahn werden bis zum Winterfahrplan 1974/75 abgeschlossen sein. Es werden dann die schweren D-Züge der Relation Stuttgart - Schweiz - Italien zwischen Stuttgart und Horb mit elektrischer Traktion befördert werden können, wobei die zu erzielenden Fahrzeitgewinne voll für den Lokwechsellaufenthalt benötigt werden. Hingegen muß es bei den leichten Zügen der Relation Stuttgart - Zürich bzw. Konstanz auch weiterhin bei durchgehender Dieseltraktion verbleiben, da die Fahrzeitgewinne bei diesen Zügen bei weitem nicht ausreichen, einen Lokwechsel in Horb zu ermöglichen. Ein Lokwechsel in Horb unter Inkaufnahme von Fahrzeitverlängerungen muß jedoch grundsätzlich ausscheiden.

Bei Bezirkseilzügen und Nahverkehrsziigen, die zwischen Stuttgart und Horb künftig fast ausschließlich mit elektrischer Traktion befördert werden dürften, werden sich aber, besonders bei Wegfall bisherigen Lokwechsellaufenthalts in Böblingen, gewisse Fahrzeitgewinne erreichen lassen.

b) Streckenabschnitt Osterburken - Würzburg

Die Arbeiten zur Elektrifizierung dieses Restabschnitts der Strecke Stuttgart - Würzburg werden bis zu Beginn des Sommerfahrplan 1975 beendet sein. Fernzüge der Relation Stuttgart - Hamburg können dann durchgehend elektrisch bespannt gefahren werden. Bei leichten Zügen der Relation Stuttgart - Würzburg werden sich unter Berücksichtigung des entfallenden Lokwechsels in Heilbronn Fahrzeitgewinne von 10 - 15 Minuten ergeben. Bei schweren, durchlaufenden Zügen der Relation

Stuttgart - Hamburg kann, da der Streckenabschnitt Osterburken - Würzburg mehrere längere, für bisherigen Dieselbetrieb recht ungünstige Steigungen aufweist, mit Fahrzeitgewinnen - bei gleichzeitigen Wegfall des Lokwechsels in Heilbronn und Würzburg - von bis zu 40 Minuten gerechnet werden.

c) Streckenabschnitt Neckarelz - Osterburken

Züge der West- Ost- Querverbindung von Heidelberg über Osterburken nach Würzburg werden sich voraussichtlich ab Winterfahrplan 1975/76 mit elektrischer Traktion befördern lassen, da bis zu diesem Zeitpunkt auch der Streckenabschnitt Neckarelz - Osterburken, auf dem eine Reihe von Tunnels an das erweiterte elektrische lichte Raumprofil anzupassen sind, auf elektrischen Betrieb umgestellt sein wird.

IV. Änderungen von Zugnummern

Die Vergrößerung von Direktionsbezirken durch Auflösung kleinerer Direktionen im Bundesgebiet bedingt eine Ausweitung bei den Zugnummern des Personenverkehrs, nachdem die Datenverarbeitung die mehrfache Verwendung gleicher Zugnummern innerhalb eines Bezirkes ausschließt. Für die einzelnen Zugkategorien sind nunmehr folgende Nummernreihen festgelegt worden:

- 1 - 999 unverändert wie bisher für TEE-, IC- und D-Züge, die regelmäßig ganzjährig verkehren,
- 1000 - 1999 anstatt seither 1000 - 1499 für zeitweise verkehrende Saison- und Entlastungszüge, wobei diese Züge eine um 1000 höhere Zahl gegenüber den Stammzügen aufweisen und nunmehr leicht die Zugehörigkeit zu einem entsprechenden Stammzug zu erkennen ist.
- 2000 - 2999 statt bisher 1500 - 1799 für Eilzüge, die über mehrere Bezirke hinweg verkehren (sogenannte geschäftsgeführte Eilzüge, bei deren Fahrplangestaltung die Hauptverwaltung der DB mitspricht)
- 3000 - 3999 statt 1800 - 2199 für Bezirkseilzüge, wobei Züge, die einen unserer Nachbarbereiche betreffen, unter 3000 - 3399 und Züge, die sich nur auf unseren Bereich beschränken, mit den Nummern darüber ausgewiesen sind.
- 4000 - 8999 anstatt 2200 - 4999 für Nahverkehrszüge. Diese Züge haben in unserem Bezirk im allgemeinen eine um 2000 höhere Nummer erhalten, so daß die bisherigen Zugnummern leicht festzustellen sind.
- 9000 - 9999 anstatt 13. Tausend für Autoreisezüge, Änderung bereits zum Sommer 1973 durchgeführt.

...

II. Die Strategie „Privatisierung“ – Diskussion um den InterRegio der Deutschen Bahn AG . . .

1. Konzepte für den Fernverkehr: Vom Schnellzug zum InterRegio

Die Geschichte des InterRegios begann am 25. September 1988 und ging am 14. Dezember 2002 weitgehend zu Ende. Der folgende Text gibt einen Überblick zur Entwicklung dieses Zuges. Der Schwerpunkt dieses Abschnitts liegt in der Darstellung des InterRegio-Konzepts sowie in der Entwicklung des Netzes. Zunächst wird die Situation des Fernverkehrs in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre skizziert, die für eine Revision, welche in das Konzept des InterRegios mündete, ausschlaggebend war.

1.1 Wirtschaftliche Defizite im Fernverkehrsangebot der Deutschen Bundesbahn

Im September 1971 führte die Deutsche Bundesbahn das sogenannte „InterCity-A-Netz“ für den hochwertigen nationalen Fernreiseverkehr ein. Die damaligen InterCity-Züge führten nur die erste Wagenklasse und wurden im Zweistundentakt auf vier Linien, die sich an den damaligen Ballungsräumen und einigen weiteren Großstädten orientierten, durch die Bundesrepublik Deutschland geführt. Diese Linien waren an definierten Knotenpunkten zur Herstellung weiterer Umsteigeverbindungen miteinander verknüpft.³⁹⁷ Als Reaktion auf den zunehmenden intermodalen Wettbewerb aufgrund des wachsenden Autobahnnetzes aber auch im Hinblick auf den steigenden innerdeutschen Flugverkehr setzte die Deutsche Bundesbahn erstmals einen angebotsorientierten Taktverkehr³⁹⁸ für ein Angebotssegment des Fernverkehrs um (Weigelt/Langner 19982, S. 322 ff.).

Weil das InterCity-A-Netz nur die wichtigsten Wirtschaftszentren und einige bedeutende Großstädte erschloss, sollte zur Integration abseits der Hauptstränge liegender Region und Städte ein **InterCity-B-Netz mit der Zuggattung „City-D-Zug“ (DC)** aufgebaut werden. Das Zuggattungszeichen „DC“ bezeichnete die „Schnellzüge des Intercity-Ergänzungssystems“, kurz auch „D-Citys“ oder „City-D-Züge“ genannt. Man unterschied hier zwischen den „InterCity-Ergänzungsstrecken“ und den „InterCity-Anschlussstrecken“. Auf den Ergänzungsstrecken verkehrten in der Regel drei DC-Zugpaare, auf den Anschlussstrecken war das Angebot dieser Züge dagegen geringer, bzw. es wurde lediglich auf Bestandszüge zurückgegriffen. Der Betrieb auf dem B-Netz wurde zum 3. Juni 1973 aufgenommen (Weigelt/Langner 19982, S. 347).³⁹⁹ Dieses Konzept war ein erster – freilich nur als rudimentär zu bezeichnender – Ansatz, auch den Fernverkehr unterhalb des „Premiumangebots“ zu systematisieren; dagegen verkehrten die Schnellzüge nach einem – teilweise über Jahrzehnte – gewachsenen Fahrplan. Im Gegensatz zu den damaligen InterCity-Zügen führten die DC sowohl die erste als auch die zweite Wagenklasse.

Weil sie aber auf die nur „erstklassigen“ InterCitys abgestimmt waren und kein eigenes Netz bildeten, endete die Fahrt für die DC-Fahrgäste der zweiten Klasse oft anschlusslos. Das dürfte ein Grund für den geringen Erfolg dieser Zuggattung gewesen sein, deren Angebot bereits 1975 reduziert und zum 1. Oktober 1978 schließlich ganz eingestellt wurde. Aber nicht nur die Fahrplangestaltung des DC erntete Kritik, sondern auch die Ausstattung der Züge. Bei den DC-Zügen wurde im Gegensatz zu den damaligen Schnellzügen zugunsten einer Minibar auf den Speisewagen verzichtet. Die Deutsche Bundesbahn bildete die Züge nicht nur aus Schnellzugwagen, sondern setzte auch Nahverkehrsfahrzeuge ein. Teilweise wurden die Zugläufe des DC später durch den InterRegio-Verkehr wieder aufgegriffen, so beispielsweise der DC von Emden nach Frankfurt über Hagen und Gießen (Klee 1996, S. 36 ff.).

Während mit dem 1971 eingeführten InterCity-Netz zunächst hohe Fahrgastzuwächse erzielt werden konnten, zeigten sich hier gegen Ende der siebziger Jahre die Wachstumsgrenzen eines nur die erste Wagenklasse führenden Systems. Nach erfolgreichen Versuchen war als Reaktion auf diese Entwicklung seit 1979 auch die zweite Wagenklasse im InterCity-Verkehr obligatorisch. Zusätzlich wurde mit der sogenannten „InterCity ’79“-Konzeption der Zweistundentakt zu einem Stundentakt verdichtet (Weigelt/Langner 19982, S. 440 f.). Seit „InterCity’79“ schrieb die Deutschen Bundesbahn mit diesen Zügen schwarze Zahlen. Doch die Fahrgastzuwächse, die im InterCity-Netz erzielt wurden, waren

nicht nur Neunachfrage, sondern stammten auch aus den D-Zügen, die seit 1979 kontinuierlich an Nachfrage verloren. Auf den nachfragestarken Relationen konkurrierten die nach einem gewachsenen Fahrplan unregelmäßig verkehrenden D-Züge mit den im Stundentakt angebotenen InterCitys. Daneben verkehrten die D-Züge, meist mit einem täglichen Zugpaar, auch auf weniger nachgefragten Strecken. Zusätzlich gab es zahlreiche Kurswagenverbindungen, die zwar Direktverbindungen schufen, aber durch die notwendigen Rangierarbeiten sowohl verlängerte Fahrzeiten als auch einen hohen organisatorischen Aufwand erforderten.

394 Mit der vollständigen Inbetriebnahme der ICE-Strecke Köln – Frankfurt im Dezember 2002 wurde das Fernverkehrsangebot einer Neuordnung unterzogen.

395 Beispiele hierfür waren die „Schwarzwaldbahn“ Offenburg – Konstanz und die „Südbahn“ Ulm – Friedrichshafen

396 hierzu bspw. Diethelm Sack, Vorstand Finanzen und Controlling der DB AG, der in der FAZ vom 24.09.2003 unter der Überschrift „Die Bahn muß ein normales Unternehmen werden“ einer Gemeinwohlverpflichtung der DB AG eine klare Absage erteilte: „Wer immer die Gemeinwohlverpflichtung für die Bahn wieder einführen will – jetzt vielleicht unter der Überschrift der Flächenbahn – der muß das finanzieren können.“

397 das IC-A-Netz umfasste die folgenden Linien: Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – „Ruhr“ – Köln – Mannheim – Stuttgart – München (Linie 1), Hannover – Dortmund – „Wupper“ – Köln – Frankfurt – Würzburg – München (Linie 2), Hamburg – Hannover – Göttingen – Frankfurt – Mannheim – Basel (Linie 3), Bremen – Hannover – Göttingen – Würzburg – Nürnberg – München (Linie 4); Verknüpfungspunkte des A-Netzes waren Hannover, Dortmund, Köln, Mannheim und Würzburg (Klee 1996, S. 36 ff.)

398 Charakteristisches Merkmal von Taktverkehren sind die in einem regelmäßigen Zeitintervall wiederkehrenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge. Für den Kunden bieten Taktverkehre den Vorteil der leichten Merkbarkeit des Fahrplans, die Verkehrsunternehmen können aus der systematischen Form der „Produktion“ Vorteile ziehen. Wenn Taktverkehre einzelner Linien an Knotenpunkten zeitlich miteinander verknüpft werden, beginnt man von einem „Integralen Taktfahrplan“ zu sprechen. In seiner vollendetsten Form wird der gesamte öffentliche Verkehr – vom Fernverkehrszug bis zum Rufbus – zeitlich aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft. Mit dem InterCity-Konzept hat die Deutsche Bundesbahn dies erstmals für ein Teilsegment ihres Angebots realisiert. Zur Diskussion um die Einführung von Taktverkehren bei Eisenbahnen beispielsweise: Roesener (1949) und Busche et. al. (2000).

399 Ergänzungsstrecken: Linie 11: Emden – Münster – Hamm – Hagen – Gießen – Frankfurt; Linie 12: Kassel – Frankfurt – Darmstadt – Mannheim/Stuttgart; Linie 13: (Bebra –) Kassel – Paderborn – Dortmund – Duisburg (– Mönchengladbach); Linie 14: Köln – Siegen – Gießen – Kassel – Göttingen; Linie 15: (Köln – Bonn –) Koblenz – Trier – Saarbrücken; Linie 16: Saarbrücken – Mannheim – Heidelberg – Heilbronn – Crailsheim – Nürnberg; **Linie 17: Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (– Regensburg)**; Linie 18: Stuttgart – Würzburg – Hof *Anschlussstrecken:* Linie 21: Kassel – Bebra („Kurhessen-City“); Linie 22: Kassel – Göttingen („Kurhessen-City“); Linie 23: Hamburg – Kiel („Förde-City“); Linie 24: Hamburg – Lübeck („Hansa-City“); Linie 26: Oldenburg – Bremen („Oldenburg-City“); Linie 27: Braunschweig – Hannover („Welfen-City“); Linie 28: Nürnberg – Regensburg („Donau-City“) (Klee 1996, S. 36 ff.)

(Quelle: „Die Strategien der deutschen Bahnreform und Diskussionen um die Entwicklungstendenzen des liberalisierten Eisenbahnsektors – eine Untersuchung aus diskursanalytischer Perspektive“, Seite 193 f., INAUGURAL-DISSERTATION zur Erlangung der Doktorwürde der Naturwissenschaftlich-Mathematischen Gesamtfakultät der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, vorgelegt von Diplom-Geograph Jürgen Gies aus Bad Neuenahr-Ahrweiler, Tag der mündl. Prüfung: 11. Dezember 2006; Internet: http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?idn=983787824&dok_var=d1&dok_ext=pdf&filename=983787824.pdf)

N i e d e r s c h r i f t

über die gemeinsame Herbstsitzung des Nagoldbahnausschusses und des
Kinzig- und Murgtalbahnausschusses am 3. Dezember 1973, 10.00 Uhr,
in Wildbad, Panoramahotel (1. RfK)

Anwesend: Oberbürgermeister Dr. Weigelt, Pforzheim Vorsitzender des
Nagoldbahnaus-
schusses

Kurdirektor Eylardi, Freudenstadt Vorsitzender des
Kinzig- und Murg-
talbahnausschusses

Stadtdirektor Dr. Hruschka, Pforzheim Geschäftsführer
des Nagoldbahnaus-
schusses

Regierungsassessor Pfisterer, Landratsamt Freudenstadt

Regierungshauptsekretär Schnaitmann, Landratsamt Calw

Regierungsassessor Schnebelt, Landratsamt Enzkreis

Geschäftsführer Dr. Staub, IHK Nordschwarzwald

Bürgermeister Schanz, Althengstett

Bürgermeister a. D. Klepser, Bad Liebenzell

Oberinspektor Regelmann,
Bürgermeisterei Bauschlott-Göbrichen-Nußbaum

Bürgermeister Fischer, Neuenbürg

Bürgermeister Maier, Calmbach

Stadtammann Eiding, Calw

Verkehrsdirektor Deicke, Kultur- und Fremden-
verkehrsamt Horb

Stadtammann Kautter, Mühlacker

Herr Zimmer, Arbeitsamt Nagold

Herr Weidenbach, Verkehrsverein Pforzheim

Stadtoberamtsrat Gruhler, Tuttlingen

Verkehrsdirektor Oefelein, Wildbad

Kurdirektor Baumgartner, Wildbad

Herr Jahnke, Kurverwaltung Freudenstadt

Herr Katz, Hauptbahnhof Freudenstadt

Herr Katz, Omnibusverkehr Freudenstadt

Herr Lehmann, Kurverwaltung Loßburg

Dr. Hoch, Fremdenverkehrsverband Württemberg

Bundesbahndirektor Wulz, BD Stuttgart (ab 14.00 Uhr)

Bundesbahnoberamtsrat Müller, BD Stuttgart

Bundesbahnoberinspektor Decker, BD Karlsruhe

Bundespostoberrat Dr. Schmelzer, Omnibusverkehrs-
gemeinschaft Bahn/Post, Bezirksstelle Stuttgart

Bundesbahnammann Bosch, Omnibusverkehrsgemein-
schaft Bahn/Post, Bezirksstelle Stuttgart

Oberstudienrat a. D. Müller, Stuttgart -Fahrplanreferent-

Inspektor z. A. Kranz, Pforzheim Schriftführer

Die Tagesordnung sah folgende Punkte vor:

1. Mitgliederangelegenheiten
2. Entlastung des Geschäftsführers für das Geschäftsjahr 1972/73 sowie Beratung des Voranschlags für das Geschäftsjahr 1973/74
3. Behandlung der Nah- und Bezirksverkehrsanträge
 - a) Anträge
 - b) Allgemeine Situation der Nagoldtalbahn
4. Verschiedenes

- - - - -

Zu Tagesordnungspunkt 1):

Der Vorsitzende gibt bekannt, daß die Gemeinde Neuhausen ihren Austritt aus dem Nagoldbahnausschuß erklärt hat.

Beschluß: Der Nagoldbahnausschuß nimmt von dem Austritt Kenntnis.

Zu Tagesordnungspunkt 2):

Der Vorsitzende ist der Meinung, daß sich nach Bildung des Regionalverbands Nordschwarzwald dieser in Zukunft mit den Verkehrsfragen der ganzen Region beschäftigen sollte. Der Nagoldbahnausschuß könnte deshalb im Laufe des Jahres 1974 seine Funktion an den Regionalverband Nordschwarzwald abgeben.

Er verweist auf die den Mitgliedern zugesandten Unterlagen über den Finanzstatus des Nagoldbahnausschusses und schlägt in Anbetracht des bestehenden Überschusses vor, die Mitgliedsbeiträge für das kommende Geschäftsjahr auf die Hälfte der bisherigen Umlagen festzusetzen.

Bürgermeister a.D.Klepser stellt den Antrag auf Entlastung des Geschäftsführers für das Geschäftsjahr 1972/73.

Beschluß: Die Rechnung für das Geschäftsjahr 1972/73 wird gebilligt; für das Geschäftsjahr 1973/74 wird jeweils die Hälfte der bisherigen Beiträge erhoben, wobei auf volle DM-Beträge nach oben aufzurunden ist.
Dem Geschäftsführer wird einstimmig Entlastung erteilt.

Zu Tagesordnungspunkt 3 a):

Anträge des Nagoldbahnausschusses

Gestellt werden die Anträge 1, 10, 18, 23, 27, 35 und 36 .

Bis zur Frühjahrssitzung zurückgestellt werden die Anträge 2, 3, 12, 13, 14, 15 und 19.

Antrag 24 wird unter Tagesordnungspunkt 3 b mitbehandelt.

Die übrigen Anträge werden nicht gestellt.

Anträge des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses

Gestellt werden die Anträge 1, 5, 7, 13, 14, 20 und 21.

Bis zur Frühjahrssitzung zurückgestellt wird der Antrag 18 .

Die übrigen Anträge werden nicht gestellt.

Zu Tagesordnungspunkt 3 b):

Bundesbahndirektor Wulz führt aus, das Verkehrsaufkommen auf der Nagoldtalbahn sei in den letzten Jahren so stark rückläufig, daß gewisse Kürzungen im Fahrplanangebot unvermeidbar seien. So sei in Verbindung mit der Einführung der 40-Stunden-Woche bei der Bundesbahn ab Herbst 1974 daran gedacht, den letzten Personenzug am Samstagabend und den ersten am Sonntagmorgen wegfallen zu lassen; jedoch sollen dann ersatzweise entsprechend gelagerte Busse eingesetzt werden. Die Nagoldbahn sei in einer Weise defizitär, daß ein voller Betrieb wie bisher wirtschaftlich nicht mehr vertreten werden könne.

Der Vorsitzende und Direktor Dr.Hruschka weisen eindringlich auf die im Landesentwicklungsplan enthaltene Entwicklungssachse Pforzheim-Horb hin, deren 'Rückgrat' die Nagoldtalstrecke sei. Durch die Bildung der Region Nordschwarzwald sei es mehr denn je notwendig, diese Verkehrsachse zu erhalten und in geeigneter Weise zu stärken, wobei man sich an der zukünftigen politischen und wirtschaftlichen Bedeutung dieser Strecke orientieren müsse.

Die folgende Diskussion, bei der sich alle Diskussionsredner für eine Aktivierung der Nagoldbahn aussprachen, brachte keine endgültige Klärung. Es wurde vereinbart, Ende März 1974 in einem kleinen Kreis ein konkretes Konzept der Bundesbahn für die Sicherung und Stärkung der Nagoldstrecke zu erörtern und das weitere Vorgehen in dieser Angelegenheit festzulegen.

Zu Tagesordnungspunkt 4):

Herr Weidenbach berichtet, daß nach seiner Ansicht die Übergänge aus der Strecke Pforzheim - Nagold auf die Strecke Nagold - Altensteig nicht gut genug seien.

Beschluß: Die Geschäftsführung wird beauftragt, sich bis zum Inkrafttreten des Sommerfahrplans um eine Verbesserung der Übergänge in Nagold zu bemühen.

Ende der Sitzung: 15.35 Uhr

Für die Richtigkeit:

Der Vorsitzende des Nagold-
bahnausschusses

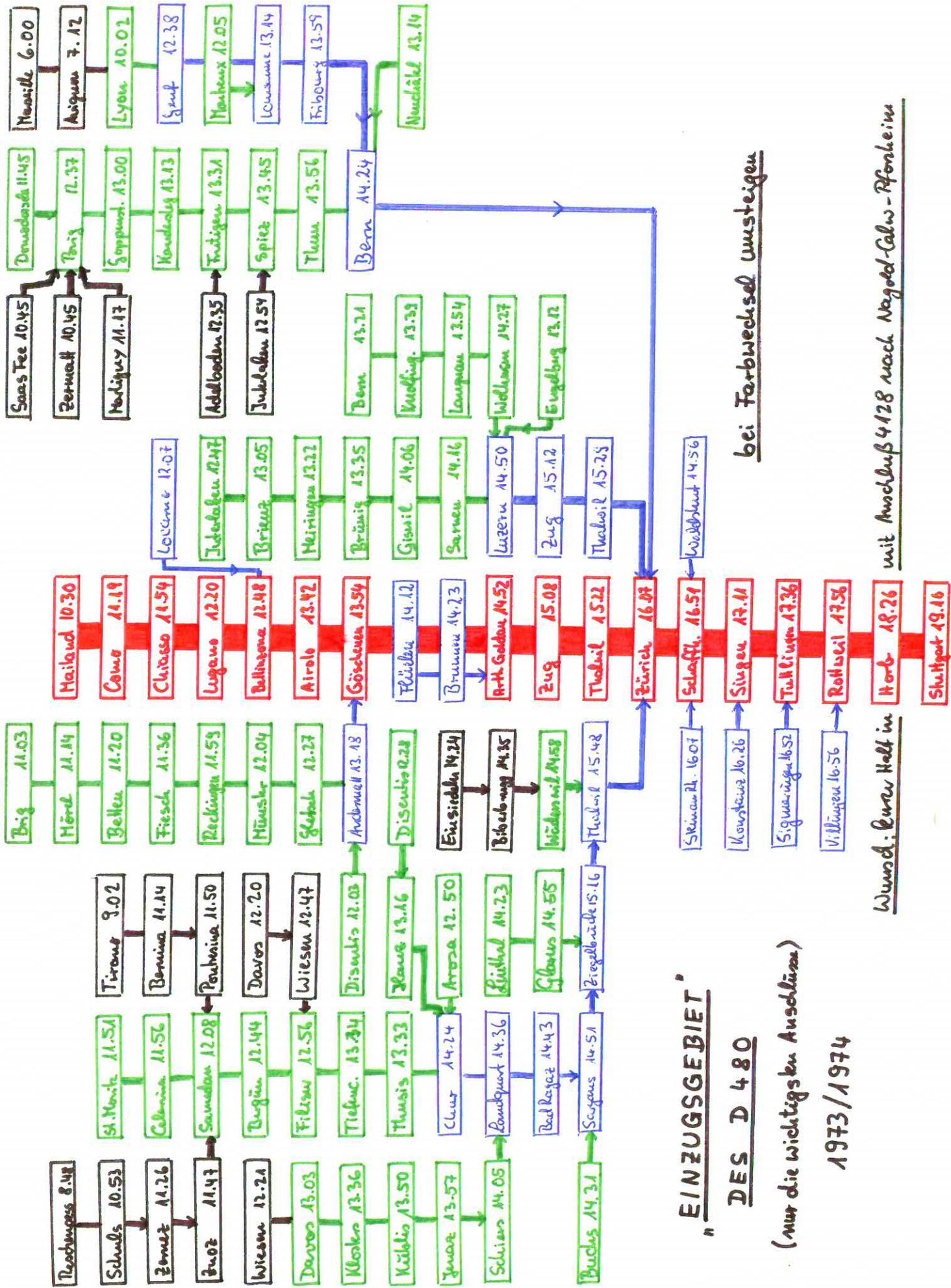
(Dr. Weigelt)
Oberbürgermeister

Der Vorsitzende des Kinzig-
und Murgtalbahnausschusses

(Eylardi)
Kurdirektor

Der Schriftführer:

(Kranz)
Inspektor z.A.



EINZUGSGEBIET

DES D 480

(nur die wichtigsten Anschlüsse)

1973/1974

bei Farbwechsel umsteigen

Wunsel: Euren Halt in Horb mit Anschluss 4128 nach Nagold-Calm - Pforzheim

N i e d e r s c h r i f t

Über die gemeinsame Frühjahrssitzung des Nagoldbahnausschusses und
des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses am 8. April 1974, 15.00 Uhr,
in Pforzheim, Verwaltungsgebäude der Industrie- und Handelskammer
Nordschwarzwald, Werderstr. 11

Anwesend: Oberbürgermeister Dr. Weigelt, Pforzheim Vorsitzender des
Nagoldbahnausschusses:
Kurdirektor Eylardi, Freudenstadt Vorsitzender des Kin-
zig- und Murgtalbahn-
ausschusses
Stadtdirektor Dr. Hruschka, Pforzheim Geschäftsführer des
Nagoldbahnausschusses:
Herr Jahnke, Kurverwaltung Freudenstadt
Regierungsinspektor z.A. Schebetka, Landratsamt Freudenstadt
Regierungshauptsekretär Schnaitmann, Landratsamt Calw
Herr Zech, Landratsamt Enzkreis
Geschäftsführer Dr. Staub, IHK Nordschwarzwald
Geschäftsführer Dr. Herter, IHK Nordschwarzwald
Bürgermeister Schanz, Althengstett
Bürgermeister Schiek, Bad Liebenzell
Oberinspektor Regelman, Neulingen
Bürgermeister Maier, Calmhach
Stadtamtmann Eiding, Calw
Kreisvorsitzender Culmann, Deutscher Gewerkschaftsbund Calw
Verkehrsdirektor Deicke, Kultur- und Fremdenverkehrsamt Horb
Bürgermeister Seewald, Hirsau
Beigeordneter Jourdan, Mühlacker
Herr Straub, Nagold
Verwaltungsamtmann Roßwag, Arbeitsamt Pforzheim
Herr Weidenbach, Verkehrsverein Pforzheim
Stadtoberamtsrat Gruhler, Tuttlingen
Stadtrat Rumm, Vaihingen/Enz
Verkehrsdirektor Oefelein, Wildbad
Herr Czernuska, Kurverwaltung Wildbad
Herr Katz, Bahnhof Freudenstadt
Bundesbahndirektor Wulz, BD Stuttgart
Bundesbahnoberamtsrat Müller, BD Stuttgart
Bundesbahnoberamtsrat Müller, BD Karlsruhe
Bundesbahnoberinspektor Decker, BD Karlsruhe
Bundesbahnoberamtmann Böres, Hauptbahnhof Pforzheim
Bundesbahnoberinspektor Bier, Hauptbahnhof Pforzheim
Oberstudienrat a.D. Müller, Stuttgart -Fahrplanreferent-

Verbandsdirektor Scheuermann, Regionalverband Nordschwarzwald

Herr Dippon, Wirtschafts- und Verkehrsausschuß des Regional-
verbands Nordschwarzwald

Herr Schneider, Wirtschafts- und Verkehrsausschuß des Regional-
verbands Nordschwarzwald

Herr Mayer, Wirtschafts- und Verkehrsausschuß des Regional-
verbands Nordschwarzwald

Inspektor z.A.Kranz, Pforzheim -Schriftführer-

- - - - -

Die Tagesordnung sah folgende Punkte vor:

1. Behandlung der Fernverkehrsanträge
2. Überleitung der Behandlung von Verkehrsanträgen auf den
Regionalverband Nordschwarzwald
3. Verschiedenes

- - - - -

Zu Tagesordnungspunkt 1):

Anträge des Nagoldbahnausschusses

Gestellt werden die Anträge 4, 5, 8, 9, 11, 12, 17, 18, 21, 23,
24, 25, 26, 28, 29 und 31 .

Die übrigen Anträge werden nicht gestellt.

Anträge des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses

Gestellt werden die Anträge 2, 3, 5, 9, 13, 14 und 15 .

Die übrigen Anträge werden nicht gestellt.

(u Tagesordnungspunkt 2):

Oberbürgermeister Dr.Weigelt erinnert an die letzte Sitzung beider Ausschüsse, bei der die anwesenden Mitglieder überwiegend der Meinung waren, daß sich in Zukunft der Regionalverband Nordschwarzwald mit sämtlichen Verkehrsfragen der Region beschäftigen sollte. Er gehe deshalb davon aus, daß der Nagoldbahnausschuß mit der heutigen Sitzung seine Tätigkeit beendet, die Geschäftsführung ihre Aufgaben im Laufe des Sommers auf den Regionalverband überträgt und dessen Wirtschafts- und Verkehrsausschuß ab Herbst 1974 unter Beteiligung fachkundiger Gäste die Funktion des Nagoldbahnausschusses übernimmt. Der Fahrplanreferent, Herr Müller, werde dabei die nächste Sitzung wie bisher vorbereiten.

Kurdirektor Eylardi schließt sich dieser Erklärung vollinhaltlich für den Kinzig- und Murgtalbahnausschuß an.

Herr Weidenbach hält entgegen, der Regionalverband habe in erster Linie Planungsaufgaben wahrzunehmen. Auch werde sich der dort gebildete Wirtschafts- und Verkehrsausschuß mit Fragen der Verkehrsplanung befassen, so daß ungewiß sei, wer sich dann den Fahrplanproblemen widmen werde. Er weist darauf hin, daß im Wirtschafts- und Verkehrsausschuß des Regionalverbands beispielsweise die Verkehrsvereine und die Industrie- und Handelskammer nicht vertreten seien und bezweifelt, ^{bei} einer Überleitung der bestehenden Fahrplanausschüsse auf den Regionalverband die Behandlung der Fahrplananträge in der bisherigen Weise gewährleistet ist.

Geschäftsführer Dr. Staub weist auf die Bedeutung des Nagoldbahnausschusses als Arbeitsgremium von Fahrplanfachleuten hin. Die Industrie- und Handelskammer halte deshalb eine Überleitung der Fahrplanausschüsse auf den Regionalverband nicht für sinnvoll und bittet um eine entsprechende Überprüfung.

Kurdirektor Eylardi spricht sich für eine Überleitung des Nagoldbahnausschusses und des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses auf den Regionalverband aus.

Oberbürgermeister Dr. Weigelt teilt mit, daß das Problem auch schon im Regionalverband erörtert worden ist und man sich dort für die Behandlung der Fahrplanfragen im Wirtschafts- und Verkehrsausschuß ausgesprochen hat. Dabei stehe man einer Hinzuziehung von Fachleuten aufgeschlossen gegenüber. Er hält es nicht für zweckmäßig, wenn sich nach Konstituierung des Regionalverbands mehrere Gremien mit regionalen Verkehrsfragen befassen.

Nach weiterer Beratung ergeht folgender

Beschluß: Die Geschäftsführung wird beauftragt, die Meinungen der Mitglieder der Ausschüsse in dieser Angelegenheit in einem Rundschreiben zu erfragen.

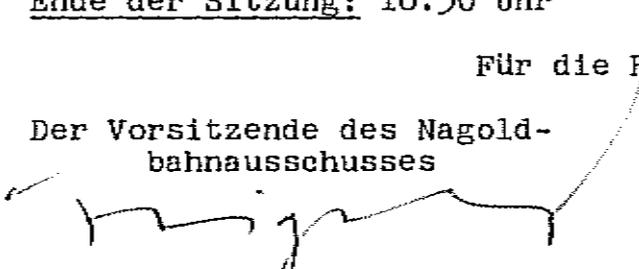
Zu Tagesordnungspunkt 3):

Keine Wortmeldungen.

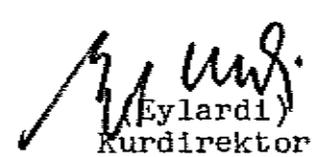
Ende der Sitzung: 18.30 Uhr

Für die Richtigkeit:

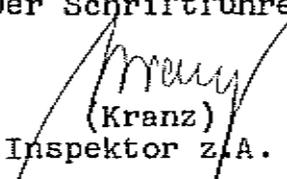
Der Vorsitzende des Nagoldbahnausschusses


(Dr. Weigelt)
Oberbürgermeister

Der Vorsitzende des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses


(Eylardi)
Kurdirektor

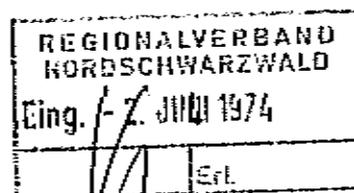
Der Schriftführer:


(Kranz)
Inspektor z.A.

H

STADT PFORZHEIM

Postanschrift: Stadt Pforzheim · 7530 Pforzheim · Postfach 7



An den
Regionalverband Nordschwarzwald

753 P f o r z h e i m
Zerrennerstr. 57

Amt für Wirtschaft, Verkehr und Statistik Neues Marktplatz 1 Rathaus XXXXXX	
Zimmer-Nr.: 241	Fernsprechdurchwahl-Nr.: (07231) 300 2308

Datum und Zeichen Ihres Schreibens:

Unser Zeichen:

Datum:

80 Dr.Hr./Die.

1.Juli 1974

Betreff: Überleitung der Geschäfte des Nagoldbahn- und des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses auf den Regionalverband Nordschwarzwald

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie wissen, hat der Nagoldbahnausschuß eine Befragung seiner Mitglieder durchgeführt, bei der diese entscheiden sollten, ob die Geschäfte des Nagoldbahn- und des Kinzig- und Murgtalbahnausschusses auf den Regionalverband Nordschwarzwald übertragen werden sollten. Dabei hat sich folgendes Ergebnis gezeigt:

Von den angeschriebenen 36 Mitgliedern haben 31 (= 86%) geantwortet. Von den Antwortenden befürworteten 14 Mitglieder (= 45 %) die vorgeschlagene Neuordnung ohne zusätzliche Äußerungen. Ebenfalls 14 Mitglieder (= 45%) stimmten dem Vorschlag mit dem Wunsch zu, an den zukünftigen Fahrplanbesprechungen beim Regionalverband auch Fahrplanfachleuten aus verschiedenen Bereichen die Mitwirkung in geeigneter Weise zu ermöglichen. Von den Antwortenden äußerten 3 Mitglieder (= 10%) prinzipielle Bedenken und Vorbehalte gegen die vorgeschlagene Überleitung.

Inzwischen hat Herr Oberbürgermeister Dr.Weigelt der Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald mit Schreiben vom 28.Juni (siehe Anlage) mitgeteilt, wie er sich die weiteren Schritte vorstellt.

Wir würden es für zweckmäßig halten, wenn in Kürze ein Gespräch bei Ihnen mit den Geschäftsführern beider Fahrplanausschüsse stattfinden könnte. Da die Fahrplanausschüsse im November wieder tagen müßten, ist eine Befragung der Gemeinden wegen eventueller Anträge noch im September erforderlich. In der 1.Septemberhälfte müßten beim Regional-

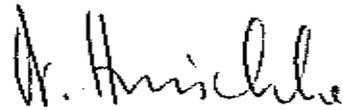
-/-

verband die im Schreiben an die Industrie- und Handelskammer Nord-schwarzwald genannten Beschlüsse gefaßt werden.

Zu Ihrer Information füge ich ein Schreiben an Herrn Oberbürgermeister Dr.Weigelt vom 24.6.74 als weitere Anlage bei. In diesem werden die weiteren Schritte festgelegt.

Anlagen

Mit freundlichen Grüßen



(Dr.Hruschka)
Stadtdirektor

20. REGIONALE FAHRPLANKONFERENZ FÜR DIE REGION NORDSCHWARZWALD

10.02.89
Ba/Vo

Ausführungen von Verbandsdirektor Winfried Scheuermann
bei der Fahrplanbesprechung am 14.02.1989

Fahrplankonferenz

Wie jedes Jahr hatten auch diesmal wieder Privatpersonen und private Institutionen die Möglichkeit, Fahrplananträge zu stellen: 33 der vorliegenden insgesamt 79 Anträge kamen aus diesem Kreis. Von Städten und Gemeinden der Region Nordschwarzwald wurden 22 Anträge gestellt, 8 davon durch die Stadt Pforzheim; von Schulen liegen 12 Anträge vor, vom Verkehrsverein Pforzheim 9. Etwa 10 weitere Anträge konnten bereits vor der Fahrplankonferenz beantwortet werden.

Zum Inhalt der Anträge: 36 betreffen nur den Busverkehr, 30 nur den Schienenverkehr (in der Mehrzahl das Angebot auf der Strecke Karlsruhe - Pforzheim - Stuttgart), und 13 Anträge beziehen sich im wesentlichen auf eine bessere Abstimmung von Zug- und Busverbindungen untereinander.

Die Verwaltung des Regionalverbandes hat die rechtzeitig eingegangenen Anträge wieder in zeitaufwendiger Kleinarbeit überprüft, zum Teil selbst in die Formblätter übertragen und dann nach Räumen gegliedert zusammengefaßt, wie aus der Übersicht auf dem Deckblatt des Antragsblocks hervorgeht. Nachträglich eingegangene Anträge (ab Nr. 69 sowie die heute als Tischvorlage verteilten Anträge) wurden zur Behandlung zwar noch aufgenommen, sind aber lediglich nach Reihenfolge des Eingangs sortiert.

Grundsätzliches zum Schienen- und Busverkehr in der Region Nordschwarzwald

1. Das Thema "Verbindungskurve Bruchsal/Neubaustrecke" betrachtet der Regionalverband vorerst im Prinzip für erledigt, nachdem am 18.04./10.05.1988 eine entsprechende Vereinbarung zur Sicherung eines Mindest-Bedienungsangebotes im Fernverkehr auf der "Stammstrecke" Karlsruhe - Pforzheim - Stuttgart ab dem Jahr 1991 zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Regionalverband, dem Enzkreis, der Stadt Pforzheim und der Stadt Mühlacker einvernehmlich unterzeichnet wurde.

Selbstverständlich nicht erledigt sind allerdings die Themen Ausbau der Stammstrecke zwischen Karlsruhe und der Verknüpfung

mit der Neubaustrecke in Vaihingen (die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 1985 als "Planung" enthalten und bleibt nach wie vor erforderlich), sowie das Angebot im Regional- und Nahverkehr, was sich auch in mehreren Anträgen niedergeschlagen hat; als Stichwort sei hier nur der Antrag "Eilzughalte in Wilferdingen - Singen" genannt. Die Einrichtung dieser Halte zum Jahr 1991 ist dem Regionalverband bereits Anfang September 1988 von der Bundesbahndirektion Stuttgart avisiert worden; wir würden es aber ebenfalls sehr begrüßen, wenn dies bereits früher erfolgen könnte.

Die generelle Auffassung des Regionalverbandes zum Thema Nahverkehr ist der Bundesbahndirektion Stuttgart, den Gebietskörperschaften und der Nahverkehrskommission Pforzheim/Enzkreis bekannt; der Regionalverband wird in dieser Angelegenheit wie bisher auch weiterhin zusammen mit den Gebietskörperschaften fachlich und koordinierend tätig bleiben. Ausdrücklich ab-raten möchten wir in diesem Zusammenhang aber von nicht abge-stimmten Presseerklärungen, die im Gegensatz zu von uns prakti-zierten konstruktiven "Detailverhandlungen" in der Sache nicht weiterführen, sondern nach außen eher zur Verwirrung beitragen.

2. Zu der weiterhin als Sorgenkind geltenden Kinzigtalbahn Horb - Freudenstadt - Hausach lag dem Regionalverband eine im Auftrag der Stadt Schiltach durchgeführte Untersuchung mit Verbesserungsvorschlägen zur Änderung des Fahrplans und zur Attraktivierung des Angebotes auf dieser Strecke vor. Die drei Regionalverbände Nordschwarzwald, Schwarzwald-Baar-Heuberg und Südlicher Ober-rhein sowie die Betroffenen Kreise hielten diese Vorschläge für sinnvoll und empfahlen eine entsprechende Ausgestaltung des Jahresfahrplanes 1989.

Da die Vorschläge umfangreich waren und nur diese eine Strecke betrafen, hielt der Regionalverband eine Einbeziehung in die Regionale Fahrplankonferenz für nicht so günstig; besser er-achteten wir eine vorgezogene Besprechung im kleinen Kreis mit den Bundesbahndirektionen Stuttgart und Karlsruhe beim Regional-verband in Pforzheim. Diese Besprechung fand am 16. Januar die-sen Jahres auch statt, und kann im übrigen wiederum als ein ge-lungenes Beispiel für die zuvor bereits angesprochenen "konstruk-tiven Detailverhandlungen" angeführt werden!

Insgesamt kann man aus Sicht der Regionalverbände mit dem Er-gebnis dieser Besprechung zufrieden sein, da mehrere Verbes-terungsvorschläge umgesetzt werden konnten; auch die DB hatte bereits selbst einige Neuerungen in ihre Fahrplanentwürfe ein-gearbeitet. Probleme bereitet bei dieser Strecke nach wie vor die Abstimmung der Busverbindungen auf den Schienenfahrplan; der Regionalverband hat hierzu den Geschäftsbereich Bahnbus Nordschwarzwald-Südpfalz um Stellungnahme gebeten und wird sich in dieser Sache auch an das Innenministerium wenden.

3. Bei der Nagoldtalbahn Pforzheim - Horb steht zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1989 die lang angekündigte Rationalisierung der Strecke sowie die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes Calw-Mitte an. Der "Signalisierte Zugleitbetrieb", zu dem die Bundesbahndirektion Stuttgart sicher noch Ausführungen macht, soll die Betriebskosten der Strecke erheblich senken und so zur Sicherung und Aufrechterhaltung, aber auch zur weiteren Verbesserung des Fahrplanangebotes auf der Nagoldtalbahn beitragen. Solche Verbesserungen sind bereits aus dem Fahrplanentwurf ersichtlich; so zum Beispiel die konsequente Durchbindung fast aller Züge bis bzw. ab Horb, womit im übrigen auch den Anträgen des Regionalverbandes zur Fahrplankonferenz entsprochen wird.

Nicht zugestimmt werden kann vom Regionalverband allerdings Personaleinsparungen, die zwar betriebstechnisch begründet werden, aber auch zum völligen Verlust der Serviceleistungen für die Kunden führen. Unseres Wissens sollen unter anderem am Bahnhof Calw die Öffnungszeiten reduziert und am Bahnhof Bad Teinach das Personal ganz abgezogen werden; wir würden es außerordentlich begrüßen, wenn dies vermieden werden könnte! Sofern diese Maßnahmen aber doch unabänderlich sind (was wir bezweifeln), müßte vorher auf jeden Fall einvernehmlich mit der Gemeinde geklärt werden, wie der Verkauf von Fahrkarten, die Kundenberatung und die Gepäckauf- und ausgabe dauerhaft ersatzweise aufrecht erhalten werden können; lediglich das Aufstellen von Fahrkartenautomaten wäre auf gar keinen Fall zumutbar.

4. Von der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt war im letzten halben Jahr recht viel zu hören: Das vom Landkreis Calw in Auftrag gegebene Gutachten der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personen- und Güterverkehr wurde im Herbst vorgelegt; seitdem bemüht sich der Landkreis in Verhandlungen mit der Landesregierung sehr darum, auf der Suche nach Geldmitteln und Zuschüssen für die erforderlichen Investitions- und Betriebskosten fündig zu werden. Möglichkeiten hierfür bieten u.a. das Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz GVFG und eventuell das "Programm ländlicher Raum", für welches derzeit neue Richtlinien erarbeitet werden.

Aus raumordnerischer Sicht befürwortet der Regionalverband den Versuch, durch die Wiederinbetriebnahme der Strecke Verkehrsströme von der Straße auf die Schiene zu verlagern und damit dem mit Abstand umweltfreundlichsten Verkehrsmittel den Vorzug zu geben. Wir werden in unserem Regionalplan darauf eingehen und ein entsprechendes Ziel aufnehmen. Für eine Realisierung dieses Zieles wäre es aber unabdingbar, daß Parallelverkehre von Zug und Bus vermieden werden; im Gegensatz zum Wunsch des Landratsamtes Calw, keine Abstriche im Fahrtenangebot des Busses zu machen, halten wir eine eindeutige Ausrichtung der Busfahrten auf den Zugfahrplan abgestimmt für erforderlich und betriebswirtschaftlich für die einzig sinnvolle Lösung. Man wird aber erst einmal sehen müssen, ob es überhaupt soweit kommen wird.

5. Zum Erfolg der Verkehrsgemeinschaft Pforzheim/Enzkreis VPE war ja kürzlich ein ausführlicher Pressebericht in der Pforzheimer Zeitung zu lesen; Oberbürgermeister Dr. Becker berichtete von rund 7% Fahrgastzuwachs, was bei bundesdurchschnittlich sinkenden Zahlen ein umso größeres Positivum bedeutet. Nachdem bislang der westliche und südliche Teil des Enzkreises sowie Schömburg in die Verkehrsgemeinschaft integriert wurde, kommt zum Sommerfahrplan der östliche Teil mit den Räumen Niefern-Öschelbronn und Wurmberg hinzu; im Herbst folgen dann die Enzkreisbereiche nördlich und östlich von Pforzheim und Mühlacker, so daß der räumliche Zusammenschluß der VPE komplett ist. Der Regionalverband unterstützt die erheblichen Bemühungen der hier federführenden Nahverkehrskommission und deren Geschäftsstelle bei den Verkehrsbetrieben Pforzheim ausdrücklich. Sehr begrüßen würden wir, wenn es gelänge, die Deutsche Bundesbahn nicht nur mit Zeitkarten, sondern auch mit Einzelfahrscheinen an der Verkehrsgemeinschaft zu beteiligen!
6. Eine Nachricht zu den Schwarzwald-Kurswagen der Deutschen Bundesbahn erreichte uns über den Fremdenverkehrsverband Schwarzwald: Die DB beabsichtigt offenbar, den Fern-D-Zug "Schwarzwald" im Winterfahrplan 1989/90 zwischen Hamburg und Karlsruhe nur noch zu bestimmten Zeiten verkehren zu lassen. Das bedeutet, daß der Raum Freudenstadt im Winter weitgehend seine Direktverbindungen von Hamburg/Hannover/Frankfurt mit den Kurswagen Hamburg - Freudenstadt verlieren wird, die in verkehrsschwachen Zeiten (z.B. von Anfang November bis Mitte Dezember und zwischen Mitte Januar und Ostern) entfallen sollen. Der Regionalverband würde dies außerordentlich bedauern, da ein beträchtlicher Teil der Wintergäste, die nicht an Schulferienzeiten gebunden sind, mit dem Zug anreist und auch auf diesen angewiesen ist; umständliche Umsteigererfordernisse mit Gepäck wären die Folge und in der Konsequenz daraus ein vermehrtes Ausbleiben dieser Gäste. Wir bitten daher alle Beteiligten, sich nachdrücklich für das durchgehende Beibehalten der Schwarzwald-Kurswagen einzusetzen.
7. Ein letzter Punkt, der aus unserer Sicht anzusprechen ist, betrifft den Zuständigkeitsbereich des Geschäftsbereiches Bahnbus Nordschwarzwald-Südpfalz, der heute mit der Linie 7738 in Mühlacker endet: wir regen an, diesen mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart im Jahr 1991 bis zum neuen Bahnhof Vaihingen/Enz auszudehnen, um im östlichen Enzkreis ein einheitliches abgestimmtes und in die VPE integriertes Buskonzept zu bekommen. Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeitsbereiche hat es in der Vergangenheit schon oft Probleme gegeben; für die Zukunft sollte dies von vorne herein vermieden werden.

25. REGIONALE FAHRPLANKONFERENZ FÜR DIE REGION NORDSCHWARZWALD

Regionalverband Nordschwarzwald
Pforzheim, den 02.12.93
Ba/Fi

Ausführungen von Verbandsdirektor Winfried Scheuermann

20 Jahre Fahrplankonferenzen des Regionalverbandes
- 1993 zum 25. Mal

Vor 20 Jahren, 1973, fand die erste Fahrplankonferenz des Regionalverbandes statt; heute ist es bereits die 25.! Anlässlich dieses kleinen Doppel-Jubiläums möchte ich eingangs in einem kurzen Rückblick einmal den Werdegang der Fahrplanbesprechungen in unserem Raum Revue passieren lassen:

Vorläufer der regionalen Fahrplankonferenz waren streckenbezogene Fahrplanausschüsse: Der Nagoldtalbahn-Ausschuß sowie der Murg- und Kinzigtalbahn-Ausschuß. Diese bestanden eigenständig bis zum Jahr 1973; 1974 wurde die Übergabe der Geschäftsführung an den Regionalverband abgeschlossen. Am 03. Dezember 1973, kurz nach der Gründung des Regionalverbandes, fand bereits die erste gemeinsame Fahrplanbesprechung des Regionalverbandes, die 1. Regionale Fahrplankonferenz in Wildbad statt.

Die regionalen Fahrplankonferenzen sind seitdem auch immer gleichzeitig Sitzungen des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses des Regionalverbandes gewesen. Bis 1977 fand die Konferenz zweimal jährlich statt, jeweils getrennt in Nahverkehr und Fernverkehr. Seit der 9. RFK am 27.10.1977 finden die Sitzungen als Gemeinschaftsveranstaltungen mit der IHK in Pforzheim statt. Ferner wird seitdem nur noch eine Besprechung jeweils um den Jahreswechsel für den Nahverkehr des kommenden Sommerfahrplanes und den Fernverkehr des übernächsten Fahrplanes durchgeführt.

Die regionalen Fahrplankonferenzen haben sicher wesentlich zu einem besseren Verständnis der jeweils gegenseitigen Positionen beigetragen: Die Raumschaft erfuhr in den Diskussionen oftmals die Hintergründe und Ursachen für bestimmte Entscheidungen der Deutschen Bundesbahn sowie den Gesamtzusammenhang des Fahrplangefüges; die Vertreter der DB mußten sich mit lokalen Verkehrserfordernissen aus der Sicht verschiedener Interessen und Nutzergruppen wie Schüler oder Berufstätige auseinandersetzen. Bisher war es allerdings in den allermeisten Fällen so, daß die Seite, die Forderungen und Anträge stellte, nicht für die finanziellen Auswirkungen verantwortlich war; so ließ sich manches natürlich auch sehr leicht fordern.

Im Zuge der ab dem 1. Januar 1994 kommenden Bahn-Reform wird sich dies vollkommen ändern: auch wenn die damit verbundene Regionalisierung des Schienennahverkehrs erst 1996 umgesetzt wird - die Länder und die Gebietskörperschaften (dies könnten Verbundgesellschaften, kommunale Zweckverbände, die Landkreise oder Regionen sein) werden auf jeden Fall künftig wenigstens zum Teil neben der Aufgaben- auch die Finanzverantwortung für den SPNV übertragen bekommen! Wir erwarten im übrigen hierzu im nächsten Jahr den Entwurf eines ÖPNV-Landesgesetzes.

Mit der Regionalisierung sind bestimmte Erwartungen einer vor allem auch kostengünstigeren Organisation und Bereitstellung der Schienennahverkehrsangebote verbunden. Damit sich diese Erwartungen aber tatsächlich erfüllen lassen, sind nach Auffassung des Regionalverbandes zuvor bestimmte Voraussetzungen zu erbringen; andernfalls besteht die Gefahr, daß das Angebot sowie das Streckennetz in der Region ausgedünnt wird.

Mittelfristiges Ziel des Regionalverbandes ist die Einführung eines flächendeckenden "Integralen Taktfahrplans" auf allen Nahverkehrsstrecken in der Region: Karlsruhe - Pforzheim - Bietigheim, Enztalbahn und Nagoldtalbahn, sowie Kinzigtalbahn, Murgtalbahn und die Strecken Freudenstadt - Stuttgart und Horb - Tübingen. Dies hat die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Anfang November in Pforzheim beschlossen. Damit dieses Ziel erreicht sowie die vorher genannten Voraussetzungen für eine sinnvolle Regionalisierung des SPNV in der Region erfüllt werden, hat sich der Verbandsvorsitzende, Landrat Dr. Herbert Zerr, an Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Bahnchef Heinz Dürr, Landesverkehrsminister Hermann Schaufler sowie die DB-Zentrale und DB-Präsidenten wie folgt gewandt:

- * Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Nordschwarzwald nimmt das Konzept "Integraler Taktfahrplan" zustimmend zur Kenntnis. Sie unterstützt insbesondere die für die Region Nordschwarzwald sowie für die Schienenverbindungen mit den Nachbarregionen vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen. Vor einer Einführung werden allerdings noch streckenbezogene Abstimmungen mit lokalen Nahverkehrs- und Güterverkehrserfordernissen für notwendig erachtet. In der Relation Horb - Stuttgart werden entweder durchgehende Züge mit Halten in Eutingen im Gäu oder Eilzughalte der Linie Konstanz/Rottweil - Stuttgart in Eutingen gefordert.
- * Die Deutsche Bundesbahn und der Bund werden aufgefordert, die zur langfristigen Aufrechterhaltung des SPNV und zur Umsetzung des IT-Konzeptes erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, so z.B. die bauliche Instandsetzung der Infrastruktur (Streckensanierung; Anm.: hier ist insbesondere die Strecke Horb - Freudenstadt - Hochdorf gemeint) und die technische Modernisierung der Signalanlagen (auf der Nagoldtalbahn bereits erfolgt); das Land wird aufgefordert, die zur Erreichung des angestrebten Zieles erforderlichen Fahrzeugbeschaffungen der DB und eventuell Dritter (z.B. Nichtbundeseigener Eisenbahngesellschaften) finanziell zu unterstützen.
- * Im Zuge der beabsichtigten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ist sicherzustellen, daß den künftigen Trägern des SPNV die zur Aufrechterhaltung des Betriebes erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Dabei muß es dem künftigen Träger vorbehalten bleiben, welchen Unternehmer er im Einzelfall künftig mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragt. Das Betriebskonzept soll sich jeweils in den Rahmen des "Integralen Taktfahrplans" einpassen.

- * Die Deutsche Bundesbahn wird aufgefordert, Verbesserungen im Betriebs- und Bedienungskonzept auf Strecken im Nordschwarzwald, die ohne Investitionen bereits jetzt erbracht werden können, unverzüglich umzusetzen; hier insbesondere eine deutliche Ausweitung der Wochenendbedienung auf den Strecken Enztalbahn, Nagoldtalbahn und Horb - Freudenstadt - Hausach.

Dieser letztgenannte Punkt wird sicher auch nachher diskutiert werden, da er als Antrag Nr. 30 der heutigen Fahrplankonferenz vorliegt; weiter will ich jetzt nicht darauf eingehen.

Nun noch kurz einige Aspekte zu einzelnen Schienenstrecken in der Region:

- Das Mitte letzten Jahres vom Regionalverband, dem Landratsamt Enzkreis und der Stadt Pforzheim initiierte Gutachten mit dem Landkreis Ludwigsburg zur Verbesserung des Schienennahverkehrs zwischen Pforzheim und Bietigheim befindet sich voll im Gange; Zwischenergebnisse wurden letzte Woche in Pforzheim vorgestellt. Wir werden hier weiter gemeinsam mit den Gebietskörperschaften am Ball bleiben und hoffen, daß im nächsten Jahr bereits erste Entscheidungen in die Wege geleitet werden können.
- Nachdem der Regionalverband bereits 1991 mit der Albtal-Verkehrsgesellschaft AVG in Karlsruhe Kontakt aufgenommen hatte zur Frage weiterer Einsatzmöglichkeiten der AVG auf Nebenstrecken in der Region, haben die Kreise und die Stadt Pforzheim die AVG im Herbst dieses Jahres mit der Erarbeitung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt. Schwerpunkte dieser Untersuchung sind die Ermittlung von möglichen Potentialen für einen Stadtbahnbetrieb auf der Enztalbahn sowie die technische Realisierbarkeit.

Der Stadtbahnbetrieb könnte die Züge der Deutschen Bundesbahn auf diesem Streckenabschnitt ersetzen. Für die Stadt Pforzheim ist zu klären, inwieweit ein Stadtbahnbetrieb erschließende Funktion übernehmen und für das bestehende Busliniensystem eine Ergänzung darstellen kann. Für den Teilabschnitt Pforzheim - Neuenbürg könnte ergänzend zum Schienenverkehr ev. ein Spurbusbetrieb denkbar sein, dies soll ebenfalls geprüft werden; für den Enzkreis soll die Verknüpfung mit einer Stadtbahnverlängerung Pforzheim - Mühlacker mituntersucht werden. Die AVG wird im Rahmen dieses Gutachtens auch das Bedienungskonzept auf der Nagoldtalbahn durchleuchten.

- Weiterhin kann ich sagen, daß wir mit Befriedigung die Ankündigung zur Kenntnis genommen haben, daß ab Fahrplanwechsel 1994 sowohl auf der Enztalbahn als auch auf der Murgtalbahn neue Dieseltriebwagen des Typs VT 628 eingesetzt werden. Damit wird die Attraktivität des Schienenverkehrs in unserer Region weiter gesteigert, was sowohl zum Nutzen der Fahrgäste als auch der Umwelt ist!