Mobilitätswende in March

Stellungnahme zur S-Bahn und ÖPNV in March und Umgebung

Klimaschutzverein March e.V.
https://klimaschutzverein-march.de

erstellt von stud. Geoökologie/Umweltschutztechnik Yvonne Meyer

unter Mitwirkung von:

Dipl. Ing. (FH) Christian Meyer, AK Mobilität Freiburg,
Sigrid Keller, Monika Pagel, Dr. Ing. Günter Ellwanger,
Dr. Markus Zimmermann, Martin Ufheil, Dr. Michael Meyer Heisig

Satz, Layout & Redaktion: Dipl. Inform. Jan-Hendrik Spieth

22. Juni 2022

atomstromlos. klimafreundlich. bürgereigen.

Wir danken den Elektrizitätswerken Schönau, die die Ausarbeitung / Zusammenstellung dieses Berichts durch das „Sonnencent“-Förderprogramm finanziell unterstützt haben.

Wir danken allen Mitwirkenden für die vielen Rückmeldungen der Bürger*Innen aus der March und Umgebung.

Zusammenfassung

Der Klimaschutzverein March e.V. wendet sich an das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, um die Probleme in Bezug auf den Nahverkehr in March und Umgebung in den Griff zu bekommen und versteht die Ausarbeitung auch als Input zur geplanten Studie zur S-Bahn-Region Freiburg.

Grundsätzlich begrüßen wir die Elektrifizierung der S-Bahn von Freiburg nach Breisach wie auch nach Elzach.

Wir möchten die aufgetretenen Probleme benennen und Fragestellungen entwickeln, damit die angestrebten Ziele erreicht werden, so dass im Umland von Freiburg ein funktionierender ÖPNV realisiert werden kann.

Darüber hinaus möchten wir Ansätze vorschlagen, um die dafür notwendigen finanziellen Mittel zu beschaffen.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung **3**

2 Breisgau-S-Bahn **6**

2.1 Breisgau-S-Bahn auf der Strecke Freiburg – Breisach 6
2.2 Fehlende Überhol-/Ausweichgleise 7
2.3 Unzuverlässigkeit 9
2.4 Spontan ausfallende Haltestellen 9
2.5 Mangelnde oder zu späte Information der Fahrgäste 10
2.6 Nicht barrierefreie Bahnsteige 11
2.7 Zu kurze Bahnsteige 13
2.8 Überfüllte Züge, zu wenig Türen 13
2.9 Nicht auf Anschlüsse abgestimmte Fahrpläne 15
2.10 Infrastruktur am Bahnhof Hugstetten 16
2.11 Kopplung / Flügeln der Züge 17
2.12 Rheintalstrecke 17

3 Güterverkehr auf der Schiene **18**

4 Busverkehr in March / Bad Krozingen / Neustadt usw. **20**

5 Mobilitätsstationen / Radwege **23**

6 Finanzielle Mittel zur Sanierung der S-Bahn **24**

7 Fazit **25**

Quellenverzeichnis **27**

A S-Bahn Mängel **30**

B Informationsmaterial **35**

Abschnitt 1

Einleitung

Um die Klimaschäden auf der Erde in Grenzen zu halten, so dass diese noch für die Mehrheit der Menschen bewohnbar bleibt, müssen CO_2-Emissionen massiv reduziert werden.

Es zeichnet sich ab, dass die Klimaziele des Pariser Klimaabkommens wohl nicht ausreichen werden, um die Klimakipppunkte abzuwenden.

Eine besondere Herausforderung stellt die CO_2-Reduktion im Verkehr dar. Mit einem Wechsel des Energieträgers werden die Ziele nicht erreicht.[1] Es bedarf einer Verkehrswende, welche eine Reduktion der Transportwege bedingt.

Einige der erforderlichen Maßnahmen sind:

1. Reduktion des Mobilitäts- und des Gütertransportbedarfs

[1] Mit dem Umstieg auf die E-Mobilität kann der Klimaschutz nicht realisiert werden. Erneuerbar erzeugter Strom ist absolute Mangelware. Der Stromimport nach Baden-Württemberg ist von rund 26% auf rund 36% angestiegen und droht weiter auf bis zu 45% anzusteigen. Die zusätzlich benötigten Strommengen werden überwiegend in Braunkohlekraftwerken in NRW erzeugt. Jede zusätzlich benötigte Kilowattstunde Strom wird derzeit fast ausschließlich mittels Kohlekraftwerken, vorrangig sogar mittels Braunkohle-Kraftwerken, erzeugt. Die CO_2-Emissionen liegen inkl. Eigenbedarf, Strombedarf für den Braunkohleabbau und den Stromtransport-Verlusten je nach Braunkohle-Kraftwerk bei bis zu 1.442 g CO_2 / kWh Strom. Vergleicht man einen Diesel (6,5 l/100 km) mit einen E-Auto (20 kWh Strom / 100 km), so erhöhen sich derzeit die CO_2-Emissionen sogar um einen Faktor von bis zu 1,8. Basis für die Berechnung: Braunkohlekraftwerk Neurath: 1.442 g CO_2 / kWh Stromentnahme auf Niederspannung inkl. Kraftwerks- (7%) und Kohleabbau-Eigenbedarf (7%), Stromtransportverluste (7% kann jedoch auf bis zu 18% je nach Netzgebiet ansteigen).

2. CO_2-freie Fuß- und Radverkehre
3. Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den öffentlichen Fernverkehr
4. Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
5. Minimierung des Individualverkehrs

Voraussetzung ist ein gutes ÖPNV- und Gütertransportangebot. Dies setzt auch eine Ausweitung der Transportkapazitäten auf der Schiene voraus.

Unsere Gemeinde March wird mit die S-Bahn Achse der Breisgau S-Bahn S1/S11 zwischen Breisach und Freiburg über den Bahnhof Hugstetten angebunden. Zudem gibt es derzeit noch die Buslinie Richtung Bötzingen (Linie 295/297) und Freiburg (Linie 7212). Grundsätzlich begrüßen wir die Elektrifizierung der S-Bahn von Freiburg nach Breisach wie auch nach Elzach.

Mit der Elektrifizierung u.a. der Breisgau-S-Bahn und der geplanten Fahrplanumstellung sind jedoch massive Probleme aufgetreten, welche bis heute keinen zuverlässigen S-Bahn-Verkehr ermöglichen.

Darüber hinaus wird die ÖPNV-Versorgung der größeren Gemeinden wie z.B. March mit den Teilorten Hugstetten, Buchheim, Holzhausen und Neuershausen, aber auch z.B. Titisee-Neustadt oder Bad Krozingen, dadurch verschlechtert, dass der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald aufgrund der knappen finanziellen Mittel nur noch die vom Land geforderte ÖPNV-Grundversorgung anbieten wird.

Für March bedeutet das die Reduktion der Busverkehre um 60% (ursprünglich war eine Reduktion sogar von 70% geplant) und den Abbau von 30% aller Bushaltestellen. Damit kann die notwendige Verkehrswende nicht erreicht werden! Auch die Stadt Freiburg kann die Senkung der CO_2-Emissionen im Verkehrsbereich nur erreichen, wenn sich ein positiver Modal Split im Verkehr in der Region von und nach Freiburg einstellt.

Viele Pendler und Kunden wenden sich inzwischen vom Bahnfahren ab und bevorzugen den verlässlichen PKW, um bis FR-Landwasser oder Freiburg-Hbf. bzw. als Pendler direkt z.B. in Richtung Basel zu fahren. Wir möchten die aufgetretenen Probleme benennen und Fragestellungen entwickeln, damit

die angestrebten Ziele erreicht werden, so dass im Umland von Freiburg ein funktionierender ÖPNV realisiert werden kann.

Der Klimaschutzverein March e.V. wendet sich an das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, um die Probleme in Bezug auf den Nahverkehr in March und Umgebung in den Griff zu bekommen und versteht die Ausarbeitung auch als Input zur geplanten Studie zur S-Bahn Region Freiburg. Darüber hinaus möchten wir Ansätze vorschlagen, um die notwendigen finanziellen Mittel zu beschaffen.

Abschnitt 2

Breisgau-S-Bahn

2.1 Breisgau-S-Bahn auf der Strecke Freiburg – Breisach

In der ersten Zusammenstellung der S-Bahnprobleme konnten wir mittels der mitprotokollierten Fahrten[1] feststellen, dass die überwiegenden S-Bahnverkehr unpünktlich oder ausgefallen sind, und teilweise keine Busanbindungen in March-Hugstetten bestehen.

Um den Fahrplan einzuhalten wurde beschlossen, dass der Haltepunkt „Freiburg Klinikum“ bei Verspätungen weiter bedient wird, im Gegenzug jedoch z.B. der Haltepunkt Hugstetten oder z.B. FR-Landwasser entfallen. Trotz dieser Maßnahmen kommt es immer wieder zu kompletten Zugausfällen. Hierzu berichtet auch die Badische Zeitung regelmäßig.[2]

Die Ursachen: Um die Bundeszuschüsse für die Elektrifizierung der S-Bahn zu erhalten, musste eine Fahrzeiteinsparung dargestellt werden. Der ursprünglich vorgesehene und für die Streckenauslastung auch angemessene[3] 15-Minuten-Takt kann mit der bestehenden Infrastruktur und dem Wagen-

[1] Siehe Abbildung A.5 im Anhang
[2] Siehe Abschnitt Berichterstattung zu S-Bahn-Problemen
[3] Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM). *Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg.* URL: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/SPNV_280614-4Auflage_Nachdruck_06-2020_Doppelseiten.pdf (besucht am 17. 03. 2021).

material jedoch nicht realisiert werden.[4]

Stattdessen wurde dennoch, bezogen auf den alten 30-Minuten-Takt, das sog. Flügeln und die Weiterfahrt von Breisach über den Hauptbahnhof Freiburg in Richtung Schwarzwald und umgekehrt, realisiert. Dies führt dazu, dass sich die Anschlussverbindungen in Freiburg-Hbf. massiv verschlechtert haben und längere Wartezeiten nach sich ziehen. Die Durchfahrt hat für die meisten Pendler im Gegensatz zu den Anschlussverbindungen nur eine untergeordnete Bedeutung.

Da in Freiburg-Hbf. fast alle Fahrgäste ein- bzw. aussteigen, wirkt sich hier ganz besonders, aber auch an anderen stark frequentierten Haltepunkten wie z.B. Hugstetten, die geringe Anzahl an Türen negativ auf die Dauer des Ein- und Aussteigens aus. Auch das sogenannte Flügeln und nicht erklärbare Zwangshalte verzögern den Bahnablauf immer dann, wenn die S-Bahn stärker frequentiert wird.

Die kleinste Störung kann nicht mehr aufgefangen werden. Über den gesamten Tag treten Verzögerungen auf. Diesem Problem wird durch den Ausfall kompletter S-Bahn-Züge und Durchfahrten an geplanten Haltepunkten begegnet.

Die Hauptprobleme der Breisgau-S-Bahn werden in den folgenden Unterabschnitten dezidiert dargestellt.[5]

2.2 Fehlende Überhol-/Ausweichgleise

Die Einsparung der Überholgleise aus Kostengründen und der Verzicht auf den zweigleisigen Ausbau auf dieser Strecke stellt sich als fatal heraus.

Im Zuge der Elektrifizierung, der Errichtung der Masten für die Stromversorgung und der Schallschutzwände, wurden z.B. in Hugstetten die Oberleitungsmasten und Schallschutzwände im ehemaligen zweiten Gleisbett errichtet. Um die S-Bahn zu sanieren muss das ehemals vorhandene zweite

[4] ZRF. *Breisgau-S-Bahn-Wie geht es weiter nach 2020? - VHS Freiburg, 30.09. 2016.* URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/04/160930_VHS_VortragBSB2020.pdf (besucht am 16. 03. 2021).

[5] Vgl. Klimaschutzverein March e.V. *Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2021 aus Bürger- und Klimaschutzsicht.* 2021. URL: https://klimaschutzverein-march.de/wp/2021/03/22/stellungnahme-zum-nvp/ (besucht am 08. 04. 2022), S. 2–3.

Gleis wieder errichtet werden. Das bedeutet, dass die neu verbauten Einrichtungen wieder abgerissen und neu aufgebaut werden müssen! Ein Teil der Kosten über 400 Mio. Euro wurden damit fehlinvestiert! Wir empfehlen in Bezug auf diese gravierenden Realisierungsfehler zu prüfen, ob das Land Schadenersatzforderungen geltend machen kann, denn ohne den teilweise zweigleisigen Ausbau ist ein geordneter S-Bahn-Betrieb offensichtlich nicht möglich!

Abhilfe in Bezug auf die Verspätungen und den extrem knapp kalkulierten Fahrplan sowie der nicht erreichten Anschlussverbindungen, kann aus unserer Sicht nur die Errichtung von Überholgleisen sowie ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Freiburg bis Hugstetten und darüber hinaus ab Gottenheim in Richtung Breisach im Hinblick auf die Weiterführung der Bahnverbindung nach Colmar geschaffen werden. Ggf. kann auf die kostenintensive Erweiterung der Eisenbahnbrücke über den Fluss „Dreisam“ verzichtet werden. Besonders im Hinblick auf den Ausbau der Strecke Freiburg – Colmar sehen wir nicht, wie dies ohne das zweite Gleis zu bewerkstelligen ist.

Durch ein zweites Gleis kann der ursprünglich vorgesehene 15-Minuten-Takt realisiert werden.[6] Der 15-Minuten-Takt zeichnet sich durch viele entscheidende Vorteile aus:

- Die gesamte Anschlussproblematik im Hauptbahnhof Freiburg entfällt.
- Die Fahrgäste könnten die jeweilige passende Verbindung ohne lange Umsteigezeiten wählen.
- Es könnte dann auch auf unseren Vorschlag, die Züge nicht mehr durchgehend über den Hauptbahnhof Freiburg in Richtung Schwarzwald fahren zu lassen, verzichtet werden. Es könnte das jetzige Modell des Flügels und der Durchgehenden Fahrt von Breisach über Freiburg hinaus in Richtung Schwarzwald wie geplant realisiert werden.

[6] ZRF. *Breisgau-S-Bahn-Wie geht es weiter nach 2020? - VHS Freiburg, 30.09. 2016.* URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/04/160930_VHS_VortragBSB2020.pdf (besucht am 16. 03. 2021).

2.3 Unzuverlässigkeit

Verspätung oder nicht selten auch Zugausfälle machen die Bahn zu einem wenig verlässlichen Verkehrsmittel. Laut der an uns gerichteten Nachrichten tritt häufiger auch ein verfrühtes Abfahren am Gleis auf. Verspätungen treten scheinbar besonders auf der Strecke Gottenheim – Freiburg auf.

Der ursprünglich vorgesehene 15-Minuten-Takt kann nicht eingehalten werden und wurde aktuell auf einen 30-Minuten-Takt heruntergestuft. Dieser stellt keinerlei Verbesserung zum bereits vor der Sanierung bestehenden 30-Minuten-Takt dar.

Wir erkennen an, dass das neu auf den Weg gebrachte Maßnahmenpaket zur verbesserten Pünktlichkeit der Bahn hier Abhilfe schaffen soll, dennoch möchten wir daran erinnern, dass dieses Paket nur eine Übergangslösung darstellen kann und keinesfalls zufriedenstellend ist.

Laut der an uns heran getragenen Informationen treten offensichtlich insbesondere aus Richtung Riegel vor Bötzingen öfter Zwangshalte auf. Ebenso wird wohl öfter die Weiterfahrt ab dem Haltepunkt Messe/Universität blockiert. Wir schlagen vor, dass die Funktion der Stellwerke bzw. der einzelnen Blockabschnitte untersucht werden soll. Möglicherweise könnten hier Mängel vorliegen, welche die Verzögerungen verursachen.

Aufgrund der Weiterfahrt im Hauptbahnhof Freiburg wird die Bahnstrecke Richtung Kaiserstuhl zusätzlich durch Schlechtwetterereignisse im Schwarzwald negativ beeinflusst. Vermutlich ist das auf einen Mangel an Reservezügen bzw. Reservepersonal zurückzuführen.

2.4 Spontan ausfallende Haltestellen

Um Verspätungen auszugleichen, sieht es die Bahn als notwendiges Übel, Haltestellen spontan zu streichen. Betroffen sind hier besonders die Haltepunkte Hugstetten, FR-Landwasser und in der Vergangenheit wie bereits dargestellt die Haltestellen Freiburg Messe/Universität sowie Freiburg Klinikum. Nach dem neuen Maßnahmenpaket soll der Haltepunkt Freiburg Klinikum nicht mehr ungeplant durchfahren werden.

Vor der Sanierung galt der Bahnhof Hugstetten, auch in den Hauptverkehrs-

zeiten, als stabiler Haltepunkt. Nun kommt es auch hier zu ungeplanten Durchfahrten ohne Halt, so dass Fahrgäste erst in Gottenheim aussteigen können, oder ggf. Pendler aus Frankreich nicht in Hugstetten aussteigen können, um zur Arbeit ins Industriegebiet Nord zu gelangen. Selbstverständlich ist dann auch kein Zustieg in Hugstetten möglich! Mit der Umstellung ist Vertrauen in die Breisgau-S-Bahn erheblich gestört worden.

Mit dem Maßnahmenpaket ist zwar eine Beförderung per Taxi z.B. für die stehengelassenen Fahrgäste in Hugstetten möglich. Dennoch kommt es auch hier zu erheblichen Verspätungen für die Fahrgäste bzw. dazu, dass Termine / Arbeitsbeginn nicht eingehalten werden können, da das Taxi die Fahrtzeit des Zuges von max. 10 Min. z.B. von Hugstetten nach Freiburg-Hbf. unmöglich bewerkstelligen kann. Alleine die Anfahrtszeit des Taxis beträgt je nach Verkehrslage aus Freiburg ca. 20 Min. oder mehr, so dass sich die Taxi-Lösung nur in Ausnahmefällen anbietet. Termine können so in keinem Fall eingehalten werden. Die Anfahrtszeiten der Taxen stellen ein sehr großes Problem dar, da an keinem Haltepunkt Taxen bereitstehen.

2.5 Mangelnde oder zu späte Information der Fahrgäste

Fahrgäste werden über das Ausfallen ihrer Haltestelle oder eines Zuges oder einer Verspätung oft zu spät oder gar nicht informiert. Teilweise werden die Ansagen über Verspätungen im 15-Minuten-Rhythmus geändert, um dann mitzuteilen, dass die geplante S-Bahn gänzlich ausfällt.

Wir mussten inzwischen feststellen, dass alleine im Bahnverkehr mindestens 5 verschiedene Gesellschaften untereinander Informationen austauschen müssen: DB Bahnhof, DB Regio, DB Netz, DB Fernverkehr, SWEG. Offensichtlich greifen die Fahrgastinformationen je nach Unternehmen auf mindestens 3 unterschiedliche Informationsquellen zurück. So sind die Informationen für die Fahrgäste, per App, auf den Bahnsteigen per Anzeigetafel und als Durchsage, oft unterschiedlich, oder fehlen gänzlich.[7]

An den Haltepunkten mangelt es an Anzeigen und Durchsagen. Aktuelle

[7] Verlässiche Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) fehlen auch im Busverkehr. Vgl. Klimaschutzverein March e.V., *Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2021 aus Bürger- und Klimaschutzsicht*, S. 8

Informationen zu den Zügen / Verspätungen usw. auf den Anzeigetafeln an den Haltepunkten sucht man vergeblich. Es wird lediglich die aktuelle Uhrzeit angezeigt und darüber informiert, dass man einen „Mundschutz tragen muss“.

Aufgrund des Flügelns ist es für die Fahrgäste beim Einsteigen je nach Zugteil nicht ersichtlich, wohin der aktuelle Zugteil fährt. Ein nochmaliges Umsteigen in den jeweils korrekten Zugteil wird erforderlich und verursacht bei den Fahrgästen größte Unsicherheit, welcher Zugteil denn nun zum gewünschten Fahrtziel führt. Die erforderlichen Informationen sind von außen vor dem Zug stehend nicht erkennbar. So fehlt es beispielsweise am Bahnhof Titisee, wie auch an allen anderen Haltepunkten, an übersichtlichen Anzeigetafeln. Wo und in welche Richtung, auf welchem Gleis und insbesondere ab welcher Stelle das jeweiligen Zugteil in welche Richtung fährt. Selbst erfahrene Fahrgäste verlieren den Überblick und können nicht feststellen, welcher Zugteil sie zu ihrem gewünschten Fahrziel bringt.

Da von außen am Zug nur der Zielbahnhof angezeigt wird, ist es für Ortsunkundige, welche in Freiburg umsteigen müssen, nicht klar, ob der der Zug nach Freiburg Hauptbahnhof fährt.

Durchsagen im Zug beispielsweise über eine geschlossene Tür aufgrund eines zu kurzen Gleises werden teilweise fälschlicherweise getätigt. Umgekehrt kommt es vor, dass sich eine Tür öffnen lässt, um die Fahrgäste dann ins Gleisbett zu entlassen oder Fahrgäste plötzlich vor einer verschlossenen Türe stehen.[8]

2.6 Nicht barrierefreie Bahnsteige

Die Bahnsteighöhen variieren je nach Bahnhof, ebenso deren Längen. So kann es vorkommen, dass wie in Freiburg Hauptbahnhof 21 cm Höhenunterschied zum Bahnsteig überwunden werden müssen oder Passagiere die Türen oder gar den Waggon wechseln müssen, um aussteigen zu können (z.B. Behinderte, Kinderwagen etc).

[8] „Die Unschuld vom Lande? Woran „bwegt“ bei der „Breisgau-S-Bahn“ scheitert“. In: *Eisenbahn-Kurier* 592 (2021), S. 52–57. URL: https://www.ekshop.de/zeitschriften/eisenbahn-kurier/Jahrgang-2021-Eisenbahn-Kurier/Eisenbahn-Kurier-1-2022.html (besucht am 31. 05. 2022).

Ursache ist die bahninterne Vorschrift, dass alle Bahnsteige von Bahnhöfen an ICE-Strecken auf 76 cm zu erhöhen sind, obwohl die von der Breisgau-S-Bahn benutzten Gleise niemals von ICEs angefahren werden. Auch mit der Bahnsteighöhe von 76 cm ist der Einstieg in den ICE noch immer nicht die barrierefrei, da im ICE dann immer noch Stufen überwunden werden müssen. Auch mit der Bahnsteighöhe von 76 cm ist der Einstieg in den ICE noch immer nicht die barrierefrei, da im ICE dann immer noch Stufen überwunden werden müssen. Die weitaus überwiegenden Nahverkehrszüge und S-Bahnen könnten jedoch barrierefrei mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm betreten werden. Laut Bahn wurde die Forderung die Bahnsteige auf 76 cm Höhe anzuheben vom Bundesverkehrsministerium vorgegeben.[9]

Da dem Land durch die Erhöhung der S-Bahn Bahnsteige auf 76 cm, einen Schaden entstanden ist, sollte im Zuge des Gutachtens, dieser festgestellt werden. Im Rahmen der Geltendmachung von Schadensersatzforderungen gegenüber dem Bund könnte der Umbau bzw. Rückbau auf 55 cm Höhe finanziert werden. Wir bitten zudem das Land Baden-Württemberg eine Initiative ggf. über den Bundesrat zu ergreifen, um einheitlich eine Bahnsteighöhe von 55 cm durchzusetzen.

Der Umstieg in Gottenheim in den Zug Richtung Endingen stellt sich besonders problematisch dar. Passagiere müssen in kürzester Zeit eine Unterführung überwinden, um auf das Abfahrtsgleis zu gelangen. Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad oder körperlichen Beeinträchtigungen haben keine Chance den Anschlusszug zu erreichen!

An vielen Bahnhöfen stellt sich zudem die Problematik der ständig defekten Aufzüge oder des Fehlens von Fahrstühlen. Beispiele:

- In Freiburg Hautbahnhof existieren nur Aufzüge zur Straßenbahnbrücke. Diese sind für Fahrräder nicht zugelassen und bieten kaum Platz. Die Straßenbahnbrücke ist sehr hoch gelegen. Mit einem Kinderwagen hat man keine Chance den Bahnsteig zu verlassen, ebenso Behinderte oder ältere Menschen mit einem E-Bike.

[9] Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr. „Bahnsteighöhenchaos bei der Deutschen Bahn Bundesverkehrsminister muss endlich das Regelwerk ändern“. In: *SIGNAL* 02/2018 (2018). Hrsg. von Berliner Fahrgastverband IGEB e.V., S. 20–22. URL: https://signalarchiv.de/Meldungen/10004137 (besucht am 08. 04. 2022).

- In Weil am Rhein halten die Nahverkehrszüge exakt an dem Bahnsteig, welcher über keinen Aufzug verfügt. Alle anderen Bahnsteige verfügen über einen Aufzug. Wir schlagen vor umgehend prüfen zu lassen, ob es möglich ist, ab sofort die Züge in Richtung Basel auf einem der Bahnsteige einfahren zu lassen, welche über einen Aufzug verfügen.

Grundsätzlich kann als Vorbild z.B. Österreich dienen. Dort werden geräumige Aufzüge für bis zur 4 Fahrräder zur Verfügung gestellt. Dieser Platz reicht alternativ auch für zwei Fährräder mit Gepäck oder andere Menschen, die auf einen Aufzug angewiesen sind, so dass die Umsteigezeiten auf andere Bahnsteige sich ganz erheblich minimieren und die Anschlusszüge problemlos erreicht werden.

Wir möchten in den Fokus rücken, dass barrierefreie Bahnsteige heutzutage von großer Bedeutung sind. Neben einer Gleichberechtigung von Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen oder Kinderwägen ermöglichen sie die Verknüpfung verschiedener klimafreundlicher Verkehrsmittel, wie dem Fahrrad und dem Zug, und tragen so zu einem attraktiven Angebot des ÖPNV bei.

2.7 Zu kurze Bahnsteige

Im Zuge des S-Bahn-Ausbaus wurden nicht alle Bahnsteige auf die erforderliche Länge für die neuen Züge erweitert, so zum Beispiel der Bahnsteig in Istein. Hier können Personen aus dem hinteren Teil des Zuges nicht aussteigen.

Wir schlagen vor, dass auf den entsprechenden Stecken, wie ursprünglich nur Doppelstockwagen eingesetzt werden, welche bei gleicher Fahrgastkapazität eine kürzere Länge aufweisen.

2.8 Überfüllte Züge, zu wenig Türen

Ein immer wieder auftretendes Problem sind überfüllte Züge, besonders zu den Hauptverkehrszeiten und an Wochenenden bei schönem Wetter. In den überfüllten Waggons ist es eine Herausforderung, die Tür rechtzeitig zum gewünschten Ausstieg zu erreichen. Die Verbindungen zu den Hauptverkehrszeiten sind hier besonders betroffen, wie beispielsweise die Züge um

6:44 Uhr und um 7:19 Uhr ab Breisach. Häufig fährt nur ein Zugteil, anstatt wie vorgesehen zwei Zugteile.

Im Bahnhof Freiburg steigen fast alle Fahrgäste aus und viele neue Fahrgäste steigen ein. Aufgrund der verringerten Anzahl an Türen verzögert sich das Aus- und Einsteigen ganz erheblich. Die Türen sind zudem auch so schmal, dass gleichzeitig nur ein Fahrgast mit Fahrrad oder Kinderwagen ein- oder aussteigen kann. Aus unserer Sicht führt auch diese Verzögerung, neben den vielen weiteren Mängeln, zu Verspätungen, welche über den gesamten Tag nicht mehr aufgeholt werden können.

Auffallend ist, dass die Züge deutlich pünktlicher verkehren, wenn sich nur sehr wenige Fahrgäste in der Bahn befinden. Wir schlagen vor, dass Ein-, Aus- und Zusteigeverhalten bezüglich der Anzahl der Türen, sowie damit einhergehende Verspätungen bei hohem Personenaufkommen, zu untersuchen. Auch die Breite der Türen bitten wir zu berücksichtigen. Dies könnte aus unserer Sicht zu einer sehr deutlichen Reduktion der Haltezeit führen, insbesondere, wenn mehrere Fahrgäste mit Kinderwagen oder dem Fahrrad ein- und aussteigen. Ziel ist es, umgehend praktikable Lösungen zur Beseitigung des Problems zu finden.

Die Züge weisen zudem eine deutlich niedrigere Kapazität auf als ursprünglich angedacht. Statt den zunächst vorgesehenen Doppelstockwagen werden einstöckige Züge eingesetzt. Besonders zu den Hauptverkehrszeiten führt das zu einer Überlastung der Kapazität.[10] Im Hinblick auf eine vermutlich ansteigende Nutzung des ÖPNV in den nächsten Jahren scheint die Kapazität der Züge schon im aktuellen Berufsverkehr zu gering. Eine kurzfristige Lösung könnte die Abschaffung des ersten Klasse Bereichs darstellen. Die 1. Klasse wird im Nahverkehr fast nicht genutzt. Aus unserer Sicht kann auf die 1. Klasse verzichtet werden.

[10] „Die Unschuld vom Lande? Woran „bwegt“ bei der „Breisgau-S-Bahn“ scheitert“. In: *Eisenbahn-Kurier* 592 (2021), S. 52–57. URL: https://www.ekshop.de/zeitschriften/eisenbahn-kurier/Jahrgang-2021-Eisenbahn-Kurier/Eisenbahn-Kurier-1-2022.html (besucht am 31. 05. 2022).

2.9 Nicht auf Anschlüsse abgestimmte Fahrpläne

Es ist problematisch, dass der Fahrplan Anschlüsse zu wichtigen Fernverbindungen in Freiburg Hauptbahnhof nicht ermöglicht.

Als Folge entstehen lange Umsteigezeiten und eine erhöhte Nutzung der Privatautos zu den Park-and-Ride-Parkplätzen in z.B. Freiburg Paduaallee oder FR-Landwasser. Mit der Fahrt per Straßenbahn bis zum Hauptbahnhof Freiburg können die Fernzüge zuverlässig erreicht werden. Die Unzuverlässigkeit der Nutzung der S-Bahn erfordert einen großen Zeitpuffer, welcher die Nutzung der Bahn unattraktiv macht.

Die Nutzung des lokalen ÖPNV-Angebots ist stark von möglichen, attraktiven Anschlüssen abhängig, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Dies betrifft besonders folgende Verbindungen:

- Bei von Norden kommenden ICEs über Offenburg, Frankfurt etc. wird der Anschluss Richtung Breisach mit einer Umsteigezeit von 1-2 Min. in der Regel verpasst.
- S-Bahn Breisach ab 6:44 Uhr kommt um 7:10 Uhr in Freiburg-Hbf. an. Die Anschlüsse der ICE-Verbindung nach Basel und des Regionalzuges nach Elzach / Bleibach werden nicht erreicht. Eine zusätzliche Wartezeit von rund 20 Min. führt dazu, dass die S-Bahn nicht mehr genutzt wird. Der Anschluss zum „schnellen Regionalverkehr“ ist inzwischen geändert auf 7:18 Uhr Ankunft, so dass zumindest ein Teil der Haltepunkte der Regionalbahn in Richtung Basel erreicht werden.
- Anschlüsse Richtung Basel haben sich verbessert, die Umsteigezeit variiert je nach Verbindung zwischen 4 und 31 Min. Wobei 4 Min. sehr knapp bemessen erscheinen, da die S-Bahn äußerst unpünktlich und unzuverlässig verkehrt. 31 Min. zusätzliche Wartezeit machen den ÖPNV so unattraktiv, dass viele Pendler selbst bis nach Basel auf den privaten PKW umgestiegen sind.
- Beim Umstieg in Gottenheim fährt der Anschlusszug in Sichtweite der Passagiere ab. Dies gilt gerade dann, wenn die S-Bahn aus Richtung Freiburg, wie so oft, verspätet in Gottenheim ankommt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die S-Bahn mit Endhaltepunkt Endingen ab-

fährt, ohne auf die Passagiere aus Richtung Freiburg zu warten.

- Dies gilt auch für die Bus-Anschlussverbindungen in Hugstetten. Die Busse fahren teilweise schon ab, obwohl die Fahrgäste aus der verspäteten S-Bahn gerade den Bahnsteigbereich verlassen und nur noch ca. 10 m vom Bus entfernt sind.

Es bleibt zu erwähnen, dass diese Problematiken bei dem ursprünglich vorgesehene 15-Minuten-Takt keinerlei Bedeutung hätten. Es sollte untersucht werden, auf den alten Fahrplan zurückzukehren und die Züge nicht durchgehend über den Bahnhof Freiburg hinaus in Richtung Schwarzwald fahren zu lassen, bis die notwendigen Überholgleise aufgebaut und der zweigleisige Ausbau mindestens von Freiburg Hauptbahnhof bis Hugstetten vollzogen ist.

2.10 Infrastruktur am Bahnhof Hugstetten

Der einfache Zugang zum Bahnsteig wird in Hugstetten durch Schallschutzwände erschwert bzw. blockiert. Dadurch verzögert sich die Umsteigezeit im Falle von Verspätungen der S-Bahn zusätzlich. Ebenso entstehen längere Laufzeiten, da der Bahnsteig z.B. vom Ende an der Ostseite nicht mehr betreten werden kann. Eine Rücknahme der Schallschutzwand um ca. 1 bis 2 Meter hat aus unserer Sicht keinen wesentlichen Effekt auf den Lärmschutz, da die Lärmschutzwand dann ohnehin endet und die nördlich gelegene Wohnbebauung sehr weit entfernt ist.

Der Fahrkartenautomat befindet sich am hinteren Ende des Bahnsteiges und ist von ortsunkundigen Fahrgästen nicht auffindbar. Die weite Entfernung von ca. 260 m ist bei knappen Umsteigezeiten nicht praktikabel. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der S-Bahn die Fahrkartenautomaten abgebaut wurden. Wir bitten zu überprüfen ob es möglich ist, einen 2. Fahrkarten Autoautomaten im Bereich des Hauptzugang von den Bussteigen / Fahrradstellplätzen zum Gleis aufzustellen oder den vorhandenen Fahrkartenautomaten an die Stelle zu versetzen, wo fast alle Fahrgäste den Bahnsteig betreten.

2.11 Kopplung / Flügeln der Züge

Wir möchten das Land auffordern als kurzfristige Maßnahme die Kopplung/Flügeln der Züge zu überdenken. Die Kopplung und Entkopplung fordert im eng getakteten Plan der Bahn viel Zeit. Bei kleinsten Störungen kommt es zu Verspätungen, welche mit dem Fahrplan nicht mehr kompensiert werden können. Zugausfälle oder ausgelassene Haltepunkte sind die Folge.

Auch wird die Bahnstrecke Richtung Kaiserstuhl durch Schlechtwettereignisse im Schwarzwald negativ beeinflusst. Vermutlich ist das auf einen Mangel an Reservezüge bzw. Reservepersonal zurückzuführen.

2.12 Rheintalstrecke

Ein weiteres Problem und Nadelöhr stellt die Rheintalstrecke in Bezug auf die Möglichkeit von passenden Anschlussverbindungen dar.

Mit der Schweiz hat Deutschland für die Zubringer Strecken zum Gotthard Basistunnel einen Vertrag geschlossen. Dieser liegt auf deutscher Seite wohl mit 20 Jahren im Rückstand und soll lt. des Bundesverkehrsministeriums im Vollausbau erst 2041 fertiggestellt sein.[11]

Wir bitten das Land untersuchen zu lassen, mit welchen Maßnahmen der Ausbau der Schieneninfrastruktur von Karlsruhe nach Basel beschleunigt werden kann.

[11] Allianz pro Schiene. *Der Gotthard-Tunnel ist eine verkehrspolitische Großtat. Deutsche Wirtschaft hofft auf 740 Meter-Züge.* 31. Mai 2016. URL: https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/der-gotthard-tunnel-ist-eine-verkehrspolitische-grosstat/ (besucht am 03. 06. 2022).

Abschnitt 3

Güterverkehr auf der Schiene

Im Zug des S-Bahnausbaus wurden in Landwasser zum Gewerbegebiet Freiburg-Hochdorf sowie in March bis auf ein Industriegleisanschluss alle Gewerbe-Gleisanschlüsse abgebaut.

Ein Güterzug (52 LKW-Ladungen) im Vergleich zu einem mit 1.000 Fahrgästen besetzten Zug (704 PKW) verhindert Straßenschäden um den Faktor 7.384.[1] Vor diesem Hintergrund müsste der Güterverkehr auf der Schiene Vorrang vor dem Personenverkehr genießen.

Laut Bundesrechnungshof hat das damals CSU-geführte Bundesverkehrsministerium die für die Bahninfrastruktur vorgesehenen Finanzmittel in Höhe von 124 Mio. Euro zweckentfremdet und in Straßen- und Flughafenprojekte eingesetzt.[2] Auf 40 Seiten kritisiert der Bundesrechnungshof Ex-Verkehrsminister Scheuer, dass von 286 Mio. Euro nur 110 Mio. Euro im Jahr 2020 tatsächlich in Gleisanlagen investiert worden waren. Da auch z.B. in den Ausbau der Rheintal-Strecke nur sehr geringe Mittel geflossen sind, ist auch die Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg davon erheblich betroffen.

Das Land Baden-Württemberg wird aufgefordert zu untersuchen, mit wel-

[1] Siehe Abbildung B.1

[2] Markus Balser. „Millionen für die Bahn flossen in Fernstraßen und Fluggesellschaften“. In: *Süddeutsche Zeitung* (30. Nov. 2021). URL: https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-rechnungshof-andreas-scheuer-1.5476759 (besucht am 02. 06. 2022).

chen Instrumenten das Bundesverkehrsministerium gezwungen werden kann, die Mittel umgehend für Schienenprojekte freizugeben, welche auf der Basis von international geschlossenen Verträgen schon über Jahrzehnte im Rückstand sind, so z.B. die Rheintal-Strecke, ggf. über eine Initiative über den Bundesrat.

Abschnitt 4

Busverkehr in March / Bad Krozingen / Neustadt usw.

March, bestehend aus 4 Ortsteilen welche sich über mehrere Kilometer erstrecken, soll angeblich über den Bahnhof Hugstetten durch die S-Bahn (wochentags im 30-Minuten-Takt) durch den ÖPNV erschlossen sein. Der S-Bahnhof befindet sich am südöstlichsten Punkt der gesamten Wohnbebauung von March. Die Wohnbebauung mit mehrgeschossigen Mehrfamilienhäusern liegen in Luftlinie bis zu 3,14 km vom Bahnhof entfernt! In Luftlinie 300 m Fußentfernung vom Bahnhof können flächenbezogen nur 0,13% der Bevölkerung erreicht werden. Das bedeutet, dass 99,83% der Bevölkerung darauf angewiesen ist, den Bus zu nutzen.

Je nach Fahrziel nutzen die ÖPNV-Nutzer derzeit die Busverbindungen bis Bahnhof Hugstetten oder direkt nach Freiburg. Besonders für Pendler ist die Busverbindung bis zum Hauptbahnhof Freiburg ohne Umstieg in den Hauptverkehrszeiten sehr attraktiv, da damit der Anschluss an die Anschlusszüge ebenso garantiert ist, wie auch in der Regel über die überwiegende Fahrzeit ein Sitzplatz.

Derzeit stehen Bus-Verbindungen in der Zeit zwischen ca. 5 Uhr und 1 Uhr zur Verfügung. Morgens zwischen ca. 6:50 Uhr und 7:50 Uhr fahren im Abstand von teilweise weniger als 10 Min. sechs Busse. Mit den Mitteln des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald kann nur das Mindest-ÖPNV-Angebot in Form einer stündlichen Verbindung zwischen 6:00 Uhr und 24

Uhr realisiert werden. Gemäß Beschluss des Kreistags werden damit die Busverkehre in March um 60% und die Haltestellen um 30% reduziert. Auch andere Gemeinden im Landkreis sind ähnlich betroffen, so z.B. Titisee-Neustadt, Bad Krozingen, in welchen bisher, aufgrund der höheren Nachfrage, ein verbessertes ÖPNV-Angebot vorhanden war.

Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald gehört zu den Landkreisen im Land, welche über die geringsten Haushaltsmittel verfügen. Das Gleiche gilt auch für die Gemeinde March, die ein strukturelles Haushaltsdefizit aufweist. Zusätzliche Busverkehr können von der Gemeinde nicht finanziert werden.

Auch wir halten die Erschließung aller Gemeinde mit einem Stundentakt für sinnvoll, da March als „Vorstadt“ von Freiburg fungiert, und die weitaus überwiegenden Einwohner nach Freiburg, Richtung Emmendingen oder in Richtung Bad Krozingen, teilweise bis nach Basel oder Karlsruhe, auspendeln. Hierzu müssen der erste ICE in Freiburg-Hbf. in Richtung Norden ab 5:42 Uhr, wie auch in Richtung Süden ab 5:30 Uhr, erreicht werden.

In den Abendstunden erreichen viele Fahrgäste erst um 0:16 Uhr den Bahnhof Freiburg bzw. den Bahnhof in Hugstetten um 0:41 Uhr. Diese Fahrgäste benötigen eine Verbindung in die Ortsteile von March, denn die Wohnbebauung liegt zum größten Teil mehrere Kilometer vom Bahnhof Hugstetten entfernt.

Da die Busverkehre von March die S-Bahn insbesondere in der Hauptverkehrszeit morgens stark entlasten und eine andere Linienführung aufweisen (Wentzinger Schulen, Augenklinik, Tumorklinik usw.), stellt sich die geplante bzw. beschlossene Streichung der Busverkehre von March nach Freiburg-Hbf. als sehr kontraproduktiv dar. Auf die ICE-Früh- und -Spätverbindungen gäbe es dann keinen Anschluss mehr. Die Gemeinde March wird praktisch vom ÖPNV abgekoppelt (in Stoßzeiten ggf. nur eine Busverbindung, anstatt wie heute sechs Busverbindungen).

Je nach Fahrtziel werden mindestens zwei Umstiege erforderlich. Erfahrungsgemäß fahren die Busse auch dann noch ab, wenn die S-Bahn in Hugstetten einfährt, sogar, wenn die Passagiere schon im Laufschritt vom Bahnsteig die Fahrbahn zum Bus überqueren! Wir bitten zu untersuchen, wie dieses Verhalten der Busgesellschaften und ihrer Fahrer abgestellt werden kann.

Geprüft werden sollte die Erhebung von empfindlichen Pönalen gegenüber den Beförderungsunternehmen: z.B. je Vorfall und Fahrgast 100 Euro sowie der arbeitsrechtlichen Umsetzung inkl. der Abmahnung der Fahrer.[1]

Weiter schlagen wir vor, dass die (Schulbus-)Verkehre von March zum Gymnasium Gundelfingen bis zum Bahnhof Gundelfingen weitergeführt, und in umgekehrter Richtung über den Bahnhof Hugstetten bis nach Umkirch mit Anschluss an die VAG Linie 32 im Stundentakt geführt werden. Damit wären auch ein verbesserter Anschluss und eine erhebliche Reduzierung der Fahrtzeiten, sowohl in Richtung Umkirch als auch in die Richtungen Emmendingen und Waldkirch/Elzach, möglich.

Die derzeitige Planung bzw. der Kreistagsbeschluss belastet den Haushalt der Gemeinde March, trotz des um 60%(!) eingeschränkten ÖPNV-Angebots, mit zusätzlich 140.000 Euro/Jahr. Weitere finanzielle Mittel zum Erhalt der ÖPNV-Angebotes, über das ÖPNV-Mindestangebot hinaus, können von der Gemeinde nicht geleistet werden.

Um die vorangestellten Ziele zu erreichen, müsste das ÖPNV-Angebot verbessert und keineswegs um 60% reduziert werden. Es ist notwendig, dass ggf. im Rahmen einer Härtefallregelung direkte finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Wir bitten das Land zu überprüfen und Vorschläge erarbeiten zu lassen, wie das ÖPNV-Desaster abgewendet werden kann.

[1] Siehe hierzu auch unsere Anmerkungen bzgl. eines zentralen Beschwerdemanagements und Anschlusssicherheit in Klimaschutzverein March e.V., *Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2021 aus Bürger- und Klimaschutzsicht*, S. 7–8

Abschnitt 5

Mobilitätsstationen / Radwege

Um die Misere der S-Bahn abzuwenden, hat der Klimaschutzverein March e.V. angeregt, in den 4 Ortsteilen Mobilitätsstationen, u.a. mit Leihfahrrädern ausgestattet, aufzubauen.

Ebenso haben wir angeregt, die abgerissene Brücke in Richtung Eichstetten (ehemalige L116 über die Dreisam) als Fahrradbrücke wieder aufzubauen. Um Kosten zu reduzieren, könnte diese ggf. als Behelfsbrücke durch das THW errichtet werden.

Ebenso sollte der Dreisam-Damm mit einem feinen Belag versehen werden, so dass er durchgehend von Freiburg bis auf die Höhe Eichstetten mit dem Rennrad befahren werden kann.

Diese Projekte fanden bis heute keine Zustimmung, da die laufenden Kosten sowohl für die Leihstationen für die Fahrräder wie auch die Unterhaltungskosten für die Brücke von der Gemeinde aus dem laufenden Haushalt nicht getragen werden können.

Wir fordern das Land auf, nach Lösungen zu suchen, wie die Gemeinde bzw. der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald in die Lage versetzt werden kann, die laufenden Kosten zu tragen, um eine klimafreundliche Mobilität zu realisieren.

Abschnitt 6

Finanzielle Mittel zur Sanierung der S-Bahn

Wir schlagen vor, dass das Land prüft, ob und mit welchen Maßnahmen finanzielle Mittel z.B. aus dem Vertrag von Aachen bereitgestellt werden können, um den notwendigen zweigleisigen Ausbau der Breisgau-S-Bahn mindestens zwischen Freiburg und Hugstetten, sowie die notwendigen zusätzlichen Ausweichgleise, zu finanzieren, so dass der ursprünglich geplante 15-Minuten-Takt und der Ausbau bis Colmar realisiert werden können.

Sollte ggf. auch am ehemaligen Haltepunkt „Posthalde“ ein Überholgleis notwendig sein, so könnte dort für Ausflügler z.B. am Wochenende oder für den Event „Weihnachtsmarkt Ravenna-Schlucht“ ein temporärer, zusätzlicher Bedarfs-Haltepunkt eingerichtet werden.

Wir regen an zu prüfen, ob das Land im Hinblick auf die Planungsfehler und der damit verbundenen Mängel bzw. drohenden Mehrkosten Schadenersatzforderungen gegen die einzelne Gesellschaften der DB geltend machen kann. Beispiele: Errichtung der Schallschutzwände / Masten für den Fahrstrom im 2. Gleisbett, Standort von Fahrkartenautomaten nicht auf die Züge abgestimmte Gleis-, Steuerungs-, Bahnsteiganlage, Standorte von Fahrkartenautomaten usw.

Abschnitt 7

Fazit

Eine klimafreundliche Mobilität kann nur durch den Umstieg weg vom Auto auf zurückgelegte Wege zu Fuß oder Rad oder mit dem ÖPNV gelingen. Der sog. Modal Split der Pendler im Umland von Freiburg muss sich in Sachen des Klimaschutzes ändern. Hier besteht ohnehin auch schon aus der Vergangenheit ein erheblicher Handlungsbedarf.

All die hier aufgelisteten Problematiken machen deutlich, dass weitere laufende Haushaltsmittel in den ÖPNV notwendige sind. Die Sanierung der S-Bahn Freiburg nach Breisach erfordert nicht unerhebliche Investitionen, um einen zuverlässigen Betrieb sicherzustellen. Andernfalls muss auf das ursprüngliche Fahrplankonzept zurückgegriffen werden. Ggf. stehen Zuschusszahlungen des Bundes diesem Vorgehen entgegen. Dies gilt auch für die notwendige Busverkehre und flankierende Maßnahmen, welche weder vom Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald noch von der Gemeinde March gestemmt werden können.

Ohne zusätzliche Mittel ist es weder möglich, den aktuellen Ist-Zustand auf den ursprünglich angedachten 15-Minuten-Takt zu realisieren, noch dass die für March beschlossene

Einstellung von 60% der heutigen Busverkehre
und
der Rückbau von 30% der Haltestellen

zurückgenommen werden.

Dass ein guter, verlässlicher Nahverkehr in Zukunft im Hinblick auf die Verkehrswende und den Klimawandel unerlässlich sein wird um die Klimakipppunkte abzuwenden, steht außer Diskussion. Dennoch werden verschobene Prioritäten gesetzt. Statt einen zukunftsfähigen Nahverkehr zu fördern, wird über einen Ausbau der B31 für 164 Mio. Euro nachgedacht, oder den Bau eines „Stadttunnels“ in Freiburg für 600 Mio. Euro. Beide Projekte würden eine Konkurrenz zum Nahverkehr darstellen und sind dem Ziel, die Menschen für einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu gewinnen, nicht zuträglich.

Auch wenn in Deutschland der Wunsch zu bestehen scheint, alles wie gewohnt beizubehalten, und ggf. einfach die Verbrenner durch Elektroauto zu ersetzen, so stellen Klimaexperten doch klar, dass diese Wunschvorstellung bei den harten Zahlen der Realität die Ziele verfehlt und in Zukunft nicht umsetzbar sein wird. Wir möchten das Land Baden-Württemberg in diesem Sinne auffordern, nicht nur für Morgen zu planen, sondern für die nächsten Jahrzehnte, mit Rücksicht auf eine lebenswerte Zukunft für unsere Kinder und die nachfolgenden Generationen, zu investieren.

Wir hoffen, dass wir mit der konstruktiven Kritik und den Fragestellungen dazu beitragen können, dass im Rahmen des vom Land geplanten Gutachtens zur Breisgau-S-Bahn sowie zu den Busverkehren, umsetzbare Lösungen erarbeitet werden können.

Im Anhang finden sich weitere Dokumente bzgl. der S-Bahn sowie auch unsere Stellungnahme zum Nahverkehrsplan und Beispiele zu Ausfällen und Problemen des S-Bahn-Alltags.

1. Vorsitz C. Meyer, Weberstr. 43, 79232 March, christian.meyer@klimaschutzverein-march.de

Quellenverzeichnis

Allianz pro Schiene. *Der Gotthard-Tunnel ist eine verkehrspolitische Großtat. Deutsche Wirtschaft hofft auf 740 Meter-Züge*. 31. Mai 2016. URL: https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/der-gotthard-tunnel-ist-eine-verkehrspolitische-grosstat/ (besucht am 03. 06. 2022).

Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr. „Bahnsteighöhenchaos bei der Deutschen Bahn Bundesverkehrsminister muss endlich das Regelwerk ändern“. In: *SIGNAL* 02/2018 (2018). Hrsg. von Berliner Fahrgastverband IGEB e.V., S. 20–22. URL: https://signalarchiv.de/Meldungen/10004137 (besucht am 08. 04. 2022).

„Die Unschuld vom Lande? Woran „bwegt“ bei der „Breisgau-S-Bahn“ scheitert“. In: *Eisenbahn-Kurier* 592 (2021), S. 52–57. URL: https://www.ekshop.de/zeitschriften/eisenbahn-kurier/Jahrgang-2021-Eisenbahn-Kurier/Eisenbahn-Kurier-1-2022.html (besucht am 31. 05. 2022).

Dr.-Ing. Gunther Ellwanger. *Die Breisgau-S-Bahn. Ein aktueller Bericht von Dr.-Ing. Gunther Ellwanger*. Verkehrsfreunde Stuttgart e.V., 2020. URL: https://www.vfsev.de/ (besucht am 31. 05. 2022).

Kai Kricheldorff. „Die Breisgau-S-Bahn wird ausgebaut“. In: *Badische Zeitung* (21. Jan. 2011). URL: https://www.badische-zeitung.de/die-breisgau-s-bahn-wird-ausgebaut--40306776.html (besucht am 17. 03. 2021).

Klimaschutzverein March e.V. *Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2021 aus Bürger- und Klimaschutzsicht*. 2021. URL: https://klimaschutzverein-march.de/wp/2021/03/22/stellungnahme-zum-nvp/ (besucht am 08. 04. 2022).

Markus Balser. „Millionen für die Bahn flossen in Fernstraßen und Fluggesellschaften“. In: *Süddeutsche Zeitung* (30. Nov. 2021). URL: https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-rechnungshof-andreas-scheuer-1.5476759 (besucht am 02. 06. 2022).

Ministerium für Verkehr Baden Württemberg (VM). *Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg*. URL: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/SPNV_280614-4Auflage_Nachdruck_06-2020_Doppelseiten.pdf (besucht am 17. 03. 2021).

ZRF. *Breisgau-S-Bahn-Wie geht es weiter nach 2020? - VHS Freiburg, 30.09. 2016*. URL: https://zrf.de/wp-content/uploads/2020/04/160930_VHS_VortragBSB2020.pdf (besucht am 16. 03. 2021).

Berichterstattung zu S-Bahn-Problemen

Dirk Sattelberger. „Bahn nennt Triebwagenprobleme als Grund für Verspätungen“. In: *Badische Zeitung* (24. Mai 2022). URL: https://www.badische-zeitung.de/bahn-nennt-triebwagenprobleme-als-grund-fuer-verspaetungen--213221334.html (besucht am 31. 05. 2022).

– „Pendler ärgern sich über Verspätungen und verpasste Anschlüsse“. In: *Badische Zeitung* (23. Mai 2022). URL: https://www.badische-zeitung.de/pendler-aergern-sich-ueber-verspaetungen-und-verpasste-anschluesse--213143669.html (besucht am 31. 05. 2022).

Manfred Frietsch. „Mit diesem Arbeitspaket soll die Breisgau-S-Bahn kurzfristig besser werden“. In: *Badische Zeitung* (15. Feb. 2022). URL: https://www.badische-zeitung.de/mit-diesem-arbeitspaket-soll-die-breisgau-s-bahn-kurzfristig-besser-werden--209440166.html (besucht am 31. 05. 2022).

– „Zugstörung zwischen Freiburg und Breisach – hunderte Schüler und Pendler verspätet“. In: *Badische Zeitung* (18. März 2022). URL: https://www.badische-zeitung.de/zugstoerung-zwischen-freiburg-und-breisach-hunderte-schueler-und-pendler-verspaetet--210648263.html (besucht am 31. 05. 2022).

Max Schuler. „Das sind die sieben Probleme auf der Breisgau-S-Bahn“. In: *Badische Zeitung* (5. Nov. 2021). URL: https://www.badische-zeitung.

de/das-sind-die-sieben-probleme-auf-der-breisgau-s-bahn--206219310.html (besucht am 31. 05. 2022).

Anhang A

S-Bahn Mängel

Breisgau-S-Bahn: Vorher/nachher Vergleich Vordere Höllentalbahn/Dreiseenbahn

Eine persönliche Einschätzung von Jörg Isenberg
Stand: R0, 20.02.2022
für alle Angaben keine Gewähr

Generelle Einschätzung zum aktuellen Betrieb

Der Fahrplan 2022 (der „Corona-Aussetzer“ im Februar/März bleibt hier mal unberücksichtigt) läuft deutlich stabiler, als der ursprünglich bei der Umstellung auf Breisgau-S-Bahn 2019/20 geplante und gefahrene Fahrplan. Es gibt immer noch einzelne Zugausfälle oder Verspätungen, in meiner Wahrnehmung sind diese aber grundsätzlich auf einem erheblich verbesserten Niveau. Bis 2019 war der Betrieb allerdings auch sehr stabil. D.h. der erreichte Stand ist kein Fortschritt, sondern nach 2 Jahren Chaos in diesem Punkt nur eine Rückkehr ungefähr zum Ursprungszustand.

Was weniger gut läuft sind die Zuglängen. Hier fehlen immer wieder einzelne Triebwagen, was dazu führt, dass die anderen Wagen überfüllt sind. Das läuft nach meiner persönlichen Wahrnehmung (eine Statistik habe ich natürlich nicht) noch alles andere als verlässlich.
Beispiel1: Während des reduzierten Fahrplanes im Februar/März 2022, in dem Sonntags sowieso nur ein Zug pro Stunde (statt 3 Züge pro Stunde) in den Schwarzwald fahren, fuhr am Sonntag 13. Februar 16:10 Uhr ab Hinterzarten der Zug nach Freiburg nur mit 2 Dreiteilern, also einer Kapazität von rund 330 Sitzplätzen. Und das am Sonntag bei Schnee und schönster Sonne (vielleicht der schönste Wochenend-Wintertag der Saison). War natürlich eine Sardinenbüchse. Sehr coronakonform. Gerade aufgrund der kurzfristigen massiven Reduzierung der Zugzahlen sollte doch eigentlich in diesem Monat genug Wagenmaterial zur Verfügung gestanden haben um die wenigen Züge, die überhaupt noch gefahren sind, wenigstens mit ordentlicher Kapazität auszustatten.
Beispiel 2: Mittwoch 12. Januar der Zug um 13:35 Uhr ab Kirchzarten (kommt aus Seebrugg) nach Breisach/Endigen hatte nur einen Zugteil. Der nach Endingen fehlte. Ja, es gab ein Problem am Kaiserstuhl, aber warum fährt dann der Zug von Seebrugg bis Freiburg auch nur mit einem Zugteil? Und das in der mittäglichen Hauptverkehrszeit (Schulschluss). Solche Sachen führen zu Frust und sind auch nicht coronakonform. Außerdem weiß ich, wenn ich z.B. in Kirchzarten einsteige dann auch nicht, ob ich Anschluss nach Endingen habe oder im Gottenheim rumstehe und vielleicht lieber die Zeit in Kirchzarten oder Freiburg verbringen würde, bzw. gleich das Auto nehme, weil ich einen Termin habe…
Leider sind das nicht die einzigen Beispiele.

Zu den kurzfristigen Einschränkungen bezüglich Corona im Februar März 2022 könnte man natürlich viel sagen, aber das spare ich mir. Fakt ist aber, dass diese kurzfristigen massiven Zugausfälle die ganze „wir holen die Leute zurück in den ÖPNV“ Werbeaktion aus dem Sommer 2021 komplett torpediert und rückgängig gemacht haben. **Learning aus diesem Monat:** Wer regelmäßig den ÖPNV benutzt, muss ein Auto im Hintergrund haben, da man im Zweifelsfall im Regen stehen gelassen wird. **Problem:** Wer ein Auto besitzt, wägt bei jeder Fahrt ab, ob ÖPNV oder Auto praktischer ist. Bei dieser Abwägung werden meist die fixen Kosten des Autos nicht berücksichtigt („ehhdoo-Faktor“ – das Auto und die Fixkosten sind ja eh da).

Abbildung A.1: Breisgau-S-Bahn: Vorher/nachher Vergleich Vordere Höllentalbahn/Dreiseenbahn von J. Isenberg (Teil 1)

Vergleich Fahrpläne vor/nach Umstellung auf Breisgau-S-Bahn

Der Fahrplan 2022 stellt keineswegs (auch wenn er halbwegs funktioniert) einen befriedigenden Zustand dar. Von dem was versprochen wurde, ist er weit entfernt. Von dem was notwendig ist ebenso. Und selbst relativ zum Fahrplan bis Ende 2019 ist er in vielen Punkten nicht besser und in manchen sogar schlechter. Nicht gerade das, was man nach einer viele Millionen Euro schweren, großen „Modernisierung“ erwartet.
Im Folgenden habe ich hierzu eine Übersicht erstellt. In diesem Abschnitt geht es nicht um einzelne Verbindungen, sondern es wird der Versuch unternommen, das grundsätzliche Fahrplanangebot zu vergleichen. Nach einer groben Übersicht in Tabellenform sind Schlussfolgerungen und mögliche Lösungsvorschläge aufgeführt.

Bei der Berechnung der aktuellen Kapazitäten bin ich immer von der Annahme, dass Züge in Freiburg mit maximal 2xDreiteiler und 1xVierteiler starten können, ausgegangen. Dies ist meines Wissens nach das maximal mögliche (Bahnsteiglänge). In der Praxis muss ich sagen, dass ich bisher höchst selten Züge aus 3 Zugteilen gesehen habe, in der Regel wird nur mit 2 Zugteilen, selten sogar nur mit einem, gefahren.
Je nachdem, wie das Flügeln in Titisee erfolgt, können die maximalen Kapazitäten in gewissen Grenzen zwischen den beiden Strecken hin und her geschoben werden. Bei den hier gemachten Angaben bin ich von maximaler Kapazität Richtung Seebrugg ausgegangen, unter der Woche ist diese sicher nicht notwendig und kann in gewissen Grenzen Richtung Neustadt verschoben werden.

Freiburg – Titisee – Neustadt – (Villingen)

Wochentag	Bis 2019	Versprochen	Fahrplan 2022	Kommentar
Mo-Fr	Stündlich (früher auch 2x/Std mit Umstieg*)	2x/Std 4x/Std Himmelreich	2x/Std 3x/Std Kirchzarten	keine Verbesserung gegenüber Zustand Anfang der 2000er weniger als im Konzept
	0:45/47 Std (1:28/30 Std Donauesch.)	?	0:46/50 Std (1:29/30 Std Donauesch.)	Verlängerung Fahrzeit +2 Min keine Verbesserung
	Max. Kap. ca. 640 Pers/h	?	Max. Kap. ca. 750 Pers/h	ca. +15 %
	Abfahrt FR Hbf Abends XX:10/25 bis 23:25 Uhr		Abfahrt FR Hbf ab 20:40 Uhr 1-Std-Takt bis 23:40 Uhr	keine wesentliche Verbesserung, dafür abends schlechterer Anschluss von Fernverkehr
Sa	Stündlich (früher auch 2x/Std mit Umstieg*)	2x/Std	2x/Std	keine Verbesserung gegenüber Zustand Anfang der 2000er
	0:45/47 Std (1:28/30 Std Donauesch.)	?	0:46/50 Std (1:29/30 Std Donauesch.)	Verlängerung Fahrzeit +2 Min keine Verbesserung
	Max. Kap. ca. 640 Pers/h	?	Max. Kap. ca. 750 Pers/h	ca. +15 %
	Abfahrt FR Hbf Abends XX:10/25 bis 23:25 Uhr		Abfahrt FR Hbf ab 20:40 Uhr 1-Std-Takt bis 23:40 Uhr ; 01:00 Uhr	bis 23:40 Uhr Takt, Zusätzlicher Zug um 1:00 Uhr, dafür abends schlechterer Anschluss von Fernverkehr
So	Stündlich (früher auch 2x/Std mit Umstieg*)	2x/Std (?) / 3x/Std (?)	2x/Std 3x/Std bis Titisee	keine Verbesserung gegenüber Zustand Anfang der 2000er -
	0:45/47 Std (1:28/30 Std Donauesch.)	?	0:48/53 Std (1:32/36 Std Donauesch.)	Verlängerung Fahrzeit +3-6 Min Verlängerung Fahrzeit +4-6 Min
	Max. Kap. ca. 640 Pers/h	?	Max. Kap. ca. 1160 Pers/h	ca. +80 %
	Abfahrt FR Hbf Abends XX:10/25 bis 23:25 Uhr		Abfahrt FR Hbf ab 20:46 Uhr 1-Std-Takt bis 23:46 Uhr ; 01:00 Uhr (Fr)	bis 23:46 Uhr Takt, Zusätzlicher Zug um 1:00 Uhr, dafür abends schlechterer Anschluss von Fernverkehr

Angaben beziehen sich auf Strecke bis Neustadt, wo nicht anders angegeben.
* Bis in die 2000er gab es an den stündlichen Zug nach Seebrugg in Titisee einen bahnsteigsgleichen (Gleis 4) Anschlusszug nach Neustadt

Freiburg – Titisee – Seebrugg

Wochentag	Bis 2019	Versprochen	Fahrplan 2022	Kommentar
Mo-Fr	Stündlich	Stündlich	Stündlich	-
	Fahrzeit 1:06/09 Std	?	Fahrzeit 1:15/17 Std	Verlängerung Fahrzeit + 8-9 Min
	Max. Kap. ca. 640 Pers/h*	Max. Kap. ca. 410 Pers/h	Max. Kap. ca. 410 Pers/Std	Reduktion Kapazität ca. 35%
	Abfahrt FR Hbf Abends XX:10 bis 20:10 Uhr		Abfahrt FR Hbf abends 1-Std-Takt bis 23:40 Uhr (mit Busumstieg)	Anschluss Fernverkehr schlechter, dafür deutlich länger
Sa	Stündlich	Stündlich	Stündlich	-
	Fahrzeit 1:06/09 Std	?	Fahrzeit 1:15/17 Std	Verlängerung Fahrzeit + 8-9 Min
	Max. Kap. ca. 640 Pers/h*	Max. Kap. ca. 410 Pers/h	Max. Kap. ca. 410 Pers/Std	Reduktion Kapazität ca. 35%
	Abfahrt FR Hbf Abends XX:10 bis 20:10 Uhr		Abfahrt FR Hbf abends 1-Std-Takt bis 23:40 Uhr (mit Busumstieg)	Anschluss Fernverkehr schlechter, dafür deutlich länger
So	Stündlich	2x/Std	Stündlich	Taktverbesserung nicht realisiert
	Fahrzeit 1:06/09 Std	?	Fahrzeit 1:08/13 Std	Verlängerung Fahrzeit + 2-4 Min
	Max. Kap. ca. 640 Pers/h*	Max. Kap. ca. 820 Pers/h	Max. Kap. ca. 410 Pers/Std	Reduktion Kapazität ca. 35%, statt versprochenen 30% Ausweitung
	Abfahrt FR Hbf Abends XX:10 bis 20:10 Uhr		Abfahrt FR Hbf abends 1-Std-Takt bis 23:46 Uhr (mit Busumstieg)	Anschluss Fernverkehr schlechter, dafür deutlich länger

* Schon etwas vor der „Modernisierung“ 2019 wurden die Bahnsteige umgebaut und dabei verkürzt, so daß bereits ab 2016 nur noch eine geringere Kapazität (ca. 470 Pers./Zug) gefahren werden konnte – dies ist aber ein Teil der Fehlplanung, weshalb ich es hier unberücksichtigt lasse

Abbildung A.2: Breisgau-S-Bahn: Vorher/nachher Vergleich Vordere Höllentalbahn/Dreiseenbahn von J. Isenberg (Teil 2)

Durchbindung/Flügeln:

Montag bis Samstag	1x/Stunde Flügeln in Titisee (immer die Züge um xx: 40 Uhr ab Freiburg Hauptbahnhof)
	1x/Stunde Durchbindung aus dem Kaiserstuhl (immer die Züge um xx: 10 ab Freiburg Hauptbahnhof)
Montag bis Freitag	zusätzlich 1x/Stunde Durchbindung Kaiserstuhl-Kirchzarten
Sonntag	kein Flügeln in Titisee
	keine Durchbindung in den Kaiserstuhl

Fazit:
vom ursprünglichen Konzept ist nicht viel geblieben:

- Der Sonntagsfahrplan mit 20-Minuten-Takt konnte nur stabilisiert werden, indem jegliches Flügeln in Titisee abgeschafft wurde und auch keine Durchbindung in den Kaiserstuhl stattfindet.
- Fahrzeiten wurden trotzdem verlängert (was bei Umstellung von Lok-bespannten Zügen auf moderne Triebwagen eine gewisse Leistung ist), nach Seebrugg fährt man heutzutage länger als in den 90er Jahren!
- Insgesamt konnte der Fahrplan nur durch massives Zurückschneiden der geplanten Flügelungen und Durchbindungen bei gleichzeitiger Einführung von Wartezeiten in den Bahnhöfen stabilisiert werden (nicht zu Unrecht nennen manche Leute die Breisgau-S-Bahn inzwischen „Steh-Bahn“)
- Auf vielen Verbindungen wird in Titisee nicht geflügelt, aber es wird dort ein Zugteil abgehängt, wodurch wieder unnötige Wartezeiten und Verspätungsrisiken für die Fahrgäste entstehen. Das Ab-/Ankoppeln eines Zugteils in Titisee bringt den Fahrgästen keinen Vorteil, reduziert lediglich für den Betreiber Kosten und notwendiges Wagenmaterial. Das sollte nach den vielen Zumutungen für die Fahrgäste nicht im Vordergrund stehen.
- Kapazitäten wurden nur nach Neustadt erhöht, am meisten ironischerweise sonntags, wo man sie nicht dorthin sondern nach Seebrugg bräuchte
- Kapazitäten nach Seebrugg wurden massiv reduziert, Montag bis Freitag ist dies kein Problem, aber sowohl Samstags als auch Sonntags verhindert dies ein attraktives Angebot für den Freizeitverkehr (der ja angeblich so wichtig ist, um die Freiburger Verkehrsprobleme zu lösen), da die Strecke nach Seebrugg notwendige Voraussetzung für die sinnvolle Anbindung von Feldberg und Schluchsee als Haupt-Ausflugsziele Sommers wie Winters ist.
- Auf die verbesserte Taktung Sonntags nach Seebrugg warten wir immer noch. Samstags wäre diese ebenfalls notwendig, da die möglichen Kapazitäten pro Zug auf dieser Strecke unverständlicherweise durch sogenannten „Ausbau“ massiv eingeschränkt wurden (siehe Anmerkung zur Tabelle)
- Es wurde ein beliebtes Täuschungsmanöver angewendet: Erst baut man (2016) die Bahnsteige zurück, so daß sich die Maximalkapazität von ca. 640 Pers/Zug auf ca. 470 Pers./Zug verringert um dann (2019) eine Kapazitätsausweitung zu verkünden (und dann doch nicht zu realisieren) – in der Hoffnung, daß die Kapazitätsreduktion von 3 Jahren davor bereits vergessen ist … aber wir vergessen nicht ganz so schnell!!
- Der im Konzept „Breisgau-S-Bahn 2020“ angegebene Viertelstundentakt nach Himmelreich (werktags) ist auch nicht in Sicht
- Alle abendlichen Verbesserungen wären auch im alten Konzept (bis 2019) möglich gewesen:
  - nach Neustadt lediglich zusätzlicher Zug um 1:00 Uhr nachts – auch nach altem Konzept möglich
  - Nach Seebrugg Verbesserung nur mit Busanschlüssen realisiert – dafür weder Umbau der Strecke noch neues Wagenmaterial nötig
- Völlig überflüssige Verschlechterung der Anbindung vom Fernverkehr auf die Höllentalbahn ab 21:00 Uhr

Kurzfristige Verbesserungsvorschläge

Die hier genannten Vorschläge machen den absolut notwendigen mittel-/langfristigen Ausbau der Infrastruktur in keiner Weise überflüssig. Sie sind nur dafür gedacht, momentan die schlimmsten Auswirkungen abzumildern.

- Jegliches Flügeln und Abhängen von Zugteilen in Titisee beenden, **dadurch**
  - Montag bis Samstag Rückkehr zum stabilen Halbstundenfahrplan mit schnelleren Fahrzeiten (wie bis 2019) möglich
  - Weniger Verspätungsrisiken durch technische Probleme oder Verspätung des 2. Zugteils
  - alle Verbindungen, die nicht in den Kaiserstuhl durchgebunden sind, können auch mit anderen Wagenmaterial (steilstreckenfähig) gefahren werden
- Reaktivierung Gleis 4 in Titisee (Abbau des Zauns), Stationierung eines Triebzuges in Titisee, **dadurch**
  - Montag bis Samstag Anschluss nach Neustadt (statt Flügelung) durch bahnsteigs- und niveaugleiches Umsteigen
  - Sonntags Realisierung der versprochenen 2. stündlichen Verbindung nach Seebrugg (bahnsteigs- und niveaugleiches Umsteigen) und notwendige Kapazitätserhöhung auf dieser Strecke
  - Samstags ebenfalls Realisierung einer 2. stündlichen Verbindung nach Seebrugg (Umsteigen in Titisee) zur notwendigen Kapazitätserhöhung (Planungsfehler, hier im Konzept eine Kapazitätsreduktion vorzusehen)
- Abendzüge (ab Übergang zum Stundentakt) generell wieder wie bis 2019 fahren lassen, **dadurch**
  - Anschluss Fernverkehr wieder wie früher (keine Wartezeit von bis zu 40 Minuten)
- Kurzfristige Beschaffung von zusätzlichem Wagenmaterial (gerne auch gemietet, gerne auch anderes Wagenmaterial, gerne auch aus Reserve des Landes Baden-Württemberg) und Stationierung je eines Ersatzzuges (inklusive Personal) in Freiburg Hauptbahnhof und Titisee, **dadurch**
  - bei Zugausfällen kein frühzeitiges Umkehren der Züge zu Lasten der Passagiere notwendig, um die weiteren Fahrten am Tage pünktlich zu beginnen
  - Möglichkeit fehlendes Wagenmaterial (siehe Beispiele oben) zu ergänzen
  - bei Problemen im Kaiserstuhl trotzdem pünktliches Fahren mit vollständigem Wagenmaterial auf der Höllentalbahn möglich
- Je nachdem, was für Wagenmaterial kurzfristig beschafft werden kann, sollte erwogen werden, die Verbindung von Seebrugg in den Kaiserstuhl ebenfalls in Freiburg zu trennen. Ob dies sinnvoll ist, hängt von der Art des kurzfristig beschafften Wagenmaterials ab, weshalb ich es nicht beurteilen kann.

Ja, ich weiß, diese Vorschläge kosten durchaus einiges Geld, aber nachdem nun **2 Jahre lang zu Lasten der Fahrgäste, des Umweltverbundes, der Verkehrswende und damit schlussendlich auch des Klimas „rumgedoktort“ wurde und** – wenn man sich das 8 Punkteprogramm ansieht – **mindestens ein weiteres Jahr „rumgedoktort“ werden soll,** denke ich, **sollten die finanziellen Interessen des Landes Baden-Württemberg nun endlich mal hinter einem funktionierenden System zurückstehen.**

Abbildung A.3: Breisgau-S-Bahn: Vorher/nachher Vergleich Vordere Höllentalbahn/Dreiseenbahn von J. Isenberg (Teil 3)

Klimaschutzverein March e.V.

Beispiele Mängelliste S-Bahn in keinster Weise vollständig

Datum	Abfahrt / Ankunft	Ort	Uhrzeit	Zug/Bus Nr.	Beschwerde
grundsätzliche Probleme keine Auskünfte / keine Übersichtsfahrplananzeige Tafeln					
Fahrplan APP der DB stimmt nicht mit der Realität überein					
Anzeigen an den S-Bahnen sehr mangelhaft, im Falle des auseinanderkoppels erfahren die Fahrgäste zu spät davon, denn beim Einstieg steht auf den Wagen ein anderes Fahrziel					
13.12.2019	Ankunft	Titisee	10:48	S1	falsche Anzeige an den Wagen spätestens ab Himmelreich, Zugverspätung niemand weiß wo welcher Wagenteil auf welchem Gleis wohin abfährt
					Zugverspätung / niemand weiß wo welcher Wagenteil auf welchem Gleis wohin abfährt / Anfkunft in Bärental verspätet Anschlussbus
15.12.2019	Abfahrt	Titisee	11:58	S1	nach Feldberg fährt ohne die Einfahrt ab zuwarten ab. 1 Stunde Wartezeit
01.01.2020	Ankunft	Titisee	15:15	S1	3 mal geänderte Ansage ob der Zug auseinander gekoppelt wird oder nicht
01.01.2020	Abfahrt	Seebrugg	16:45	S1	zuerst Anzeige 10 Min Verspätung nach Ablauf der 10 Min Anzeige Zug fällt aus
01.01.2020	Abfahrt	Seebrugg	17:05	S1	Zuverspätung niemand weiss was los ist, keine Informationen, Mitfahrgelegenheiten wurden nach Titisee organisiert
06.01.2020	Abfahrt	Freiburg Hbf	09:50	S1	Um 09:57 erscheint auf der Anzeige, das der Zug ausfällt. Um 10 Uhr Info via Lautsprecher. Auf Gleis 6 wird angezeigt, dass der Zug aus Gottenheim ausfällt. Erst um 10.17, dass der bereit stehende Zug nach Seebrugg fährt.
06.01.2020	Abfahrt	Freiburg Hbf	10:17	S1	Erst dann auch der Hinweis, dass der Zug nach Gottenheim auf Gleis 7 statt 6 abfährt. Die S-Bahn erschien nicht und es wurde keinerlei Informationen darüber kommuniziert.
07.01.2020	Abfahrt	Endingen	08:01	S1	In der DB App wurde es ca. 08:20 dann geschrieben, dass die S-Bahn ausfällt.
07.01.2020	Abfahrt	Endingen	08:31	S2	Wegen einem Halt zwischen Bahlingen und Nimburg wurde der Anschlussbus nach Hugstetten versäumt. Verspätung bei Ankunft in Eichstetten ca. 15min. Daraus resultierende Verspätung Ankunft Hugstetten knapp über 1 Stunde. Zugteil 1 wurde um 20 Uhr bereitgestellt; eine Info dass noch ein zweiter Zugteil kommt und gekuppelt wird wäre gut gewesen, dann hätten die Fahrgäste nicht bis zum Ende des Bahnsteigs rennen müssen.
06.01.2020	Abfahrt	Gottenheim	20:01	S1	Abfahrt mit 7 Minuten Verspätung. Bahnsteig nicht ausreichend gestreut.

Abbildung A.4: S-Bahn Mängel Zusammenfassung C. Meyer

1. Vorsitz C. Meyer, Weberstr. 43, 79232 March, christian.meyer@klimaschutzverein-march.de

Fahrtrichtung	Planmäßige Abfahrt	Verspätung laut Fahrplan+	Durchfahrt am Bahnübergang L116	Kommentar
				Grün=Pünktlich. *Gelb=Verspätung >= 5min* . **Rot=Ausfall**
Gottenheim	*06:51*	*+6*	*06:56*	
Titisee/Neustadt	*07:01*	*+6*	*07:04*	Abfahrt wird in der App nicht mehr angezeigt
Gottenheim	*07:26*	*+3/+9 (*)*	*07:35*	(*) App zeigt abweichende Verspätung für beide Zugteile
Titisee/Neustadt	*07:35*	*+11*	*07:44*	Zwischenzeitlich keine Anzeige in der App
Gottenheim	07:56	+6	?	Beobachter nicht am Platz
Titisee/Neustadt	08:05	+0	08:03	
Gottenheim	*08:26*	*+6*	*08:32*	
Neustadt/Villingen	**08:35**	**Ausf**	-	App zeigt Ausfall frühzeitig an
Gottenheim	*08:56*	*+3*	*09:04*	Lange Wartezeiten am Übergang. Durchfahrt erst nach zweiter Schrankenschließung. Signalstörung?
Titisee/Neustadt	*09:05*	*+1 (*)*	*09:11*	(*) Nach 9:05 keine Fahrtanzeige mehr in der App
Gottenheim	*09:26*	*+6*	*09:35*	Lange Wartezeiten am Übergang. Durchfahrt erst nach zweiter Schrankenschließung. Signalstörung?
Neustadt/Villingen	*09:35*	*+8*	*09:42*	
Gottenheim	*09:56*	*+5*	*10:09*	Signalstörung. Langsame Durchfahrt mit "händischer" Straßensperrung durch Personal vor Ort
Titisee/Neustadt	*10:05*	*+8 (*)*	*10:19*	(*) Nach 9:05 keine Fahrtanzeige mehr in der App
Gottenheim	10:26	+3 (*)	-	Keine Durchfahrt beobachtet. (*) Nach 10:26 keine Fahrtanzeige mehr in der App
Neustadt/Villingen	10:35	+0/+9 (*)	10:34	(*) App zeigt abweichende Verspätung für beide Zugteile
Gottenheim	*10:56*	*+10 (*)*	*11:12*	(*) Nach 10:56 keine Fahrtanzeige mehr in der App
Titisee/Neustadt	**11:05**	**Ausf**	-	App zeigt Ausfall frühzeitig an
Gottenheim	**11:26**	**Ausf**	-	
Neustadt/Villingen	11:35	+0	11:33	
Gottenheim	11:56	?	11:57	
Titisee/Neustadt	**12:05**	**Ausf**	-	App zeigt frühzeitig Fahrtausfall an
Gottenheim	12:26	+2	12:29	
Neustadt/Villingen	12:35	?	12:36	App zeigt frühzeitig Fahrtausfall an; Korrektur dann ca. 15 Minuten vorher
Gottenheim	**12:56**	**Ausf**	-	
Titisee/Neustadt	13:05	+0	13:04	
Gottenheim	*13:26*	*+5*	*13:31*	
Neustadt/Villingen	**13:35**	**Ausf**	-	App zeigt frühzeitig Fahrtausfall an
Gottenheim	**13:56**	**Ausf**	-	App zeigt frühzeitig Fahrtausfall an
Titisee/Neustadt	14:05	+0/+4	14:08	App zeigt abweichende Verspätung für beide Zugteile
Gottenheim	14:26	+2	14:29	
Neustadt/Villingen	**14:35**	**Ausf**		App zeigt frühzeitig Fahrtausfall an
Gottenheim	*14:56*	*+5*	*15:02*	
Titisee/Neustadt	*15:05*	*?*	*15:10*	
Gottenheim	*15:26*	*+4*	*15:31*	
Neustadt/Villingen	15:35	+0/+3 (*)	15:37	(*) App zeigt abweichende Verspätung für beide Zugteile
Gottenheim	*15:56*	*+6*	*16:03*	
Titisee/Neustadt	*16:05*	*+0 (*)*	*16:10*	(*) Nach 16:05 keine Fahrtanzeige mehr in der App
Gottenheim	*16:26*	*+7*	*16:33*	
Neustadt/Villingen	*16:35*	*+6*	*16:42*	
Gottenheim	**16:56**	**Ausf (*)**	-	(*) App zeigt Ausfahl erst nach 17:00 an
Titisee/Neustadt	17:05	+1	17:06	
Gottenheim	*17:26*	*+7*	*17:34*	
Neustadt/Villingen	**17:35**	**Ausf**		App zeigt frühzeitig Fahrtausfall an
Gottenheim	17:56	+2	17:58	
Titisee/Neustadt	18:05	+0	18:04	
Gottenheim	18:26	+2	18:29	
Neustadt/Villingen	18:35	+2	18:35	

Fahrten	Anzahl	Anteil
Gesamt	**47**	
Pünktlich	8	17%
Verspätet (5min oder mehr)	*21*	*45%*
Ausfallene Fahrten	**10**	**21%**
Geringfügig verspätet (2min bis 4min)	7	15%
Sonstiges	1	2%

Abbildung A.5: Fahrtenlog 8. Januar 2021 J.-H. Spieth

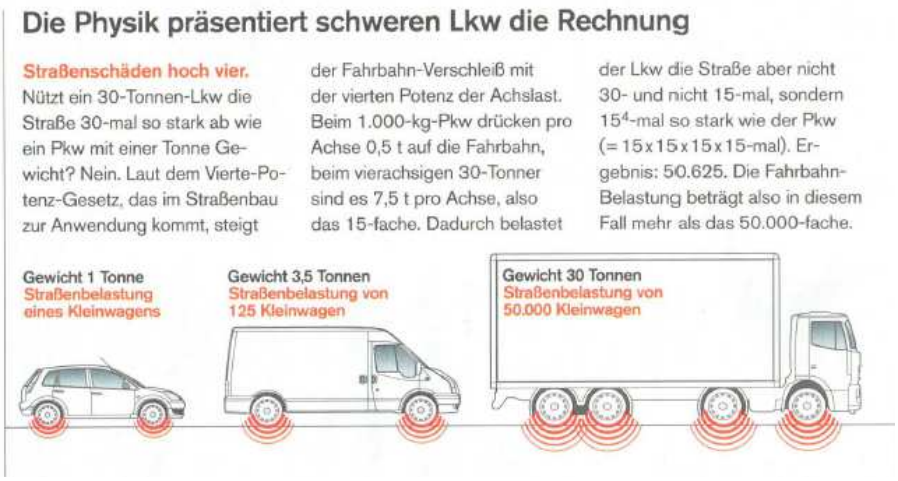
Anhang B

Informationsmaterial

Straßenbelastung durch PKW und LKW ---- 1 : 100.000 !

Dass LKWs größer und schwerer als PKWs sind, sieht jeder. Dass LKWs im Vergleich zu PKWs jedoch ein Vielfaches an Belastung ausmachen, ist weitgehend unbekannt.

Das folgende Schaubild veranschaulicht den Sachverhalt:



Quelle: http://www.bauberufe.eu/images/doks/Fahrbahn_Verschlei.pdf

Ein (normaler) LKW schädigt die Verkehrsinfrastruktur (vor allem Straßen und Brücken) ca. 100.000 so viel wie zBsp. ein VW Polo. Das wissen auch Straßenbauingenieure. Sie rechnen seit Jahrzehnten mit dem sogenannten Vierte-Potenz-Gesetz. Das besagt, dass der Verschleiß der Straße durch ein Fahrzeug mit der vierten Potenz seines Gewichts steigt, jeweils bezogen auf eine Achse.

Ein Rechenbeispiel: Ein gewöhnlicher Pkw mit einer Tonne Gewicht drückt mit 500 Kilo pro Achse auf die Straße. Bei einem vierachsigen 30-Tonner lasten pro Achse 7,5 Tonnen auf der Straße, das ist das 15-Fache. Das Vierte-Potenz-Gesetz sagt nun: Die Belastung für die Straße und damit der angerichtete Schaden ist pro Achse nicht 15-mal so groß wie beim Pkw, sondern der Faktor beträgt 15^4, also 15x15x15x15, das ist 50.625.
Da unser Beispiel-Lkw außerdem doppelt so viele Achsen hat wie der Pkw, schädigt er die Straße sogar mehr als 100.000-mal so stark.
Da sich außerdem die kürzlich zugelassenen Gigaliner (Nov. 2016) nur mit voller Auslastung (40 Tonnen später 60 Tonnen) lohnen und noch mehr Achsen besitzen erhöht sich ihre Belastung der Straße nochmals um den Faktor 2,5-4,25 !!

Mit anderen Worten: die deutsche an sich schon sehr marode Verkehrsinfrastruktur wird im Eiltempo an die Wand gefahren.

Quelle: https://www.heise.de/forum/Telepolis/Kommentare/Autobahn-Maut-Ein-historischer-Meilenstein/Wahnsinn-zur-4-Potenz/posting-29588112/show/

Abbildung B.1: Straßenbelastung durch PKW und LKW. C. Meyer