Heft 28 Ausgabe 1 / 2010

Schleswig-Holstein-Schiene

Informationen für Fahrgäste im Norden - Herausgegeben vom Fahrgastverband
PRO BAHN e.V. - Landesverband Schleswig-Holstein / Hamburg

In eigener Sache

„Alle reden vom Wetter – wir nicht". Dieser Werbespruch, in den 1960er Jahren von der DB in Umlauf gebracht, stimmte wahrscheinlich schon damals nur mit Einschränkungen. Im vergangenen Winter hatten jedenfalls alle Verkehrsunternehmen Grund, vom Wetter zu reden, denn alle waren betroffen, auch die Bahnen. Ein Beitrag von Stefan Barkleit (s.S. 8) beschäftigt sich mit den aufgetretenen Problemen und den daraus zu ziehenden Folgerungen. Einen Dank verdient haben sich dennoch viele Beschäftigte der Verkehrsunternehmen, die sich bemüht haben, den Verkehr aufrecht zu erhalten - soweit Sparmaßnahmen bei der Instandhaltung der Infrastruktur und des rollenden Materials zu den Schwierigkeiten beigetragen haben, geht dies jedenfalls nicht auf ihre Kappe.

Ein Hinweis:

Dieses Heft enthält wieder die Beiträge des Hamburger Fahrgast Forums (HFF) und zwar aus dem Heft 22 (Mai 2010).

Wir freuen uns, unseren Leserinnen und Lesern nachstehend einen Beitrag präsentieren zu können, den der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Herr Jost de Jager, für die SHS geschrieben hat

Schienenverkehrspolitik für Schleswig-Holstein

Von Jost de Jager

Mobilität ist die Grundvoraussetzung für unsere individuelle Bewegungsfreiheit, für Wachstum und Beschäftigung. Die Verkehrspolitik muss darauf abzielen, die Mobilität von Menschen und Gütern zu sichern. In Schleswig-Holstein kommt es darauf an, das vorhandene Verkehrsnetz zu erhalten und Ausbauvorhaben darauf auszulegen, die Ballungszentren in Europa auf Schiene und Straße besser anzubinden. So wird die Ostsee-Autobahn A20 von Polen über Rostock durch Schleswig-Holstein mit ihrer Elbquerung westlich von Hamburg für schnellere Transporte Richtung Süden und Osten sorgen. Die feste Fehmarnbeltquerung optimiert die Verkehre auf Schiene und Straße Richtung Kopenhagen und Schweden. Diese Großprojekte werden 2010 Stück für Stück vorangetrieben.

Für den prosperierenden Ballungsraum der Metropolregion Hamburg ist es wichtig, unser so genanntes „Achsenkonzept", das den Schienenverkehr auf den nachfragestärksten Bahnlinien Schleswig-Holsteins zukunftsfest machen soll, zusammen mit Hamburg voranzubringen und wichtige Weichenstellungen gerade für die S-Bahn-Projekte zu stellen.

Fortsetzung siehe Seite 2

Jost de Jager, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr S-H
Foto: MWWV

In dieser Ausgabe:

Für die Zukunft geplant? Seite 6
Drei-Achsen-Konzept Seite 6
Winterdienst Seite 8
ÖPNV im Norden des Landes Seite 11
Lauenburg Seite 15
SPNV in Nordost-Niedersachsen Seite 19
Adieu Baureihe 628 Seite 22
Impressum Seite 24
Eisenbahn und die MEZ Seite 24
PRO BAHN intern Seite 26
Hamburger Fahrgast Forum (HFF) Seite 27
Glosse Seite 32

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband

Nr.	Maßnahmenbezeichnung
1	Achsenkonzept Hamburg/Schleswig-Holstein
2	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Schwartau Waldhalle - Lübeck-Kücknitz
3	Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung
4	Wiederanbindung Fehmarn-Burg
5	Ertüchtigung der Strecke Kiel-Lübeck
6	Ausbau der Strecke Kiel - Rendsburg
7	Grundinstandsetzung der - Eisenbahnhochbrücke Rendsburg Neubau der Kanalhochbrücke Levensau
8	Ausbau der Strecke Niebüll - Westerland
9	Sanierung der Strecke Heide - Neumünster
10	Bau elektronischer Stellwerke (ESTW)

Grafik: Manuela Renk - VII 413

Referat 45 / Stand: Dezember 2009

Seit Beginn der Regionalisierung 1996 ist es in Schleswig-Holstein gelungen, eine bundesweit vorbildliche Wettbewerbslandschaft auf dem SPNV-Markt zu etablieren. Mit neuen Verkehrsunternehmen, einer weitgehend modernisierten Fahrzeugflotte und einem einheitlichen Tarif für Bus und Bahn hat sich Schleswig-Holstein zum „Bahnland“ entwickelt. Mit dem aktuell gültigen Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) 2008 - 2012 liegt eine gute Grundlage für die weitere Arbeit am Ausbau des SPNV vor. Seine Umsetzung wird aber nicht einfach, da besonders bei der Finanzierung wie auch beim Bundesverkehrswegeplan schon heute eine Finanzierungslücke in erheblicher Größenordnung besteht. Dass Investitionsmittel aus dem Bundesverkehrshaushalt in den vergangenen Jahrzehnten verstärkt in Großprojekte nach Süd- und - Folge des Vereinigungsprozesses - Ostdeutschland geflossen sind und weiter fließen, hat zu einer spürbaren Vernachlässigung des Nordens geführt mit der Folge eines erheblichen Nachholbedarfs.

Wenn Norddeutschland diesen Nachholbedarf ausgleichen will, muss es mit einer Stimme in Berlin auftreten. Gemeinsam können wir dann erreichen, dass auch bei der Revision der Regionalisierungsmittel, der Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und bei dringend erforderlichen Ausbaumaßnahmen auf der Schiene der Norden angemessen berücksichtigt wird. Schleswig-Holstein hat die Bundesmittel im Vergleich der Bundesländer in den letzten Jahren vorbildlich genutzt, den ÖPNV im Land zu modernisieren. Es kommt nun darauf an, auf diesen Erfolgen aufzubauen.

Projekte in der Umsetzung

Im Schienen-Regionalverkehr wird 2010 der erste Bauabschnitt zwischen Kiel und Lübeck fertig und für bessere Verbindungen sorgen. Unser Ziel bleibt der vollständige Ausbau dieser wichtigen Regionalstrecke. Auf der Marschbahn Hamburg - Sylt werden in und um Heide die Signalanlagen modernisiert sowie die Bahnhöfe Heide und Niebüll zu Mobilitätsdrehkreuzen an der Westküste ausgebaut. Im Sommer wird mit Eröffnung des Bahnhofs Fehmarn-Burg auch die Urlaubsinsel Fehmarn an der Ostküste per Bahn deutlich besser erreichbar.

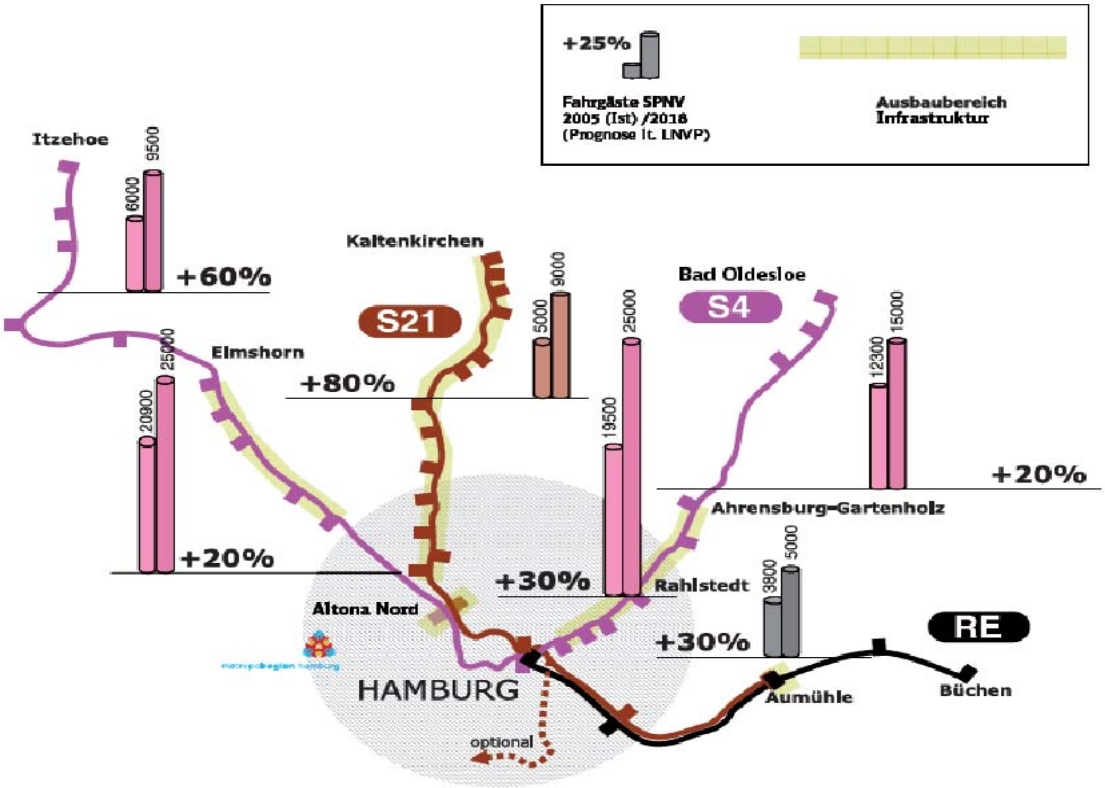
Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck-Travemünde ist abgeschlossen. Damit haben wir eine bessere Vernetzung der Häfen von Hamburg und Lübeck erreicht, die nicht nur die geforderte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene forciert, sondern auch wichtige Impulse für den Nahverkehr sendet. Dieser Impuls wird auf das Achsenkonzept ausstrahlen. Gemeinsam mit Hamburg kommt es darauf an, die S-Bahn-Verkehre im Hamburger Umland neu zu gestalten. Durch die weitgehende Verlagerung der heutigen Regionalbahnen auf die S-Bahngleise kann der Hamburger Hauptbahnhof entlastet und die Entwicklung der neuen Zweisystem-Linie „S4“ zwischen Elmshorn und Ahrensburg beschleunigt werden. Die S4 wird darüber hinaus das bestehende Regionalzug-Angebot auf den Außenstrecken nach Itzehoe und Bad Oldesloe optimieren.

Die Strecke der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen wird ebenfalls sukzessive ausgebaut . Die künftige „S21“ wird das Problem des bisherigen Umsteigezwangs am Vorortbahnhof Eidelstedt lösen und für umsteigefreie Verbindungen in die Hamburger Innenstadt sorgen.

Die Achse nach Büchen konnte zusammen mit dem Kreis Herzogtum Lauenburg durch vermehrten Einsatz von Regionalexpresszügen und die Verbesserung des Busangebotes im südlichen Landesteil deutlich gestärkt werden.

Zusammen mit der Deutschen Bahn AG wurde ein Stationsprogramm aufgelegt, in das jährlich zwischen 4 und 5 Mio. Euro für die Modernisierung von Bahnhöfen fließen. Damit sollen nicht nur die Barrierefreiheit verbessert, sondern auch die Bahnhöfe für Umsteiger zwischen Bahn und Bus attraktiver gemacht werden. Schon heute haben 50% unserer Bahnhöfe diesen hohen Standard, das ist im Bundesvergleich Spitze.

Ausbau von Schienenstrecken in der Metropolregion Hamburg



- Erweiterung der Gleiskapazitäten im Knoten Hamburg zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs im Seehafenhinterland
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Güter-, Regional- und Fernzüge im hochbelasteten Knoten Hamburg und auf den angrenzenden Strecken
- Verbesserungen im Regionalverkehr der Metropolregion
- Gewinnung zusätzlicher Marktanteile der Schiene im Seehafenhinterlandverkehr und Pendlerverkehr
- Machbarkeitsstudie S4: Prüfung Integrierbarkeit in S-Bahn-Bestandsnetz, weitere Bedienung HH-Elbgaustraße, Leistungsmehrbedarf Hamburg/Schleswig-Holstein etc.

Der SH-Verbund

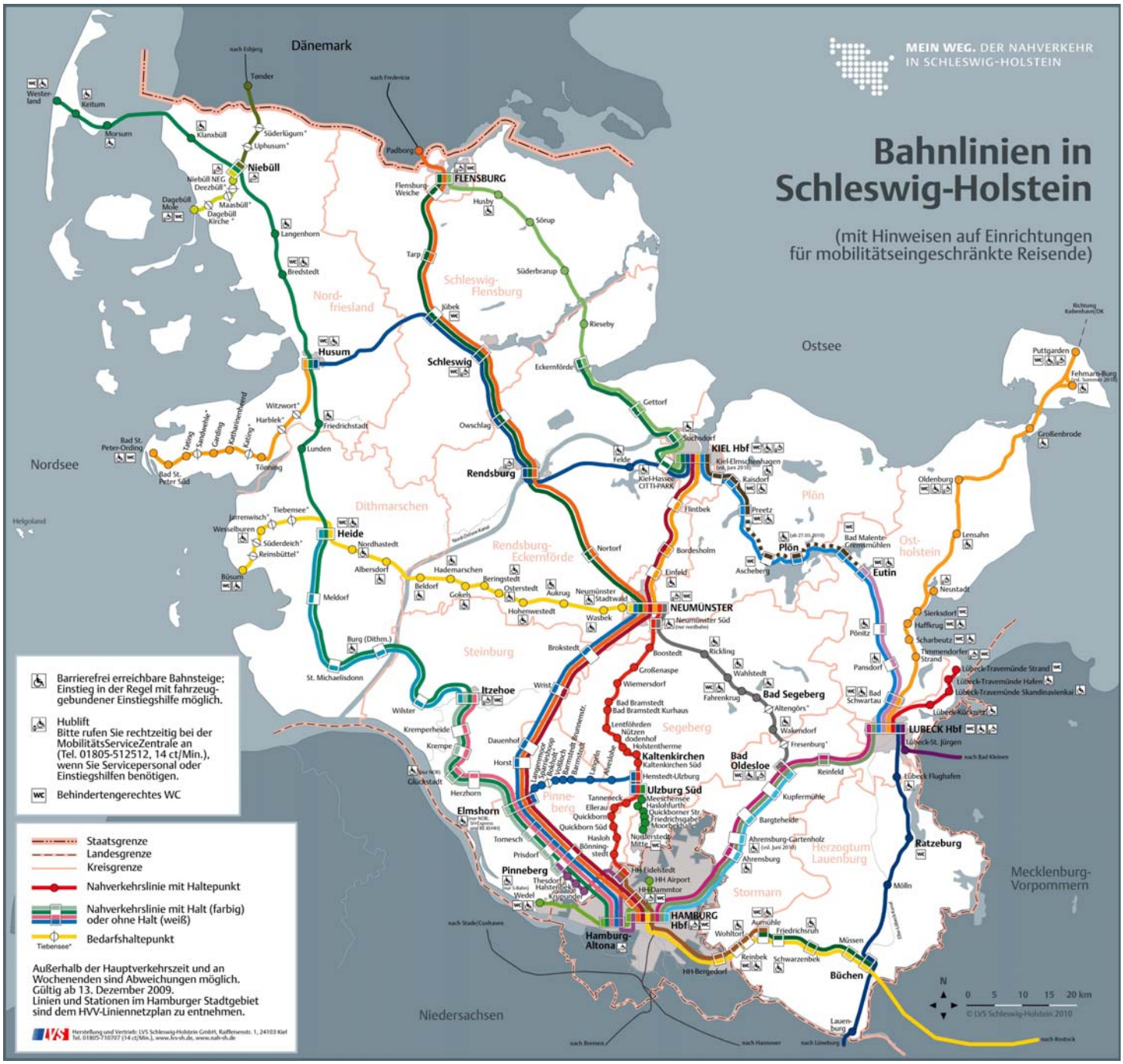
Schleswig-Holstein ist *das* Bahnland im Norden. Seit Beginn der Bahnreform vor 15 Jahren und Einführung regionaler Verantwortung im SPNV haben sich Qualität und Quantität des Bahnverkehrs in Schleswig-Holstein spürbar gesteigert. Die Einführung des Wettbewerbs – wer das beste Angebot für den Kunden macht, darf fahren – hat im besten Sinne der Reform dazu geführt, trotz knapper werdender Gelder bessere Leistungen zu bekommen.

Bisherige Ausschreibungsverfahren haben in Schleswig-Holstein Einsparungen von jährlich 34 Mio. Euro für das Land erbracht. Diese Mittel wurden immer wieder für die Verbesserung des Angebotes reinvestiert – ein Erfolgskonzept, das es fortzusetzen gilt. Wir haben erreicht, dass für die Reisenden inzwischen überwiegend moderne Schienenfahrzeuge im Land unterwegs sind, fast überall verlässliche Taktfahrpläne das Bahnfahren einfach machen und die Infrastruktur weitgehend barrierefrei ist.

Noch 2010 werden wir mit dem „Netz Mitte“ auch das letzte große Netz im Land mit den wichtigen Strecken von Hamburg nach Kiel, Flensburg und Itzehoe europaweit ausschreiben. Ab Ende 2014 sollen dort die Angebote weiter verbessert und dabei Geld gespart werden.

Für das Netz Nord (zwischen Kiel/Flensburg und Rendsburg/Husum/St. Peter Ording) wurde das Wettbewerbsverfahren im letzten Jahr abgeschlossen, Betriebsaufnahme ist Ende 2011. Auch hier kommt es noch einmal zu Leistungsverbesserungen für die Fahrgäste und Einsparungen für das Land. Das „Netz West“ – mit der Marschbahn Hamburg - Sylt – wird bereits zum zweiten Mal ausgeschrieben; Betriebsaufnahme hier ist dann 2015.

Für den Nahverkehrskunden ist wichtig, dass er Busse und Bahnen ohne Hindernisse nutzen kann: Also kein Tarifwirrwarr,



Westküste

- Westerland - Hamburg-Altona — NOB
  über Keitum - Morsum - Klanxbüll - Niebüll - Langenhorn - Bredstedt - Husum - Friedrichstadt - Lunden - Heide - Itzehoe - Glückstadt - Elmshorn
- Niebüll - Tønder/DK — neg, NOB
  über Uphusum* - Süderlügum*
- Niebüll - Dagebüll Mole — neg
  über Niebüll NEG - Deezbüll* - Maasbüll* - Dagebüll Kirche*
- Husum - Bad St. Peter-Ording — NOB
  über Witzwort* - Harblek* - Tönning - Kating* - Katharinenheerd - Garding - Sandwehle* - Tating - Bad St. Peter Süd
- Heide - Itzehoe — NOB
  über Meldorf - St. Michaelisdonn - Burg (Dithm.) - Wilster
- Itzehoe - Hamburg-Altona — DB BAHN
  über Kremperheide - Krempe - Glückstadt - Herzhorn - Elmshorn - Tornesch - Prisdorf - Pinneberg
- Itzehoe - Pinneberg — DB BAHN
  über Krempe - Glückstadt - Elmshorn - Tornesch - Prisdorf
- Pinneberg - Hamburg - Stade (S 3) — S Bahn Hamburg
  über Thesdorf - Halstenbek - Krupunder - Hamburg-Eidelstedt - Hamburg-Altona - Hamburg Hbf - Harburg
- Wedel - HH-Poppenbüttel/- Hamburg Airport (S 1) — S Bahn Hamburg
  über Hamburg-Altona - Hamburg Hbf

Mitte

- Padborg/DK - Flensburg - Hamburg Hbf — DB BAHN
  über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Nortorf - Neumünster - Elmshorn - Hamburg-Dammtor (Schleswig-Holstein-Express)
- Flensburg - Neumünster — DB BAHN
  über Flensburg-Weiche - Tarp - Jübek - Schleswig - Owschlag - Rendsburg - Nortorf
- Neumünster - Hamburg-Altona — DB BAHN
  über Brokstedt - Wrist - Dauenhof - Horst - Elmshorn - Tornesch - Prisdorf - Pinneberg
- Flensburg - Kiel Hbf — DB BAHN
  über Husby - Sörup - Süderbrarup - Rieseby - Eckernförde - Gettorf - Suchsdorf
- Eckernförde - Kiel Hbf — NOB
  über Gettorf - Suchsdorf - Kiel-Hassee CITTI-PARK
- Kiel Hbf - Hamburg Hbf — DB BAHN
  über Bordesholm - Neumünster - Wrist - Elmshorn - Pinneberg - Hamburg-Dammtor
- Kiel Hbf - Neumünster — DB BAHN
  über Flintbek - Bordesholm - Einfeld
- Kiel - Husum — NOB
  über Felde - Rendsburg - Owschlag - Schleswig - Jübek
- Neumünster - Bad Oldesloe — nordbahn
  über Neumünster Süd - Rickling - Wahlstedt - Fahrenkrug - Bad Segeberg - Altengörs* - Wakendorf - Fresenburg*
- Neumünster - Büsum — SHB
  über Neumünster Stadtwald - Wasbek - Aukrug - Hohenwestedt - Osterstedt - Beringstedt - Gokels - Hademarschen - Beldorf - Albersdorf - Nordhastedt - Heide - Tiebensee* - Jarrenwisch* - Wesselburen - Süderdeich* - Reinsbüttel*
- Neumünster - Hamburg-Eidelstedt (A 1) — AKN
  über Neumünster Süd - Boostedt - Großenaspe - Wiemersdorf - Bad Bramstedt - Bad Bramstedt Kurhaus - Lentföhrden - Nützen - dodenhof - Holstentherme - Kaltenkirchen - Kaltenkirchen Süd - Henstedt-Ulzburg - Ulzburg Süd - Tanneneck - Ellerau - Quickborn - Quickborn Süd - Hasloh - Bönningstedt
- Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte (A 2) — AKN
  über Meeschensee - Haslohfurth - Quickborner Str. - Friedrichsgabe - Moorbekhalle
- Ulzburg Süd - Elmshorn (A 3) — AKN
  über Henstedt-Ulzburg - Alveslohe - Langeln - Barmstedt - Barmstedt Brunnenstr. - Voßloch - Bokholt* - Sparrieshoop - Langenmoor

Ostküste

- Kiel Hbf - Lübeck Hbf — DB BAHN
  über Raisdorf - Preetz - Ascheberg (bis 26.3.2010) - Plön - Bad Malente-Gremsmühlen - Eutin - Pönitz (bis 26.3.2010) - Bad Schwartau
- Kiel Hbf - Preetz — DB BAHN
  über Elmschenhagen (vsl. ab Juni 2010) - Raisdorf - Preetz
  (ab 27.03.2010 weiter bis Lübeck Hbf über Ascheberg - Plön - Bad Malente-Gremsmühlen - Eutin - Pönitz - Pansdorf - Bad Schwartau)
- Eutin - Lübeck Hbf (bis 26.03.2010) — DB BAHN
  über Pönitz - Pansdorf - Bad Schwartau
- Lübeck Hbf - Puttgarden — DB BAHN
  über Bad Schwartau - Timmendorfer Strand - Scharbeutz - Haffkrug - Sierksdorf - Neustadt - Lensahn - Oldenburg - Großenbrode - Fehmarn-Burg (vsl. ab Sommer 2010)
- Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand — DB BAHN
  über Lübeck-Kücknitz - Lübeck-Travemünde Skandinavienkai - Lübeck-Travemünde Hafen
- Lübeck Hbf - Bad Kleinen — DB BAHN
  über Lübeck-St. Jürgen - Schönberg - Grevesmühlen
- Lübeck Hbf - Hamburg Hbf — DB BAHN
  über Reinfeld - Bad Oldesloe
- Lübeck Hbf - Hamburg Hbf — DB BAHN
  über Reinfeld - Bad Oldesloe - Ahrensburg
- Bad Oldesloe - Hamburg Hbf — DB BAHN
  über Kupfermühle - Bargteheide - Ahrensburg-Gartenholz (vsl. ab Juni 2010) - Ahrensburg
- Lübeck Hbf - Lüneburg — DB BAHN
  über Lübeck Flughafen - Ratzeburg - Mölln - Büchen - Lauenburg
- Hamburg Hbf - Schwerin - Rostock — DB BAHN
  über Hamburg-Bergedorf - Schwarzenbek - Müssen - Büchen
- Aumühle - Hamburg-Elbgaustraße (S 21) — S Bahn Hamburg
  über Wohltorf - Reinbek - Hamburg-Bergedorf - Hamburg Hbf - Hamburg-Dammtor - Hamburg-Eidelstedt
- Aumühle - Büchen — DB BAHN
  über Friedrichsruh - Schwarzenbek - Müssen

kein Fahrplanlabyrinth und sichere, schnelle und saubere Fahrtmöglichkeiten. Mit dem landesweit gültigen „SH-Tarif“ wird in Schleswig-Holstein längst die Einheit aus Fahrschein, Tarif und Fahrplan praktiziert. Das ist bereits sehr attraktiv, aber leider scheinen diese Vorteile noch zu wenige potenzielle Nutzer auch zu kennen.

Zusammen mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ist geplant, noch in diesem Jahr eine Kundengarantie einzurichten. Wenn es einmal klemmt, gibt es Geld zurück. Die Bahnen bieten ihren Kunden so etwas schon an, wir wollen die Kundengarantie auf alle Bahntickets in Schleswig-Holstein und alle Bahn- und Bustickets im Hamburger Verkehrsverbund ausweiten.

Fazit

Zusammen mit den Kreisen – die sind für den Busverkehr zuständig – und den Verkehrsunternehmen wollen wir die Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus weiter verbessern. Bund, Land und Kreise finanzieren den öffentlichen Verkehr pro Jahr mit über 350 Mio. Euro. Hinzu kommen rund 270 Mio. Euro Fahrgeldeinnahmen bei den Verkehrsunternehmen. Wir können diesen Betrag sicher kaum noch erhöhen, aber gemeinsam im Land daran arbeiten, diese Gelder so effizient wie möglich einzusetzen. Dabei kann es auch Fälle geben, wo wir Verkehrsleistungen auf der einen Seite abbestellen, damit wir woanders die Mittel effizienter einsetzen. Es muss nicht überall eine teure Bahn fahren, eine gute Busverbindung ist nicht nur billiger, sie kann auch verkehrlich sinnvoller sein.

Ich glaube wir sind auf einem erfolgversprechenden Weg, aber es bleibt noch einiges zu tun. Ich würde mich freuen, wenn „PRO BAHN“ diese Politik des Landes weiterhin kritisch begleitet. *Jost de Jager (Minister MWWV)*

Graphiken: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein / LVS.

Tarif-Workshop: Eckforderungen eines „guten“ Vertriebs

Auf dem PRO-BAHN-Bundesverbandstag 2010 in Neustadt (Weinstrasse) hat die Arbeitsgruppe Tarif für die Anforderungen an einen „guten“ Vertrieb folgende Eckforderungen aufgestellt:

1. Deutschlandtarif

Mit dem Begriff „Deutschlandtarif“ wird die Forderung zusammengefasst, dass dem Fahrgast die Möglichkeit geboten wird, Fahrkarten mit der Gültigkeit im gesamten Bundesgebiet zu erwerben. Dies gilt von Bushaltestelle zu Bushaltestelle und unter Beteiligung aller im Markt vertretenen Unternehmen. Verwerfungen und Brüche (wie doppelt zu lösende Tarifzonen) sind dabei zu vermeiden.

2. Flächendeckung

Der Vertrieb von Fahrkarten darf sich nicht nur auf Großstädte und bahnnahe Gemeinden beschränken, sondern sollte überall möglich sein. Bedienzuschläge sind dabei zu vermeiden.

3. Vertrieb als öffentliche Aufgabe

Im Zweifelsfalle ist die Sicherstellung des Vertriebes außerhalb von Großstädten und bahnnahen Gemeinden öffentliche

Aufgabe. Ob dies durch die direkte Beteiligung öffentlich-rechtlicher Institutionen im Vertrieb, durch (Ausschreibungs-)Auflagen von Aufgabenträgern oder durch einen „Vertriebszwang“ per Bundesgesetz erfolgt, ist hier nachrangig.

4. Persönliche Beratung

Besonders beratungsintensive Produkte und bestimmte soziale Gruppen bedürfen einer persönlichen Beratung. Diese ist sicher zu stellen und zugänglich zu halten. Allerdings sollte bei der Gestaltung von Produkten schon im Rahmen der Produktergonomie darauf geachtet werden, dass der Beratungsbedarf möglichst minimiert wird.

5. Rückfallebene

Vertrieb wird von Menschen für Menschen gemacht, eingesetzte Technik ist nur ein Hilfsmittel und nicht unfehlbar. Im Zweifelsfalle muss es daher eine Rückfallebene geben, wenn alle normalen Vertriebswege nicht greifen. Ideal wäre hier ein Vertrieb des einfachen Bartarifs als Rückfallebene im Zug.

Birger Wolter

Für die Zukunft geplant?

Ganz sicher, der Regionalverkehr in SH ist deutlich verbessert worden; die SHS berichtete darüber. Das ist gut so und das wird auch für mehr Fahrgäste sorgen. Also können wir uns hier zurücklehnen – und uns (ausschließlich) den wichtigen Zukunftsprojekten wie Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung widmen?

Mir fällt hier mein Deutschlehrer aus dem Gymnasium ein, der uns vehement widersprach, wenn wir eine Verbesserung nach der Rückgabe eines Diktats ablieferten. Er verlangte keine Verbesserung, sondern eine Berichtigung. Nur eine semantische Spielerei? Keineswegs!

Vieles ist verbessert, ist es aber wirklich gut? Hat man nicht doch manche Chance ausgelassen, um zukunftsorientiert den SPNV zu organisieren? Unsere Vorfahren zum Beispiel bauten eingleisige Bahnstrecken, sahen aber gleich eine Option für einen späteren 2-gleisigen Ausbau vor oder ließen eine Lücke für einen später möglichen Abzweig (Beispiel Schönberg, wo der Abzweig nach Rehna schon bedacht wurde).

Das gilt auch für Fahrzeuge: Unsere alten Abteilwagen waren für Dampf und für E-Heizung ausgelegt oder die VT2E der AKN wurden so bestellt, dass ein späteres Umrüsten auf „2-Systemigkeit“ möglich war – und was auch realisiert wurde.

Und was passiert heute?

Auf der R10 werden neue Doppelstockwagen eingesetzt, die schon einmal nicht optimal für einen schnellen Fahrgastwechsel sind. Gravierender ist jedoch die Tatsache, dass sie bei einer in Abschnitten möglichen Umstellung der R10 auf eine S4 nicht eingesetzt werden können – 30 Jahre wollen wir aber alle nicht warten, bis das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht ist und eine S4 fährt. Wäre es hier nicht sinnvoller gewesen, Elektrotriebwagen einzusetzen, die vom Profil zur Hamburger S-Bahn passen und später einfach auf 2-System-Betrieb umgerüstet werden können?

Zwischen Kiel und Lübeck verkehren LINT-Triebwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, die hier für die nächsten 30 Jahre nicht das Maß aller Dinge sein darf, wenn die Bahn sich hier gegen die Konkurrenz von A21 / A 20 (über Bad Segeberg) durchsetzen soll. Warum fahren hier nicht auch Doppelstockzüge? Nicht unbedingt wegen der Kapazität, sondern, weil es inzwischen die Möglichkeit gibt, Doppelstockwagen durch motorisierte Steuerwagen auf Triebzüge umzustellen – und wäre es nicht viel sinnvoller eine Flügelung in Lübeck anzupeilen, die vielen Fahrgästen das Umsteigen und den Bahnsteigwechsel in Lübeck ersparen würde?

Man gibt Geld aus, um den Flensburger Hauptbahnhof zu modernisieren, einen Bahnhof, der für Fahrgäste wegen der Lage und der daraus resultierenden miserablen ÖPNV-Anbindung alles andere als optimal ist. Dann doch bitte das Geld aufsparen für einen Bahnhof am ZOB, wo die Gleise schon liegen!

Regionale Politiker träumen vom ICE und sehen in ihm die einzig interessante Anbindung an die große Bahn. Wie wäre es sonst zu erklären, dass Flensburger Politiker einen ICE-Halt in Weiche so fürchten, dass sie eine Wiederverlagerung des Bahnhofs in die City blockieren. 2 ICE-Zugpaare und ein CNL-Zug bringen vermutlich kaum mehr als 100 Fahrgäste pro Tag, da hat so mancher Regionalzug schon mehr Fahrgäste. Genau so in Burg/Fehmarn, wo man vom ICE-Halt träumt (obwohl die DB ihn ablehnt) und dafür auf den zentrumsnahen Bahnhof verzichten will?

Nichts von dem ist vorausschauend und nichts von dem ist wirklich gut!! Begründen lassen sich alle diese Maßnahmen, vor allem dann, wenn man den Regionalverkehr nicht ständig nutzt. Einmal mit dem Taxi zum Flensburger Hbf. ist kein Problem, aber täglich am Flensburger ZOB von Bus zu Bus umsteigen zu müssen, um zum Bahnhof zu kommen, ist kein gutes Angebot. Auch ist der RB-Halt in Puttgarden nicht wirklich attraktiv, um nach Burg zu kommen. Auch wollen wir Fahrgäste nicht noch Jahrzehnte auf eine S4 warten, eine Überwerfung bei Hasselbrook und die geeigneten Fahrzeuge würden schon bald den Vorlaufbetrieb für die S 4 ermöglichen. Durchgehende Verbindungen Eutin - Hamburg hätten beim Einsatz von Doppelstockwagen auf der KBS 145 eine echte Zukunftsperspektive.

Also nochmal: Vieles ist besser geworden – für uns Fahrgäste, manches noch nicht; was aber längst nicht immer offensichtlich ist, das ist die Zukunftsperspektive. Und um die müssen wir uns auch kümmern.

K. P. Naumann

Das (Drei-)Achsen-Konzept - eine Bestandsaufnahme zwei Jahre danach

Über zwei Jahre ist es nun schon her, dass der damalige Verkehrsminister Dietrich Austermann für viele überraschend Überlegungen für ein (Drei-)Achsen-Konzept vorgelegt hat - passiert zu sein scheint danach bisher nicht viel.

So rückt auf der Achse „West“ die Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes Mitte (RE-Verkehre Hamburg – Flensburg / Kiel sowie RB-Verkehre Hamburg – Itzehoe / Neumünster) näher, zu der PRO BAHN vorgeschlagen hat, für die RB-Verkehre zusätzlich als Option einen S-Bahn-Vorlauf-Betrieb mit entsprechenden Fahrzeugen abzufragen, falls die vorgeschla-

genen Verknüpfungen zum Hamburger S-Bahn-Netz erst innerhalb der Vertragsperiode (Dezember 2014 bis Dezember 2024) fertiggestellt werden können.

Auf der Achse „Mitte“ haben Gutachten die Nicht-Finanzbarkeit einer Tunnel-Verbindung zum Hamburger Flughafen festgestellt, so dass nur der Ausbau der AKN fortgeführt und die spätere Einführung der S-Bahn favorisiert wird, ohne dass den Fahrgästen bisher trotz der teuren Investitionen in die AKN eine Möglichkeit für eine schnellere und vor allem durchgehende Verbindung in die Hamburger Innenstadt aufgezeigt worden ist - doch dazu später mehr.

Auf der Achse „Ost“ ist außer der Aktualisierung der Machbarkeitsstudie der S-Bahn Hamburg und der Berücksichtigung der S-Bahn bei aktuellen Brückenerneuerungen auch kein Fortschritt erkennbar geworden.

Nur in Hamburg ist man weiter gekommen - bei Projekten, die mit dem (Drei-)Achsen-Konzept nicht im entferntesten etwas zu tun haben.

Hamburg setzt andere Prioritäten

Die hamburgische Verkehrspolitik ist schienenseitig derzeit auf zwei Projekte ausgerichtet - zum einen auf die U4 in die Hafencity und zum anderen auf den Aufbau eines Stadtbahn-Netzes.

Während über das Kosten-Nutzen-Verhältnis der U4 in die Hafencity munter gestritten werden kann, zumindest solange, wie sie am Lohseplatz endet und nicht über die Elbe hinaus als Stadtbahn (ähnlich Köln / Bonn) südlich bis nach Wilhelmsburg verlängert wird, ist die Sinnhaftigkeit einer Stadtbahn für Hamburg im Prinzip unumstritten - dazu bedarf es lediglich eines Blicks auf die dicht vertakteten, hochausgelasteten, mit Doppelgelenkwagen betriebenen Buslinien innerhalb Hamburgs.

Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass der Hochbahn-Vorstandsvorsitzende Elste im Februar 2010 vorgeschlagen hat, den Ausbau des Stadtbahn-Netzes zu forcieren, da dies einerseits die Erstinvestitionen wie die Vorhaltung eines Betriebshofes für die Stadtbahn-Fahrzeuge sowie die Errichtung der ersten Stadtbahn-Linie - so umstritten sie auch ihrer Linienführung wegen sein mag - wirtschaftlicher machen würde, andererseits das Hamburger Nahverkehrsnetz mit dem bestehenden Angebot aus Bahn, S- und U-Bahn sowie Bus das Wachstum der Fahrgastzahlen in absehbarer Zeit nicht mehr verkraften würde. Kostenpunkt für Elstes Wünsche: 1 Mrd. Euro.

Insofern dürfte unmißverständlich sein, dass Hamburg kein weiteres Interesse am Ausbau der S-Bahn-Linien nach Schleswig-Holstein (und auch nach Niedersachsen) hat, da das Investitionsbudget mit diesen beiden Projekten ausgeschöpft ist.

Bundesregierung scheut sich, Prioritäten zu setzen

Ein weiteres Problem ist auch die Frage, ob der ÖPNV finanziell so ausgestattet ist, dass er sowohl die Aufrechterhaltung des bisherigen Verkehrsangebots und die Instandhaltung der Infrastruktur als auch den Ausbau des Verkehrsangebots und der Infrastruktur finanzieren kann. Dass der ÖPNV in Deutschland in vielen Metropolregionen inzwischen von seinem eigenen Erfolg überrollt wird, ist jedenfalls kein Geheimnis mehr.

Leider hat die aktuelle Bundesregierung die Forderung des VDV nach einem zusätzlichen Budget für Instandhaltung und Ausbau des ÖPNV-Systems nicht in ihrem Regierungsprogramm berücksichtigt, sondern fördert weiterhin die beiden Verkehrsträger Straße und Schiene gleichberechtigt bei gleichzeitiger Ausgabe der Maxime „Mehr Verkehr auf der Schiene“. Doch wer keine Prioritäten setzt, muss sich später nicht wundern, dass bei gleichberechtigter Förderung auch die Entwicklung des modal split gleichberechtigt bleibt, denn wer den ÖPNV ausbaut, damit mehr Menschen ihn nutzen, und gleichzeitig die Straße von 4 auf 6 Spuren verbreitert, vergisst, dass mehr Infrastruktur nur mehr Verkehr anzieht und keinen verlagert - nur die bevorzugte Förderung eines Verkehrsträgers, wie in den 50er bis 70er Jahren bei der Straße geschehen, verlagert Verkehre (siehe Schweiz) und verändert den modal split.

Was das konkret für Investitionen für den Aufbau weiterer S-Bahn-Linien ins schleswig-holsteinische Umland heißt, wird in den nächsten beiden Kapiteln behandelt.

Ausbau der südlichen AKN-Linie A 1 zur S-Bahn

Nachdem PRO BAHN letztes Jahr ein Konzept zur Weiterentwicklung und Modernisierung des Dieselbetriebs entwickelt hatte, welches neben neuen barrierefreien Fahrzeugen auch die Einrichtung schneller Verbindungen Kaltenkirchen - Hamburg Hbf. vorsah, hat sich das Land Schleswig-Holstein nun endgültig auf die Einbeziehung der Strecke ins Hamburger S-Bahn-Netz festgelegt.

Insofern passt auch PRO BAHN seine Vorstellungen zur Weiterentwicklung der AKN an die neuen Rahmenbedingungen an. Wichtig ist für uns dabei, dass erstens das gesamte AKN-Netz in die Planungen zur Modernisierung mit einbezogen wird, dass es eine direkte Verbindung Kaltenkirchen - Hamburger Innenstadt per Citytunnel gibt und dass neben an allen Stationen haltenden S-Bahnen auch Express-Verbindungen zum Hamburger Hbf. über Dammtor angeboten werden.

PRO BAHN favorisiert daher eine Elektrifizierung der AKN-Strekke Kaltenkirchen - Hamburg-Eidelstedt (mitsamt Errichtung einer Überwerfung südlich Eidelstedts in die Fernbahngleise) in Wechselstrom-Technik, damit auch konventionelle Elektro-Triebwagen Kaltenkirchen erreichen können, so dass folgendes Betriebskonzept denkbar wäre:

Die S3 würde nördlich Eidelstedts statt nach Pinneberg (wo die Zweisystem-Technik eh nicht benötigt wird) alle 10 Minuten bis Quickborn verkehren, weiter nach Kaltenkirchen alle 20 Minuten, wobei nördlich Quickborns aufgrund der zu kurzen Tunnelbahnsteige in Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen wohl erhebliche Investitionen zur Erreichung der für S-Bahn-Vollzüge notwendigen Bahnsteiglänge erforderlich werden würden. Die 42 Zweisystem-Fahrzeuge der Baureihe 474.3 würden dabei für den Planbetrieb einer S3 Kaltenkirchen - Hamburg - Stade gerade ausreichen, die Betriebsreserve müsste dann über den teilweise mit Zweisystem-Technik (für die neue S4) auszurüstenden 472-Nachfolger beschafft werden.

Ergänzend sollten mindestens stündlich Express-Züge Kaltenkirchen - Hamburg Hbf. verkehren, die südlich Henstedt-Ulzburg Süd nur an ausgewählten Stationen halten und über die Überwerfung südlich Eidelstedts über den neuen Fernbahnhof Nord,

Dammtor zum Hamburger Hbf. fahren würden. Die S-Bahn würde dabei ca. 65 Minuten (Kaltenkirchen - Jungfernstieg), der Express-Zug ca. 48 Minuten (Kaltenkirchen - Hamburg Hbf.) benötigen.

Bezüglich des verbleibenden Dieselbetriebs der AKN schlägt PRO BAHN vor, die AKN-Linien A2 und A3 zu einer durchgehenden Linie Elmshorn - Henstedt-Ulzburg - Norderstedt auszubauen und ebenso wie den nicht in den S-Bahn-Betrieb einbezogenen Abschnitt Neumünster - Kaltenkirchen mit neuen, spurtstarken Dieseltriebwagen zu betreiben, weshalb PRO BAHN die Absicht der Verkehrsgemeinschaft Norderstedt (VGN), neue Niederflurtriebwagen beschaffen zu wollen, ausdrücklich begrüßt.

Eine unendliche Geschichte - die geplante S4 Hamburg - Ahrensburg

Seit Jahrzehnten im Gespräch, ohne dass eine Realisierung wirklich einmal zum Greifen nahe gewesen wäre, verhält es sich bei der geplanten S4 Hamburg - Ahrensburg wie bei vielen anderen Projekten, bei denen mehr als ein Bundesland beteiligt ist - verschiedene Bundesländer, verschiedene Interessen!

So würde in Schleswig-Holstein insbesondere Ahrensburg von der neuen S-Bahn profitieren - statt des heutigen RB-Halbstundentakts nach Hamburg Hbf. mit den trassentechnisch recht unglücklich verkehrenden Verstärkern in der Hauptverkehrszeit hätten die Ahrensburger in Zukunft mindestens einen sauberen 20-Minuten-Takt, der in der Hauptverkehrszeit auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden würde, dazu barrierefreie Fahrzeuge; und sie müssten nicht mehr am Hamburger Hbf. umsteigen.

Aus hamburgischer Sicht sieht die Sache natürlich etwas anders aus: Zwar würde der Hamburger Osten mit Wandsbek, Tonndorf und Rahlstedt durch neue Stationen wesentlich besser erschlossen werden, doch steht dem die Führung einer weiteren S-Bahn-Linie durch den Citytunnel mit den damit verbundenen Folgekosten gegenüber - und durch das vom schleswig-holsteinischen SPNV-Aufgabenträger LVS durchgeführte Wettbewerbsverfahren „Netz Ost“ verkehren nach Ahrensburg nur noch moderne Doppelstock-Züge, so dass diesbezüglich kein Handlungsbedarf mehr besteht.

Aus schleswig-holsteinischer Sicht wiederum ist die Führung einer weiteren S-Bahn-Linie durch den Citytunnel vollkommen unproblematisch; schließlich wäre mit der geplanten Express-S-Bahn Elmshorn - Hamburg ein entsprechender West-Ast für die S4 vorhanden.

Vielleicht liegt die Lösung für den weiteren Ausbau der S-Bahn auch nicht in einer Einzelfall-Lösung, sondern in einer Neuordnung der Zuständigkeiten von Regional- und S-Bahn-Verkehr zwischen den beteiligten Bundesländern. PRO BAHN hält es für sinnvoll, wenn einerseits die großen Flächenbundesländer (in Form der SPNV-Aufgabenträger LVS und LNVG) die Zuständigkeit und damit auch die Finanzierung der nach Hamburg einbrechenden Regionalverkehre, andererseits das Bundesland Hamburg (in Form der BSU) die Zuständigkeit sowie die Finanzierung der ausbrechenden S-Bahn-Verkehre übernehmen würden. Im Zusammenspiel mit Anpassungen im Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel würde das zu mehr Transparenz führen, inwieweit Angebotsanpassungen die einzelnen Aufgabenträger belasten. Denn es ist davon auszugehen, dass Hamburg hinsichtlich der Realisierung der S4 auch befürchtet, dass Schleswig-Holstein von Bestellerentgelten entlastet, man selber aber durch die neue S-Bahn-Linie durch den Citytunnel mehr belastet wird. Insofern kann Transparenz nicht schaden.

S4 nach Bad Oldesloe - oder doch lieber nur nach Ahrensburg ?

Offen bleibt aus unserer Sicht noch, ob die neue S4 wirklich bis nach Bad Oldesloe verkehren sollte, zumal es wie im Fall der S3 nach Stade außerhalb der Hauptverkehrszeit nur um eine Fahrt pro Stunde gehen würde. Auch sind die Rahmenbedingungen gänzlich anders als in Stade: So verkehrt von Stade aus nur einmal stündlich ein schneller Metronom nach Hamburg Hbf., von Bad Oldesloe hingegen jede halbe Stunde ein RE nach Hamburg mit Fahrtzeiten von 22-26 Minuten sowie einmal stündlich eine RB mit einer Fahrtzeit von 37-38 Minuten. Zum Vergleich: die S4 soll bis Hamburg Hbf. 42 Minuten brauchen, wäre also noch langsamer als die heute verkehrende RB.

Für eine überlegenswerte Alternative hält es PRO BAHN daher, die neue S4 nur im Abschnitt Hamburg - Ahrensburg einzuführen und stattdessen das RE-Angebot im Abschnitt Bad Oldesloe - Hamburg neu zu ordnen: Die schnellen RE Lübeck - Hamburg würden zwischen Bad Oldesloe und Hamburg Hbf. nonstop und neu ein stündlicher (in der Hauptverkehrszeit halbstündlicher) RE Bad Oldesloe - Hamburg mit Halt in Kupfermühle, Bargteheide, Ahrensburg-Gartenholz und Ahrensburg verkehren, der mit einer Fahrtzeit von 31-32 Minuten die RE Lübeck - Hamburg entlasten und zusätzliche Kapazität bereitstellen würde. Diese RE könnten aus den heute eingesetzten Elektroloks der Baureihe 112 und den neu beschafften Doppelstockwagen gebildet werden.

Was meinen Sie zu dieser Idee? Schreiben Sie uns Ihre Meinung!

Stefan Barkleit

Ein Winter, der es in sich hatte

Nach den eher milden Wintern der Jahre davor, hatte es der Winter 2009/2010 in sich: wochenlang Temperaturen unter dem Nullpunkt, auch tagsüber, sehr viel Schnee und in Kombination mit dem manchmal recht scharfen Wind, auch Schneeverwehungen - das waren die Bilder, die Schleswig-Holstein im Januar und auch teilweise im Februar kennzeichneten.

Was durchaus für manche Menschen im Zusammenspiel mit strahlend blauem Himmel und Sonnenschein eine willkommene Augenweide ist, haben die Bahnfahrgäste in diesem Winter sprichwörtlich zu spüren bekommen: Häufiger kamen ihre Züge deutlich verspätet, manchmal mit weniger Wagen als gewohnt; und manchmal fuhr der Zug auch überhaupt nicht, wie zwischen Eckernförde und Flensburg, so dass der Fahrgast oftmals das Ziel der Reise nicht nur verspätet, sondern auch etwas unterkühlt erreicht hat - Erkältung inklusive. Das heißt, wenn es ihm möglich war, erst einmal den Bahnsteig zu erreichen, denn oftmals lagen dort noch bis weit in den Tag hinein Schneemengen, in denen der Fahrgast bis zum Knie versank.

Festzustellen bleibt: Guter Service sieht anders aus; das Verkehrssystem Bahn hat die Chance leider nicht genutzt, sich im Winter als wirkliche Alternative zum Auto darzustellen.

Betriebsqualität unbefriedigend

Auffällig ist, dass die Pünktlichkeit beziehungsweise teilweise auch die bereitgestellte Kapazität im Dreieck Hamburg - Lübeck - Kiel mehr als zu wünschen übrigließ, wobei die Strecke Lübeck - Kiel besonders aus dem Rahmen fiel.

So waren auf der Strecke Hamburg - Kiel sehr häufig Doppelstockwagen mit defekten Türen im Einsatz, zeitweise kam sogar ein Silberling-Park mit einer Diesellok der Reihe 218 zum Zuge, was natürlich insbesondere auch durch den erschwerten Fahrgastwechsel zu Verzögerungen im Betrieb führte und damit zu Lasten der Pünktlichkeit ging. Die niedrigen Pünktlichkeitswerte von 84 % auf der Strecke Hamburg - Lübeck lassen, in Kombination mit der hohen Streckenauslastung in der Hauptverkehrszeit, auf ähnliche Probleme mit den Türen bei den Doppelstockwagen schließen.

Einen Sonderfall stellt die Strecke Lübeck - Kiel dar: Hier hatten die neuen VT 648.3 ihren ersten Winter zu bestehen - und bestanden ihn nicht. Probleme mit den Kupplungen und mit den Turboladern führten dazu, dass die Triebwagen öfters nicht in der vorgesehenen Doppel- oder auch Dreifach-Traktion, wie sie auf dieser Strecke auch benötigt werden, fuhren, sondern als Solo-Fahrt unterwegs waren. Folglich kam es in den Hauptverkehrszeiten zu massiven, schlichtweg inakzeptablen, Überfüllungen. Insbesondere der Zug Lübeck Hbf. ab 6.03 Uhr oder Kiel Hbf. ab 16.44 Uhr fielen mehr als negativ auf, teilweise wurden 30 und mehr Personen in Kiel Hbf. (und nicht nur dort) stehen gelassen. Anfang Februar wurde dann die Notbremse gezogen: Die VT 648.3 gingen teilweise zur „Rollkur“, auch um die Turbolader-Probleme in den Griff zu kriegen, und Dieselloks der Reihe 218 übernahmen mit 3-Wagen-Doppelstock-Garnituren bis Ende März das Zepter, wobei die Pünktlichkeit nach wie vor zu wünschen übrig ließ. Dafür musste dann „offiziell“ ein Umlauf des RE Hamburg - Kiel auf Silberlinge umgestellt werden.

Mangelhafte Infrastruktur führt zu Zugausfällen

Davon konnten insbesondere Fahrgäste auf der Strecke Kiel - Flensburg ein Lied singen, besonders nördlich von Eckernförde; aber auch die Strecke Neustadt - Puttgarden war nicht unproblematisch. Andauernder Schneefall führte mit scharfen Winden dazu, dass die Strecken schnell durch Schneewehen unbefahrbar wurden, so dass der Schneepflug ausrücken musste, der natürlich die Strecken durch seine zusätzliche Fahrt teilweise erst nach längeren Pausen wieder befahrbar werden ließ.

Verschärft wurde diese für Fahrgäste sicherlich noch halbwegs verständliche Situation noch durch die mangelhafte Fahrgastinformation. So wussten Fahrgäste in Kiel Hbf. bis teilweise kurz vor der Abfahrt ihres Zuges nicht, ob ihr Zug fahren würde, wann er fährt und ob sie ihr Ziel überhaupt erreichen. Mitunter wurde auch nach Beginn der Fahrt umdisponiert, dass Züge zunächst und überhaupt nur bis Eckernförde fuhren.

Zustände auf Bahnsteigen abenteuerlich

Auch der Zustand der Bahnsteige ließ in vielen Fällen zu wünschen übrig. So fanden viele Fahrgäste in der morgendlichen (und manchmal auch in der abendlichen) Hauptverkehrszeit ungeräumte Bahnsteige, auf denen man mehr als knöcheltief im Schnee waten musste. Auch auf geräumten Bahnsteigen waren Defizite erkennbar: So waren die freigeräumten Wege teilweise dermaßen schmal, dass Sorgen, auf die Gleise und damit vor den Zug zu stürzen, durchaus nicht unrealistisch waren.

Viele Hausaufgaben für den nächsten Winter

Manch einer mag jetzt sagen, dass dieser Winter mit seiner ausgeprägten Frost- und Schneeperiode ein Ausnahmefall war, doch wer sagt uns, dass der nächste Winter nicht genau so ausdauernd sein wird. Und wie heißt es doch so schön: Man sollte auf alles gut vorbereitet sein!

Aus Sicht von PRO BAHN ist damit eine Menge zu tun:

1. Die Verfügbarkeit von Loks, Wagen und Triebwagen muss verbessert werden. Dass auf elektrifizierten Strecke aus Lokmangel Dieselloks fahren müssen, sollte nicht mehr vorkommen; bei den Doppelstockwagen müssen die Probleme mit den Trittstufen der Türen (von denen übrigens auch der Metronom betroffen war) gelöst und beim VT 648.3 (wie auch bei den anderen LINTen) die Kuppelfähigkeit und die Funktion der Trittstufen sichergestellt werden.

2. Die Vorhaltung einer Rückfall-Ebene kann nicht schaden. So sollten in den größeren Knoten-Bahnhöfen Reserve-Personale vorgehalten werden, falls das „richtige“ Personal wegen einer Verspätung oder weil es irgendwo „festsitzt“, nicht vor Ort ist. Zudem kann in Lübeck eine Lok der Reihe 218 mit den Doppelstockwagen, die auf dem RE Hamburg - Kiel nicht gebraucht werden, vorgehalten werden, falls der VT 648.3 beim morgendlichen Kuppeln mal wieder nicht will - wichtig ist, dass der Zug (pünktlich) fährt und für alle Platz ist!

3. An wichtigen Knoten-Punkten in Schleswig-Holstein, wie Kiel und Lübeck, sollten Dieselloks vorgehalten werden, die einen liegengebliebenen E-Lok-bespannten Zug von der Strecke ziehen oder mit einer Schneefräse auf Strecke gehen können, wenn die Durchführung des Betriebes durch winterliche Unbilden nicht gesichert ist. Da der Einsatz der Schneefräse wiederum den Betrieb weiter beeinträchtigt, sollte deren Einsatz auch nur als „ultima ratio“ erfolgen.

4. Die Fahrgastinformation muss verbessert werden. Auch wenn die tatsächliche Abfahrt des Zuges noch nicht minutengenau bestimmt werden kann, will der Fahrgast informiert werden - und nicht erst, wenn er nach 20 Minuten schneeweiß und durchgefroren am Bahnsteig steht!

5. Auch die Schneeräumung der Bahnsteige muss verbessert werden - zeitnäher und gründlicher muss diese in Zukunft ausgeführt werden! Parallel dazu schlägt PRO BAHN ein Pilot-Projekt vor, bei dem Kommunen die Bahnsteigreinigung übernehmen, denn wem ist es schon plausibel, dass der kommunale Bauhof morgens um 5.30 Uhr bis zum Bahnsteigzugang räumt, während sich auf dem Bahnsteig noch stundenlang gar nichts tut.

Stefan Barkleit

Haltepunkt Gartenholz - alles nur Bürokratie?

Für den Normalbürger begann alles am 31. August 2007. An diesem Tag wurde der schöne, neue Ahrensburger Bahnhof eingeweiht. Frau Pepper, die Bürgermeisterin, hielt dazu eine angemessene Rede und erwähnte darin, dass sie ein weiteres Schienen Highlight für Ahrensburg ankündigen könne: den Bau eines Haltepunkts „Gartenholz“. Er sollte mit 2 Außenbahnsteigen und einer Fußgängerbrücke versehen werden. Westlich würde das Wohngebiet angeschlossen, östlich die Industriebetriebe. Fertigstellung: 13. Dezember 2009. Das alles klang sehr gut, man freute sich.

2008 begann man mit den Bauarbeiten und schon schnell zeichneten sich die ersten Konturen ab. Ende November 2009 sah ich mir die Baustelle an und dachte, es fehlt ja noch einiges, aber das sollte in den verbleibenden drei Wochen zu schaffen sein. Optisch war auch zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 fast alles in Ordnung, Nur die Betriebsgenehmigung fehlte.

Es gab schöne neue Bahnsteige, Beleuchtung und beleuchtete Anzeigetafeln. Alles vom Feinsten, aber anscheinend nur für die nicht kompetenten Betrachter, denn eine Betriebsgenehmigung war weder vorhanden noch kurzzeitig in Aussicht gestellt.

Die Gartenholzer murrten, die Presse, besonders die „Ahrensburger Zeitung“ (inzwischen wurde daraus die Stormarn-Ausgabe des „Hamburger Abendblatts“) und der „Markt“ nahmen sich sehr detailliert des Themas an, sogar der NDR- Länderspiegel brachte es im März als „Hammer der Woche“. Alles nützte nichts, der Haltepunkt blieb geschlossen.

Warum? Darüber gibt es nur Spekulationen. Hat Brüssel die Schuld, oder das EBA, die Stadt Ahrensburg oder DB Station & Service? Wen es näher interessiert, der kann es in den genannten Zeitungen nachlesen, die haben wirklich gut und umfangreich recherchiert. Es würde den Rahmen dieses kleinen Artikels sprengen, alles zu wiederholen.

Eines aber scheint festzustehen: Die Bauarbeiten dürften im Wesentlichen fertiggestellt sein, denn sonst hätte man den strengen Winter als Entschuldigung für die Verzögerung angeführt.

Die Zeitungen berichteten, dass in vergleichbaren Fällen die DB Sondergenehmigungen beantragt und auch erhalten hätte. Warum das in Ahrensburg nicht geht, ist vielen nicht klar. Im Augenblick ist die Terminlage unklarer denn je. Während in den zum Fahrplanwechsel herausgegebenen Streckenfahrplänen für Gartenholz die Fußnote: „Inbetriebnahme voraussichtlich Februar 2010“ steht, gibt es im Augenblick keine konkreten Terminangaben.

Hoffen wir, dass beim Druck der „Schleswig-Holstein-Schiene“ im kommenden Mai der vorstehende Artikel gegenstandslos geworden ist und die schönen Dostos an einem ebenso schönen HP Gartenholz halten werden.

Günther Stoltze

Fortsetzung Stationsprogramm: Baustart für barrierefreien Ausbau der Stationen Thesdorf und Halstenbek

Am 21.12.2009 fand sowohl in Halstenbek als auch in Thesdorf im Rahmen eines Pressetermins der Baustart für den barrierefreien Ausbau der beiden Stationen statt.

Im Zuge der Baumaßnahmen erhalten beide S-Bahn-Stationen einen barrierefreien Zugang in Form jeweils eines Aufzuges und ein Blindenleitsystem. Weiterhin werden die Bahnsteige (samt Beleuchtung) modernisiert und die Zugänge wieder in einen einladenden Zustand versetzt. Die Baukosten für beide Stationen liegen bei ca. 2 Mio. Euro. Außerdem werden in Halstenbek die Zugänge im Rahmen einer Projektgruppe einer benachbarten Schule künstlerisch gestaltet.

Barrierefreiheit im Fokus der Politik

Christian Sörensen (ÖPNV-Referent Verkehrsministerium SH) betonte in seiner Ansprache die Bedeutung der Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV und wies darauf hin, dass Schleswig-Holstein mit ca. 50 % Anteil der barrierefrei erreichbaren Stationen im Bundesvergleich recht gut dastehe, man aber am Ball bleiben müsse.

Linda Hoß-Rickmann, Bürgermeisterin von Halstenbek, ergänzte, dass die Halstenbeker Bürgerinnen und Bürger schon seit vielen Jahren auf den barrierefreien Ausbau der Station gewartet hätten und dankte ausdrücklich Bernd Schröder (Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion SH) für seine Unterstützung.

Ute Plambeck (DB-Konzernbevollmächtigte Schleswig-Holstein / Hamburg) wies darauf hin, dass auch dank der Konjunkturprogramme der Baustart im Rahmen des aktuellen Stationsprogramms zwischen dem Land und der DB so zügig habe erfolgen können, dass man aber aufmerksam sein müsse, nach dem Auslaufen der Konjunkturprogramme bei der Ausstattung mit Finanzmitteln nicht in ein Loch zu fallen.

Nach Enthüllung des Bauschildes in Halstenbek wurde die Veranstaltung dann in Thesdorf mit Enthüllung des dortigen Bauschildes und Ausklang fortgesetzt.

Kommentar: *Der schnelle Baustart in Thesdorf und Halstenbek kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Stationsprogramm in den letzten Jahren erheblich an Tempo verloren hat, obwohl sich alle Beteiligten darüber einig sind, dass die Barrierefreiheit ein zentrales Nutzungskriterium für den ÖPNV ist; insofern ist nicht nur zu hoffen, dass wir möglichst bald auch den Baustart in Krupunder erleben (die S3 in SH wäre dann komplett barrierefrei), sondern dass die Landesregierung „eine Schippe“ drauflegt, schließlich zeigen sich Stationen wie Ascheberg und Flintbek weder einladend noch annähernd barrierefrei.*

Manche Probleme in Schleswig-Holstein sind aber auch hausgemacht, so könnte der Anteil der Bahnhöfe, in denen der barrierefreie Ein- und Ausstieg in den Zug möglich ist, schon wesentlich höher sein, wenn die Landesregierung beim weiteren Ausbau endlich die Systemfrage zwischen S-Bahn und modernisiertem Dieselbetrieb beantworten und damit endlich

der Startschuss zur Neuanschaffung von Fahrzeugen gegeben würde - denn: Barrierefrei erreichbar sind die meisten AKN-Stationen schon heute. Doch dazu an anderer Stelle mehr...

Stefan Barkleit

ÖPNV im Norden Schleswig-Holsteins - zwei Kreise im Vergleich: Nordfriesland und Schleswig-Flensburg

Im Dezember 2009 hat der Kreis Nordfriesland seinen Entwurf für den 3. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) vorgelegt, nachdem der Vorgänger Ende 2008 ausgelaufen war. Mit dem neuen RNVP sollen sowohl die Angebotsqualität von Bahn und Bus als auch die Qualität des ÖPNV weiter verbessert werden.

Eine Bilanz, die sich sehen lassen kann

Eine gute Ausgangsposition für den neuen RNVP bietet dabei die Bilanz seines Vorgängers. So ist es gelungen, neben dem euregionalen Schnellbus Husum - Flensburg - Sonderborg mit dem Achsen-Konzept das Verkehrsangebot zu einem Buslinien-Grundnetz auszubauen, wobei besonders die verbesserten Verbindungen Niebüll - Süderlügum, Bredstedt - Flensburg sowie Husum - Bredstedt - Langenhorn ins Auge stechen.

In Husum und Niebüll wurden zudem die Stadtverkehre optimiert und (zum Beispiel in Husum) alternative Bedienungsformen für die verkehrsschwachen Zeiten eingeführt. Besonders wichtig aus Sicht von PRO BAHN ist zudem, dass im August 2009 endlich auch in Nordfriesland die 3. Stufe des SH-Tarifs eingeführt worden ist (mit Ausnahme von Sylt, Föhr und Amrum).

Wissen, wohin die Reise gehen soll

Bei aller Freude über die Fortschritte ist aber nicht zu übersehen, dass der ÖPNV in Nordfriesland immer noch einen geringen Marktanteil aufweist, wozu sicherlich auch die ländliche Struktur und die jahrzehntelang anhaltende Entwöhnung vom ÖPNV beitragen.

Gerade deshalb ist es von Bedeutung, dass der Kreis Nordfriesland sich Gedanken gemacht hat, wohin die Reise gehen soll und sich ausgehend von einer Bestandsanalyse klare Zielsetzungen und Rahmenstandards als Leitlinien für sein Handeln zur Verbesserung des ÖPNV gegeben hat.

Ziele des neuen RNVP

Hinsichtlich des Bahnverkehrs orientiert sich der neue RNVP am Szenario „Perspektive“ im LNVP 2008-2012, wobei weiterhin von einem Endpunkt der Marschbahn in Altona ausgegangen wird.

Im Busverkehr sollen die beiden Schnellbus-Linien Niebüll - Flensburg und Husum - Flensburg - Sonderborg weiterentwickelt, der Korridor Husum - Bredstedt mit Ergänzung eines neuen Korridors Husum - Drelsdorf - Bredstedt weiter aufgewertet, eine direkte Busverbindung Langenhorn - Leck geschaffen, der Stadtbus Husum optimiert, die Anbindung der Inseln / Halligen sowie die Abstimmung zwischen Bahn und Bus verbessert werden.

Weiterhin sollen die alternativen Bedienungsformen weiter ausgebaut und die Qualität der Haltestellen (Barrierefreiheit) erhöht werden und die 3. Stufe des SH-Tarif auch die Inseln umfassen. Interessant aus Sicht von PRO BAHN ist auch die Tatsache, dass man die Anzahl an Vertriebsstellen ausbauen und sich stärker dem landesweiten ÖPNV-Marketing „Mein Weg...“ anschließen möchte.

Außerdem möchte der Kreis Nordfriesland in den nächsten Jahren den Busverkehr vollständig in den Wettbewerb geben.

Die Richtung stimmt, im Detail kann man nachbessern

Der Kreis Nordfriesland hat wiederum einen angebotstechnisch offensiven RNVP-Entwurf vorgelegt, den PRO BAHN nur unterstützen kann. Allerdings gibt es aus unserer Sicht noch einige weitere Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes:

· Führung auch der Marschbahn zum Hamburger Hbf.

· Bahn-Bus-Konzept Husum - Bredstedt: Reaktivierung der Bahnstation Hattstedt, Führung der Buslinie 1020 komplett über Horsdorf - Drelsdorf und Anbindung Breklums an Bredstedt über eine alternative Bedienungsform

· Anpassung der Schnellbus-Linie Niebüll - Flensburg an den ITF-Knoten Niebüll an allen Tagen der Woche (am Wochenende seit Dezember 2009)

· Anpassung der Schnellbus-Linie Husum - Flensburg - Sonderborg an den ITF-Knoten Husum an allen Tagen der Woche und Ausbau des Angebotes am Wochenende, besonders sonntags

· zusätzliche Fahrten im Stadtverkehr Husum werktags am Abend (am Wochenende bisher teilweise mehr Fahrten als in der Woche)

· Neustrukturierung des SH-Tarifs mit Entfall aller kreisweiten ergänzenden Tarifangebote, die die landesweite Einheitlichkeit des SH-Tarifs in Frage stellen (touristische Zusatzangebote ausgenommen)

· vollständige Integration sowohl der Insel-Busverkehre als auch des Fährverkehrs in den SH-Tarif

ÖPNV scheint teilweise an der Kreisgrenze zu enden

Verwunderlich ist auch, dass bei den kreisübergreifenden Verkehren die in Richtung Flensburg eine Rolle spielen, die in die Kreise Schleswig-Flensburg und Dithmarschen hingegen nicht.

So wünscht der Kreis Schleswig-Flensburg seit Jahren eine schnellbus-ähnliche Verbindung Husum - Schleswig, die aus Sicht von PRO BAHN auch durchaus Sinn macht, liegen doch an der Bundesstraße 202 mehrere größere Orte, die durch die Bahnstrecke Husum - Schleswig (- Kiel) nicht sinnvoll bedient werden können.

Ebenso sinnvoll wäre eine schnellbus-ähnliche Verbindung St. Peter-Ording - Garding - Tönning - Heide, die in den dortigen ITF-Knoten integriert werden sollte und so die Fahrtzeit Hamburg - St. Peter-Ording wesentlich reduzieren könnte, schließlich sind die Fahrgäste mit der Bahn von Heide nach St. Peter-Ording über Husum heute fast anderthalb Stunden unterwegs.

Als positiver Nebeneffekt würden zudem die in der Tourismus-Saison stark nachgefragten Züge St. Peter-Ording - Husum entlastet werden.

Etwas weiter östlich ist...

...im Kreis Schleswig-Flensburg ein gemischtes Bild im ÖPNV...

...auszumachen. Auch hier ist ein ambitionierter RNVP 2004-2009 vorgelegt worden, der mangels Nachfolger auch weiterhin gültig ist.

Ähnlich wie das Achsen-Konzept in Nordfriesland wollte man ein Buslinien-Grundnetz aus Schnellbus- und schnellbus-ähnlichen Linien aufbauen, welches das Verkehrsangebot wesentlich verbessern sollte.

Die Bilanz des RNVP ist dabei eher gemischt: So ist es gelungen, zusammen mit dem Kreis Nordfriesland den Schnellbus Husum - Flensburg - Sonderborg aufzubauen, sowie die schnellbus-ähnliche Linie Flensburg - Kappeln einzurichten und das Angebot der Linie Bredstedt - Flensburg besonders auf schleswig-flensburgischer Seite noch stärker auszubauen; allerdings sind zentrale Teile des Buslinien-Grundnetzes bisher nicht realisiert worden.

So sind die Linien (Kiel-) Schleswig - Flensburg und Schleswig - Süderbrarup - Kappeln nicht weiter zu Schnellbussen oder schnellbus-ähnlichen Verkehren ausgebaut worden, einige weitere Linien befinden sich zudem (abgesehen vom Schülerverkehr) weit entfernt davon, überhaupt ein Verkehrsangebot darzustellen.

Solide Ausgangsbasis für den ÖPNV

Die Ausgangsbasis für den weiteren Ausbau des ÖPNV im Kreis Schleswig-Flensburg ist dabei gar nicht mal schlecht.

Viele Überland-Buslinien werden überdurchschnittlich häufig bedient, auch wenn es teilweise noch an Vertaktung oder einheitlichen Linienverläufen mangelt.

Schwerwiegender ist eher die mangelnde Abstimmung zwischen Bahn und Bus, die sich nicht nur auf ländliche Gebiete beschränkt, sondern auch auf die Stadt Schleswig erstreckt, in der viele Überlandbusse nicht ab dem Bahnhof, sondern erst ab dem ZOB verkehren.

Der Stadtverkehr in Schleswig ist eh eine Sache für sich - seitdem die Stadt sich aus der Finanzierung zurückgezogen hat, wird nur noch ein Rumpfnetz vorgehalten, welches zudem jedes Jahr verschlimmbessert wird, um die gröbsten Mängel des vorigen Fahrplanes zu beseitigen - eine grundlegende Verbesserung, zum Beispiel durch die von PRO BAHN immer wieder geforderte Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren, ist auch nach 2 Jahren nicht in Sicht.

Unterschiedliche Auffassungen von Aufgabenträgerschaft

Schon zwischen den beiden Aufgabenträgern Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sind hinsichtlich der Ausgestaltung der Aufgabenträgerschaft deutliche Unterschiede erkennbar.

Geht der Kreis Nordfriesland nach einer guten Bilanz des letzten RNVP mit vorsichtigen Erfolgen hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung weiter offensiv und detailliert an den weiteren Ausbau des ÖPNV heran, gewinnt man weiter östlich den Eindruck, dass nach den bis 2006 erfolgten umfangreichen Verbesserungen im ÖPNV Sand ins Getriebe gekommen ist - so wird schon seit Jahren die Neuordnung der Linien Schleswig - Süderbrarup - Kappeln zum Schnellbus-Verkehr angekündigt, passiert ist bis heute nichts. Auch der Zustand des Schleswiger Stadtverkehrs, der als Rumpfnetz mit hochwertigen Fahrzeugen und gutem Service der vsf [(1)] durchaus komforttechnisch noch zu überzeugen vermag, ist hierfür ein Indiz.

Eines scheint aber bei vielen Aufgabenträgern verbreitet zu sein: der fehlende Blick für kreisübergreifende Verkehre - ähnlich wie in Nordfriesland fand eine Aufwertung einer Linie wie Kappeln - Damp - Eckernförde, obwohl gerade im Sommer für Kappeln auch von touristischer Bedeutung, keinen Eingang in den gültigen RNVP. Auch hier gilt: Wochentags wird ein für eine Überland-Buslinie überdurchschnittliches Angebot vorgehalten, am Wochenende, insbesondere an Feiertagen, sind es teilweise nur noch 3 Fahrtenpaare, Richtung Eckernförde etwas mehr [(2)]

Wettbewerb - der Aufgabenträger unter dem Schwert des Damokles

Ein weiteres Problem der Aufgabenträger ist die Ausgestaltung des Wettbewerbs im ÖPNV.

Was auf der Schiene inzwischen sehr gut funktioniert und in vielen Fällen zu mehr Komfort und mehr Service zu einem günstigeren Preis führt, steckt beim Bus in Schleswig-Holstein noch in den Kinderschuhen.

So möchte der Kreis Nordfriesland in den nächsten 10 Jahren sämtliche Buslinien in Wettbewerbsnetzen ausschreiben, im RNVP Schleswig-Flensburg ist davon noch nicht die Rede, vielleicht auch wegen der schwierigen rechtlichen Situation.

Vielfach schreiben Aufgabenträger heute im Wettbewerb nicht nur eine einzelne Linie, sondern gleich ein ganzes Linienbündel aus, welches dazu vor Beginn des Wettbewerbsverfahren zusammengefasst wird. Solange ein Linienbündel schon vor dem Wettbewerbsverfahren von nur einem Unternehmer betrieben wird, ist die Zusammenfassung und Ausschreibung des Linienbündels laut aktueller Rechtsprechung unproblematisch - nur: ein Aufgabenträger plant ein Linienbündel nicht nur unter dem Aspekt (ertragsmäßig) guter und schlechter Linien, sondern auch unter betriebswirtschaftlichen und nachfragetechnischen Aspekten. Dabei haben es die Aufgabenträger bei der Zusammenfassung der Linienbündel meist nicht nur mit einem, sondern mit mehreren Unternehmen zu tun, die dann im Wettbewerbsverfahren gegeneinander antreten müssen - genau für solche Fälle gibt es in Deutschland aber keine gesetzliche Regelung, welche die Rechte der Unternehmen und die Interessen der Aufgabenträger in Einklang bringt. Vielmehr gibt es sowohl gesetzliche Regelungen, die die Rechte der Unternehmen, als auch solche, welche die Interessen der Aufgabenträger in den Vordergrund stellen - diese stehen sich nicht nur konträr gegenüber, sondern sind zum Teil widersprüchlich, so dass ein Wettbewerbsverfahren mit einem Linienbündel, welches bisher von verschiedenen Unternehmen betrieben wird, für den Aufgabenträger zu einem Lotteriespiel wird, das nicht selten in einem juristischen Verfahren endet.

Hier sieht PRO BAHN Handlungsbedarf, hier ist der Gesetzgeber in der Pflicht: Nachdem in Schleswig-Holstein 1996 die Kreise zu Aufgabenträgern gemacht worden sind, diese seit 2007 auch selbständig über die erforderlichen Finanzmittel verfügen dürfen, muss er den Kreisen nun auch ermöglichen, attraktiven ÖPNV zu schaffen und einen rechtssicheren Wettbewerb der Ideen ins Laufen zu bekommen, denn in Schleswig-Holstein ist bei Wettbewerbsverfahren (Dithmarschen 2007) be-

ziehungsweise Streitigkeiten um Wettbewerbskonzepte (Kreis Segeberg) bisher immer der auf der Strecke geblieben, um den es im ÖPNV eigentlich geht: der Fahrgast!

[1] Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH

[2] Auch die Linie 1624 von Kappeln Richtung Süderbrarup ist mit 3 Fahrtenpaaren sonntags keine Alternative.

Stefan Barkleit

Aktivitäten zum Erhalt der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg schreiten voran

Der Förderverein Ostholsteinbahn (Neumünster-Ascheberg-Plön) e.V. kommt bei seinen Aktivitäten zum Erhalt der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg weiter voran. So beschloss die AktivRegion Schwentine / Holsteinische Schweiz am 06. Januar 2010 einstimmig die finanzielle Unterstützung einer Machbarkeitsstudie, welche abklären soll, wie eine Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg möglich ist und welche Kosten damit verbunden sind.

Projektträger ist die Stadt Plön, welche ebenso wie die Stadt Neumünster einen finanziellen Beitrag leistet. Das Gesamtvolumen der Machbarkeitsstudie umfasst 20.000 Euro. Dem Projekt wird dabei eine besondere Dringlichkeit zugeordnet, da das Entwidmungsverfahren nach §23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bereits seit Juni 2009 läuft. Mit der Machbarkeitsstudie soll unter anderem der „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ entgegen gewirkt werden, um das entscheidend wichtige Eisenbahnrecht für diese Trasse zu erhalten.

Die Deutsche Bahn AG hatte beim Eisenbahnbundesamt (EBA) die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt. Dagegen hatten die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) aus Bonn sowie das Oberzentrum Neumünster und die Kreisstadt Plön fristgerecht Widerspruch eingelegt.

Der Förderverein Ostholsteinbahn (vormals eine Interessengemeinschaft) arbeitet seit einem 3/4 Jahr mit der RSE zusammen. Nur mit der großartigen Unterstützung der RSE war es möglich, diese Schritte gegen das Freistellungsverfahren zu unternehmen. Mit der zusätzlichen Unterstützung der AktivRegion (u.a. die Kommunen Wankendorf, Ascheberg, Plön, Bad Malente und Eutin) und der Stadt Neumünster kann nun eine Wiederinbetriebnahme dieser Eisenbahnstrecke mit ihrer wichtigen Verbindungswirkung zwischen dem ICE-Bahnknoten Neumünster und der Holsteinischen Schweiz planmäßig vorangetrieben werden.

Der Förderverein Ostholsteinbahn (Neumünster-Ascheberg-Plön) e.V. ist zudem seit kurzem unter der Nummer VR 5498 KI ins Vereinsregister eingetragen und hat am 10. März in Plön seine 1. Jahreshauptversammlung durchgeführt. Die Zahl seiner Mitglieder ist seit Jahresbeginn von 9 auf über 20 gestiegen.

Peter Knoke, Vorsitzender des Fördervereins Ostholsteinbahn (Neumünster-Ascheberg-Plön) e.V.

Anmerkung der Redaktion: Das EBA hat die Frist beim Freistellungsverfahren auf den 15.07. verlängert, damit die Machbarkeitsstudie erstellt werden kann und die Ergebnisse ggf. in die Entscheidungsfindung des EBA einfließen können.

REGIONALVERBAND SCHLESWIG / MITTELHOLSTEIN

Mit neuen Ideen

Auf der Jahreshauptversammlung 2010 des Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein am 23.1. in Kiel entwickelte der wiedergewählte 1. Vorsitzende Stefan Barkleit einige Ideen, mit denen die Mitglieder-Treffen attraktiver gestaltet werden sollten:

· regelmäßig wiederkehrende leicht merkbare Termine: ungerade Monate, erster Donnerstag, 18.30 Uhr

· Treffpunkt: Kiel, gute Erreichbarkeit, viele Mitglieder dort wohnhaft

· Einladungen an Referenten aus den Verkehrsträgern zu den (neu benannten) „Aktiven-Treffen“

Ein erstes praktisches Resultat dieser Ideen konnte am 4. März in der Gaststätte „Pauls“ (im Kieler Hbf) verzeichnet werden. Mehr als die doppelte Anzahl der sonst an den Treffen des Regionalverbandes anwesenden Mitglieder war gekommen, um den Ausführungen von Edward Jendretzki, Leiter der Regionalbahn SH, zuzuhören und ihm Fragen zu aktuellen Themen zu stellen. Das behandelte Spektrum umfasste viele – nicht nur regionalverbands-spezifische – Themen:

· Ausstattung der neuen Fahrzeuge auf der Strecke KI – HL

· Qualität der Stationen

· Auslastung der Züge

· Möglichkeiten zum Erwerb von Fahrkarten

· Service-Verbesserung für Menschen mit eingeschränkter Mobilität

und vieles andere mehr.

Herr Jendretzki erläuterte, dass dem Zuwachs von weiteren Nutzern des ÖPNV und besonders des Schienenverkehrs Grenzen gesetzt sind, die jetzt schon an der Auslastung der Züge in den Hauptverkehrszeiten deutlich werden. Deshalb sei es nötig, die Nutzung des Angebotes in den verbleibenden Verkehrszeiten attraktiver zu machen und besonders zu bewerben. Dazu nutzt die Regionalbahn insbesondere das Länderticket (SH-Ticket).

Herr Jendretzki stand zwei Stunden den Mitgliedern mit ihren Fragen zur Verfügung. Stefan Barkleit dankte ihm für seine Ausführungen.

Zu den nächsten Aktiven-Treffen des Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein - 6. Mai, 2. September, 4. November (im Restaurant „Madeira“ in Kiel) – wird Stefan Barkleit wieder Referenten präsentieren können, die ihre Tätigkeiten in einem Referat darstellen und für Fragen der Mitglieder zur Verfügung stehen werden.

Rainer Schmidt-Walk

Zum Streit über den Bahnhof Burg auf Fehmarn

Klaus Böckmann aus Reinbek stellte uns folgenden Leserbrief zur Verfügung, den er am 8. Februar 2010 an die Redaktion des Fehmarnschen Tageblattes gerichtet hat:

An die Redaktion Fehmarnsches Tageblatt
Betr.: Bahnhof Burg / Fehmarn
Sehr geehrte Damen und Herren,
als häufiger Besucher von Fehmarn wäre ich dankbar für die Veröffentlichung nachstehenden Leserbriefes:

Nun soll die Insel Fehmarn endlich einen kundengerechten Bahnhof erhalten, damit die Fahrgäste nicht weiterhin in Großenbrode oder Puttgarden der Witterung ausgesetzt auf ihren Anschlußbus nach Burg und die anderen Orte warten müssen. Die per Bahn anreisenden Fahrgäste ärgern sich schon lange über diesen unbefriedigenden Zustand, der einer Stadt von der Größe und touristischen Bedeutung Burgs sowie der ganzen Insel unwürdig ist. Und nun wird der Stadt endlich ein Bahnhof in Zentrumsnähe angeboten, der bereits kurzfristig in Betrieb genommen werden könnte. Wer jetzt dagegen opponiert, hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt, und setzt sich damit dem Vorwurf aus, daß Bahnkunden als Urlauber und Touristen auf der Insel wohl nicht gut gelitten sind. Das wäre allerdings ein Armutszeugnis für eine Stadt und Kurbetriebe, werben doch andere Städte und Regionen in Urlaubsgebieten auch gerade mit ihrer guten Bahnanbindung. Den Opponenten des Bahnvorhabens sei dringend geraten, öfter oder überhaupt mal die Bahn von und nach Fehmarn zu nutzen. Dann würden sie vielleicht doch zu der Einsicht kommen, daß ein stadtnaher Bahnhof zur Grundausstattung für eine touristisch bedeutsame Region gehört. Und diese Infrastruktur wird heute und nicht erst in 10 Jahren benötigt!

Mit freundlichen Grüßen
Klaus Böckmann
21465 Reinbek

Kleine Verbesserungen, aber kein Fortschritt rund um Büchen

Die Bahnstrecke Büchen - Hamburg macht zwar nicht mehr landesweit, aber doch noch regional Schlagzeilen. Anders als erwartet, hat sich die Pünktlichkeit des Hanse-Express nach Abschluss der Arbeiten auf der Berlin-Hamburger Bahn nicht dauerhaft stabilisiert. Hatte sich die Pünktlichkeit im Sommer 2009 doch erstmals deutlich über 80 % bewegt, ist sie inzwischen wieder auf für schleswig-holsteinische Verhältnisse inakzeptable 75 % gesunken.

Dabei haben sowohl die LVS als auch der Kreis Herzogtum Lauenburg 2009 für spürbare Verbesserungen gesorgt. So wurde das neue Pendler-Angebot „Hein Büchen“ zum 13.12. von einem auf 3 Zugpaare (bei gleichzeitigem Entfall von zwei RB-Zugpaaren Aumühle - Büchen) ausgebaut, außerdem wurden die noch eingesetzten Silberlinge und VT 628 durch neue Doppelstockwagen und VT 648.3 ersetzt.

Zum 31.08. hatte zudem der Kreis Herzogtum Lauenburg ein kreisweites Buslinien-Grundnetz eingeführt, das nach ersten Erkenntnissen auf einigen Relationen zu bemerkenswerten Fahrgastzuwächsen geführt hat.

Als Fahrgastverband können wir allerdings nicht darüber hinweg sehen, dass von dem im Dezember 2007 eingeführten ITF-Vollknoten Büchen nur mehr rudimentäre Reste übrig und die Anschlüsse teilweise sehr „auf Kante“ genäht sind.

Der HanseExpress - die verschlimmbesserte Regionalbahn

Das Hauptproblem auf der Achse Hamburg - Büchen bleibt aber der HanseExpress, auch wenn ab 2010 eine sechste Lok der Reihe 120.2 zur Erhöhung der Betriebsqualität zur Verfügung steht. Wer sich die Haltepolitik in Mecklenburg-Vorpommern, aber inzwischen auch in Schleswig-Holstein (Müssen lässt grüßen) ansieht, wird sich zu Recht fragen, wie der HanseExpress als Express bezeichnet werden kann - im Grunde genommen ist er eine Regionalbahn mit Halt an allen Stationen mit gleichzeitiger RegionalExpress-Funktion plus Anbindung der beiden größten Städte Mecklenburg-Vorpommerns an die Metropole Hamburg.

Bei genauerer Betrachtung der Fahrzeiten zwischen den einzelnen Stationen in Mecklenburg-Vorpommern fällt zudem auf, dass die hinterlegten Fahrtzeiten schlichtweg utopisch sind - diese Fahrtzeiten sind mit einem elektrischen Triebwagen, nicht aber mit einem lok-bespannten Doppelstockzug zu halten.

PRO BAHN schlägt neues Betriebskonzept Rostock - Hamburg vor

Als Reaktion auf die derzeitigen Zustände hat PRO BAHN sich entschlossen, den beiden großen Aufgabenträgern LVS und VMV ein neuen Betriebskonzept vorzuschlagen.

Es sieht vor, auf mecklenburgischer Seite die Halte in Ventschow, Schwerin Mitte und Schwerin Süd zu streichen, neu zwischen Schwerin und Hagenow Land aber in Schwerin-Görries zu halten, um eine Verknüpfung Regionalverkehr - Straßenbahn herzustellen. Die weiteren Zwischenhalte zwischen Schwerin und Hagenow Land werden durch eine Regionalbahn bedient, die in Hagenow Land auf den Hanse-Express ausgerichtet ist.

Auf schleswig-holsteinischer Seite entfällt der Halt in Müssen, der nur noch werktags in der Hauptverkehrszeit von den Pendelzügen „Hein Büchen“ direkt nach Hamburg und ansonsten nur von den Regionalbahnen Aumühle - Büchen bedient wird.

Integraler Taktfahrplan

Schwerin soll mit dem neuen Betriebskonzept als ITF-Knoten zur vollen Stunde bedient werden. Die Fahrtzeit Rostock - Schwerin soll ITF-taugliche 52 Minuten betragen, von Schwerin aus bis Büchen 46 Minuten, bis Hamburg weitere 29 Minuten.

Damit bedingt der neue Fahrplan eine Abkehr vom ITF-Knoten Büchen zur vollen Stunde; PRO BAHN schlägt vor, stattdessen Richtungsanschlüsse Ratzeburg - Hamburg und Schwerin - Lüneburg einzurichten, was auch Auswirkungen auf den Fahrplan der Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg hat.

PRO BAHN erwartet von dem neuen Fahrplan dank fast gleichbleibender Fahrtzeiten bei weniger Halten eine höhere Betriebsstabilität und folglich eine höhere Anschlusssicherheit bei Umsteigeverbindungen in Rostock, Bad Kleinen, Schwerin und Büchen.

Neuordnung des Fahrplans Lübeck - Lüneburg

Nach Vorstellung von PRO BAHN sollten die Züge zukünftig in Mölln (statt Ratzeburg) und Lauenburg (statt Büchen) kreuzen, so dass die Standzeit in Büchen von heute 15 bis 20 Minuten auf etwa 10 Minuten reduziert wird. In Büchen wird dann nur noch der Anschluss vom HanseExpress von / nach Rostock - Schwerin abgewartet.

PRO BAHN sieht in dem vorgeschlagenen Fahrplan folgende Vorteile :

· Reduzierung der Standzeit des RE Kiel - Lüneburg in Lübeck

· Reduzierung der Fahrtzeit Lübeck - Lüneburg auf einheitlich 70 Minuten

· höhere Anschlusssicherheit in Büchen an den HanseExpress

· neuer Anschluss in Lüneburg an den Metronom nach Hamburg

· Voraussetzung für spätere Verdichtung des Angebotes im Abschnitt Lübeck - Lüneburg

Der Anschluss Hamburg - Büchen - Lauenburg wird zukünftig im wesentlichen über die im Rahmen des kreisweiten Busgrundnetzes eingeführte Buslinie 8810 Büchen - Lauenburg sichergestellt; PRO BAHN wird auf die LVS und den regionalen Aufgabenträger Herzogtum Lauenburg mit dem Ziel zugehen, das abendliche Angebot auf der Linie 8810 weiter auszubauen.

Weiterer Ausbau von „Hein Büchen“

Ungelöst bleiben damit nach wie vor die in der Hauptverkehrszeit bestehenden Kapazitätsprobleme zwischen Büchen und Hamburg. In der Einschätzung, dass die Verstärkung des HanseExpress auf 6 Doppelstockwagen bei der VMV nicht durchsetzbar ist, hat die LVS bisher auf diesem Abschnitt drei zusätzliche Zugpaare „Hein Büchen“ bestellt, die die Situation ein wenig entspannt, das Problem aber nicht gelöst haben.

PRO BAHN schlägt vor, das Angebot „Hein Büchen“ so auszubauen, dass werktags von 6 bis 8 sowie 16 bis 19 Uhr zwischen Büchen und Hamburg ein angenäherter Halbstundentakt entsteht. Als positiver Nebeneffekt könnte in Büchen werktags in diesen Zeiten ein Anschluss von den Zügen von / nach Lüneburg - Lauenburg auf „Hein Büchen“ realisiert werden.

PRO BAHN ist sich bewusst, dass der Ausbau von „Hein Büchen“ von 3 auf 7 Zugpaare zusätzliche Finanzmittel in nicht unerheblicher Höhe erfordern wird, doch dürfte das Land Schleswig-Holstein dank der Effizienzgewinne durch den neuen Verkehrsvertrag „Netz Ost“ wieder mehr Spielraum für eine solche Angebotsoptimierung haben.

Stefan Barkleit

Lauenburg: ab nächstem Jahr barrierefreier Bahnhof

Lange mussten die Lauenburger auf den Umbau und die Modernisierung ihres Bahnhofs warten. Nun ist es endlich soweit: Die DB investiert fast 1 Million Euro. Mit diesen Mitteln wird zwischen Haupt- und Kreuzungsgleis ein erhöhter Bahnsteig errichtet, der ein barrierefreies Ein- und Aussteigen ermöglicht. Dies war bisher nicht möglich, da die Bahnsteige zu niedrig waren und die Fahrzeuge über keine Einstiegshilfen verfügten. Die Umbauarbeiten sollen im April beginnen und bis Ende 2011 dauern. Dabei entstehen auch ein Wetterschutz für wartende Reisende, neue Beschilderungen sowie akustische und optische Fahrgastinformationen. Der Bahnhof wird so ausgestaltet, dass zum Verlassen und Betreten der Bahnsteige nicht unbedingt das Bahnhofsgebäude durchquert werden muss; sicherlich ein Vorteil für Reisende mit Fahrrad oder Kinderwagen.

Elbbrücke Lauenburg bei schwerem Eisgang

Altstadt von Lauenburg vom niedersächsischen Ufer aus gesehen

Der Lauenburger Bahnhof mit stündlichem Zugverkehr auf der KBS 145 Lüneburg - Lübeck - Kiel liegt direkt an der Auffahrt zur Elbbrücke und erlaubt einen weiten Blick über die Elbtalaue und die Elbe bis auf die niedersächsische Seite. Dieser Aus-

blick ist besonders eindrucksvoll, wenn die Elbe Hochwasser führt und die weiten Vorländereien überschwemmt sind oder starker Eisgang herrscht. Einige 100 Meter elbaufwärts beginnt bereits mecklenburgisches Gebiet. Nähert man sich Lauenburg aus Richtung Lüneburg, so zeigt sich von der Elbbrücke aus am rechten Ufer die malerische Altstadt hinter der Einmündung des Elbe-Lübeck-Kanals.

Ein auf die Zugfahrten abgestimmter Busshuttle der VHH verbindet den Bahnhof mit der auf dem hohen Elbufer gelegenen Oberstadt (ZOB) sowie mit der hochwassergefährdeten Altstadt am unteren Elbufer. Die stündlich verkehrende Schnellbuslinie 31 Lauenburg - Hamburg der VHH verkehrt vom ZOB in der Oberstadt und fährt den Bahnhof nicht an.

Einfahrt eines Güterzugs aus Richtung Lüneburg

Die nach der Zerstörung im Krieg 1951 wieder aufgebaute kombinierte Schienen-/ Straßenbrücke über die Elbe ist inzwischen in die Jahre gekommen und kann aus technischen Gründen nicht mehr gleichzeitig von Güterzügen und dem Straßenverkehr genutzt werden. Wenn Güterzüge die Elbbrücke überqueren, wird der Straßenverkehr im Zuge der B 209 durch Ampelanlagen kurzzeitig angehalten. Die Ampelschaltung erfolgt vom Fahrdienstleiter im Bahnhof. Ein Neubau der Brücke ist geplant. Lange vorbei sind die Zeiten, in denen regelmäßig Fernzüge Rom - Kopenhagen (über Großenbrode Kai!) mit Dampftraktion in voller Geschwindigkeit über die Brücke fuhren.

Regelmäßig benutztes Kreuzungsgleis

Das Bahnhofsgebäude selbst hat sich nach dem Verkauf unter dem jetzigen Eigentümer zu einem wahren Schmuckstück gemausert. Es wird für kulturelle Veranstaltungen genutzt, verfügt über ein Restaurant, einen Kiosk, ein Gästehaus mit 10 gemütlichen Zimmern sowie Tagungsräume - ein idealer Anlaufpunkt auch für Fahrradtouristen, die auf den Elbuferwegen oder auf dem Radweg parallel zum Elbe-Lübeck-Kanal unterwegs sind. Näheres unter www.bahnhof-lauenburg.de. Ein kleiner Teil des Gebäudes wird weiterhin von der DB für den Fahrdienstleiter und zum Fahrscheinverkauf genutzt.

Das Gleisnetz des Bahnhofes schlummert dagegen noch besseren Zeiten entgegen. Zwar gibt es ein langes Kreuzungs- und Überholungsgleis, das auch für die längsten Güterzüge ausreichend ist. Dieses könnte für den Seehafen-Hinterlandverkehr von Bedeutung sein. Die übrigen Gleisanlagen, an die auch die Hitzler-Werft angeschlossen ist, werden z.Z. nicht genutzt. Die Stadt Lauenburg plant, auf dem von der Werft nicht mehr genutzten Areal am Kanal einen modernen Containerumschlagsplatz zu errichten, auf dem Container nach und aus dem Hamburger Hafen zwischen Binnenschiffen und Bahn umgeschlagen werden sollen. Dafür wären auch die Gleisanlagen wieder nutzbar.

Ausfahrt eines LINT in Richtung Büchen am 07.03.2010

Und noch ein weiteres Bonbon hält die DB für den Kreis Herzogtum Lauenburg bereit: Auch mit dem Neu- und Umbau des Bahnhofs Büchen wird nun endlich in diesem Jahr begonnen. Die bisherigen eines EC/IC-Haltebahnhofs unwürdigen Zustände dürften dann der Vergangenheit angehören.

Klaus Böckmann

Fotos: Klaus Böckmann

Wie sicher sind die öffentlichen Verkehrsmittel?

Das ICE-Attentat von Bad Bevensen oder die Tat in der Münchener S-Bahn verunsichern die Öffentlichkeit. Zu Recht? Nein, die öffentlichen Verkehrsmittel sind sicher. Die Passagiere können unbesorgt einsteigen. Vieles wird falsch dargestellt oder ist übertrieben. Dominik Brunner ist kein Held, denn so nach und nach kommt heraus, dass er die Jugendlichen provoziert, ja vielleicht sogar angegriffen hat. Dramatisch ist, dass der Manager heute tot ist. Herauszufinden, welche Umstände dazu geführt haben, ist Aufgabe des Münchener Schwurgerichts. Nur

die fünf Personen können klären, was passiert ist. Vieles kann da herauskommen, was die vermeintlichen Täter vielleicht sogar als unschuldig erscheinen lässt. Es darf nicht sein, dass die Pauschalmeinung einiger Politiker das Denkvermögen außer Kraft setzt und man einen Mann zum Helden macht, weil man meint, er habe es verdient. Die Angeklagten kommen aus schwierigen familiären Verhältnissen und das ist ein Punkt, der wichtig ist. Der familiäre Ist-Zustand ist heute ein anderer als früher, die Familien sind zerrüttet und der Zusammenhalt existiert nur noch auf dem Papier. Antworten, diesen Umstand zu heilen, gibt es nicht, sie sollen an dieser Stelle auch nicht gegeben werden. Wer den Prozess vor der 4. Großen Strafkammer am Lüneburger Landgericht um den ICE-Attentäter (eine Zugbegleiterin wurde schwer verletzt) persönlich miterlebt hat, konnte sich sein eigenes Bild machen: Rafal Z. wurde vom Vorsitzenden Richter Günter Kruse vom Vorwurf des versuchten heimtückischen Mordes freigesprochen und eine dauerhafte Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus angeordnet. Ist das ungerecht? Nein, der Täter war schwer krank und muss behandelt werden. Es fällt einem schwer, bei jungen Menschen das Wort „Mörder" in den Mund zu nehmen. Sind sie es vielleicht gar nicht? Dominik Brunner hat nach jetzigem Kenntnisstand zumindest den Fehler gemacht, den Triebfahrzeugführer nicht zu informieren. Dieser hätte die Türen geschlossen halten können. Warum ist das nicht passiert? Weil der Mann die Sache schnell klären wollte. Durch Gewalt? Möglich, dass die jungen Männer nicht in sein Weltbild passten. Doch auch wenn dem so gewesen sein sollte, ist das Verhalten anderer zunächst zu akzeptieren, ob er nun mit einer Flasche Bier oder mit Apple I-Phone durch die Gegend rennt, solange keiner dadurch beeinträchtigt wird. Dominik Brunner hätte vielleicht die Situation entschärfen können, die Zeit wäre vorhanden gewesen. Das ist scheinbar nicht der Fall gewesen, weshalb die nachträgliche Ausrufung zum Helden durchaus hinterfragt werden kann und darüber nachgedacht werden muss, in welcher Form Zivilcourage angewandt werden kann, ohne das es zu Verletzungen oder, wie in diesem Fall, zu Toten kommen muss.

Benjamin Reimers

Kommentar:

Benjamin Reimers spricht mit seinem Artikel ein hochaktuelles, aber auch nur temporär von den Medien aufgegriffenes Thema an: die Sicherheit in Bahnen und Bussen. Oft nur aufgegriffen im Zusammenhang wie im Fall des in München totgeprügelten Dominik Brunner, scheint es, dass Bahn- und Busfahren hierzulande recht gefährlich geworden ist. Doch der Eindruck täuscht: Millionen von Fahrgästen kommen täglich heil und unversehrt an ihr Ziel, insofern sind die öffentlichen Verkehrsmittel in der Tat sicher. Der objektive Zustand der Sicherheit ist jedoch etwas ganz anderes als das subjektive Sicherheitsgefühl. Wer kennt das nicht: Mann oder Frau ist abends in Bahn und Bus unterwegs, ein paar Reihen weiter sitzen Fahrgäste, die uns nicht ganz geheuer vorkommen. Vielleicht ist die Musik etwas zu laut, die Sprachkultur anders als die eigene und vielleicht wurde auch Alkohol konsumiert - und weit und breit ist keiner, der im Falle eines Falles eingreifen oder beruhigen könnte. Konkret: wir fühlen uns unsicher, ungeschützt eben - auch eine installierte Videokamera stellt das mulmige Gefühl nicht ab. Daher fahren in Hamburg jetzt ab 23 Uhr (vielleicht geht es auch früher?) Zugbegleiter in der S-Bahn mit, rund um Lübeck ist seit Fahrplanwechsel ab 21 Uhr jeder Zug mit einem Zugbegleiter besetzt. PRO BAHN sagt: Gut so und weiter ausbauen. Das kostet zwar Geld, doch ist das Gefühl von Sicherheit nicht finanziell zu bemessen.

Stefan Barkleit

Pressemitteilung der Allianz pro Schiene vom 18.02.2010

Personenverkehr: Straße schrumpft, Schiene wächst

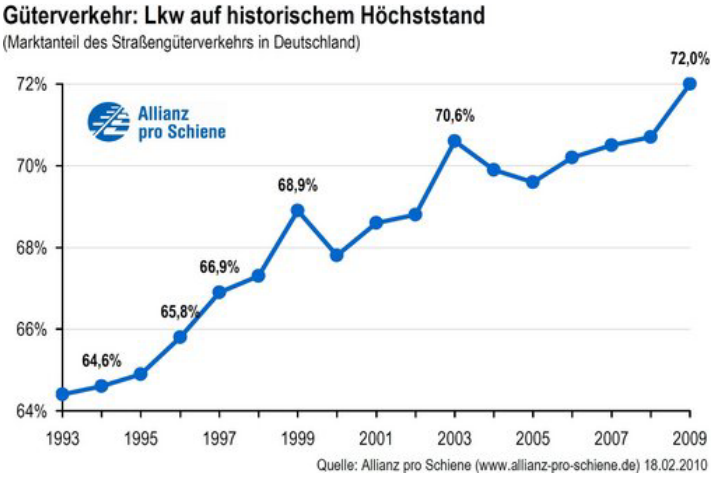
„Beim Güterverkehr muss die Politik gegensteuern"

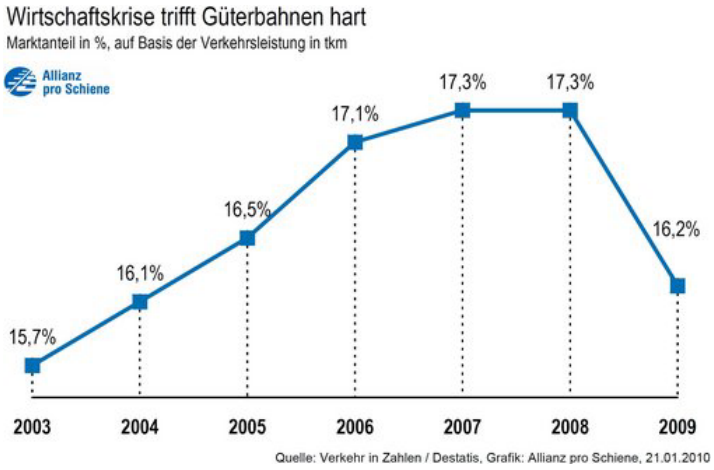
Personenverkehr: Marktanteil der Eisenbahn auf Höchststand seit 1990

Berlin. Beim Güterverkehr hat der Marktanteil des Lkw im Jahr 2009 einen historischen Höchststand erreicht. Das geht aus den neuesten Angaben des Jahrbuchs „Verkehr in Zahlen" und aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes hervor. Danach hat der Lkw einen Modal Split von 72 Prozent, während der Marktanteil des Schienengüterverkehrs 2009 nach fünf Wachstumsjahren erstmals um gut einen Prozentpunkt auf 16,2 Prozent gesunken ist. Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, wies darauf hin, dass die Entwicklung im Personenverkehr – trotz Wirtschaftskrise - genau gegenläufig sei. „Seit Jahren wächst der Personenverkehr auf der Schiene, während die Straße schrumpft", sagte Flege. So sei die Zahl der Personenkilometer bei der Eisenbahn im Jahr 2008 um 4,3 Prozent gewachsen, während der Pkw-Verkehr ein Minus von 1,6 Prozent zu verzeichnen habe. An diesem Trend hat sich auch in der Wirtschaftskrise nichts geändert. Die Eisenbahn hat laut „Verkehr in Zahlen" im Jahr 2008 mit 7,6 Prozent den höchsten Marktanteil seit der Wiedervereinigung erreicht. Im gleichen Jahr sank der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 79,6 Prozent auf den tiefsten Wert seit 1990.

Flege forderte die Bundesregierung auf, die politischen Rahmenbedingungen zugunsten des Schienenverkehrs zu verändern. „Die Menschen entdecken die Eisenbahn wieder, da zeichnet sich ein fundamentaler Bewusstseinswandel ab. Es ist an der Zeit, das Angebot massiv auszubauen." Für den Güterverkehr erinnerte Flege daran, dass das Ziel „Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene" im Koalitionsvertrag der schwarz-gelben Bundesregierung stehe. „Wenn die Regierung ihre eigenen Ziele ernst nimmt, muss sie jetzt gegensteuern und etwas für den Eisenbahngüterverkehr tun", sagte Flege. Die Zahlen zeigten deutlich, dass die Wirtschaftskrise die jahrelange Wachstumsperiode im Schienengüterverkehr unterbrochen habe. „Der Eisenbahngüterverkehr ist krisenbedingt fast doppelt so hart getroffen worden wie der Lkw-Verkehr. Hier ist ganz klar die Politik gefragt."

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 17 Non-Profit- Verbände zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU,





Graphiken: Allianz pro Schiene

Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, die drei Bahngewerkschaften TRANSNET, GDBA und GDL sowie die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, FEANDC, VBB und VDEI. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 92 Unternehmen der Bahnbranche.

Dr. Barbara Mauersberg

Pressesprecherin

Telefon: 030-2462599-20

Mobil: 0162-211 53 64

Buchhinweis: Schwarzbuch Deutsche Bahn

Ein realistisches Buch ?

Die Autoren Astrid Randerath und Christian Esser haben sich für ihr Buch sehr viel Mühe gegeben und ihnen gebührt Dank für die schwere Arbeit. Autoren müssen sich oft anhören, Feststellungen nicht richtig gewürdigt zu haben und denklogische Fehler gemacht zu haben. Bei Schwarzbuch Bahn wird den Kunden aus der Seele gesprochen, aber auch der schwere Dienst der Eisenbahner richtig dargestellt. Das ICE-Attentat von Bad Bevensen hat die Öffentlichkeit bewegt, das zeigte sich an der Hauptverhandlung vor dem Landgericht Lüneburg. Der Kunde muss seit Jahren eine Bahn erleben, die ihren Service verschlechtert und immer teurer wird - und was macht die Kundschaft, sie wandert ab und bevölkert die Fluggesellschaften. Der innerdeutsche Luftverkehr erlebt einen Aufbruch, und ist pünktlicher geworden. All das darf einen Anhänger des Eisenbahnverkehrs nicht freudig stimmen, im Gegenteil. Die Deutsche Bahn AG unternimmt nichts, den Trend zu stoppen. Rüdiger Grube, als ihr neuer Chef, beschimpft lieber Öffentlichkeit und Pressevertreter. So kann man sich auch beschäftigen. Nur dieser Herr vergisst, wer seine Vorgesetzten sind; das sind wir, die Bürgergesellschaft. Astrid Randerath und ihr Kollege haben Versäumnisse klar benannt. Behinderte Menschen haben es schon schwer genug und dann werden sie auch noch aus Zügen der Bahn geworfen. Einzelfälle sind das alles nicht, und wer das behauptet, kennt die Lebenswirklichkeit nicht. Auch die Sicherheitsdogmatik wird benannt und ist seit jeher alarmierend. Die Katastrophe von Eschede wurde nie wirklich aufgearbeitet. 101 Menschen verloren ihr Leben, dreihundert Passagiere wurden verletzt. Viele Feuerwehrleute halfen und sind heute selbst erkrankt; was tut das Unternehmen? - nichts. Es weiß von all diesen Schwierigkeiten und schweigt. Eschede hat es nicht gegeben, könnte die Öffentlichkeit vermuten. Beim Unglück in Brühl, wo im Februar 2000 neun Menschen ihr Leben verloren, funktionierte es ebenso. Nein, das Buch ist ein Befreiungsschlag und muss den Verantwortlichen die Augen öffnen. Denn nur eine Bahn, die für alle Passagiere da ist, ist erfolgreich. Das Aussortieren von Mitbürgern, ob es nun die Behinderten oder die Jugendlichen trifft, offenbart ein Denken, das es eigentlich in Deutschland nicht mehr geben darf. Auch ein Geschichtsbewusstsein scheint der Staatskonzern nicht zu haben. Einfach nur traurig.

Benjamin Reimers

Hinweis d. Red.: Christian Esser / Astrid Randerath: Schwarzbuch Deutsche Bahn. C. Bertelsmann Verlag, München 2010 (2. Aufl.) ISBN 978-3-570-10036-3; Euro 19,95

Wünschen Sie weitere Informationen über PRO BAHN? Möchten Sie Mitglied werden oder in einer der regionalen Gruppen aktiv mitarbeiten?

Auf Seite 26 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Konzept für einen (langfristig) attraktiven SPNV und ÖPNV im nordöstlichen Niedersachsen

Nachdem der SPNV und mit ihm der ÖPNV in Nordostniedersachsen lange Zeit ein Schattendasein geführt haben, ist in den vergangenen 15 Jahren durch die Regionalisierung wie in allen Bundesländern Bewegung in die Sache gekommen.

So ist seit 1996 die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Niedersachsen für die Bestellung des SPNV zuständig und hat seitdem den Regionalverkehr auf neue Beine gestellt. Fuhren zunächst nur mehr Züge, so wurde seit 2000 eine eindeutige Handschrift der LNVG sichtbar. Mit der Schaffung eines landeseigenen Fahrzeugpools und der Vergabe der RE-Verkehre Bremen - Hamburg - Uelzen an den Metronom erlebten die Fahrgastzahlen auf diesen Hauptstrecken einen ungeahnten Aufschwung, so dass der Metronom von seinem eigenen Erfolg überrollt zu werden droht.

Parallel dazu hat die LNVG in Zusammenarbeit mit DB Station&Service eine Vielzahl von Bahnhöfen sanieren lassen, so zum Beispiel den Bahnhof Rotenburg / Wümme, der gegenüber früher nicht wieder zu erkennen ist.

Das SPNV-Angebot wurde daneben weiter attraktiviert; der Metronom übernahm ab Ende 2007 auch die RB-Verkehre rund um Hamburg sowie den RE Hamburg - Cuxhaven. Mit der Neuvergabe des Hanse-Netzes Bremen - Hamburg - Uelzen zum Fahrplanwechsel Ende 2010 wird das Angebot erneut deutlich ausgebaut; so wird es unter anderem einen angenäherten Halbstundentakt Bremen - Hamburg mit Verdichtungen auf Hamburg zu geben.

Zudem werden als Folge eines in Kooperation mit dem schleswig-holsteinischen SPNV-Aufgabenträger LVS durchgeführten Wettbewerbsverfahrens ab Ende 2009 auf der Strecke Lüneburg - Lübeck neue LINT 41-Triebwagen eingesetzt. Ferner soll nach dem im Mai 2008 eröffneten Haltepunkt Lübeck-Blankensee bis Dezember 2011 auf schleswig-holsteinischer Seite ein neuer Haltepunkt Lübeck-Hochschulstadtteil entstehen, der die Universität und die im Lübecker Süden neu entstandenen Wohngebiete besser erschließen soll. Erfreulich wäre, wenn die niedersächsische Seite nachziehen würde und den von der Bevölkerung schon lange geforderten Halt in Adendorf wieder einrichten würde, so dass sich die Fahrtzeiten nach Lüneburg gegenüber der heutigen Busverbindung deutlich verkürzen und so noch mehr Fahrgäste in den neuen LINT 41-Triebwagen unterwegs sein werden.

Der Schwerpunkt der Aktivitäten wandert auf die Nebenbahnen in Nordostniedersachsen

Nach dem erfolgten Ausbau des SPNV-Angebots auf den Hauptstrecken hat sich die LNVG inzwischen den Bahnstrecken in der Nordheide zugewandt, auf denen neben der Verdichtung des Verkehrsangebotes in den letzten Jahren noch nicht viel passiert ist, so dass sich die Strecken und auch die Stationen teils in einem romantischen, dem typischen Nebenbahnflair entsprechenden, Zustand befinden.

Doch inzwischen laufen auf der Heidebahn Buchholz - Soltau - Bennemühlen (- Hannover) die Bauarbeiten zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und zur Modernisierung der Stationen. Danach soll auf den Abschnitten Buchholz - Soltau sowie Walsrode - Bennemühlen mit 120 km/h gefahren werden können; der 3. Bauabschnitt Soltau -Walsrode für 80 km/h folgt bis Ende 2013. 28 moderne LINT 41-Triebwagen sind über den LNVG-Fahrzeugpool bestellt und sollen ab Ende 2011 hier und auch auf der Amerika-Linie (West) Bremen - Soltau - Uelzen die 628-Triebwagen ablösen.

Auch diese Strecke sollte, im Hinblick auf eine spätere Nutzung im Seehafenhinterland(güter)verkehr von den bremischen Häfen und dem JadeWeserPort zu der im neuen DB-Wachstumsprogramm vorgesehenen östlichen Nord-Süd-Güter-Strecke Stendal - Halle / Leipzig - Hof - Regensburg, für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h ertüchtigt, für einen zukünftigen zweigleisigen Ausbau sowie eine Elektrifizierung vorbereitet werden und moderne Stationen erhalten. Ziel muss es sein, die Fahrtzeit Bremen - Soltau - Uelzen auf deutlich unter zwei Stunden zu senken, im Zusammenspiel mit der Heidebahn einen ITF-Knoten zur vollen Stunde in Soltau zu realisieren sowie die Verknüpfung zum Regionalverkehr auf den Hauptstrecken zu verbessern (zum Beispiel könnte in Bremen der Anschluss vom RE von / nach Emden realisiert werden).

Doch nicht nur in der nördlichen Heide ist für einen attraktiven SPNV noch einiges zu tun, sondern auch im nicht weit entfernt gelegenen Wendland. Hier engagiert sich seit fast 10 Jahren PRO BAHN in Kooperation mit dem Fahrgastrat Wendland für einen attraktiveren Verkehr auf der Wendlandbahn Lüneburg - Dannenberg und hat dazu 2002 ein Konzept „Wendlandbahn“ entwickelt, welches 2008 aktualisiert worden ist. Kurzfristig sollen dabei in Kooperation mit DB Regio, der LNVG und dem Landkreis das Verkehrsangebot im Rahmen der infrastrukturellen Möglichkeiten durch mehr Zugpaare ausgebaut, der Busverkehr besser auf den Bahnverkehr abgestimmt und gegebenenfalls ein Ausflugszugpaar von Hamburg Hbf. nach Dannenberg und retour eingerichtet werden.

Mittelfristig setzt PRO BAHN sich jedoch für einen Ausbau der Strecke auf 80 km/h (heute 60), für die Modernisierung der Stationen sowie die Einrichtung von Bedarfshalten (wie in SH auf der Strecke Husum - St. Peter-Ording) ein, damit in Kombination mit dem Einsatz eines modernen Triebwagens wie dem LINT 41 die Fahrtzeiten verkürzt werden können. Abgerundet werden soll die Modernisierung durch neue, auf die Bahn abgestimmte Bus-Zubringer-Linien.

Reaktivierung von Bahnstrecken zur Wiederherstellung der Netzwirkung im SPNV in Nordostniedersachsen

Bei einem Blick auf die SPNV-Karte ist heute festzustellen, dass die Nordheide abgesehen von der Heidebahn und der westlichen Amerika-Linie im SPNV weitgehend „bahnfrei“ ist. Das große Streckennetz der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) wird im SPNV überhaupt nicht bedient, so dass Fahrgäste im Knoten Soltau nur die Möglichkeit haben, nach Norden, Osten, Süden oder Westen zu fahren; Städte wie Celle oder auch Lüneburg, um von dort weiter ins östliche Schleswig-Hol-

stein oder nach Mecklenburg-Vorpommern zu fahren, sind mit der Bahn nur über größere Umwege zu erreichen.

Ein erster Schritt zur Wiederherstellung eines SPNV-Netzes mit Netzwirkung in Nordostniedersachsen wäre es daher, das von der OHE bisher nur für den Güterverkehr ins Spiel gebrachte OHE-Streckennetz und hier zunächst die Bahnstrecken Soltau - Lüneburg und Munster - Celle auch für eine Reaktivierung im SPNV ins Auge zu fassen.

Die Bahnstrecke Soltau - Lüneburg sollte hierbei für eine Streckengeschwindigkeit von 100 km/h und mit neuen Haltepunkten in Harber/Soltau Ost, Bispingen, Hützel, Soderstorf, Amelinghausen-Sottorf, Melbeck-Embsen, Rettmer und Lüneburg-Kurpark wiederhergerichtet, der Bahnhof Schwindebeck zweigleisig (ohne Halt) als Systemkreuzung genutzt werden. In Hützel könnte dann eine Verknüpfung zu der bis Hützel verlängerten Schnellbus-Linie Salzhausen - Winsen geschaffen werden, jedenfalls solange, wie eine Reaktivierung der Bahnstrecke (Soltau -) Hützel - Winsen nicht erfolgt.

Die Präferenz einer Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau - Lüneburg gegenüber der nach Winsen liegt dabei darin begründet, dass bei ersterer die Netzwirkung höher ist, da in Lüneburg auch der Regionalverkehr Richtung Lübeck beziehungsweise Richtung Schwerin - Rostock erreicht werden kann.

Auf der Bahnstrecke Soltau - Bergen - Celle sollten die Streckengeschwindigkeit auf 100, im Abschnitt Bergen - Celle auf 120 km/h erhöht und neue Haltepunkte in Wietzendorf, Bleckmar, Bergen (Systemkreuzung), Beckedorf, Sülze, Eversen und Vorwerk errichtet werden. In Beckedorf sollte eine Bahn-Bus-Verknüpfung mit einer Buslinie Beckedorf - Hermannsburg - Faßberg eingerichtet werden.

Beide zu reaktivierenden Strecken sollten dabei, wie in Niedersachsen schon fast überall üblich, im Stundentakt mit modernen, niederflurigen Dieseltriebwagen befahren werden.

SPNV und ÖPNV müssen länderübergreifend besser miteinander vernetzt werden

Was immer wieder auffällt, ist die mangelnde Vernetzung von SPNV und ÖPNV länderübergreifend einerseits und zwischen beiden Verkehrsträgern andererseits. So wird in Hamburg Hbf. zwischen dem RE Kiel - Hamburg und dem neuen MEr Hamburg - Bremen nur ein optischer Anschluss (Ankunft von Kiel um .37, Abfahrt nach Bremen um .38) bestehen, und auch die Busverbindungen zwischen dem südostlichen Schleswig-Holstein und Nordostniedersachsen lassen zu wünschen übrig.

So fehlt unter anderem eine Schnellbus-Linie Geesthacht - Lüneburg, die das bustechnisch Richtung Hamburg gut angebundene Oberzentrum Geesthacht mit dem Bahnknoten Lüneburg verbindet und so eine bisher in der Qualität nicht vorhandene ÖPNV-Verbindung mit Netzwirkung schaffen würde. Dieser Bus sollte von Geesthacht aus weitgehend auf der Bundesstraße 404 verkehren, dann über Handorf und die Bundesstraße 4 mit Halt in Bardowick direkt nach Lüneburg fahren.

Die heutige Schnellbus-Linie Lüneburg - Salzhausen sollte über Garlstorf weiter nach Hanstedt verlängert werden und im Abschnitt Salzhausen - Garlstorf Korrespondenz mit der Schnellbus-Linie Salzhausen - Winsen bilden. Die Fahrtzeit beider Schnellbus-Linien sollte dabei eine Stunde nicht überschreiten.

Aufbau eines geschlossenen ÖPNV-Netzes Wendland

Die von PRO BAHN favorisierte kurzfristige Attraktivierung und mittelfristige Modernisierung der Wendlandbahn Lüneburg - Dannenberg kann aus unserer Sicht nur der erste Baustein für den Aufbau eines attraktiven ÖPNV-Netzes im Wendland und auch länderübergreifend nach Sachsen-Anhalt sein.

Ergänzend sollten zur besseren Erschließung des Wendlands sowohl eine Schnellbus-Linie Dannenberg - Uelzen als auch eine Schnellbus-Linie Dannenberg - Salzwedel eingeführt werden.

Erstere sollte dabei von Dannenberg aus kommend durchgehend auf der Bundesstraße 191 verkehren und in Stöcken Anschluss aus Zubringer-Linien (gegebenenfalls als Anruflinientaxi) aus Oetzen und Rosche haben. Damit würden einerseits der Rufbus Dömitz - Dannenberg für Fahrgäste über Dannenberg hinaus in Fahrtrichtung Süden attraktiver und andererseits Dannenberg und die an der Bundesstraße liegenden Orte an den Bahnknoten Uelzen angeschlossen werden, von dem Pendler in ca. einer Stunde mit dem Metronom die Landeshaupstadt Hannover erreichen können.

Letztgenannte Schnellbus-Linie sollte von Dannenberg bis Lüchow über die Bundesstraße 248 verkehren, um dann über Wustrow nach Lübbow und weiter nach Salzwedel zu fahren, weil diese Linienführung die Nachfrage am besten erschließt. Die Einrichtung der Schnellbus-Linie würde dabei auch die Wendlandbahn Lüneburg - Dannenberg erheblich aufwerten, da diese in Kombination mit dem durch die Schnellbus-Linie vorhandenen Anschluss an das sachsen-anhaltinische SPNV-Netz (Richtung Stendal-Magdeburg) eine Netzwirkung erhalten würde und zudem zeitlich halbwegs attraktive Fahrtzeiten von Lüchow nach Lüneburg erzielt werden können.

Stefan Barkleit

Der neue Bahnhof in Eschwege

Vor dem 2. Weltkrieg war Eschwege ein regional wichtiger Kreuzungspunkt von „Nebenstrecken“, nämlich:

· Der „Kanonenbahn“ Malsfeld – Eschwege – (Leinefelde) – Berlin

· Kassel – Walburg – Waldkappel – Eschwege

· Eschwege – Schwebda – Treffurt – Eisenach

Die deutsche Teilung 1945 schnitt die östlichen Strecken ab, Eschwege war plötzlich nicht mehr mitten in Deutschland, sondern „Zonenrandgebiet“. Die Strecke von Malsfeld hatte damit ihre Bedeutung verloren und auch von Kassel über Waldkappel verlor der Schienenverkehr an Bedeutung. Dafür wurde die Hauptstrecke Göttingen – Bebra zur wichtigsten deutschen Nord – Südachse, nur führte diese ca. 5 km an der Stadt vorbei – wenigstens mit dem Bahnhof Eschwege West. Bis 1985 gab es zumindest noch eine Schienenbusverbindung von Eschwege West nach Eschwege Stadt, bis auch diese dann eingestellt wurde; es lohnte sich nicht mehr.

Kein Wunder, denn kaum ein Pendler steigt für die letzten 5 Kilometer noch einmal um – und das schon gar nicht, wenn er dann noch einmal in einen Bus wechseln muss. So blieb Eschwege rund 25 Jahre nur über den „Westbahnhof“ ange-

schlossen, mehr schlecht als recht, zumal die Busverbindung nicht immer zuverlässig funktionierte – und wehe, wenn der Zug dem Bus davon fuhr. Und auch, wenn der Zug noch erreicht wurde, war es oft eine nervenaufreibende Zitterpartie, wie sie der Autor selbst erlebt hat. Insbesondere bis zur Eröffnung der Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg war auch das Angebot auf der Schiene nicht das Beste und das Zuverlässigste. Zuletzt gab es dann dort einen recht zuverlässigen 2-Stunden-Takt mit Verdichtern zu 1h-Takt.

Eines war klar: So konnte man keine Neukunden gewinnen und auch die alten nur schwer halten. Die Stadt Eschwege und der NVV ergriffen die Initiative, nicht nur die alte Verbindung von Norden in die Stadt zu reaktivieren sondern ebenfalls eine „Südkurve“ in Richtung Bebra neu zu bauen, damit die Züge zu beiden Knoten - Göttingen und Bebra - fahren können.

Uns - dem Fahrgastverband PRO BAHN - ist es schon lange klar: Der Zug muss zu den Kunden. Nur so lassen sich Fahrgäste neu gewinnen. Und das Potential ist da. Die Allianz pro Schiene hat die 15 erfolgreichsten Nahverkehrsbahnen in der Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ zusammengestellt. Fahrgaststeigerungen von bis zu 1300 % (kein Druckfehler) waren in der Vergangenheit möglich (Regiobahn Kaarst - Mettmann).

Wir, der Fahrgastverband PRO BAHN, haben dieses Projekt unterstützt und der Stadt Eschwege auf unserem Bundesverbandstag 2009 in Darmstadt einen der Fahrgastpreise verliehen. Die Stadt war stolz auf diese Auszeichnung und bat uns, die Urkunde bei dem 2 Monate später stattfindenden Richtfest des Bahnhofs noch einmal - vor Eschweger Publikum und Presse - zu übergeben.

Im Dezember 2009 - zum Fahrplanwechsel - fuhr dann tatsächlich der erste Zug nach rund 25 Jahren wieder in die Stadt Eschwege - unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und natürlich - mit Beteiligung unseres Landesverbands Hessen.

Jetzt gibt es in Eschwege wieder einen zentrumsnahen Bahnhof mit 2 Gleisen - also nicht in Minimalausstattung - und großzügigem Busbahnhof. Für Eschwege ist das ein großer Gewinn, wie es auch die Fahrgastzahlen zeigen.

Hier hat man in der Stadt die richtige zukunftsweisende Entscheidung getroffen. Eschwege ist an den Bahnknoten Göttingen angeschlossen, wenn auch der Wiederanschluss nach Kassel - dem SPFV-Knoten - noch ein Wunsch bleibt.

Aus Sicht des Autors, der sich die Verhältnisse in Eschwege genau angesehen hat, ist dieses ein deutliches Vorbild für Fehmarn/Burg. So lassen sich Fahrgäste für die Region durch den leichten Umstieg zum Bus gewinnen, wie auch welche für die Stadt selbst. Ebenso wird es Pendlern leicht und schmackhaft gemacht, die Bahn zu benutzen.

Das Sprichwort sagt, wo Licht ist, ist auch Schatten und das gilt auch für Eschwege. Betrug die Fahrzeit über Eschwege West von Göttingen nach Bebra unter einer Stunde, optimal für die beiden Taktknoten, kann jetzt eine Kantenfahrzeit von unter 60 min nicht mehr erreicht werden; es sind jetzt mindestens 70 bis 72 min.

Es gibt Züge, die in Eschwege mit 5 min Wendezeit Kopfmachen, dann aber in Bebra den Anschluss nach Eisenach verpassen. Andere Züge machen in Eschwege 30 min Pause und erreichen so in Bebra einen guten Anschluss nach Osten.

Für Fahrgäste, die nördlich von Eschwege einsteigen (Eichenberg, Bad Soden-Allendorf) ist beides keine gute Lösung. Auch nach Frankfurt ist noch keine optimale Lösung gefunden worden, wenn man von der Umwegfahrt über Göttingen (dann ICE) - in 2 h 40 bis 2 h 50 min - absieht, die dann auch noch mit 64 Euro zu Buche schlägt, während es auf dem direkten Weg mit Regionalzügen nur 31,50 Euro kostet und bei guten Anschlüssen über Bebra - Fulda nicht langsamer ist, wenn es die Anschlüsse denn gibt…..

Nach Norden werden die ICE in Göttingen gut, Metronom und IC gelegentlich mit 30 min Umsteigezeit erreicht. Hier kommt wieder das alte deutsche Leiden zum Vorschein: erst Bauen, dann den Fahrplan überlegen.

Trotz dieser Mängel, die nicht verschwiegen werden sollen und dürfen und auf deren Abstellung gedrängt werden muss, ist der neue Bahnhof für die Stadt und die Region Eschwege ein Gewinn.

K.P.Naumann

Auf den Namen „Travemünde“ getaufter ICE im Lübecker Hauptbahnhof 13.12.2008

Foto: Ulrich Bahr

Das Redaktionsteam der SHS dankt herzlich allen, die durch Artikel und Fotos zu dieser Ausgabe beigetragen haben.

Für Kritik an Inhalt und Gestaltung sind wir offen. Bitte senden Sie Ihre Anmerkungen an:

bahr@pro-bahn-sh.de

Adieu Baureihe 628 in Schleswig-Holstein

Mit der Baureihe 628 begann Mitte der achtziger Jahre das Zeitalter des modernen Nahverkehrs in Schleswig-Holstein, zunächst als Regional-Schnell-Bahn (RSB) bezeichnet, im Stundentakt zwischen den Städten Kiel und Flensburg. Das erfolgreiche Angebot merkbarer Fahrzeiten mit modernen Fahrzeugen wurde in den neunziger Jahren kontinuierlich zum „Schleswig-Holstein-Takt“ ausgebaut., und anschließend durch Ausschreibungen weiter optimiert, wobei stets eine Ablösung der Baureihe 628 durch den LINT 41 als Triebwagen der nächsten Generation erfolgte. Zwischenzeitlich aber gab es wohl kaum eine Staatsbahn-Strecke in Schleswig-Holstein, auf der Fahrzeuge der Baureihe 628 fahrplanmäßig nicht zumindest in einzelnen Fahrplanlagen eingesetzt wurden, zum Beispiel in Schwachlastzeiten auch im Regional-Express zwischen Hamburg und Lübeck oder versuchsweise sogar auf der S4 zwischen Hamburg und Ahrensburg (bzw. Bad Oldesloe). Für das zunächst nur zum Einsatz auf Nebenstrecken gedachte Fahrzeug waren Zweifach- und Dreifachtraktionen zur Bewältigung größerer Fahrgastnachfragen nicht ungewöhnlich.

628er als Planzug bei Dalldorf am Elbe-Lübeck-Kanal

628er als Planzug in Bad Malente-Gremsmühlen

Etwas scherzhaft wird die Baureihe 628 auch als das letzte Eisenbahnfahrzeug im Regionalverkehr bezeichnet, bevor mit den Triebwagen der nächsten Generation, wie beispielsweise dem LINT 41, Omnibusse auf Schienen zum Einsatz kommen. Der Reisekomfort auf den in Schleswig-Holstein eher kürzeren Verbindungen war vergleichsweise hoch, wenngleich aus heutiger Sicht fehlende Barrierefreiheit und Klimaanlage sowie hochbordige Einstiege zu bemängeln sind. Ein wenig spöttisch anzumerken ist, dass die Höchstgeschwindigkeit oft erst am nächsten Bahnhof erreicht wird. Im nördlichen Teil von Rheinland-Pfalz wurden daher einzelne Garnituren mit mobilen Rollstuhlrampen ausgestattet, und im südlichen Teil von Rheinland-Pfalz verkehren, als Baureihe 629 bezeichnet, zwei Motorwagen anstelle der sonst üblichen Kombination aus Motor- und Steuerwagen.

628er als Planzug in Niebüll

628er als Planzug in Preetz

Die Fahrgäste haben die Baureihe 628 während ihres gut zwanzigjährigen Einsatzes in Schleswig-Holstein durchaus unterschiedlich wahrgenommen, exemplarisch einmal dargestellt an der Strecke zwischen Kiel und Lübeck, wo zeitweilig sogar ein Angebot mit regelmäßiger Durchbindung über Bad Kleinen bis nach Rostock bestand. Zunächst wurde die Ablösung der weitverbreiteten klassischen Silberlinge (noch im Ursprungszustand mit den roten Kunstledersitzen) entsprechend positiv beurteilt, später jedoch ebenso der Einsatz der in Schleswig-Holstein

besonders aufwendig rekonstruierten Silberlinge, sodass die anschließende Rückkehr der Baureihe 628 folgerichtig als Rückschritt insbesondere bei den Fahrgästen der 1. Klasse empfunden wurde. Mit einer relativ großzügigen komplett neuen Inneneinrichtung - in der 1. Klasse werden dem Kunden keine Nahverkehrssystem- sondern ICE-Sitze geboten - konnte der Einsatz der Baureihe 628 jedoch wieder attraktiver gestaltet werden. Diese Komfortvariante wird aktuell von Ludwigshafen aus eingesetzt.

VLV-Sonderfahrt mit RBSH in Lägerdorf

Gänzlich beendet ist der Einsatz der Baureihe 628 in Schleswig-Holstein hingegen noch nicht, von Lübeck aus ist mit diesen Triebwagen stündlich Bad Kleinen, und zweistündlich quasi als Interregio das polnische Stettin erreichbar. Zur späten Stunde befährt ein Zugpaar aus Schwerin den Streckenabschnitt zwischen Büchen und Aumühle. In Nordfriesland pendelt bei der NEG zwischen Niebüll und Dagebüll ein doppelt motorisiertes Fahrzeug der Taunusbahn, welches jüngst auf großer Urlaubsreise als Flirt-Ersatzverkehr im Berchtesgadener Land zum Einsatz kam. Ein Triebwagen ist bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) verblieben, und unterstützt seine modernen Kollegen im Bedarfsfall technischer Unpässlichkeit auf den Strecken nach Flensburg, Neumünster und Preetz.

628er als Planzug in Neustadt (Weinstraße)

VLV-Sonderfahrt mit EVB in Nordenham

Von den Eisenbahnfreunden über viele Jahre eher ignoriert, findet die Baureihe 628 für Sonderfahrten zunehmend Beachtung. So hat der Verein Lübecker Verkehrsfreunde (VLV) zwei erfolgreiche Ausflüge nach Lägerdorf und Flensburg sowie nach Nordenham unternommen. Beide Fahrten berührten auch den für diese Triebwagen-Baureihe eher ungewöhnlichen Hamburger Hauptbahnhof. Ansonsten setzt der VLV auf den vereinseigenen Urahn der im Regelverkehr vorzugsweise auf den Strekken von Hamburg nach Kiel und Lübeck überaus beliebten modernen Doppelstockwaggons aus dem Hause Bombardier. Das letzte Fahrzeug der Baureihe 628 im Bestand der RBSH hätte es ebenfalls verdient, als Museumsfahrzeug im Norden zu verbleiben, nachdem im letzten Jahr durch besonderes persönliches Engagement regelmäßig an Wochenenden Züge zwischen Kiel und Schönberger Strand verkehrten.

VLV-Sonderfahrt mit RBSH im Hamburger Hauptbahnhof

Bleibt mir aus schleswig-holsteinischer Sicht zum Schluss die Liebeserklärung an die Fahrzeuge der Baureihe 628: Macht es gut in Eurer neuen Heimat, wir sind trotz so mancher Unzulänglichkeiten gerne mit Euch zuverlässig durch das Land zwischen den Horizonten gefahren.

Birger Wolter *Fotos: Birger Wolter*

Bahnhofsfest in Lübeck

Mit einem großen Bahnhofsfest auf dem Lübecker Hauptbahnhof feierte die DB / Regionalbahn Schleswig-Holstein am 12. Dezember 2009 den Beginn von weiteren zehn Jahren Betrieb auf dem „Netz Ost“, für den sie zwei Jahre zuvor den Zuschlag erhalten hatte. Der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Jost de Jager, und die Konzernbevollmächtigte der DB für Schleswig-Holstein und Hamburg, Ute Plambeck, eröffneten die Veranstaltung. Ein Doppelstock-Steuerwagen und ein Triebwagenzug vom Typ LINT 41 wurden getauft. Den zahlreichen Besuchern wurden Fahrten über Lübecker Gütergleise, Lokmitfahrten und „Abschiedsfahrten“ mit den 628er-Triebwagen (die bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein zukünftig nicht mehr eingesetzt werden) geboten.

Der zum 13. Dezember 2009 in Kraft getretene neue Fahrplan bietet für Lübeck vor allem den lange gewünschten durchgehenden Halbstunden-Takt nach Hamburg. Davon profitieren nicht nur Pendler, sondern auch Fernreisende, für die sich die Wartezeiten in Hamburg Hbf. in vielen Fällen um etwa eine halbe Stunde verkürzen.

Ulrich Bahr

Doppelstock-Steuerwagen vor der Taufe Foto: Ulrich Bahr

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 28, Ausgabe 1 / 2010

Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg

Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental

Redaktion und V.i.S.d.P.: Stefan Barkleit

Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluß: 30. April 2010

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Mitteilungsorgan des Fahrgastverbandes PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.

Einfluss der Eisenbahn auf die Einführung der MEZ

Heute haben wir ein einheitliches Zonen-Zeitsystem, bei uns die MEZ; sie reicht von Polen bis Spanien. Politisch wunderbar, aber nicht ganz ohne Probleme für die Menschen. Die Polen müssen nun einmal früher aufstehen als die Spanier, wenn sie das Tageslicht nutzen wollen. Wir liegen auf unserem 10. Längengrad recht günstig, fast in der Mitte. Die Erde dreht sich nun mal in 24 Stunden einmal um ihre Achse. Das sind 360 Grad, dividiert durch 24 ergeben sich 15 (Längen)grade, und das ist weltweit eine Zeitzone. Natürlich muss man die politischen Grenzen berücksichtigen. Wie wichtig die richtige Platzierung des Tageslichts ist, zeigen bei uns immer wieder die massiven Proteste bei der Einführung der Sommerzeit. Die Frühaufsteher wollen Licht am Morgen, die Spätaufsteher Helligkeit am Abend.

Diese Probleme hatte man bis Ende des 19. Jahrhunderts noch nicht, es galt allgemein die Ortszeit. Zweifellos sinnvoll, auch für kleine überschaubare Räume; grenzüberschreitender Fernverkehr war gering und langsam, man konnte sich problemlos an die jeweils gültige Ortszeit anpassen.

Nun aber kam die Eisenbahn! Die erste deutsche Strecke 1835 von Nürnberg nach Fürth hatte wahrscheinlich noch keine Probleme mit der Ortszeit, denn sie war nur 6,1 km lang. Aber schon bald folgten Fernstrecken. Sicher hat nicht jeder deutsche Kleinstaat seine eigene Ortszeit gehabt, aber die größeren schon. So rechnete man in Preußen nach der Berliner Zeit (BZ). In Bayern galt die Münchener Zeit, die gegenüber der BZ um 7 Minuten nachging (BZ – 7 Min.). In Württemberg richtet man sich nach der Stuttgarter Zeit (BZ – 20 Min.). Ein Fahrplan der damaligen Zeit muss für uns heutige Menschen abenteuerlich ausgesehen haben. Bis Ende des 19. Jahrhunderts hielten sich in Deutschland die Ortszeiten. Erst zum 1. April 1893 wurde hier die Zonenzeit, für uns MEZ, eingeführt und ein deutschlandweiter, zeitgleicher Fahrplan wurde möglich. Sicher haben die Preußische Staatsbahn und die Länderbahnen ihren Teil dazu beigetragen, dass dies 1893 - spät genug - möglich wurde.

Einen weiteren Fortschritt zu einer übersichtlicheren Fahrplangestaltung brachte die Umstellung des (2 x 12)-Stunden-Tages - vormittags und nachmittags - auf den 24-Stunden-Tag, die bei der Deutschen Reichsbahn zum 15. Mai 1927 erfolgte. Wie schwer lesbar ein Fahrplan über längere Strecken bei der 12-Stunden-Rechnung war, zeigt eine Ablichtung des Fahrplans der Strecke Swakopmund - Windhuk aus dem damaligen Deutsch-Südwestafrika von 1902.

Günther Stoltze

PRO BAHN Landesverband
im Internet:
Sie finden uns unter
http://www.pro-bahn-sh.de

Fahrplan
der Kaiserlichen Eisenbahn
Swakopmund - Windhoek
(Deutsch-Südwestafrika)
vom 1. August 1902 an

Richtung I: Swakopmund - Windhoek						Richtung II: Windhoek - Swakopmund			
Personenzug und gemischter Zug		Güterzug		Entfer-nun	Stationen	Personenzug und gemischter Zug		Güterzug	
an	ab	an	ab	km		an	ab	an	ab
	6^{30}		7^{00}	0	ab Swakopmund an	$8^{\underline{05}}$		5^{00}	
7^{03}	7^{06}	7^{46}	7^{51}	9,850	Nonidas	$7^{\underline{29}}$	$7^{\underline{32}}$	4^{12}	4^{17}
7^{39}	7^{50}	8^{34}	8^{44}	19,960	Richthofen	$6^{\underline{46}}$	$6^{\underline{56}}$	3^{19}	3^{29}
9^{10}	9^{20}	10^{19}	10^{29}	40,215	Nössing	5^{30}	5^{40}	1^{44}	1^{54}
10^{20}	10^{30}	11^{49}	12^{04}	57,630	Khan	4^{10}	4^{20}	11^{20}	12^{19}
10^{55}	11^{05}	12^{29}	12^{39}	62,730	Welwitsch	3^{40}	3^{50}	10^{40}	10^{56}
12^{15}	12^{25}	2^{12}	2^{22}	83,900	Pforte	2^{21}	2^{30}	9^{00}	9^{10}
1^{15}	2^{00}	3^{30}	7^{30}	98,625	Jakalswater	12^{50}	1^{35}	5^{05}	8^{00}
3^{22}	3^{32}	9^{30}	9^{40}	121,340	Sphinx	11^{29}	11^{34}	3^{10}	3^{25}
4^{12}	4^{22}	10^{30}	10^{45}	133,795	Dorstrivier	10^{31}	10^{41}	1^{55}	2^{10}
5^{10}	5^{25}	11^{55}	12^{25}	147,350	Kubas	9^{30}	9^{45}	11^{45}	12^{50}
$6^{\underline{25}}$	$6^{\underline{35}}$	1^{55}	2^{05}	165,650	Abbabis	8^{20}	8^{30}	10^{20}	10^{30}
$7^{\underline{21}}$	$7^{\underline{26}}$	3^{10}	3^{15}	179,678	Habis	7^{25}	7^{30}	9^{15}	9^{20}
$8^{\underline{20}}$	6^{15}	4^{20}	8^{10}	194,258	Karibib	$6^{\underline{50}}$	6^{30}	5^{00}	8^{00}
7^{05}	7^{10}	9^{19}	9^{29}	209,700	Okatjimukuju	5^{54}	$6^{\underline{00}}$	3^{51}	3^{51}
7^{50}	8^{00}	10^{20}	10^{30}	219,785	Otjimukoka	5^{08}	5^{18}	2^{50}	3^{00}
9^{25}	9^{35}	12^{25}	12^{50}	245,200	Kamumbonde	3^{36}	3^{45}	12^{20}	12^{55}
10^{45}	10^{55}	2^{22}	2^{35}	263,390	Okasise	2^{20}	2^{30}	10^{40}	10^{50}
12^{25}	1^{10}	4^{30}	8^{50}	288,850	Waldau	12^{16}	1^{00}	4^{35}	9^{00}
2^{25}	2^{40}	10^{35}	10^{50}	311,625	Okahandya	10^{46}	11^{00}	2^{39}	2^{50}
4^{00}	4^{10}	12^{35}	12^{55}	334,986	Teufelsbach	9^{18}	9^{30}	12^{30}	1^{00}
5^{05}	5^{10}	2^{08}	2^{18}	351,300	Otjihaverarivier	8^{17}	8^{25}	11^{07}	11^{17}
$6^{\underline{00}}$	$6^{\underline{09}}$	3^{30}	3^{40}	364,986	Brakwater	7^{21}	7^{26}	9^{46}	9^{56}
$7^{\underline{00}}$		4^{51}		381,750	an Windhoek ab		6^{30}		8^{35}

Erklärung:

Personenzug: ab Swakopmund Donnerstag, an Windhoek Freitag
ab Windhoek Montag, an Swakoppmund Dienstag

Gemischter Zug: Ab Swakopmund Montag, an Winhoek Dienstag
ab Windhoek Donnerstag, ab Swakopmund Freitag

Die Nachtzeiten von 6^{00} Uhr abends ($6^{\underline{00}}$) bis 5 Uhr 59 Minuten ($5^{\underline{59}}$) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

Kaiserliches Eisenbahn-Kommando.

Anschriften der PRO BAHN-Verbände

Landesvorsitzender
Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
Tel.Tel. 0151 / 51 46 21 56 E-Mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender
Birger Wolter • Heidkampsredder 10 • 21031 Hamburg
Tel. 0163 / 8262984
E-Mail: wolter@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein
c/o Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
E-Mail: schleswig@pro-bahn-sh.de • Tel. 0151 / 51 46 21 56
oder: barkleit@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Westholstein
Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn
Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83 • Mobil: 0173 / 44 94 802
E-Mail: pohlmann@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Lübeck & Umgebung
Thomas Rettmer • Barkhorst 8 • 23860 Klein Wesenberg • Tel.: 0 45 33 / 56 46
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de oder thomas_rettmer@web.de

Regionalverband Hamburg
Birger Wolter • Heidkampsredder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 0163 / 8262984
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)
Martin Potthast • Auf der Koppel 75 • 21521 Aumühle • Tel.: 0 41 04 / 55 10
E-Mail: FIH@wiwi-hamburg.net

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

RV Hamburg / Fahrgastiniative Hamburg
Thema HVV:
jeden 3. Donnerstag im **geraden** Monat um 19 Uhr
Thema DB + Region:
jeden 3. Donnerstag im **ungeraden** Monat (außer Juli) um 19 Uhr

Bitte Ort erfragen und Durchführung bestätigen lassen unter hamburg@pro-bahn-sh.de oder
Tel. 0163 / 8262984.

RV Lübeck & Umgebung
"Holstenresidenz" • Wisbystraße 9 • Lübeck
jeden 1. + 3.Mittwoch im Monat 18.00 Uhr

RV Schleswig / Mittelholstein
Treffen am 1. Donnerstag in ungeraden Monaten um 18:30 Uhr in Kiel, Restaurant „Madeira“. Mitglieder erhalten rechtzeitig Einladungen. Termine bitte auch erfragen unter schleswig@pro-bahn-sh.de

RV Westholstein
jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr
Restaurant "Al Canale", Königstraße 1, Elmshorn
im August Sommerpause!

PRO BAHN Schleswig-Holstein-Hamburg im Internet: **http://www.pro-bahn-sh.de**

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:
http://www.pro-bahn-sh.de/konzepte.htm
Alle Adressen und Ansprechpartner von Regional- und Landesverband finden Sie unter
http://www.pro-bahn-sh.de/adressen.htm
Die aktuelle sowie die letzten Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene finden sie unter
http://www.pro-bahn-sh.de/shs

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen Sie unseren Bundes-pressesprecher
Hartmut Buyken
Telefon: 0 21 04 / 80 80 24
Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84
E-Mail: h.buyken@pro-bahn.de

PRO BAHN-Konzepte

Fahrgäste nehmen Stellung zu Themen des ÖPNV und des Schienenverkehrs. Sachlich informativ werden Problemstellungen aus der Sicht von Fahrgästen erläutert und Forderungen an die Entscheidungsträger formuliert. Aus der Reihe PRO BAHN-Konzepte werden die folgenden Broschüren empfohlen:

- "Ferienverkehr Mecklenburg-Vorpommern" (16 Seiten DIN A4, 1,00 Euro)
  PRO BAHN.Konzept für umsteigefreundliche Ferienanreise nach Vorpommern
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)
  PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
- "Das intelligente Netz" (40 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)
  Alternatives Konzept zur Y-Trasse (Neubau) Hamburg/Bremen - Hannover
- "Das 1 x 1 des Verknüpfens" (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
  PRO BAHN-Konzept zur Abstimmung der Schülerverkehre an den Integralen Taktfahrplan der Eisenbahn auf der Halbinsel Eiderstedt (Kreis Nordfriesland)
- "Nie wieder Treppen steigen" (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
  PRO BAHN-Konzept für die fahrgastfreundliche Gestaltung des Bahnhof Husum
- "Verstopfung im Watt" (12 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
  PRO BAHN-Konzept zur Bahnstrecke Niebüll - Westerland (Hindenburgdamm)
- "Hein Lüttenborg" in Zahlen und Fakten (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
  PRO BAHN-Broschüre über die Museumsstrecke mit Geschichte und Fotos

Zum Bestellen hier ankreuzen (oder gewünschte Stückzahl schreiben)

und abschicken an:

PRO BAHN
Stefan Barkleit
Dorfstraße 60
24223 Schwentinental

Absender:
.....
.....
.....

Je mehr Fahrgäste sich zusammenschließen, desto wirkungsvoller können sie ihre Interessen vertreten. Verkehrspolitik ist zu wichtig, um sie Politikern und Verkehrsbetrieben zu überlassen.

Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:
PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg
Dorfstraße 60, 24223 Schwentinental

- **Ich möchte weitere Information über PRO BAHN**
- **Ich unterstütze die Ziele von PRO BAHN und möchte Mitglied werden**

Der Jahresbeitrag beträgt:

Für Einzelmitglieder	42.00 Euro
ermäßigt (auf Antrag)	26.00 Euro
Famlienmitgliedschaft	49.00 Euro

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband

Hamburger Fahrgast Forum

S11 zum Flughafen und andere Geheimnisse der Hamburger S-Bahn

Seitdem in Ohlsdorf das neue elektronische Stellwerk in Betrieb gegangen ist, lässt die Sicherungstechnik nur noch Kurzzüge in den nördlich der S-Bahnstation Ohlsdorf gelegenen Abstellgleisen zu. Das heißt, in Ohlsdorf ankommende Vollzüge können nicht mehr über die nördlichen Kehrgleise gekehrt werden. Auch können in Ohlsdorf eingesetzte Vollzüge nicht mehr aus der Abstellgruppe neben dem Betriebswerk über die nördlichen Kehrgleise bereitgestellt werden.

Eigentlich ist das ja kein Problem, denn seit Eröffnung der Flughafen S-Bahn gibt es nun nördlich von Ohlsdorf gleich zwei Strecken, die von der einen südlich von Ohlsdorf versorgt werden müssen. Somit dürfte aus Richtung Stadt kommend kein Kehrbedürfnis für S-Bahnzüge in Ohlsdorf bestehen. Zwei S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren südlich von Ohlsdorf in der Hauptverkehrszeit, sonst nur eine. Da man sich entschieden hat, die Züge der ganztägig verkehrenden Linie L in Ohlsdorf zu teilen („Flügeln“), endet von dieser Linie niemals ein Zug in Ohlsdorf. Die andere Linie (S11) verkehrt ohnehin nur in der Hauptverkehrszeit. Da jedoch nach Poppenbüttel durch die Flügelung der S1 auch in der Hauptverkehrszeit nur noch ein Kurzzug in 10 Minuten zur Verfügung steht, muss die S11 nun wieder als Verstärkerlinie nach Poppenbüttel durchfahren. Dass diese Linie nicht ebenfalls in Ohlsdorf geflügelt wird, dürfte vor allem daran liegen, dass aufgrund des Fahrzeugmangels bei der Hamburger S-Bahn die S11 oft nur mit Kurzzügen fährt, welche nicht mehr geteilt werden können.

Nur ganz wenige Züge der Linie S11 enden und beginnen wirklich in Ohlsdorf. Die meisten davon werden danach in die Abstellgruppe beim Betriebswerk ausgesetzt und benötigen die nördlichen Kehrgleise nicht. Lediglich beim Bereitstellen dieser Züge hat der Umweg über diese Kehrgleise Vorteile, da beim direkten Bereitstellen am Bahnsteig von der Abstellgruppe beim Betriebswerk zu einem bestimmten Zeitpunkt das Streckengleis aus Richtung Innenstadt gekreuzt werden muss.

Nur vereinzelte Züge, die in Ohlsdorf enden, fahren anschließend wieder in die Stadt zurück und benötigen eines der nördlichen Kehrgleise. Hier fragt man sich, warum diese wenigen Fahrten nicht auch bis Poppenbüttel verlängert worden sind. Es macht eigentlich wenig Sinn, einerseits Züge teilen zu lassen, andererseits Verstärkerfahrten auf der gemeinsamen Strecke nur bis zum Trennbahnhof zu bestellen. Lediglich wenn diese Fahrten der S11 auch tatsächlich mit einem Vollzug geleistet werden, gibt es ein Problem. Da diese Züge ja partout nicht nach Poppenbüttel weiterfahren sollen, entscheidet sich die S-Bahn Hamburg auf eigene Rechnung, die Züge auf dem anderen Ast zum Flughafen fahren zu lassen.

Diese Strecke ist im Prinzip nur ein verlängertes Kehrgleis mit Bahnsteig.

Somit kommen tatsächlich auch vereinzelte Fahrten der S11 zum Flughafen vor. Insbesondere morgens kurz vor 9 Uhr kann so eine Fahrt eine interessante Verbindung für **Messebesucher** sein, die mit dem Flugzeug anreisen, da eine **direkte Verbindung** vom **Flughafen** zu den Messestationen **Dammtor** und **Sternschanze** hergestellt wird. Im Fahrplan stehen diese Fahrten (zwischen Airport und Ohlsdorf) natürlich nicht. Vielmehr denkt die S-Bahn darüber nach, diese wenigen, aber dem Ansehen der S-Bahn und der Attraktivität für Fahrgäste sehr zuträglichen Angebote zu vermeiden, wohl um ein paar Euros zu sparen. Die Ohlsdorfer Kehrgleise sollen wieder vollzugtauglich umgebaut werden. Selbst eine teure **Bahnsteigverschiebung** nach Süden mit weiteren Wegen für die Fahrgäste war im Gespräch! Offenbar gilt immer noch: „**Wir müssen sparen, koste es, was es wolle!“**

Es gibt übrigens noch weitere versteckte Angebote der Hamburger S-Bahn, die nicht im Fahrplan stehen, weil sie nicht offiziell bestellt worden sind, sondern nur aus betrieblichen Gründen geleistet werden, obwohl sie auch für die Fahrgäste einen großen Nutzen haben und das Angebot der S-Bahn bei Veröffentlichung deutlich besser aussehen lassen würden.

So verkehrt montags bis freitags ein Zug der Linie S3 bereits ab Pinneberg und zwar bereits um 9.35 Uhr. Für Studierende der Universität Hamburg mit Wohnort Pinneberg, Thesdorf, Halstenbek oder Krupunder ist das eine ideale **umsteigefreie Verbindung** zur 10-Uhr-Vorlesung (Dammtor an 10.01 Uhr). Planmäßig beginnt die Fahrt natürlich offiziell in Elbgaustraße um 9.46 Uhr.

Ebenfalls fährt montags bis donnerstags und freitags nachmittags ein Zug der Linie S2 über Bergedorf hinaus bis Aumühle, so dass auch **Reinbek**, **Wohltorf** und **Aumühle** umsteigefrei von Altona und den Stationen der **City-S-Bahn** erreicht werden können. Der Grund ist „Wagenausgleich“.

Die Abfahrtzeiten sind:

S2	**an/ab**	**Mo - Do**	**Freitags**
Altona	ab	16.27	14.47
Jungfernstieg	ab	16.37	14.57
Hauptbahnhof	ab	16.40	15.00
Bergedorf	ab	17.01 (*)	15.21 (*)
Aumühle	an	17.13 (*)	15.33 (*)

(*) beobachtete Zeit

Aus meiner Sicht könnte die Hamburger S-Bahn und damit insgesamt der **Hamburger ÖPNV** (HVV-Verkehr) sein Image deutlich verbessern, wenn solche kleinen Mehrleistungen mit in das **offizielle Angebot** aufgenommen werden.

MARTIN POTTHAST

„Hein Hollenbek“

114 c Hollenbek – Mölln (Lauenburg)

Alle Züge nur 3. Klasse

✗850	✗852	†814		✗854	†824	✗856		✗858		km	Zug Nr RBD Hamburg Zug Nr	†851	✗8363◎		✗853	855		✗8367◎	✗857	†840	
✗6.00	✗7.17	†9.15	...	✗10.33	†14.48	✗16.30	...	✗19.40	...	0,0	ab **Hollenbek** 114a ⊞ ..... an	†5.55	✗5.40	...	✗7.07	10.25	...	✗15.18	✗19 29	†22.33	...
6.07	7.23	9.22	...	10.39	14.55	16.36	...	19.47	...	3,3	Kehrsen ..... ↑	5.49	5.32	...	7.01	10.19	...	15.09	19.23	22.27	...
6.12	7.28	9.27	...	10.44	15.00	16.41	...	19.52	...	4,7	Lehmrade.....	5.44	5.18	...	6.56	10.14	...	14.51	19.18	22.22	...
6.22	7.38	9.37	...	10.54	15.10	16.51	...	20.02	...	8,9	↓ Schneiderschere. ..... ⊞	5.34	5.02	...	6.46	10.04	...	14.39	19.08	22.12	...
✗6.28	✗7.44	†9.43	...	✗11.00	†15.16	✗16.57	...	✗20.08	...	11,7	an **Mölln** (Lauenb) 114d ..... ab	†5.26	✗4.55	...	✗6.39	9.57	...	✗14.32	✗19.00	†22.04	...

◎ Zug darf bis 30 Minuten früher abfahren.

Fahrplantabelle aus dem Amtlichen Kursbuch Winterfahrplan 1949/50

Die **FIH** hat in ihrer Zeitschrift **HFF** – früher **HFI** – immer über den Bereich des HVV berichtet, also ein bisschen über die Stadtgrenzen Hamburgs hinaus. Inzwischen ist das Gebiet des HVV mehrfach erweitert worden und damit der Bereich, über den die Autoren berichten können, entsprechend gewachsen. Das gibt uns die Möglichkeit, einmal einen Blick in die Vergangenheit zu werfen, auf „***Hein Hollenbek***“, die **Nebenbahn von Mölln nach Hollenbek**. Die noch weitgehend erhaltene Trasse liegt in ganzer Länge im Bereich des heutigen HVV.

Schon Anfang der 50er Jahre hatte ich auf einer Radtour den ersten Kontakt zu dieser Bahn. Ich habe an anderer Stelle – u.a. Schleswig-Holstein-Schiene Nr.22 (1/2007) - darüber berichtet. Seitdem hat sie mich immer wieder angezogen und fasziniert. Sie bot wirklich alles, was das Herz eines Schienenromantikers begehrt. Sie führte durch eine wunderschöne Landschaft und fuhr in den wenigen Jahren, in denen ich sie kannte, mit einer Vielzahl unterschiedlicher Züge. Es gab durchlaufende Züge von Klein Zecher nach Mölln und weiter nach Ratzeburg. Dann gab es Züge, die nur die Stammstrecke Mölln – Hollenbek befuhren. Entsprechend groß war die Vielfalt des rollenden Materials. 64er Dampfloks mit bis zu 4 Bühnenwagen, wahrscheinlich Hollenbek – Mölln – Ratzeburg – Neumünster, sah man neben einer Diesel-Kleinlok für die Stammstrecke mit 2 Bühnenwagen. Ab etwa 1953 verkehrten dann auch die Uerdinger Schienenbusse. 1959 war es dann mit der Romantik vorbei, im Oktober wurde die Strecke stillgelegt. Näheres über diese liebenswerte Bahn im nachstehenden Bericht von Birger Kaiser.

GÜNTHER STOLTZE

„Hein Hollenbek“ - geliebte Nebenbahn von Hollenbek nach Mölln

ein Bericht von Birger Kaiser

Am 01. April 2009 jährte sich zum 110ten mal die Eröffnung der Nebenbahn von Hollenbek nach Mölln.

Mölln wurde bereits 1851 eisenbahntechnisch durch die private Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE) erschlossen. Auf einen Staatsbahnanschluss musste Mölln aber noch bis 1899 warten, obwohl sich Preußen schon 1879, nach Erwerb der Provinz Holstein, eine eigene Eisenbahnverbindung von Berlin nach Kiel wünschte. Mölln unterstützte das Projekt, bestand doch die Hoffnung, dass die Strecke über Hagenow-Mölln-Oldesloe geführt würde.

Am 13. Dezember 1889 schlossen Preußen und der Lübecker Senat einen Vertrag, der Preußen das Recht zusicherte, eine Eisenbahn von Hagenow über Ratzeburg nach Oldesloe zu bauen, die durch die lübschen Enklaven Sierksrade und Düchelsdorf führte.

Mölln reichte in Berlin einen Protest ein und erreichte den Bau einer Nebenbahn von Hollenbek nach Mölln, die 1899 eröffnet wurde. Zudem brachte es dem Möllner Hafen die erwünschte Verbindung nach West Mecklenburg. Diese Strecke erhielt, wohl aufgrund Ihres ländlichen Charakters, bald den Spitznamen „Hein Hollenbek“.

War der Betrieb anfangs bescheiden, so änderte es sich 1935 mit Eröffnung der Heeresmunitionsanstalt (Muna) auf dem Steinfeld südlich von Mölln. Jetzt wurden über den „Hein Hollenbek“ Arbeiter in Sonderzügen aus Oldesloe zur Haltestelle Schneiderschere gebracht und die gefertigte Munition abgefahren. Im Frühjahr 1945 wurde der Bahnhof Hollenbek durch einen Tieffliegerangriff stark beschädigt, was zur Folge hatte, dass der Zugbetrieb auf der Strecke von Berlin nach Kiel, der Kaiserbahn, für mehrere Wochen unterbrochen war.

Nach der Kapitulation im Mai 1945 lagerte die britische Armee auf dem Gelände der ehemaligen Heeresmunitionsanstalt Munition, um sie später in der Ostsee zu verklappen. Der An- und Abtransport erfolgte über den „Hein Hollenbek“.

Ab 1953 setzte die noch junge Deutsche Bundesbahn (DB) neue Schienenbusse auf dem „Hein Hollenbek“ ein. Leider ging trotz dieser Maßnahme das Aufkommen so stark zurück, dass die DB die Strecke zum 03.Oktober 1959 stilllegte.

Bitte beachten Sie:

IIn der Novemberausgabe 2010 der „Lauenburgischen Heimatblätter“ erscheint der vollständige Text des Artikels über „Hein Hollenbek“ von *Birger Kaiser.*

Kommentar:

Die Stilllegung von alten Eisenbahnstrecken, weil es dort zu wenig Nachfrage gibt, ist immer wieder schade. Einen Bedarf für diese Strecke zu erzeugen, dürfte jedoch schwierig sein. Die LVS plante einmal, zusätzliche Zugfahrten in der Relation Mölln – Büchen – Aumühle (– Hamburg) zu bestellen. Diese Fahrten sollten jedoch nicht bis in die Kreisstadt Ratzeburg fahren, sondern bereits in Mölln beginnen und enden. Diese Fahrten könnten ja auf der Trasse des „Hein Hollenbek“ weiterfahren, was aber ein weiteres Kopfmachen – genau wie es Büchen erforderlich wäre – nach sich zöge. Eine betrieblich problematische Sache, womit die Wiederaufbauchancen eher gering sind.

MARTIN POTTHAST

LESERBRIEFE

Sehr geehrter Herr Potthast,

sehr geehrte Herren,

mit Interesse haben wir den o.g. Artikel zu den Veränderungen im Spätverkehr im Raum Jesteburg / Hanstedt von Herrn Klaus Müller gelesen. Wir sind der Ansicht, dass es hierzu einiger Ergänzungen bedarf. Da wir den Autor leider nicht direkt per E-Mail erreichen können, wären wir für eine entsprechende Weiterleitung dankbar.

Grundsätzlich sei zunächst einmal erwähnt, dass das Bestehen einer Linie schon seit 1920, in diesem Fall also Harburg - Hanstedt, nicht per se ein Argument für die Richtigkeit der Linienführung auch noch 89 Jahre später ist, da sich Verkehrsbeziehungen im Laufe der Zeit verändern können. Es ist somit kein Argument gegen die neue Linienführung, dass eine Linie bereits seit 1920 in unveränderter Linienführung verkehrt.

Eine Linienveränderung wäre zudem, auch unter Berücksichtigung der alten Tarif- und HVV-Grenze vor Einführung des HVV-Tarifs möglich gewesen, war doch die alte Linie 1901 auch früher erst ab Hittfeld zum HVV-Tarif benutzbar. Falsch ist zudem die Aussage, dass die neue Linienführung für Zeitkartenbesitzer eine zusätzliche Tarifzone erfordert. Nehmen wir die Hamburger Innenstadt als Ziel, so sind von Hanstedt auf beiden Routen 8 Tarifzonen erforderlich. Der Kunde würde also für diesen Fall Großbereich Hamburg + 3 Zonen wählen. Dies wären für die Route über Harmstorf die Zonen 718, 608, 618 + Großbereich Hamburg, für die Route über Buchholz die Zonen 718, 708, 608 + Großbereich Hamburg. Auch für das Ziel Hamburg-Harburg bleibt die Zahl der Tarifzonen auf beiden Routen gleich. Lediglich für Jesteburger Inhaber eines sog. Job-Tickets wäre bei einer Fahrt über Buchholz ein Ticket für den Gesamtbereich notwendig. Alternativ steht ab Jesteburg aber weiterhin die Linie 4148 mit quasi unverändertem Fahrtenangebot zur Verfügung.

Ziel der neuen Linie, die im Übrigen weder vom HVV noch vom Landkreis Harburg geplant wurde, sondern auf Vorschlägen des Fahrgastbeirates für den Landkreis Harburg basiert, war

a) eine erstmalige Anbindung der Samtgemeinde Hanstedt, mit den Orten Evendorf, Döhle, Wesel, Undeloh, Egestorf, Sahrendorf, Schätzendorf, Nindorf, Hanstedt und Dierkshausen an das Mittelzentrum Buchholz. Dieses war aus o.g. Orten bisher gar nicht erreichbar bzw. nur mit völlig unattraktiven Umsteigeverbindungen wenige Male am Tag

b) eine deutlich schnellere Anbindung o.g. Orte an Hamburg. So betrug die Reisezeit allein von Hanstedt nach Hamburg-Harburg über die alte Linie 1901 / 4148 1 Stunde!

c) eine deutlich verbesserte Anbindung von Jesteburg und Asendorf an Buchholz, wie dies von Jesteburger Bürgern immer wieder, letztmalig in einem Bürgerworkshop im Frühjahr 2008, seit langem gefordert wurde. Statt früher 7 bis 8 Fahrten der Linie 4408 stehen nun in Kombination der Linien 4207 und 4408 auf dem Linienabschnitt Asendorf - Buchholz 19 Fahrten sowie zudem Fahrtmöglichkeiten am späten Abend zur Verfügung

d) eine erstmalige Anbindung der Jesteburger Ortsteile Wiedenhof und Lüllau an Buchholz und eine verbesserte Anbindung an Jesteburg

e) Verbesserung der Erreichbarkeit o.g. Heideorte aus Richtung Bremen und damit dem Ruhrgebiet für Urlaubstouristen.

Im Frühjahr 2008 einigten sich der Landkreis Harburg, die Planungsgesellschaft VNO, die KVG sowie der Fahrgastbeirat für den Landkreis Harburg auf die Bildung einer Arbeitsgruppe, in der sich auf das vom Fahrgastbeirat vorgelegte heutige Linienkonzept geeinigt wurde und abschließende Details ausgearbeitet wurden. Der HVV war, wie bereits erwähnt, zu keiner Zeit an den Planungen beteiligt, zumal Planung und Bestellung des Busverkehrs ausschließlich Landkreisaufgabe ist. Auch das von Herrn Müller erwähnte Faltblatt, welches übrigens via Postwurfsendung an alle im Einzugsgebiet der Linie liegenden Haushalte sowie in den Bussen verteilt wurde, wurde von der VNO in Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat erstellt. Der HVV steuerte die Farbe und sein Logo bei. Der Fahrgastbeirat informierte zudem via Handzettel an den Bussen und Haltestellen.

Nach nunmehr einem dreiviertel Jahr Betrieb der neuen Linie kann festgestellt werden, dass, unter Berücksichtigung des sehr ländlichen Verkehrsraumes, die Linie sehr gut angenommen wird. Dies gilt, insbesondere an Freitagen und Samstagen, auch für die Fahrt 23:45 bzw. 23:50 Uhr ab Buchholz mit direktem Metronom Anschluss von Hamburg Hbf. Wir hätten uns noch vor 1 Jahr nicht vorstellen können, dass selbst in Orten wie Lüllau um 23:50 Uhr Fahrgäste aus oder sogar einsteigen. Die Gründe für die gute Inanspruchnahme des Spätbusses liegen jedoch auf der Hand: Statt der langsamen Fahrt „über die Dörfer“ steht nun eine schnellere und dank Metronom Benutzung komfortablere Verbindung zur Verfügung. Die Benutzung der in den Abendstunden nicht unproblematischen S3 kann entfallen, da der Metronom 23:15 Uhr ab Hamburg Hbf.

verkehrt. Auch aus dem Mittelzentrum Buchholz besteht nun noch eine Rückfahrmöglichkeit am späten Abend in die Heideorte. Und nicht zuletzt haben wir uns für einen Anschluss des ME 23:15 Uhr ab Hamburg Hbf. entschlossen, da Beobachtungen ergeben haben, dass dieser Zug ausgesprochen gut genutzt wird, was offensichtlich an einer zeitlich günstigen und von den Kunden nachgefragten Fahrlage liegt. Für Besucher kultureller Veranstaltungen (Kino, Theater, Oper etc.) liegt die Abfahrtszeit ausgesprochen günstig. Eine 13-minütige spätere Abfahrt mit der ungeliebten S3 dürfte da nur wenig mehr Nutzen bringen. Die angebliche Verschlechterung scheint für viele Fahrgäste also gar keine zu sein. Im Gegenteil, haben doch stichprobenartige Fahrgastzählungen des Fahrgastbeirates ergeben, dass die Spätfahrten der Linie 4148 nur im unteren Linienverlauf akzeptabel genutzt wurden. Die von Herrn Müller zitierte Verschlechterung berücksichtigt zudem nicht, dass nun auch Abendveranstaltungen im Mittelzentrum Buchholz besucht werden können, die vorher weder von Hanstedt noch von Jesteburg überhaupt erreichbar waren.

Es sei zudem darauf hingewiesen, dass ab Fahrplan 2011 der heutige ME 23:15 Uhr durch einen MEr Hamburg Hbf. - Bremen 23:37 Uhr ab Hamburg Hbf. ersetzt werden soll. Eine Anbindung der Linie 4207 an diesen Zug versteht sich von selbst. Ob die spätere Abfahrt auch im Sinne der Fahrgäste sein wird, bleibt abzuwarten. Für den Besuch von Veranstaltungen in der Woche wird sie sicherlich eher nachteilig sein.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Neuordnung der Linien im Raum Hanstedt mit einer Verringerung der Fahrtenhäufigkeit für Hanstedt verbunden war. Einer deutlich qualitativen Verbesserung steht also eine quantitative Verschlechterung gegenüber. Doch offensichtlich reichte das gute quantitative Angebot nicht aus, um nennenswerte Fahrgastpotenziale zu heben, war doch der Linienabschnitt Jesteburg - Hanstedt der Linie 1901 / 4148 nur sehr schwach genutzt. Mit insgesamt 13 Fahrten Mo - Fr dürfte ein Ort wie Hanstedt aber auch heute noch über ein gutes Angebot verfügen. So mancher Ort im ländlichen Raum würde sich ein solches Angebot wünschen. Auch die Nutzung der Linie 4148 von und nach Jesteburg war nicht optimal, da die lange Fahrzeit auch hier Nutzungshemmend wirkt. Mit der Linie 4207 steht nun auch für Jesteburg ganztägig eine schnelle Anbindung an die Hamburger Innenstadt und Hamburg Harburg zur Verfügung.

Das bisher Umgesetzte ist noch nicht die abschließende Lösung für den Raum Hanstedt - Egestorf. Ein erstes weiteres Gespräch zwischen dem Landkreis, der VNO, der KVG und dem Fahrgastbeirat zur Weiterentwicklung der Linie / des Verkehrsraumes hat bereits stattgefunden. Neben einer zusätzlichen Fahrt in der abendlichen HVZ und kleinerer Anpassungen sollen insbesondere die Linienführungen im Raum Egestorf überprüft und neu strukturiert werden. Dies wird sich aber erst zum Fahrplanwechsel 2010 / 2011 umsetzen lassen und ohne Frage Auswirkungen auf die Linie 4207 haben. Derzeit ist u.a. eine Erhöhung der Fahrtenzahl zwischen Hanstedt und Egestorf, ggf. Evendorf geplant. Abschließend muss erwähnt werden, dass mit der neuen Linie 4207 trotz einer verringerten Fahrtenzahl mehr Buskilometer erbracht, die vom Landkreis Harburg bestellt und bezahlt werden. Der Kreistag stimmte der neuen Linie sowie der hierfür erforderlichen Finanzierung einstimmig im Herbst 2008 zu.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus dem Landkreis Harburg

Stefan Kindermann

Stellv. Sprecher des Fahrgastbeirates für den Landkreis Harburg

Sprecher AG Bus

Antwort des Autors

Sehr geehrter Herr Kindermann,

vielen Dank für Ihre ausführliche Zuschrift; leider bin ich erst jetzt dazu gekommen, sie zu beantworten. Selbstverständlich wollte ich mit dem Hinweis, dass die durchgehende Verbindung Harburg - Hanstedt seit 1920 besteht, nicht sagen, dass dies allein deswegen nicht geändert werden dürfe. Er sollte lediglich den historischen Hintergrund beleuchten. Ich meine allerdings, dass die Änderungen der Verkehrsbedienung im Raum Hanstedt tatsächlich erst durch die HVV-Ausweitung möglich wurden - denn davor hätten die Hanstedter Fahrgäste bei Nutzung der Verbindung über Buchholz statt zwei Fahrausweisen auf dem Weg über Hittfeld (KVG Hanstedt - Hittfeld, HVV Hittfeld - Hamburg) drei benötigt (KVG Hanstedt - Buchholz, DB bzw. ME Buchholz - Hittfeld und HVV Hittfeld - Hamburg). Das wäre dann doch sehr umständlich gewesen, zumal im Bus immerhin gleich in Hanstedt der HVV-Fahrschein mit Gültigkeit ab Hittfeld gelöst werden konnte. Bei Nutzung der Bahnverbindung hätte dagegen die ab Hittfeld gültige HVV-Fahrkarte nicht einmal auf dem Buchholzer Bahnhof gekauft werden können! Was die jetzige tarifliche Situation angeht, haben Sie natürlich Recht, da hatte ich übersehen, dass man die Tarifzone 618 zwar für die Busfahrt zwischen Jesteburg und Harburg benötigt, nicht aber für die Bahnstrecke Buchholz - Harburg. Die Vorteile der neuen Verbindung für die Fahrgäste habe ich in meinem Artikel ja erwähnt und will sie auch nicht in Abrede stellen. Dass der Fahrgastbeirat Harburg an der Angebotsumstellung beteiligt war, war dem HVV-Handzettel übrigens nicht zu entnehmen; schade, dass sein Engagement darin nicht gewürdigt wurde (zumal er nach Ihrer Aussage ja sogar bei der Erstellung mitgewirkt hat). Allerdings sind die mit den Änderungen verbundenen Nachteile eben doch erheblich: Aus den 13 Minuten, die der Hanstedter Fahrgast jetzt früher vom Hamburger Hauptbahnhof fahren muss, um seinen letzten Bus zu erreichen, werden am Sonnabend und Sonntag immerhin schon 33; und für den Hittfelder, der ja weiterhin auf die „ungeliebte **„S**-Bahn“ angewiesen ist und von der Anbindung der Linie 4207 an den Metronom nicht profitiert, ist der Abend in Hamburg durch die Fahrplanänderungen montags bis freitags 20 und am Sonntag sogar 50 Minuten eher zu Ende als bisher. Gewiss gibt es auch Fahrgäste, denen eine frühere Abfahrt lieber ist; bei der Abwägung ist m.E. aber eher den „früheren“ Nutzern eine gewisse Wartezeit zuzumuten als den „späteren“, überhaupt nicht mehr nach Hause zu kommen. Deswegen sollte die letzte Abfahrtszeit immer so spät wie möglich liegen. Dass die abendliche Anbindung an Buchholz verbessert wurde, ist für die hieran interessierten Fahrgäste sicherlich erfreulich - doch sollten Verbesserungen für eine Gruppe

von Fahrgästen nicht durch Verschlechterungen für eine andere erkauft werden. Für mich hätte die Anbindung an Hamburg immer Priorität vor der an das nächste Mittelzentrum, denn in Hamburg werden dem Bürger eben doch weitaus mehr Möglichkeiten geboten, z.B. was das Spektrum an kulturellen Veranstaltungen betrifft. Dies gilt vor allem für Menschen mit geringem Einkommen - während es in Hamburg viele Veranstaltungen gibt, die kostenlos besucht werden können (z.B. im Körber-Forum oder in der Bucerius Law School), verlangen die Institutionen in den Mittelzentren meist recht erhebliche Eintrittspreise. Das dürfte bei der „Empore“ in Buchholz nicht anders sein als im „Stadeum“ in Stade oder der Halepaghen-Bühne in Buxtehude - und gilt natürlich auch für Vorträge bei den Volkshochschulen oder Lesungen in Buchhandlungen. Im übrigen bin ich mir nicht sicher, ob sich bei der von Ihnen erwähnten vorgesehenen Verlegung des Metronom von 23.15 auf 23.37 Uhr ab Hamburg Hbf. die Anbindung der Linie 4207 an diesen Zug tatsächlich „von selbst versteht“. Ich habe jedenfalls wiederholt erlebt, wie sehr sich die KVG gegen mit der Verschiebung von Abfahrtszeiten verbundene Dienstplanverlängerungen sträubt, auch wenn es nur um wenige Minuten geht. Insofern ist von Seiten des Harburger Fahrgastbeirates sicherlich viel Überzeugungsarbeit erforderlich, um die KVG bzw. den Landkreis dazu zu bewegen, die entsprechenden Mehrkosten in Kauf zu nehmen. Gelänge dies, würde das sicherlich die von mir angesprochenen Nachteile für die Nutzer aus dem Raum Hanstedt wieder aufheben. Allerdings sollte dann darauf geachtet werden, dass auch für die Fahrgäste aus Hittfeld montags bis freitags und sonntags wieder eine Anbindung an die S3 um 23.28 bzw. 23.48 Uhr ab Hauptbahnhof angeboten wird. Für Ihre weitere Arbeit viel Erfolg!

Mit freundlichen Grüßen

KLAUS MÜLLER

ZOB Bergedorf

In unserer letzten Ausgabe hatten wir einen Artikel von ***Ingo Uttech*** veröffentlicht, der sich mit den Planungen und dem Umbau des **ZOB in Hamburg-Bergedorf** beschäftigt. Die Bauarbeiten für die von ihm kritisierte Neugestaltung sind mitten im Gange, so dass keine Chancen für seinen Alternativ-Vorschlag mehr bestehen. Grundsätzlich werden die derzeitigen Umbauten den Fahrgästen im Ergebnis eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Urzustand bringen. Kürzere und straßenkreuzungsfreie Umsteigewege zwischen den Bussen untereinander und zwischen Bus und Bahn werden in Bergedorf endlich realisiert. Städtebaulich ist ein **ZOB** auf dem Dach eines Parkhauses äußerst interessant! Die Busse sind künftig von den Bahnsteigen aus gut zu sehen. Trotzdem gibt es ein paar Kleinigkeiten, die man noch verbessern kann. Auch hätte die von *Ingo Uttech* favorisierte Lösung, bei einer etwas aufwändigeren Realisierung als vorgeschlagen, den Fahrgästen noch mehr Vorteile gebracht als das, was jetzt kommt, sofern man dem Bus-Bus-Umsteigeverkehr nicht all zuviel Bedeutung beimisst. Dazu hätte man den S-Bahn-Bahnsteig als **Brückenbahnsteig** über der **Alten Holstenstraße** mit Abgängen zu beiden Straßenseiten realisieren müssen, damit die umsteigenden Fahrgäste nicht zwischen den Bussen herumlaufen, und die Alte Holstenstraße zu einer reinen **Bus- und Fahrrad-Trasse** umgestalten müssen. Bequemes, sicheres Umsteigen und kurze Wege zu den umliegenden Geschäften wären dann gleichzeitig möglich gewesen. Auch hätte es für die S-Bahn-Fahrgäste den Vorteil, dass die dritte Bahnsteigkante (**Gleis 5**) dann bei der Gelegenheit endgültig wegsaniert worden wäre. Die Spielchen der S-Bahn Hamburg, den Betrieb zu stabilisieren und dabei Verwirrung der Fahrgäste in Kauf zu nehmen, hätten somit endlich ein Ende. **Nachteilig** dabei wäre natürlich, dass es für den Busbetrieb schon günstiger ist, einen richtigen **ZOB** zu haben, wo Busse auch überliegen können, was bei der alternativen Lösung so nicht möglich wäre.

Für den **Busverkehr** sollten noch zwei Forderungen mit auf den Weg gegeben werden:

1) Die ehemalige Haltestelle „Eisenbahnbrücke“ (derzeit S-Bahn Bergedorf) soll nach den aktuellen Planungen im Endzustand aufgegeben werden. Dieses sollte verhindert werden. **Vorschlag:** Ersatzhaltestelle im Ludwig-Rosenberg-Ring, Ecke Alte Holstenstraße mit dem Namen „**Alte Holstenstraße**“ einrichten.

2) Ebenfalls sollte vor dem alten **CCB** in der Bergedorfer Straße, Ecke Vierlandenstraße Richtung Bf. Bergedorf, eine Haltestelle eingerichtet werden (Name: „**Serrahnufer**“ oder „**CCB**“) als Ersatz für die derzeitige Nothaltestelle „**Kupferhof**“. Die Gegenhaltestelle wird ja bereits vor dem **CCB**-Fachmarktzentrum vorbereitet.

Wir werden insgesamt die Entwicklung am Bf. Bergedorf weiter beobachten und zu gegebener Zeit konkrete Vorschläge unterbreiten.

MARTIN POTTHAST

Impressum Hamburger Fahrgast-Forum (HFF)
Herausgeber: „FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG“ (FIH)
Erscheint: 4-mal im Jahr.
Druckauflage: 30 Stück, zusätzliche Exemplare können auf Wunsch gegen eine Spende gedruckt werden.
Online: www.fih.de.vu
Redaktionsteam:
Pascal Fischer, Klaus Müller und Martin Potthast
V.i.S.d.P.: Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle
Versand: Günther Stoltze, Beimoorweg 58, 22927 Großhansdorf
FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH)
Kontakt: e-Mail: FIH@wiwi-hamburg.net Web: www.fih.de.vu.
Treffpunkt: jeden 3. Donnerstag in geraden Monaten (Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember) im **Wappenhof,** Restaurant Dubrovnik, Borgfelder Straße 16, 20537 Hamburg
Spendenkonto: Konto-Nr.: 523736-204, BLZ: 200 100 20 (Postbank Hamburg)

GLOSSE

Fahrplanbuch als bibliophile Rarität

Oder: Helgoland endlich Tarifpunkt

Das von der LVS herausgegebene „Fahrplanbuch 2010“ ist schon jetzt eine bibliophile Rarität – nicht nur weil es in homöopathisch kleiner, auf Bahnhöfen kaum auffindbarer Menge über das Land verteilt wurde, und man sich allein schon aus diesem Grunde freuen darf, stolzer Besitzer dieser Publikation zu sein.

Was jedoch den Wert dieses Fahrplanbuches in das Unermessliche steigert, ist die Tatsache, dass darin ungeahnte, traumhaft anmutende, ja sensationelle Zugläufe und Verbindungen in offizieller Fahrplan-Darstellung geboten werden. Auf diese Weise wird „Helgoland“ endlich zum Ausgangs- und Zielpunkt internationaler Eisenbahn-Verbindungen. Darauf haben die Helgoländer lange gewartet. Sie beklagen den Schwund der Touristen, die wegen der dort mittlerweile nicht mehr so billig angebotenen Spirituosen und vor dem Hintergrund der Raucher-Ausgrenzung ausbleiben.

Endlich ist die Insel mit bequemen ICE-(Diesel)-Zügen mehrmals täglich erreichbar. Niemand muss sich bei stürmischem Wetter auf einem Ausflugsdampfer durchschaukeln lassen. Wie aus dem „Fahrplanheft 2010“ ersichtlich, sind auch Tagesreisen mit allerdings sehr kurzem Aufenthalt möglich.

Wegen des schwer überwindbaren Höhenunterschiedes zum Plateau des Inselfelsens ist der Bahnhof von Helgoland auf der Düne unweit des Flugplatzes angelegt worden. Es ergeben sich daher bequeme Umsteigemöglichkeiten in das internationale Flugnetz der OFD (Ostfriesischer Flugdienst). Von dort geht die Reise mit dem ICE über einen ca. 50 km langen Brückenneubau nach Bad St. Peter Ording., wo die Züge auf das schleswig-holsteinische und weiterhin in das dänische (s.u.) Schienennetz geleitet werden.

Die regierungshörige Regional-Presse Schleswig-Holsteins hat bisher verschwiegen, dass das Brückenbauwerk Helgoland Düne nach St. Peter der Beltquerung vorgezogen wurde, weil es in einer Private-Public-Partnership (PPS) mit schottischen Whisky-Produzenten und der Zigarettenindustrie zügig realisiert werden konnte. Die Beltquerung kann warten, zumal das Projekt angeblich weiterhin unter Finanzierungsproblemen leiden soll.

Dem geneigten Leser, der sich an dieser Stelle die Augen reibt und von erheblichen Zweifeln an der Seriosität dieses Beitrags geplagt wird, sei die Lektüre der Seiten 34/35 und 40/43 des „Fahrplanbuches 2010“ der LVS empfohlen. Dort sind im Fahrplan 104 A „Hamburg Hbf - Lübeck Hbf - Hamburg Hbf“ auch die Züge ICE 32, ICE 35, ICE 36, ICE 37, ICE 38, ICE 237 und ICE 238 verzeichnet. Aus den Zeilen „Von“ und „Nach“ sind die Zugläufe erkennbar, bevor diese für den dargestellten Fahrplanausschnitt (Hamburg - Lübeck) relevant werden. Das sieht dann im einzelnen wie folgt aus:

ICE 32: Von **„Helgoland“** nach Hamburg Hbf.

ICE 35: Von „Berlin Rummelsberg“ nach **„Helgoland“**

ICE 36: Von **„Helgoland“** nach „Langenfelde Betriebsbahnhof“

ICE 37: Von „Langenfelde Betriebsbahnhof“ nach **„Helgoland“**

ICE 38: Von **„Helgoland“** nach „Berlin Lichtenberg“

ICE 237: Von „Langenfelde Betriebsbahnhof“ nach **„Helgoland“**

ICE 238: Von **„Helgoland“** nach „Langenfelde Betriebsbahnhof“

Bei aller Freude über eine zukunftsorientierte Verkehrsführung mag es für manchen Leser doch schwierig sein, sich die Streckenführung von Helgoland Düne nach Hamburg Hbf. vorzustellen:

Von Bad St. Peter Ording, über Tönning, Husum, Jübek nach Flensburg, von dort über Kolding, Odense weiter nach Kopenhagen und schließlich über Lübeck zum Hamburger Hauptbahnhof.

Der Touristik-Sonderfahrplan zwischen Helgoland-Düne und St. Peter Ording konnte noch nicht im „Fahrplanbuch 2010“ berücksichtigt werden. Ab Mai 2010 soll er in kleinen Mengen in den Prospekthaltern an den Bahnhöfen Helgoland Düne und St. Peter Ording verfügbar sein. Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr Exemplar! Wir wünschen einen „schönen Sommer“!

Rainer Schmidt-Walk

104A Hamburg – Ahrensburg – Lübeck

Zug		RE 21422	RB 21372	ICE 237	RE 21572 Mo-Fr, ★ ❹	RE 21592 Fr, ★
von				Hamburg Langenfelde Bbf		
Hamburg Hbf		15:10	15:16	Z 15:25	15:39	15:42
Hasselbrook		|	15:21	|	|	|
Hamburg-Wandsbek		|	15:23	|	|	|
Hamburg-Tonndorf		|	15:27	|	|	|
Hamburg-Rahlstedt		|	15:30	|	|	|
Ahrensburg	an	|	15:36	|	15:52	|
Ahrensburg		|		|	15:53	|
Ahrensburg-Gartenholz*		|		|	|	|
Bargteheide		|		|	|	|
Kupfermühle		|		|	|	|
Bad Oldesloe	an	15:32		|	16:04	|
Bad Oldesloe		15:34		|	16:05	|
Reinfeld (Holst)		15:41		|	16:11	|
Lübeck Hbf	an	15:51		16:04	16:21	16:26
	nach			Koeb Helgoland		

Helgoland1952 - noch ohne ICE-Anschluss

Foto: Ulrich Bahr