

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache: Wechselzeit

Der Sinn einer Zeitung besteht darin Neuigkeiten zu verbreiten. Deswegen heißt es auf Englisch *newspaper*: "Neuigkeitenpapier":

Und es gibt ja auch über eine Menge solcher Neuigkeiten zu erzählen. Ausschreibungen führen zum Wechseln von Betreibern und der Regierungswechsel in Schleswig-Holstein zu Änderungen in der Verkehrspolitik.

Und auch bei PRO BAHN hat es Veränderungen gegeben:

Dr. Ulrich Bahr hat nach 6 Jahren und 13 Ausgaben die Chefredaktion in jüngere Hände gelegt. Lieber Ulrich, an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank für dein Engagement für PRO BAHN und die vielen Jahre, in denen du uns durch die Gestaltung der Schleswig-Holstein-Schiene nach außen hin vertreten hast.

Ab dieser Ausgabe ist Dr. Holger Busche Ihr neuer SHS-Chefredakteur und freut sich auf Anregungen, interessante Artikel, Leserbriefe und auf Ihre Kritik an unserem Fahrgast-Magazin.

Ihr Stefan Barkleit

Gastbeitrag: Technische Verbesserungen im deutsch-dänischen Grenzverkehr möglich?

Nach Inbetriebnahme der Großen-Belt- und der Öresund-Querung bestanden über längere Zeit keine Eisenbahnprojekte im Nachbarland Dänemark. Nunmehr beherrschen gleich mehrere Themen die verkehrspolitische Agenda:

1. Neubaustrecke København - Køge - Ringsted
2. durchgehende 2-Gleisigkeit Padborg - Kolding
3. Fehmarn-Belt-Querung
4. Elektrifizierung Hauptstrecken
5. Signalprogramm ETCS

Lesen Sie auf Seite 8, welchem Thema sich unser Gastautor widmet...



Unser Gastautor ist diesmal: Dipl.-Ing. Ingo Dewald-Kehrer

Geschäftsführer neg - Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH seit 2006 und seit 2007 auch als EBL.

- + Studium Verkehrswesen an Uni Hannover 1990-1996
- + Stadtbahnprojekte für LRTC weltweit 1996-1998
- + DEG/Connex: Ingenieur, GF Regiobahn Bitterfeld GmbH, Projektentwickler HEX; 1998-04
- + verheiratet, 2 Kinder

Wechselzeit:

S.02: Neue Gewänder
Vorstellung der IC-Waggon im Redesign

S.06: Parteipolitik
Was Parteien im SH-Landtag wichtig ist

S.08: Über'm Tellerrand
Gastbeitrag zum Dänemarkverkehr

S.10: Über'm Tellerrand
ITF-Schweiz
Anspruch & Möglichkeiten

S.16: Der HKX
Neuer Fernverkehr in alten Zügen

S.18: Staffelübergabe
Regionalbahnen nach der Ausschreibung

S.22: Ostholsteinbahn
Züge als Basis für Mobilität auf dem Land

S.24: Stadtreregionalbahn
"Förderflitzer" statt bloß "Nice to have"

S.26: In & Out
Tops & Flops unterwegs

Man hat sich stets bemüht

Zum 04. Oktober 2012 hatte die Bahn nach Hamburg geladen, um den Redesign-IC vorzustellen. Erste Waggons wurden für einen Sonderzug von Altona nach Eidelstedt zum Betriebswerk genutzt. PRO BAHN verschaffte sich einen ersten Eindruck: Schick wird der IC - doch alte DB-Probleme bleiben.

Nach der Lackierung vor Jahren wird sich der IC nun auch im Inneren dem ICE-Standard angleichen. Unabhängig davon, ob man die Farben und den Sitzbezug mag, ist dieses vom Komfort her erstmal eine Verbesserung gegenüber der doch in die Jahre gekommenen alten Innenausstattung. Die Bahn hat es schwer, da sich über die Jahrzehnte, inzwischen 34 unterschiedliche Waggontypen angesammelt hatten.

Eine Viertelmilliarde Euro sind bis 2014 für die Renovierung vorgesehen. Die technischen Modernisierungsmaßnahmen konzentrieren sich auf Türen, Klimaanlagen und Energieversorgung. Erste Ausfälle sind schon im Internet berichtet, aber hier muss man der Bahn das Kurieren von Kinderkrankheiten zugestehen.

Positiv ist auf jeden Fall, dass die Sitznummerierung nicht mehr nur weit oben, sondern auch auf den Sitzen selbst befindet. Sogar in Blindenschrift.

Es gibt im Zug sogar ein (1!) Kinderabteil zum Reservieren, das sich durch Aufkleber und vier statt sechs Sitzen auszeichnet. Kinderabteil: Gute Idee mit wenig Aufwand aber viel zu selten.

Im IC wird es auch einen Wickeltisch geben. Sehr gut. Es bleibt aber zu hoffen, dass der Mechanismus zum Ausklappen, der sehr viel Kraft erforderte, mit der Zeit ein wenig ausleiert. Ansonsten werden Etliche ihre liebe Mühe damit haben, insbesondere, wenn am anderen Arm ein plärrendes und zappelndes Kind mit feuchten Windeln hängt.

In den Gängen gibt es auch Ablageflächen für Gepäck. Ob diese aber unbedingt zum Gang hin offen sein müssen und nicht zur Tür hin, um so das Be- und Entladen vereinfachen zu können, war nicht zu erfahren. Wie auch immer, Gepäckfächer: Sehr löblich.

Es gäbe sicher noch eine Menge mehr zu berichten, aber wir werden das ja in der Praxis ausprobieren. Nach und nach sollen 770 modernisierte Wagen in die Umläufe eingeschleust werden. Getestet wurden sie übrigens schon im Fahrgastlabor.

Zusammenfassung: Die Wiederaufarbeitung der IC und damit das Anheben auf ICE-Komfort ist zu begrüßen. Es wurde viel Aufwand getrieben für die Präsentation. Sonderfahrt, Buffet, Präsentationen durch Mitglieder des Bahnvorstandes. Am Ende durfte man sogar noch das ICE-Betriebswerk besichtigen.

Doch es zeigte sich wieder das alte Problem der Bahn. Technisch wird viel gemacht und durchaus auch erreicht, aber gerne der Mensch vergessen. Nicht nur im Zug, sondern auch organisatorisch. So wurde die Rückkehr nach Altona überhaupt nicht erläutert geschweige denn organisiert. Auf unbekanntem Weg mussten wir über das Betriebsgelände zur S-Bahn gehen. Es ist mehr als Zweifelhaft, ob ein HVV-Kontrollleur unsere Namensschilder als Fahrausweis anerkannt hätte?

Auch bei den Präsentationen zu den mobilen Internetfunktionen, die das Reisen angenehmer machen, zeigte sich dieses Phänomen. So gibt es inzwischen eine Funktion, die einem die Reiseroute und bei Verpätungen Ersatzverbindungen raussucht. Die hierfür verwendeten Karten zeigen jedoch lediglich Autobahnen an - aber keine Schienen.

Bleibt als Fazit nur: Die DB hat sich stets bemüht...

Holger Busche

Nachfolgend: Photos aus den redesigneden Waggons und von der Präsentation im ICE-Betriebswerk HH



Strandbahnhof in Travemünde feiert Jubiläum "100 Jahre neuer Bahnhof"

Am 1. Mai 2012 feierten Travemünde und die DB – in bescheidenem Rahmen – den 100. Geburtstag des „neuen“ Strandbahnhofs.

Die Bahnlinie von Lübeck Hbf. nach Travemünde wurde 1881 / 1882 von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft (LBE) gebaut. Sie endete zunächst am sog. „Stadtbahnhof“, heute Haltepunkt Lübeck Travemünde Hafen. 1898 folgte die Verlängerung bis zum Strand, wo auch ein einfaches Abfertigungsgebäude errichtet wurde.

Schritt für Schritt zum Strand

Anfangs wurde der Strandbahnhof nur in den Sommermonaten angefahren. Da Travemünde als Seebad einen starken Aufschwung erlebte (wozu die Bahnanbindung sicher einen wesentlichen Beitrag leistete), erwies sich der Strandbahnhof als nicht mehr ausreichend.



Photo oben: Begrüßung der Fahrgäste durch die DB

Photo rechts: Besucher der Ausstellung 100 Jahre Strandbahnhof

1911 / 1912 wurde er durch den jetzigen, damals also „neuen“ Bau ersetzt. Der Architekt war Fritz Klingholz aus Berlin, der einige Jahre zuvor auch die Pläne für den Lübecker Hauptbahnhof geliefert hatte.

Klein aber fein

Der Bahnhof Lübeck Travemünde Strand erlebte gute und weniger gute Zeiten. Vor einigen Jahren gründlich saniert präsentiert er sich heute wieder als ein Schmuckstück in Travemünde. Von den ursprünglich vier Bahnsteiggleisen ist heute aber nur noch eines übrig geblieben.

Historische Ausstellung

Die Geschichtswerkstatt in Lübeck-Herrenwyk nahm das Jubiläum zum Anlass, eine kleine, aber doch des Ansehens werte Ausstellung zusammenzustellen. Interessant sind die gezeigten alten Gleispläne aller Bahnhöfe an der Strecke. Sie lassen erkennen, wie großzügig man in früheren Zeiten mit Gleisen und Weichen war.

Ulrich Bahr



Eisenbahner mit Herz 2013 gesucht

Wer mit der Bahn fährt, erlebt die unglaublichsten Geschichten. Die „Eisenbahner mit Herz 2012“ haben das bewiesen: In Nürnberg half Lokführer Oliver Vitze einer verzweifelten Frau, den verlorenen Ehering im Schotterbett zu finden. In Kassel rettete Zugbegleiter Yalcin Özcan seine Fahrgäste vor einem bewaffneten Schwarzfahrer. In Köln brachte ICE-Zugchef Peter Gitzen zwei Mädchen wieder auf die richtige Spur.

Bahnfahrer aus ganz Deutschland können sich beteiligen: Gesucht sind Eisenbahner, die im Dienst besonders viel Herz gezeigt haben. Überzeugt Ihr „Eisenbahner mit Herz“ unsere Jury, dann sind Sie zu Ostern 2013 bei der Siegerfeier in Berlin mit dabei.

Wer wird Eisenbahner mit Herz? Nominieren Sie Ihren Lieblingsschaffner bis 31.01.2013:

www.allianz-pro-schiene.de/eisenbahner-mit-herz/

PRO BAHN engagiert sich für eine verbesserte ÖPNV-Anbindung der Seehundstation in Friedrichskoog

Die Seehundstation in Friedrichskoog und damit natürlich auch Friedrichskoog wird heute von ca. 300.000 Menschen jährlich besucht. Die ÖPNV-Anbindung ist allerdings ausbaufähig.

Heute müssen Besucher der Seehundstation aus Richtung Süden mit den NOB-Zügen von Altona aus in Itzehoe in den NOB-Pendelzug nach Heide umsteigen, ihre Bahnfahrt bis St. Michaelisdonn fortsetzen und dort mit der Buslinie 2509 bis Marne, ZOB fahren. Hier muss nochmal umgestiegen werden (Buslinie 2510) nach Friedrichskoog. Wartezeit in Marne, ZOB: bis zu bis 70'.

Am Wochenende besuchen, kommt erschwerend hinzu, dass die Buslinien 2509 und 2510 nur durch den Rufbus Dithmarschen (RUDI) bedient werden. Fahrten sind 45' vorher anzumelden. Ferner fällt pro Person & Fahrt ein Komfortzuschlag von 2 Euro an.

Eine Familie (z.B. 2 Erw. und drei Kinder) erreicht die Seehundstation in Friedrichskoog entweder werktags, von Hamburg aus nicht vor 13.03 Uhr. Am Wochenende dauern Hin- und Rückfahrt etwa 6 h von HH-Altona aus, bei einer Umsteigezeit in Marne, ZOB von etwa 70' und zu einem Fahrpreis einer Kleingruppenkarte zu 33,30 Euro zuzüglich insgesamt 40 Euro Komfortzuschlag. Das ist inakzeptabel.

PRO BAHN schlägt durchgehende Buslinie St. Michaelisdonn – Marne – Friedrichskoog vor

Konkret sieht das PRO BAHN Konzept vor, dass die bisherigen Buslinien 2509 St. Michaelisdonn – Marne und 2510 Marne – Friedrichskoog zu einer Buslinie durchgebunden werden. Diese verkehrt von Marne, ZOB aus zunächst über Kronprinzenkoog, Kirche nach Friedrichskoog, Spitze und erst nach Friedrichskoog, Hafen. Die heute ebenfalls bediente südlichere Linienführung bleibt dem Schülerverkehr vorbehalten.

In St. Michaelisdonn wird die Buslinie konsequent auf die NOB-Züge von und nach (Hamburg –) Itzehoe ausgerichtet, die Fahrzeit Hamburg-Altona – Friedrichskoog beträgt damit einheitlich etwa 2 h25'. Ein 2h-Takt wird werktags in der HVZ durch zusätzliche Busse St. Michaelisdonn – Marne ergänzt, die in St. Michaelisdonn Anschluss an die NOB-Züge von und nach Heide (– Westerland) haben.

PRO BAHN hält es für sinnvoll, dass die Buslinie nach Friedrichskoog in der Saison auch am Wochenende im regulären Linienverkehr bedient und die Bedienung der Buslinie durch den RUDI auf Wochenenden des Winterhalbjahres beschränkt wird. Weiterhin muss auf jeden Fall der Komfortzuschlag beim RUDI entfallen. Die Nutzung des RUDI in der Kombination aus Tages- oder Kleingruppenkarte zuzüglich Komfortzuschlag ist sonst nicht nur für die Seehundstation in Friedrichskoog, sondern als ÖPNV im gesamten Kreis Dithmarschen preislich nicht konkurrenzfähig.

Ab 2014 würde es noch besser

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden die NOB-Pendelzüge Itzehoe – Heide in den ITF-Knoten Heide integriert und in Itzehoe die neue Nordbahn-Linie Hamburg Hbf – Itzehoe attraktiv erreicht.

PRO BAHN schlägt daher vor, die Fahrlage der Buslinie St. Michaelisdonn – Marne – Friedrichskoog um 30' zu drehen, so dass die Anschlüsse der Buslinie an die NOB-Pendelzüge von und nach Itzehoe weiterhin erhalten bleiben. In Verbindung mit der neuen Nordbahn-Linie Hamburg Hbf – Itzehoe wäre die Seehundstation in 2h25' von Hamburg Hbf aus erreichbar. Darüber hinaus kann die Buslinie durch die neue Fahrlage der NOB-Pendelzüge Itzehoe – Heide in Friedrichskoog bis zur Wendeschleife direkt an der Seehundstation verlängert werden.

Mit diesem PRO BAHN Konzept könnte Marne zu einem Bus-Bus-Knoten zur vollen Stunde werden, indem sich die Busse aus (Heide -)Meldorf, St. Michaelisdonn, Brunsbüttel und Friedrichskoog werktags stündlich sonst mindestens zweistündlich treffen.

Die Buslinien 2582 Heide – Meldorf, 2583 Meldorf – Marne und 2584 Marne – Brunsbüttel sollten zu einer durchgehenden verbunden werden. In Meldorf sollten die NOB-Pendelzüge erreicht werden, um Anschlüsse Hemmingstedt und Epenwörden Richtung Itzehoe und Heide Richtung Marne herzustellen. In Marne bedient diese Linie dann den Bus-Bus-Vollknoten.

Mit dem neuen, auch auf den Busverkehr ausgeweiteten Integralen Taktfahrplan (ITF) reduzieren sich die Fahrzeiten nach Friedrichskoog.

Friedrichskoog - Heide:	1h20'
Friedrichskoog - Brunsbüttel:	1h
Heide – Marne:	45'
Hemmingstedt – Itzehoe	50'

Stefan Barkleit

Sehr günstig und sehr kompliziert: Die richtige Fahrkarte Lübeck - Lüneburg

Löst man am Bahnhof Lübeck eine Fahrkarte nach Lüneburg, so muss man am DB-Automaten 10,80 Euro bezahlen (Preise mit BC25, ohne ist es aber ähnlich). Wenn man per Bus zum Bahnhof gekommen, kommen bis zu 2,40 Euro für das Stadtgebiet Lübeck dazu. Möchte man in Lüneburg mit dem Bus weiterfahren, kostet das HVV-Ticket im Stadtgebiet dort 1,85 Euro. Man benötigt also drei Tickets für bis zu 15,05 Euro, obwohl man nur in zwei Verbänden unterwegs ist.

Es gibt aber die Möglichkeit, mit nur zwei Karten erheblich günstiger zu reisen. Im Extremfall über 40 %. Dazu bucht man im Internet im Voraus eine HVV-Fahrt Ratzeburg - Lüneburg für 4,70 Euro. Sie lässt sich sofort ausdrucken (hvv.de). In Lübeck löst man dann bei Fahrtantritt eine Fahrkarte Lübeck - Ratzeburg zum Schleswig-Holstein-Tarif für 4,05 Euro, am besten gleich schon im Stadtbus, mit der Stadtfahrt inklusive. Ergibt zusammen 8,75 Euro. Der Stadtbus Lüneburg ist im HVV-Ticket selbstverständlich auch inbegriffen.

Umgekehrt geht es ohne Internet. Im Lüneburger Stadtbus drei HVV-Ringe bis Ratzeburg lösen, dann am Bahnhof Lüneburg die Fahrkarte Ratzeburg - Lübeck. Das geht erfreulicherweise am DB-Schalter, ist inzwischen aber auch am Automaten möglich.

ACHTUNG: Bei Eingabe des Startbahnhofs nicht das erste Feld „RATZEBURG ...“ anklicken! Da muss man sich durch sämtliche Haltestellen dieser Stadt „durchscrollen“ – sondern rechts unten das Feld „Ratzeburg“ (man beachte die Groß- und Kleinschreibung). Immerhin sollen ab 30. Oktober 2012 Fahrten zum SH-Tarif auch im Internet unter www.nah.sh buchbar sein.

1. Fazit: Mit etwas Aufwand und ein bisschen Zeit am Lüneburger Bahnhof bzw. ab 30. Oktober am heimischen Computer bekommt man die gesamte Fahrt inklusive Busanschluss erheblich billiger als sogar die reine Bahnfahrt ohne Busanschlüsse mit DB-Ticket.

2. Fazit: Muss es so kompliziert sein? Der günstige Fahrpreis resultiert zwar daraus, dass die Fahrt Ratzeburg – Lüneburg durch den Tarifzonen-Zuschnitt des HVV viel billiger ist (und z. B. genauso viel kostet wie die viel kürzere Fahrt Büchen – Lüneburg) als eine entsprechende Teilstrecke nach DB-Tarif. Dennoch: Es ist zu wünschen, dass man für die durchaus noch als Nahverkehr erlebte Strecke Lübeck – Lüneburg die günstigste Fahrkarte direkt erwerben kann.

Henning Lichte

Statements der Politik zur Zukunft des ÖPNV und SPNV in Schleswig-Holstein

PRO BAHN hat am 15.09.2012 alle Fraktionen des Landtages in Schleswig-Holstein in einer Anfrage um eine Stellungnahme zu den für diese Legislaturperiode für wichtig gehaltenen Projekten im Schienenverkehr gebeten. Dieses ist der Wortlaut

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Chefredakteur der Schleswig-Holstein-Schiene bitte ich Sie um ein Statement über Projekte im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV), die Ihrer Fraktion wichtig sind und die sie innerhalb dieser Legislaturperiode realisiert oder zumindest begonnen sehen wollen.

Diese Anfrage geht an alle verkehrspolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen in Schleswig-Holstein. Die bis zum 10.10.2012 eingegangenen Statements werden in unserer nächsten Ausgabe veröffentlicht. Für Ihr Statement steht Ihnen eine komplette Spalte zur Verfügung (2.000 Zeichen). Wir würden uns freuen, wenn Sie uns ein Photo des Statementgebers sowie Ihr Logo zur Verfügung stellen und uns die Veröffentlichung genehmigen.

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Informationsblatt des PRO BAHN Landesverbandes Schleswig-Holstein/Hamburg. Unsere bisher erschienenen Ausgaben liegen für Sie zur Einsicht unter http://probahn-sh.de/?page_id=91 bereit. Der Verband gibt die Fahrgastzeitschrift heraus, mit der aus Sicht der Fahrgäste über den ÖPNV im Norden berichtet wird.

Auflage: 700 Stück

Falls Ihre Verantwortlichkeit derzeit in einem anderen Bereich liegen sollte, bitte ich Sie um Weiterleitung an den in Ihrer Fraktion Zuständigen und um eine Rückmeldung zur Aktualisierung unserer Datei. Gerne sind wir für Rückfragen oder auch zu einem persönlichen Gespräch für Sie da.

*Vielen Dank im voraus
Mit freundlichen Grüßen*

Holger Busche

Alle daraufhin eingegangenen Stellungnahmen werden folgend mit Logo und Photo in der Reihenfolge des Eingangs abgedruckt.

Vorfahrt für die Schiene

In Schleswig-Holstein gibt es endlich einen Paradigmen-Wechsel in der Verkehrspolitik. Die neue Landtagsmehrheit will die StadtRegionalBahn (SRB) in der Kieler Region, die S4 vom Hamburger Hbf-Ahrensburg-Bad Oldesloe und die S21 von Kaltenkirchen bis Hamburg-Eidelstedt umsetzen. Mit der Neuaufteilung der GVFG-Mittel des Landes (GemeindeVerkehrsFinanzierungs Gesetz) von jährlich 43,253 Mio. Euro haben GRÜNE, SPD und SSW die notwendige Weichenstellung vorgenommen. Zukünftig werden die GVFG-Mittel zu 70% für Investitionen im ÖPNV genutzt und zu 30% für den kommunalen Straßenbau verwendet. Bei der alten CDU/FDP-Landesregierung war es genau umgekehrt. Das ergibt einen neuen Finanzspielraum für den ÖPNV in Höhe von 17,28 Mio. Euro jährlich.

Die SRB ist schon lange in der Planung und beim Bund als großes ÖPNV-Projekt für den GVFG-Bundes-Topf angemeldet worden. Im Bundesprogramm steht die SRB in der Kategorie C. Die Investitionen sollen über ein ÖPP-Verfahren laufen, die Träger des Verkehrs Land, Kiel, Neumünster, die Kreise Plön und Rendsburg/ Eckernförde tragen die Betriebskosten plus Mietkosten für Infrastruktur und Wagenmaterial. Wir gehen davon aus, dass die Fahrgastzahlen, die im Verkehrsverbund Region Kiel im Jahr bei 50 Mio. liegen um 30% ansteigen werden mit den entsprechenden zusätzlichen Einnahmen. Schon für Dezember 2014 wird die Strecke Kiel-Schönberg-Schönberger Strand als Vorlaufstrecke der SRB reaktiviert.

Die S4 zwischen Hamburg Hbf-Ahrensburg-Bad Oldesloe ist Bestandteil der Strecke Hamburg-Lübeck, die zum vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan gehört. Sie muss finanziert werden aus dem Schienenwegeausbaugesetz und beim Betrieb müssen sich Schleswig-Holstein und Hamburg über die Kostenaufteilung einigen. Inzwischen ist in die Vorentwurfsplanung eingestiegen worden.

Den Ausbau und die Elektrifizierung der AKN-Strecke Kaltenkirchen-Hamburg-Eidelstedt steht für die neue Koalition im Landtag ebenso ganz vorne. Der Aufsichtsrat der AKN hat bei der LVS zur Frage der Elektrifizierung dieser AKN-Strecke eine Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. Die AKN als S-Bahn 21 kann in das Hamburger Netz eingebunden werden und so für die Bewältigung der Pendlerströme aus dem Norden eine große Rolle spielen.



Die schleswig-holsteinische GRÜNEN haben sich für diese Schienenprojekte starkgemacht und im Koalitionsvertrag verankert.

Dr. Andreas Tietze, MdL,
stv Fraktionsvorsitzender
verkehrspolitischer
Sprecher



Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass sie mir Gelegenheit geben, die Ziele des SSW zum ÖPNV darzustellen.



In einem Flächenland wie Schleswig-Holstein ist ein funktionierender ÖPNV wichtig, um allen Menschen im Land durch Mobilität die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten. Die Zentren müssen erreichbar bleiben und der ländliche Raum muss sich wirtschaftlich weiter entwickeln können. Dies erreichen wir durch bezahlbare Tarife und einem entsprechenden Angebot des ÖPNV.

Das Diktat der leeren Haushaltskasse zwingt uns, die begrenzten Mittel so effektiv wie möglich einzusetzen. Aus diesem Grund werden wir beispielsweise innovative ÖPNV-Angebote entwickeln und stärken. Ein wichtiges Instrument für die Ausgestaltung des ÖPNV ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Hier werden wir eine Umschichtung der Finanzmittel vornehmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs. Die Umsetzung dieser politischen Maßnahme lässt sich jedoch nicht umgehend realisieren, da es noch verpflichtende Aufgaben gibt. Mit dem Auslaufen dieser Verpflichtungen werden wir schrittweise die Umschichtung der GVFG-Mittel vornehmen.

Die Ausschreibungen im ÖPNV und SPNV-Bereich haben zu mehr Wettbewerb und einer Angebotsverbesserung geführt. Zu beachten ist dabei, dass das billigste Angebot nicht immer das günstigste ist. Es muss auch darum gehen, dass die regionalen Anbieter faire Wettbewerbesbedingungen haben. Wir werden für Schleswig-Holstein ein modernes Tarifreugesetz entwickeln um die Tariflöhne im ÖPNV und SPNV zu sichern. Nur so erreichen wir die Bindung der regionalverbindlichen Löhne. Wir wollen fairen Wettbewerb und Qualität statt Dumpinglöhne. Auch wenn es nicht einfach wird, wollen wir den ÖPNV in Schleswig-Holstein verbessern und attraktiver machen. Hierfür werden wir den Dialog führen mit den entsprechenden Akteuren und den verschiedenen politischen Ebenen.

Flemming Meyer
verkehrspolitischer
Sprecher



Statement der FDP-Landtagsfraktion für PRO BAHN:



Schleswig-Holstein muss beim Erhalt und beim Ausbau der Infrastruktur im Vergleich mit anderen Bundesländern weiter aufholen. Deshalb fordert die FDP im Schleswig-Holsteinischen Landtag einerseits höhere Investitionen des Bundes im chronisch unterfinanzierten Infrastrukturbereich und andererseits mehr Anstrengungen des Landes beim Vorantreiben der Infrastrukturprojekte in Schleswig-Holstein.

Für die FDP ist der Ausbau der S4 das wichtigste Schieneninfrastrukturprojekt im Land, das im Bereich Stormarn noch in dieser Legislaturperiode abgeschlossen werden sollte. Die S4 bietet die Möglichkeit, die Pendlerströme der Metropolregion verstärkt auf die Schiene zu verlagern. Eine Mittelkonkurrenz zwischen dem S4-Ausbau und der in Kiel geplanten Stadt-Regional-Bahn lehnen wir ab. Des Weiteren befürworten wir die Elektrifizierung der AKN-Strecke zwischen Kaltenkirchen und Hamburg-Eidelstedt, damit auch hier eine bessere Anbindung an Hamburg hergestellt und die AKN-Linie in das Hamburger S-Bahn-Netz integriert wird. Weiteren Überlegungen zum Ausbau des S-Bahn-Netzes auf schleswig-holsteinischem Gebiet stehen wir positiv gegenüber.

Ein weiteres zentrales Schienenprojekt, das in dieser Legislaturperiode auf den Weg gebracht werden muss, ist die Schienen-Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbelt-Querung. Die FDP setzt sich dafür ein, dass eine gute Bahnanbindung der Bäderorte weiterhin sichergestellt wird, ohne dass der Tourismus durch die hinzukommenden Güterzüge leider muss.

Die FDP strebt längerfristig außerdem einen zweigleisen Ausbau der Marschbahn von Westerland nach Hamburg an, um die lange Fahrzeit zu verkürzen. Die Marschbahn soll ihre Funktion für Berufspendler sowie für den Tourismus gleichermaßen erfüllen können. Das Streichen des NOB-Haltes in Glückstadt wird von der FDP deshalb abgelehnt, weil die dadurch angestrebte Beschleunigung der Verbindung Westerland-Hamburg in keinem Verhältnis zu den Problemen steht, die dadurch für viele Pendler aus der Region entstehen.



Christopher Vogt
Stv. Fraktionsvorsitzender
und verkehrspolitischer
Sprecher der FDP-
Landtagsfraktion im
Schleswig-Holsteinischen
Landtag



Die Piratenfraktion tritt für die Förderung länder- und staatenübergreifender Nahverkehrsverbindungen sowie für abgestimmte Ausschreibungen überregionaler Verkehrsleistungen und den Ausbau bestehender Verbindungen ein. Das mittelfristige Ziel ist die Einführung eines fahrscheinlosen Angebots des ÖPNV. Ein fahrscheinloser ÖPNV ist nicht kostenlos, sondern umlagefinanziert durch jeden. Mobilität wird mehr und mehr eine Frage des Einkommens, und Konzepte wie die City- oder die Autobahnmaut werden diesen Trend verschärfen. Wir wollen deshalb in mehreren Feldversuchen den fahrscheinlosen ÖPNV in Schleswig-Holstein testen.

Des Weiteren soll der faire Wettbewerb zwischen Verkehrsbetreibern im ÖPNV gestärkt werden. Hierzu sind öffentliche Ausschreibungen zwingend erforderlich, um Intransparenz und Lobbyismusverdacht entgegen zu wirken. Die Transparenz muss sowohl während des Entscheidungsprozesses als auch nach der Ausschreibung gewahrt bleiben. Das Unterlassen einer Ausschreibung oder der spätere Eingriff vonseiten der Politik gegen den Gewinner der Ausschreibung sind nicht akzeptabel.

Wir fordern die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und nicht die Einschränkung des regionalen Angebots wie jetzt mit der Glückstädter Marschbahn geplant. Der stündliche Halt der Marschbahn in Glückstadt soll auch über 2014 hinaus erhalten bleiben. Um ein tragfähiges Konzept erarbeiten zu können, muss das Land den intern avisierten Gesamtfahrplan ab 2014 offenlegen.

Bei allen Verkehrsprojekten treten wir Piraten für einen transparenten Entscheidungsprozess ein, der den Bürgern möglichst weitreichende Mitbestimmungsrechte zusichert. Transparenz, Mitbestimmung und Bürgerrechte bilden die Leitlinien der Politik der PIRATEN auf allen Gebieten.



Patrick Breyer
Piratenfraktion im
Schleswig-Holsteinischen
Landtag

Das Signalprogramm des staatlichen Infrastrukturbetreibers Bane Danmark ist 2008 vom Folketing beschlossen worden. Im Rahmen eines mehrjährigen Transitionsplans (siehe Bild Bane) wird das gesamte Netz mit der europäischen Zugsicherungstechnik ETCS - European Train Control System - ausgerüstet werden.

European Train Control System

ETCS erschien Mitte der 1990er Jahre als Heilsbringer für die disperse Landschaft der Sicherungstechniken in Europa im Hinblick auf die Interoperabilität. Einige Transversalen entlang der Transeuropäischen Strecken (TEN) sind bereits mit ETCS ausgerüstet. Die Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt verlief jedoch weitaus dynamischer - und erfreulicher - als dies vor 20 Jahren zu hoffen gewesen wäre:

Multilinguale Triebfahrzeuge

Viele Triebfahrzeuge "sprechen" heute mehrere Signalsprachen. So beherrscht z.B. der dänische IC3 deutsche PZB90/Indusi und dänische Zub123/ATC, die Güterzugmaschinen BR 185.2 und 189 in unterschiedlichsten Länderpaketen nahezu alle europäischen Signalsysteme. Dergestalt könnten aus deutscher Sicht teure Investitionen in den langfristig ausgelegten Schienenkörper als obsolet angesehen werden

Kommen die Investitionen

Der Grund für die dänische Investitionsentscheidung kam jedoch aus einer dringend notwendigen Verjüngung vor allem der Technik und damit auch der Instandhaltung, da etliche im Land verbaute Techniken von einem stark schrumpfenden Technikerkreis gewartet wird. Ob die moderne Technik weniger Betreuung bedarf, wird sich zwar noch erweisen müssen. Für Schleswig-Holstein hat dies aber zu Folge, dass in absehbarer Zeit die Grenzstrecken Fehmarnbelt, Flensburg - Padborg und Niebüll - Tønder eine einseitige Änderung erfahren werden.

Folgen für den Deutsch-Dänischen-Grenzverkehr

So ist die Strecke Niebüll - Esbjerg im Abschnitt Tønder - Bramming auf gut 60 km bislang ohne jede Zugbeeinflussungstechnik und wird im signalisierten Zugleitbetrieb befahren. Die bestehenden Signalstandorte sollen bis 2021 mit ETCS ausgerüstet werden. Die sonst in Dänemark verwandte ATC-Technik wird dann nur noch auf dem neg-Abschnitt Niebüll - Tønder installiert sein.

Hier fahren seit 12/2010 Fahrzeuge der dänischen Arriva Tog A/S mit der für den deutschen Abschnitt beauftragten neg als EVU. Bereits 2007 hatte neg ein ATC-Signalprojekt für durchgebundene Züge aufgelegt, Ende 2011 die Bahnübergangssicherungen mit ATC in Betrieb genommen. Dieser Tage folgt die ATC-Inbetriebnahme der Ein- und Ausfahrtsignale in Niebüll nach einer unternehmensinternen Genehmigung (UiG) der DB Netz AG.

Daraus resultieren unmittelbar 2 wesentliche Fragen:

1.: Wird Dänemark seinen Verkehr fahrzeugtechnisch weiterhin mit Niebüll verbinden wollen, also: werden die Fahrzeuge ab 2021 Dänisch und Europäisch "sprechen" können?

2. Wird das Signalprogramm Verbesserungen wie höhere Geschwindigkeiten und damit kürzere Fahrzeiten mit sich bringen?

Gegenwärtig müssen gemäß Kenntnisstand beide Fragen mit NEIN beantwortet werden. Grund genug also, auf die Situation und ihre realistischen Chancen hinzuweisen, was die neg mit einem Mailing vom 13. September ihrerseits getan hat. Nach Berechnungen der neg böte das ETCS-Projekt für die Strecke Niebüll - Esbjerg die Chance, die heutige Fahrzeit von 118 min um gut 25 % auf 88 min zu reduzieren? Wie kann das gehen?

Es ginge ein Viertel schneller

2011 hat Bane DK den Oberbau im Abschnitt Tønder - Bramming inkl. aller Brücken und Durchlässe für rund 40 Mio. Euro aufwändig saniert. D.h. dass nahezu keine teuren Oberbauinvestitionen für die Geschwindigkeitserhöhung notwendig wären. Die Trassierung lässt weitgehend Geschwindigkeiten von mind. 120 km/h zu.

Noch keine einheitliche Geschwindigkeit

Das gegenwärtige Geschwindigkeitsbild ist jedoch wegen fehlender Zugbeeinflussung der BÜ-Sicherungen und Streckenblock auf 75 für normale Züge und 100 km/h für LINT-Triebwagen beschränkt, im Abschnitt Tønder - Grenze sogar nur 60, bei der neg 80. Daher schlägt die neg eine integrierte Planung vor, also Einbeziehung der dänischen Bahnübergangssicherungsanlagen in die neue Sicherungstechnik und konsequente Ausrichtung an der Zielmarke Fahrzeitreduktion - über die Grenze hinweg.

Auf der neg-Strecke 1201 wäre zu 2021 ETCS entsprechend nachzurüsten sowie die Einschaltung der BÜ auf 120 km/h anzupassen: "Keine unlösbare Aufgabe," so Geschäftsführer Dipl.-Ing. Ingo Dewald gegenüber SHS. Welche zusätzlichen Maßnahmen noch notwendig wären und wie genau sich das Fahrplanbild mit Kreuzungspunkten darstellen könnte, müsste in einem nächsten Schritt ermittelt werden.

Die Vorteile sind aber offenkundig:

Eine Fahrzeitreduktion Niebüll - Esbjerg von ca. 25 % ermöglicht die Einbindung in beide Taktknoten sowohl Niebüll als auch Esbjerg! Dadurch wird nicht nur die Attraktivität für Westküstenverkehr höher, sondern auch die Wirtschaftlichkeit durch einen einsparbaren Fahrzeugumlauf

Obwohl 2012 die Strecke Niebüll - Tønder mit 70.000 Fahrgästen die höchste Beförderungsleistung erreicht haben wird, ist Hr. Dewald zurückhaltend: "DSB hat den SH-Tarif ohne Not gekündigt und die Politik hat darauf nicht reagiert. Wie soll so ein Thema dann politisch mit einer Autobahn Tønder - Esbjerg konkurrieren, auch wenn es kaum zusätzliche Investitionsmittel fordert?"

**Mit freundlichen Grüßen/
Med venlige hilsener**

Ingo Dewald



Karte: Liniennetz im Königreich Dänemark; Photo: ARRIVA-Triebwagen vom Typ LINT in Dänemark.
120 km/h könnte er auch von Niebüll/Tønder aus fahren. Doch er muss bummeln, was man aber ändern kann.

Einige Eindrücke einer Schweiz-Reise 2012

Einige Beobachtungen und Eindrücke unserer diesjährigen Schweiz-Reise möchte ich Euch nicht vorenthalten, insbesondere auch vor dem Hintergrund der bei uns geführten Diskussion um den Deutschland-Takt. Es wird ersichtlich werden, dass ein landesweiter Taktfahrplan einige – auch klein erscheinende – Eigenschaften voraussetzt, wozu nicht unbedingt "Stuttgart 21" oder eine Schnellfahrstrecke durch den Thüringer Wald gehören, sondern viel simplere Dinge.

Irgendwann vor der Abreise hatte ich gelesen, dass die Schweiz so ziemlich ihre gesamten zweigleisigen Strecken "banalisiert" habe, d.h. beide Gleise können beliebig für beide Fahrrichtungen freigegeben und benutzt werden.

Eine ungeplante Überholung

Es war mir vom letztjährigen Besuch in der Schweiz nicht in Erinnerung, in welchem Maße davon, insbesondere zum Überholen, Gebrauch gemacht wird, sowohl planmäßig als auch außerplanmäßig. Die Rekordverspätung – auf einer Hauptstrecke – der gesamten Woche betrug 13 Minuten. Die Gründe:

1. verpatzte Kreuzung mit der Tessiner S-Bahn TILO,
2. Bergung eines liegen gebliebenen Neigetechnik-Triebwagens italienischer Bauart auf der Gotthard-Südrampe. (Diese Baureihe war nach der Auflösung des Gemeinschaftsunternehmens CISALPINO an die SBB gegangen, die ihn nun warten muss, obwohl die Ersatzteile in Milano vorgehalten werden).

Überraschende Ansage: Der Anschluss klappt

Als wir auf der Gotthard-Nordrampe nach dem Halt in Flüelen (am Südeinde des Vierwaldstätter Sees) mit unserem IR Locarno - Zürich wieder voll beschleunigten, überholte uns auf dem rechten Gleis (in der Schweiz wird ja links gefahren) in voller Fahrt der schnellere ICN (InterCity Neigezug [Schweizer Fabrikation]) Lugano - Luzern - Basel. Der fährt zwischen Bellinzona und Arth-Goldau ohne Halt, während der IR dazwischen achtmal stoppt. Da wir noch in Brunnen und Schwyz zu halten hatten, wartete ich auf die Ansage: "Der IC nach Luzern / Basel konnte leider nicht warten" (zumal es in dieser Stunde in Basel der Anschluss nach Deutschland fehlt). Und außerdem konnten wir bei der Anfahrt auf Arth-Goldau rechts auf halber Höhe den „Voralpen-Express“ nach St. Gallen / Romanshorn entschwinden sehen.

Aber nein, stattdessen: "Wir treffen etwa 9 Minuten verspätet (4' waren inzwischen abgebaut) in Arth-Goldau ein. Am selben Bahnsteig gegenüber besteht noch Anschluss an den ICN Richtung Luzern / Basel. Bitte rasch umsteigen – Der „Voralpen-Express“ hat nicht gewartet. Reisende Richtung St. Gallen fahren mit diesem Zug bis Zürich und steigen dort um“.

Von Arth-Goldau aus verläuft die eingleisige Strecke nach Zug / Zürich am östlichen, die zweigleisige nach Luzern / Basel am westlichen Hang des Zuger Sees, so dass wir von unserem Zug nach Zürich den Zugsverkehr (Verzeihung, das passiert nach einer Woche Schweiz, heißt natürlich Zugverkehr) am anderen Seeufer beobachten konnten. Als wir auf unserer eingleisigen Strecke wegen einer Kreuzung ein wenig abbremsen mussten, sahen wir hinter dem ICN nach Luzern in kurzem Abstand eine S-Bahn herfahren. Nach einem Halt war sie schnell wieder dem ICN auf den Fersen, um den Rückstau von Arth-Goldau wieder aufzulösen. - Wir erreichten Zürich mit 6-7' Verspätung. Die Reisenden nach St. Gallen hatten 11' Zeit, ihren Anschluss zu erreichen.

Diese ungeplante Überholung zeigte exemplarisch, wie man die entscheidenden Minuten für einen Anschluss rausholt. Planmäßig wäre der schnellere ICN 4' nach dem IR in Arth-Goldau gewesen. So kam er zuerst an. Die Überholung hat den langsamen IR nicht verzögert. Neben der Banalisierung gibt es viele Gleisverbindungen, wobei ich ggf. subjektiv den Eindruck habe, dass man sie so geschickt in die zahlreichen Kurven eingebaut hat, dass für einen Gleiswechsel oft die Geschwindigkeit beibehalten kann. Jedenfalls bekam man oft die Gleiswechsel kaum mit. Soweit ich es aus dem Zug sehen konnte gab es sie

- a) zur Überholung von Güterzügen
- b) zur Umfahrung von Baustellen
- c) zur Überholung von S-Bahnen

Lieber 'ne S-Bahn in der Hand als ein ICE auf'm Dach

Ja, die S-Bahnen!!! - Man hat den Eindruck, dass ein deutscher Bürgermeister es als höchstes Lebensziel ansieht, wenn ein IC/ICE bei ihm hält (selbst wenn er Mitternacht ankommt & vor Sonnenaufgang abfährt). In der Schweiz dagegen ist es wohl die höchste Erfüllung, ein S-Bahn-System haben. So hat z.B. die kleine Stadt Zug (bekannt durch ihre zahlreichen Briefkastenfirmen von Steuerflüchtlingen) ein eigenes S-Bahn-System; allerdings habe ich an den Zügen vergeblich Abteile für die Beförderung von Schwarzgeld gesucht. Es gibt im Lande 7-8 S-Bahnen.

Nach deutscher Definition sind es RB im 30-Min.-Takt. Nach Schweizer Verständnis wäre der Verkehr von Kiel über Gettorf nach Eckernförde eine S-Bahn. Er hätte jedoch Oberleitung und Zweigleisinseln (oder mehr Kreuzungsmöglichkeiten) sowie einen sauberen Takt.

In Deutschland undenkbar?

Nur in Zürich entsteht der Eindruck eines S-Bahn-Systems nach deutscher Vorstellung, da dort mehr als zehn Linien den unterirdischen Bahnhof anfahren. Fernzüge nutzen zweigleisige, banalisierte Strecken um S-Bahnen zu überholen. Gibt es nur ein Gleis wird bei Verspätung die Kreuzung um eine Station verlegt.

Eine andere Philosophie

Ich hoffe, dass der Chef der „airberlin“ nie diese Zeilen zu lesen bekommt, sonst würde er ausrechnen, wie viel Geld man sparen könnte, wenn man die Hälfte (oder gar zwei Dritteln) der Kreuzungsgleise entfernte (und dazu noch die Hälfte aller Gleis-Verbindungen). Da könnte man Millionen oder gar Milliarden sparen. - Und über 40% der Fahrgäste würden dennoch verbleiben, denn bei der DB sind sie auch geblieben.

In der relativ kleinen Schweiz fährt man weniger lange Strecken; eher macht man Rundreisen. Dabei muss man u.U. häufig umsteigen. Aber hier kann man auf Fahrplan und Anschlüsse vertrauen.

In Kiel dagegen kann ich mich auf den Anschluss von Gettorf - Hamburg mit fünf Minuten nicht verlassen. Muss ich in Hamburg in einen womöglich zwei-stündlichen ICE-Takt umsteigen, bedeutet der Anschlussverlust in Kiel, dass die Platzreservierung verloren und an vielen Tagen die Reise „im Eimer“ ist.

In der Schweiz haben derartige Anschlüsse in zwei aufeinanderfolgenden Jahren immer geklappt (auch, wenn man sich manchmal ein wenig beeilen musste). Anschlüsse sind entweder größer als 5 Minuten oder am selben Bahnsteig. Zwei Beispiele:

1. Knappe Anschlüsse bei pünktlichen Zügen: (Zürich – Luzern – (Bern) - Lausanne – Brig – (Lötschbergstrecke) – Bern - (Altstrecke) – Olten - Zürich)
2. Knappe Anschlüsse bei verspäteten Zügen: (Zürich IR – Chur – Samedan - (stark verspätet) Pontresina (wenig verspätet) – Ospizio Bernina (pünktlich) – Pontresina – Samedan – Chur – Zürich im IC)



Zu 1.)

Weil es in Zürich in Strömen regnet (zum Glück ist unser Hotel nur etwa 200m von Hbf. entfernt und der Regenschirm gestattet uns einen trockenen "Eillauf"), entschließen wir uns zur "Großen Schweiz-Rundfahrt". Von Zürich nach Luzern im halbstündigen IR um 10.04h. Im Kopfbahnhof Luzern haben wir 11 Minuten Zeit zum Umsteigen, und so gibt es keine Hektik, den IR nach Genf zu erreichen, obwohl wir den Bahnsteig wechseln müssen. 2h15' Fahrt ohne Umsteigen liegen vor uns – in der Schweiz schon fast eine Langstrecke.

Außerdem wollte ich endlich sehen, wo die sog. "Kriegsschleufe" (gebaut in den 1930ern ermöglicht sie auch nach einem Bombenangriff auf den Bahnhof Olten diesen zu umfahren dadurch die Totalblockade) in die NBS Rothrist - Mattstetten eingeführt wird. Sie tut das in der Einfahrt zum Bahnhof Rothrist, kurz vor der eigentlichen NBS - weswegen man die Einfädelung kaum gewahrt wird, wenn man auf der NBS fährt.

Um diese Erkenntnis reicher erreichen wir den mit einer Garage überdachten und stets etwas dunkel wirkenden Bahnhof Bern - froh, hier einmal nicht umsteigen zu müssen. Da tauchen dann die typischen Ängste eines Fahrgastes aus Deutschland auf: In Lausanne haben wir nur fünf Minuten Zeit zum Umsteigen und wir fahren in Bern zwei Minuten zu spät ab: bleiben noch drei Minuten zum Umsteigen. Ob wir den Anschluss wohl schaffen?

In Fribourg haben wir noch eine Minute, in Romont sind wir fast pünktlich. Dann werden wir vom links unten auftauchenden Genfer See abgelenkt. Auf der rechten Seite Weinberge, Station folgt auf Station. In Lausanne sind wir eine halbe Minute zu früh, und durch das Wagenfenster sehe ich, dass der IR nach Brig am selben Bahnsteig einfahren wird. Also keine Hektik beim Umsteigen. Nun scheint auch die Sonne. Ein kurzes Stück geht es die bisherige Strecke zurück, dann zweigt der Schienenstrang, auf dem wir eben hergekommen sind, nach links ab. Wir aber fahren dem Rhônetal entgegen und es gibt so viel Abwechslung, dass wir die Bahn fast vergessen.

Nach über einer Stunde kommen wir nach Visp, wo wir die Einfädelung des Lötschberg-Basistunnel sehen. Von hier kann man in fünf Minuten am selben Bahnsteig in einen IC direkt zurück nach Zürich umsteigen. Doch das Wetter ist südlich schön geworden und wir vertragen nach fast 5h Zugfahrt eine Pause. Zudem hat die Bahn noch andere Attraktionen zu bieten als einen etwas über 40 km langen Tunnel.

Also entschließen wir uns zur Weiterfahrt ins 5' entfernte Brig. Als wir ausfahren, fährt nebenan der IC nach Zürich / Romanshorn ein. Wir hätten also wieder ohne Hektik umsteigen können, wenn wir 1,5h früher zurück in Zürich hätten sein wollen.

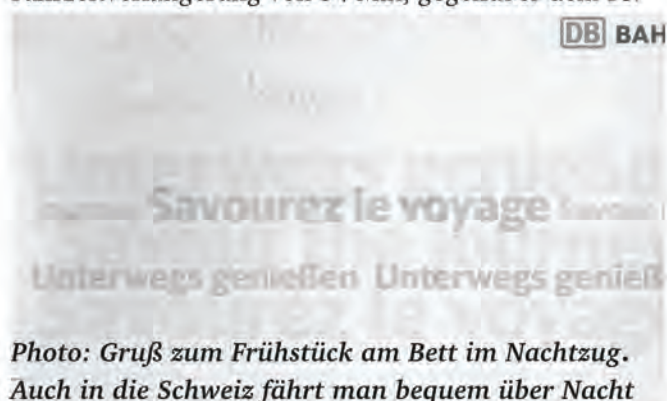
Statt der langen Tunnelfahrt wollten wir uns mit dem „Lötschberger“ genannten RE-Triebzug den offenen – allerdings von zahlreichen kürzeren Tunneln unterbrochenen - Anstieg am nördlichen Hang des Rhônetales gönnen und bei Hohtenn den bei jeder Fahrt wieder atemberaubenden Rundblick über das inzwischen 400m tiefer liegende Rhônetal gönnen, bevor wir nach einer fast rechtwinkligen Kurve im ersten Tunnel der Lonza-Schlucht verschwinden. Der alte Lötschberg-Scheiteltunnel auf dieser Strecke ist „nur“ etwa 14,6 km lang.

In Bern könnten wir bei 12 Minuten Umsteigezeit in den IC steigen, der uns in 56 Minuten über die NBS ohne Halt nach Zürich brächte. Doch die haben wir am morgen schon „gehabt“, und so entschließen wir uns, mit einem RE über die alte Strecke zu fahren mit Halt in Burgdorf, Herzogenbuchsee, Langenthal, Olten.

NBS oder Altstrecke

Kurz nach Bern fahren wir – ebenso wie die zur NBS eilenden Züge – durch den im Vorgriff auf die NBS Mattstetten – Rothrist in den neunziger Jahren gebauten, fast 6,3 km langen Grauholz-Tunnel. In Mattstetten trennen sich NBS und die von uns befahrene Altstrecke. Erst kurz hinter Herzogenbuchsee sehen wir wieder etwas von der NBS; ab kurz hinter Langenthal fahren wir bis Roggwil-Wynau eine Weile parallel dazu. Dann verschwindet die NBS in einem 4,7 km langen Tunnel und vereinigt sich in Rothrist mit der Altstrecke, um Olten anzusteuern.

Ab Olten fahren wir dann dieselbe Strecke – und ebenfalls nonstop - wie der IC. Die Fahrt über die Altstrecke (samt vier Halten) kostet eine Fahrzeitverlängerung von 34 Min, gegenüber dem IC.



Zu 2.)

Beim Beispiel von einem anderen Tag unserer Rundreisen kann man sich streiten, ob es sich um eine ganz normale Hin- und Rückfahrt handelte oder um eine Rundreise (weil ich bei der Vorbereitung auch alternative Fahrtrouten untersucht hatte) Wie dem auch sei, umsteigen mussten wir oft genug. Außerdem war bei dieser Fahrt ein beträchtlicher Anteil an Schmalspurstrecken dabei.

Bei der Vorplanung in Deutschland erschien mir ein Übergang von 6 Minuten (noch dazu von Hauptstrecke auf Schmalspurbahn) zu wenig. Also hatte ich den IR-Zug 10.12h ab Zürich mit Ankunft in Chur 11.43h als Zubringer zur Abfahrt der Rhätischen Bahn 11.58h Richtung St. Moritz ausgewählt. Inzwischen wusste ich zwar nach einigen Tagen Erfahrung mit den Schweizer Bahnen, dass der IC Zürich HB ab 10.37h mit Ankunft in Chur 11.52h auch ausgereicht hätte, aber wir waren nun mal frühzeitig am Züricher Bahnhof, und so nahmen wir den einstöckigen IR. Mit der großzügigen Umsteigezeit von 15 Minuten hatten wir in Chur keine Eile, konnten uns auch bequem die Fensterplätze auf der „richtigen“ Seite sichern (ist aber auf dieser Linie nicht ganz eindeutig) und sahen den IC von Zürich pünktlich am Nachbarbahnsteig einfahren. Auch für dessen Fahrgäste war das Umsteigen kein Problem.

12 Minuten sind 12 Minuten und nicht 20-25

Nach etwa 1h45' mussten wir – ohne Zahnstange auf die Höhen des Engadin hochgeklettert – in Samedan umsteigen, weil wir nicht nach St. Moritz, sondern zum höchsten Punkt der sog. Bernina-Bahn nach „Ospizio Bernina“ (Höhe 2253m) wollten. Nach den Erfahrungen der vergangenen Tage nahm ich es nicht allzu tragisch, dass der Anschlusszug von Scoul-Tarasp nach Pontresina mit 12 Minuten Verspätung angekündigt wurde

Verspätungen kommen vor - aber werden gemanaget

Der Zug nach St. Moritz, mit dem wir von Chur gekommen waren, stand immer noch am Gleis, um die Umsteigenden aus dem Zug von Scoul-Tarasp, der tatsächlich mit etwa 12 Minuten Verspätung am selben Bahnsteig eintraf, aufzunehmen. Erstaunlicherweise forderte der Lautsprecher die Wartenden auf, nicht in den angekommenen Zug einzusteigen. Vielmehr werde nach Ausfahrt des Zuges nach St. Moritz ein besonderer Zug nach Pontresina bereitgestellt. Vorher beobachtete Rangierbewegungen einer leeren Zuggarnitur zwischen Werkstätten und der Zufahrt zu unserem Bahnsteig machten das glaubhaft.

Direkt nach Abfahrt des Zuges nach St. Moritz wurde unser Leerzug nach Pontresina hereinrangierte und mit etwa 17 Minuten Verspätung ging es weiter. Nun wurde es knapp. In Samedan gab es fahrplanmäßig 7 Minuten zum Umsteigen. Auf der siebenminütigen Fahrt von Samedan nach Pontresina war kaum etwas herauszuholen und in Pontresina wären noch 13 Minuten Zeit zum Umsteigen gewesen.

Einer Gesamtumsteigezeit von 20 Minuten (in Samedan und Pontresina) standen 17 Minuten Verspätung gegenüber; blieb also ein Puffer von drei Minuten für das Umsteigen in Pontresina. Wäre mühelos zu schaffen, wenn wir am selben Bahnsteig einführen, an dem der Anschlusszug bereitstünde.

Keine Ansage heißt auch kein Problem

Kaum ein Schweizer zeigte sich beunruhigt, da die erfahrenen ihrer Bahn vertrauen! Es gab auch keinerlei Durchsagen, ob man den Anschluss erreichen würde. Aber die Schweizer wissen eben: Wenn ein Anschluss im Fahrplan steht, wird er auch gehalten; sonst wird man schon etwas sagen. Ich war dann doch ein wenig beunruhigt, als ich sah, dass wir in Pontresina an einem anderen Bahnsteig einführen als der Anschlusszug bereitstand. Dazwischen lagen auch noch Durchfahrtgleise. Ich ertappte mich bei dem Gedanken: da hat aber jemand bei der Rhätischen Bahn geschlafen, solange, bis mir dann im Hintergrund einfiel: da war doch noch etwas!!!

Und es wird sicher manch Leser – angesichts der verwirrenden Vielfalt von Ortsnamen - gesagt haben: Welch komplizierte Angelegenheit und warum muss man überhaupt zwischen Chur und Ospizio Bernina zweimal umsteigen? Diese Frage ist berechtigt.

Oberleitungen zwingen zum mehrfachen Umsteigen

Ursprünglich wurden die Bahnen in der Gegend von verschiedenen Gesellschaften betrieben. Die Strecken von Chur über Samedan nach St. Moritz (Albula-Bahn) sowie diejenige von Scoul-Tarasp über Samedan nach Pontresina (Unterengadin-Bahn) sind mit Wechselstromoberleitung elektrifiziert, diejenige von St. Moritz über Pontresina und Ospizio Bernina nach Tirano - in Italien – (Bernina-Bahn) dagegen mit Gleichstromoberleitung. Im Streckendreieck Samedan, St. Moritz und Pontresina sind also die Streckenäste Samedan – St. Moritz und Samedan – Pontresina mit Wechselstrom, der von St. Moritz nach Pontresina mit Gleichstrom elektrifiziert.

Es gibt keine Mehrsystemlokomotiven, da es sich um Schmalspurbahnen von max. 73 Promille Streckensteigungen handelt. Außerdem hat die anschließende Matterhorn – Gotthardbahn (MGB) nach Brig / Zermatt auch noch Zahnstangenabschnitte mit bis zu 125 Promille Neigung. Es wäre also nicht einfach, eine für alle Strecken brauchbare Lokomotive zu konstruieren.

Daher sind in Samedan alle Gleise mit Wechselstrom ausgestattet, in St. Moritz und Pontresina gibt es getrennte Bahnbereiche für Gleich- und Wechselstrom. Nur in Pontresina gibt es eine Systemwechselstelle, die aber lediglich von den nur einige Mal am Tage verkehrenden Zügen des Bernina-Express (Chur – Tirano und umgekehrt) zum Lokwechsel benutzt wird. Daher das zweifache Umsteigen und der Bahnsteigwechsel in Pontresina.

Der Rest ist schnell erzählt: in Pontresina beeilen sich die Reisenden (selbst ich) doch ein wenig, aber der Anschlusszug wird ohne größere Mühen geschafft und fährt mit nur geringer Verspätung weiter. In Ospizio Bernina auf 2253m Höhe ist es merklich kälter, trotz Sonnenschein; neben der Station liegt ein See und dahinter erhebt sich ein Gletscher.

Die Rückfahrt verläuft ohne jede Aufregung. Alle Züge sind pünktlich und wir laufen in Chur am selben Bahnsteig ein, an dem der IC steht. So können wir trotz nur sechsminütiger Umsteigezeit bequem mit diesem nach Zürich zurückfahren. Dort an 19.23h.

Zum Schluss noch ein Hinweis, wie man eine Schweiz-Reise günstig finanziert, trotz hoher Preise: zunächst plane man für mehrere Tage (am besten für 4, 8, 15 oder 30) eine Reihe von Rund-, Hin- oder Rückfahrten.

Dann berechne man anhand der Preistafel aus dem Kursbuch die Normalpreise für die Einzelfahrkarten. Von dem errechneten Geld kaufe man einen Swiss Pass (für 4, 8, 15 oder 30 Tage). Der kostet dann $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{3}$ davon. Bei Bedarf ist die Fahrhäufigkeit oder -länge zu erhöhen bzw. die Aufenthaltszeit zu verringern.

Von der Differenz zwischen den addierten Normalpreisen der Einzelfahrkarten und dem des „Swiss Pass“ kann man das Hotel samt Frühstück und einfachen Abendessen bezahlen - und schon ist der Schweiz-Urlaub finanziert.

In der Betriebswirtschaft nennt man dieses Vorgehen „Opportunitätskostenrechnung“, im Volksmund eher „Milchmädchenrechnung“. Damit sei nicht gesagt, dass jede Opportunitätskostenrechnung auch eine Milchmädchenrechnung ist.

Wem mein Bericht über die Schweiz zu optimistisch erscheint, dem sei verraten, dass ich nie in Zürich HB umsteigen musste, weil ich in einem nur etwa 200m entfernten Hotel wohnte. Wäre das nicht so gewesen, wäre der Bericht vielleicht nicht so euphorisch gewesen; denn schon am Ort des zweiten Schweizer ITF-Vollknotens, in Bern, steige ich nicht gern um.

Joachim Kemnitz

Die Bahn wird menschlicher

Ein Aufruf zur Mitarbeiterumfrage der DB symbolisiert den neuen Umgang mit dem Menschen.

Immer wieder hat Herr Grube öffentlich betont, wie sehr er die Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG achtet und wieviel er lernen muss, seit er zur DB kam. Was auch immer die DB-Führung aus Fahrgastsicht oder politischer Sicht richtig oder falsch macht, so ist doch zumindest der Umgang angenehmer geworden.

Gesucht: Mitarbeitermeinung

Es bleibt zu hoffen, dass die Mitarbeiter inzwischen wieder soviel Mut und Vertrauen gefasst haben, dass sie sich angstfrei an der Befragung intensiv beteiligen. Nur so sind die Verantwortlichen auch weiterhin gewillt und in der Lage von ihren eigenen kreativen Leuten, die den Betrieb kennen, zu lernen.



Photos: Was ärgert und was freut mich an der DB? Motive eines Plakates zur Mitarbeiterbefragung. Photographiert im ICE-Betriebswerk HH-Eidelstedt.

Holger Busche

ITF-Knoten - Was geht & was ist sinnvoll?

**Zürich Hbf. gilt als Paradebeispiel für ITF-Knoten.
Doch was heißt das eigentlich?**

Grundidee eines ITF-Knotens ist es, Fahrgästen aller Richtungen binnen kürzester Zeit Anschluss in alle Richtungen zu bieten. Husum ist das Vorzeigebispiel in Schleswig-Holstein. Kurz vor halb kommen die Züge aller vier Richtungen an und fahren kurz danach wieder ab. Und vor der Tür sind die Busse versammelt.

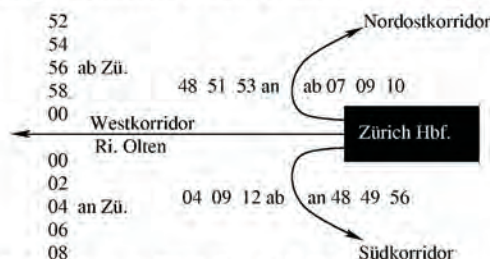


Photo: Knoten Husum; Von überall nach überall und zu den Schulzeiten passt der Knoten auch optimal. Die Züge wechseln - Der Knoten bleibt.

Schaut man sich Zürich an, so sind zu den Knotenmitten immer alle Züge, die Teil des Knotens (14 zur vollen und 10 zur halbn Stunde) sind, da. Umsteigen par excellence. Schaut man sich die Pläne an, sieht man welche Ingenieurleistung dahinter steht:

Wie ein Schweizer Uhrwerk

Im Prinzip hat der Bahnhof nur drei Zufahrten aus Westen, Nordosten und Süden. Allein aus Richtung Olten (Westkorridor) treffen bis zu sechs Züge binnen zehn Minuten (an Minute 52 bis 02) ein und fahren in ebenso kurzen Abständen wieder hinaus. Ähnlich verhält es sich mit den anderen beiden Korridoren, wenn auch nur mit drei Zügen binnen fünf Minuten Richtung Nordosten & acht Minuten Richtung Süden.



Graphik: Knoten Zürich nach Korridoren geordnet

Die SBB fahren bis zu 24 Züge/h in vier 6er-Bündeln im 2'-Abstand in den Sackbahnhof rein und auch raus. Und das klappt!!! Man vergleiche das mit der Aussage einer hochrangigen DB-Führungskraft, auf unseren NBS betrage der Mindestabstand zwischen den Zügen 7 Minuten(!). Danach denke man neu darüber nach, ob es in Deutschland ITF à la Schweiz geben kann.

Doch bevor man das tut, sollte man nicht nur planen, wie man hohe Ansprüche an die Infrastruktur erfüllt, sondern auch fragen, ob/inwiefern so ein ITF Bedürfnissen der verschiedenen Fahrgäste gerecht wird.

Große Knoten führen zu einer Fahrzeitverlängerung. So stehen die Züge in Zürich im Schnitt 11', obwohl vier zum Wenden reichten. Das ärgert Durchreisende.

Der Knoten ist großartig aber bei weitem nicht perfekt: 27% der Anschlüsse lassen Fahrgäste 15'-20' warten 9% sogar >20'. Beim 30'-Takt ist das kein Anschluss. Ein weiteres Viertel ist nutzlos. Da wird z.B. westwärts ohne Halt bis Olten ~50 km derselbe Weg befahren. Hier ist Zürich ein zeitaufwändiger und teurer Umweg. Fahrgäste nutzen lieber andere Linien oder Knoten.

Wieviele Fahrgäste steigen um und wieviele ein/aus? Zürich ist Zielort, was die Knotenfunktion relativiert.

Photo: Plakat am Hbf. HH. Werbung zeigt, was Leute empfinden: Hier ist es drängelig. Nichts wie weg! Wie heftig wäre es, träfen Fern- und RE-Züge aller Linien gleichzeitig ein?



Große Knoten führen auch zu hoher Spitzenbelastung. Hannovers Stadtbahn hat daher das Umsteigen räumlich vom Ort des höchsten Aufkommens getrennt, indem das Umsteigen tagsüber auf drei Stationen verteilt wurde. Die Wege wurden kürzer und einfacher. Nur im Nachtverkehr gibt es dann den Zentralknoten.

Langes Warten reduziert sich auch durch kurze Takte. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im Nahverkehr häufig weitaus mehr Menschen fahren und auf kurzen Strecken die gleiche Wartezeit weitaus mehr stört als bei einer Fahrt quer durchs ganze Land.

Fazit: Ein ITF macht Sinn und ist weit stärker machbar als es in Deutschland zugestanden wird. Es ist jedoch bei großen Knoten sinnvoll, Alternativen zu prüfen. Nicht jeder Fahrgast will innerhalb der Fern- und Regionallinien umsteigen und mancherorts wären sowohl Ortsverkehre als auch die Bahnhöfe selbst mit dem Aufkommen dicht eintreffender Züge überfordert. Zürich löste das mit fünf Ausgängen und um den Bf. verteilte Haltestellen. Nebenan in Bern hingegen sieht das schon wieder schlechter aus und in Hannover bliebe wohl kaum ein Stein auf dem anderen.

Joachim Kemnitz & Holger Busche

Jetzt endlich Konkurrenz im Fernverkehr?

Mit dem HKX kommt nun ein dritter Anbieter auf den Markt. Ist das der Durchbruch? Oder ist das Rückschritt in die Länderbahn mit unterschiedlichen Schnellzügen und unterschiedlichen Tarifen?

Beim genaueren Hinblick ist es weder das eine noch das Andere. Es sind mehr oder weniger geschickt ausgesuchte Nischen, dort, wo man glaubt das Potenzial sei hoch – und noch nicht ausgeschöpft.

Zuerst war der Interconnex da. Auf den Strecken Berlin- Rostock und Leipzig – Berlin bot und bietet er für Sparsame eine interessante Alternative, allerdings um den Preis von wenigen Abfahrzeiten.

Langsame Strecke sind gescheitert

Der Versuch in Schienenregionen vorzudringen, die nur einen mäßigen Ausbauzustand haben und daher kaum Schnellzuggeschwindigkeiten bieten ist beim Interconnex gescheitert, das gilt sowohl für Verlängerung Leipzig bis Gera wie für den Zug quer durchs Land von Köln über Siegburg, Siegen, Gießen, Marburg (Lahn), Kassel-Wilhelmshöhe, Eichenberg, Nordhausen, Halle, Bitterfeld, Lutherstadt Wittenberg, Berlin (Schönefeld, Lichtenberg, Hohenschönhausen), Oranienburg, Neustrelitz und Waren (Müritz) nach Rostock und Zittau - Dresden – Berlin – Stralsund. Auch der Vogtland-Express Plauen/Chemnitz - Berlin ist inzwischen auf Bus umgestellt.

Jetzt auf schneller Strecke - Beispiele gibt es schon

So ist es konsequent, wenn private Konkurrenten sich auf schnelle Strecken konzentrieren, wo sie ein großes Potential sehen, das noch nicht auf der Schiene ist. Die private Westbahn (Salzburg - Wien) zeigt dieses. Hier gelang es, Fahrgäste von der Straße neu zu holen.

Auch zwischen Hamburg und Köln kann man sicher noch viele Reisende von der Straße auf die Schiene holen, allein schon wegen der Dauerstaus auf den Autobahnen im Bereich Rhein/Ruhr. Zum anderen tut es der DB sicher auch gut, sich auf dieser Strecke mit einem 2. Anbieter messen zu müssen, weil ihre Qualität hier bisher deutlich zu wünschen übrig läßt. Die letzten Fahrten von mir bekannten Aktiven von PRO BAHN in der Süd(West) – Nord Richtung fanden nur mit großer Verspätung statt, unser Landesvorsitzende durfte dann sogar mit dem Taxi von Hamburg nach Kiel fahren.

Bereits im Oktober 2009 wurde das Unternehmen Hamburg-Köln-Express GmbH gegründet. Die Eigner: 75% RDC Deutschland, 17,5% Locomore Rail & 7,5% Michael Schabas (britisch-kanadischer Bahninvestor). Losgehen sollte es dann im August 2010. Wegen Trassenkonflikten u.a. auch mit von Keolis angekündigten Fernzügen wollte man erst im April 2011 mit 3 Zugpaaren starten.

Startschwierigkeiten mit Strecke und Wagen

Doch es gab Streit um die Stationsgebühren, die auf mehr als das Doppelte steigen sollten. Nach Eingreifen der Bundesnetzagentur und weitgehender Rücknahme der Preissteigerung sollte es September 2011 losgehen. Jetzt machten aber die polnischen Waggonbauer nicht mehr so richtig mit, die Wagen aus den alten österreichischen Triebzügen der Baureihe 6010 umzubauen hatten und auch das Eisenbahnbundesamt zeigte sich nicht zulassungsfreundlich.

Alt aber bequem

Dieses Problem scheint noch nicht wirklich behoben. Um aber nun wenigstens im Jahr 2012 an den Start gehen zu können, hat man sich vom ALEX aus Bayern vier 1.Klasse-Abteilwagen geliehen, wie sie früher in den TEE-Zügen gelaufen sind. 9 große Abteile stehen zur Verfügung, das ist wie in den ehemaligen TEE und IC 1.Klasse-Luxus. Im erweiterten Wochendverkehr kommt dann eine NOB Garnitur hinzu, wo es dann auch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme gibt.



**Photo: HKX im Hauptbahnhof Hamburg.
Neuer alter Fernzug neben altem neuen.**

Von den ursprünglich angekündigten 3 Zugpaaren ist man mit jetzigem Angebot noch weit entfernt. Der Fahrplan sieht Montag bis Donnerstag je 1 Zugpaar vor, am Wochenende bis zu 4 Zugpaare.

Die Route weicht etwas vom IC-Weg ab. Von Hamburg geht es wegen Trassenkonflikten an Bremen vorbei über die Güterkurve Sagehorn – Bremen, Gabelung. Dann wie gewohnt Osnabrück - Münster. Danach über Gelsenkirchen auf dem Sprinterweg nach Essen, Duisburg, Düsseldorf und Köln. Die Reisezeit beträgt etwa 4h20' und liegt damit auf IC-Niveau.

Ohne Steuerwagen mit 160 km/h schnell wie IC

Die Fahrzeit ist mit maximal 160 km/h gerechnet, so dass es egal ist, ob Marschbahnzüge oder später die umgebauten Wagen fahren, da sie alle für 160 km/h zugelassen sind. Auch die mit den ALEX-Wagen möglichen 200km/h werden nicht ausgefahren.

Siemens ES64U2 Mietloks fahren zumeist an beiden Enden der "ALEX"-Züge (Lok-Wagen-Lok; "Sandwich"), damit in Köln die Lok nicht umlaufen muß.

Die Marschbahngarnitur fährt wie auf ihrer Stammstrecke als Wendezug. Die Betriebsführung obliegt der Veolia Verkehr, das mobile Service-Personal, die Geschäftsführung und das CallCenter haben HKX-Personal. Die Geschäftsführung besteht aus 2 Personen - ohne Quote sind hier beide Geschlechter vertreten, Frau Eva Kreienkamp und der aus seiner LVS-Zeit wohl bekannte Carsten Carstensen. Engagement für das System Eisenbahn darf man hier voraussetzen.

Natürlich hat der Autor zum Teil mit anderen PRO BAHN Kollegen den Zug auch getestet. Zusammen mit Hans-Uwe Kolle waren wir bei einer Publikumstestfahrten für 5 Euro dabei. Den ersten Zug am 23.07.2012 hat der Autor dann mit einer normal gebuchten Fahrkarte genutzt.

Unser aller Eindruck: Man reist hier bequem mit einem Reisegefühl wie vor 40 Jahren in den erstklassigen TEE/IC-Zügen, wenn auch ohne Speisewagen, aber mit gutem am-Platz-Service, preislich zwischen dem Service im RE Kiel – Hamburg und den DB-Preisen. Für moderne kalorienbewusste Reisende, die ein wenig knabbern wollen gibt es Obst- oder Gemüsespalten.

Startangebot erwünscht - Weiterentwicklung ebenso

Preislich geht das Angebot ebenfalls in Ordnung. Der Maximalpreis Hamburg - Köln beträgt 68,00 Euro - der DB-Normalpreis beträgt 83 Euro. Schnäppchen gibt es im HKX ab 18,00 Euro, bei der DB ab 29,00 Euro. Im Gegensatz zur DB gibt es 10% Ermäßigung, wenn Hin- und Rückfahrt gleichzeitig gebucht werden. Storno- oder Umbuchungsgebühren gibt es bei beiden.



Photo: HKX im Bahnhof Köln

Probe- als auch Premierenfahrt waren pünktlich. Vielleicht gibt sich DB-Netz hier auch besondere Mühe. Die Reisenden, mich eingeschlossen, kamen zufrieden an. Eine Revolution im Fernverkehr ist es aber auch nicht, dazu ist das Angebot auch zu gering; es ist eher eine Ergänzung, vor allem für Punkt-Punkt-Fahrer oder solche, die hier ein besonderes Schnäppchen schlagen können. Wirkliche Konkurrenz für die DB ist das sicher nicht, eher ein kleiner Stachel.

Dieser kann uns Fahrgästen aber durchaus nützen: So wird z.B. die DB ihre IC-Linie als erstes komplett mit renovierten IC-Wagen ausstatten. Und wenn der HKX dann zusätzliche Menschen auf die Bahn bringt, die vorher noch Auto fuhren - nach ersten Analysen scheint dieses so zu sein - dann soll es uns Recht sein.



Photo: Interieur der HKX-Wagen

Was wir alle für die Zukunft aber nicht wollen ist ein zersplitterter Fernverkehrsmarkt, so wie heute im Flugverkehr. Wir brauchen und wollen unser Netz im Schienenverkehr, unseren ITF und unseren Deutschland-Tarif. Wenn es zusätzlich ein paar Nischen-Anbieter gibt, gerne. Und so wünschen wir dem Nischen-Anbieter HKX viel Erfolg und vielleicht wird er ja einmal Teil eines Deutschland-Taktes und des Deutschlandtarifs.

Karl-Peter Naumann

Regionalbahn Schleswig-Holstein und Nordbahn gewinnen Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Netz Mitte

Die Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Netz Mitte konnte im Frühjahr diesen Jahres erfolgreich abgeschlossen werden. Das Los A mit den RE-Leistungen Flensburg –/ Kiel – Hamburg konnte von der Regionalbahn Schleswig-Holstein, das Los B mit den RB-Leistungen Itzehoe –/ (Kellinghusen –) Wrist – Hamburg-Altona/ Hamburg Hbf von der Nordbahn Eisenbahngesellschaft gewonnen werden. An dieser Stelle noch einmal an beide Eisenbahnverkehrsunternehmen einen herzlichen Glückwunsch!

Mit der Vergabe der Verkehrsleistungen im Netz Mitte sind nun mit Ausnahme der Verkehrsleistungen im AKN-Netz alle Wettbewerbsnetze einmal im Wettbewerb vergeben worden, das Wettbewerbsnetz Nord sowie in naher Zukunft auch das Wettbewerbsnetz West mit der Marschbahn Westerland – Hamburg dann sogar zweimal. Der Umfang der Verkehrsleistungen konnte dabei in den vergangenen 15 Jahren von rund 19 Mio. Zugkm. jährlich auf rund 26 Mio. Zugkm. jährlich im Fahrplanjahr 2015 gesteigert, also um rund 37 % ausgebaut werden.

Verkehrsangebot im RE-Verkehr Flensburg –/ Kiel – Hamburg (Los A) ab Dezember 2014

Im Abschnitt Flensburg – Neumünster werden die Regionalexpress-Züge von und nach Hamburg (heute Schleswig-Holstein-Express) stündlich mit Systemhalten in Tarp, Jübek, Schleswig, Owschlag, Rendsburg und Nortorf verkehren. Der Halt in Flensburg-Weiche soll entfallen, die heute zweistündlich verkehrende Regionalbahn Flensburg – Neumünster wird durch den auf den Stundentakt verdichteten Regionalexpress ersetzt.

Flügel in Neumünster

Im Abschnitt Kiel – Neumünster werden die heute verkehrenden Regionalbahnen zum Regionalexpress aufgewertet und in Neumünster an den von Flensburg kommenden Regionalexpress beigestellt beziehungsweise retour vom nach Flensburg verkehrenden Regionalexpress abgeflügelt. Ab Neumünster verkehren beide Zugteile dann gemeinsam mit Halt in Elmshorn und Hamburg-Dammtor zum Hamburger Hbf.

Die Fahrtzeit Flensburg – Hamburg verkürzt sich von heute 2:02 beziehungsweise 2:28 Stunden auf zukünftig exakt 2 Stunden, der neu konzipierte Regionalexpress Kiel – Hamburg wird die Relation in ca. 1:10 Stunden zurücklegen.

Der durch die Durchbindung der heutigen Regionalbahnen nach Hamburg neu konzipierte Regionalexpress Kiel – Hamburg bedient den geplanten ITF-Knoten Kiel zur vollen Stunde und bildet damit zukünftig das Grundangebot zwischen Kiel und Hamburg, das heißt, der heutige Regionalexpress Kiel – Hamburg wird dann das Verstärker-Angebot sein. Dieses wird zukünftig auch in Brokstedt, jedoch nicht mehr in Pinneberg halten, das zukünftig allein von der Nordbahn (und der S 3 Pinneberg – Hamburg – Stade natürlich) bedient werden wird. Die Fahrtzeit dieser Züge sinkt von heute 1:16 auf zukünftig 1:08 Stunden, so dass es von Kiel aus in jeder Stunde zwei in etwa gleich schnelle Verbindungen nach Hamburg Hbf geben wird.

Vom Umfang des Verkehrsangebotes wird es zwischen Kiel und Hamburg Hbf bis in die späten Abendstunden hinein zwei Verbindungen pro Stunde geben, der Regionalexpress Flensburg–/Kiel – Hamburg stellt danach bis Betriebsschluss den Stundentakt sicher. An den Wochenendnächten hingegen ist geplant, dass die Regionalexpress-Züge zwischen Kiel und Hamburg Hbf ohne nächtliche Betriebsruhe im Stundentakt verkehren.

Mehr Platz in neuen Fahrzeugen

Für den Einsatz auf den RE-Linien Flensburg –/ Kiel – Hamburg hat die Regionalbahn Schleswig-Holstein 16 neue, vierteilige Doppelstock-Triebwagen des Typs Twindexx Vario von Bombardier bestellt. Diese bestehen jeweils aus zwei angetriebenen Steuerwagen und zwei klassischen Mittelwagen, sind 160 km/h schnell, haben damit an 4 von insgesamt 8 Türen pro Fahrzeugseite Niederflureinstiege und weisen insgesamt 350 Sitzplätze, davon 35 in der 1. Klasse, auf.

Damit stehen den Fahrgästen auf der RE-Linie Flensburg –/ Kiel – Hamburg südlich Neumünster generell 700 Sitzplätze zur Verfügung, der in der Zwischenlage verkehrende RE Kiel – Hamburg (mit Halt in Brokstedt und Wrist) wird in der Regel solo mit 350 Sitzplätzen verkehren, zu den Spitzenzeiten jedoch um einen zweiten Triebwagen verstärkt werden, so dass den Fahrgästen dann auch in diesen Zügen 700 Sitzplätze zur Verfügung stehen werden.



Bild: Bombardier Dosto

Verkehrsangebot im RB-Verkehr:
Itzehoe/(Kellinghusen) – Wrist – Hamburg-Altona/Hbf

Itzehoe – HH-Hbf. wird stündlich (16mal) mit allen Halten mit spurtstarken Triebwagen in nur 58' bedient. Die Verbindung nach Altona wird täglich viermal in den Tagesrandlagen bedient und in der HVZ werktags durch 2 weitere verstärkt. Diese maximal 6 Zugpaare werden nach dem derzeitigen Stand ab Dezember 2014 die einzigen Verbindungen von den Stationen zwischen Itzehoe und Elmshorn nach HH-Altona sein. Für Glückstadt wird dieses durch den Wegfall des Haltes der NOB-Züge Westerland – Hamburg die einzige direkte Anbindung an Hamburg-Altona.

Neue Regionalbahnen

Im Abschnitt Wrist – Elmshorn wird es ebenfalls täglich eine stündliche Regionalbahn geben. Diese wird im Gegensatz zu heute nicht größtenteils in Pinneberg enden, sondern generell bis Hamburg-Altona verkehren. Fahrgäste aus Dauenhof und Horst müssen in Pinneberg nicht mehr in die S-Bahn umsteigen, sondern können einfach sitzen bleiben. Ab Dezember 2015 sollen die Züge dann nicht mehr in Wrist, sondern schon in Kellinghusen starten, wozu die knapp 3 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Kellinghusen und Wrist reaktiviert werden soll.

Im Abschnitt Elmshorn – Hamburg-Altona/ Hamburg Hbf überlagern sich die Regionalbahn-Linien Itzehoe – Hamburg und (Kellinghusen –) Wrist – Hamburg-Altona tagsüber wie heute auch zu einem 20-zu-40-Minuten-Takt, der werktags in der Hauptverkehrszeit durch zusätzliche Regionalbahnen zu einem 20-Minuten-Takt verdichtet wird. Die Stadt Tornesch erhält, wie gewünscht, eine stündliche Direktverbindung zum Hamburger Hbf mit einer Fahrtzeit von ca. 25 Minuten.

Es darf geflirtet werden

Für den Einsatz auf den RB-Linien Itzehoe – Hamburg Hbf, (Kellinghusen –) Wrist – Hamburg-Altona und Elmshorn – Hamburg-Altona hat die Nordbahn Eisenbahngesellschaft 7 fünfteilige und 8 sechsteilige Triebwagen des Typs FLIRT von Stadler bestellt.



Graphik: FLIRT 3 im nah.sh-Design

Diese sind 160 km/h schnell, bieten den Fahrgästen vom 76 cm Bahnsteig an jeder Tür einen ebenerdigen Einstieg und verfügen über 259 beziehungsweise 320 Sitzplätze.

Und noch mehr Platz

Somit werden die angebotenen Sitzplätze auf den Abschnitten Itzehoe – Elmshorn und Elmshorn – Hamburg-Altona/ Hamburg Hbf durch den Einsatz von Doppeltraktionen gegenüber den heute eingesetzten Fahrzeuggarnituren deutlich erhöht werden.

Anpassung der Infrastruktur und Modernisierung weiterer Bahnstationen

Doch nicht nur in neue Fahrzeuge muss investiert werden, auch bei der Infrastruktur und den Bahnstationen bedarf es einiger Investitionen für den Start des neuen Netz Mitte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014.

So werden in Neumünster und in Elmshorn Beifahreranlagen installiert werden, so dass dort mit Fahrgästen besetzte Züge der Regionalbahn Schleswig-Holstein beziehungsweise der Nordbahn in ein schon durch einen anderen mit Fahrgästen besetzten Zug belegtes Gleis einfahren und nach einem kurzen Betriebs halt mit diesem Zug kuppeln können. In Neumünster werden dabei planmäßig die Regionalexpress-Züge aus Flensburg und Kiel miteinander gekuppelt, in Elmshorn in Tagesrandlagen die Regionalbahnen aus Itzehoe und (Kellinghusen –) Wrist.

Das Maß für Tarp und Flintbek: 550 mm

Weiterhin werden bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 die Bahnsteige in Tarp und in Flintbek auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm erhöht werden, so dass die Fahrgäste barrierefrei in die in die ab diesem Zeitpunkt eingesetzten Fahrzeuge vom Typ Twindexx Vario einsteigen können.

Das Maß für Tornesch: 760 mm

Schon 2013 wird der Hausbahnsteig in Tornesch auf einer Nutzlänge von 305 Metern auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden, so dass die dort haltenden Stadler FLIRT nicht nur in Doppel-, sondern auch in Dreifachtraktion verkehren können. Eine Erhöhung auch des Bahnsteigs Gleis 2 ist ebenfalls geplant.

Stefan Barkleit

Kommentar zur Ausschreibung:

Als Fahrgastverband kann PRO BAHN mehr als zufrieden mit den Ergebnissen der Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes Mitte sein, denn für die Fahrgäste ergeben sich mit dem Start des neuen Netz Mitte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 viele Verbesserungen.

Flensburg und die Landeshauptstadt Kiel werden häufiger und schneller an den Hamburger Hbf angeschlossen und Itzehoe erhält endlich eine stündliche Direktverbindung zum Hamburger Hbf. Kellinghusen bekommt nach vielen Jahren wieder einen Bahnanschluss und erhält mit Wrist, Dauenhof und Horst eine stündliche Direktverbindung nach Hamburg-Altona und auch von Tornesch kommen Sie in Zukunft stündlich zum Hamburger Hbf, eine Direktverbindung, für die sich PRO BAHN im Gegensatz zu einem RE-Halt in Tornesch immer eingesetzt hat.

Mit der neuen Angebotskonzeption der Regionalbahn-Linien Heide – Itzehoe und Itzehoe – Hamburg Hbf wird 12 Jahre nach Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF) an der Westküste und mehr als 17 Jahre nach seiner Konzeption durch PRO BAHN dieser endlich vollendet, so dass die Fahrgäste endlich in den Genuss aller Vorteile dieser Konzeption kommen.

Neue Fahrzeuge, sowohl doppel- als auch einstöckig, lösen die bisher eingesetzten, originalen Silberlinge rund um Elmshorn sowie die Doppelstockwagen ab. Letztere werden andere Aufgaben in Schleswig-Holstein übernehmen. So werden mehr Sitzplätze für die heutigen Fahrgäste angeboten, aber auch für die Fahrgäste, die in den kommenden Jahren noch kommen werden, deutlich.

Mit der erstmaligen Anwendung der Corporate Design (CD)-Richtlinien der LVS dürfen sich die Fahrgäste zudem auf ein hohes Komfortniveau sowohl in den Regionalexpress- als auch in den Regionalbahn-Zügen freuen – und das aus der Sicht von Land und LVS im Hinblick auf mehr Leistung, mehr Kapazität und mehr Komfort zu einem mehr als guten Angebotspreis.

Für eine weiterhin positive Entwicklung des SPNV in Schleswig-Holstein ist dies eine gute Ausgangsgrundlage, doch gibt es aus der Perspektive von PRO BAHN noch einige Baustellen, denn:

Noch besser geht immer!

So ist in Flensburg und der umliegenden Region der modal split-Anteil des SPNV so gering wie in keiner anderen Stadtregion in Schleswig-Holstein. Hier besteht dringender Handlungsbedarf: Wir brauchen endlich eine direkte Anbindung mit einem neuen Bahnhof in der Flensburger Innenstadt und zwar vornehmlich aus Richtung Hamburg. Und wir brauchen den Erhalt der Bahnstation in Flensburg-Weiche, ohne den die Region keinen Zugang zum SPNV hat.

Auf der südlichen Marschbahn ist die Einführung der stündlichen Direktverbindung von Itzehoe zum Hamburger Hbf, wenn auch mit Halt an allen Stationen, sicherlich ein Fortschritt im Hinblick darauf, die Westküste Schleswig-Holsteins besser an den Hamburger Hbf und damit sowohl besser an die Hamburger Innenstadt als auch den Fernverkehr Richtung Köln, Frankfurt und Berlin anzubinden. Das eigentliche Ziel muss jedoch die Führung der Marschbahn-Züge Westerland – Hamburg zum Hamburger Hbf sein, wie die intensiven Umsteigevorgänge zwischen NOB und RE Kiel – Hamburg in Elmshorn zeigen.

Weniger Bahnhalte wird es mit der neuen Konzeption im Netz Mitte hingegen in Glückstadt geben, da der Halt der NOB-Züge Westerland – Hamburg, wie schon in der vorigen Ausgabe der SHS berichtet, entfallen soll. Doch auch die Anzahl der Regionalbahnen soll werktags gegenüber heute spürbar reduziert werden, so dass Glückstadt mit der Einführung der neuen Direktverbindung zum Hamburger Hbf bis auf die Tagesrandlagen und 4 nur werktags in der Hauptverkehrszeit verkehrende Regionalbahnen auch seine Direktverbindung nach Hamburg-Altona verlieren wird. Vorbildlich ist dabei das Engagement des Glückstädter Bürgermeisters, unterstützt von den in der Stadtvertretung vertretenen Parteien und unserem PRO BAHNER vor Ort, Lutz Thieme, den Halt der NOB-Züge Westerland – Hamburg zu erhalten.

Stefan Barkleit

Vorsitzender des PRO BAHN Landesverbandes Schleswig-Holstein/Hamburg:





In den beiden nördlichen Bundesländern ist der PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg Ihr Ansprechpartner für Fahrgastbelange. Vor Ort sind vier Regionalverbände für Sie aktiv.

Als Fahrgastverband treten wir für die Belange des SPNV und ÖPNV ein. Unter anderem sind wir im unabhängigen Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein sowie im Fahrgastbeirat des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) und im Beirat der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS), der Gesellschaft für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Schleswig-Holstein, vertreten, um die Meinung und Interessen der Fahrgäste vor den zuständigen Stellen zu vertreten und in aktuelle Planungen einzubringen.

Außerdem stehen wir im engen Kontakt mit vielen weiteren Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Mit Ideen und Konzepten sowie durch die Sensibilisierung von Problemen machen wir den Nahverkehr mit Bahn und Bussen noch besser & damit attraktiver.

Pressesprecher für Bundesangelegenheiten:

Matthias Oomen; 0176-29721326
m.oomen@pro-bahn.de

Landesvorsitzender:

Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentinental
Tel.: 0151-51462156, E-Mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Hamburg und Umgebung

Birger Wolter, Heidkampsredder 10, 21031 Hamburg
Tel.: 0163-8262984, hamburg@pro-bahn-sh.de
Herr Wolter ist zugleich stv. Landesvorsitzender

Regionalverband Lübeck und Umgebung

Thomas Rettmer, Barkhorst 8, 23860 Klein Wesenberg
Tel.: 04533-5646, E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig/Mittelholstein

Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentinental
Tel.: 0151-51462156, E-Mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Westholstein

Sigrid Pohlmann, Ollnsstr. 7, 25336 Elmshorn
Tel./Fax: 04121-63983, sigrid.pohlmann@yahoo.de

Fahrgastinitiative Hamburg (FIH)

Martin Potthast; Auf der Koppel 75; 21521 Aumühle
FIH@wiwi-hamburg.net

Busfahrer erhalten Ehrung von Fahrgästen

01.11.2012 - Der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein verleiht seinen diesjährigen ÖPNV-Preis an die KViP-Busfahrer Thomas Gundlach und Hartmut Rathke sowie die Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg (KViP) für die für ihr Engagement zur schnellen Bereitstellung eines Busnotverkehrs.

„Um die in Elmshorn und Pinneberg gestrandeten Fahrgäste möglichst schnell noch zu ihrem Fahrtziel zu bringen, haben beide Busfahrer mit Unterstützung der Betriebsleitzentrale der KViP das gemacht, was in diesem Falle einfach naheliegend gewesen ist:

Sie haben ihren regulären Busfahrten eine Tour nach Pinneberg und Elmshorn angehängt, sich auf diese Art und Weise zu später Stunde vorbildlich um die Fahrgäste gekümmert und sie zeitnah nach Hause gebracht,“ so Stefan Barkleit, Vorsitzender des Fahrgastbeirates Schleswig-Holstein. „So viel Engagement für die Fahrgäste, wenn es bei der Bahn einmal nicht rund läuft, wünschen wir uns öfter.“

Hintergrund: Beide Busfahrer hatten während einer außerplanmäßigen Sperrung der Bahnstrecke zwischen Elmshorn und Pinneberg an einem Novemberabend des vergangenen Jahres aus eigener Initiative heraus mit Unterstützung der Betriebsleitzentrale der KViP einen Busnotverkehr organisiert, indem Sie Ihre regulär nur bis Uetersen gehenden Busfahrten bis Pinneberg beziehungsweise Elmshorn verlängerten. Die an beiden Bahnhöfen gestrandeten Fahrgäste konnten so relativ zeitnah einen Busnotverkehr in Anspruch nehmen und ihre Fahrtziele mit einer für einen Busnotverkehr relativ geringen Fahrtzeitverlängerung von einer Stunde doch noch erreichen.

Der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein ist ein ehrenamtliches Gremium. Er vertritt die Fahrgäste in Schleswig-Holstein und stellt eine Kommunikationschnittstelle zwischen Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und der LVS als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein dar. Er tagt fünf- bis sechsmal jährlich und beschäftigt sich mit allen Themen rund um den Bahn- und Busverkehr. Das Gremium besteht aus 12 Mitgliedern und einem Beauftragten für den Sylt-Verkehr. Ein Teil der Mitglieder vertritt Verbände und Institutionen, der andere Teil besteht aus Privatpersonen.

Stefan Barkleit & Janine Bartels

Ostholsteinbahn - Auch gut für kleine Orte

Von Neumünster gehen gleich sieben Strecken aus, von denen die siebte Richtung Ascheberg - Plön seit 1985 nicht mehr im Personenverkehr bedient wird. Heute quält sich der Überlandbus eine Stunde lang für die knapp 40 km, für die ein moderner Schienenverkehr ganze 25' benötigen würde.

Diese Fahrzeit bedeutet aber nicht nur höhere Attraktivität in der Konkurrenz zum PKW, sondern auch einen Produktivitätsvorteil. Alleine für den heutigen Grundfahrplan werden drei Busse benötigt, was ein Triebwagen alleine schaffen würde. Hinzu kommen weitere drei Busse, die zum Teil zeitgleich fahren, um überhaupt genügend Platz für die Schüler bieten zu können. Auch hier bietet ein Triebwagen naturgemäß Vorteile.

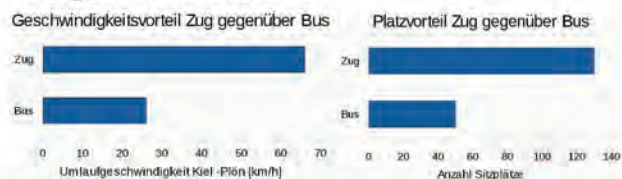


Abbildung: Effizienzvorteil Triebwagen gegenüber Bus: Zweieinhalbmal so schnell und zweieinhalbmal soviel Platz, d.h. man benötigt weit weniger Triebwagen als Busse für die gleiche Verkehrsmenge

Dies zeigte sich besonders bei der benachbarten Strecke Richtung Bad Oldesloe. Diese war bis Bad Segeberg 1984 stillgelegt worden, wurde aber 2002 wieder reaktiviert. 1.200 Fahrgäste/d hatte man prognostiziert und daraufhin den Betrieb für 2.000 ausgelegt. Gekommen sind aber 3.000, so dass man Busse parallel schicken musste, um der Fahrgasmassen überhaupt Herr zu werden.

Neumünster - Bad Segeberg hat es vorgemacht

Inzwischen verkehren die Züge zu Spitzenzeiten in Doppeltraktion, d.h. es werden einfach zwei Triebwagen zusammengekoppelt, so dass nun alle Fahrgäste den höheren Komfort des Schienenverkehrs genießen. Diese Doppeltraktion kostet lediglich einen zweiten Triebwagen, nicht aber einen zweiten Fahrer.

Mehr Kapazität und mehr Flexibilität - Der 30'-Takt

Da im Gegensatz zum Busverkehr beim Schienenverkehr die Personalkosten nur eine untergeordnete Rolle spielt, sollte bei der Strecke Richtung Plön gleich vorgesehen werden, zumindest zeitweise im Halbstundentakt zu verkehren.

Dadurch hätten Kunden mehr Flexibilität bei der Wahl ihrer Abfahrtszeit, was auch Wartezeiten deutlich verkürzt. Zudem läuft ein Halbstundentakt deutlich pünktlicher, da auf verspätete Anschlüsse nicht mehr gewartet werden muss.

Verknüpfung in der Mitte statt Parallelverkehr

In Wankendorf als Mitte der Strecke entsteht dadurch ein Knoten, der die Anbindung von Zubringerbussen ideal ermöglicht. Diese können, da sie ja nun nicht mehr dem durchgehenden Verkehr Neumünster - Plön dienen müssen, sich nun ideal darum kümmern als Bürgerbus umliegende Gemeinden anzubinden. Dabei böte sich sogar ein Haustürservice an, um gerade den Schwächeren eine Chance zu bieten, am öffentlichen Leben teilzunehmen. So würden gerade Kalübbe, Vierhusen, Bosau, Schmalensee und Bornhöved von der Ostholsteinbahn profitieren.

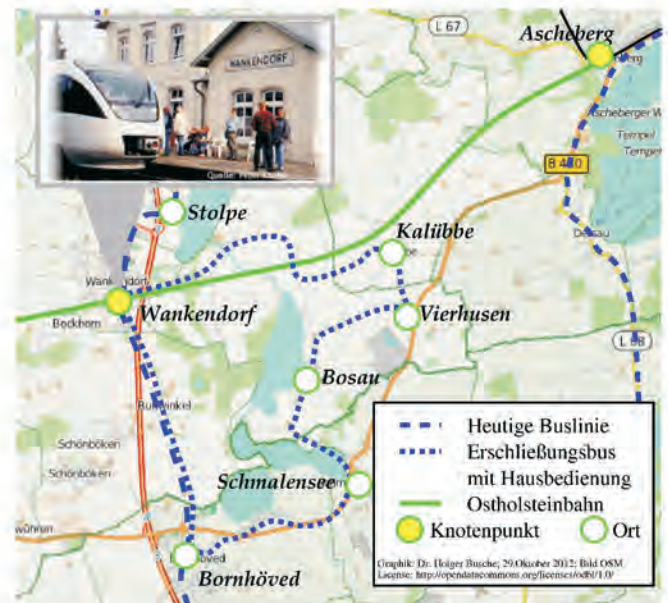


Photo: Bf. Wankendorf mit modernem Triebwagen (Photo: Peter Knoke bei einer Sonderfahrt 1996); Hier könnte ein lokaler Knotenpunkt entstehen, der die umliegenden Gemeinden mit einbindet

Zusätzlich ist auch Fahrradinfrastruktur samt Ladestationen zu schaffen. Neue Techniken wie das Elektrofahrrad erweitern den Aktionsradius sehr stark. 10' zu Fuß sind 500 m auf einem E-Rad 3 km. E-Räder erlauben auch Schwächeren 25 km/h in dreidimensionalen Gelände ohne Schwitzen bequem zu fahren. Das bringt nicht nur den Einwohnern die Bahn näher, sondern würde Touristen bringen. Die in dem Bereich befindlichen Seen werden sicher gerne besucht. Gerade auch wenn die Verbindung nach Hamburg aufgewertet würde.

Holger Busche

Die Wendlandbahn - Stiefkind des Niedersächsischen Nahverkehrs?

Diesen Eindruck gewinnt wer auf der Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg unterwegs ist. Doch diese Strecke hat sowohl Geschichte als auch Zukunft. Aktivitäten vor Ort laufen. Chancen sind zu nutzen.

Die Wendlandbahn wird derzeit leider wenig genutzt: Weniger als 500 Fahrgäste am Tag sind die Regel. Ursache sind die langsamen (53 km in 68 Minuten bei maximal 60 km/h) und seltenen Fahrten (4-5 am Tag) sowie die von den Ortszentren entfernten Halte (Dahlenburg, Leitstade, Hitzacker & Dannenberg).

Schwach genutzte Nebenbahn...

Der HVV-Tarif gilt bis zur Haltestelle Göhrde. Fahrkarten sind in den Bahnhofsgebäuden in Dahlenburg, Hitzacker und Dannenberg Ost zu den Dienstzeiten erhältlich. Weder an den übrigen Haltestellen noch im Zug gibt es Fahrscheinautomaten. Wer dort zusteigt, meldet sich beim Fahrer und erhält meist die Bitte, den Fahrschein an den Zielbahnhöfen oder in Lüneburg beim Umsteigen zu erwerben.

...mit großer Geschichte. Leider Opfer des Krieges

Dabei war die Strecke bis Kriegsende 1945 die schnelle Verbindung von Bremerhaven nach Berlin über Lüneburg - Dannenberg - Dömitz - Wittenberge. Nachdem die Elbbrücke bei Dömitz zerstört wurde, endeten die Bahnstrecken beiderseitig der Elbe.



Photo: VT 628 im Bahnhof Dannenberg Ost

Dieser Weg über Lüneburg - Danneberg war übrigens die kürzeste Verbindung von Hamburg nach Berlin. Bedauerlicherweise wurde sie nach der Wende 1989 nicht wieder aktiviert.

Die Wendlandbahn zusammen mit der Jeetzeltalbahn Dannenberg-Wustrow wurden für künftige Seehafen-Hinterlandverkehre untersucht, da so der Abschnitt Lüneburg-Uelzen entlastet würde. Hierfür müssten eine Verbindungskurve in Dannenberg sowie der Abschnitt Wustrow-Salzwedel mit Aufwand neu gebaut werden.

Seit vielen Jahren bemühen sich PRO BAHN, VCD sowie der Fahrgastrat Wendland, den Verkehr auf der Wendlandbahn attraktiver zu gestalten und so größere Fahrgastpotenziale zu erschließen.

Aktivitäten vor Ort

Nach unseren Untersuchungen ist der Oberbau für mindestens 80 km/h geeignet. So würde ein 2h-Takt ermöglicht, wobei einige wenig genutzte Halte nicht mehr bzw. nur bei Bedarf zu bedienen wären. Die für einen etwaigen 1h-Takt nötigen Kreuzungen könnten im Bf. Dahlenburg ohne Investitionen stattfinden.



Foto 2: Bahnhof Dahlenburg, Weiche & Signale Intakte Infrastruktur für Zugkreuzungen im 1h-Takt

DB Netz und LNVG haben bislang wegen der geringen Fahrgastzahlen leider Investitionen abgelehnt. Laut LNVG laufen mit DB-Netz Bestrebungen, die Anforderungen für Nebenstrecken bundesweit zu vereinfachen, um Kosten zu senken. Erste Ergebnisse werden im Frühjahr 2013 erwartet. Hoffentlich wird dadurch die Wendlandbahn schneller.

Das Potenzial und die Möglichkeiten sind vorhanden

Ob die Ausschreibung ab Dezember 2014 den Betreiber oder sonst etwas ändert, bleibt abzuwarten. Sicher ist, dass ein LINT 54 fahren wird, der 140 km/h fahren kann, aber wenn sich bis dann nichts ändert, nur 60 km/h fahren darf. Das wären verpasste Chancen, wirklich etwas zu erreichen.

Viele der Pendler, die sich aus dem Wendland, den angrenzenden Gebieten Mecklenburg, Brandenburg und Sachsen-Anhalt über die mit LKW (Mautflucht) vollkommen überlastete B216 Richtung Lüneburg und Hamburg quälen, würden bei Realisierung des PRO BAHN-Konzeptes schlagartig die Fahrgastzahlen in die Höhe schnellen lassen. Erst recht, führe man hier (halb-)stündlich so schnell wie zwischen Oldenburg bzw. Delmenhorst und Osnabrück oder der Heidebahn.

Klaus Böckmann

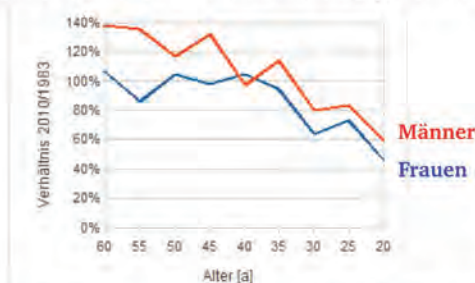
Fördeflitzer: Die StadtRegionalBahn Kiel ist mehr als nur eine Kieler Straßenbahn

Die Stadtregionbahn Kiel ist mehr als nur ein "sexy" Verkehrsmittel vor Ort. Sie ist die Grundlage für die Zukunft weiter Teile Schleswig-Holsteins. Sie muss nun endlich als Landesprojekt verstanden, geplant und endlich umgesetzt werden, weil sonst die laufenden gesellschaftlichen Umbrüche, die für Kiel große Chancen bieten, verpasst werden.

Immer wieder wurde die Wiedereinführung eines schienengebundenen Nahverkehrs in Kiel diskutiert. Erst als Straßenbahn und nun als StadtRegionalBahn. Viele im Land sind schon genervt davon und sehen nicht ein, warum Geld dafür nach Kiel fließen soll. Gegner behaupten oft, dass sie es zwar schön fänden, so etwas zu haben, aber es sei für Kiel viel zu teuer. „Nice to have“ sagt man im Englischen, um etwas als zu teures Luxusgut abzustempeln. Doch ist es das?

Wer so argumentiert, verkennt einige deutliche Umbrüche in der Gesellschaft, die der Schiene nützen. Der inzwischen gesellschaftlich akzeptierten Energie- wende wird auch eine Abkehr vom Öl folgen bzw. wirtschaftlich und politisch sinnvoll machen.

Als Reaktion auf fehlende Alternativen zum Auto ziehen Familiengründer von heute aber auch Ältere verstärkt dorthin, wo die Wege kürzer sind und wo es vernünftige Alternativen zum eigenen PKW gibt. Die Abstimmung findet also wortwörtlich mit den Füßen statt. Schienenanschluss spielt dabei eine wichtige Rolle. Orte ohne Züge haben es deutlich schwerer, Familiengründer davon zu überzeugen, dass sie nicht den ganzen Tag damit beschäftigt sein werden, ihre Kinder durch die Gegend zu kutschieren.



Graphik: Autoverfügbarkeit nach Alter 2010/1983
Die Zukunft ist weniger autoorientiert

Ein solcher Lebensstil, der nicht auf einem eigenen Auto basiert, ist kein selbstkasteiender Verzicht! Es ist ein Gewinn, wenn vieles von dem, was man machen möchte (Sport, Freunde, Kultur) flexibel erreichen kann, ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein.

Dieser Wertewandel in der jüngeren Gesellschaft zeigt sich sehr schön in einem Dialog zweier Kommunalpolitiker neulich im Kreishaus: „Ich zahle meiner Tochter monatlich Geld, mit dem sie sich ein Auto leisten könnte. Doch was macht sie stattdessen? Besorgt sich eine Mitfahrgelegenheit, eine Jahreskarte und das neueste I-Phone.“ „Jaja, das kenne ich“, erwidert der andere, „meiner musste ich den Führerschein geradezu aufdrängeln und als ich ihr dann sagte, dass sie doch nun auch mal fahren solle, fragte sie doch glatt nur „wohin?“ und wie sie dabei denn twittern (Freunden elektronische Nachrichten senden; Anm.d.Red.) solle.“

Dieses Gespräch offenbart zweierlei, dessen sich Ältere und Entscheidungsträger erst langsam klar werden: Neue Medien, z.B. Smartphones, erleichtern einerseits den Umgang mit Fahrplänen und andererseits sind diese neuen Medien inzwischen oftmals das Ziel selbst. Diese sind in Bus&Bahn während der Fahrt nutzbar.

Noch besser ist es, unterschiedliche Möglichkeiten flexibel zu kombinieren. Mit Freunden hin zur Feier: Klar, geht auch mit dem Auto, wenn man so wenig Freunde hat, dass alle hineinpassen. Aber wie zurück? Dumm, wenn man die Rückfahrt verschieben muss, weil man auf die vereinte Rückfahrt angewiesen ist.

Hin mit den Freunden in der Bahn und zurück wann immer man will. Warum nicht auch mit dem mitgenommenen Fahrrad? Das macht doch viel mehr Spaß.

Graphik: E-Räder erhöhen den Einzugsbereich von Stationen um Faktor 36.
Waren zehn Minuten zu Fuß bisher ganze 0,5 km, erreicht man nun 3 km.



Doch diese Aspekte werden kaum diskutiert. Es klingt immer so, als würde Kiel in nostalgischer Erinnerung seiner veralteten Straßenbahn nachtrauern. Dabei muss gerade das Umland ein Interesse an guten Verbindungen haben, da Kiel, als attraktive Stadt, wächst, trotz des allgemeinen Älter- und Weniger-werdens der Bevölkerung (demographischer Wandel). Kiel hat dieses längst erkannt aber nicht genug Platz. Daher das Interesse an den Umlandverbindungen.

Das Umland muss zusehen, auch für die neue, weit weniger autoorientierte Generation attraktiv zu sein. Wovon sonst sollen die kleinen Orte, die fast nur Einnahmen aus Lohnsteuerzuweisungen haben, leben?

Leider wurde die Diskussion nur von Kiel aus geführt. Dass dieses im Umland auf Skepsis stößt, ist klar. Insbesondere da einige Planungen Kieler zugunsten der Anreiner zu bevorzugen scheinen. Das ist nun aber keine Bösheit der Kieler, sondern die der mangelnden Beteiligung der und durch die umliegenden Orte.

Es ist an der Zeit zu begreifen, dass die SRB Kiel weder eine wiederaufgewärmte Kieler Straßenbahn ist, noch ein bloßes „Nice to have.“

Vielmehr ist sie die Grundlage großer Chancen für alle. Von daher wäre es konsequent, wenn sie endlich einen Landesaspekt bekommt. Die Planung muss die Region mit einbinden und nicht bloß bis zum nächsten Ort.

Die Ziele Kiels liegen im Dreieck Uni - Wik - Hbf.. Warum sollten Züge Richtung Flensburg daran vorbeifahren und nicht nur somit einen Großteil seiner Kundschaft zum Umsteigen zwingen sondern auch Kosten für extra Zugleistungen verursachen? Konsequenter wäre es, in Kiel Extrazüge und dafür die Stadtregionalbahn gleich nach Flensburg zu fahren. Dort könnten die wendigen Züge auch gleich das Problem der peripheren Lage des Bahnhofes beheben.

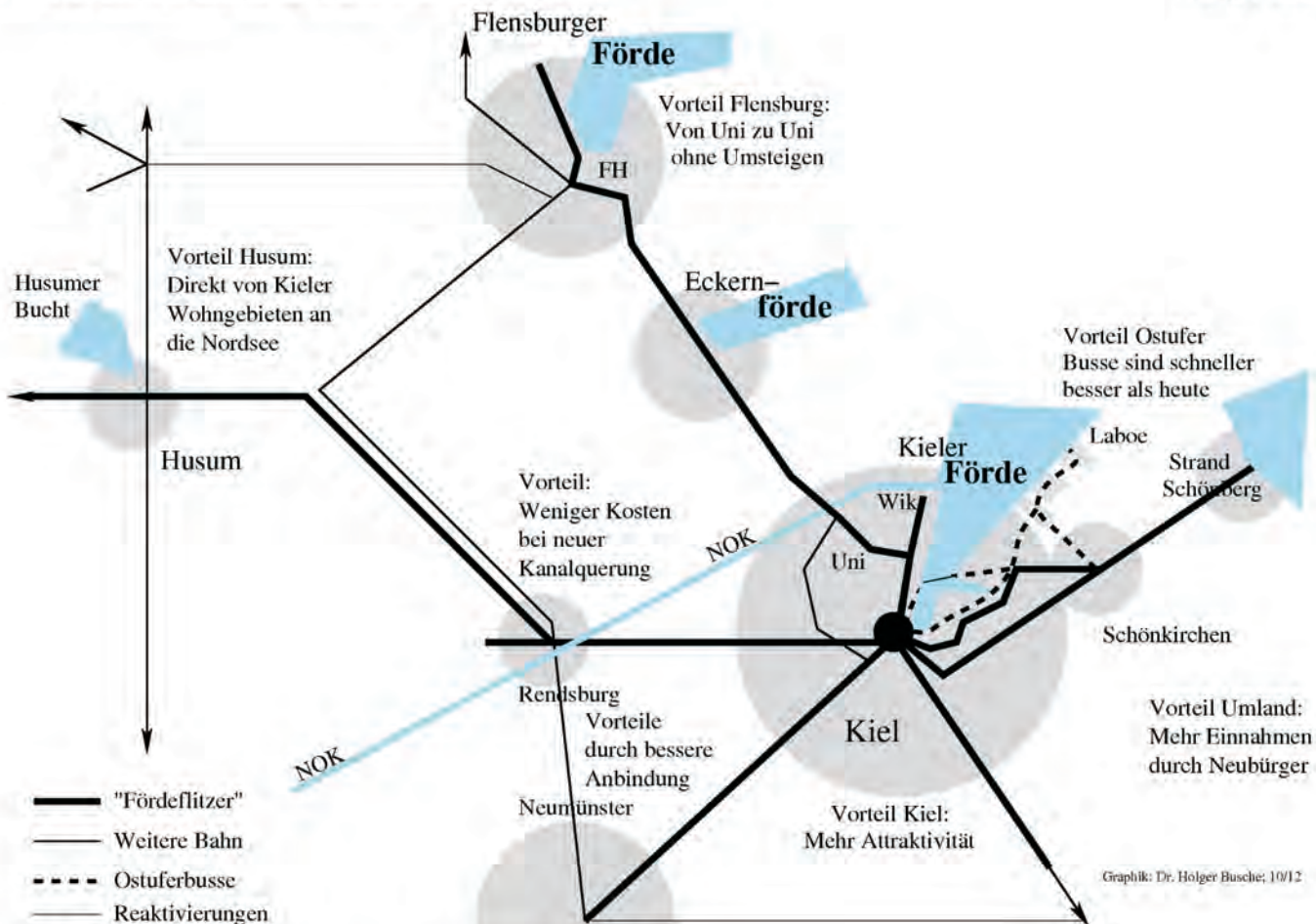
Auch Richtung Rendsburg (- Husum) würde dieses Sinn machen. Ohne Umsteigen in Kiels Innenstadt und von Wohngebieten Kiels zur Nordsee. So wird das was. Und wenn dann die Brücke in Rendsburg ersetzt werden muss, würden die steigfähigen Stadtbahnwagen hier richtig viel Geld sparen.

Auch für Ostufergemeinden (Mönkeberg, Heikendorf, Laboe), ist die Bahn gut, obwohl sie dort nicht fährt. Vom innerkieler Verkehr befreite Busse führen schneller, bequemer und billiger als heute. Bis zu 20%. In der Größe angepasst können sie die Orte zudem auch flexibler bedienen. Schnelle Züge ab Schönkirchen bieten auch eine Perspektive für Busse innerhalb des Amtes Schrevenborn.

Eine solche Stadtregionalbahn Kiel bedarf einer übergreifenden Planung und einer bewusstseinsbildenden Informationskampagne im ganzen Land. Vor allem einen ihrer Bedeutung gerechten Namen. Mein Vorschlag:

“Fördeflitzer“

Holger Busche



Graphik: "Fördeflitzer" - Landesweite Chancen

Auf den Brechpunkt kommt es an

Da stand ich nun in Neumünster und wollte über Bokhorst - Wankendorf - Kirchbarkau mit dem Bus nach Kiel fahren, um unterwegs etwas zu erledigen. Dieser Wunsch löste beim Schalter in Neumünster Schweißausbrüche aus. Verzweifelt verkaufte man mir eine Karte nach Kiel ohne Umweg - trotz BC100. Entsprechend erstaunt war der Gesichtsausdruck des Fahrers, als ich mit dieser Kartenkombination einstieg.

Auf Nachfrage erfuhr ich, dass der SH-Tarif keine Karten Neumünster - Kiel über diese Zwischenorte hat. Man muss wohl zwei Karten kaufen. Aber Achtung: Nicht einfach leichtsinnig Neumünster - Wankendorf (1,80 Euro) & W. - Kiel (4,05 Euro) lösen. Das ist mit 5,85 Euro rund 6,5 % teurer, als wenn man die Fahrt offiziell in Kirchbarkau bricht (5,50 Euro).

Es trägt nicht gerade zum Verständnis bei, wenn nur die Wahl des Brechpunktes den Preis beeinflusst. :-((

Public Transport beats Car - in car TV-show

Rennen zwischen den Verkehrsmitteln gibt es öfter. Sogar Kiel hat solche durchgeführt. Je nach Route oder auch Aufgaben lassen sich die Ergebnisse beeinflussen.

TopGear ist nun eine typische Auto-TV-Sendung, die Autos an sich und hohe Geschwindigkeiten propagiert. Am 11.11.2007 schickte die BBC ihre Helden in London mit Rennrad, SUV-Mercedes mit 5-Liter (Hubraum, nicht Verbrauch), Rennboot und ÖPNV von Kew im Londoner Westen zum CityAirport. <http://www.topgear.com/uk/videos/london-calling>

Tatsächlich kam das Rad kurz vor dem Boot zuerst an. Nahm man diese Schmach für das Auto ja noch lächelnd hin, kam Verzweiflung auf, als klar wurde, dass man ja nicht nur noch auf das Auto wartete. Und so saßen die beiden da hoffend und bangend, dass das Auto den ÖPNV bei weitem schlagen würde.

"We need to come public transport stoned dead last"

Doch der Fahrgast war über eine Viertelstunde schneller als der Fahrer des Hochleistungsautos. Einfach lustig, wie verzweifelt die Autofreaks waren. Ihre Sendung und das Auto, als Institution an sich, war am Boden zerstört. Und was man nicht alles an Ausreden erfand, um das Ergebnis schönzureden. :-))

:-) = "In", gut; :-) = "Out", schlecht
 :-)) = "Mega In", sehr gut
 :-(((= "Mega Out", sehr schlecht

Umgangsformen

Hat sich jemals jemand und insbesondere die Deutsche Bahn AG bei Ihnen für den Kauf einer Fahrkarte bedankt, anstatt Ihnen mit einer Strafe von 40 Euro zu drohen, wenn Sie es nicht tun?

Mit Autofahrern geht die DB da anders um. Artig wird sich für das Lösen eines Parkscheins bedankt und wenn man es nicht tut, ist es auch nicht so schlimm: "Schwarzparken" kostet nur 23 statt 40 Euro.



Photo: Schild "Danke für's Parkscheinelösen".

Fahrgäste werden schlechter behandelt :-((

Die Mauer ist weg - nun gibt es Zäune

Früher gab es eine wunderbare Abkürzung in Kiel vom Bus oder Parkplatz zum Bahnsteig. Auch mit dem Rad konnte man hier prima stufenlos rein und raus. Nun wurde dieser Weg versperrt. Man muss jetzt über Rampe oder Treppen durch die Warteschlangen der Läden am Nebeneingang Sophienhof.



Photo: Fahrgäste unerwünscht!

Bloß nicht umsteigen lassen :-((

Vorneeinstieg - Im Regen stehengelassen

Seit 05. März 2012 gilt in den HVV-Bussen der Zwangsvorneeinstieg mit Fahrkartenkontrolle. Dadurch bleibt man öfter und länger im Regen stehen. Es dauert länger und ist unbequemer. :-(((



Willkommen in der Weltstadt Hamburg

Es kann ja ruhig was sein, Hauptsache man informiert, was zu tun ist. Der HVV tut es sogar mehrsprachig.

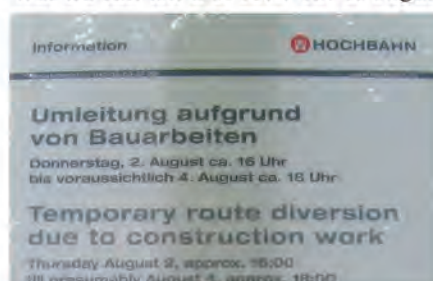


Photo:
 zweisprachiges
 Hinweisschild
 an Haltestelle
 des HVV: :-))

Holger Busche

Schneller ans Ziel - Ein Gewinn für alle

Ans Ziel kommen, ohne Stress und Stau. Unterwegs arbeiten, essen oder auch Zeit für die Kinder haben. Für viele bleibt das derzeit ein Wunschtraum, weil sie Tag für Tag mit anderen Autos im Stau stehen. Trotz Stau ist derzeit die Bahn leider zu selten eine Alternative. Zu selten, zu lahm, zu aufwendig. Das liegt aber weniger an der Geschwindigkeit der Züge als an den Zeitverlusten rund um die Zugfahrt. Neue, direkte Verbindungen können hier helfen.

Nehmen wir einen Ausflug von einem Kieler Wohngebiet "nach Hagenbeck" (Tierpark Hamburg). Die Autofahrt dauert (ohne Stau) rund eine Stunde. Die reine Zugfahrt Kiel - Hamburg ist kaum länger. Doch bis man überhaupt erstmal im Zug sitzt und danach vom Hauptbahnhof endlich am Tierpark ankommt vergeht insgesamt noch eine Stunde. Fahrten nach Norderstedt sind noch unattraktiver.



Graphik: Reisezeit Kiel-Wittland - Norderstedt
Am Warten und Umsteigen kann man sparen

Hier fehlt die Verbindung vom Knoten Neumünster direkt in den Norden Hamburgs/nach Südholstein. Die AKN bietet hier zwar guten Nahverkehr, ist aber für Durchreisende viel zu langsam. Sie ließe sich aber selbst mit Expresszügen nur schwer beschleunigen. Zu verschieden schnell wären die Züge, so dass der RE ständig auf die haltenden Züge aufliefe. Hier hilft nur eine neue Strecke an der A7.

Schneller ans Ziel statt high speed

Damit entfielen nicht nur der Umweg durch die beiden Engpässe Elmshorn - Pinneberg und Verbindungsbahn. Zudem würde der chronisch überfüllte Hbf. entlastet und den Fahrgästen das unangenehme Umsteigen mit Treppen, Gewühl und Menschenmassen dort erspart.

Unsere Ausflügler von Kiel nach Hagenbeck beispielsweise stiegen einfach in Hassee ein und in Niendorf-Nord in die U2 zum Tierpark. Dadurch wird die U-Bahnfahrt kurz und das Umsteigen einfach. Es gibt dort ja nur eine Linie und nur in eine Richtung. Leicht zu finden und hier am Außenast gibt es stets genug Sitzplätze. Das ist bequem und verständlich. Weitere Stadtteilhalte machen auf die gleiche Weise die ganze Hansestadt erreichbar.

Schnell, direkt und bequem statt Gewühl am Hbf.

Einsteigen, wo man ist - Ankommen, wo man hinwill. Selbst wenn man mal umsteigen muss, dann einfach. Ohne langes Warten. So kämen Autofahrer zum Zug. So viele, dass eine attraktiv schnelle Regionalschiene genug Kunden hätte, um ein Gewinn für alle zu sein.



Photo: Stau auf der A7. Die Kunden sind schon da

Dass sowas geht wurde hier schon berichtet (SHS 26). Der Flytoget (Flugzug) hat so viele Fahrgäste, dass inzwischen die Züge länger und die Fahrkarteneinnahmen größer wurden: 20 Mio. Euro/a Gewinn.

Ganzes Netz statt Punkt-zu-Punkt

Bei uns wäre der Nutzen viel höher. Es geht ja nicht nur um die Fluggäste einer Stadt sondern um alle. Jütland, Flensburg, Kiel, Plön und die Westküste. Pendler, Ausflügler und Touristen. Verknüpft über den Knoten Neumünster. Das stützt auch die sonst im Lande so schwache West-Ostverbindung.

Die Zentralachse über Ulzburg bis Norderstedt kommt ebenfalls mit: Kiel in 45 Min. statt heute 105. Und auch innerhalb Hamburgs werden U- und S-Bahn attraktiver. Landauf-landab schnell wie im Auto

Ganz Norddeutschland profitiert

Dabei hilft diese Verbindung gerade auch andernorts. Ohne Durchgangsverkehr wird der Nahverkehr nach Itzehoe besser. Neue Halte in Elmshorn und Uetersen bringen Zigttausenden die Bahn näher. So kämen Hamburgs Wohngebiete mit Erholungsgebieten Schleswig-Holsteins und Schleswig-Holstein mit den Arbeitsplätzen Hamburgs zusammen.

Holger Busche

Ihre Fahrkarte in die Zukunft:

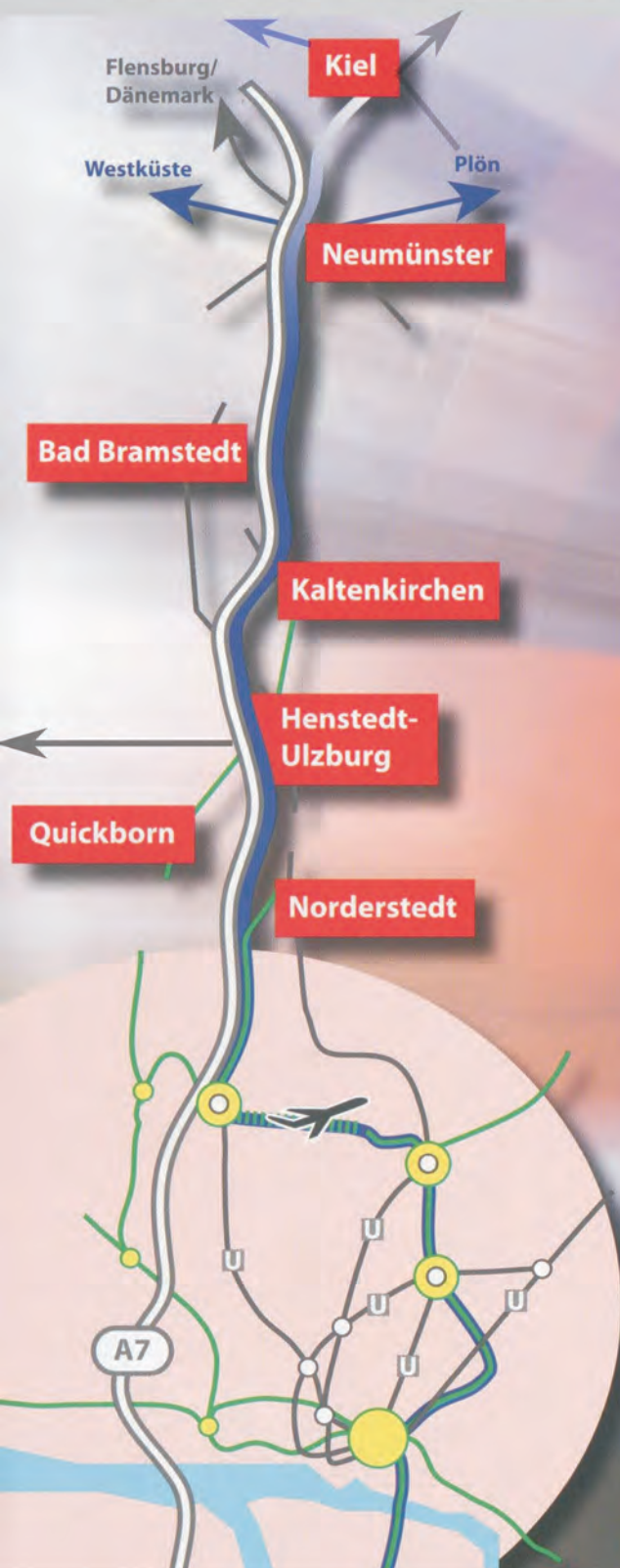
www.schienerflieger.de

Nie lange auf Züge warten, Bahnhöfe in der Nähe und beste Verknüpfungen mit anderen Verkehren. Das "Prinzip Schienenflieger" macht die Schiene im Norden auch für Autofahrer attraktiv. Das ist nicht nur gut für die Umwelt, sondern rechnet sich.

Wir wollen unser Konzept weiterentwickeln und die Diskussion in Entscheidungsgremien mit sachgerechten Analysen und Präsentationen u.a. in Form von Vorträgen & eines Filmes voranbringen. Realisieren Sie mit uns die Zukunft des schnellen Regionalverkehrs in der Metropolregion Hamburg.

"Schneller ans Ziel" statt "Raserei auf Umwegen und Warten am Bahnsteig" ist ein Gewinn für alle. Zeigen Sie uns, wo Sie schneller ans Ziel kommen möchten und welcher Gewinn dieses für Sie ist. Ob Besuche, CityNord, Tierpark oder Meeresstrand.

Werden Sie unter www.schienerflieger.de Erstunterzeichner und reservieren sich Ihren Sitzplatz. Damit unterstützen Sie Erstellung, Visualisierung und Publikation einer Studie, von der Sie nach Fertigstellung Ihr persönliches Exemplar erhalten. Lassen Sie sich Ihre Fahrt in die Zukunft zeigen!



Das Prinzip Schienenflieger

- + Einsteigen, wo man ist
- + Ankommen, wo man hinmöchte
- + Wenn schon umsteigen, dann einfach
- + Zehn Minuten sind genug, wir warten nicht mehr länger
- + Nie wieder einen Fahrplan lesen müssen
- + Ganzes Netz statt nur "Punkt zu Punkt"
- + Schneller ans Ziel statt nur "high speed"

Das Konzept Schienenflieger

- + Schnelle Regionalschiene im Norden von HH
- + Neue Querverbindungen in Hamburg
- + Einbindung in bestehendes Netz
- + Aufeinander abgestimmte Verbindungen
- + Entlastung heutiger Engpässe
- + Nutzen auch abseits der eigentlichen Strecke
- + Erste Teilmaßnahmen bringen schon Erfolge
- + In der Summe potenzieren sich die Vorteile
- + Erschließung neuer Zielgruppen
- + Ein Gewinn für alle

Schneller ans Ziel

Schienerflieger KG; Ellernstraße 41; 30175 Hannover
pilot@schienenflieger.de; www.schienerflieger.de