Heft 33 - Ausgabe 1/2013

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache: Taktdichte

Wenig Sinn macht es, die Reisezeit immer nur durch noch schneller fahrende Züge zu verkürzen, wenn die Züge anschließend so selten fahren, dass man oft schier unendlich lange warten muss, bis wieder einer fährt. Langes Warten ist fahrgastfeindlich. Das gilt auch für unsere Schleswig-Holstein-Schiene, der Informationsschrift für Fahrgäste im Norden.

Und so erklären wir diesmal nicht nur, wie man Takte fahrgastgerecht macht. Es gilt auch, Sie liebe Leser nicht mehr ganz so lange warten zu lassen. Darum freuen wir uns, dass Sie nach unserer SHS32 im Dezember 2012 nun schon im August 2013 die SHS 33 in den Händen halten können.

Wir hoffen, dass deren Qualität und Quantität auch weiterhin Ihren Ansprüchen genügt und versprechen, weiter daran zu arbeiten, um sie zu verbessern. Auf dass es bald heißt: "In Heft 34 haben Sie in wenigen Monaten Anschluss an die nächste SHS Richtung Fahrgast"

Ich wünsche Ihnen eine angenehme und interessante Lesereise.

Ihr Chefredakteur Dr. Holger Busche

Blick in die Zukunft: ÖPNV-Herausforderungen am Beispiel der Anbindung Südholsteins an die Metropole Hamburg

Wer sich mit den anstehenden ÖPNV-Herausforderungen für Schleswig-Holstein beschäftigt, stößt sehr schnell auf die steigende Nachfrage aus dem Süden Schleswig-Holsteins nach Hamburg.

Lesen Sie auf Seite 4, welchem Thema sich unser Gastautor widmet...

Unser Gastautor ist diesmal: Wolfgang Seyb

Seit 2012 Hauptamtlicher Vorstand der AKN (Altona Kaltenkirchen Neumünster Eisenbahn Aktiengesellschaft)

+ Studium der Betriebswirtschaftslehre und Angewandte Geographie an der Universität Trier .

+ Von 1998 bis 2010 Vertreter des Geschäftsführers der LVS

+ 2010 - 2012 Zuständiger bei Veolia für die Geschäftsentwicklung Region NO

Foto Seyb
Wolfgang Seyb, Vorstand der AKN Eisenbahn AG

Neuer Schwung:

S.03: Schienenzentrum
Neumünsters Bw erwacht

S.06: Flensburg
150 Seiten RNVP

S.07: Wankendorf
Bürger für die Schiene

S.08: Über'm Tellerrand
ITF-Schweiz: Kosten durch ausländische Züge

S.12: "Hein Schönberg"
Startschwierigkeiten
"*Stundentakt ist Mist*"

S.13: "Fördeflitzer"(SRB)
Guter Ostuferbus möglich

S.13: "Fördeflitzer"(SRB)
Aufbau in Schritten

S.14: In & Out
Tops & Flops unterwegs
Links & rechts der Strecke
Fahrgastlob & -tadel

S.15: Infrastruktur
Aufbruch statt Abbruch

S.16: Verkehr & Energie
Elektrische Züge statt Oberleitungen

Fahrgastverband PRO BAHN

Neuer Aufbruch für Mobilität und Transport

Schleswig-Holstein hat im Mai 2012 gewählt. Die neue Mehrheit im Landtag setzt Prioritäten anders als zuvor, und darüber kann und darf gestritten werden. Viel wichtiger als einzelne Vorhaben ist uns dabei der Blick auf die Verkehrspolitik von Morgen: Wie wir mobil sein werden, wie wir Waren transportieren werden, was in der Zukunft wichtig wird. Dafür brauchen wir eine neue Planung: aktuelle Bedarfszahlen haben sich geändert, Mobilitätsverhalten, Gütertransportwege, Beteiligungsverfahren, Bevölkerungsprognosen und Wanderungsprojektionen, Pendlerströme und Ansprüche an Mobilität.

Eckpunkte für den Infrastrukturkonsens

Wir brauchen mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur, aber das allein wird nicht reichen. Deutschland braucht auch einen neuen Aufbruch, weg von der Bundesverkehrswegeplanung und hin zur Bundesverkehrsnetzplanung. Wir wollen einen Infrastrukturkonsens. Verkehrspolitik heißt den Blick auf zugleich praktizierte Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpolitik zu richten.

Die effiziente Organisation von Verkehren hat Vorrang vor Neubau. Flexibilität und Nachhaltigkeit sind keine Gegensätze. Herausforderungen im internationalen Güterverkehr werden Teil der Verkehrsplanung auf nationaler Ebene. Umweltfreundlichere Verkehre auf Schiene und Wasser rücken wieder mehr in den Fokus.

Verkehrspolitik ist Gesellschaftspolitik. Demografischer Wandel fordert unterschiedliche Konzepte in den Regionen. Bürgerinnen und Bürger werden wesentlich umfangreicher beteiligt als bisher, mit moderneren Methoden und realen Einflussmöglichkeiten.

Politik lebt vom Mitmachen

Lassen Sie uns die Verkehrspolitik der Zukunft vom Ziel aus denken. Kein „weiter so, aber mehr davon“, sondern ein gesellschaftlicher Konsens darüber, wie wir morgen mobil sein wollen. Die neue Landesregierung und die neue Parlamentsmehrheit stehen für Dialog, aber auch für konstruktiven Diskurs. Sie sind dazu herzlich eingeladen!

Kai Vogel
Sprecher für Verkehrspolitik
SPD Landtagsfraktion
Schleswig-Holstein

Schienen dort bauen, wo sie gebraucht und gewollt werden

Für die CDU-Fraktion haben die S4 von Oldesloe über Ahrensburg nach Hamburg und die S21 von Kaltenkirchen über Eidelstedt nach Hamburg derzeit höchste Priorität. Diese beiden Verbindungen werden dringend gebraucht und ebenso dringend von den Menschen gewollt. Sie können den überfüllten Achsen in die Metropole Hamburg die dringend notwendige Entlastung bringen.

Das wird jeden Tag notwendiger, denn die Staus in und um Hamburg werden angesichts des anstehenden Ausbaus der A-7 und des Abrisses der Köhlbrandbrücke noch zunehmen.

Leider lässt die rot/grün/blaue Regierung im Land die nötige eindeutige Prioritätensetzung vermissen. Statt diese beiden von allen gewollten Strecken voranzutreiben, reden die Regierungsfraktionen vor allem über die Kieler Stadtregionalbahn. Diese wird noch nicht einmal von allen Kielern gewollt. Die umliegenden Kreise lehnen sie zu Recht ab. Die Anbindung der vielen Gemeinden kann niemals kostentragend realisiert werden. Dafür reichen die Pendlerströme nicht aus.

Dennoch konzentriert sich die Regierung auf diese Stadtregionalbahn. S4 und S21 werden vernachlässigt. Wichtige – zum Teil noch für letztes Jahr angekündigte – Planungsunterlagen fehlen. Deshalb kann der Bund Geld aus noch gegenüber der letzten Regierung getroffenen Förderzusagen bislang nicht fließen lassen. Das kommt davon, wenn die Albig-Regierung Bahnstrecken nicht nach Bedarf, sondern nach politischen Wunschvorstellungen vorantreibt.

Ähnlich ist es bei der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung: statt sich geschlossen hinter das Gesamtprojekt zu stellen und geschlossen die verträglichste Trassenführung durchzusetzen, stellen Teile der SPD und die Grünen die Fehmarnbeltquerung insgesamt in Frage. Das schwächt den Einfluss des Landes massiv. Wer noch über das „ob“ streitet, kann das „wie“ nicht mit gestalten. Teile der Regierung versuchen mit allen Mitteln, den Bau möglichst lange zu verzögern. Das schadet unserer Wirtschaft und es schadet am Ende auch den Menschen in der Region.

Hans-Jörn Arp
CDU-Fraktion des
Schleswig-Holsteinischen
Landtags

Schienenzentrum Neumünster (SZN)

Lange dämmerten die Bahnanlagen des Bw Neumünster vor sich hin. Doch nun kommt Bewegung auf. Am 09.03.2013 hat sich der "Kulturlokschuppen Neumünster e.V." gegründet.

14 Leute, doppelt so viel wie zur Gründung eines Vereins notwendig, kamen am 09.03.2013 im Lokal "Schafstall" in Neumünster zusammen, um den Kulturlokschuppen Neumünster e.V. zu gründen. Zweck des Vereins ist es, Interesse und Verständnis für Geschichte wie Gegenwart der Eisenbahn zu wecken und zu pflegen. Als besondere Aufgabe übernimmt der Verein dabei die Erhaltung historisch wertvoller Schienenfahrzeuge und Eisenbahnanlagen. Im besonderen Blick steht hierbei die Erhaltung des Lokschuppens und der Drehscheibe in Neumünster.

Wir planen den Interessen der Öffentlichkeit auf kulturellem und technikhistorischem Gebiet zu dienen. Konkret: Lokschuppen und Gleise sollen eine sichere Heimat für historische Schienenfahrzeuge bieten. Die Nebengebäude sollen auch anderen Zwecken nützen, z.B. der sicheren Lagerung von Zubehör.

Aber auch Veranstaltungen sind vorgesehen, um die Schiene wieder mehr in das Bewustsein der Bevölkerung zu rücken. Ausstellungen zur Geschichte und Zukunft zum Beispiel oder auch Schüleraktionen. Den Auftakt soll die International Hydrail Conference (17.-19. Juni 2014; s. Seite 16) geben.

Neue Mitglieder und Aktive sind sehr gerne gesehen. Das nächste Treffen wird am 31.08.2013 um 10 Uhr im "Schafstall", Max Eyth Str. 999 in Neumünster stattfinden.

Peter Tadsen

Photos (P. Tadsen): Schienenzentrum Neumünster.
Lokleitung (o.): Baldige Zentrale. Hinten Drehscheibe & Lokschuppen
Maschinenhalle (o.r.): Platz für Ausstellungen, Veranstaltungen und Reparaturen
Blick von Norden (u.r.): Lokschuppen von hinten + Nebengebäude

Eisenbahner mit Herz 2013 gefunden

Wer mit der Bahn fährt, erlebt die unglaublichsten Geschichten. Die „Eisenbahner mit Herz 2013“ haben das bewiesen**.** Drei Zugbegleiter und ein TGV-Team gewinnen den gleichnamigen Titel:

Gold geht an DB-Zugchefin Daniela Kumbernuß vom Fernverkehr Hannover, Silber an den langjährigen DB-Zugbegleiter Frank Lehmann (Fernverkehr Hamburg). Bronze bekommt der Metronom-Zugbegleiter Rainer Grundmann aus dem niedersächsischen Uelzen.

Zudem gab es einen Sonderpreis für meisterhafte Logistik für ein deutsch-französisches TGV-Team. Dieses rettete einem Sinfonie-Orchester des Hessischen Rundfunks auf Konzertreise nach Paris das Abendgastspiel.

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

Die AKN bedient über die A1 und A2 die Achse von HH nach Norden und hat deshalb die Verflechtungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein seit Bestehen im Blick und daher in ihrer 130jährigen Historie bereits eine Reihe von Veränderungen erlebt:

Als Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn Gesellschaft gegründet – sie befuhr genau den im Unternehmensnamen genannten Streckenabschnitt – wurde die Linie 1898 bis Bad Bramstedt, 1916 bis Neumünster-Süd und 1953 bis Neumünster verlängert. Die drei Buchstaben des heutigen Namens „AKN“ erhielten damit ihre volle Bedeutung.

1965 erfolgte mit dem Ausbau der S-Bahn von Hamburg nach Pinneberg die Rücknahme der AKN-Linie von Altona nach Eidelstedt. 1981 übernahm die AKN die am Bahnknoten Ulzburg Süd beteiligten Linien der Alsternordbahn (heute A 2) und der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer-Eisenbahn (heute A 3): Die regionale Eisenbahnkompetenz wurde gebündelt – ein regionales Netz in Südholstein nördlich von Hamburg entstand.

Mit Blick auf die Zukunft ist unabdingbar, den ÖPNV weiterhin auf die aktuellen und besonders nachhaltig auf die zukünftigen Fahrgastentwicklungen auszurichten, denn die Freie und Hansestadt Hamburg ist und bleibt ein Magnet, eine Metropole, die die Menschen anzieht: Die Anziehungskraft ist ungebrochen, mehr noch: Sie steigt stetig. Gleichzeitig wird Wohnraum in der Millionenstadt knapper, so dass sich immer mehr Menschen entscheiden, im Umland wie im südlichen Schleswig-Holstein zu wohnen und nach Hamburg zur Arbeit zu pendeln.

Achsenkonzept

Das vor vielen Jahrzehnten geplante und laufend weiterentwickelte Achsenkonzept Hamburg geht von einer zunehmenden Bedeutung der Hansestadt aus und der damit verbundenen Grundannahme langfristig steigender Fahrgastzahlen aus dem Süden Schleswig-Holsteins in diese Metropolregion.

Ziele

Ziel des Konzeptes ist die Stärkung der Verkehrsanbindungen nach Hamburg aus allen Richtungen. Im Gegensatz zu den nordwestlich und nordöstlich von Hamburg ausgehenden Bahnlinien Richtung Lübeck bzw. Kiel/Westerland wird der nördliche Korridor Hamburg – Kaltenkirchen (-Neumünster) jedoch nicht von einer Hauptbahn und schnellen Regionalexpress-Linien geprägt:

Die nach Norden führende Achse – die AKN-Linie A 1 Eidelstedt-Kaltenkirchen sowie die Zubringer A 2 und A 3 – bringt historisch bedingt schieneninfrastrukturelle Rahmenbedingungen mit, die für die heutige Zeit und die geänderten Anforderungen problematisch sind. Konkret bedeutet dies: Die sich immer weiter verlängernden Pendlerdistanzen erhöhen die Anforderungen für die als Nebenbahn angelegten AKN-Strecke.

Reisezeit Hamburger Hauptbahnhof

Dies wird besonders deutlich, vergleicht man die Qualität der Anbindung an die Hamburger Innenstadt. Zwar liefert die AKN mit hoher Zuverlässigkeit eine kleinräumige Anbindung mit hoher Haltestellendichte, die auf die Siedlungsstruktur dieser Achse zugeschnitten ist.

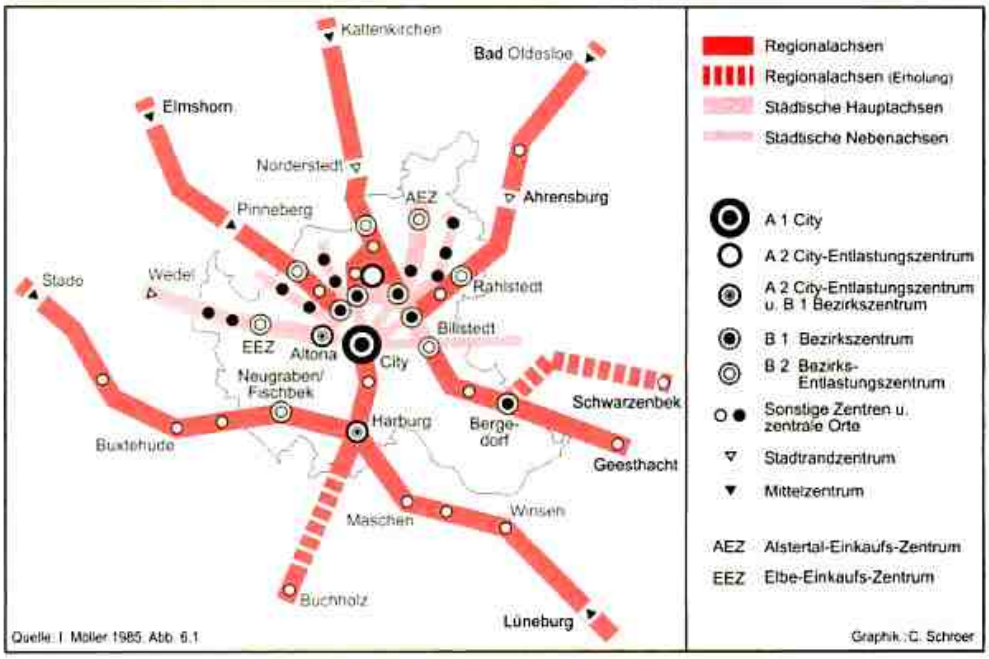


Abbildung rechts: Achsenmodell Hamburg aus dem Jahre 1969 (Quelle: Heinz Heineberg: Stadtgeographie, 3. Auflage 2006)

Nordkorridor zu langsam

Es fehlt aber zum einen eine regelmäßige umsteigefreie Verbindung in die Hamburger Innenstadt, zum anderen fehlt es an einem Expressprodukt mit zeitgemäßen Fahrzeugen, das die Pendler schnell zum Hamburger Hauptbahnhof oder nach Altona bringt.

Bad Oldesloe, Elmshorn und Kaltenkirchen sind ähnlich weit vom Hamburger Hauptbahnhof entfernt. Während jedoch Reisende von Bad Oldesloe oder Elmshorn mit dem Regionalexpress eine halbe Stunde zum Hauptbahnhof benötigen, müssen sich AKN-Fahrgäste aus Kaltenkirchen eine Stunde gedulden, bis sie über die Alster in die Hamburger City einfahren.

Diesen Umstand spiegeln auch die schlechteren modal-split-Werte, die Werte für die Wahl des Verkehrsmittels, für den Korridor Hamburg – Kaltenkirchen (–Neumünster) wider.

Aktuelle Entwicklung

Gegebenenfalls steht in naher Zukunft allerdings eine Lösung für das Problem der fehlenden, umsteigefreien Verbindung bevor: Im Sommer dieses Jahres soll die von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbh (LVS) beauftragte Standardisierte Bewertung fertiggestellt sein, die den Nutzen einer Elektrifizierung und damit einer direkten S-Bahn-Verbindung zwischen Kaltenkirchen und dem Hamburger Hauptbahnhof untersucht.

S-Bahn reicht nicht

Das Reisezeitenproblem löst eine S-Bahn aber kaum. Lösungsansätze wären die Umwandlung eines Teils der Zugleistungen in ein Expressprodukt verbunden mit einem Verzicht auf den Halt an kleineren Stationen – mit den entsprechenden Nachteilen für diese Kommunen bzw. Ortsteile – oder die Schaffung eines Expressprodukts zusätzlich zum Status-quo-Fahrplan.

Es gibt viel zu tun

Zusätzliche Leistungen und daraus resultierend notwendiger Infrastrukturausbau (z.B. für Überholungsabschnitte und Anpassung der Signaltechnik) würden weitere finanzielle Mittel erfordern, die die Länder bereitstellen müssten. Zudem lässt die historisch gewachsene Trassierung kaum höhere Geschwindigkeiten ohne erhebliche Trassenkorrekturen zu.

Es werden in den kommenden Jahren daher kreative Ansätze gefragt sein, wie dies in früheren Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene bereits angerissen wurde. Hierbei müssen auch die Vorteile des Status quo - eine regelmäßige, verlässliche und vertaktete Verbindung aller Orte mit AKN-Station - gewürdigt werden. Deshalb bedürfen die Vor- und Nachteile aller Angebotskonzepte für den AKN-Korridor einer intensiven Auseinandersetzung.

Auch heute schon: Neue Rekordzahl

Schließen möchte ich mit einer Notiz, die mich im Jubiläumsjahr und besonders vor dem Hintergrund der schwierigen strukturellen Rahmenbedingungen unseres Betriebes guter Dinge sein lässt: Es ist sehr erfreulich, dass die AKN 2012 eine neue Rekordzahl an Fahrgästen in ihrem Stammnetz befördern konnte. Über 10,4 Mio. Fahrgäste sind mit unseren Zügen gefahren.

Schon bald: Neue Fahrzeuge

Mit den neuen Fahrzeugen (14 LINT 54), die ab Mitte 2015 auf der Linie A1 verkehren werden, erwarten wir einen zusätzlichen Nachfrageschub.

Wolfgang Seyb
Vorstand AKN Eisenbahn AG

Abbildung unten: Neuer Dieseltriebwagen ab 2015 im AKN-Netz: der LINT 54

Designstudie April/2013

150 Seiten für Flensburgs Nahverkehr

Die Ratsversammlung der Stadt Flensburg beschloß den „Dritten Regionalen Nahverkehrsplan, Stadt Flensburg 2012 – 2016“ (RNVP) am 17.01.2013. Schleswig-Holstein hat ihn bereits genehmigt.

Wir beschränken uns hier auf zwei für den regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wichtige Punkte:
1. In einem „Entwicklungskonzept“ werden „Funktion und Weiterentwicklung der Eisenbahnanbindung für die Stadt Flensburg“ herausgearbeitet. Daraus werden wir einige wichtige Punkte hervorheben.
2. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden mehrere „Maßnahmen und Projekte“ vornehmlich für den Busverkehr zusammengetragen, beschrieben und ihrer Priorität entsprechend unterschiedlich gewichtet. Aus dieser „Übersicht der Projekte und Maßnahmen“ greifen wir die den SPNV betreffenden Punkte heraus.

Zu 1: Die Eisenbahn spielt für den städtischen Binnenverkehr keine nennenswerte Rolle, wohl aber für den regionalen Verflechtungsraum und speziell für den Kreis Schleswig-Flensburg. Die beiden in der Verkehrsfunktion nahezu gleichrangigen SPNV-Strecken von Schleswig und Süderbrarup decken große Anteile der Verkehrsströme innerhalb des Kreisgebietes und in das Oberzentrum Flensburg direkt ab. Dem Defizitabbau und der Sicherung der Infrastruktur kommt daher eine hohe verkehrspolitische und strategische Bedeutung zu.
Das Szenario „Perspektive“ zeigt Projekte auf, die wg. prognostizierter Nachfrage-Entwicklung notwendig und sinnvoll, ggf. aber finanziell nicht gesichert sind.
+ Reaktivierung Flensburg – Niebüll im 1h-Takt
+ Zweiter Zug/h Kiel - Rendsburg. Dadurch entsteht eine zusätzliche Verbindung nach Kiel über Rendsburg
+ Der Betrieb im „Netz Mitte“ ab 2014/15 bringt mit dem 1h-Takt für Flensburg spürbare Verbesserungen
+ Erhalt & Aufwertung der Station Flensburg Weiche
Vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Flensburg, der städtebaulichen Entwicklung im Stadtteil Weiche mit deutlichem Einwohnerzuwachs, der strategischen Bedeutung der Bahnstation als ÖPNV-Netzknoten sowie den Vorüberlegungen zur Neuordnung des Bahnnetzes in Flensburg sollen die vorhandenen Untersuchungen überprüft und ggf. angepasst werden.
+ Zukunft des Flensburger Bahnhofes
Seit vielen Jahren werden zwei Varianten abgewogen:
1. Aufwertung des jetzigen Bahnhofsumfeldes inklusive der Verknüpfungssituation Bus-Bahn
2. Verlegung des zentralen Flensburger Bahnhofes ins Stadtzentrum („Hafenbahnhof“) aufgrund der dort für die Bahn deutlich besseren Erreichbarkeit des Stadtzentrums ohne heute noch nötige Zubringerverkehre.

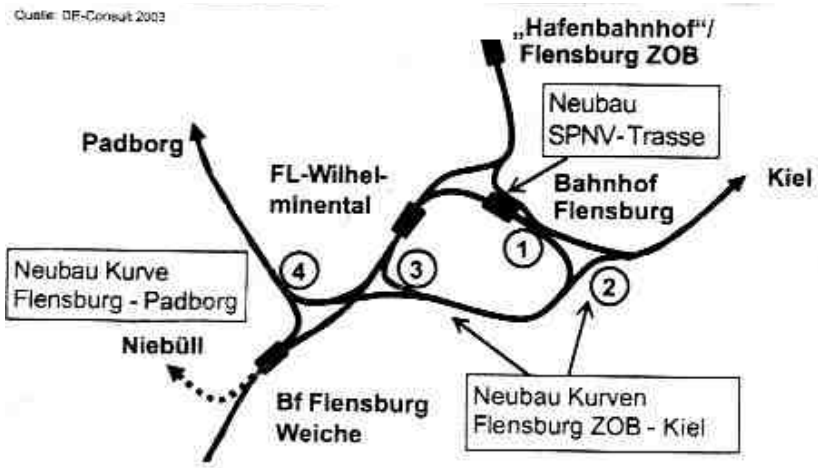


Bild 6-1: Vorüberlegungen zu einer möglichen Neukonzeption im Flensburger Bahnnetz (2003)

Abbildung links:
Auszug aus dem 3. RNVP Flensburg. Schön, dass die von PRO BAHN schon 2003 entwickelten Ideen selbst im Jahre 2013 offenbar noch präsentabel sind. Wenn auch (noch) nicht realisiert, so doch an wichtiger Stelle dokumentiert.

Zu 2: Maßnahmen und Projekte
+ Verbesserung der Übergänge Bus – Bahn am Bf.
Rang: nachgeordnet. Termin: Fahrplanwechsel 2013
+ Übernahme SH-Tarif 3. Stufe.
Rang: übergeordnet. Termin: ab 2015
+ Projektion Nachfrage ÖPNV (Bus und Bahn):
2012: 14,3 Mio. – 2016: 16,8, Mio.
+ Im SPNV werden in LNVP-Szenarien auch in Verbindung mit der Neuvergabe der Netze Mitte und Nord weitere Nachfragezuwächse auf den Strecken rund um Flensburg prognostiziert.

Der Fachbereich Entwicklung und Innovation der Stadt Flensburg fühlt sich wegen der gemeinsamen Erarbeitung des RNVP (in den Jahren 2011 & 2012) motiviert, die „Arbeitsgemeinschaft RNVP“ zu reaktivieren. Eine Auftaktsitzung soll im September 2013 stattfinden. Ein Vertreter des PRO BAHN Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein wird wieder teilnehmen. Weitere Informationen: http://www.flensburg.de/verkehr-mobilitaet/regionaler-nahverkehrsplan

Rainer Schmidt-Walk

Schiene in Wankendorf: Zukunft ist jetzt

Die Widmung der Strecke Neumünster - Ascheberg scheint vorerst gesichert, was auch immer mehr Politiker überzeugt. Doch noch gilt sie vielen nur als Option für "*irgendwann in der Zukunft*". Dabei finden die sozialen Umbrüche JETZT statt. Familiengründer wählen ihren Standort JETZT nach Erreichbarkeit aus. JETZT steigt der Benzinpreis. JETZT gibt es passende Triebwagen für die Strecke. JETZT ist ein großer Teil der noch vorhandenen Schieneninfrastruktur leicht nutzbar zu machen. *Zukunft ist JETZT*

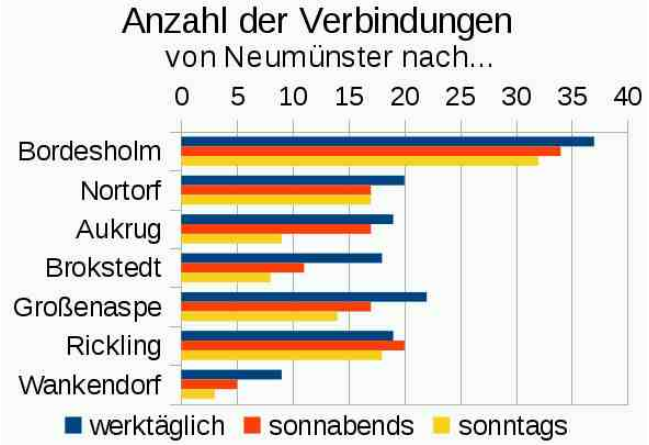
Als interessierter Bürger und Unternehmer Wankendorfs nahm ich an der Versammlung "Wankendorf 2025" am 15.01.2013 und der Präsentation der Gutachtenergebnisse am 13.05.2013 teil. Im Januar zeigte sich, dass vielen Mitbürgern die aktuelle, für Wankendorf unbefriedigende Lage im öffentlichen Personenverkehr auf den Nägeln brennt. Mit sieben Nennungen zzgl. zweier direkter Bitten, den vorhandenen Schienenanschluss zu nutzen, wurde der ÖPNV zum zweitwichtigsten Thema (s. S. 21/22 http://www.wankendorf.de/downloads/Fotoprotokoll/Bürgerversammlung_15.01.pdf).

Völlig überraschend jedoch ließ die Gutachterin die ÖV-Anbindung völlig aus. Noch überraschender ist die auf meine Nachfrage hin geäußerte "*gutachterliche Meinung*", dass diese "*gar nicht mal so schlecht*" sei und demzufolge auch nicht behandelt werden müsse. Fahrplananalysen (s.u.) zeigen jedoch: Wankendorf ist schlechter angebunden als Orte vergleichbarer Lage.

Als Unternehmer Wankendorfs bin ich auf Dienstreisen angewiesen, deren Start- und Zielort verschieden sind. Wegen der schlechten Anbindung Wankendorfs muss ich meist mit dem PKW fahren und ihn am Startort lassen. Ihn wieder abzuholen kostet Zeit und Geld und reduziert die Steuereinnahmen für die Gemeinde.

Zudem senkt diese mangelhafte Anbindung auch die Attraktivität Wankendorfs als Standort sowohl für Unternehmen als auch zum Wohnen. Welche Familien möchte man denn für Wankendorf gewinnen, wenn man die Kinder nicht nur abends von Freizeitaktivitäten abholen, sondern auch hinfahren muss, weil z.T. schon nachmittags keine Busse mehr fahren?

Liebe Mitbürger Da muss doch noch was gehen. Lasst uns zusammensetzen, damit wir endlich wieder zum Zuge kommen. **Martin Schlünß**



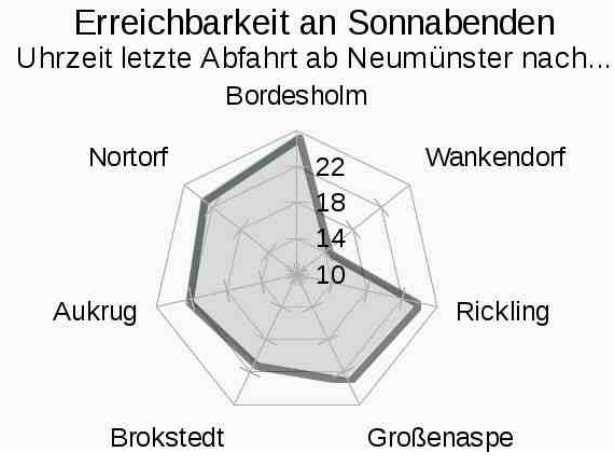


Abb. links: Die Balken zeigen: Man kommt viel zu selten nach Wankendorf
Abb. rechts: Die Delle zeigt: Sonnabends reicht es nichtmal für einen Kindergeburtstag

Kurzanalyse der Verkehrsanbindung Wankendorfs

Das nächse Zentrum ist Neumünster. Der Aufwand, dieses zu erreichen, ist zwei- bis dreimal so hoch wie bei den anderen rund 15 km entfernten Orten. Doch nicht nur die Reisezeit macht Wankendorf zu schaffen, sondern auch der Zeitraum, in dem überhaupt Verbindungen angeboten werden. Die anderen Orte werden bereits vor sechs Uhr und bis weit in die Nacht, zum Teil sogar bis nach Mitternacht, erreicht. Wankendorf ist da deutlich eingeschränkt. Wie soll ein Wankendorfer Betrieb Auszubildende aus Neumünster bekommen, wenn diese den Betrieb gar nicht zu Betriebsbeginn erreichen können?

Bei der Fahrtenzahl sieht es für Wankendorf auch ganz schlecht aus. Selbst kleinere Orte wie Brokstedt und Großenaspe sind besser dran. Besonders wochenends: Ganze dreimal fährt sonntags der Bus. Sonnabends ist nach Plön um 15.13 Uhr Schluss. Nach Neumünster sogar schon um 13.09 Uhr. Langt nichtmal für Kindergeburtstage im Nachbarort, geschweige denn für die FunFabrik (Bowling), Cineplex oder gar Holstenköste. Woanders kommt man Sonnabendnacht noch zurück. Wankendorfer müssen schon um 14.18 Uhr heim. ***Spaß haben verboten!*** Und wer zur Arbeit (Dienstleistungssektor) oder auf Reisen geht, hat halt Pech, wenn er hier wohnt, oder was? **Martin Schlünß**

Einfluss der Auslandszüge auf den Taktverkehr am Beispiel Chur – Zürich – Basel

Sowohl in der eisenbahntechnischen als auch in der diesbezüglichen enthusiastischen Literatur wird häufig über das Thema Fahrplan geschrieben. Selten jedoch über die zweite Stufe der Umsetzung des Fahrplanes in realistisches Bahngeschehen, die Zuordnung von Zügen oder Zuggarnituren in einen konkreten Fahrplan, der hier aus dem Integrierten Taktfahrplan (ITF) Schweizer Prägung besteht. Noch schwieriger wird es, wenn Züge aus dem Ausland oder dorthin in die Trassen des Taktfahrplanes durchlaufen. Es wird aufgezeigt, wie dies sowohl die Planung erschwert als auch die Zahl der benötigten Zuggarnituren vergrößert.

Der (theoretische) Taktfahrplan – Grafik1, Säule links

Die Frage, wie viele Zuggarnituren in einem strengen Taktfahrplan für den Umlauf einzusetzen sind, ist relativ leicht zu beantworten. Auf der betrachteten Relation verkehren 4 Umläufe jeweils im Stundentakt. Zwischen Chur und Zürich gibt es nur eine Strecke, zwischen Zürich und Basel derer zwei:

A) Seit Fertigstellung Nordumfahrung des Knoten Olten (Anfang der 1990'er zur Vermeidung der Spitzkehre gebaut) die nun hauptsächlich benutzte Strecke durch den Heitersberg-Tunnel, der bis dahin nur von den Zügen Bern - Zürich benutzt wurde.
B) Die „klassische“ Strecke über Brugg, den Bözberg-Tunnel und Rheinfelden.

Die Zahl der benötigten Züge (Zuggarnituren) ergibt sich aus Umlaufzeit (bestehend aus Fahrzeit - in beiden Richtungen -, Standzeit im Knoten und der Wendezeit am Start- und Endbahnhof), geteilt durch die Taktfrequenz, in diesem Fall 60'. Diese Zahlen sind über alle Umlaufgruppen (=Linien) zu summieren. Folgend wurde für das Wenden am Bahnsteig eine Mindestzeit von 10 Minuten angenommen.

A1) InterCity (IC) Chur- Zürich – Basel mit drei Zwischenhalten in Landquart, Sargans und Zürich
Umlaufzeit: 360 min => 6 IC-Umlaufgarnituren

A2) InterRegio (IR) Chur - Zür. – Basel mit 13 Zwischenhalten (in Landquart, Maienfeld, Bad Ragaz, Sargans Ziegelbrücke, Pfäffikon, Wädenswil, Thalwil, Zürich HB, Lenzburg, Aarau, Sissach und Liestal)
Umlaufzeit 420 min => 7 IC-Umlaufgarnituren

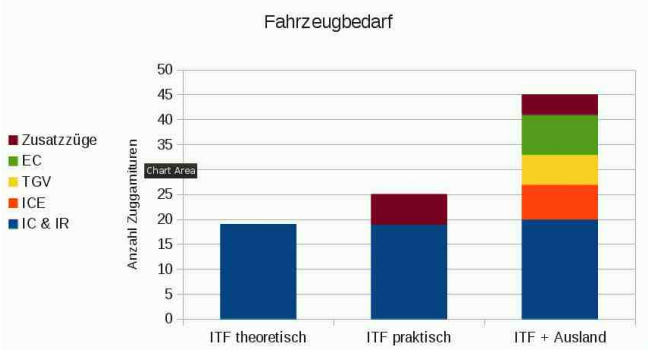
A3) Schnelle Pendelzüge InterCity (IC) Zürich – Basel ohne Zwischenhalt.
Umlaufzeit 180 min => 3 IC-Umlaufgarnituren

B4) „langsame“ Pendel InterRegio (IR) Zürich – Basel mit 5 Zwischenhalte (Baden, Brugg, Frick, Stein-Säckingen, Rheinfelden).
Umlaufzeit 180 min => 3 IR-Umlaufgarnituren
Gesamt = 19 Zuggarnituren (s. Grafik 1, Linke Säule)

Der Taktfahrplan in der Praxis - Grafik 1, Säule Mitte

Bei der vorangegangenen Berechnung des Mindestzugbedarfes ist die Zeit für Reinigung und Wartung in der Mindestwendezeit noch nicht ausreichend berücksichtigt. Dafür wird eine Reserveeinheit pro Umlaufgruppe, insgesamt 4 Zuggarnituren, in Ansatz gebracht. Außerdem sind über den ITF hinaus als Verstärkerzüge täglich im Schnitt 8, am Sonnabend sogar 9 Züge zu fahren.

Hierfür sind zwei zusätzliche Garnituren erforderlich. (Jede Garnitur bedient pro Tag 176/40=4,4, zwei also 8,8 Züge, die meist nur Teilstrecken befahren).
Für einen praktisch fahrbaren ITF-Fahrplan benötigt man also mindestens 25 Zuggarnituren



Graphik 1: Fahrzeugbedarf

Photo (B. Kemnitz): ICE neben SBB-ICN (Neigezug)

Rücksichtnahme auf die Fahrgastwünsche

Zwar wenden die Schweizerischen Bundesbahnen SBB den Integrierten Taktfahrplan (ITF) möglichst ohne Ausnahmen an, doch ordnen sie ihm die Fahrgastwünsche nicht völlig unter. So wird berücksichtigt, dass es wenig zweckmäßig ist, den Bahnhof Basel SBB zusätzlich zu belasten, indem man die aus Deutschland, Frankreich, Belgien und Luxemburg anreisenden Fahrgäste die letzten 88 km vor der größten Stadt der Schweiz, dem Finanzzentrum Zürich, umsteigen lässt.

Also fährt der deutsche Zug ICE-1 siebenmal täglich nach und von Zürich durch. Und zwar in der Trasse und mit der Fahrzeit des ansonsten als A3) erwähnten schnellen Pendelzuges Zürich – Basel. Da der deutsche Zug eine ausreichende Kapazität aufweist, ist es auch nicht notwendig, dass die SBB Zusatzzüge zum Auffüllen der Kapazitätslücke fahren. Außer dass die in den bisherigen Berechnungen enthaltenen SBB-Zuggarnituren zu den Verkehrszeiten des ICE nicht zum Einsatz kommen, sind die Auswirkungen auf den strengen Schweizer Taktverkehr gering (bzw. wären es, wenn die deutschen Züge nicht zur Unpünktlichkeit neigten oder gar ganz ausfielen, so dass die SBB ab und nach Basel Ersatzzüge stellen müssen).

Größeren Einfluss auf den Fahrplan haben die französischen TGV-Züge. Sie verkehren bis zu sechsmal täglich im Takt der schnellen Verbindung A1) Chur – Basel, aber nur im Abschnitt Zürich – Basel. Für die Strecke Chur - Zürich stellt die SBB die Zuggarnitur; teils, indem sie auf diesem Abschnitt in den Stunden mit TGV-Lauf einen Kurzpendel als IC einsetzt; teils, indem sie den schnellen A1) IC- Zug des Abschnittes Chur – Zürich mit dem langsamen IR-Zug A2) zwischen Zürich und Basel verknüpft. – Des Weiteren kommt hinzu, dass die TGV in dieser Relation grundsätzlich als Halbzüge unterwegs sind und damit in den Spitzenzeiten nicht genügend Plätze für den intensiven innerschweizerischen Pendelverkehr bieten.

So fahren die SBB bis zu zweimal pro Richtung einen zusätzlichen Zug Basel – Zürich und umgekehrt. – An Sonntagen kommen die TGV fünfmal, sonst sechsmal aus Paris und kehren an Sonnabenden fünfmal, sonst sechsmal pro Tag dorthin zurück. Am Wochenende stellen die SBB zwischen Zürich und Basel den Ersatz für den jeweils ausfallenden TGV. All diese Besonderheiten stellen eine erhebliche Abweichung vom ansonsten strengen Taktfahrplan dar und erfordern einen erheblichen Planungsmehraufwand.

Unser Tip für Bahnfreunde:
Jeden Abend werden drei TGV-Garnituren zur Übernachtung in Zürich abgestellt – für den Eisenbahnfreund sicher eine Freude, für den Betriebsablauf eher ein Ärgernis. Vom deutschen ICE bleibt nur eine Garnitur in Zürich (22.00h an von Hamburg, 6.00h ab nach Hamburg oder Kiel).

Auch die EuroCity (EC) werden von Schweizer Wagengarnituren gebildet. Nur noch vier EC-Zugpaare sind übriggeblieben; dafür werden aber acht Garnituren gebunden, da sie für Hin- und Rückfahrt jeweils zwei Tage benötigen. Drei der vier Zugpaare beginnen auf Schweizer Seite in Chur, eines in Zürich; in Deutschland fährt der frühere bis Hamburg (sonntags bis Kiel), der zwei Stunden spätere bis Dortmund (sonntags bis Hamburg). Beide fahren über die alte Rheinstrecke und Köln und sind ab / bis Mannheim in den deutschen IC-Takt eingebunden.

Die beiden übrigen EC-Zugpaare fahren in die belgische Hauptstadt Brüssel, über Straßburg – Luxemburg, jedoch auf unterschiedlichen Routen. Es sei darauf hingewiesen, dass die TGV über Paris (dort allerdings mit Umsteigen, evtl. sogar mit Bahnhofswechsel) die schnellste Verbindung von Zürich nach Brüssel darstellen.

Unser Tip für Bahnfreunde:
Ihnen sind als einzige Auslandszüge dieser Relation die Namen geblieben. Der frühere "VAUBAN" fährt erst ab Zürich (11.36 – zurück Chur an 17.43) und ist inzwischen innerschweizerisch zum IR herabgestuft. Auf der Hinfahrt verkehrt er auf der Altstrecke B4) über Brugg – Rheinfelden und bringt auch auf dieser Strecke den Umlauf B4) durcheinander. Zurzeit wird er wegen häufiger Verspätung in Basel gebrochen und möglicherweise bald eingestellt. Der andere EC, "IRIS", beginnt in Chur (13.16) und endet am nächsten Tag in Zürich (21.00).

Drei der vier EC-Verbindungen greifen also zusätzlich zu den deutschen ICE in den starren Takt A3) zwischen Zürich und Basel ein und verkomplizieren den Einheitenumlauf.

Photo (B. Kemnitz): TGV neben SBB IC-Zug

Anzahl Zuggarnituren inklus. des Auslandsverkehrs

Aufgrund des durchgehenden Verkehrs von und zum Ausland wird das Ermitteln der insgesamt benötigten Einheiten schwieriger als beim reinen Inlands-ITF. Theoretische Überlegungen reichen nicht mehr aus. Dabei müssen wir uns klar sein, dass wir nur den für den innerschweizerischen Verkehr benötigten Wagenpark bestimmen können und vom Auslandsverkehr nur den Teil von und bis zur Grenze.

Vorgehensweise:
1. Wir erstellen auf der Grundlage des Kursbuches 2012 den Fahrplan der Relation für Fernverkehrszüge (ICE, TGV, EC, IC und IR). Das ergibt 176 Züge.

2.a) Wir ordnen den ICE- und TGV- sowie den EC-Zügen vorab Garnituren aus dem Pool dieser Züge zu.

2.b) Wir ordnen auch den IC- und IR-Zügen Garnituren aus dem entsprechenden Pool zu. Hier merken wir sehr schnell, dass eine saubere Trennung zwischen beiden Zuggattungen nicht möglich ist; auch das Kursbuch vermischt diese Gattungen. Pro Umlaufgruppe kalkulieren wir einen Reservezug (für Reinigungs-, Wartungs- und Dispositionszwecke).
3). Wir erstellen ein gemeinsames Umlaufverzeichnis (ULV). Dabei entstehen Leerumläufe, wenn die Garnitur nicht am Zielbahnhof die nächste Verwendung findet und von dort unbesetzt (= leer) zum nächsten Einsatzbahnhof gefahren werden muss.

Ergebnis: Wir benötigen 45 Einheiten: (s. Grafik 1 – Rechte Säule) Davon 28 SBB und 4 Reserve

In einem zweiten Optimierungsschritt gelingt zwar die Reduktion der Leerumläufe auf 3–5 (je nach Wochentag), aber keine Reduktion der benötigten Zuggarnituren. Die Verringerung um eine Zugeinheit gelingt erst, wenn die EC-Garnituren auch für Inlandseinsätze herangezogen werden, solange sie nicht für Auslandseinsätze benötigt werden. Es handelt sich dabei um Schweizer lokbespannte Wagenzüge.

Damit ergeben sich 44 Garnituren, davon 31 SBB-Züge, 23 nur im IC/IR-Einsatz (Graphik 2, links)

Bei diesem Zwischenstand addieren wir immer noch „Äpfel“ mit „Birnen“, d.h. einige der gezählten Zuggarnituren erbringen nur Leistungen im Inland (IC und IR), einige im In- und Ausland (ICE, TGV, EC). Das ist zu korrigieren: Die vier Reserveeinheiten sind mitzuzählen. (Grafik 2 – Mittlere Säule)

Von den sieben ICE-Garnituren befinden sich sechs jeweils 3 ¼ Stunden in der Schweiz (von Minute h.53 bis h+4.07, z.B. 7.53 – 11.07), insgesamt also 19,5 Stunden. Die siebente erreicht Basel SBB 20.53, übernachtet in Zürich verlässt Basel SBB am nächsten Tag um 7.07, ist also rund 10 ¼ Stunden in der Schweiz. Zusammen sind die ICE also knapp 30 Stunden in der Schweiz und können für diese Relation mit zwei Einheiten in Ansatz gebracht werden.

Schwieriger abzuschätzen ist der Schweiz-Einsatz der sechs TGV auf dieser Relation. Drei der TGV übernachten in Zürich. Sie erreichen das Schweizer Netz in Basel SBB um 17.26 / 19.26 / 21.26 und verlassen es am nächsten Tag um 8.34 / 10.34 / 12.34, sind also je rund 15 Stunden, insgesamt also 45 Stunden im Land. Die übrigen drei befinden sich rund 7 / 3 / 5 Stunden in der Schweiz, zusammen also 15 Stunden. Zusammen befinden sich die TGV 60 Stunden in der Schweiz und werden mit 4 Einheiten im Inlands-Einsatz in Ansatz gebracht.

Die 8 im EC-Verkehr eingesetzten Zügen (der SBB) befinden sich zur Hälfte im Ausland (55 %) und werden daher mit 4 Einheiten in Ansatz gebracht. Das Verhältnis der eingesetzten Garnituren lautet nun: 23 für den ITF-Verkehr (Ersparnis um 1 gegenüber früher berechnet) zu 44 – 7+2 (=ICE) - 6+4 (=TGV) – 8-4 (EC) = 33 Garnituren unter Berücksichtigung der Auslandszüge. - Grafik 2, Rechte Säule

Graphik 2: Anzahl Zuggarnituren

Nach dieser Berechnung benötigt der durchgehende Auslandsverkehr 33 % mehr Zuggarnituren als der rein inländische ITF.

Von erheblicher Auswirkung auf diese Prozentzahl ist die Anzahl der Reservezüge: erhöht man deren Zahl auf 2 pro Umlaufgruppe, braucht man bei Auslandszügen nur noch 22 % mehr Einheiten. – Bräche man die EC-Züge in Basel, verminderte sich der Mehrbedarf an Auslandszügen auf 16 Prozent.

Warum benötigt der Auslandsverkehr mehr Zugeinheiten? Beim ITF gibt es zu jedem zu einem Zielbahnhof fahrenden Zug auch einen zurückfahrenden, oder der Umlauf endet, weil der Betriebstag zu Ende ist. Das gilt für das gesamte Taktgebiet. Hätten die Schweiz, Deutschland, Frankreich, Belgien und Luxemburg einen gemeinsamen ITF, gäbe es in diesem Gebiet keinen Zugmehrbedarf durch Auslandszüge.

Aber dem ist nicht so, weil nur die Schweiz einen ITF hat. Und dadurch kommt es vor, dass ein Zug aus dem Taktgebiet „verschwindet“, d.h. hinter Basel SBB ins Ausland fährt. Hätte das Ausland einen angenäherten Takt, tauchte zu gleicher Zeit ein Zug von dort auf. Tut er aber in der Praxis nicht zwangsläufig. Fährt z.B. um 12 Uhr ein deutscher ICE aus Zürich ab, so verschwindet er kurz nach 13 Uhr in Basel SBB aus dem System nach Deutschland. In Zürich wäre auch der Schweizer Takt-IC für die Fahrt nach Basel vorhanden gewesen, bleibt aber in Zürich. – Für die 13.07 Fahrt von Basel nach Zürich kommt kein ICE aus Deutschland. Also muss entweder der Schweizer Zug aus Zürich leer nach Basel überführt werden oder es muss ab Basel ein zusätzlicher Zug eingesetzt werden. Für den ITF-Umlauf „Zürich 12.00 – 12.53 Basel 13.07 – 14.00“ würde im reinen ITF eine Garnitur benötigt, mit durchgehenden Auslandszügen aber zwei, und u.U. eine weitere Einheit in Zürich.

In der Praxis hat man es mit einer Vielzahl von Zügen zu tun. Ab Zürich stehen um 9.34 (TGV) und 10.00 (ICE), 11.00 (EC) und 11.34 (TGV), 12.00 (ICE) und 12.34 (SBB-IC) sowie 13.00 (EC) und 13.34 (TGV) Züge zur Abfahrt an, die dann rund eine Stunde später (bis auf die Abfahrt um 12.34) das Schweizer System verlassen. Ab Basel sind für diese Auslandsfahrten folgende Züge nach Zürich/Chur zurückzufahren: 10.33 (IC, aus Stilllager von Ankunft 9.53), 11.07 (IC, aus neu eingesetzter Garnitur), 12.07 (IC, aus Stilllager von Ankunft 9.27), 12.33 (IC, aus Bahnsteigwende von Ankunft 12.12), 13.07 (IC, aus Leerzuführung von Zürich – der Garnitur 11.07 ab Basel), 13.33 (TGV- aus Paris), 14.07 (EC – aus Dortmund) und 14.33 (IC, aus Stilllager Ankunft 13.27). Um diese Uhrzeit stehen also acht ins Ausland fahrenden Zügen nur zwei aus dem Ausland kommende sowie eine Inlandsankunft mit Bahnsteigwende gegenüber. Fünf Abfahrten sind zu speisen aus: Stilllager Basel (3x), Einsatz einer zusätzlichen Einheit in Basel (1x), Leerfahrt (1x) aus Richtung Zürich. Am Nachmittag ist es dann umgekehrt: mehr Züge kommen aus dem Ausland als ins Ausland fahren. Die Züge laufen dann in Basel auf.

Vorteile durchgehender Züge ins Ausland

Die Führung durchgehender Züge ins Ausland bringt eine Erhöhung des Komforts für Reisende (z.B. können am Grenzbahnhof keine Anschlüsse ins Ausland mehr verloren gehen), erhöhen aber auch den Planungsaufwand und vor allen Dingen die Zahl der einzusetzenden Zuggarnituren. Diese ist am größten, wenn die ins Ausland fahrenden oder von dort kommenden Züge über den Grenzbahnhof hinaus bis zu einem wichtigen inländischen Knoten geführt werden, und noch mehr, wenn sie in einen inländischen Takt integriert werden, für den auch eine inländische Garnitur verfügbar gewesen wäre. Dieser Mehrbedarf lässt erahnen, warum sich die so privatisiert gebärdenden Staatsbahnen in Europa schwer tun, Züge vom und ins Ausland auf das eigene Netz zu lassen. Früher, in den Zeiten der „schwerfälligen“ Staatsbahnen, fuhr man mit genormten Wagenzügen und konnte sie wie Äpfel mit einander vergleichen und über den „Wagenausgleich“ eine Verrechnungsbasis schaffen. – Heute, wo die Bahnen nach streng betriebswirtschaftlichen Methoden geführt werden, fährt man mit „Äpfeln und Birnen“ und kann keinen Wagenausgleich mehr ermitteln. Und so fahren hauptsächlich die teuren – aber unflexiblen – Triebwagenzüge über die Grenzen, wenn sie denn aus technischen Gründen überhaupt dort fahren können. Da kaum noch jemand Wagen für lokbespannte Züge kauft, werden die damit ausgerüsteten Züge, wie langlaufende Express-, Schlafwagen- oder Autoreisezüge immer seltener und kaum noch ersetzt.

Wenn jede Bahnverwaltung ihre eigenen inkompatiblen Züge baut, die sich nicht mehr durch Lokwechsel für ein anderes Netz umrüsten lassen, sondern nur durch eine entsprechende Erstausstattung, darf man sich nicht wundern, wenn der zu mehr Umsteigevorgängen gezwungene und dem Anschlussverlust ausgesetzte Fahrgast sich bei Auslandsreisen mehr und mehr dem Flugzeug zuwendet und auch für Zu- und Abfahrt den Bus benutzt. Angesichts der teuren Schnellfahrstrecken eigentlich keine hoffnungsvoll stimmende Aussicht.

Joachim Kemnitz

Photo (B. Kemnitz): Am Bahnhof Zürich

Hein Schönberg: "Stundentakt ist Mist".

Kiel - Schönberg heute: Hoher Aufwand und übervolle Busse trotz langer Fahrzeit. Vieles spricht für die Rückkehr der Bahn. Doch es gibt Widerstand. SHS war zweimal vor Ort: Es fehlen echte Gesamtkonzepte und Bürgerbeteiligung. Der 1h-Takt verpasst das Ziel. Der 30'-Takt muss her bzw. bleiben.

Heute fährt die Buslinie 200 der VKP Kiel - Schönberg meist im 30'-Takt. Manchmal öfter, oft seltener, aber immer mit allen Halten der Linie. Nun sollen wieder Züge im Stundentakt fahren und 1.500 P/d befördern.

Züge sind schneller, halten aber nur in drei Orten. Dazwischen sollen Busse seltener fahren. So bildet sich Widerstand jenseits üblicher Nörgler und Anwohner. Man fühlt sich überrannt und bezweifelt die Prognosen aus München. Oberflächlich verständlich.

Wieso 30 Mio. Euro investitieren, ohne die Kapazität voll zu nutzen und weiter Busse für durchgehende Reisende zu benötigen? Wieso zwei je ~2,5 Mio Euro teure Züge 40% der Zeit am Strand stehenlassen? Bahn und Bus parallel je im 1h-Takt, hilft nur wenigen. Durchreisende nervt die lange Busfahrt und die verschiedene Abfahrtszeiten. Kleine Orte verlieren Busse.

Schwere Entscheidungen für Planer: Zubringerbusse an Busse oder Züge anpassen? Und die Schulzeiten? Schwer auch für Fahrgäste: Zum Bus oder zur Bahn? Wie kommt das Rad vom Bahnhof zum Bushalt, wenn man hin mit dem Zug und zurück mit dem Bus fährt, weil die Abfahrtszeit des Stundentakts nicht passt?

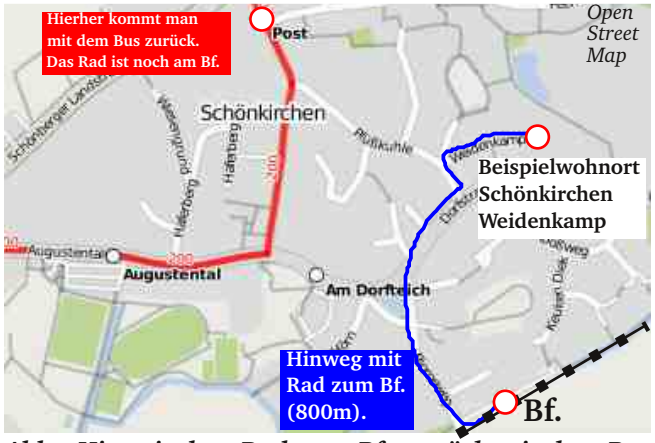


Abb.: Hin mit dem Rad zum Bf., zurück mit dem Bus Dann landet man an der Post und das Rad steht aber noch am Bahnhof. Führe der Zug alle 30' würde man immer wieder zum Rad am Bf. zurückkehren.

Im 60'-Takt kann man schnell mal 40' warten müssen. ***Stundentakt ist Mist!*** Doch der Schluss die Reaktivierung sei schlecht, ist ebenso falsch wie der Stundentakt.

Mehr Konsequenz ist gefordert: Der 30'-Takt

Um Kiel herum wird mühsam der 60'-Takt verdoppelt. Als wir Fahrgäste die Züge Neumünster - Bad Segeberg überrannten (3.000 P/d statt von München errechneter 1.200 P/d), gab es jahrelang keinen Platz für einen zweiten Zug. Warum hier erst pfuschen?

30'-Takte bieten mehr Anschlüsse, erleichtern spontane Fahrten (nie wieder lange warten) und befreien Busse vom Durchgangsverkehr. Die Busse werden kleiner, flexibler, sparen Kosten, entlasten Ortsdurchfahrten und halten vor Ort viel öfter oder fahren gleich wie ein Taxi bis nach Hause. Dafür steigen Fahrgäste auch um. Das geht aber nur mit Zug alle 30' - nicht bloß alle 60'.

Ortsbusse haben kurze Wege von unter 30' Fahrzeit. Egal ob der Zug in Schönberg Bf. oder Strand endet. Der Bus erweitert den Einzugsbereich des Zuges, da der Strand in einer viel größeren Breite bedient wird. Beim 60'-Takt des Zuges wäre jede zweite Busfahrt in Schönberg ohne Anschluss und somit praktisch leer.

Photo (Uwe Helbig): Fahrgäste steigen um, wenn es sich für sie lohnt. Bsp. Bodenburg in Niedersachsen

Ortswechsel: Das Amt Schrevenborn ersehnt die Querverbindung Heikendorf - Gewerbegebiet Schönkirchen. Sinnvoll, führe der Bus zum Bf. und dort Züge alle 30':
1. Ein Bus passt genau zu einem Halbstundentakt
2. Nach Kiel ginge schneller als mit dem heutigen Bus
3. Mit der Bahn im 30'-Takt, wäre Heikendorf alle 30' mit P'hagen & Schönberg verbunden.Ohne Mehrkosten

Ach ja die Kosten: Doppelter Takt, heißt zwar mehr als doppelter Nutzen aber keineswegs doppelte Kosten. Nur ein Triebwagen mehr wäre nötig und bis Schönberg sogar keiner. Der Streckenausbau bliebe weitgehend gleich. Lediglich mehr Fahrer und Sprit. Dafür spart man Buskosten und hat mehr Kunden.

Der konsequente Halbstundentakt wäre zukunftsfähig. Der Fördeflitzer (SRB Kiel), ändert fast nur die Kieler Seite. Die Probstei bliebe stabil und genießt die besseren Anschlüsse in Kiel. Mehrkosten entstünden im Kreis dann auch nicht mehr. ***Holger Busche***

"Gemeinsam mit weniger mehr erreichen"

Ostufergemeinden bei Kiel lehnen die Stadtregionalbahn Kiel (Fördeflitzer) ab, da befürchtet wird, in Dietrichs- od. Wellingdorf umsteigen zu müssen. Dabei können Busse schon heute besser fahren und anschließend kompatibel zum Fördeflitzer sein.

Alle 10'-15' fährt die 100/101 ab Kiel zu den Ostufergemeinden ohne einheitliche, merkbare Abfahrten, aber mit massiver Nutzung für Binnenverkehr in Kiel. Gedränge und langsame Fahrt sind die Folge. Nervig!

Das vermeidet das neue Konzept und der Fördeflitzer: Die 100/101 fahren bis Kiel, Seefischmarkt ohne Halt und weiter mit allen Halten bis Heikendorf im reinen 15'-Takt. Dann im 30'-Takt nach Laboe/zum Heidberg. Leicht merkbar und in Laboe kompatibel zur 102, damit die 120 Anschluss für Stein an beide Busse böte.

Die Einsparung auf Plöner Kreisgebiet alleine reicht um alle 30' Oppendorf - Heikendorf zu den Betriebszeiten des Gewerbegebietes Schönkirchen zu fahren. Etwas, dass das Amt Schrevenborn schon lang fordert. Die Bahn Kiel - Schönberg bietet dann zusätzliche, schnelle Verbindungen von Heikendorf sowohl nach Kiel als auch nach Probsteierhagen und Schönberg. Alles etwas, dass es heute noch gar nicht gibt (s.S.12).

Ersparnisse in Kiel ermöglichen die Stärkung der Li.11. In Gaarden oder Ellerbek böten 5'- od. 7,5'-Takte mehr Sitzplätze & weniger Wartezeit auf den nächsten Bus. Letztere ist dort oft der größte Teil der Reisezeit.

Der konsequente Halbstundentakt wäre zukunftsfähig. Der Fördeflitzer (SRB Kiel), ändert fast nur die Kieler Seite. Schrevenborn bliebe stabil und genießt die besseren Anschlüsse in Kiel. Mehrkosten entstünden im Kreis dann auch nicht mehr. ***Holger Busche***

Photos (Holger Busche): Links: Bus im Stadtgebiet Kiel. Richtig voll und ungemütlich. Fahrgäste müssen stehen. Rechts: Derselbe Bus nachdem er Kiel verlassen hat. Nun sitzen nur noch Umlandfahrgäste im viel zu großen Bus Konsequente Takte vermeiden schlechte Auslastung. Umlandbusse werden schneller und bequemer durch eigene Linien für Verkehre innerhalb Kiels. Perfekt wäre eine Stadtbahn, von der so auch das Ostufer profitieren würde.

Getrennt gemeinsam: Stadtregionalbahn Kiel (SRB) kann in Teilen gebaut werden

Die SRB erscheint vielen zu teuer. Doch dabei fehlen nur weitergehende Planungen.

Es wird auf der Basis eines ersten Entwurfs diskutiert, der nur dazu da war, die Grundidee einer SRB zu skizzieren: Verbindungen des Umlandes mit der Stadt. Leider nahm dieser an, dass sämtliche Fahrten in Kiels von SRB-Zügen und SRB-Stecken erbracht werden. Diese jedoch teurer als für den Binnenverkehr nötig.

Es gilt hier also konsequent weiterzudenken und das Projekt SRB als Fördeflitzer landesweit zu entwickeln. Flensburg/Eckernförde, Preetz, Schönberg und Husum/Rendsburg in Kiel als Regionalverkehr durch die Stadt miteinander verbunden einerseits sowie Mettenhof, Wik und Diedrichsdorf als innerstädtischer Massentransport als Standardstadtbahn andererseits.

Im Land würde es nur um die Betriebskostendifferenz der Züge teurer. Züge an sich fahren dort ja schon. Gesunkene Investitionskosten z.B. bei Gettorf und der gestiegene Nutzen kompensieren die Kosten in Kiel. Die SRB-Züge würden die LINT ersetzen und somit evtl. deren Betriebshof nutzen. Die innerstädtischen Stadtbahnen würden entsprechend Busse einsparen, so dass hier auch Platz ohne Neubau sein sollte.

Die sinnvolle Vorgehensweise:
- Umstellung der Regionallinien und Busse auf konsequenten 30'-takt auf den zukünftigen Fahrplan
- Verknüpfung der Regionallinien untereinander durch die Stadt Kiel durch Bau einer Verbindungsbahn
- Anschluss innerstädtischer Stadtbahnlinien an diese Verbindungsbahn

Dazu ist weder eine Neuplanung noch ein neues Verfahren für Bundeszuschüsse neu zu beginnen. Es muss nur mal konsequent weitergeplant werde. ***H.Busche***

London Car Race

Unsere BBC-Autofreunde haben es wieder getan: Sie haben versucht mit einem Auto durch London zu fahren und dabei sogar gegen einen Läufer verloren. Die Reise ging diesmal entlang des London Marathons. Der Läufer hängte das Auto bequem um 11' ab. Energieverbrauch: "eggs, bacon and 2 pieces of toast.."
http://www.youtube.com/watch?v=i7mlfGWJH5g

Lieber mal das Auto stehenlassen: In

And the winner is...:

Während im Internet eine Menge Videos von echten Bahnübergangsunfällen kursieren, handelt es sich bei diesem Photo zum Glück nur um einen Test. Übrigens ebenfalls von "unserer" Autosendung der BBC. Eindeutiger kann man wohl kaum zeigen, dass Autofahrer besser aufpassen sollten, wenn sie Bahnhübergänge überqueren. Der Verlierer steht fest. Deswegen hat der Zug aber nicht wirklich gewonnen. Zugausfälle, Reparaturen und vor allem psychisch traumatisierte Lokführer sind die Folge leichtsinnigen Verhaltens von Autofahrern, die glauben nur mal eben noch schneller als der Zug zu sein. Sind sie aber nicht.

Dem Zug die Vorfahrt nehmen: Mega Out

Jütlands Bahnvisionen

Kennen Sie Erritsø und wissen Sie wo in Flensburg das Schäferhaus ist? Im Oktober 2011 präsentierte die Region Süddänemark eine von ihr beim Britischen Büro Atkins in Auftrag gegebenen Studie, die zeigt, wie eine Hochgeschwindigkeitsverbindung 350 km/h Aarhus - Hamburg aussehen sollte. Auch wenn es viel zu kritisieren gibt, drei Erkenntnisse sind interessant:

1. Von Flensburg nach Hamburg geht es über Kiel
2. Kiel Hbf muss nicht zwingend angefahren werden
3. Südlich von Neumünster bedarf es endlich einer neuen Schienenstrecke nach Hamburg

Neue Wege denken: In

Metronom wieder fahrgastfeindlicher

Nach allgemeinem Rauchverbot und dem Vorpreschen beim Alkoholverbot gilt seit dem 09.06.2013 im Metronom nun auch das Fahrkartenkaufverbot. Was kommt als nächstes? Lächelverbot, damit ja auch die automatische Gesichtserkennung der Videokamera-überwachung funktioniert?

Neue Zwänge: Out

Mehr Warten als Fahren: Eurostar Paris - London

Gedränge, Kontrollen sogar Röntgen des Gepäcks. 45' vor Abfahrt soll man einchecken. Da man in Paris den Verkehr nicht besonders gut abschätzen kann, ist man doch meist schon eine Stunde vorher dort. Rechnet man jeweils eine Stunde hinzu, die man zum Bf. und in London bis zum Ziel benötigt, dauert die Fahrt ja doch fünfeinhalb Stunden, von denen man gerade 2h17' die Zugfahrt ausmacht. Das entspricht einem Schnitt auf der Straße von ganzen 80 km/h. Schnell fahren heißt nicht immer schnell ankommen.

High Speed ohne Zeitersparnis: Out

Fahrgastgerecht geht anders

In Kiel müssen Fahrgäste jetzt auch vor dem Einsteigen auch bei Wind und Wetter draußen bleiben und das Portmonaie rausholen. Der Zwangseinstieg durch eine Tür mit Fahrkartenkontrolle d a u e e e r t h a a a l t. Zeitraubend & nervig - beim Auto muss man das nicht.

Zwangsvorne-einstieg = wartende und nasse Fahrgäste: Mega Out

Neue Rubrik: Links & rechts der Strecke:

Seit 2005 bemalen Jugendliche der Evangelisch-Freikirchlichen Christuskirche in Altona die Rückwand. Stets wird ein Motiv oder Spruch aus der Werbung verändert, um für Gott bzw. den Glauben "zu werben". Dabei kam sogar auch einmal die BahnCard ins Spiel. Leider war dieses Motiv nicht erhältlich, aber auch das aktuelle ist sehenswert. Einfach mal drauf achten.

Nach fest kommt ab – Rade ist überall

Mit der Teilsperrung der Rader Hochbrücke (A7) über den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) bermerkt jeder den mangelhaften Zustand unserer Infrastruktur. Das, was wir Fahrgäste schon lange erleiden, trifft nun auch die Straßen. Irgendwann sind Bauwerke grundsanierungsbedürftig. Rade ist kein Einzelfall.

Abb.: Die DB baut schon so lange, dass sie uns Max schenkte. Aber Max: Es heißt bei Schienen "eingleisig" - nicht "einspurig"

Sicher: Kaputte Straßen müssen repariert werden, aber deshalb Schienenprojekte zu streichen ist falsch, da sie robuster und besser für Massenverkehr geeignet sind. Straßen statt Schienen kostet in Zukunft wieder mehr. Wir brauchen Kriterien, nach denen umfassend Sanierung und Neubau von Verkehrswegen bewertet werden:
- Schiene statt Straße, Schienen sind einfach robuster
- Prinzipiell gilt: Erhalt vor Ausbau vor Neubau
- Neubau, wenn er Ausbau oder Sanierung ersetzt
- Neubau, wenn er sich durch den Nutzen selbst trägt
- Ausbau, wenn er ohnehin baufällige Bauten ersetzt

Abb. US-Verkehrsschild; Warnung für Verkehrsminister: LKW schaden ihrer Infrastruktur weit mehr als Güterzüge

Vier "Zugbrücken" führen über den NOK:
1. Rendsburg (Bj. 1911-13): Die prominenteste aller ist Teil der Schleife durch den gleichnamigen Stadtteil und die längste (2.486 m). Mit der angehängten Schwebefähre ist sie als technisches Denkmal gelistet. Die Renovierung dauert nun schon 20 a und ist mit >150 Mio. Euro veranschlagt. 2015 soll sie fertig sein., aber soll wirklich eine eingleisige Museumsbrücke das Rückgrat der Jütlandlinie sein? Nach dem A7-Desaster rückt nun auch Ersatz für die Schiene in den Fokus.

Problem: Ein Güterzugtunnel wäre so lang, dass Rendsburg keinen Bahnhof mehr hätte. Doch wieviel Güterzüge fahren noch, wenn die Feste Fehmarnbeltquerung kommen wird? Für den Personenverkehr reicht sonst ein gerader Kurztunnel, um einen Bahnhof in der Stadt zu erreichen (z.B. neu am Eiderhafen). Der Fördeflitzer (Stadtregionalbahn Kiel) würde hier noch weiter Geld sparen, da Stadtbahnzüge noch steigfähiger wären (s. SHS26, p4-6, www.pro-bahn-sh.de)

2. Hochdonn (Bj. 1915-20): 2.218 m lang aber immerhin halbwegs gerade. Die Brücke ist hier, da Hügel das Erreichen der 42 m Höhe erleichtern. Normal führte der Weg östlich an Brunsbüttel vorbei. Führe der Durchgangsverkehr über Neumünster, reichte ähnlich wie bei Rendsburg ein Kurztunnel. Mehr Fahrgäste täten den Triebwagen Heide – Itzehoe sicher gut. Zugleich verbessert Ausbau der Strecke den Güterverkehr der Industriegebiete.

3. Levensau (Bj. 1893): Diese kombinierte Straßen-Schienenbrücke ist in einem sehr schlechten Zustand. Die NOK-Erweiterung erfordert ohnehin den Ersatz. Bedenkt man die Probleme, die Rendsburg hat (s. 1.), sollte dieser Neubau unbedingt gleich zweigleisig sein. Dann könnte die Jütlandlinie Kiel sinnvoll einbinden. Südjütlands Studie kam zum gleichen Ergebnis (S. 14) Beim Ersatz hier und in Lindaunis also nicht pfuschen!

4. Grünental (Bj. 1984-86): Die Jüngste kombiniert Straße&Schiene. Sie ist die einzige in gutem Zustand und richtig platziert, da sie die Westküste mit dem Zentrum von SH verbindet. Dadurch und auch mit Blick auf Hochdonn macht es Sinn, die Züge Sylt - HH über Heide - Neumünster zu führen. Ausbau und Beschleunigung dieser Strecke sind schon lange fällig. Damit erreicht die Marschbahn mit Neumünster nicht nur mehr Menschen als auf dem alten Weg, sondern auch Züge nach Kiel, Plön, Bad Oldesloe und der AKN.

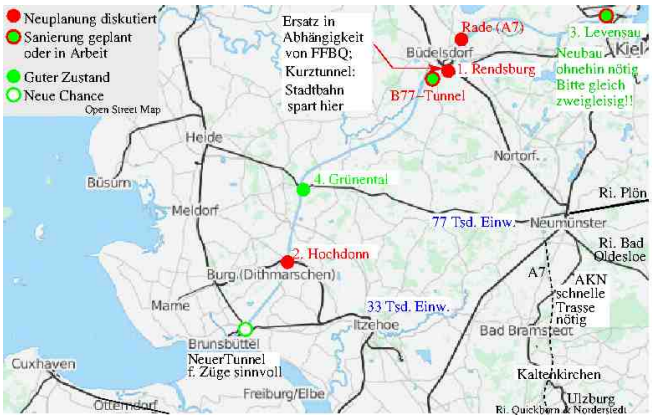


Abb.: Die Brücken in SH

Wir brauchen neue Gedanken, wohin zukünftig die Reise gehen wird. Ohne Grenzen bei Verkehrsmitteln und Ländern, die viele interessante Synergien nutzen. Bei Glückstadt die Elbe zu queren beispielsweise ist für die Schiene sinnlos & auch die A20 trifft in ins Leere. Ein Tunnel bei Brunsbüttel hätte sowohl Straßen- als auch Schienenanschluss auf beiden Seiten. Die Wege der Westküste würden noch kürzer als bei der A20. Es bliebe Experten überlassen, genauer hinzuschauen, aber ein einfach weiter so – zumal jeder für sich - können wir uns nicht mehr leisten. ***Holger Busche***

Die Hydrail kommt nach Norddeutschland

Die Energiewende ist fast nur eine "Stromwende". Die Energiefrage betrifft aber gerade den Verkehr. Was treibt unsere Züge zukünftig an? Zwar sind bei uns 85% der Verkehrsleistung unter Fahrdraht, aber 43% der Strecken sind ohne. Weltweit sogar sehr viel mehr. Oberleitungen sind nicht überall finanzierbar oder sinnvoll. Was anderes muss her.

Der Verkehr braucht mehr Energie in Öl als alle Stromverbraucher zusammen. Zudem steigt der Verbrauch im Verkehr stetig an, während die anderen deutlich einsparen.

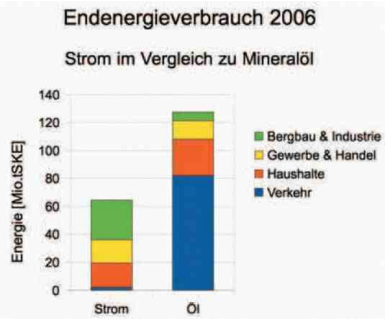


Abb. Energieverbrauch 2006. Wir brauchen mit der Energiewende endlich auch eine Verkehrswende

Sonne & Wind schicken uns keine Rechnung (F. Alt) und haben genug Power. Es gibt kein Mengenproblem. Leider variieren Ort und Zeitpunkt der Produktion und decken sich nicht mit dem Verbrauch. Liegt sie über dem direkten Verbrauch wird Strom biliger und eignet sich für "steuerbare Lastsenken", z.B. der Elektrolyse. Diese zerlegt mit Strom Wasser in Sauerstoff (O_2) und Wasserstoff (H_2). Es gibt aber auch andere thermische und chemische Wege zum H_2. Brennstoffzellen (BZ) machen aus H_2 und O_2 (21% der Luft) Wasser. Die Energie wird dabei wieder zu elektr. Strom.

Abb.: Zukunft im Doppelpack: Windkraft & Schiene

Zwar verdreifacht die Kette Strom - H_2 - Strom den Strombedarf, doch sie trennt Produktion u. Verbrauch. Die Oberleitung hat zwar den höchsten Wirkungsgrad, aber so hohe Fixkosten, das oft kein Geld für elektrische Züge bleibt und unter Draht Dieselzüge fahren. Akkus & Brennstoffzellen bieten zum selben Preis gleich auch die nötigen Windkraft- oder PV-Anlagen.

Erst so wären Züge wirklich nachhaltig zukunftsfähig und gerade wir als Exportnation dürfen Technik nie nur aus dem heimischen Blickwinkel sehen. In Ontario - dort fand im Juni die diesjährige Hydrail statt - gibt es zu 10 % des Jahres mehr Strom als direkten Verbrauch. Zudem sind Oberleitungen weitaus teurer.

Gezeigt wurde das dort an der Verbindung Torontos zu seinem Flughafen, für die elektr. Züge geplant werden. Doch das Lichtraumprofil Kanadas bietet keinen Platz für Oberleitungen. Jede Brücke über die Bahn ist umzubauen. Und Straßen sind dort oft zwölfspurig. Das treibt die Kosten auf 300 Mio. Euro für 16 km. Was wäre das für ein Gewinn hätte man schon 1998, als PRO BAHN das Konzept wasserstoffelektrischer Züge vorstellte, begonnen, diese zu bauen.

Seit diesem Frühjahr leitet die WTSH (Agentur für Wirtschaftsförderung u. Technologietransfer in SH) den Workshop "Neue Technologien zur Nutzung von erneuerbaren Energien im SPNV". Jetzt werden die Strecken klassifiziert. Im Herbst folgen die Fahrzeuge. Zudem ist Minister Dr. Robert Habeck Schirmherr der 9th International Hydrail Conference, 17.-19.06.2014 im hoffentlich dann neu eröffneten SZN (s.S. 3).

Photo (A. Hoffrichter): "Hydrogen Pioneer" Europas erste H_2-Lok Gezeigt auf der 7. IHC in Birmingham und der H2moves am 17. Sept. 2012 in Hannover. Was wird Norddeutschland selbst zustandebringen?

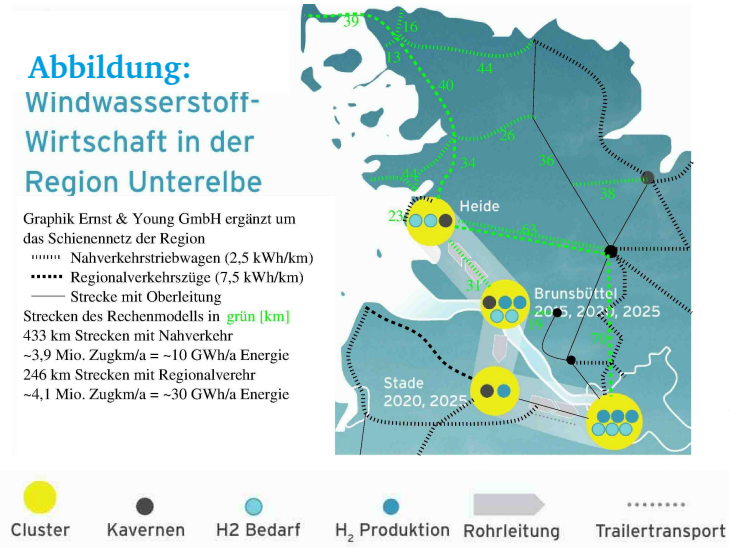
Freuen wir uns auf die 9. Hydrail 17.-19.06.2014 in Neumünster und lassen uns von der Welt unsere Chancen zeigen. ***Detlef Matthiessen, MdL***

Windwasserstoff: "Es fehlt der erste Kunde"

Am 12.08.2013 stellte ChemCoast e.V. seinen "Fahrplan zur Realisierung einer Windwasserstoff-Wirtschaft in der Region Unterelbe" vor. Technisch gibt es keine Probleme, aber hohe Startkosten erschweren den Anfang. Es fehlt ein erster Kunde, der den Windwasserstoff zu Startpreisen kauft. Züge könnten hier für den Startschuss sorgen.

"*Bereits heute wird Wasserstoff in der Region Unterelbe umfassend genutzt. Die regional hohe Konzentration von Erzeugern und Verbrauchern bietet ideale Voraussetzungen für die Schaffung eines gemeinsamen Marktes.*", heißt es in dem Gutachten und weiter "*Eine besonders herausragende Bedeutung hat Windwasserstoff ... im Verkehr.... Die Region Unterelbe kann dabei von ihrer führenden Rolle als Pilotregion bei... wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen profitieren*". Dabei wird sogar ein konkreter Zeitplan vorgeschlagen:"*Bis 2015: Grundsteinlegung für eine nachhaltige Windwasserstoffnutzung der Industrie: Elektrolyse ... am Standort Brunsbüttel aufgebaut. Der dort erzeugte ... Wasserstoff kann Verbraucher an einer bestehenden Rohrleitung zwischen Brunsbüttel und Heide erreichen.*" Die Kosten lägen bei 6,78 Euro/kg. 1 kg ersetzt dabei ~4 l Diesel. Jeder mag selbst schätzen, wie kurz es noch dauert bis Diesel 1,70 Euro/l kosten wird.

Neue Technologie ist anfangs immer teurer und es bedarf einer Einstiegshilfe. Bei den Erneuerbaren Energien garantierte das EEG die Abnahme zu kostendeckenden Preisen. Das löste einen Innovationsschub bei der Industrie aus, für die besten Lösungen. Erfolg: Bundesweit 25% regenerativer Strom. Trend: Steigend Mit Windwasserstoff hielte die Energiewende auch in Industrie und Verkehr Einzug, aber noch fehlt ein erster Abnehmer, für den anfangs noch teureren H_2.



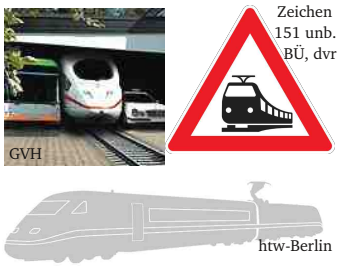
"Kupfer ist keine Lösung"

Selbst grobe Rechnungen zeigen: Züge zu elektrifizieren ist besser als es bei Strecken zu tun.

Interessant ist, dass es für Züge bereits ein Förderinstrument ähnlich dem EEG gibt: Regionalisierungsmittel garantieren im Prinzip die Abnahme hinreichend vieler Fahrkarten, wenn der Verkauf nicht genug einbringt, um die Betriebskosten zu decken. Die Ausschreibungen des Nahverkehrs können auch emissionsfreie Antriebe als Anforderung enthalten. Die nächste Ausschreibung geht 2015 passend um die Marschbahn Hamburg - Sylt. Hier hat SH die Chance, den ersten Kunden 2.000 t/a H_2 zum Startpreis kaufen zu lassen.

Warum sollten Bahn & Land das tun? Weil es sich für sie auf Dauer rechnet, denn im Gegensatz zur Straße, die durch E-Kfz nicht billiger wird, spart Hydrail die Oberleitung und damit richtig Geld: 1-1,5 Mio.E/km. Bis Sylt fehlen 171 km, wenn die Züge weiterhin über die alte Strecke fahren sollten. Macht >200 Mio. Euro. Schon der Unterhalt aber erst recht Zins & Abschreibung kosten mehr als der Strom, der durch sie fließt.

Abb.: Darstellungen von Zügen lassen oft die Oberleitungen weg. Gerade in Werbung u. Tourismus - Kein Wunder, sie sind nicht nur teuer, sondern auch häßlich u. störend



Kauft man stattdessen eigene Solarmodule, stellt man den H_2 fast ohne Stromkosten und Emissionen her. Gerade mal ~1,2 km² wären für den Betrieb aller Westküstenstrecken (grüne Linien) nötig. Das entspricht ca. der Fläche auf den Schwellen der Strecken.

Fazit: Entweder Oberleitung mit Netzstrom, oder Technologie, die uns Züge nachhaltig günstig antreibt. Norddeutschland hat die Industrie für H_2 und für Schienenfahrzeuge. Fangen wir an. ***Holger Busche***

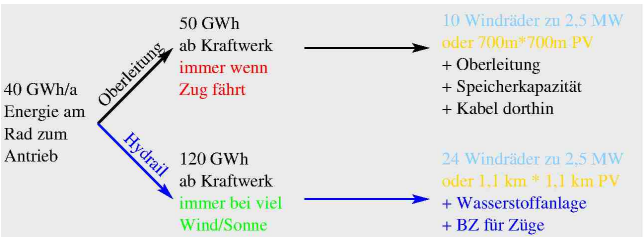


Abb.: Hydrail braucht zwar 35 MW mehr Windkraft (35 Mio. Euro) od. 70 MW PV (70 Mio. Euro), aber selbst, wenn H_2-Züge & -Erzeuger 100 Mio. Euro kosteten, wäre hydrail billiger als die Oberleitung.

Lob: Vorbildlicher Schienenersatzverkehr

Bauarbeiten bei Bahnen müssen sein - diese Einschränkungen müssen wir Fahrgäste tragen. Die SHS berichtet hier über einen vorbildlichen SEV bei der Hamburger Hochbahn als auf der U1 die Brücken zwischen Langenhorn Markt und Ochsenzoll saniert bzw. komplett neugebaut wurden.

Jedes Jahr gibt es bei der Hamburger U-Bahn um die Sommerferien, wo die Pendlerzahl viel geringer ist, größere Sanierungsprojekte, bei denen es nicht ohne Streckensperrungen abgeht. 2013 war die U1 dran.

Bild 1: Plakat; Informationen weit vor Baubeginn

Betrieblich hätten die U-Bahn bereits einen Bahnhof weiter südlich in Fuhlsbüttel Nord enden und kehren müssen, weil es nur hier Weichen und Kehrgleis gibt. Verkehrlich hätte dieses aber große Probleme gemacht:
1. Langenhorn Markt ist Zielpunkt vieler Fahrgäste
2. Dort steigen zudem viele Fahrgäste zum Bus um
3. Die Straßensituation in Fuhlsbüttel Nord ist sehr beengt, was dort den Übergang zum Bus erschwert.

Die Lösung war der Einbau einer Rückfallweiche in Langenhorn Markt, um U-Bahnen wenden zu lassen. Auf einen Anschluss an das ESTW wurde wegen zu hoher Kosten verzichtet, so dass auf Sicht mit zusätzlichem Sicherheitsstopp gefahren wird. Das hat die Fahrzeit zwar um 2' verlängert, aber hervorragend auch im 5'-Takt geklappt.

Bild 2. Weiche und Hinweistafel für Tfz. Diese Weiche wurde extra für die Bauarbeiten eingebaut. Da hat die Hochbahn sich richtig Mühe gemacht.

Zwischen Langenhorn Markt und Ochsenzoll fahren werktagsüber neben den "normalen" SEV-Bussen mit allen Halten bedienen Expressbusse ohne Halte, um den Reisenden aus Norderstedt die Fahrzeit nicht noch weiter zu verlängern. Da Ochsenzoll (noch) nicht barrierefrei ist müssen stark Mobilitätseingeschränkte mit dem Linienbus nach Garstedt fahren, nicht optimal, aber es ausführlich darauf hingewiesen.

Bild 4 - Ausschnitt aus Plakat hierzu

Sowohl Ochsenzoll als auch Langenhorn Markt waren stets mit 2 (tagsüber mehr) Lotsen der HHA besetzt.

Bild 5: Lotsen am Bahnsteig; Der Autor staunte und freute sich, zwei freundliche Lotsen auch an einem Sonnabend um 03.50 Uhr vorzufinden

Bild 6 & 7: Bushaltestelle Langenhorn Markt mit Wegweisung; So finden auch Ortsfremde den Weg

Ausführliche Durchsagen gibt es in den U-Bahnzügen und auf dem Bahnsteig, aber auch in den Linienbussen, wie dem 192er, der Langenhorn Nord hält. Aufgrund des Platzes am Langenhorner Markt müssen die SEV-Busse an zwei verschiedenen Punkten halten. Der Platz an den regulären Haltestellen reichte für den SEV nicht aus. Der Fahrgast musste hier nur der ausführlichen Beschilderungen folgen, um den richtigen Bus zu erreichen. Wer unterwegs z.B. in Langenhorn Nord in die U-Bahn einsteigen wollte, wurde an der geschlossenen U-Bahn-Station über den SEV informiert und zur Ersatzhaltestelle geleitet, die ca 150 m weiter an der Hauptstraße lag. ***Weiter S.19***

Fortsetzung von S.18 Vorbildlicher SEV der HHA
Auch hier fand der Fahrgast genaue Informationen auf wo welcher Ersatzbus wohin fährt. Hier hält der SEV-Bus an der „normalen“ Haltestelle der Linienbusse. Der Fahrgast hatte bei der Fahrt in Richtung Langenhorn Markt die Wahl damit die Wahl zwischen der Linie 192 mit zwei Halten und dem SEV-Bus, der ohne Halt fuhr.

Trotz aller Unbequemlichkeiten, die der SEV mit sich brachte: Hier war er bestens organisiert, sogar der 5'-Takt der U-Bahn, den es unter normalen Umständen nur in den Hauptverkehrszeiten gibt, wurde auf die Zeit ausgedehnt, wo er eigentlich nur im inneren Bereich Hamburgs gefahren wird.

Aus Fahrgastsicht ein großes Lob an die HHA

Text und Photos: Karl-Peter Naumann

Tadel: Die AKN beschafft für Ihre Linien Richtung Hamburg Fahrzeuge ohne WC.

Es ist schon interessant, was für eine Landeseisenbahn so alles geht. Interesant ist die Begründung dafür:
- das kostet Sitzplätze
- Entsorgungskapazitäten müssen neu gebaut werden
- nur 1,5 % der Kunden sitzen länger als 1h im Zug

Was soll diese Begründung? Die RB Kiel - Neumünster, Kiel - Eckernförde oder auch Heide - Büsum fahren überhaupt nur eine 1/2 Stunde. Und doch gibt es dort zu recht Toiletten. Ich bin gespannt, wann auch dort keine Toiletten mehr sind. Oder kostet das dort keinen Platz und müssen keine Entsorgungsmöglichkeiten

Bild 8 (links): Baustelle Langenhorn Nord, Neue Brücken sind nötig;
Bild 9&10 (mitte & rechts) Informationstafeln zu dem SchienenErsatzVerkehr SEV

Transparenz hätte Anschlüsse gesichert

„Vom integralen Takt zum Ausbau der Infrastruktur - Wie die Anschlüsse im Fern- und Regionalverkehr auch zukünftig erhalten bleiben können“, so das Motto der Vortrags- und Diskussionsveranstaltung der Initiative „Deutschland-Takt“ (15.08. in Berlin). Anlass sind die Strecken Halle/Leipzig – Erfurt (fertig 2015) sowie Erfurt – Nürnberg (fertig 2017).

Rund 200 Gäste folgten den Vorträgen der Referenten aus Industrie, Wissenschaft und Politik zu den Auswirkungen der beiden Neubaustrecken auf die Fahrpläne im Fern- und Regionalverkehr sowie im kommunalen straßengebundenen ÖPNV am Beispiel des Landkreises Dahme-Spreewald. Es referierten:

+ Bernd Arm, Abteilungsleiter Angebot und Infrastruktur, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
+ Dr. Michael Beck, Leiter Fahrplan und Kapazitätsmanagement, DB Netz AG
+ Jörg Bruchertseifer, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN
+ Dr. Lutz Kaden, Branchenkoordinator Verkehr, IHK Berlin
+ Stephan Loge, Landrat Dahme-Spreewald
+ Andreas Schulz, Abteilungsleiter Planung, Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
+ Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

Photo (KP. Naumann): Das Podium stellt sich Fragen

Im Anschluss an die Vorträge moderierte Hans Leister (Bereichsleiter Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement VBB) die Diskussion mit Bernd Arm (VBB), Jörg Bruchertseifer (PRO BAHN), Michael Ziesak (VCD), Dr. Michael Beck (DB Netz), Stephan Loge (Landrat), Dr. Lutz Kaden (IHK Berlin). Tenor der Veranstaltung:

DB Fernverkehr und DB Netz müssen die SPNV-Aufgabenträger, die für Infrastruktur zuständigen Ministerien sowie die Fahrgastverbände frühzeitiger in ihre Konzepte für Fernverkehrs-fahrpläne im Falle von Neu- und Ausbaustrecken frühzeitig einbeziehen. Nur so können mögliche negative Auswirkungen auf den Regionalverkehr durch Fahrplankonzepte und ggf. kleine Bauten (z.B. zusätzliche Überholgleise), kompensiert werden. Die derzeitige Vorgehensweise verhindert dieses, da selbst kleine Maßnahmen zeitlich nicht mehr zu schaffen sind. ***Stefan Barkleit***

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 bringen wir die Meinung und Interessen der Fahrgäste in aktuelle Planungen ein. Unter anderem sind wir dazu vertreten in:
- Unabhängigen Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein
- Fahrgastbeirat des Hamburger Verkehrsverbund HVV
- Beirat der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft

Zudem 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.

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Magazin für Fahrgäste im Norden herausgegeben von PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg e.V.;
Dorfstraße 60; 24223 Schwentinental
Chefredakteur & V.i.S.d.P.:
Dr. Holger Busche; pilot@schienenflieger.de
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von PRO BAHN wieder.

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
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

Fahrgastverband PRO BAHN

Wir wollen unser Konzept weiterentwickeln und die Diskussion in Entscheidungsgremien mit sachgerechten Analysen und Präsentationen u.a. in Form von Vorträgen und eines Filmes voranbringen.

Unterstützen Sie das Konzept, von dem Sie nach der Publikation Ihr persönliches Exemplar erhalten. Lassen Sie sich Ihre Fahrt in die Zukunft zeigen.

Realisieren Sie mit uns die Zukunft des schnellen Regionalverkehrs in Norddeutschland.

Schneller ans Ziel - Ein Gewinn für alle

Ihr Dr. Holger Busche