Heft 36 - Ausgabe 1/2017

Schleswig-Holstein-Schiene

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

Veränderungen und Herausforderungen prägen den Nahverkehr

Seit der SHS 35 hat sich im Norden der Nahverkehr vieles getan. Die Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt hat im östlichen Schleswig-Holstein u. westlichen Mecklenburg-Vorpommern die Fahrpläne stark geändert. Von Lübeck ist nun sowohl über Bad Kleinen als auch über Büchen jeweils 7-8 mal täglich mit Berlin verbunden, doch sind die Umsteigezeiten sowohl in Bad Kleinen als auch in Büchen deutlich verlängert worden. Der RE 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock ist deutlich langsamer aber dadurch auch wesentlich pünktlicher unterwegs. Das sichert die Anschlüsse in Büchen nach Mölln.

Die Heidebahn Buchholz – Soltau – Hannover ist seit Dezember 2016 durchgehend moderner und schneller. Dafür wartet manin Buchholz länger, so dass nicht alle Verbindungen von der Fahrtzeitverkürzung profitieren.

Neue Züge modernisieren den Verkehr, doch legen schadhafte Kupplungen die Married Pair-Wagen auf der Marschbahn lahm. Das bedeutet für uns Fahrgäste alte Ersatzzüge, viel Ärger und große Probleme (siehe auch „derFahrgast“ Nr. 149 & 150). Trotzdem viel Freude beim Lesen der neuen Schleswig-Holstein-Schiene wünscht Ihnen.

Stefan Barkleit
Landesvorsitzender PRO BAHN
LV Schleswig-Holstein/ Hamburg

Gastbeitrag: Die Niedersächsische Kabinenbahn

Eine interessante Innovation macht aus einer normalen eingleisigen Strecke eine zweigleisige für autonom und individuell fahrende Schienenmobile.

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

Unser Gastautor ist diesmal: Oliver Abels

Dagmar Hamann
Prokuristin, Finanzen, Verträge
Günter v. Alm
Technischer Leiter
Oliver Abels
Projektleiter
FAC Consulting & Technology GmbH
Hans-Krüger-Str. 34-46; 29633 Munster
oliver.abels@fac-gmbh.de
www.fac-gmbh.de

Inhaltsverzeichnis:

S.02: Fährverkehr
Personen- und Güterverkehr Kieler Förde

S.04: Holsteinseenbahn
3.600 Unterstützer für Zug&Bus-Konzept

S.06: Mobilität
Die letzte Meile mit der Treckerbahn

S.10: Überm Tellerrand
Internat. Treffen mit Fahrgastverbänden

S.12: Überm Tellerrand
Italien & Österreich Das Pustertal

S.18: Kulturtipps
Schwule Bahnfans & histor. Bw Neumünster

S.29: Fahrplan 2016
Regionalbahnen nach der Ausschreibung

S.24: Kiel - Lübeck
Der Wettbewerb der Fahrpläne

S.34: S4 - Neue Strecke
für den Nahverkehr

Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Schleswig-Holstein / Hamburg e.V.

Kombinierter Ladungsverkehr steigt stark: Seehafen Kiel baut Hinterlandanbindung auf der Schiene aus

Im vergangenen Jahr wurden in Kiel erstmals nahezu 6,5 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Der Handel zwischen dem Ostseeraum und Kontinentaleuropa nimmt zu und benötigt immer leistungsfähigere Transportketten, um den Anforderungen der Märkte gerecht zu werden. Häfen wie Kiel sind wichtige Bestandteile dieser Logistikketten und sorgen für einen reibungslosen, kontinuierlichen und schnellen Warenstrom.

Vier von fünf in Kiel umgeschlagenen Ladungstonnen stammen aus den wachsenden Fährverkehren mit Skandinavien, Russland und dem Baltikum. Damit der Hafen seine Transitfunktion festigen und weiter ausbauen kann, sind leistungsfähige Verkehrsachsen ins Hinterland von größter Wichtigkeit.

Fährverkehr ist das Rückgrat

Der umweltfreundliche Hafenvorlauf auf der Schiene hat stark an Bedeutung gewonnen. An den Kieler Eisenbahnterminals für den kombinierten Ladungsverkehr wurden im Jahr 2014 bereits 26.450 Einheiten, meist Trailer und Container, umgeschlagen. Dies entspricht einem Plus von 11,3 %.

Schiene gewinnt an Bedeutung

Um die wachsenden Mengen zeitgerecht abfertigen zu können, hat die SEEHAFEN KIEL in neue Umschlagstechnologie investiert. Nachdem zunächst der Ostuferhafen mit einem leistungsstarken Portalkran ausgerüstet wurde, ist seit Herbst 2014 ein vergleichbares Gerät auch am Schwedenkai im Einsatz.

Photo: Effizienter Kombiumschlag mit Portalkran im Kieler Hafen (Seehafen Kiel)

Im Schienengüterverkehr ist Kiel durch den sechsmal wöchentlich verkehrenden Kombi-Shuttle von und nach Hamburg-Billwerder an das gesamte Netz angeschlossen. Der Wagenpark des Zuges läuft dann weiter nach Duisburg, sodass eine umladungsfreie Verbindung ins Ruhrgebiet besteht.

Photo: Mit Trailern beladener Güterzug trifft am Kieler Schwedenkai ein (Seehafen Kiel)

Längere Züge ermöglichen Wachstum

Mengensteigerungen wurden 2014 insbesondere auf der Relation Kiel - Verona realisiert, die von den Skandinavienverkehren gespeist wird. Um zusätzliche Kapazitäten anzubieten, können die Züge ab sofort um zwei Waggons verlängert werden. Durch Anpassungen am Rangierbahnhof Kiel-Meimersdorf sind Zuglängen bis zu 550 m (bisher 500 m) möglich. Größere Zuglängen sollen bereits kurzfristig auf der Direktverbindung Kiel – Verona ausgeschöpft werden, die fünfmal wöchentlich bedient wird. Gerade im Alpentransit hat sich die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bewährt, sodass Kiel auf dieser Relation weiteres Wachstum erwartet. Aktuelle Fahrpläne der Kombizüge finden Sie hier:
http://www.portofkiel.com/tl_files/port-of-kiel/user_uploads/3%20Cargo-Stevedoring/Kombiverkehr/Regelmaessige%20Zugverbindungen%2001-2014.jpg

http://www.portofkiel.com/

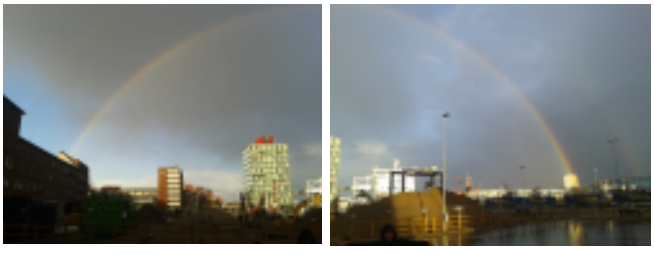


Photo: Regenbogen am Hafen Kiel

Fahrtenschwimmer für Busse?

Von Ufer zu Ufer ist die Fähre klasse. Doch wer wohnt schon direkt am Ufer? Der Bus fährt näher an der Haustür, aber nicht über Wasser. Kombinieren geht nicht? Doch: Neue Denkansätze.

Hohes Defizit, kaum Kunden, praktisch nur für Touris. So stellt sich die Kieler Fördeschifffahrt dar. Trotzdem kämpfen Anwohner der Ostufergemeinden bis Laboe schier verzweifelt um jede Fahrt Zu schön ist die Fahrt.

Die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel hat zwei Linien:
1.Bahnhof - Laboe: Die eher touristisch genutzte Linie hat im Sommer 11 Fahrten/d. Im Winter nur drei auf einem kleinen Norddreieck. Als ÖPNV taug sie kaum. Zwar trennen Mönkeberg und Reventlou oder ab und zu auch Bellevue nur ca. 10', was viel rasanter als alles auf dem Land ist. Doch der Weg zum Anleger ist weit und das Warten auf den nächsten Dampfer lang.
2. Reventlou - Diedrichsdorf - Wellingdorf: Diese Schwentinelinie fährt zwar ganzjährig 18 Fahrten/d, ist aber für Ostuferorte außer Reichweite. Der Plan hat zudem fiese Lücken und endet schon um 17.38 Uhr.

Bestandsaufnahme: Zwei Linien, aber kein ÖPNV

Bus und Fähre zu vernetzen geht kaum. Nur Reventlou und Bellevue halten Busse halbwegs in Anlegernähe. So müssten entweder vorhandene Busse Umwege fahren oder neue Linien bestellt werden. Beides teuer. Die Fahrt mit dem doppelten Umsteigen Bus - Fähre - Bus wäre zudem auch zu langsam und zu unbequem.

Fazit: Schiffe fahren nur am Ortsrand, Busse nicht über's Wasser u. beide zu verbinden ist zu aufwändig. Man bräuchte schwimmende Busse. Die gibt es zwar tatsächlich, sind aber aberwitzig teuer.

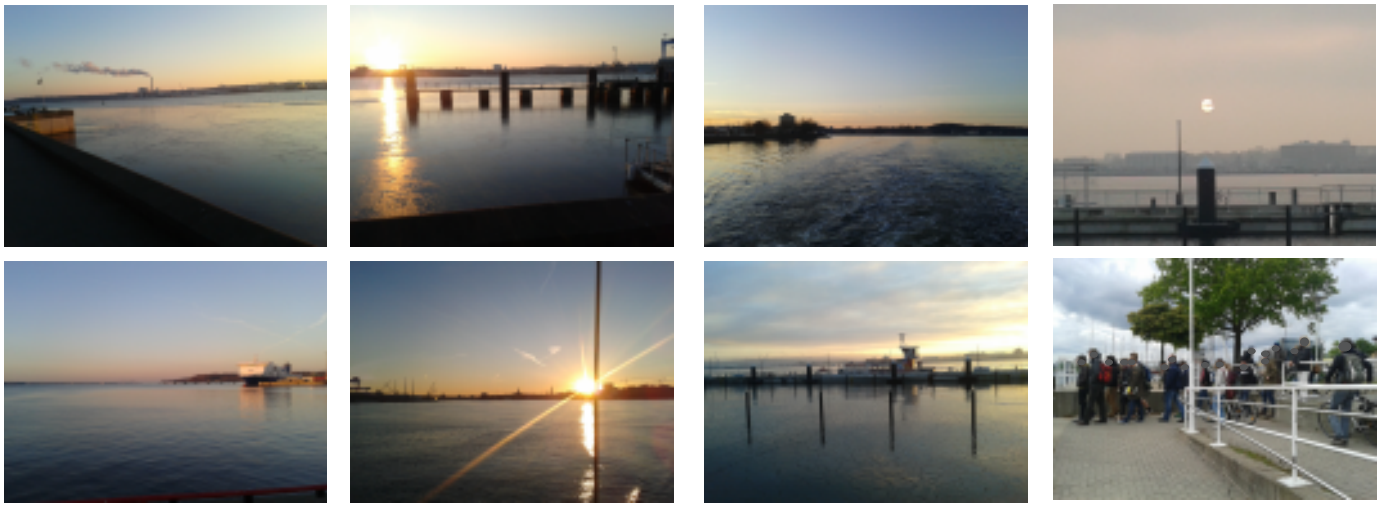
Aber wie wäre es denn, wenn der Bus einfach auf eine Fähre drauffährt, so wie bei Kanalfähren auch üblich?

Klingt vielleicht futuristisch macht aber Sinn. Der Weg der Reisenden von Laboe, Heikendorf und Mönkeberg in die Stadt wird kürzer und die FH direkt erreicht. Reisezeiten zum Landtag, zur Uni oder in nördliche Stadtteile werden bis zu einer Viertelstunde kürzer und zum Hauptbahnhof bleibt sie praktisch gleich. Lediglich nach Gaarden/Ellerbek (graue Kreise) müßte man umsteigen. Doch dorthin fährt von den Ostufergemeinden ohnehin kaum einer.

Abb.: Fahrzeiten Busse 100/101 heute (schwarz) und mögliche Linien über Schwentinefähre (grün)

Anleger und Fähre kosteten zwar anfangs, aber dafür fielen kaum neue Betriebskosten an. Aufgrund des für die meisten Kunden viel bessseren Angebots ist aber mit deutlichen Mehrreinnahmen zu rechnen. Besonderen Charme entwickelt dieses Modell natürlich mit einer bis zur Hermannstraße fahrenden Stadtbahn. Ich höre förmlich schon den "Das-geht-nicht" Aufschrei Trotzdem gilt: Zu schön ist der Weg über die Förde.

Holger Busche


Bilderstrecke: So schön kann ÖPNV sein. Doch leider wird er selten so stark genutzt, wie im Bild unten rechts

"3.600 Unterschriften wiegen schwer"

Staatssekretär Nägele nahm am 06.01.2016 im Bf. Plön 3.600 Unterschriften für Zug & Bus um den Knoten Wankendorf entgegen. Anbei die Festschrift und die Rede von dem Initiator Martin Schlünß.

Liebe Mitbürger,
das Konzept Zug und Bus zusammen mit anderen Verkehrsmitteln zu betrachten, bringt uns voran. Daher sammelte ich Unterschriften für folgenden Aufruf:

„Ja Herr Schlünß, ich unterstütze Ihre Ziele und fordere die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung in den Kommunen und dem Land auf, sich für die Mobilität auf dem Lande einzusetzen. Wir brauchen Zug, Bus, Rad & Auto sinnvoll verknüpft in Wankendorf“

Über 3.600 Unterschriften zeigen, wie sehr die Forderung nach guten öffentlichen Verkehren zwischen Kiel, Plön, Bad Segeberg und Neumünster den Bürgern auf den Nägeln brennt. Diese Unterschriften übergab ich am 06.01.2016 in der Touristinformation im Bf. Plön an den Staatssekretär MWAVT, Dr. Frank Nägele

- 09.30 Uhr Begrüßung durch den Bürgermeister der Stadt Plön Herr Jens Paustian
- 09.40 Uhr Einführung in die Ausstellung "Schienenbusse - Zukunft ist JETZT"

Dabei: Übergabe der Unterschriften (ca. 09.50 Uhr)

- 10.00 Uhr Ende des offiziellen Teils: Es besteht die Möglichkeit zur informellen Diskussion
- 10.15 Uhr Besichtigung des Knotens Plön: Züge und Busse treffen sich regelmäßig am Bahnhof. Ein Vorbild für die Region

Wenn Bus und Bahn zusammenarbeiten, profitieren alle. Gerade die kleineren Orte. Ohne Druck der Durchreisenden kann der Bus machen, was er besser kann: Sich um die Leute vor Ort kümmern. Das kann dann bis vor die Haustür gehen. Ein Holsteinseenbus ist auch für Touristen interessant.

Vom Knoten Wankendorf aus geht es dann im Zug in weniger als einer Viertelstunde nach Plön und Neumünster oder mit dem Bus nach Kiel, Bornhöved, Trappenkamp, Rickling und Bad Segeberg. Meine Wünsche an die Verantwortlichen sind:

- Weiterentwicklung eines grenzüberschreitenden Mobilitätskonzeptes
- Planung der Reaktivierung der Schienenstrecke Neumünster – Wankendorf – Ascheberg - Plön:

* Untersuchung der Strecke Neumünster – Ascheberg unter Einbeziehung lokaler Aktiver
* Aufnahme als Option in die nächste Ausschreibung für Kiel – Lübeck
* Optimierung des Bahnhofes Ascheberg mit Blick auf die dort einmündende Strecke
* Innovative Nutzung der Elektromobilität auf der Schiene und im Bus

Meine Rede finden Sie auf der Rückseite abgedruckt. Weitere Informationen stehen für Sie unter www.schienenbusse.de bereit. Gerne beantworte ich Ihre Fragen zum Konzept auch direkt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Martin Schlünß

Photo (links): Auch Landesprominenz posierte mit Martin Schlünß und Staatssekretär Frank Nägele**:** Jens Paulsen, Liegenschaftswart des Kulturlokschuppen Neumünster e.V. und Landtagsabgeordnete (v.rechts) Detlef Matthiessen (Grüne), Regina Poersch (SPD) und Kai Vogel (SPD)

Bild unten: Am Bahnhof Plön

Rede zur Übergabe der über 3.600 Unterschriften an Staatssekretär Nägele zur Mobilität zwischen Kiel, Neumünster; Bad Segeberg & Plön.

"Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Ohne sie geht fast nichts. Viele Menschen werden dabei von eigentlich unnötigen Grenzen behindert. Über 3.600 Unterschriften zeugen davon, dass in der Region um die Holsteinseen zwischen Kiel, Neumünster, Bad Segeberg und Plön mit der öffentlichen Verkehrsanbindung offensichtlich etwas nicht stimmt.

Auf Zug und Bus muss man oft lange warten. Besonders wenn man beides kombinieren möchte. Die Grenze zwischen vom Land organisierten Zügen und kommunalen Bussen ist groß. Kreisgrenzen erscheinen oftmals unüberwindbar. So kommt man von Bornhöved über die Kreisgrenze nach Plön kaum öfter als nach Berlin zu Zeiten des Eisernen Vorhangs. Allein das Einsteigen kostet oft Überwindung, weil Parkplätze für Autos und Fahrräder fehlen.

Man könnte weiter von den Grenzen der Mobilität bei uns erzählen. Doch sehen wir nach vorn. Es gibt Lichtblicke wie man beispielsweise hier in Plön alle halbe Stunde beobachten kann. Rine 1⁄2 Stunde heißt Freie Fahrt für Freie Fahrgäste! Das brauchen wir überall in der Region.

Doch man kann ein Problem nicht mit Methoden lösen, die es überhaupt erst verursacht haben. Denn verharren wir in dem veralteten Denken. So werden wir scheitern. Es macht keinen Sinn, alleine über die Reaktivierung einer Eisenbahn zu sprechen. Darum habe ich ein Konzept entwickelt, wie Zug & Bus zusammen mit Rad und Auto optimal wirken können.

Und so sind es gerade die kleinen Orte, wie Kalübbe, Belau und Schmalensee, denen es nützt. Bezieht man dann Bornhöved und Stolpe mit ein, verdoppelt man fast die Zahl der Fahrgäste im Knoten Wankendorf.

Sehr geehrter Herr Staatssekretär. Fragen Sie bitte nicht nur danach, was etwas kostet. Fragen Sie auch, was es bringt. Denn längst geht es nicht mehr nur darum hier nur einzusteigen. Kämen die Hamburger alle halbe Stunde in einer Stunde an die Holsteinseen, dann werden diese für Hamburg das, was der Kochelsee für München ist: Ein Touristenmagnet!

An einem Ort starten und woanders seine Wanderung oder Radtour beenden, geht eben mit dem Auto nicht. Und jeder dritte Haushalt in Hamburg hat kein Auto. Tagestouristen und Ausflügler lassen auch Geld in der Region. Fragen Sie aber vor allem, was es kostet, es zu unterlassen. Landflucht ist auf Dauer teurer.

Wir brauchen Investitionen in funktionierende Mobilität statt Dauersubventionen eines isolierten Verkehrs vergangener Zeiten. Für dieses Konzept habe ich viel Zuspruch aus der Region erhalten. Das zu dokumentieren, ist mit über 3.600 Unterschriften sehr eindrucksvoll gelungen.
Über 3.600 Menschen, die hier bleiben wollen.
Über 3.600 Menschen, die oftmals ihren Kindern eine Teilhabe am Leben ermöglichen wollen.
Über 3.600 Menschen, die sich Mobilität ohne Grenzen wünschen.

Und so bitte ich Sie, Sehr geehrter Herr Nägele:
1. Bitte nehmen Sie diese Strecke mit in die Ausschreibung 2019 für Kiel – Lübeck auf, so wie es zuvor mit Kiel – Schönberg geschah und für die Minister Meyer gestern den Startschuss gab.

2. Bitte achten Sie beim Umbau des Bahnhofes Ascheberg darauf, dass dort Züge Richtung Neumünster sowohl enden und flügeln als auch in kurzem Abstand nach Plön fahren können.

3. Bitte organisieren Sie, dass regionale Kräfte die Flächen der Schienenstrecke nach Neumünster begehen, freischneiden und begutachten dürfen.

4. Bitte berücksichtigen bei einer Elektrifizierung der Strecke Kiel – Lübeck, dass der Strom vom Umformerwerk in Neumünster auch über diese Schienenstrecke zum Zuge kommen kann.

Bitte denken Sie grenzüberschreitend und nehmen diese 3.600 Unterschriften der Region entgegen, die nicht ausgegrenzt werden will."

Photo: M. Schlünß & F. Nägele mit den Akten

Der Krabben-Express

Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) ist oft ein Reizwort in der Verkehrspolitik. Doch im Büsum funktioniert sie zugunsten eines ungewöhnlichen Nahverkehrsangebots. Seit 30 Jahren verkehrt dort der „Krabben-Express“.

Zwei Linien verkehren im Bade- und Kurort an der Nordsee von Anfang April bis Ende Oktober. Eingesetzt werden Fahrzeuge, wie man sie sonst nur von Touristenattraktionen und Volksfesten kennt: Ein als „Lokomotive“ verblendeter Traktor zieht zwei Anhänger. Auch in Büsum sind Rundfahrten für Touristen der eigentliche Ursprung des Angebots. Viele Tagestouristen, vor allem Familien mit Kindern nutzen das Angebot, sich im Zuckeltempo durch Stadt und Hafen fahren und die Sehenswürdigkeiten erklären zu lassen. 5 Euro kostet die Rundfahrt.

Doch darin unterscheidet sich diese „Kleinbahn“ von anderen: Sie fährt zugleich als öffentlicher Nahverkehr. Viele Haltestellen werden dabei bedient. Zumeist sind sie mit ganz modernen Unterständen aus Aluminium und Glas ausgestattet, Wartebänke sind Standard, an allen Stationen ist der Fahrplan ausgehängt. Und wer in der Stadt Kurtaxe zahlt, fährt gratis mit – nur die Rundfahrt ist mit der Kurkarte nicht zulässig.

Photo: Krabben-Express der Linie 1 unterhalb der Familienlagune

Die Linie 1 fährt vom Veranstaltungszentrum zur neu gebauten Familienlagune, in der man unabhängig von Ebbe und Flut im Salzwasser baden und Wassersport betreiben kann, und weiter bis zu einem Großparkplatz am Stadtrand. Von 10 bis etwa 18 Uhr wird stündlich gefahren. Im Juli und August ergänzt ein richtiger Bus, „Schnellbus“ genannt, mit abweichender Linienführung das Angebot.

Die Linie 2 fährt auf der anderen Seite der Fußgängerzone vom Ankerplatz in den Vorort Deichhausen, vorbei am Museum am Meer, an der Jugendherberge und am „Blanken Hans“, einen interaktiven Museum, das an die Sturmflut von 1963 erinnert. Um ein Haar ist Büsum an einer Überflutung vorbeigekommen, die der Überflutung in Hamburg geglichen hätte. Die danach in Angriff genommenen Umbauten der Deichanlagen haben Ort und Region sehr verändert.

Photo: Krabben-Express Linie wartet am Veranstaltungszentrum auf Fahrgäste

Zwischen den beiden Endpunkten der Linien liegt die Fußgängerzone, die so eng ist, dass die Wagen nicht durchkämen. Man muss also von einer zur anderen Endstelle 350 Meter zurücklegen.

Das wäre kein Problem, wenn die Fahrpläne besser abgestimmt wären. Mal stehen nur 5 Minuten zur Verfügung, das ist zu wenig, zu anderen Zeiten sind es weit mehr als die 10 Minuten, die den Weg bequem machen würden. Dementsprechend wird auch eine durchgehende Nutzung nicht beworben. Doch sie wäre besonders attraktiv, denn die Familienlagune liegt an der einen Line, und dort wohnen auch viele Feriengäste. An der anderen Linie liegen die Jugendherberge und die genannten zwei Museen. Auch den Fahrplan kann man sich nicht merken. Morgens fährt Linie 1 und Schnellbus zu anderen Zeiten als nachmittags. Der Übersichtsplan der Haltestellen ist so unübersichtlich, dass man lange braucht, um sich zurechtzufinden. Alles Kennzeichen eines liebevoll gemachten, aber „handgestrickten“ Angebots, auf das noch kein Experte geschaut hat, der etwas von effizientem öffentlichen Verkehr versteht. Viele Verbesserungen wären ohne finanziellen Mehraufwand machbar. Auch die Einbindung des Bahnhofs sollte sich ein Fachmann anschauen.

Es gibt noch eine Linie 3: Sie fährt als Zubringer zu den Helgoland-Schiffen, die Fahrt ist im Fahrpreis der Schiffe enthalten. Das eine legt um 9.15 Uhr am Ankerplatz ab, der rechtzeitig erreicht wird: die „Lady von Büsum“ ist das kleinere der Reederei Friedrich Rahder. Man kann es bequem vom Bahnhof einer halben Stunde durch die Fußgängerzone erreichen. Die größere und schnellere „Funny Girl“ der Reederei Cassen Eils legt um 9.30 Uhr am Helgolandkai ab. Der Fußweg quer durch ein Getreidesilo mit starkem Lastwagenverkehr ist ungemütlich und lang und der „Krabben-Express“ eine echte Alternative. Bei Sturm fahren die Schiffe nicht. Die Fahrplaninformation ist genial einfach: Wenn der Krabben-Express 10 Minuten nach der angeschlagenen Abfahrtszeit nicht da ist, fällt die Schiffsfahrt aus. Abends holt der „Krabben-Express“ die Ausflügler auch wieder vom Schiff ab.

Doch da der Express am Bahnhof nicht vorbeifährt, fällt der Reederei Cassen Eils nichts anderes ein, als für die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr auf www.bahn.de zu verweisen. Dort erfährt man, dass man einen „Fußweg von 45 Minuten“ zurückzulegen habe. Dabei wäre die Abfahrt am Ankerplatz möglich, aber da liegt ja das Schiff der Konkurrenz! Auch die zeitweise vorhandene Busverbindung findet das Auskunftssystem nicht: Der Bus der Linien 2612 fährt vom Bahnhof zum ZOB, der selbstverständlich! – nicht am Bahnhof ist, und von dort unter anderer Fahrtnummer zum Helgolandkai. Ebenso wenig findet die Verbindungssuche der Bahn den schnellen Bus von Husum direkt zum Kai. Der Reederei ist es doch wohl lieber, die Leute kommen mit dem Auto und zahlen Euro Parkgebühr.

Der Krabben-Express hingegen ist eine gute, ja sogar vorbildliche Idee. Dafür wird bei den Kurgästen auch offensiv geworben. Das Angebot könnte aber noch überzeugender sein.

Photo: Krabben-Express Linie 2 am Ankerplatz

Information: www.krabben-express.de

Rainer Engel

Kommentar: Die letzte Meile

Eine Treckerbahn mag ja erstmal lächerlich klingen, doch ist sie oft interessant für "die letzte Meile". Entscheidet diese doch oftmals über die Wahl des Verkehrsmittels der Anreise.

Zuhause haben die meisten Menschen eine vertraute Art, zum Zug zu kommen. Auto, Füße, Bus, Rad, MonoWheel oder was auch immer. Doch am Zielbahnhof stellt sich dann die Frage, wie man zum eigentlichen Ziel kommt.

Bislang ist man oftmals auf die eigenen Füße angewiesen. Das ist nicht immer bequem und dauert halt lange. ca. 15 Minuten/Kilometer.

Hier können "Leichtverkehrsmittel" oft schon viel helfen. Eine Treckerbahn mit 15 km/h spart gegenüber dem Fußweg pro Kilometer rund 11 Minuten, ähnlich das Fahrrad. Autos sparen mit 13 Minuten auf so kurzen Strecken nicht wirklich mehr.

Um dieselbe Zeitspanne von rund 10 Minuten einzusparen, müsste man schon 50 km Zugfahrt von 120 km/h auf 200 km/h beschleunigen. Dahinter steht die Erkenntnis, dass die Zeit of weniger im Zug verlorengeht, sondern auf dem Weg zum und vom Bahnhof. Ähnlich verhält es sich mit den Wartezeiten.

Ein Grund mehr, Vernetzung und häufige Fahrten zu betonen, als die reine Höchstgeschwindigkeit.

Holger Busche

Niedersächsische Kabinenbahn

"Mobility on Demand" auf der Schiene. Ein neues Konzept zur Reaktivierung stillgelegter Strecken?

Seit den 60er Jahren wurden alleine in Niedersachsen über 100 Bahnstrecken stillgelegt. Vor allem Schüler, Familien mit nur einem Auto, Sozialschwache ohne Auto und Senioren, die sich die Fahrt in die Stadt nicht mehr zutrauen, bleiben „auf der Strecke". Es wurde versucht, dieses Problem durch Busverkehr zu lösen. Oft mussten jedoch die Strecken wegen Unwirtschaftlichkeit wieder eingestellt werden. Dazu das BMVI:

(...) Das heutige ÖPNV-Angebot kann diesen Anforderungen nicht überall gerecht werden. Wenn es nicht gelingt, den Bürgern hier eine angemessene Alternative zu bieten, bedeutet dies nicht nur einen Attraktivitätsverlust für die Region. Auch die Daseinsvorsorge und die Pflege sozialer Kontakte lassen sich dann vielerorts nicht mehr gewährleisten. Damit ist die gesellschaftliche Teilhabe der Menschen in ländlichen Räumen gefährdet – es besteht Handlungsbedarf!

(Quelle: BMVI, Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels, 2012)

Wir haben uns dieser Aufgabe angenommen und unser Konzept „Niedersächsische KabinenBahn NKB" entwickelt. Hierbei handelt es sich um ein schmales, batteriebetriebenes Schienenfahrzeug für 1-4 Personen, welches die bestehende Schieneninfrastruktur „wiederbelebt" und individuell von jedermann (auch ohne Führerschein) jederzeit nutzbar macht.

Mit diesem „mobility on demand – Ansatz" bringen wir die Vorteile der "shared economy" also des Teilens statt Besitzens und der Elektromobilität samt Batterietechnologie auf die Schiene und machen sie für die vernachlässigte Landbevölkerung zugänglich.

Der Trick: 2x Schmalspur auf einem Gleis

Der grundlegende Trick ist der Einau zweier Mittelgleise auf einer normalspurigen Eingleisstrecke. Dadurch wird die Strecke für die Kleinfahrzuge in beiden Richtungen gleichzeitig befahrbar. So können die Kainen so fahren, wie es die Kunden wünschen.

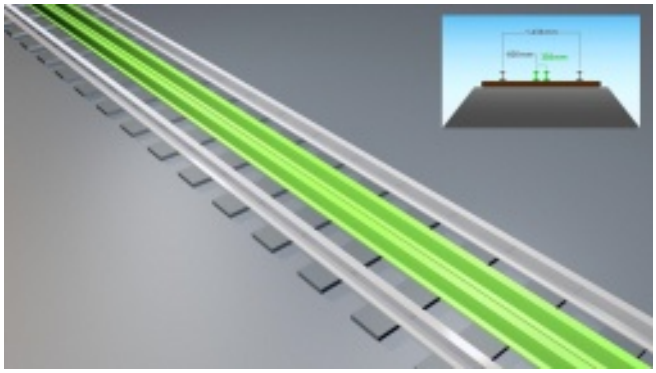
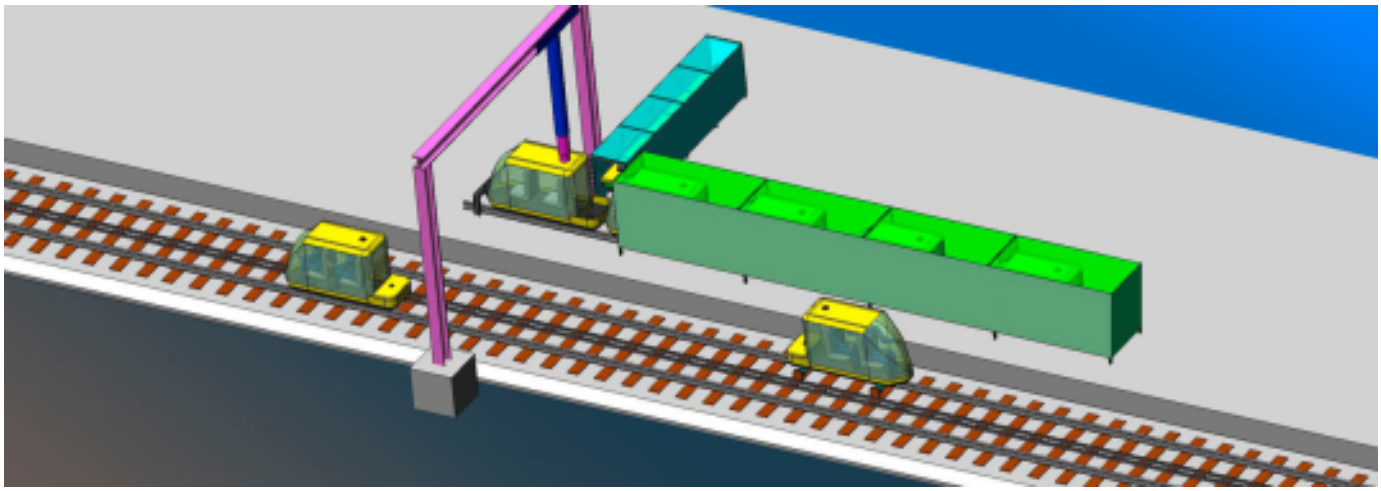


Bild: Zwei Mittelgleise ermöglichen freie Fahrt

Die NKB arbeitet mit den modernsten Sicherheitssystemen, wie sie auch in aktuellen Autos genutzt werden. Der Sensor überwacht das vor der NKB liegende Gelände. Unzulässige Bewegungen (z.B. Personen im Gleis) führen zum Anhalten des Systems. Über einen Notfallknopf kann eine Sprechverbindung zur Zentrale hergestellt werden. Diese überwacht auf Monitoren datenschutzkonform den gesamten Betrieb (auch bzgl. Einbruch, Diebstahl und Vandalismus.)

Abstandswarner (Continental ARS 3000 Fernbereichsradar) bremsen automatisch vor Hindernissen oder eine vorausfahrende Kabine. Ähnlich wie bei neuen Autos halten sie automatisch den Mindestabstand. Bahnspezifische Signalisierungen und Block-abstände wären überflüssig. Bei Unregelmäßigkeiten hält die Kabine automatisch an und alarmiert die Zentrale.

Alle Fahrkabinen der NKB haben Transponder und sind über GPS ortbar. Bei Straßenkreuzungen wird eine herkömmliche Ampelanlage installiert.



Sie ist einfach zu bedienen und die Fahrt läuft vollautomatisch ab. Deshalb kann jeder damit fahren. Das ist "Mobility On Demand" – eine Abfahrt ist jederzeit möglich, Zwischenstopps fallen nur an, wenn jemand ein oder aussteigt.

Selbstverständlich ermöglicht die NKB barrierefreies Reisen. Großes Gepäck (Rollstuhl, Rollator) kann mitgenommen werden.

Die NKB-Kabine ist ein geräuscharmes Elektrofahrzeug und schont somit die Umwelt.

TECHNISCHE DATEN der NKB-Fahrkabine

Länge:	**4m**	**Breite:**	**0,9m**
Höhe:	**1,6m**	**Gewicht:**	**ca. 500kg**
Leistung:	**13kW**	**Reichweite:**	**100km**
Motor:	**Asynchron-E-Motor von RENAULT**		
Leistung:	**(13kW/18PS)**		
Max. Geschwindigkeit:			**80km/h**
CO_2-Emmission:			**0g/km**
Batterietyp:	**Lithium-Ionen**		
Betriebsspannung:	**60V**		
Nennkapazität	**6,1kWh**		
Ladezeit 0-100%	**3,5h**		

Photo: Das Firmengelände in Munster

Die Frank Abels Consulting & Technology GmbH

Die FAC ist ein mittelständisches Unternehmen, dessen Tätigkeit sich auf Entwicklung, Konstruktion und Fertigung von Problemlösungen erstreckt. Leitlinie aller Tätigkeit und Credo des Unternehmens ist der Ausspruch Leonardo da Vincis: „Einfachheit ist die höchste Form der Vollendung.". Die erste Aufgabe bei der Lösung eines Problems heißt daher immer und für alle Mitarbeiter: Vereinfache!

Mit dieser Herangehensweise ist es der FAC in den über 33 Jahren seit Gründung des Unternehmens (1983) gelungen, mehr als 200 Problemlösungen bis zur Patentreife zu entwickeln und anzumelden.

Unter „Produkte" ist auf der Internetseite des Unternehmens eine kleine Auswahl erfolgreicher FAC-Entwicklungen zusammengestellt, die Sie von der innovativen und kreativen Kompetenz, sowie dem fachlichen Know-how (Maschinen- und Anlagenbau, Hydraulik, Steuertechnik), des Problemlösers FAC überzeugen wird.

Die Entstehungsgeschichte

Das erste Projekt des Unternehmensgründers Frank Abels war die Entwicklung einer Wasserpumpe für australische Schafsfarmer. Weil in dem trockenen Klima Westaustraliens bis zu 30% der Schafe verdursteten, erfand er im Auftrag der Firma SOLAHART in Perth, Australien ab 1979 eine solarbetriebene Wasserpumpe, die ab 1981 als SOLAPUMP in Serie gefertigt wurde. Für dieses Produkt gab es ein australisches Patent.

http://www.fac-gmbh.de/assets/img/solarpumpe.jpg

1983 kam Frank Abels nach Deutschland und gründete die FAC Frank Abels Consulting & Technology GmbH. Tätigkeitsschwerpunkt des Unternehmens waren stets kreative technische Entwicklungen im Kundenauftrag. Die FAC hat in den 33 Jahren mehr als 250 Schutzrechte für Patente und Gebrauchsmuster in Deutschland, Europa und weltweit angemeldet.

Wir suchen aktuell Kooperationspartner aus Politik und Wirtschaft (Investoren, Schienen-/Fahrzeugbauer, Entwickler von Batterieantrieben). Bitte kontaktieren Sie uns gerne, falls Sie mehr Informationen wünschen.

http://www.fac-gmbh.de/assets/img/niedersaechsische-kabinenbahn.jpg

Oliver Abels

Wie kommt man eigentlich nach Deutschland?

Zum Seminar der skandinavischen Fahrgastverbände in Lund am 25. April 2015

Diese Frage stellen sich nicht nur Nordeuropäer, sondern auch Fahrgäste in der Region „nördlich des Kanals“, die ja wie ganz Schleswig-Holstein neuerdings nach Lesart der Landesregierung „Der echte Norden“ ist. Da haben die Politiker wohl unter anderem an Fahrzeiten etwa von Flensburg nach Ulm gedacht und sich mit dem Fahrplan befasst, was man von den betreffenden Parteizugehörigkeiten auch erwarten darf. Die Fragestellung knüpft auch an den Artikel von Joachim Kemnitz an, der leider 2014 verstorben ist: "Wie kommt man eigentlich in die Schweiz?" (SHS 34) u. an den Artikel "Aurora ohne Abendstern" (SHS 35).

Ende April haben sich also die Fahrgastverbände von Norwegen, Schweden und Dänemark zu einem Seminar im schwedischen Lund (16 km nördlich von Malmö) getroffen. Der Verfasser nahm als Gast aus (Nord-)Deutschland teil und vertrat PRO BAHN.

Etwas Schönes am Rande: Manchmal hat die exponierte Lage Flensburgs im „echten Norden“ Vorteile: Die Gumminasen-IC nach Kopenhagen starten hier. Man kann in Ruhe einsteigen, sich in Wohnzimmeratmosphäre gemütlich einrichten, wenn nötig auf konzentrierte Arbeit einstimmen und mit einem oft günstigen 1.-Kl.-Ticket das alles auch noch genießen, wenn der Zug vor Kopenhagen immer voller wird. Beim Relaxen in den Wohlfühlsesseln stellt sich noch die Frage: Wozu braucht man Ledersitze, und hat die DB zu viel Geld, wenn sie beim Redesign von Fernzugwagen die bequemen gut erhaltenen Stoffsessel durch lederne Vorstufen von Fakirsitzen ersetzt?

Seminarthema war die Zukunft der skandinavischen Bahnsysteme, speziell der Fernverkehr zwischen den nordischen Ländern und Deutschland. Das bezieht den Schwerpunkt Nachtzüge und das geplante Neubaustreckennetz in Schweden ein. Die Beiträge ließen das Engagement der Fahrgastverbände und die Wertschätzung der Eisenbahn in Skandinavien spüren; Deutlich auch im Dialog mit einer Abgeordneten des schwedischen Reichstags. Wertschätzung heißt aber auch kritischer Blick auf das Vorhandene in allen betroffenen Ländern, eben auch in Deutschland, und Anmahnung von Verbesserungen. Auch künftige Generationen sollen - und zwar besser als heutige - von Oslo nach Hamburg oder von Aarhus nach Ulm mit der Bahn fahren können und wollen.

Als im Oktober 2014 die DB den Flensburger Oberbürgermeister und damit auch Reisende aus ganz Dänemark beim Verlust des Nachtzuges Kopenhagen – Basel damit tröstete, dass der ICE eine „deutliche Beschleunigung“ der Verbindungen bewirkte, kann wohl nur die halbe Stunde zwischen Nürnberg und Ingolstadt gemeint sein. Ansonsten wurden die Züge nach Frankfurt und Süddeutschland nicht nur nicht schneller, sondern seit Jahren langsamer.

Beim Bau der ersten Neubaustrecken jubelte die DB „Halb so schnell wie das Flugzeug, doppelt so schnell wie das Auto“. Doch was blieb davon? Relativ wenig.

Zug	Verbindung	v_{max}	$v_{ø}$
ICE	Flensburg - Ulm	280	<100
X2000	Stockholm - Malmö	210	135
ICE	Hamburg - Stuttgart	280	135
ICE	Hamburg - Berlin	230	190

Was sollen nun Bahnfahrer aus Stockholm, Göteborg, Oslo, Malmö dazu sagen? Die Antwort ist einfacher als vermutet und war in Lund einmütig zu hören**:**

1.: **Kurzfristig** und realistisch für schon spürbare Verbesserungen braucht es weniger Geld, sondern Kreativität und Willen, das heißt:

a) schnellstmögliche Wiederbelebung des Nachtzuges Kopenhagen – Basel mit (neu) Flügel Ri. München. Spätere Abfahrten in den Zustiegen von Kopenhagen bis Hamburg mit kompensierender moderater Beschleunigung bis Hannover sind technisch möglich. Sitzwagen könnten Ausstiege in Flensburg, Neumünster und Hamburg erlauben mit dem Synergieeffekt guter Spätverbindungen von Kopenhagen (sogar nach Kiel). Analog in Gegenrichtung.

b) Für Oslo – Kopenhagen Wiedereinführung von Tagesdirektzügen mit Anschluss an a), sowie eine Nachtverbindung.

c) (Gävle -) Stockholm – Kopenhagen ist noch gut, darf aber nicht verwässert werden, Anschluss an a) bei dessen Wiedereinführung ergäbe noch akzeptable Fahrzeit Schweden - Frankfurt - Süddeutschland

d) Zuverlässige, nicht dem Glücksfall überlassene, Anschlüsse RE/ICE in Hamburg, hier auch zuverlässige morgendliche Anschlussaufnahme von einem neuen...

e) ...Nachtzug Göteborg – Hamburg, derzeit oft beklagte Lücke zwischen Skandinavien & Mitteleuropa

Mittelfristig:
a) deutliche Beschleunigung Oslo – Kopenhagen. Die Strecken sind weitgehend in Schweden. Ihre Beschleunigung ist im Zuge eines Neubauprogramms realistisch

b) Einige Verbindungen Flensburg–Hamburg in, wie früher, 1h40'. Dazu könnte auch eine morgendliche Verbindung in Sitzwagen von 1.e) gehören, sowie einige ICE mit weniger Halten u. Bypass um Frankfurt. So wäre Hamburg – Mannheim in 3h50' möglich, und Flensburg – Mannheim in 5h40' – das wäre dann ein bisschen jene Beschleunigung, die der Bahnsprecher dem Flensburger OB vorgaukelte.

3: **Langfristig**:
Schließung der Lücken im Neubaustreckennetz zwischen Hamburg und Basel/München. Weiträumiger Bau von Schnellstrecken in Schweden, siehe hierzu die Resolution der Fahrgastverbände in Englisch, Abschnitt „Sverigeförhandlingen“

Wo bleibt bei diesen Betrachtungen der (geplante) Fehmarnbelttunnel samt schneller Landanbindung? Hier gilt auf jeden Fall: Er darf nicht für eine Hinhaltetaktik bei den Forderungen 1. bis 3. herhalten. Außerdem entfaltet sich hier ein Spannungsfeld zwischen Ökologie, Eisenbahnzukunft und Anrainerinteressen, wo auch von uns behutsame Kompromisssuche gefordert ist.

Allseitiger nachdrücklicher Konsens bestand in der Wertschätzung der Nachtzüge auch beim betriebswirtschaftlichen Aspekt. Eine isolierte Rentabilitätsrechnung ist hier nicht sachgerecht und sogar unter Profitaspekten vermutlich falsch. Der Nachtzug ist, abgesehen von seinem Eigenwert, fahrplantechnisch und psychologisch Unterstützer des gesamten Reisegeschehens, ähnlich wie im Taktverkehr zu bestimmten Uhrzeiten schwach besetzte Züge, die die Verlässlichkeit und Attraktivität des Gesamtsystems sichern. Wie eben angedeutet sind Nachtzüge Teil einer Reisekultur, die wir mit guten Gründen wollen, und den entsprechenden Willen fordern wir von den (Verkehrs-)Politikern ein.

Vor diesem Hintergrund erwacht in der Rückschau ein zunehmendes Befremden über die Art, mit der die DB Nachtzüge inmitten der vorigen Fahrplanphase strich. Eine Art Dekadenz bahnte das ein Jahr lang schleichend an. Sie fand ihre sinnfällige Zuspitzung in der Qualität des Bordfrühstücks, das zeitgleich mit der Erhöhung der Bettpreise um 5% (sonstige Tarife 2-3%) zur Karikatur des vormaligen Frühstücks mutierte.

Gravierender war die Dekadenz technischer Komponenten der Waggons, die nach Instandhaltung riefen. Das kostet ein wenig, aber das Fehlende war letztlich nicht das Geld, sondern der Wille. Mehr noch, es best-and wohl der Wille zum Abfahren auf ein Verschleißende hin, was offiziell „Mangel an Nachfrage“ hieß. Ehe der um vorsichtige Wortwahl bemühte deutsche Referent das Wort eventuell aussprechen wollte, rief ein schwedischer Teilnehmer „This was a lie“.

Wie gerne würden wir Entschleunigung bei Bahnreisen hinnehmen, wenn sie in einen globalen kulturell-gesellschaftlichen Trend eingebettet wäre. Für die Schilderung der damit verbundenen Träume ist hier momentan kein Platz. Die Verlangsamung wichtiger Bahnverbindungen ist schädlich, und das dicke Ende kommt noch: Die großen Nord-Süd-Verbindungen werden 2015 wegen Baustellen erneut wesentlich langsamer. Da hat der Flensburger OB Gelegenheit zu einem Selbstversuch in Form einer Bahnfahrt nach Ulm oder Konstanz, und der Bahnsprecher kann sich neue Argumente zur Überflüssigkeit der Nachtzüge oder (?!) - für deren Reaktivierung überlegen. Eines können wir ihm schon nennen: Die Nachtzüge könnten die alten Fahrpläne behalten, da sie bisher schon riesige Zeitpuffer für Baustellen hatten.

Wir, die Fahrgastinteressenvertretungen, brauchen jetzt Kreativität und Anstrengung, damit wir durch Bündelung und Ausrichtung unserer Kräfte realistisch und wirksam agieren, damit nicht Träume auf Beton stoßen. Drei Vorschläge:

In Deutschland durch PRO BAHN und VCD: Mehr zeitliche und finanzielle Rückendeckung für die bewundernswerte Arbeit der ehrenamtlichen Experten, um energischer mit Politik und DB reden zu können. Einschreiben in das Aktionsforum: http//back-on-track.eu/join-our-mailing-list/ , für ein Comeback der entfallenen Nachtzüge Kontakte zu den Fahrgastverbänden der Nachbarländer intensivieren.

Schließlich wurde in Lund eine Resolution verfasst (auch auf Englisch). In den ersten Zeilen stehen die vollständigen Namen der Fahrgastverbände in Landessprache.

Mit Zuversicht auf Einsicht bei Bahnunternehmens-, Gewerkschafts- und Lokführern (vor dem Lokführerstreik im Mai 2015) wünschen wir uns gegenseitig gute & besser werdende Fahrt bei Tag & Nacht!

B. Holzschuh

Neue Bahnära im Tiroler Pustertal
Viel Farbe und Licht – aber auch Schatten

Am 14.12.2014 brach im Tiroler Pustertal zwischen Lienz (Osttirol) und Franzensfeste/Fortezza (Südtirol) eine neue Bahnära an. Seitdem fahren moderne sechsgliedrige elektrische Flirt-Triebwagen von Stadler der SAD, die für die italienische Bahn den Lokalverkehr (Trasporto Locale) in Südtirol wahrnimmt, im ganztägigen Stundentakt auf der 107km langen Alpenstrecke. Die Züge verfügen über ein Zweistromsystem, so dass auf der Grenzstation Innichen/San Candido Zugwechsel mit Umsteigen der Vergangenheit angehören. Ein Zugpaar fährt sogar über Bozen hinaus bis Meran.

Etwas Geographie und Historie

Das Pustertal verläuft fast gradlinig in Ost-Westrichtung, verengt sich an einigen Stellen schluchtartig und verläuft im östlichen Tal auf österreichischem, im westlichen Teil auf südtiroler/italienischem Gebiet. Der Grenzbahnhof Innichen/San Candido mit dem Stromsystemwechsel liegt auf südtiroler Seite. Der Scheitelpunkt der Strecke befindet sich zwischen Innichen und Toblach/Dobbiaco auf dem Toblacher Feld in 1.215m Höhe und bildet gleichzeitig die Wasserscheide zwischen Adria und Schwarzem Meer. In Franzensfeste/Fortezza mündet die Strecke in die Brennerbahn Innsbruck-Verona. Ab Lienz fahren ÖBB-Züge nach Kärnten Richtung Villach-Klagenfurt.

Südtirol kam 1919 zu Italien. Dadurch hat Osttirol keine direkte Grenze mehr mit dem Mutterland Tirol. Alle Fahrten von Osttirol zur Landeshauptstadt Innsbruck führen seitdem entweder über Südtirol oder durch das Bundesland Salzburg (via Felbertauerntunnel). Bild unten: OSM-Karte der Region

Viel Farbe und Licht auf südtiroler Seite

Die Qualität der Stationen könnte zwischen dem österreichischen und italienischen Streckenabschnitt unterschiedlicher nicht sein. Südtirol hat auch mit EU-Mitteln kräftig investiert. Auf österreichischer Seite ist von derartigen Aktivitäten nichts zu sehen.

Zu den Hauptinvestitionen gehören acht italienische Zweisystem-Gelenktriebzügen von Stadler (ETR 170). Sie fahren auf dem italienischen Abschnitt mit 3 kV Gleichstrom und im Bereich der ÖBB mit 15 kV/16,7 Hz Wechselstrom. Umgeschaltet wird während des kurzen Aufenthalts auf dem Grenzbahnhof Innichen/San Candido. Die Züge sind von vorn bis hinten durchgängig, verfügen über WC und 120 Plätze für Fahrräder. In allen Wagen sind Bildschirme angebracht mit Stationsanzeigen, Fahrtzeiten und Anschlussverbindungen an den Haltestellen. Zusätzlich erfolgt eine Stationsansage auf deutsch und italienisch. Ein Zugbegleiter gibt bei jedem Stopp vom Bahnsteig aus das Abfahrtssignal mit einer kleinen grünen Fahne und bedient innen an der Tür einen Signalknopf für den Lokführer. Fahrscheine werden im Gegensatz zur ÖBB-Strecke in der Regel nicht geprüft.

Sämtliche Bahnsteige in Südtirol verfügen kundenfreundlich über Bahnsteigdächer, Aufzüge, Fahrscheinautomaten, digitale Zuganzeigen und eine einheitliche Höhe von 55 cm. Im Bahnhofsumfeld gibt es genügend B+R- & P+R-Plätze. An einigen Stationen, an die Berglifte anschließen, wurden aufwendige, direkte Übergänge von den Bahnsteigen zu den Liftstationen gebaut. Zudem sind neue Haltepunkte dazugekommen (Vierschach/Versciaco mit direktem Übergang zum Helm-Berglift, St. Lorenzen, Percha-Kronplatz mit direktem Übergang zum Berglift, Bruneck Nord).

Inzwischen ist auf dem Abschnitt Innichen-Franzensfeste ein ganztägiger 30'-Takt eingeführt worden (Schweizer Verhältnisse!). Die dafür auf einigen Stationen eingebauten zusätzlichen Kreuzungsgleise verfügen ebenfalls über Bahnsteige.

Ein Güterverkehr ist bei diesem dichten Takt auf der eingleisiger Stnecke nicht mehr möglich. Dies war von der italienischen Bahn ursprünglich vorgesehen als Ausweichroute für die Brennerstrecke. Die sehr kurvenreiche Strecke verfügt nach der umfassenden Strecken- und Tunnelsanierung sowie Elektrifizierung jetzt über eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Alle Maßnahmen zusammengenommen führten auf dem italienischen Anschnitt innerhalb von wenigen Jahren zu einer Verdreifachung der Fahrgastzahlen. Hierzu hat auch die Einbindung in den sehr preisgünstigen Südtiroler Verkehrsverbund beigetragen.

Photo: SAD-Fahrzeug in Lienz (K.Böckmann)

Aber Schatten auf österreichischer Seite

Von den vielen positiven Maßnahmen auf südtiroler Seite ist im österreichischen Pustertal nichts zu spüren, außer dass die modernen italienischen Triebwagenzüge nun stündlich auch Lienz bedienen. Ein solcher Stundentakt ist für diesen Streckenabschnitt noch ungewohnt, gab es doch vorher nur wenige Zugfahrten. Das Zugangebot wird noch ergänzt durch ein ÖBB-Zugpaar zwischen Lienz und Sillian im Berufsverkehr sowie in den Sommermonaten zwischen Lienz und Innichen durch 4 ÖBB-Radlerzugpaare. Mit diesen Zugpaaren werden die Massen an italienischen Fahrradtouristen nach Innichen zurücktransportiert, die vorher auf dem Drautalradweg nach Lienz heruntergefahren sind. Der Radweg verläuft parallel zur Drau und zur Bahnstrecke und ist bei den italienischen Sommertouristen außerordentlich beliebt.

Aus diesem Grund werden auch die Kreuzungsmöglichkeiten in Thal, Abfaltersbach und Sillian weiterhin benötigt, zumal auch noch lokale Güterzüge verkehren, die verschiedene Gleisanschlüsse von und zu Holzverladestellen bedienen.

Mangelnde Nutzung durch veraltete Infrastruktur

Die neuen Züge werden im Gegensatz zu Südtirol nur von sehr wenigen Fahrgästen genutzt. Der Grund dafür ist, dass das osttiroler Pustertal sowohl eine geringere Besiedelung als auch weniger Gewerbebetriebe aufzuweisen hat. Zudem liegen verschiedene Haltestellen nicht in Ortsnähe (Abfaltersbach, Weitlanbrunn); Leisach hat noch immer keine Bahnhaltestelle. Außerdem wird zwischen Arnbach Grenze und Lienz von ÖBB-Postbus ein paralleler Busverkehr unterhalten, der natürlich auch die Ortszentren bedient. Vielleicht ist die geringe Nutzung der Züge auch Grund dafür, daß die ÖBB noch nichts in die Erhöhung der Bahnsteige und die Sanierung der Bahnhöfe und deren Umfeld investierte.

Wegfall der beliebten „Korridorzüge“

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 fuhren zwei- bis dreimal täglich sogenannte Korridorzüge zwischen Lienz und Innsbruck via Franzensfeste-Brenner, mit denen die Osttiroler ohne Umsteigen ihre Landeshauptstadt Innsbruck erreichen konnten. Die Züge waren mit ÖBB-Mehrstromloks bespannt und konnten mit Fahrscheinen des (Nord-)Tiroler Verkehrsverbundes benutzt werden. Obwohl sie eine relativ lange Fahrtzeit von 3,5 Stunden aufwiesen, waren sie bei den Osttirolern sehr beliebt. Ihre Einstellung im Dezember 2014 hat zu anhaltenden Protesten geführt.

ÖBB-Postbus als Lückenbüßer

Als Ersatz für Züge nach Innsbruck bietet ÖBB-Postbus jetzt mehrmals täglich direkte Busverbindungen ohne Halt auf Südtiroler Gebiet an. Die offiziell drei Stunden Fahrtzeit werden dem Vernehmen nach aber häufig überschritten wegen Staus auf der Staatsstraße im Pustertal sowie der Brenner-Autobahn oder bei winterlichen Straßenverhältnissen. Zudem verkehren von Lienz mehrmals täglich ÖBB-Postbusse via Felbertauerntunnel nach Kitzbühel und haben dort mehr oder weniger Anschluß an die Züge nach Innsbruck. Die Gesamtfahrtzeit über diese Verbindung beläuft sich auf ca. 4 Stunden.

Viele Fahrgäste im osttiroler Bezirk Lienz empfinden diese Situation als unbefriedigend. Die direkten Korridorzüge nach und von Innsbruck dürften nun Geschichte sein, da auf südtiroler Seite durch den 30 Minuten-Takt keine Trassen mehr frei sind. Bleiben also nur die von vielen ungeliebten Busverbindungen oder der Pkw. Die heutige Bahnfahrt mit Umsteigen in Franzensfeste nach Innsbruck ist nicht viel schneller als der Bus und kostet zudem mehr, da für die zwischen Franzensfeste und Innsbruck verkehrenden EC-Züge von ÖBB/DB ein Zuschlag zu zahlen ist.

Gesamtverkehrskonzept? - Fehlanzeige

In Osttirol sollte für den Streckenabschnitt Lienz-Innichen ein Gesamtverkehrskonzept erstellt werden, um mehr Verkehr auf die jetzt sehr attraktive Schiene zu bringen. Die Lage der Haltestellen entspricht vielfach nicht mehr heutigen Bedürfnissen, weil sich die Besiedelungsstrukturen verändert haben. Der parallele Busverkehr ist in Frage zu stellen. Wenn sich hier nicht bald etwas bewegt, besteht die Gefahr, dass die italienische SAD das derzeitige Überangebot für Osttirol zurückfährt bzw. das Bundesland Tirol einzelne Fahrten aus Kostengründen abbestellt.

Pustertal – ein lohnendes Reiseziel

Touristisch kann die Bahnstrecke durch das Pustertal in beiden Landesteilen mit einigen Sehenswürdigkeiten aufwarten. Sowohl die schluchtartigen Engstellen im Tal als auch die weiten Talböden sind außerordentlich reizvoll. Im Winter fällt reichlich Schnee. Mehrfach ragen die markanten Spitzen der Dolomiten entlang der Strecke auf; an einigen Stellen wird auch der Blick auf die schneebedeckte, hochalpine Rieserfernergruppe frei. Die Städte Lienz, Innichen und Bruneck laden zum Besuch ein. In Franzensfeste ist die gleichnamige gewaltige Festungsanlage aus dem Jahre 1838 zu besichtigen, die übrigens nie in kriegerische Handlungen verwickelt war und von der Pustertalbahn „hautnah“ durchquert wird. Klaus Böckmann

Der gute Tip: Café Husum

Photo: Leckeres Frühstück

Photo: Der Eingang ist ein wenig unscheinbar

Photo: Inneneinrichtung mit Kultur

Photo: Ausblick mit Dekoration

DIE GUTEN ALTEN ZEITEN ….

Ich saß neulich mit zwei PRO BAHN-Kollegen in der renovierten Gaststätte des Süderbraruper Bahnhofes. Wir führten ein Gespräch mit dem Vorsitzenden der Angelner Dampfeisenbahn e.V..

Ich fühlte mich an „alte Zeiten“ erinnert, als der Raum, in dem wir jetzt saßen, noch eine schlichte „Bahnhofsgaststätte“ war. 1979 zog ich in die Nähe Süderbrarups. Oft erreichte ich am Sonnabendmittag von der Arbeit kommend meine Wohnung verspätet, so dass es – wegen der noch eingeschränkten Ladenöffnungszeiten – nur in Tankstellen und Bahnhöfen möglich war, das Nötigste für das Wochenende einzukaufen. Mich führte diese Not öfter in die Bahnhofsgaststätte Süderbrarup, in der es zu vertretbaren Preisen verschiedene Getränke, Kekse, Schokolade und anderen (Reise-)Proviant am Kiosk und am Tresen zu kaufen gab.

Besonders intensiv erinnere ich mich noch an den bis auf den letzten Platz gefüllten Gastraum im Bahnhof. An vielen Tischen wurde am Sonnabendmittag gegen 13 Uhr Karten gespielt, an anderen Tischen kräftig Alkohol getrunken und geraucht. Aus einer Musicbox dröhnten deutsche Schlager, die schon damals beliebte „Oldies“ waren, z.B. Roy Black und „Du bist nicht allein“ - eine zutreffende Aussage über den dichtgedrängt besetzten Raum, oder „Sehnsucht heißt ein altes Lied der Taiga“ - die Diesellok mit dem Namen „Taiga-Trommel“ kam erst nach der Wende auf schleswig-holsteinische Schienen. In der Bahnhofsgaststätte Süderbrarup hielten sich so gut wie keine Reisenden auf. Hier hatten die Süderbraruper Kneipengänger die Regie übernommen ….

Und heute? Es herrscht eine gepflegte, beinahe „moderne“ Bistro-Atmosphäre vor. Im Angebot: verschiedene Kaffee-Zubereitungsarten, sowie andere Getränke und kleine Speisen. Außer den PRO BAHN-Kollegen wartete niemand auf einen Zug nach Flensburg oder Kiel. Wer die Verhältnisse am neu gestalteten Süderbraruper Bahnhof kennt, wartet nicht in der Bahnhofsgaststätte auf seinen Zug. Er könnte ihn – trotz ausreichend kalkulierter Übergangszeit - verpassen. Der einzige Fahrkartenautomat ist oft von mehreren nervösen Reisenden umlagert, die alle noch vor Abfahrt des Zuges ihre Probleme im Umgang mit dem Automaten und ihre Fahrkarten lösen müssen. Danach steht für die nach Kiel Abreisenden ein ca. 200 m langer Fußweg zum Gleis 2 an, der aber gesperrt bleibt, bis der kreuzende Zug nach Flensburg eingetroffen ist.

Für ältere Reisende, für Reisende mit Gepäck und mit kleinen Kindern ein keinesfalls fahrgastfreundlicher Hindernislauf. Einige Zubringerbusse aus dem Umland machen bei Ankunftszeit .25 am Süderbraruper Bahnhof das Erreichen des Zuges nach Kiel nahezu unmöglich. Aber die so enttäuschten Fahrgäste sollen ja gerne den Service des neuen Bahnhof-Bistros bis zur Abfahrt des nächsten Zuges in einer Stunde in Anspruch nehmen.

Mögen auch die „alten Zeiten“ nicht immer besser gewesen sein, der Anspruch von besseren „neuen Zeiten“ wird lediglich vom gelungenen Bahnhofs-Bistro aufrecht gehalten, alle anderen „Neuerungen“ gehen zu Lasten der Fahrgäste und verringern die Attraktivität des Reisens auf der Schiene.

Rainer Schmidt-Walk

Der gute Tip: Café Husum

Während die DB in den Zügen den Service verringerte, hat sich im Bahnhof Husum der DB Service Srore zu einem echten Geheimtip der Gastronomie entwickelt. Hier fühlt man sich willkommen und genießt die Wartezeit vor der großen Reise.

Wenn man sich dann für diese dann auch noch ein bischen Reiselektüre besorgen will, kommt man durch einen breiten Durchbruch direkt in den Buchladen nebenan.

Lecker genießen in schöner Atmosphäre mit angehängtem Buchladen: Mega IN

Photo: Sitzecke auf Podest. Gut auch in der 2. Reihe

Bus Bridge statt Schienenersatzverkehr
Infrastruktur will gepflegt sein. So auch Schienen. Klar, dass dann ein Bus die Lücke überbrücken muss. Statt des Wortungetüms "Schienenersatzverkehr" heißt es in den USA einfach "Bus Bridge" (dt.: Busbrücke).

Einfach bildliche und nette Worte finden: In

Komplizierte Automaten
Der Nahverkehr ist auch in den USA im Aufbruch. Das ist sicher zu begrüßen. Schade nur, dass man auch die schlechten Dinge einführt. So sind beispielsweise die Fahkartenautomaten mindestens so schlecht wie bei uns. Ein verwirrendes Mischmasch zwischen Tasten und Touchscreen gepaart mit komplizierten Menüs.

Fahrgäste verwirren: Out

Der Zwang, vor der Abfahrt schon die Fahrkarte haben zu müssen, ist angesichts komplizierter Automaten sehr fahrgastfeindlich. Etwas netter gestaltet sind da die Automaten der NOB. Ein erster Schritt immerhin und zum Glück darf man in der NOB auch nachlösen.

Ein Übel netter gestalten: In

Billigzug
"Schluss mit Bus" war der Slogan, mit dem der Hamburg - Köln - Express um die Kunden wirbt, die wegen des Preises vom Zug auf den Bus gewechselt waren. So galt bis 01.09.2016 der ganz normale Nahverkehrstarif im HKX. Das war ähnlich günstig wie im Fernbus, aber schneller und bot mehr Platz.

Zugfahrkarten billig machen: Mega In

Zwangsvorneeinstieg quält schwächere Fahrgäste
Seit Kiel Fahrgäste zwingt vorne einzusteigen, sollen sie hinten aussteigen. Wer es nicht tut, verhalte sich nach Ansicht der KVG rücksichtslos. Doch was ist mit schwächeren Fahrgästen? Sie einfach als rücksichtslos abzustempeln, weil sie es nicht nach hinten schaffen, ist die eigentliche Rücksichtslosigkeit.

Schwächere quälen und abstempeln: Mega Out

Kreuzende Kreuzfahrer
Kreuzfahrer sind auch Reisende und am Bahnhof sehr willkommen, wenn sie mit dem Zug kommen. Deswegen bietet der Hafen Kiel einen Gepäckservice. Leider kommt es dabei zu langen Schlangen, besonders nach Ankunft eines ICE. So sehr, dass es schwer wird, seinen abfahrbereiten Zug zu erreichen. So müssen viele Fahrgäste oftmals Umwege nehmen.

Reisende sich gegenseitig behindern lassen: Out

Hunger und Durst im Zug
Reisen bildet nicht nur sondern macht auch hungrig. Leider hat die Regionalbahn Schleswig-Holstein ihre leckerste Attraktion abgeschafft. Es gibt sie nicht mehr: Die netten Mitarbeiter mit der besten Heißen Schokolade, die man auf Reisen bekommen konnte. Dazu gab es gerne auch ein gut belegtes Brötchen.
Fahrgäste dürsten und hungern lassen: Mega Out

PRO BAHN im Norden

Bundesvorsitzender
Detlef Neuss
Tel. 0170-5853246
E-Mail: detlef.neuss@pro-bahn.de

stellvertretender Bundespressesprecher
Karl-Peter Naumann
Tel. 0172-2673784
E-Mail: k.naumann@pro-bahn.de

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

stellvertretender Landesvorsitzender
Hans-Uwe Kolle • Eilbektal 18d • 22089 Hamburg
Tel. 0172-4507850 (ab 17.00 Uhr)
E-Mail: kolle@pro-bahn-sh.de

Landespressesprecher
Karl-Peter Naumann • Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg
Tel. 0172-2673784
E-Mail: k.naumann@pro-bahn.de

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

Regionalverband Westholstein
Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn
Tel. 0173-4494802
E-Mail: pohlmann@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Lübeck&Umgebung
N.N. • N.N. • N.N.
Tel. N.N.
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Hamburg
Hans-Uwe Kolle • Eilbektal 18d • 22089 Hamburg
Tel. 0172-4507850 (ab 17.00 Uhr)
E-Mail: Hamburg@PRO-BAHN-SH.de

Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Schleswig-Holstein / Hamburg e.V.

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände:

Regionalverband Schleswig-Mittelholstein

Alle zwei Monate werktags abends an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Westholstein

Jeden 1. Mittwoch im geraden Monat (im August Sommerpause) um 18.30 Uhr im Restaurant „Da Gino“ in Elmshorn.

RV Lübeck & Umgebung

Alle zwei Monate werktags abends in Lübeck.
Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Hamburg

Regionalverband Hamburg:
Jeden 3. Donnerstag im ungeraden Monat um 19.00 Uhr im Restaurant „Halle 13“ in Hamburg

Die Schleswig-Holstein-Schiene (SHS) ist die Vereinszeitschrift des Landesverbandes Schleswig-Holstein/Hamburg des Fahrgastverbandes PRO BAHN. V.i.S.d.P: Holger Busche, Chefredaktuer

Artikel, die mit Autorenkürzel oder Namen versehen sind, geben nicht automatisch die Meinung des Verbandes wieder.

Schwule Eisenbahnfreunde

Es war am 17. August 1999 im Cafe Uhrlaub (Lange Reihe 63; St. Georg): Zum ersten Mal trafen sich die schwulen Eisenbahnfreunde Hamburg. Über 50 Leute.

www.pinkbahn.de/
www.pinkrail.de/
www.fluegelrad.de/
www.funtreffen.eu

Doch wer an eine Eintagsfliege glaubte, täuschte sich. Auch zu weiteren Dates kamen immer wieder so viele. Inzwischen trifft man sich regelmäßig am dritten Dienstag im Monat im Kulturladen St.Georg (Alexanderstr. 16). Dort hat man einen separaten Raum und bekommt beim Klönschnack über das gemeinsame Hobby auch kleine Speisen und Getränke.

Gemeinsam ist allen das Interesse an der Eisenbahn. Ob nun im Vorbild, als Modell oder alles, was noch drum rum ist. Das ganze ist aber keine Show von Alleinunterhaltern. Jeder, der gerne mal was zeigen möchte oder einen Themenvorschlag hat, kann den Abend aktiv mitgestalten. So geben die Fotofreaks immer wieder Dia- oder Beamerpräsentationen.

Aber auch die Digitaltechnik der Modellbahn wurde schon präsentiert, und zwar nicht nur theoretisch, sondern auch gleich mit einem kleinen Schienenkreis und einer Soundlok. Also, von allen Bereichen etwas für alle Interessierte. Kreativität ist strengstens erlaubt!

Sechs weitere Gruppen gibt es in Deutschland und zudem je eine in der Schweiz und in Österreich. Reger Kontakt wird natürlich gepflegt bis hin zum jährlichen "Bundestreffen der schwulen Bahnfreunde". Dort werden Ideen getauscht, organisiert und geplant. Ein Ergebnis ist die gemeinsame Homepage und Anzeigen in (Modell)-Bahnmagazinen.

Aber auch andere Dinge sind geplant bzw. realisiert. So werden Jahrestreffen aller Gruppen durchgeführt, die sogenannten FUN-Treffen. 2009 war Hamburg bereits zum zweiten Mal Gastgeber. Dieses Jahr geht es nach Rostock mit Ausflügen nach Rügen und an die Seenplatte. Das aktuelle Programm liegt unter **www.funtreffen.eu**.

Holger Busche

Kulturlokschuppen Neumünster e.V. (KLN) beim Förderverein Ostholsteinbahn e.V.

Am 05.03.2016 hatte der Förderverein Ostholsteinbahn e.V. in der Touristeninformation am Bf. Plön seine Jahreshauptversammlung. Dr. Holger Busche stellte in einem Gastvortrag als Vorsitzender den Kulturlokschuppen Neumünster e.V. vor.

Der Vereinszweck ist es, Interesse und Verständnis für Geschichte wie Gegenwart der Eisenbahn zu wecken und zu pflegen. Als besondere Aufgabe übernimmt er dabei die Erhaltung historisch wertvoller Schienenfahrzeuge und Eisenbahnanlagen (besonders des Lokschuppens in Neumünster). Er will hiermit den Interessen der Öffentlichkeit auf kulturellem und technikgeschichtlichem Gebiet dienen. Dazu dient auch das Sterntaucher Kulturfestival. 2015 lockte es 700 Gäste. Die beiden Veranstalter des SKUFE Bernd Staeding und Nico Andresen konnten sogar Dr. Motte, den Begründer der "Love-Parade" dafür gewinnen, an seine Geburtstag auf dem Festival heiße Beats aufzulegen.

Bild: Logo des SKUFE, 08.-10.07.2016 im KLN

Mit viel Engagement lassen wir hier ein Zentrum entstehen, wo Menschen die Schiene näher gebracht wird, jung und alt viel erleben können und Eisenbahnfahrzeuge eine Heimat finden.

Photo: Stadtpräsidentin Anna-Katharina Schättiger und Oberbürgermeister Dr. Olaf Tauras luden am Sonntag, 10.01.2016 zum Neujahrsempfang der Stadt Neumünster im Museum Tuch + Technik ein. Martin Schlünß, Dr. Holger Busche & Jens Paulsen vertraten den KLN.

Holger Busche

Bus nach Schönberg: Ein Erlebnisbericht

Auch Auswärtige fahren ab und zu nach Schönberg in Holstein. Ohne Auto. Bis 1981 fuhren dort Züge. Das ist schon lange her. Jetzt fahren Busse. Linie 200 verheißt: Wichtige & gute Linie. Wirklich?

In Kiel mit dem RE von Hamburg angekommen, habe ich planmäßig 7', den Bus zu bekommen. Reicht das? Der erste Wegweiser am Bahnsteig weist zu allem, nur nicht zum Bus. Also weiter Richtung Ausgang. Der nächste Wegweiser weist zum „Stadtbus“ woandershin. Gibt es hier Regionalbusse? Später höre ich vom Umbau des ZOB für drei Jahre. Daher also keine Infos?

An der Straße finde ich die Haltestellen. Überall Pläne, welche Linie wo fährt. Das ist verglichen mit anderen Orten schon sehr komfortabel. Aber ich muss erst über die Straße, vierspurig, mit Ampel. Der Bus ist weg, ich muss den nächsten nehmen, er fährt in einer halben Stunde. Nun habe ich auch genug Zeit, ihn zu finden.

Bus ist nicht gleich Bus

Die elektronische Anzeige kennt meinen Bus nicht. Fährt er wirklich hier? Doch, aber die Anzeige ist nur für Stadtbusse. Der Bus kommt und alle Fahrgäste müssen sich vorn beim Fahrer durch die Tür zwängen. Es sind nicht wenige. Auch dickes Gepäck muss durch das Nadelöhr. Bis man drin ist, ist man bei Wind & Regen pitschenass. Das ist also Kieler Komfort im ÖPV. Der Bus fährt ab. Ob es eine optische Haltestellenanzeige gibt, kann ich von meinem Platz aus nicht sehen. Ansagen gibt es nicht. Nur meine Landkarten-App zeigt mir, wann ich aussteigen soll. In knapp 1h. Der Haltewunschknopf quittiert den Druck nicht. Geht der?

Wer fährt Bus

Der Bus ist flott, erreicht auch die zulässigen 60 km/h auf der Landstraße. Aber jede Unebenheit reicht er gnadenlos von der Fahrbahn an den Fahrgast weiter. Das geht ins ganze Gerippe. Buch oder Zeitung lesen? Unmöglich, und es tut auch keiner. Es riecht nach Öl im Bus, da hat wohl jemand beim Tanken geplempert. Nein, hier im Bus sieht niemand so aus, als hätte er das Auto stehen lassen, um lieber Bus zu fahren.

Ich mache eine Runde durch Schönberg. Die Haltestellen sehen fast so aus, wie sie mal erbaut wurden, als die Bimmelbahn zum alten Eisen getan wurde. Viele Busse fahren nur an „E“ (nur an Schultagen). Weiß doch jeder, wann das ist.

Photo: Bus der Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP)

An der wichtigsten Kreuzung im Ort ist eine Ampel. Da muss man sich als Fußgänger erst anmelden, sonst kommt man nicht hinüber. Auch sonst gibt es nirgends Vorrang für Fußgänger. Erstaunlich: Sie sind immer noch nicht ausgestorben. Radfahrer sind noch seltener.

Endlich: Ein Zug!

Dann später am Nachmittag, der große Augenblick: Mit lautem Tuten nähert sich ein Triebwagen dem Bahnhof. Vor dem Bahnübergang muss er anhalten, weil das Blinklicht für den Straßenverkehr erst eingeschaltet werden muss. Der Parkplatz am Bahnhof hat sich gefüllt. Auf dem Bahnsteig stehen Menschen, die nach Kiel fahren wollen – mit dem Zug! Und nicht, weil es ein Museumszug ist – der fährt erst morgen. Heute beginnt die Kieler Woche, und da kommt der Zug nach Schönberg, ein Bote aus eine anderen Welt.

Nach der Busfahrt bin ich froh, dass ich mit dem Zug zurückfahren kann. Ich bin nicht allein. Auch andere, eigentlich verlassenen Stationen sind von Fahrgästen gefunden worden. Leise und ganz sanft schaukelnd fährt er über teilweise verkrautete Gleise, kommt kaum über 20 km/h hinaus, hält vor manchem Bahnübergang erst an und braucht doch bis Kiel nur zehn Min. länger als der Bus, der sich „Schnellbus“ nennt. Wie schnell wohl eine moderne Regionalbahn wäre? Wieviel mehr Leute mitführen, wenn man ohne Umsteigen quer durch die Innenstadt fahren könnte? In Kassel und Karlsruhe kann man das schon. Aber das ist weit weg, Bleibt es die einzige Gemeinsamkeit mit Kiel, dass sich die Städte mit „K“ schreiben?

Rainer Engel, Detmold

Photo: VT628 als Sonderzug zur Kieler Woche

Schnellbus Kiel wird weiter ausgebaut

2003 fuhren die Schnellbuslinien 102 Laboe – Kiel; 902S Dänischenhagen, Eiche – Kiel; 60S Botanischer Garten – Schwentinestraße (FH Kiel) sowie nur im Sommer die 503S Falkensteiner Strand – Kiel und 512S Strande – Kiel erstmals. Jetzt wird das Angebot moderat erweitert.

Die Eigenbetriebe der Landeshauptstadt Kiel (EBK) und die Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) werteten zum 29.05.2016 die bisherige Linie 33 Strande – Schilksee – Kiel-Hbf. zum Schnellbus 30S auf. Dazu fährt sie im Abschnitt Schilksee – Kiel-Hbf. durchgehend alle 30-Minuten aber ohne die Halte „Drachenbahn“, „Schilksee-Seestraße“, „Schilksee-Kirche“, „Schilksee-Süd“, „Seekamp“, „Kreuzung Pries“, „Schleusenstraße“, „Adalbertstraße“, „Homann-straße“, „Yorckstraße“, „Wrangelstraße“ und „Schloß-garten" aus. Das verkürzt die Fahrzeit von 38' auf 35'.

Noch bremst Baustelle den Schnellbus aus

Die geringe Verkürzung der Fahrtzeit ist in den Bauarbeiten auf der südlichen Feldstraße und der dadurch bedingten Umleitung über die Holtenauer Straße begründet. Nach deren Abschluss wird sie wieder direkt fahren und auch den Halt „Unikliniken“ bedienen. Diese wird derzeit durch die Umleitung bedingt durch den Halt „Hospitalstraße“ ersetzt.

PRO BAHN Konzept in zwei Varianten für Verlängerung nach Elmschenhagen ab Kiel-Hbf.

1. „Hummelwiese“, „KVG-Verwaltung Werftstraße“, „Preetzer Straße/Ostring“ und „Am Langsee“ bis Elmschenhagen „Dornbusch“ und von dort mit allen Halten bis „Krooger Kamp“
2. „Hummelwiese“, nonstop über das Barkauer Kreuz und die B76 bis nach Elmschenhagen „Dornbusch“ und von dort mit allen Halten bis „Krooger Kamp“

Schnelle Anbindung statt nutzloser Wende

Eine derartige Schnellbus-Linie 30S senkt die Fahrtzeit aus der Kieler Innenstadt nach Elmschenhagen „Teplitzer Allee“ (heute 17 - 24 Minuten) deutlich. Zwar bedarf es für die Verlängerung der Schnellbus-linie 30S nach Elmschenhagen eines zusätzlichen Umlaufes und der Überplanung der derzeit nach Elmschenhagen verkehrenden Buslinien 31, 32, 33 und 300. Dafür entfiele die heute notwendige Wendefahrt südlich der Haltestelle „Hauptbahnhof“.

Überlegungen zum weiteren Ausbau der Schnellbus-Linien auch auf dem Kieler Ostufer

Im Januar stellte die Vineta Busbetriebsgesellschaft neue Pläne eines Ortsbusses Heikendorf und einer Schnellbuslinie Heikendorf – Kiel vor. Sie greift dabei die vorhandenen Verbesserungspotentiale sowohl in der Erschließung von Heikendorf und Mönkeberg als auch in der Anbindung Heikendorfs an Kiel auf.

Heikendorf wird abseits der Stichstrecke zur Haltestelle Am Heidberg und der ehemaligen B502 durch den Busverkehr nicht erreicht. Im unteren Ortsteil Heikendorfs ist der Sraßenquerschnitt zu eng für Solo- und Gelenkbussen. Für den oberen Ortsteil haben sich die Aufgabenträger Eigenbetriebe der Landeshauptstadt Kiel (EBK) und die Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) werktags für eine ausschließliche Führung der Linien 100 Laboe – Heikendorf – Kiel – Mettenhof und 101 Heikendorf – Kiel – Mettenhof über die Hst. „Grasweg“ entschieden

Photos: Wegen Bauarbeiten gab es in Mönkeberg sogar schonmal einen Ortsbus (Linie 105). Für den Wendeplatz wurde extra ein Parkplatz gesperrt (hb)

Mönkeberg wird abseits der ehemaligen B502 ebenfalls durch den Busverkehr nicht erschlossen und ebenso ist im Unterdorf der Straßenquerschnitt für Solo- und Gelenkbussen zu eng. Zur Erschließung des Oberdorfes wäre eine Stichfahrt nötig, die in der heutigen Führung der 100/101 nicht darstellbar ist.

Die Vineta Busbetriebsgesellschaft wollte mit einem Ortsbus im 40'-Takt den unteren Ortsteil der Gemeinde Heikendorf sowie die abseits der ehemaligen Bundesstraße 502 gelegenen unteren und oberen Ortsteile der Gemeinde Mönkeberg erschließen. Dabei sollten auch die bisher durch den Busverkehr nicht bedienten Fähranleger „Möltenort“ und „Mönkeberg“ bedient werden, so dass an den beiden Fähranlegern erstmals eine Verknüpfung von Fördeschifffahrt und Busverkehr möglich sein sollte.

PRO BAHN Forderung - Eine besteht weiterhin

Inzwischen haben sich die Gemeinden Heikendorf, Mönkeberg und Schönkirchen sowie der Kreis Plön als Aufgabenträger für die Busse jedoch auf die Einführung eines sogenannten „Amtsbusses“ geeinigt. Sie bestellen bei den Verkehrsbetrieben Kreis Plön (VKP) montags bis freitags sieben zusätzliche Buspaare und zudem in der Sommersaison wochenends sechs zusätzliche Buspaare der Linie 119. Diese starten in Heikendorf bereits am Fähranleger Möltenort und bedienen in Mönkeberg auch den bisher nicht von Bussen bedienten Fähranleger. Das erfüllt langjährige Forderungen unter anderem der früheren „Initiative für eine attraktive Fördeschifffahrt“ und des heutigen Vereines „Fördefördern“ sowie von PRO BAHN.

PRO BAHN Forderung - Eine besteht weiterhin

Eine weitere langjährige PRO BAHN-Forderung könnte mit der Einführung der von Vineta geplanten Schnellbuslinie Heikendorf – Kiel umgesetzt werden. Im Rahmen des Bahn-Bus-Konzeptes für die Bahn von Kiel nach Schönberger Strand hatte PRO BAHN bereits 2011 die Einführung einer Schnellbuslinie Heikendorf – Kiel im 30'-Takt vorgeschlagen, die zwischen den Haltestellen „Hirschtal“ und „Schönkirchener Straße“ nonstop über die neue B502 und von dort wie die Schnellbuslinie 102 weiter bis zum Hauptbahnhof verkehrt. Die Fahrtzeit vom Rathaus Heikendorf sollte mit nur 20' rund ein Drittel kürzer als die Fahrtzeit der Linien 100 und 101 sein. Vineta möchte die neue Schnellbuslinie nun im 20'-Takt anbieten.

Wenn der Schnellbus Heikendorf – Kiel kommen sollte, dürfte der Handlungsdruck auf den Aufgabenträger Eigenbetriebe der Landeshauptstadt Kiel (EBK) und die Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) wachsen, die 100/101 im Abschnitt Laboe – Heikendorf – Diedrichsdorf zu überplanen. Der heutige 10'-Takt im Hinblick auf die auf diesem Streckenabschnitt vorhandene Fahrgastmenge scheint heute überdimensioniert.

Stefan Barkleit

Photos: Wegen Bauarbeiten gab es in Mönkeberg sogar schonmal einen Ortsbus (Linie 105). Der Fahrplan war aber sehr stark ausgedünnt worden. Statt der üblichen 10'-15'-Takte fuhr er nur ein- bis zweimal pro Stunde. Da war es für den Autor mit Ziel Mönkeberg meist einfacher nach Kitzeberg durchzufahren und zu Fuß zurückzukehren. (hb)

Der Grüne Weg zur Zu(g)-kunft: Netz25+

Die Grüne Landtagsfraktion hat eine Strategie „Netz25+“ für die bessere Vernetzung von Zug und Bus in Schleswig-Holstein entwickelt. Das Hamburg Institut hat dieses gutachterlich begleitet.

Demographischer Wandel, Klimaschutzgipfel, Dieselgate und Ressourcenknappheit: Globale Einflüsse steigern die Anforderungen an unser lokales Handeln. Schleswig-Holstein steht zu Recht für eine erfolgreiche Energiewende, insbesondere für regenerative Stromerzeugung. Industrie und private Haushalte senken Emissionen und Ressourcenverbrauch. Im Verkehr hingegen sie weiter an. Die Erfolge einer ganzheitlichen Energiewende müssen auf den Verkehrssektor übertragen werden. Die Klimaschutzziele erfordern eine grundlegenden Verkehrswende.

Einer wachsenden Zahl von Menschen steht kein eigenes Auto zur Verfügung. Trotzdem wollen sie auch auf dem Land leben und mobil sein. Die sich wandelnde Gesellschaft erfordert neue Wege in der Verkehrspolitik. Sie brauchen passende Angebote.

Dank der Steigerung der Regionalisierungsmittel um 300 Mio. Euro in den nächsten zehn Jahren und der Kostendeckelung bei den Schieneninfrastrukturkosten besteht die Chance, gezielt in die Zukunft zu investieren. Dazu haben wir die Strategie Netz25+ entwickelt. Mit Innovationen im Umweltverbund aus Zug und Bus, mit Fahrrad, zu Fuß und Pkw wird Schleswig-Holstein in Zukunft nachhaltig mobil sein.

1. Elektrifizierung des Schienenverkehrs
Alleine die Marschbahn verbraucht 28 Mio. Liter Diesel im Jahr und produziert 74.000 t Treibhausgas. Mit unserem Konzept der Elektrifizierung unter Einsatz von Strom aus Schleswig-Holstein können wir den Treibhausgasausstoß auf nahezu null senken. Teurer Dieselkraftstoff wird eingespart. E-Züge fahren leiser, schneller, besser und billiger. Die eingesparten Mittel ermöglichen mehr Zugfahrten und Streckenreaktivierungen. Unser Ziel ist, den Anteil der mit Oberleitung elektrifizierten Strecken zu verdoppeln. Statt heute 30% sollen es 60% werden, wie es im Bundesgebiet bereits Standard ist. Oberleitungen lohnen sich nur auf stark befahrenen Strecken. Wir wollen für die verbleibenden 40% der Strecken ohne Oberleitung Fahrzeuge anschaffen, die mit Akkumulatoren oder Wasserstoffbrennstoffzellen elektrisch fahren. Dafür wollen wir einen Landesfonds schaffen und in den nächsten zehn Jahren mit 100 Mio. Euro ausstatten.

2. Starke Linien – Flexible Bedienung
Das Land ist flächendeckend erschlossen, aber vielerorts fehlt ein attraktiver Nahverkehr. Dort schlängeln sich Busse langsam durch die Orte. Lange Fahrzeiten u. seltene Bedienung verfehlen die Mobilitätsbedarfe. Wir wollen ein landesweites Netz „starker Linien“, auf denen Züge und Busse mit Takt und Tempo das Land schnell und regelmäßig alle halbe Stunde verbinden. Zubringer binden dann die Orte abseits der „Starken Linien“ an. Sie fahren auf Wunsch der Menschen zur Haustür und immer dann, wenn sie ihn brauchen. Das sind sowohl Linienbusse, Taxen, Anrufsammeltaxen und Bürgerbusse, aber auch PKW und Fahrräder. Hierfür brauchen wir an den Knoten Abstellmöglichkeiten und die leichtere Fahrradmitnahme. Jeder Ort entwickelt die jeweils beste Variante. In Infrastruktur und Angebote wollen wir in den nächsten zehn Jahren 100 Mio. Euro investieren.

3. Mehr Geld für kommunalen Verkehr
Elektrifizierung & Starke Linien steigern die Effizienz. Trotzdem brauchen gerade kommunale Busverkehre weitere Gelder. Steuern, Abgaben u. Beiträge können schon heute kommunale Verkehre finanzieren. Weitere Instrumente müssen folgen, z.B. durch Möglichkeiten im Kommunalen Abgabengesetz, wie etwa bei der gerade ermöglichten Tourismusabgabe. Unsere Vision ist der kostenlose Nahverkehr. Wir unterstützen die Kommunen mit Fachkompetenz der NAH.SH u. 50 Mio. Euro in den nächsten zehn Jahren.

4. Ein Norden - Ein Tarif
Verschiedene Fahrgastgruppen brauchen passgenaue Angebote. Zuerst ein landesweites Semesterticket und das 9-Uhr-Ticket. Wir wollen den Einstieg in Solidartickets und den kostenlosen Nahverkehr. Der NordTarif soll den komplizierten und ungerechten Tarifdschungel lichten. Einfach, transparent, gerecht und für alle erschwinglich. So bringen wir die Bedürfnisse von Städten und ländlichem Raum zusammen. Hierfür werden wir in den nächsten zehn Jahren 50 Mio. Euro bereitstellen.

Bericht vom Fachgespräch zu Netz25+

Mit Netz25+ haben wir eine Strategie entwickelt, um mit Innovationen im Umweltverbund aus Zug und Bus mit Fahrrad, zu Fuß und Pkw in Zukunft mobil zu sein und auch im Verkehr den Klimaschutz voranzubringen. Am 08.02.2017 eröffnete die Fraktionsvorsitzende Eka von Kalben im Schleswig-Holstein-Saal des Landeshauses ein öffentliches Fachgespräch, nachdem zusätzliche Stühle aufgestellt wurden, um dem großen Interesse gerecht zu werden.

Die verkehrs- und energiepolitischen Sprecher, Dr. Andreas Tietze und Detlef Matthiessen, stellten zusammen mit Christian Maaß (Hamburg Institut) die zentralen Punkte vor (s. Text links).

Karl-Peter Naumann, PRO BAHN-Ehrenvorsitzender und Ingo Dewald, Geschäftsführer der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG, Niebüll), betonten beide, dass Menschen schneller ankommen wollen. Züge zu elektrifizieren, ob mit oder ohne Oberleitung, ist hierzu die richtige Strategie. Als Antrieb sind sowohl Akkumulatoren als auch Wasserstoff denkbar. Wasserstoff benötige zwar mehr Strom, ermöglicht aber eine große, für die Energiewende wichtige, Lastverschiebung. Das macht ihn günstig und sauber.

Ulrich Spitzer, stv. Hauptgeschäftsführer der IHK Flensburg warb gemeinsam mit Dewald für die ihre Vortragsreihe "Energiewende auf der Schiene". Diese zeigt anhand konkreter Wege für die Westküste, dass auch die Linien im Land neu geordnet werden müssen, so Dewald: Große Züge per Oberleitung über Flensburg nach Sylt und direkte Triebwagen von Hamburg an die Strände von Büsum & St.Peter Ording

Naumann hob die Bedeutung eines Integralen Taktfahrplans mit Knoten, in denen mit garantierten Anschlüssen schnell umgestiegen werden kann, hervor. Die Gutachten für die Strecke Kiel - Lübeck zeigten, dass die Reduzierung von Wartezeiten auf den nächsten Zug stärker nützen als einzelne Minuten Fahrzeitgewinn. Naumann mahnte an, die ganze Reisekette von Tür zu Tür zu beachten. Dabei sind auch schnelle Punkt-Punkt-Verbindungen wie Sylt und Flensburg nach Hamburg wichtig. Starke Linien seien hier der richtige Weg. Für die Flexible Bedienung vor Ort böten sich auch autonom fahrende Kleinbusse an.

Alle Teilnehmer waren sich einig, dass eine echte Energiewende und Klimaschutz ohne eine Verkehrswende nicht möglich sein würden. Die Strategie Netz25+ ist der Auftakt in die richtige Richtung.
Dr. Andreas Tietze, Bernd Voß, Detlef Matthiessen

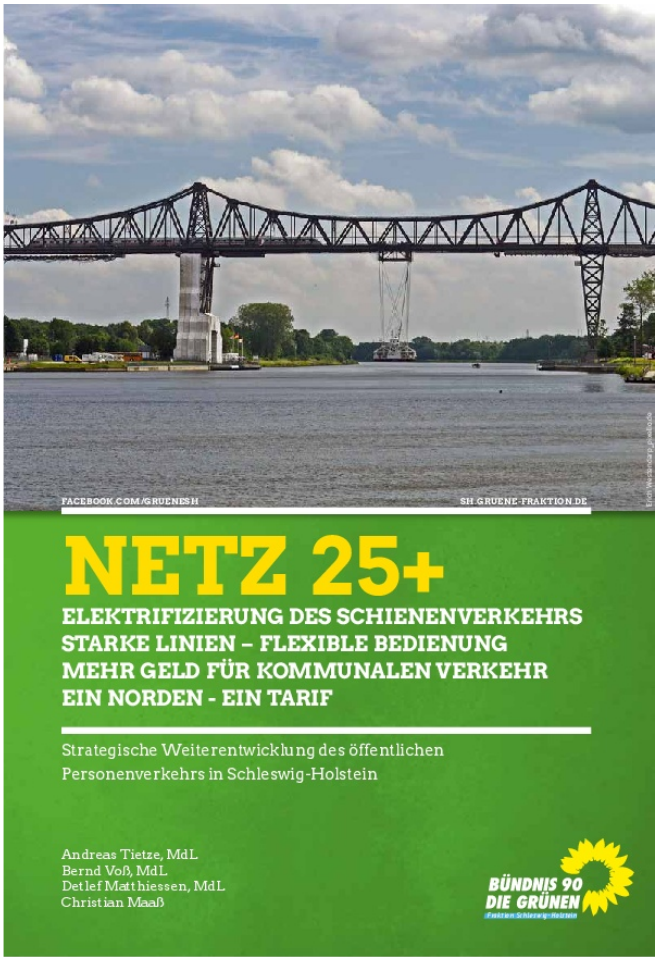
Literaturhinweise zu Netz25+

Hamburg Institut; “Strategische Weiterentwicklung des Öffentlichen Personenverkehrs in SchleswigHolstein; Kurzgutachten für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Landtag SchleswigHolstein“; RA Christian Maaß (Projektleiter), Dipl.Geogr. Karsten Krause; Hamburg, Dezember 2016

Ramboll Management Consulting GmbH; “Mobilität der Zukunft in SchleswigHolstein“; Gutachten Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes SchleswigHolstein; Dr. Astrid Könönen, Jacob Fittkau, Gerald Hamöller, Dr. Thorsten Lübbers, Miguel Riviere; September 2016

Landtag SchleswigHolstein;“Mobilität für Kinder und Jugendliche in SchleswigHolstein“; Landtag Schleswig Holstein Drucksache 18/2161; Kiel, 29.08.2016

Grüne Fraktion im Landtag SH; Netz25+, Strategische Weiterentwicklung des Öffenlichen Personenverkehrs in SchleswigHolstein; Dr. Andreas Tietze, Bernd Voß, Detlef Matthiessen, Christian Maas; Kiel, 25.12.2016 www.sh.gruenefraktion.de/sites/shgruene-fraktion.de/files/netz25de z_16_internet.pdf



Weiterentwicklung von Kiel - Lübeck

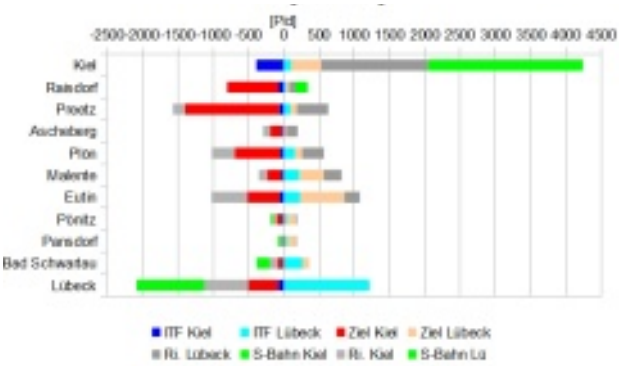
Kiel – Lübeck ist die wichtigste innerschleswig-holsteinische Verbindung. Sie entwickelte sich über Jahrzehnte ständig weiter. Und es geht weiter.

Von anfangs einzelnen Zügen, über den Stundentakt seit 1991 hin zur Ergänzung durch weitere Pendelzüge an den Streckenenden. Die bundesweit erste landesweite Vertaktung fasste die Linien in Knoten zusammen. Lübeck war der erste Knoten zur vollen Stunde. Kiel nicht, woran bis heute viele Verbindungen kranken. Reisende von Flensburg warten eine halbe Stunde, bevor es Richtung Lübeck weitergeht. Auch Husumern ging es bis 2010 nicht besser. Der Doppelknoten Kiel & Lübeck jeweils zur vollen Stunde folgt dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) und erforderte die Strece Kiel – Lübeck stündlich in unter 1h zu fahren.

Die bisherigen Planungen und Kritik daran

Dieses führte zum heute als Referenzfahrplan bekanntem Fahrplanmodell. Er ist seit rund 15 Jahren als Ziel und Grundlage für Investitionen in die Strecke. Der 2010 eingeführte Interimsfahrplan vereinte die Pendelzüge der Streckenenden zu einer zweiten, stündlichen RB mit allen Halten. Die erste Linie wurde durch das Auslassen von Elmschenhagen, Ascheberg, Pönitz und Pansdorf beschleunigt. Das ist grundsätzlich positiv, auch wenn einige Zughalte auf einen Stundentakt festgelegt wurden.

Dem Referenzfahrplan nach soll später der RE nur in Plön, Malente und Eutin und die RB in allen Orten stündlich halten. Kiel - Raisdorf - Preetz bekämen eine zweite Fahrt pro Stunde durch einen Pendelzug. Inzwischen werden konkrete Fahrpläne für die Strecke nicht mehr nur unter Experten, sondern auch in der Bevölkerung und der Politik minutenscharf diskutiert. Die Zweifel wachsen, ob die Priorisierung der Knoten und der schnellen Fahrt im Stundentakt zulasten der Raumerschließung zwischen Großstädten sinnvoll ist.



Graphik: Fahrgastverteilung, viele Fahrgäste im Vorortverkehr von Kiel und Lübeck (grün)

Die Fahrgastzahlen zeigen: Kieler, die in den Zug nach Lübeck steigen, sind zur Hälfte in Raisdorf oder Preetz schon wieder raus und nur jeder 9. fährt nach Lübeck. Separate Nahverkehre als eine Art S-Bahn hätten für Kiel & Lübeck großen Erfolg und würden allen nützen. Züge würden gleichmäßiger ausgelastet und Fahrgäste schneller ankommen. Sie hätten dank neuer Stationen, kürzere Wege, ohne die Durchreisenden zu bremsen.

				Ist-Zustand		Referenzfahrplan 2018			Halb für Alle/Busche I		Busche II			
NR	NAME		km	Fahrt1	Fahrt2	Fahrt1	Fahrt2	Fahrt3	Fahrt1	Fahrt2	Fahrt1	Fahrt2	Fahrt3	Fahrt4
von	Schönberg			:54	:24	:54	:54	:24	:54	:24	:54	:54	:24	:24
von	Neumünster			:55	:29	:55	:55	:29	:55	:29	:55	:55	:29	:29
von	Eckernförde			:50 (E)	:16 (F)	:50 (E)	:50 (E)	:16 (F)	:50 (E)	:16 (F)	:50 (E)	:50 (E)	:16 (F)	:16 (F)
von	Rendsburg			:57 (H)	:34 (R)	:57 (H)	:57 (H)	:34 (R)	:57 (H)	:34 (R)	:57 (H)	:57 (H)	:34 (R)	:34 (R)
5	Kiel	ab	0.0	08:04	08:44	08:01	08:12	08:35	08:04	08:34	08:02	08:18	08:32	08:48
	Elmschenhagen	an	5.0	08:09			08:17	08:40	08:09	08:39	08:06		08:36	
	Elmschenhagen	ab	5.0	08:12			08:17	08:42	08:09	08:39	08:09		08:39	
6	Raisdorf	an	9.5	08:18	08:53		08:23	08:48	08:14	08:44	08:14		08:44	
6	Raisdorf	ab	9.5	08:18	08:53		08:24	08:52	08:16	08:46	08:16		08:46	
7	Preetz	an	15.4	08:24	08:58		08:29	08:57	08:21	08:51	08:22	08:29	08:52	08:59
7	Preetz	ab	15.4	08:30	09:00		08:32		08:22	08:52		08:31		09:01
8	Ascheberg	an	26.7	08:38			08:40		08:29	08:59		08:38		09:08
8	Ascheberg	ab	26.7	08:38			08:44		08:31	09:01		08:39		09:09
9	Plön	an	33.1	08:45	09:13	08:21	08:49		08:36	09:06		08:44		09:14
9	Plön	ab	33.1	08:45	09:15	08:22	08:51		08:37	09:07		08:45		09:15
10	Malente	an	42.4	08:53	09:23	08:29	08:58		08:44	09:14		08:52		09:22
10	Malente	ab	42.4	08:53	09:23	08:30	09:00		08:45	09:15		08:53		09:23
11	Eutin	an	47.7	08:58	09:28	08:34	09:04		08:50	09:20		08:57		09:27
11	Eutin	ab	47.7	08:59	09:29	08:35	09:05		08:51	09:21		09:00		09:30
12	Pönitz	an	59.2	09:07			09:12		08:59	09:29		09:08		
12	Pönitz	ab	59.2	09:08			09:16		09:01	09:31		09:09		
13	Pansdorf	an	67.0	09:14			09:22		09:07	09:37		09:14		
13	Pansdorf	ab	67.0	09:18			09:22		09:08	09:38		09:17		
14	Bad Schwartau	ab	74.7	09:25	09:46	08:52	09:28		09:14	09:44		09:23		09:46
15	Lübeck	an	80.7	09:32	09:52	08:58	09:34		09:21	09:51		09:30		09:52
nach	Travemünde			:35	:05	:05	:35		:35	:05		:35		:05
nach	Hamburg			:38	:03/:08	:03/:08	:38		:38	:03/:08		:38		:03/:08
nach	Bad Kleinen				:04	:04				:04				:04
nach	Büchen				:08	:08				:08				:08

Tabelle: Die Fahrpläne der Potentialstudie (Zugkreuzungen gelb markiert)

Die Grünen haben diese Kritik aufgegriffen und auf einen Fahrplanwettbewerb hingewirkt, der Eigenschaften und Effekte diverser Fahrpläne vergleicht. Sowohl das Verfahren als auch das Ergebnis ist, worauf großen Wert gelegt wird, öffentlich. Die Potentialanalyse prognostizierte, die Entwicklung von Verkehrsaufkommen, -leistung, CO_2-Vermeidung u. Summe der Zeitersparnis gegenüber dem Ist-Zustand, s. Tab.2.

Dabei engagierten sich nicht nur kommunale Vertreter sondern auch ehrenamtlich engagierte Bürger wie die Interessenvertretung Ascheberg-mobil. Sie reichte den Fahrplan „Halb für alle“ ein. Die Grüne Stadtfraktion Preetz reichte einen Fahrplan „Takte separat“ ein, der von den Gutachtern als „Busche II“ tituliert wurde.

Kriterium	Referenz.	Halb f. alle	Takte sep.
P/d	280	700	1.100
Pkm/d	22,2	18,7	36,1
tCO2/a	1.090	920	1.770
Tsd. Ph/a	151	55	217

Tabelle 1: Kennzahlen der in der Potenzialstudie untersuchten Fahrpläne. Nah- und Regionalverkehr voneinander zu trennen, nützt den meisten.

Der Vergleich zwischen dem „Referenzfahrplan“ und „½h-Takt für alle“ zeigt deutlich die Stärke des Verfahrens. Während der erste weitaus mehr Verkehrsleistung generiert und so auch Umweltbelastungen sowie Reisezeiten senkt, profitieren beim zweiten mehr Menschen. Das liegt daran, dass der zweite Fahrplan Kurzstrecken im Nahverkehr bis 15 km bevorzugt, und der erste mehr Regionalfahrgästen (30-80 km) nützt.

Anhand der nachvollziehbaren Parameter, die auch noch weiter z.B. nach Fahrgastgruppen aufgeschlüsselt werden können, wird deutlich, wem welche Version mehr oder weniger nützt. Es ist dann eine politische Entscheidung, die in letzter Konsequenz das Parlament entscheiden und verantworten sollte.

Zum Glück ist es in diesem Fall absolut eindeutig: „Takte separat“ siegt in allen Kategorien sehr deutlich.

Hinzu kommt, dass der bisherige „Referenzfahrplan“ zwar einfacher den schnellen RE Kiel - Lübeck zulässt, aber eben nur einmal pro Stunde. „Takte separat“ verbindet in weiteren Entwicklungsstufen, die beiden Großstädte ebenfalls in unter einer Stunde. Das dann aber halbstündlich und somit doppelt so oft wie bisher. Logisch, dass alle Orte vereint "Takte sep." fordern.

Kommentar: Bereits 1997 hatte PRO BAHN in dem Konzept "Der letzte Fahrplanwechsel" verdeutlicht, welche Vorteile durch die Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) zu erwarten sind:

- Regelmäßige Fahrten im Takt
- Alle Anschlüsse innerhalb von zehn Minuten
- Fahrplanstabilität
- Planungssicherheit über Jahre hinaus
- Kalkulierbare Busanschlüsse

Neben diesen grundsätzlichen Vorteilen, zeigte das PRO BAHN Konzept auch anhand konkreter Fahrpläne, wie ein solcher ITF in Schleswig-Holstein aussehen kann.

Dazu gab es schon ein Vorkonzept aus dem Jahre 1994: "Fahrplan für die Zukunft". Darin war auch ein Schnell-Langsam-Konzept für die Strecke Kiel - Lübeck gezeigt, das dem vorgeshenem Referenzfahrplan ähnelt.

Eigentlich sollten wir uns als Fahrgastverband allgemein und ich als damaliger Autor besonders darüber freuen, wenn eine Idee auch tatsächlich umgesetzt wird. Bei all den bisher an diese Konzepte angepassten Linien ist das auch der Fall. Nur bei Kiel - Lübeck ist anzuerkennen, dass die Entwicklung mittlerweile weitergegangen ist.

Die Erkenntnis reift, dass die eigentliche Fahrzeit des Zuges UND die Wartezeit auf den Zug zu beachten ist. Während der ITF diese Wartezeiten immerhin beim Umsteigen reduziert, so setzt er doch immer noch voraus, dass wir unser Leben nach stündlichen Zügen richten.

Das ist aber keineswegs der Fall. Es kommt nicht gut, wenn man mit dem Hinweis auf den Stundentakt einfach Feierabend macht, wenn der Chef noch was braucht. Auch ein Kind will morgens gerne noch wegen schlechter Träume getröstet werden. Dann mag man es auch nicht einfach stehen lassen mit dem Hinweis, dass man zum Zug muss, weil der ja nur stündlich fährt. Zumindest wird das Kind dann gleich lernen, Züge zu hassen.

Rund um Kiel sind lauter Halbstundentakte entstanden oder werden eingeführt. Das ist hier nun auch sinnvoll. Schnell-Langsam ist räumlich zu sehen, nicht zeitlich.

Das ist die Erkenntnis, die zeigt, dass das alte Konzept zwar 20 Jahre gute Dienste geleistet hat und vieles davon auch noch nach wie vor Gültigkeit hat, aber nun doch ein neues Gesamtkonzept hermuss. Dieses muss eben nicht nur Fahrzeiten, sondern auch Warte-, Zugangs- und Abgangszeiten berücksichtigen. Schnell wächst da wieder die Erkenntnis:

"Stundentakt ist Mist und der ITF kein Allheilmittel"

Holger Busche

"Takte Separat" - Chancen für Preetz

Der Fahrplan einer Strecke hat massiven Einfluss auf die Erreichbarkeit einer Stadt wie Preetz.

1925 gab es außer den heutigen Halten noch Kühren und Wahlstorf; 1953 zudem noch den Halt Kroog. Die Studie zur „StadtRegionalBahn Kiel“ (SRB; Feb.1998) ergänzte: Wellsee, Elmschenhagen-Ost, Raisdorf-Gewerbegebiet, Raisdorf-Süd, Preetz-Süd und Rochusruh. 2007 beinhaltete deren Planung noch die Halte Wellsee, Kroog, Raisdorf-Ostseepark, Preetz-Nord, Preetz-Süd.

2014 zeigte Volker Waltsgott seine „Stadtbahn Kiel Vision 2050“, die die für einige zu umfangreiche SRB durch weitere Halte ergänzte: Alte Siedlung, Innweg/ Kroog, Kroog-Ost/Epilepsiezentrum, Timmsbrook, Raisdorf-Süd und Preetz-Süd/Zappenweg

Die Sorge, Kaufkraft flösse in die Großstadt Kiel ab, ignoriert die vielen Beispiele, bei denen gerade das Umland von einer derartigen Anbindung als Standortvorteil profitiert. Die Kosten für die SRB sollten 2015 aktualisiert werden, was leider scheiterte und nun die gesamte Weiterentwicklung des ÖPNV unterbricht.

Immerhin: Das zweite Gleis ist gesetzt

Sinnvollerweise legt der Regionalentwicklungsplan das Freihalten des Platzes für ein 2. Gleis Kiel - Preetz fest, da dort die meisten Fahrgäte sind. Es kann in Schritten kommen. Je mehr davon, desto mehr Halte. Passend dazu sah 2007 das Konzept von Peter Knoke RE Kiel – Lübeck ohne Halt bis Preetz vor, da dort eine "S-Bahn Kiel - Preetz" Raisdorf plus einige neue Halte bedient. Im Rahmen von „Takte separat“ hielte der Pendelzug Kiel-Preetz zusätzlich in Preetz-Nord und Preetz-Süd. Diese Namen sind nicht lokal genug für Anwohner und schlecht für die Identifikation u. spätere Ergänzungen.

Neue Halte - Neue Namen

Im Bürgermeisterwahlkampf stellte im voll besetzten Grünen Dialog Dr. Andreas Tietze, MdL Chancen für Preetz vor u. regte den Halt „Preetz Klinik" an.

Abb.:Ankündigungsblätter der Grünen Preetz

Ferner schlage ich vor, die Halte wie folgt zu sortieren:

1. „Preetz - Glindskoppel“ am Glindskoppeltunnel Stadtteil Glindskoppel und Berufsschule Kieler Straße
2. „Preetz – Klink“ an der Albrechtskoppel
3. „Preetz – Zentrum“ - der heutige Bahnhof
4. „Preetz – Blandfordhalle“ am Fußwegtunnel Für die dortigen Schulen. Dort ist derzeit ein Ausweichgleis als Endpunkt des Pendelzuges angedacht
5. „Preetz - Strandbad Lanker See“ am Zappenweg Nördlich der Walter-Ewoldt-Brücke ist genügend Platz für Bahnsteig/zweites Gleis. Im Sommer ist dieses ein touristisches Highlight. In den Baracken der Schiffsartillerieschule des 2. Weltkrieg wurde das erste Krankenhaus eingerichtet und Flüchtlinge untergebracht.

So hielten am Ende des Zappenwegs Flüchtlingszüge. Ich könnte mir noch einen weiteren Halte beim Kronsburgtunnel vorstellen. Anzahl und Lage neuer Halte hängen von den Investitionen im Abschnitt nach Kiel und der Qualität des Anschlusses Schwentinental - Lübeck in Preetz ab. Photos unten: Mögliche Halte

Photos: Glindskoppel

Klinik

Zentrum

Photos: Kronsburgtunnel

Blandfordhalle

Strandbad Lanker See

Zum Stadtbusverkehr:

Heute gibt es drei Stadtbuslinien, die in stündlichen bzw. halbstündlichen Schleifen durch die Stadt fahren. Sie bedienen dabei die Knoten der Züge zur vollen und halben Stunde. Auch wenn die Busse heute relativ gut mit den Zügen vernetzt ist: Es klappt nicht immer. Als Busanreisender zum Bf. Preetz, erreiche ich mit der 341 den Bahnknoten ab und zu nicht mehr, insbesondere beim Schlenker über die Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule. Auch die Betriebszeiten lassen Wünsche offen. Es gibt also Bedarf für Verbesserungen.

Dazu gab es mittlerweile drei Initiativen:
1. „Verkehrsentwicklungsplan Preetz Schlußbericht“
2. PRO BAHN: „Moderner Stadtverkehr in Preetz“ (www.pro-bahn-sh.de/Wordpress/wp-content/uploads /2011/08/PRO-BAHN-Konzept-Stadtverkehr-Preetz-082011.pdf; Stefan Barkleit & Volker Schultze, 2010) Es baut auf dem bestehenden Busnetz auf
3. Arbeitsbericht des von der Grünen Fraktion initiierten Arbeitskreis Busverkehr (http://preetz.de /uploads /docs-3_8-stadtbusverkehr/AGBusarbeitsbericht.pdf; Mai 2011 bis Mai 2013)

Sie beinhalteten Vorschläge wie mehr Busse in der HVZ und Bedarfsfahrten mit Anrufsammeltaxi oder Rufbus in Nebenzeiten. Zudem forderten sie:

- Abbau der Behinderungen durch den MIV
- bessere Ausstattung der Bushaltestellen
- Förderung von Bike & Ride
- Fahrgastbefragung
- Konkrete Änderungen bei Linienführungen.

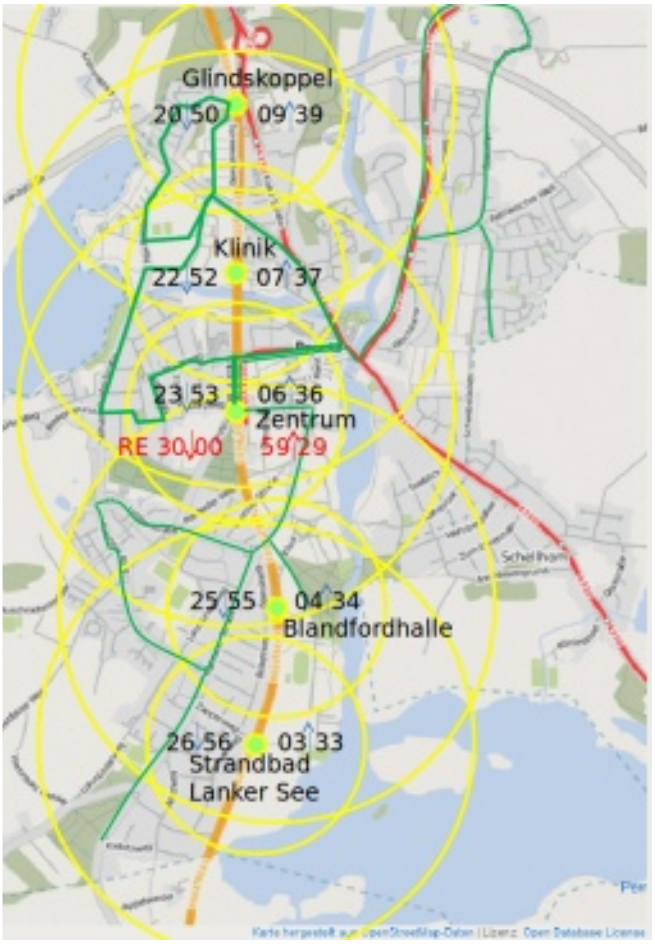
Das Problem ist die Finanzierung der Mehrleistung. Sollte der Kreistag beschließen, über die Förderung von Anrufbussen, Sammeltaxen und anderen Formen von Fahrdiensten die ländlichen Gebiete des Kreis zu erschließen, müsste die Stadt prüfen, ob auch Mittel zur Erschließung des Preetzer Stadtgebietes außerhalb des Betriebes der VKP-Stadtbusse in den Abendstunden und am Wochenende bereitgestellt werden könnten.

Doch gerade im Hinblick auf mögliche neue Halte können wir doch den Stadtverkehr völlig neu denken: Zumindest westlich der Schwentine wäre kaum ein Halt der heutigen Busse, kaum ein Haus mehr als fußläufige 500-1.000m von einem der Halte entfernt.

Dadurch nützten mehr Menschen Züge z.B. nach Kiel, da sie direkt einstiegen statt erst umwegig mit dem Bus zum heutigen Bahnhof zu kurven. Zudem würden sie Züge auch für Fahrten innerhalb von Preetz nutzen.

So könnte der moderne Verkehr aussehen

Eine Neuausrichtung des Preetzer Stadtbusverkehrs könnte dann gleich bei dieser Ausbaustufe zukunftsfähiger gestaltet werden. Die 341 und 342 könnten auf den Linienlauf wie die beiden Frühläufen reduziert werden. Die 343 würde dann öfter den Ostteil der Stadt und eine neue Linie könnte Schellhorn anbinden.



Karte: Neue Halte in Preetz. Fast alle Haushalte westlich der Schwentine wären in fußläufiger Distanz (500-1.000m) zu einem Bahnhaltepunkt. Für die östlichen würde der Busverkehr verdichtet.

Die neuen Halte könnten den Busverkehr in Preetz verbessern. Im Gegenzug würden die Busse mehr Fahrgäste zum Zuge kommen lassen

"Takte separat" wäre eine ideale Grundlage

Wir sollten für „Takte separat“ kämpfen und gleich das Optimum für Preetz herausholen anstatt nach einigen Jahren neue langwierige Diskussionen anzufangen. Die Kosten für die Halte trägt das Land. Nur die Bahnhofsumfelder muss die Stadt tragen, wofür sie 75% Landeszuschüsse bekommen. Eine gute Investition.

Volker Schultze

Heidebahn Buchholz – Soltau – Hannover: Modernisierung auf der Zielgeraden

Zuerst wurde vor einigen Jahren Buchholz – Soltau & (Hannover-) Bennemühlen - Walsrode ausgebaut. Im Dezember 2011 löste EriXX mit neuen VT648 (LINT41) DB Regio und ihre alten VT 628.4 ab. 2016 baute Niedersachsen nochmal kräftig um.

Die Halte Suerhop, Büsenbachtal und Wintermoor im Abschnitt Buchholz - Soltau bleiben nun erhalten und werden modernisiert. Sie bekamen neue 55cm-Bahnsteige. Kürzere Fahrtzeiten und bessere Angebote brachten immerhin Steigerungen bei den Ein- und Aussteigerzahlen. Diese brachten die LNVG von der Schließung ab, auch wenn derzeit noch nicht die geforderten 200 Kunden täglich kommen.

Von Soltau bis Walsrode erhöht die Modernisierung des Unter- und Oberbaus sowie der Leit- und Signaltechnik die zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h auf 120 km/h. Dorfmark, Bad Fallingbostel und Walsrode bekamen moderne 55cm-Bahnsteige. In Dorfmark und Walsrode kam jeweils ein neuer Außenbahnsteig hinzu, während in Bad Fallingbostel der vorhandene Mittelbahnsteig modernisiert wurde. Auch Soltau bekam neue 55cm-Bahnsteige. Zudem kam östlich des heutigen Fahrgasttunnels ein weiterer hinzu. Drei neue Fahrstühle machen die Inselbahnsteige auch barrierefrei erreichbar.

Die Beschleunigung um 12' dreht die Fahrplanlage der RB38 werktags um eine halbe Stunde. In Buchholz geht es ca. zur Minute 15 los, um den Taktknoten Soltau zur Minute 00 zu erreichen. Samstags und sonntags verkehren sie dann stündlich. Der lange Aufenthalt in Soltau entfällt werktags

Der Betreiber EriXX möchte auch gerne zwischen Langenhagen und Hannover künftig über die Fern- und Regionalverkehrsgleise statt wie derzeit über die S-Bahn-Gleise fahren. Das soll Trassenkonflikte mit den S-Bahnen auf der Strecke und im hochbelasteten Hauptbahnhof vermeiden und die Qualität erhöhen.

Neue Anschlüsse in Buchholz und Soltau

Mit dem Wechsel der Fahrplanlage der RB38 wechselt auch ihr Anschlusszug vom RE4 zur RB 41. Die Umsteigezeit verlängerte sich dabei in Nord-Süd-Richtung von 7' auf 11', umgekehrt von 6' auf 15'. Zusammen mit der längeren Fahrtzeit der RB41 dauert es von/bis Soltau länger (81' statt 74'/82' statt 71').

In Soltau gibt es Anschlüsse in alle Richtungen. Buchholz erreicht neu die Anschlüsse nach Bremen und Uelzen; Hannover neu den nach Uelzen. Der Umstieg nach Bremen kostet leider weiterhin ca. 15'. Das Bummeln mit 80 km/h bis Langwedel verhindert, das Ranrücken an den Vollknoten Bremen.

Fahrgastbeirat Harburg mit Fahrplan unzufrieden Durchbindung nach Hamburg-Harburg gefordert

Um das Warten in Buchholz zu vermeiden, schlägt der Fahrgastbeirat Harburg vor, die RB38 bis Harburg zu verlängern. Dort könnten Fahrgäste per Metronom zum Hauptbahnhof und per S-Bahn sogar direkt in die Innenstadt gelangen. Die LNVG lässt DB Netz die Machbarkeit für die Ausschreibung des Hanse-NetzII (Bremen – Hamburg – Göttingen) prüfen. Wenn es machbar ist, soll ab Dez. 2018 so gefahren werden.

PRO BAHN unterstützt dieses, weist jedoch auf die Risiken einer Kurzwende in Harburg von nur 5' hin. Jede Verspätung der RB von Buchholz übertrüge sich eins zu eins auf die RB nach Buchholz und anschließend in die Strecke nach Soltau. PRO BAHN regt an, DB Netz die Verlängerung bis Hamburg Hbf. untersuchen zu lassen. Das hätte folgende Vorteile.

1. Mit der S21 und der verlängerten RB38 hätten dann alle Achsen Direktverbindungen zur Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof der Hansestadt.
2. Die RB38 würde werktags in der Hauptverkehrszeit stündlich rund 400 zusätzliche Sitzplätze bereitstellen, bzw. RE4 und RB 41 um diese Fahrgäste entlastet.
3. Die Fahrtzeit Hamburg Hauptbahnhof – Soltau sinkt auf rund 65 Minuten und wäre attraktiv als Alternative zum Auto.

Stefan Barkleit

Graphik: Linien von EriXX (www.erixx.de)

Fahrplan vom 13.12.2015 ändert deutlich den RE HH – Büchen – Schwerin – Rostock

Die neue Strecke Halle/Leipzig – Erfurt ist eröffnet. Das verschiebt zwischen HH und Berlin die ICE Ri. München um 30' und EC Ri. Dresden – Prag um 25'. Zudem erneuert DB Netz die Überwerfung am Berliner Tor und senkt das Gleis nach Lübeck ab.

Richtung Lübeck fahren werktags in der Hauptverkehrszeit (HVZ) nur noch 4-5 statt 7 Züge pro Stunde. Richtung Berlin kann wegen der eingeschränkten Kapazität teilweise kein exakter Takt gefahren werden.

Max Maulwurf kündet von Bauarbeiten (bahn.de)

Der RE 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock ist wegen der angesprochenen Veränderungen und Bauarbeiten an der Infrastruktur 10' länger unterwegs: 2h30' statt 2h20'. Der Zweistundentakt bleibt aber.

Werktags in der HVZ brauchen die Verstärkerzüge Hamburg – Büchen – Schwerin noch deutlich länger. Sie werden zwischen Hamburg und Hagenow Land teilweise mehrmals von Fernverkehrszügen überholt. Damit ist der Stundentakt gerade zwischen Büchen und Schwerin in der HVZ werktags hinfällig.

Besonders Boizenburger leiden massiv. Brauchten Sie mit dem RE 1 früher rund 40', sind es nun über 50', zum Teil sogar bis zu 65'. Das senkt die Durchschnittsgeschwindigkeit für die 61 km von 90 auf 55 km/h. Den dafür nötigen zusätzlichen Umlauf stellt 2016/17 die Regionalbahn Schleswig-Holstein aus einer 112.1 mit 5 Hochflurdoppelstockwagen. Auf den weiteren von DB Regio Nordost aus fünf Niederflurdoppelstockwagen bestehenden Zügen ist die bisher eingesetzte 120.2 durch bei der S-Bahn Dresden freigesetzte Lokomotiven 182 ersetzt worden.

Die Fahrplanänderungen an den Taktknoten des RE 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock

Hamburg Hauptbahnhof
Die RE kommen ungefähr zur Minute 40 an/fahren ungefähr zur Minute 20 ab. Statt der bisherigen Kurzwende belegt der Zug nun rund 40' den südlichen Abschnitt von Gleis 7. An dessen nördlichem Abschnitt wendet schon heute von der Minute 37 bis zur Minute 21 die RE70 von und nach Kiel.

Büchen
Die RE von und nach Hamburg kommen zur Minute 52 an bzw. fahren zur Minute 08 ab. Die Umsteigezeit zwischen Hamburg und Mölln beträgt so abhängig von der Fahrtrichtung 18'-20'. Richtung Rostock wartet der Zug 9'. Die Umsteigezeit von Rostock nach Lüneburg ist mit 4' recht knapp, in der Relation Rostock – Mölln ist sie etwas entspannter (je nach Fahrtrichtung 9-11').

Schwerin
Rehna – Gadebusch – Schwerin – Crivitz – Parchim hat einen neuen Fahrplan. Das senkt das Warten von und nach Rostock auf nur noch eine runde Viertelstunde.

Bad Kleinen
Die RE bedienen neu den Vollknoten. Das ermöglicht den Anschluss sowohl von Rostock als auch Schwerin nach Lübeck (RE4). Der RE2 (Ludwigslust, Wittenberge und Berlin) bekam eine neue Taktlage. Der Anschluss von und nach Rostock entfällt dadurch.

Bützow
Der Anschluss zum RE 4 (Güstrow, Neubrandenburg, Pasewalk, Ueckermünde und Stettin) bleibt gleich.

Rostock Hauptbahnhof
Die RE bedienen weiterhin den Vollknoten. So bestehen weiterhin Anschlüsse sowohl zum RE 8 (Bad Doberan) als auch zum RE 9 (Stralsund/Rügen).

Kleiner Fahrplanwechsel am 21. März

Die Fahrgastbeschwerden über die Verschlechterungen wirkten: Zum 21.03.2016 besserte Mecklenburg-Vorpommern montags-freitags mit folgenden Zügen nach, die per IC-Anschluss Anbindungen an Hamburg bieten.

05.40	Schwerin		18.16
	Hagenow Land	15.55	
06.26	Büchen	15.25	17.22
07.01	Hamburg Hbf	14.51	16.51

Stefan Barkleit und Marcel Drews

Fahrplanwechsel trennt Anschluss in Bad Kleinen von Lübeck nach Ludwigslust, Wittenberge und Berlin

Die neue Strecke Halle/Leipzig – Erfurt ist eröffnet. Das verschiebt zwischen HH und Berlin die ICE Ri. München um 30' und EC Ri. Dresden – Prag um 25'. Das betrifft die RE1 HH – Büchen – Schwerin – Rostock u. RE2 Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin – Cottbus.

Der RE 2 wurde zwischen Bad Kleinen und Berlin um rund 20 Minuten langsamer, so dass neu die Taktknoten Schwerin und Wittenberge zur Minute 00 und Ludwigslust zur Minute 30 bedient werden. Folglich wird der bisherige Taktknoten Bad Kleinen zur vollen Stunde neu zur Minute 40 in Fahrtrichtung Berlin und zur Minute 20 in Fahrtrichtung Wismar bedient.

Da der RE 4 Lübeck – Bad Kleinen – Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Ueckermünde/Stettin unverändert blieb, beträgt die Umsteigezeit in Bad Kleinen in der Relation Lübeck – Ludwigslust und weiter nach Wittenberge und Berlin nun rund 45'.

Photo: RE Lübeck - Bad Kleinen

Der Anschluss in Bad Kleinen in der Relation Lübeck – Schwerin hingegen wird nun abwechselnd stündlich durch den RE 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock und durch die neue RB 18 Bad Kleinen – Schwerin hergestellt. So muss man hierfür in Bad Kleinen nur 5-10 Minuten warten.

PRO BAHN Forderung (LV SH/HH + LV MV): Beschleunigung des RE 4 & Erhalt des Anschlusses

Der RE 4 nutzt ausschließlich neue VT 623 (LINT 41 von ALSTOM). Sie fuhren z.T. bereits einige Wochen. Sie sind 20 km/h schneller als die bisherigen VT 628 und beschleunigen deutlich besser. Dieses sollte in Kombination mit dem Abbau der Standzeiten im Taktknoten Bad Kleinen und einer Verkürzung der Fahrtzeiten den RE 4 zwischen Lübeck und Güstrow um 25' beschleunigen. **PRO BAHN bleibt am Ball!**

Das PRO BAHN Konzept:

Der RE 4 fährt in Bad Kleinen ungefähr zur Minute 20 nach Güstrow und ca. zur Minute 40 in nach Lübeck. Vorteil: Bahnsteigkorrespondenz mit dem RE 2 Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin – Cottbus in der einen Stunde mit Anschlüssen Lübeck – Wismar & Ludwigslust – Schwerin – Güstrow mindestens alle 2h bei kürzeren Umsteigezeiten. Zudem verkürzt sich die Umsteigezeit in der Relation Lübeck – Ludwigslust und weiter nach Wittenberge und Berlin auf 15 bis 20 Minuten. So erreichen die Fahrgäste selbst bei einer leichten Verspätung der RE 2 aus Berlin in Bad Kleinen den Anschluss nach Lübeck, ohne das es zu Verzögerungen im Betrieb auf der Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen kommt.

Auch dem RE 4 selbst nutzt das PRO BAHN-Konzept: Lübeck - Güstrow wird um rund 30 Minuten schneller. Die Gesamtfahrtzeit zwischen Lübeck und Stettin verkürzt sich auf rund 4h20'. Damit rückt unser gemeinsames Ziel, die Gesamtfahrtzeit zwischen Lübeck und Stettin auf unter 4 Stunden zu verkürzen, deutlich näher. Die weitere Verkürzung der Fahrzeit um rund 25-30' ist mit dem weiteren Ausbau der Strecke zwischen Güstrow und Neubrandenburg sowie zwischen Neubrandenburg und Pasewalk realistisch.

PRO BAHN fordert Anpassung im Nahverkehr in Schleswig-Holstein an den neuen RE 4

Da der RE 4 im PRO BAHN-Konzept den Taktknoten Lübeck zur Minute 30 bedient und dort nur werktags Anschluss an die RE 80 Richtung Hamburg hat, sind Veränderungen auf den Bahnstrecken Kiel – Lübeck und Hamburg – Lübeck notwendig.

Auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck ist durch eine Verschiebung der Fahrplanlage der RE 83 Kiel – Lübeck näher an den Taktknoten Lübeck zur Minute 00 eine Verschiebung der Kreuzung zwischen den RE- und den RB-Zügen in Pansdorf möglich, so dass die RB 84 Kiel – Lübeck den Taktknoten Lübeck zur Minute 30 erreichen und den Anschluss von und nach Bad Kleinen herstellen kann.

Der RE 80 Hamburg – Lübeck sollte bereits vor dem Start des neuen Verkehrsvertrages im Wettbewerbsnetz Netz Ost zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auch sonnabends und sonntags verkehren, so dass die Fahrgäste auch am Wochenende von und nach Hamburg abhängig von der Fahrtrichtung in 12 bis 15 Minuten von und nach Bad Kleinen umsteigen können.

Stefan Barkleit & Marcel Drews

PRO BAHN setzt sich für eine attraktivere Gestaltung des Bahnverkehrs auf der Bahnstrecke Rehna – Schwerin ein

Schon seit vielen Jahren kämpfen die PRO BAHN Landesverbände Schleswig-Holstein/Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern für ein Verbesserung der Strecke Rehna – Schwerin. Mittelfristig sollte die bestehende Schienenlücke zwischen Schönberg und Rehna durch eine rund 13 km lange Neubaustrecke zu schließen und die RB Rehna – Schwerin nach Schönberg und weiter nach Lübeck zu verlängern.

Seit Dezember 2015 fahren die Züge Rehna – Schwerin nach einem deutlich veränderten Fahrplan. Das führt dazu,, dass sich die Anschlüsse in Schwerin gegenüber heute deutlich verschlechtern, denn die Umsteigezeiten verlängern sich zum RE 1 nach Rostock auf rund 20 Minuten bzw. nach Hamburg auf rund 50 Minuten sowie zur RE 2 und zur RB 17 nach Wismar und Ludwigslust auf rund 30 Minuten.

Der Zugfrequenz selbst bleibt unverändert: Ein 2h-Takt Im Streckenabschnitt Gadebusch – Schwerin ist dieser werktags auf einen Stundentakt verdichtet.

Ausrichtung auf einen Taktknoten Schwerin zur Minute 00 sinnvoll

Beide PRO BAHN-Landesverbände stimmen darin überein, dass für die RB Rehna – Schwerin der Taktknoten Schwerin zur Minute 00 sinnvoller ist. Dieses böte kurze Umsteigezeiten zum RE 1 nach Rostock sowie akzeptable Umsteigezeiten von rund 15 'zum RE 2 und zur RB 17 nach Wismar/Ludwigslust.

Zudem würde die seit Dezember 2015 fahrende Buslinie 135 Ratzeburg – Gadebusch sinnvoll in das Verkehrsangebot aus Bahn und Bus im Landkreis Westmecklenburg genau reinpassen. Sie bedient in Ratzeburg idealerweise den Bahnknoten zur Minute 30, auf den auch das Busliniengrundnetz des Landkreises Herzogtum Lauenburg ausgerichtet ist.

Eine Abfahrt zur Minute 35 und einer Ankunft zur Minute 25 in Ratzeburg ergibt bei einer Fahrtzeit nach Gadebusch von 40 Minuten eine Ankunft zur Minute 15 und eine Abfahrt zur Minute 45 in Gadebusch. Durch die Kreuzung der RB Rehna – Schwerin in Groß Brütz zur Minute 30 fahren die RB von Gadebusch aus zur Minute 18 nach Schwerin ab bzw. kommen in Gadebusch zur Minute 42 von Schwerin an. So kämen kurze Umsteigezeiten Bahn-Bus zustande.

Mecklenburg-Vorpommern hat dafür in Gadebusch schon die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, denn mit der Modernisierung des Bahnhofsvorplatzes ist die Bussteig direkt gegenüber den Bahnsteig der Bahn gelegt worden.

Überlegenswert ist aus der Sicht von PRO BAHN auch, die werktags nur bis Gadebusch verkehrenden Verstärkerzüge wieder bis Rehna zu führen. Einerseits, damit auch Rehna werktags wieder im Stundentakt bedient wird, andererseits, weil die Führung der Verstärkerzüge nur bis Gadebusch keine Freisetzung eines Umlaufes und somit keine wesentliche Reduzierung des Zuschussbedarfes für den Betrieb auf dieser Bahnstrecke bringt.

Stefan Barkleit und Marcel Drews

Abb. l.: Karte (Grundlage Open Street Maps) der Region. Hier fehlt ein Lückenschluss
Abb.r.o.: Das ehemalige Bahnhofsgebäude von Gadebusch, dass heute das Restaurant Station Burgsee beherbergt. Vorne rechts im Bild der restaurierte Salonschlafwagen des ehemaligen DDR-Regierungszuges. (sb)
Abb.r.u.: Umsteigen in Gadebusch - die Bushaltestelle ist an den Bahnsteig verlegt und ebenso wie der Bahnsteig barrierefrei ausgebaut worden. Ein RegioShuttle der ODEG wartet auf die Rückfahrt nach Schwerin. (sb)

Fahrzeugpark im Nahverkehr auf der Schiene in Schleswig-Holstein fast vollständig erneuert

Mit der Lieferung neuer Doppelstockwagen für die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH), neuer LINT 54 Dieseltriebwagen für die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) und für die AKN sowie neuer Elektrotriebwagen für die Nordbahn sind in Schleswig-Holstein inzwischen weitgehend neue Züge unterwegs.

Der Echte Norden hat so kaum noch ältere Fahrzeuge: Die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (neg) nutzt zwischen Dagebüll Mole und Niebüll Dieseltriebwagen (zwei VT628/629 sowie den T4 der Jenbacher Werke). Diese bleiben erhalten, da sie die für das Schleppen der IC-Kurswagen von Köln, Frankfurt und Dresden nötigen Schraubenkupplungen haben.

Alt, aber modernisiert immer noch gut

Die RBSH nutzt auf der RB77 Kiel – Neumünster modernisierte Interregio-Wagen und Steuerwagen (Typ Halberstadt mit Wittenberger Kopf). Zudem fahren einige modernisierte Niederflurdoppelstockwagen der ehemaligen Reichsbahn die RE1 Hamburg – Büchen und RB81 Hamburg – Bad Oldesloe. Das wird aber mit der Lieferung der angetriebenen Steuerwagen vom Typ Twindexx Vario zum Fahrplanwechsel 2017 enden.

Photo:Neuer AKN-LINT54 (kpn)

Die AKN nutzt noch 18 VTA (Baujahre 1993/ 1994). Mit der Verlängerung der S-Bahn aus Aumühle nach Kaltenkirchen werden diese dann durch die 14 der von Juli bis Dezember 2015 gelieferten 17 LINT 54 ersetzt. Ab dann wäre die AKN-Flotte komplett barrierefrei. Die 3 anderen nutzt die NOB als RB62 Itzehoe - Heide.

Details der neuen Doppelstocker

Bombardier Transportation lieferte der RBSH von Dezember 2015 bis Februar 2016 28 der 32 bestellten Doppelstockmittelwagen des Twindexx Vario. Die vier weiteren und die 32 bestellten angetriebenen Doppelstocksteuerwagen sind im ersten Halbjahr 2017 dran.

Sieht besser aus - klingt auch besser

Zwar nervte auch früher schon das Türschließen mit einem Warnton. Inzwischen aber weit angenehmer und leiser. Zudem sind auch die Wagenübergänge breiter als bisher. Dadurch wurde aber das WC enger. In den Fahrgasträumen ist der Sitzplatzteiler größer und es gibt mehr vis-a-vis-Sitzgruppen.

Zudem gibt es sowohl im oberen als auch im unteren Fahrgastraum jeweils zwei Gepäckregale. Die oben sind aus Stahl, die unten mit Kunststoff verkleidet. Dieses unterbricht unten die durchgehende Sichtachse.

Photo: Unten im neuen Doppelstockmittelwagen: Die durchgehende Sichtachse ist aufgehoben (sb)

Photo: Klappbare Halbtische in den vis-a-vis-Sitzgruppen der neuen Doppelstockmittelwagen (sb)

Die Sitze mit Armlehnen und ausgeformten Kopfstützen entsprechen denen, der 2009 gelieferten, haben aber deutlich stärker gepolsterte Rückenlehnen und Sitzflächen. In den Reihensitzen können Fahrgäste Klapptische, in den vis-a-vis-Sitzgruppen klappbare Halbtische zum Ablegen von Getränken, Speisen und Zeitschriften nutzen. Pro Doppelsitz gibt es je eine Steckdose in der Wandverkleidung und eine Leselampe über Kopf. Das Licht der Fahrgasträume ist wieder weiß. Die Mittelwagen haben 125 Sitzplätze. Das sind elf weniger als bei den 2009 gelieferten.

Photo links: Gepäckregal im oberen Fahrgastraum der neuen Doppelstockmittelwagen (sb)
Photo rechts: Klapptische in der Reihenbestuhlung in den neuen Doppelstockmittelwagen (sb)

Die neuen LINT 54 der AKN bieten zwei große Mehrzweckräume, da auf das WC verzichtet wurde. Die baulich vorbereitete Nachrüstung würde einen Mehrzweckraum füllen. Es gibt nur 2.Klasse, aber gemessen am S-Bahn-Standard sind die Sitze bequem. In den Hochflurbereichen hinter den Führerständen sind sie wie gewohnt in 2+2-Bestuhlung angeordnet, in dem mittleren jedoch teilweise in einer 3+1-Bestuhlung (Dreiersitz mit Klappsitz an der Wand). Die bei AKN-LINT bieten 172 Sitzplätze 2.Klasse, die der NOB 150. Dafür aber auch 8 Sitze in der 1. Klasse.

Photo links: Dreiersitz in den neuen AKN-Dieseltriebwagen LINT 54 (kpn)

Zudem unterscheiden sich die NOB-LINT zu den AKN-LINT dadurch, dass sie dem Fahrzeughalter Paribus gehören und eine barrierefreie WC-Anlage haben. Auch die Farbgebund ist anders. Die AKN strahlt in den Farben des Landes Schleswig-Holstein. Die RB62 hingegen ist im Corporate Design der NAH.SH lackiert. Die AKN nutzt hellblauen Polster, die NOB dunkelblaue. Leider sitzt man auch in der 1. Klasse in 2+2-Bestuhlung und in der 2. Klasse ohne Armlehnen.

Neue E-Triebwagen für neue Nordbahn

Die Nordbahn erhielt von Oktober 2014 bis März 2015 sieben fünfteilige und acht sechsteilige FLIRT Elektrotriebwagen. Sie bieten 235/296 Sitzplätze 2.Klasse und jeweil 24 der 1. Klasse, haben kleine Mehrzweckräume an den Einstiegen, ein Standard WC sowie einen großen Mehrzweckraum mit barrierefreiem WC.

Photo links: Kleine Tische in den vis-a-vis-Sitzgruppen in der 2. Klasse des neuen FLIRT (sb)
Photo rechts: Klapptische in den Reihensitzen in der 2. Klasse in den neuen FLIRT-Triebwagen (sb)

Der Sitztyp mit Armlehnen und mit ausgeformten Kopfstützen bietet für die RB61 Itzehoe – HH-Hbf. und RB71 Itzehoe – HH-Altona einen guten Sitzkomfort. Fahrgäste können sich auf Klapptische in den Reihensitzen und kleine Tische in den vis-a-vis-Sitzgruppen zum Ablegen von Getränken, Speisen und Zeitschriften freuen. Positiv sind die Anlehnpolster im Durchgang beim WC sowie teilweise in den Mehrzweckräumen. Das erleichtert im Vergleich zu Klappsitze den Durchgang durch Zug. Leider hat man mit dem Platz beim Standard-WC gegeizt und auch die 1. Klasse ist 2+2-bestuhlt.

Photo links: Sitzpolster statt Klappsitzen am barrierefreien WC im neuen FLIRT-Triebwagen (sb)
Photo rechts: Sitzgruppe in der 1. Klasse (sb)

Stefan Barkleit

PRO BAHN für attraktiveres Angebot auf der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg

Nach den Verbesserungen zwischen Hamburg und Lübeck sowie Büchen der 1990er- und 2000er-Jahre wurde in den letzten Jahren mehr die Strecke Lübeck – Lüneburg modernisiert und saniert.

Mit der Reaktivierung des Kreuzungsgleises im Bahnhof Ratzeburg und der Errichtung eines Elektronischen Stellwerkes (ESTW) 2008 wurden die Zugkreuzungen von Pogeez nach Ratzeburg verlegt. Die Züge passen nun besser in den Vollknoten Lübeck. Ratzeburg ist seitdem Taktknoten zur Minute 30.

Im Dezember 2009 führte Schleswig-Holstein durchgehende RE Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg ein. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) als alter und neuer Betreiber der Bahnstrecken im Netz Ost ersetzte die bisherigen VT628 durch neue VT 648.3 (LINT 41). Sie haben leider weniger Sitzplätze (130-133 statt 143-146), was sich besonders werktags in der Hauptverkehrszeit bemerkbar macht. Die kleinere Stellplatzkapazität hingegen wirkt bei der stärkeren Nachfrage des touristischen Verkehrs.

Dafür erleichtern sie den Fahrgastwechsel durch den auf die Bahnsteighöhe von 76 cm ausgelegten Einstieg. Nach und nach wurden die Bahnsteige in Ratzeburg (Hausbahnsteig), Mölln, Büchen und Lauenburg barrierefrei mit dieser Höhe modernisiert und saniert. In Ratzeburg konnten sich Reisezüge nicht mehr begegnen, da der Inselbahnsteig keinen Zugang mehr hatte.

Photo: Weg vom Bahnsteig zum Stadtteil Bornkamp am Haltepunkt Lübeck-Hochschulstadtteil. (sb)

Die neuen Halte in Lübeck-Hochschulstadtteil (2013) und Lübeck-Blankensee (2008) haben es schwer, neue Kunden zu bringen. Der Hochschulstadtteil ist schwer zugänglich, da durch einen Lärmschutzwall sowie die B207neu vom Bahnsteig getrennt. Auch gibt es bisher keine attraktive Verknüpfung von Bahn und Bus. "Lübeck-Blankensee" liegt nicht am Ort, sondern am Flughafen und hängt von dessen (Negativ-)Trend ab.

Trotz Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge ist das Verkehrsangebot noch zu verbessern

So steht der RE Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg in Lübeck Hbf. 14'-17' am Bahnsteig. Das macht die Fahrtzeit aus den Regionen Kiel und Mittelholstein nach Ratzeburg und Mölln unattraktiv gegenüber dem Auto. Dieser wird mit dem weiteren Ausbau der B404 zur A21 seinen Fahrzeitvorteil noch weiter ausbauen.

Da im Abschnit Lübeck – Ratzeburg nur in Pogeez und Ratzeburg gekreuzt werden kann, bleibt es bei einem 20'/40'-Hinketakt. Stundentakte sind in dichten Stadtgebieten wie hier für viele Menschen unattraktiv. Das zeigen die Erfahrungen mit den neuen Halten Kronshagen, Kiel-Russee u. Lübeck-Hochschulstadtteil. Weiter südlich zwischen Büchen und Lüneburg bieten zwei wechselnde Zweistundentakte die stündlichen Verbindungen.

In der einen Stunde nimmt der RE im Vollknoten Büchen den Anschluss aus Hamburg auf, verpasst dafür in Lüneburg (Ankunft kurz vor halb) die Metronom-Züge nach HH-Harburg bzw. nach Uelzen. In der anderen Stunde verzichtet er in Büchen auf den Anschluss aus Richtung Hamburg. Dafür hat er in Lauenburg attraktive Anschlüsse zum Stadtbusverkehr und erreicht in Lüneburg beide Metronom-Züge.

Photo: Ein RE nach Lüneburg verlässt am 11.Jan. 2014 den Bahnsteig Lübeck Hochschulstadtteil (sb)

Verbesserungen sind möglich

Die kommende Ausschreibung Netz Ost für 2019 beinhaltet auch die Linie Lübeck – Büchen – Lüneburg.

PRO BAHN Forderungen für die Ausschreibung

1. 60'-Takt mit Knoten in Mölln (halb) und Lauenburg (voll). Mölln braucht dazu den Bahnsteig an Gleis 2
2. Bessere Integration in die Anschlüsse der Taktknoten Lübeck, Lauenburg und Lüneburg
3. Bessere Erreichbarkeit zu Fuß und per Bus
4. Verlegung der Station Lübeck-Blankensee
5. Neue Halte Lübeck-Buntekuh, Güster und Adendorf
6. Halbstundentakt im Abschnitt Lübeck – Ratzeburg

Erläuterung der PRO BAHN Forderungen

1. & 2.: Fester Stundentakt mit festen Knoten
Die Züge sollten in einem exakten Stundentakt fahren. Für die Zugbegegnungen grundsätzlich in Mölln (zur Minute 30) und in Lauenburg (zur Minute 00) ist in Mölln ein neuer Bahnsteig an Gleis 2 notwendig. Dieser Aufwand lohnt sich aber, da dann sowohl im Taktknoten Lübeck zur Minute 00, als auch in Lüneburg zur Minute 30 alle Anschlüsse aller Richtungen passen. Zudem wird in Lauenburg der stündliche Anschluss zum Stadtbusverkehr attraktiv.

Photo: Um vom Hochschulstadtteil zur Bahn zu kommen, ist muss man die Bundesstraße und den sich anschließenden Lärmschutzwall überqueren.

3. Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus an der Bahnstation Lübeck-Hochschulstadtteil

Zur Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus an der Bahnstation Lübeck-Hochschulstadtteil ist die Errichtung einer neuen Bushaltestelle auf der Überführung der Bundesstraße B 207neu und der Bahnstrecke sinnvoll, so dass eine direkte Sichtachse zwischen Bahnstation und Bushaltestelle entsteht.

Die Bedienung der neuen Bushaltestelle sollte durch die Buslinie 1 Groß Parin – Bad Schwartau – Lübeck – Hochschulstadtteil erfolgen, um die Anbindung der FH und des Universitätsklinikum mit Bahn und Bus aus Richtung Ratzeburg und Mölln zu verbessern. Dazu sollte sie alternierend alle 30' die Endhaltestelle Bornkamp bzw. Hochschulstadtteil anfahren.

4. Verlegung der Bahnstation Lübeck-Blankensee
Sollte der Flughafen weiter schwächeln, könnte die Verlegung des Haltes Lübeck-Blankensee zur Straße „Sollbrück“ mehr Kunden bringen.

5. Neue Halte: a) Lübeck-Buntekuh
Ein neuer Halt Lübeck-Buntekuh auf Höhe der Korvettenstraße würde die Stadtteile Buntekuh und St. Lorenz Süd erschließen sowie die Fahrtzeitenaus den südwestlichen Stadtteilen von Lübeck in Richtung Ratzeburg und Mölln deutlich verkürzen. Eine Brücke über die Gleise als Zugang zur Station verbände zudem die Stadtteile Buntekuh und St. Lorenz Süd besser miteinander. Über diese direkte Erschließung hinaus könnten am westlichen Brückenende Bahn, Bus, Fahrrad und Auto verknüpft werden. Eine Tangentialbuslinie würde ÖPNV-Verbindung aus Richtung Bad Kleinen/Schwerin und aus Ratzeburg in beide Stadtteile mit zusammen rund 25.000 Einwohnern deutlich beschleunigen und somit attraktiver machen.

5. Neue Halte: b) Güster
Die Fahrplanreserven zwischen Mölln und Büchen sollten für einen weiteren Halt genutzt werden, ohne in Büchen die Anschlüsse zum RE nach Hamburg zu gefährden. Güster hat 1.200 Einwohner, deren Fahrzeit nach Mölln und Büchen auf ganze 5' sinkt. Lübeck wäre gerade eine halbe Stunde entfernt (derzeit 75 bis 97') und Hamburg eine Stunde (heute bis zu 77'). Die Gelder für die Buslinie 8830 Mölln – Güster – Büchen kann der Kreis Herzogtum Lauenburg als Aufgabenträger für andere Buslinien gut gebrauchen.

5. Neue Halte: c) Adendorf
Die Fahrplanreserven zwischen Lüneburg und Büchen sollten für einen weiteren Halt genutzt werden, ohne in Lüneburg die Anschlüsse zum Metronom nach Hamburg und Uelzen zu gefährden. Die Reaktivierung der Bahnstation in Adendorf (10.100 Einwohner) ist in der landesweiten Untersuchung des niedersächsischen Verkehrsministeriums zur Reaktivierung von Bahnstationen bereits positiv bewertet worden und sollte daher mit der Anpassung des neuen Betriebs-Konzeptes umgesetzt werden.

6. 30'-Takt im Abschnitt Lübeck – Ratzeburg
Mit dem neuen Fahrplan muss die RB von Kiel nicht mehr wie bisher in Lübeck-Hbf. 55' rumstehen nur um dann zurückzufahren. Stattdessen kann sie nach Ratzeburg verlängert werden. Die Zugkreuzungen mit den RE, die bis Lüneburg fahren, kann in der bereits vorhandenen Kreuzungsstation Pogeez stattfinden. Deren Lage macht im Abschnitt Lübeck – Ratzeburg einen exakten und damit attraktiven 30'-Takt möglich. Das verbindet die südlichen Stadtteile von Lübeck und Ratzeburg weit besser mit Lübecks Zentrum und der Landeshauptstadt. Stefan Barkleit

S4 Ost: Aktueller Planungsstand und Kritik

Dass wir als Fahrgastverband PRO BAHN für die S4 (West und Ost) sind, ist selbstverständlich, denn schließlich bringt sie für viele Fahrgäste große Vorteile: 10'-Takt mit mehr direkten Verbindungen und eine höhere Pünktlichkeit.

Zudem werden die Fern- und Regionalgleise im Hamburger Hauptbahnhof deutlich entlastet. Das verbessert die Pünktlichkeit vieler Regional- und Fernzüge verbessert wird, die künftig nicht mehr vor dem Hauptbahnhof auf freie Gleise warten müssen. Auch die Erfahrungen aus der Errichtung der S3 nach Harburg sprechen für die S4 Ost. Gerade die Bündelung mit der bestehenden Bahnstrecke ist ein wesentlicher Bestandteil für einen guten Lärmschutz und die Vermeidung zusätzlicher Zerschneidung von Wohngebieten und ländlichen Räumen.

Wie bei nahezu allen neuen Projekten gibt es auch kritische Stimmen, die wir nicht vom Tisch wischen dürfen. Wir wollen uns auch mit den kritischen Argumenten auseinandersetzen. Aus diesem Grund drucken wir hier auch einige kritische Stimmen ab, damit wir uns mit diesen auseinander setzen können.

Kommentar

Wie schon bei der Ausbaustrecke Hamburg – Berlin gibt es hier Überlegungen zu einer Alternativtrasse. Wir glauben nicht, dass dies zielführend ist. Eine Alternativtrasse ist nicht nur deutlich teurer, ihre Realisierung wird auch deutlich länger dauern - damit fehlt das Geld für andere wichtige Projekte im Nahverkehr.

Wir verstehen, dass die Anwohner durch den Ausbau von zwei auf vier Gleise zusätzlichen Lärm befürchten. Doch was ist hier realistisch zu erwarten? Die im Güterverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen arbeiten durch die Beschaffung neuer Güterwagen mit leisen Bremsen und durch die Nachrüstung bereits verkehrender Güterwagen mit leisen Bremsen an einer deutlichen Reduzierung des Lärms.

Darüber hinaus werden Teile des Güterverkehr auf der Relation Skandinavien – Deutschland – Osteuropa mit der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung und des sogenannten Ostkorridors Stendal – Magdeburg – Halle/ Leipzig – Hof – Regensburg ab Lübeck die Bad Kleinen, Schwerin, Ludwigslust und Wittenberge weiträumig an Hamburg vorbeifahren. Karl-Peter Naumann

Aktueller Stand der Planungen zur S4 Ost

Inzwischen ist die Entwurfsplanung für die S4 Ost weiter vorangeschritten, wobei die konkrete Ausgestaltung der S4 im Rahmen der Entwurfsplanung insbesondere im Hinblick auf die Kosten noch einmal angepasst.

Nach der Vorentwurfsplanung hatten sich Hamburg und Schleswig-Holstein auf die folgende Ausgestaltung des Projektes verständigt:
1.) Überwerfungsbauwerk östlich der S-Bahn-Station Hasselbrook
2.) Zwei neue Gleise Hasselbrook – Ahrensburg
3.) Ein neues Gleis Ahrensburg – Bargteheide
4.) Neue S-Bahnstationen Claudiusstraße, Bovestraße, Holstenhofweg, Am Pulverhof
5.) Modernisierung der Stationen Rahlstedt, Tonndorf, Ahrensburg, Ahrensburg-Gartenholz und Bargteheide

Bei der Vorentwurfsplanung stiegen die Kosten für die S4 Ost von 630 Mio.Euro auf 1,008 Mrd.Euro. Eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung empfahl, auf ein neues Gleis im Abschnitt Ahrensburg-Gartenholz – Bargteheide zu verzichten und die Verbindungskurve zwischen der Güterumgehungsbahn und der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck zweigleisig auszubauen. Dem folgen die beiden Bundesländer.

Mit der Anpassung der Ausgestaltung des Projektes ist auch der Bau einer neuen S-Bahn-Station Ahrensburg-West aufgenommen worden, während die die zunächst angedachte S-Bahn-Station Delingsdorf nicht weiter verfolgt wird. Die Kosten betragen nun 915 Mio.Euro, davon 762 Mio.Euro für den Bau der neuen Infrastruktur und 153 Mio.Euro Planungskosten.

Derzeit laufen weitere Gespräche zwischen den Bundesländern, dem Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Bahn zur Finanzierung des Projektes. Dabei verfolgen die beiden Bundesländer offenbar eine Finanzierung aus Finanzmitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BschWAG).

Dies ist aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN auch konsequent und nachvollziehbar, schließlich wird mit der Errichtung der neuen Gleise für die S4 Ost im Streckenabschnitt Hasselbrook – Ahrensburg ein Nutzen für den Nahverkehr und mit der Entlastung der bestehenden Gleise im Abschnitt Hasselbrook – Ahrensburg-Gartenholz ein Nutzen für den Güter- und den Fernverkehr erzielt.

Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 nicht mehr zu halten

Nach Einreichung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren wird davon ausgegangen, dass im Fall einer Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ohne zeitliche Verzögerungen für den ersten Streckenabschnitt im ersten Halbjahr des Jahres 2019 Baurecht bestehen und eine gesicherte Finanzierung des Projektes vorausgesetzt die Arbeiten zur Errichtung der S4 Ost Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe beginnen können.

Eine vollständige Inbetriebnahme der S4 Ost Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ist somit nicht mehr zu halten. Jedoch ist nach der Fertigstellung des ersten, östlich der S-Bahn-Station Hasselbrook beginnenden Abschnitts eine Teilinbetriebnahme.

Weitere Beschaffung der neuen S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 490 noch unklar

Die Verzögerungen der S4 Ost führen auch dazu, dass die beiden Aufgabenträger HVV und NAH.SH sowie die Länder sich damit beschäftigen müssen, wie sie mit der Frage der weiteren Beschaffung der neuen S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 490 umgehen.

Die S-Bahn Hamburg hat bisher fest insgesamt 29 Ein- und 31 Zweisystemtriebwagen bestellt. Weiter ist die Bestellung von 12 Einsystemtriebwagen für die S11 und die S2 sowie von 20 Zweisystemtriebwagen für die S21 (Kaltenkirchen und Quickborn) fest geplant.
Darüber hinaus bestehen Optionen für die Bestellung von 10 Einsystemtriebwagen für die geplante S32 und von 44 Zweisystemtriebwagen für die geplante S4 West und die S4 Ost. Die Bindefrist für die Optionen läuft dabei zum 30.09.2018 aus.

S4 Ost-Vorlaufbetrieb Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe denkbar

Derzeit werden die Verkehrsleistungen auf der Regionalbahn-Linie 81 Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe im Rahmen des Verkehrsvertrages Netz Ost I bestellt, dessen Laufzeit zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 endet. Die beiden Aufgabenträger HVV und NAH.SH sowie die beiden Bundesländer machen sich Gedanken, die Laufzeit des Verkehrsvertrages Netz Ost I um zwei weitere Jahre bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 zu verlängern und im Rahmen der Ausschreibung des Netzes Ost II auf der Bahnstrecke Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe anstelle der Regionalbahn-Linie 81 einen Vorlaufbetrieb der S4 Ost zu bestellen.

Im Vorlaufbetrieb der S4 Ost verkehren die neuen S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 490 in einer ersten Stufe zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe zunächst ausschließlich auf den bestehenden Gleisen. In einer zweiten Stufe wird die S4 Ost nach der Fertigstellung des ersten Streckenabschnitts im Streckenabschnitt Hauptbahnhof – Hasselbrook und im ersten Streckenabschnitt bis Rahlstedt auf die S-Bahn-Gleise verlegt sowie von und nach Altona-Nord (über die City-S-Bahn) verlängert. In einer dritten Stufe wird die S4 Ost dann zwischen Hamburg und Ahrensburg vollständig auf den neuen Gleisen geführt.

Die S-Bahn Hamburg kann bei einer Realisierung des Vorlaufbetriebs der S4 Ost die notwendigen S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 490 dergestalt bestellen, dass diese nach der Lieferung der bisher fest bestellten 60 S-Bahn-Triebwagen und der fest geplanten 32 S-Bahn-Triebwagen für die S11, S2 und S21 bis zum Start der Laufzeit des neuen Verkehrsvertrages Netz Ost II zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 geliefert werden können. Stefan Barkleit

Im Westen nichts Neues

Die S4Ost kommt voran. Doch was ist am anderen Ende Richtung Elmshorn-Itzehoe/Neumünster los?

Pinneberg ist kein Endpunkt mehr und die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) befreit die Region direkt von den Güterzügen. Der Bund wird das ewig geforderte 3. Gleis Elmshorn - Pinneberg nicht bauen. Das ewige Festhalten daran blockierte den Fortschritt. Dabei leben von Pinneberg bis Elmshorn mit 123 Tsd. ~ 70% mehr Schleswig-Holsteiner als von Ahrensburg bis Bad Oldesloe (72 Tsd). Die S4West wäre auch viel günstiger, denn Pinneberg hat bereits S-Bahngleise.

Von deren S3 unterscheidet sich die S4-West dadurch, dass sie von Pinneberg bis Altona auf den Ferngleisen ohne Halt fährt. Sie hat außerhalb Hamburgs also eher den Charakter der heutigen Nordbahn, nur dass sie halt in Altona auf die S-Bahngleise wechselt und dann mit allen Halten des City-Tunnels zum Hbf. fahren soll. Die Kreise Steinburg und Pinneberg täten gut daran, diese S4West voranzubringen. Dann führen eines Tages echte 30'-Takte mit allen Halten von Neumünster (ggf. über Kellinghusen) und Itzehoe und warum nicht auch von Barmstedt aus bis Elmshorn und von dort im 10'-Takt über Tornesch und Pinneberg schnell über Altona, alle Halte des City-S-Bahntunnels zum Hauptbahnhof. Martin Schlünß

Außenrum statt mitten durch die Gärten

Die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) wird mehr Güterzüge bringen. Anwohner wundern sich, dass Hamburg diese durch dichtbesiedelte Wohngebiete fahren lassen will. Das provoziert Verzögerungen durch Klagen gegen Lärm, Erschütterungen sowie Enteignungen. Mit dem VCD zeigen sie Alternativen auf und fordern diese zu prüfen sowie solange das S4-Planfeststellungsverfahren zu stoppen.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sieht den Bau eines dritten Gleises lediglich als potentiellen Bedarf, das in den vordringlichen Bedarf aufsteigen könnte. Da der BVWP im Schienenverkehr aber nur den Fernverkehr im Blick hat, planen die für den Nahverkehr zuständigen Länder Hamburg und Schleswig-Holstein zwei zusätzliche Gleise für die S4. Für eine Mitfinanzierung durch den Bund fehlen aber noch detaillierte Pläne, die die Länder jetzt erarbeiten.

Uns allen ist klar: Zwischen Hamburg u. Bad Oldesloe drängeln sich schnelle RE und Fernzüge mit langsamen Nahverkehrszügen. Güterzüge machen es noch enger. Zusätzliche Gleise sind dringend nötig, um den Knoten zu lösen und die Schiene insgesamt zu stärken. Zwei neue Gleise bedeutet für uns Anwohner aber, dass wir bis zu 16m unserer Gärten verlieren und sechs Meter hohe Lärmschutzwände anstarren müssen. Diese sind für Neubaustrecken in Wohngebieten vorgeschrieben.

Solange der der Bau zweier separater Gleise Hasselbrook - Ahrensburg nur 380 Mio. Euro kosten sollte sahen wir ein, dass das Allgemeinwohl besserer Verbindungen vor dem Eigennutz geht. Schließlich ist die Schiene das wesentliche Instrument für Umwelt-, Klima- und Sicherheitszielen im Verkehr.

Alternative: Mehr Nutzen, weniger Schaden

Inzwischen aber knackte die S4 die Milliardengrenze. Der gesunkene Nutzen-/Kostenindex und das damit gesunkene Allgemeinwohl macht die Untersuchung von Alternativen geradezu zwingend. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) unterstützt unsere Überlegungen zur S4 und spricht sich auch für eine Verlagerung von Personen- und Güterfernverkehr auf die Schiene aus.

Dies muss mit einem Ausbau an Netzkapazitäten verbunden werden, der möglichst im Einklang mit den Belangen von Anwohnern erfolgen soll. Dazu haben sie ein Konzept entworfen, das die S4 realisiert und gleichzeitig Güterzüge um die dicht besiedelten Wohngebiete in Hamburgs Osten umleitet.

Als 1. Vorsitzende der Bürgerinitiative bin ich überzeugt, mit diesem Alternativkonzept eine großräumige Betrachtung zu erreichen. Es bringt für viele Ortschaften erhebliche Vorteile, die alle so schnell nicht wieder bekommen. Wir hoffen auf eine breite Unterstützung von Presse und benachbarter BI.

Wir befinden uns im Wahljahr und publizieren das Alternativkonzept, weil wir davon überzeugt sind, dass die Alternative die bessere Investition ist, als die bisher beabsichtigte einfallslose zweigleisige Gütertrasse. Hier steht das Allgemeinwohl hinten an, diese Variante ist aber politisch gewollt, koste es was es wolle. Noch ist nichts gebaut und die Verzögerung der festen Fehmarnbeltquerung verschafft uns die Zeit, die beste Lösung für die Metropolregion zu finden.

Wir sind über 100 betroffene Anlieger und wollen notfalls vor dem BVerwG in Leipzig klagen. Daher unsere dringende Bitte, warten Sie nun nicht noch länger mit dem Eintritt in unseren Verein, diese Variante ist vor allem nachhaltig und bietet für die nächsten Jahrzehnte viele Erweiterungsmöglichkeiten.

Die differenzierte Alternativplanung des VCD zeigt zukunftorientiertes Entwicklungspotential für das Wohl künftiger Generationen auf und bietet eine weitere Entwicklung schlüssiger Verkehrskonzepte. Mit dieser alternativen Lösung käme die S4 nicht nur besser, sondern auch schneller und günstiger!

Claus-Peter Schmidt 1. Vorsitzender
http://www.buergerinitiative-bahnstrecke-hh-hl.de
Info Nr. 4 November 2016

Ein neues Gleis an Hamburg vorbei

Der VCD schlägt eine neue Güterumgehungsbahn (GUB) vor, damit durchgehende Züge Hamburg umfahren und neue Nahverkehre möglich werden.

Die neue, überwiegend eingleisige „Güterumgehungsbahn“, würden vorrangig Güterzüge Richtung Norden befahren. Diese Neubaustrecke könnte auch für den Personenverkehr genutzt und mit anderen ÖPNV-Angeboten verknüpft werden. So würde die S4 die heutige Strecke alleine nutzen und könnte dann alle 10 Minuten oder öfter fahren.

Fahrpläne können abgestimmt werden

Neben einem schnellen Zug pro Stunde ohne Halt (z.B. ein EC oder RE nach Fehmarn) empfiehlt der Verkehrsclub halbstündlich Regionalzüge, die in Reinfeld, Bad Oldesloe, Bargteheide und Ahrensburg zum Halten kommen sollten. Die Regionalbahn aus Neumünster hat der VCD bis Ahrensburg verlängert, wo Reisende die S4 und auch die U1 erreichen sollten. Würden S4 und U1 Ahrensburg im 15'-Takt anfahren, könnten sich die Personenzüge die heutige Strecke Lübeck – Hamburg teilen und alle Bahnen könnten aufeinander optimal abgestimmt werden.

Bisherige Pläne für S4 mitbenutzen

Auch zusätzliche Stationen entlang der S4 wären wie geplant möglich und mit Seitenbahnsteigen einfacher realisierbar.

„In der Nähe von Hasselbrook könnte eine Station „Ostkreuz“ entstehen, wenn die bestehende Güterumgehungsbahn langfristig auch für den Personenverkehr genutzt werden könnte“, so Rainer Schneider, Vorstandsmitglied im VCD-Nord.

Von Billstedt könnte man so vielleicht einmal mit der U-Bahn nach Boberg fahren und dort in den Regionalzug in Richtung Ahrensburg umsteigen“, so Alexander Montana, VCD-Nord-Vorstandsmitglied. Damit die neue Strecke auf Akzeptanz bei den Bürgern stößt, stellen sich die Initiatoren einen Verlauf im Trog vor. Die so tiefergelegte Trasse fügt sich besser in die Umgebung ein, erleichtert Lärmschutzmaßnahmen und Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen.

Bild: Lage der neuen Strecke (Karte: OpenStreetMap)

Auch eine Verknüpfung von Regional- und U-Bahn in Ahrensburg könnte bessere Verbindungen für Pendler zwischen dem Raum Lübeck und dem Hamburger Nordosten schaffen. Das entlastet gleichzeitig den Knoten Hamburg-Hauptbahnhof. Alexander Montana

---

Kommentar: Planen UND Prüfen!

Zwei neue Gleise müssen her, egal ob die FFBQ kommt. Die Frage aber, wo sie hinsollen, ist berechtigt. Mitunter kann eine Neubaustrecke mehr Probleme besser und evtl. auch billiger lösen als der Ausbau alter Strecken inmitten von Häusern. Weiter nördlich in Ostholstein macht man genau das. Das gilt es hier auch zu prüfen.

Die hier dargestellte Variante ist interessant, aber es gibt sicher noch weitere. Zum Beispiel könnte man auch von der Berliner Strecke bei Billbrook konsequent entlang der A1 bis Bad Oldesloe neu bauen. Die Kombination würde dann auch die Anwohner der A1 gleich mit vor Lärm schützen können, z.B. durch einen Deckel wie bei der A7. Dabei sollte die Strecke gleich zweigleisig gebaut werden, um genügend Kapazität für die durchgehenden Güter- und Personenzüge zu bieten. Nachträglich auszubauen wird meistens teurer und schweiriger. Trotz Prüfung der Alternative ist aber die S4 weiterzuplanen, denn eine Verzögerung wäre schlimm, wenn, warum auch immer, eine neue Strecke nicht sinnvoll wäre.

Wichig ist erstmal, dass der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) den gesetzlichen 40m-Korridor freier Flächen um A1 freihält. Stapelfeldt versucht derzeit, dieses zugunsten von Neubauflächen aufheben zu lassen (Landtagsdrucksache 18/4697) Entlang der Autobahnen sollte immer Platz für Schienen bleiben. (ms)

Fernbus auf Schienen

Bus: Schnelles Netz bei langsamer aber billiger Fahrt. ICE: Zwar schnell, aber kaum Netz. Dafür teuer. Regionalzug: Geniale Kombination im IRE HH - Berlin. Großes Lob an DB-Regio. Mehr davon bitte. Dem schnellen Regionalverkehr gehört die Zukunft.

Wie war das noch mit der Kette und ihrem schwächsten Glied? (Bild unten)

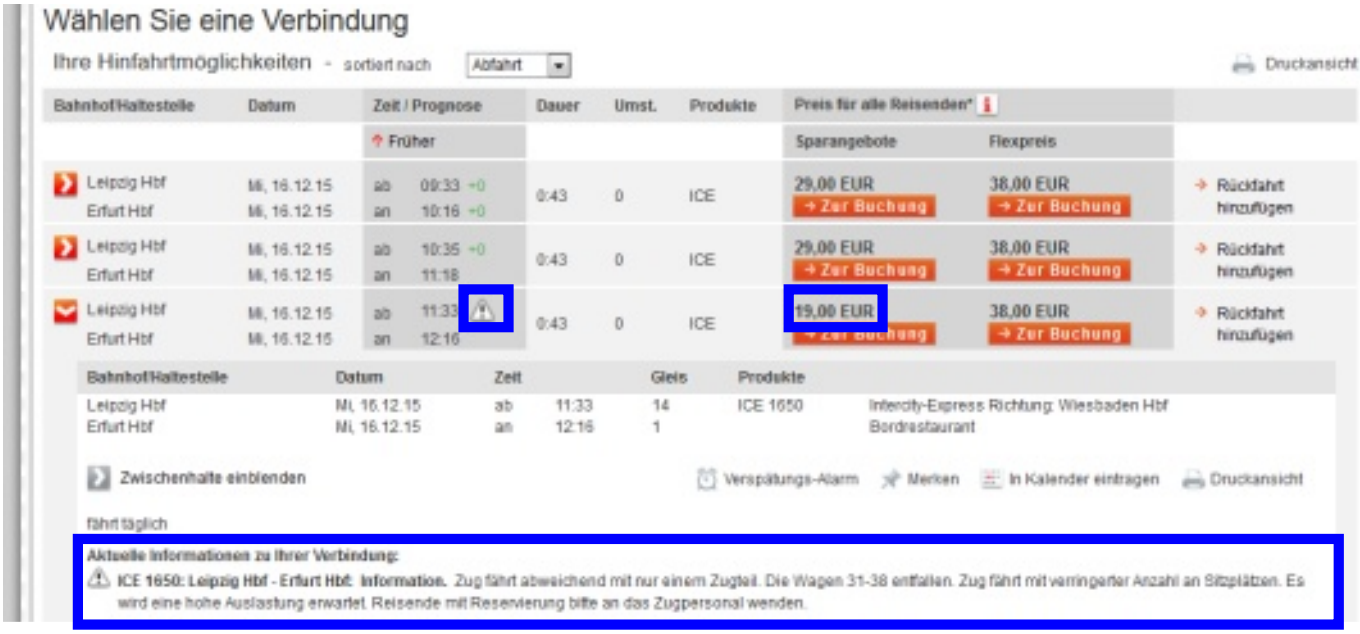
Züge, die freie Plätze haben, billig anzubieten, damit flexible Fahrgäste auf diesen ausweichen, ist gut. Zugteile, die ausfallen: passiert. Wieso aber lockt die DB gerade in einen solchen Zug mit Billigangeboten?

Platz sparen beim Fahrradabstellen

Radler fragen sich of an Bahnhöfen: Wohin mit dem Gefährt? VeloPark hat hierfür eine platzsparende Methode gefunden und auf dem Sommerfest des Landtages vorgestellt: Es wird einfach eingehängt

Informationsüberfluss (Bild oben)

Informationen an Fahrgäste zu geben ist gut. Doch zu viel ist manchmal einfach zu viel.



Nachtrag zu den Nachtzügen

14 Monate später:
Die am Ende des vorangehenden Textes genannte Aktionsgruppe hat bewundernswert international, engagiert, kompetent, kreativ gewirkt, viel Aufmerksamkeit und öffentliche Wahrnehmung geweckt, zehntausende Unterschriften für die Petition geerntet und Unterstützung in Gesellschaft und Politik in Gang gesetzt.

Doch der Beton des DB-Vorstands war härter:
Im Dezember 2015 fuhr ein ICE 3 als eine Art Regierunssonderzug von Berlin nach Paris zum Weltklimagipfel. An Bord ein neues Mitglied des DB-Vorstands namens Pofalla. Dieser verkündete während der Fahrt das Aus aller DB-Nachtzüge für Dezember 2016. Warum eigentlich bei dieser Gelegenheit und warum überhaupt wie eine Erfolgsmeldung? War seine Sachkenntnis so, dass er diesen Schritt als Beitrag zum Klimaschutz verstand, mit Verweis auf neu einzuführende nächtliche ICE als die besseren CNL?

Wohl ergäbe sich hiermit eine kürzere Reisezeit, aber im Sitzen kann man nicht (aus-)schlafen, und was macht man morgens um halb vier auf einem Bahnsteig in Offenburg, Neumünster oder sonstwo? Will Pofalla Taxis zuhilfe schicken?

Dann, im Tal wachsender Enttäuschungen, ein Hoffnungsschimmer in Form der ÖBB, die mehrere durch Deutschland führende CNL-Linien übernehmen will. Was kann ÖBB, was DB nicht kann ?

Die ÖBB hat in den letzten Jahren bei Kunden, Belegschaft und Politik Zufriedenheit erzeugt, nicht nur aber auch bei Nachtzugreisenden. ÖBB-Chef Kern wurde nun zum Bundeskanzler befördert.

Entsprechendes wollen wir in Deutschland ja nicht verlangen, und es möge Kern in seinem jetzigen Amt eine lange Zeit beschieden sein. Obwohl: Ein österreichischer emeritierter Bundeskanzler mit hoher Bahnqualifizierung als DB-Chef? Nur mal eine Minute träumen!

Doch nun wurde sogar bei der DB der Beton etwas aufgeweicht, und man hörte leicht geänderte Töne in Richtung Überdenken. Die Politik half mit. Im Bundestag wurde eine Sitzung zum Thema Nachtzüge (nicht allgemein Verkehrspolitik) geplant für Donnerstag, 07.07.2016, ca. 21 Uhr. Sie musste kurzfristig abgesagt werden, denn Deutschland stand im EM-Halbfinale gegen Frankreich. Nachholtermin nach der Sommerpause? Einige verhinderte Teilnehmer veröffentlichten Redemanuskripte, etwa vier von vier Parteien. Sie wiesen enorme Qualitätsunterschiede auf - sehr lesenswert.

Noch einige Details zum Themenumfeld :

Den IC Flensburg - Kopenhagen gibt es nicht mehr. Jetzt muss man umsteigen, dafür geht es schneller. Zwischen Flensburg und Hamburg kann man jetzt langsam aber komfortabel stündlich im oberen Stockwerk fahren. Vielleicht wird man so wenigstens bequem einen CNL, vielleicht einen ÖBB-CNL Hamburg - Zürich/München - Wien erreichen.

Tagsüber ist die Anschlusssicherheit zwischen RE und ICE in Hamburg weiterhin sehr schlecht. Man muss bei sensiblen Terminen 1-2 Stunden Reserve planen. Zudem sind die Fahrzeiten zwischen Nord- und Süddeutschland mal wieder länger geworden - geht Baustellenmanagement auch anders?

Sie könnten für die nächsten Jahrzehnte schlecht bleiben, unter anderem wenn der Bund dem Rat niedersächsischer Gremien folgt, die nach dem Aus für die Y-Trasse Hamburg - Hannover keine echte Innovation für den Fernverkehr zulassen wollen und somit über die Fernverkehrsqualität aller Nicht-Niedersachsen verfügen wollen. Oder wollen die die Chancen für die Nachtzüge und Fernbusse erhöhen?

Wenigstens hat PRO BAHN diesem "Alpha" genannten Konzept unter Verweis auf zwei durchaus realisierbare Streckenverkürzungen bei Uelzen nicht zugestimmt.

Ein Fazit bei viel Schatten und etwas Licht:
Fast ein halbes Jahr vor Fahrplanwechsel kann unser vereintes Engagement noch etwas bewegen, siehe auch die Adressen im vorangehenden Text.

Für die Ferien sei als Lektüre empfohlen :
- der Fahrgast 3/2012 mit prophetischen Beiträgen zum Nachtzug; Matthias Oomen und Ansgar Drücker.
- der Fahrgast 1/2016 zu "Alpha"
- der Fahrgast 2/2016 S.22f.
- fairkehr 1/2015 S.42ff "...Nachtzug"; Regine Gwinner
fairkehr 3/ 2016 S.3, Editorial

Kann man auch gut im Schlafwagen lesen, wenn man noch etwas wach bleiben möchte. Helft mit, das Gebrauchs - und Kulturgut Nachtzug zu retten!

B. Holzschuh

Die Wende im Nachtzugdrama

In den Beiträgen zum Fortgang der Nachtzugstory (S. 10/11 & 36) werden viele Betrübnisse beklagt, aber am Ende dominierte das Prinzip Hoffnung. Und diese erfüllten sich zur Stunde der Wahrheit im Spätsommer 2016 erfreulicher als gedacht.

Wir verzeihen den Österreichern den Hang zu Anglizismen gerne, wenn ein Zug nicht nur Nightjet heißt, sondern auch existiert und nachts mit Schlaf- und Liegewagen durch Deutschland fährt. Es gibt seit 11.12.2016 mindestens sechs Paare dieser Spezies.

1. Hamburg – Hannover – Nürnberg – Passau – Wien, mit Autotransport,siehe auch 4.
2. Düsseldorf – Frankfurt – Nürnberg – Passau - Wien
3. Düsseldorf – Frankfurt – Nürnberg – Augsburg – München – Kufstein – Innsbruck
4. Hamburg – Hannover - Nürnberg - Augsburg - München – Kufstein –Innsbruck mit Autotransport, s.1.
5. Hamburg – Berlin - Halle – Erfurt - Frankfurt-Süd – Basel - Zürich
6. München – Salzburg – Villach – Rom/Venedig/ Mailand

Mehr Halte statt nächtlicher Standzeiten

Weitere Züge fahren wie bisher von Österreich nach Südosteuropa. Der Zug Hamburg - Zürich (5.) nutzt die vormaligen mehrstündigen Standzeiten des CNL irgendwo im Dunkel der Nacht für den o.a. Umweg. Die Überlappung ist etwa so, dass ein Reisender von Hamburg bis Frankfurt-Süd, ein anderer von Erfurt bis Basel fährt und schläft. Gesunde achtstündige Bettruhe gönnt man sich von Hamburg bis Freiburg und im gleichen Zug von Berlin bis Basel. Die Schnittmenge beträgt etwa 560 km. Der Zug verkörpert also zwei Laufwege in Synergie. Er bedient zudem keine hauseigenen österreichischen Interessen.

Insgesamt mehr Licht als Schatten

Das verdanken wir auch den genannten Aktionsgruppen. Danke an Alle! Zu den schmerzhaften Schattenseiten gehört das Ergehen des bisherigen Personals. Dazu später mehr.

Die Tarife: DB–Tickets 2017 sind noch kompatibel. Für deren Fortgang müssen wir uns noch einsetzen. Die Liege-/Bettplätze sind bei der DB buchbar, aber kein DB–Produkt. Es gibt dafür z.B keine Bonuspunkte. Sparpreispakete gibt es ab 29 Euro.

Nightjet: Ein Reisebeispiel

Wie kommt man nun ohne Verlust eines dreiviertel Tages vom echten Norden in den Südwesten?

Es handelt sich hier immer noch um ein schleswig-holsteinisches Thema, denn für Flensburger haben Deutschland- und Mitteleuropareisen eine andere Dimension als für Marburger, und Freiburger möchten auch mal in den echten Norden.

Sehen wir uns eine Reise am 21.12. von Flensburg nach Rottweil (110 km südlich von Stuttgart) an. Tagsüber dauert die Reise einschließlich der zum Normalfall gewordenen Verspätungen, verpassten Anschlüsse und Baustellenfahrpläne 11 Stunden. Da liegt die Alternative Nachtzug auf der Hand.

Die Streichung des CNL Kopenhagen – Basel im Oktober 2014 schmerzt immer noch, denn ein direkter Einstieg in Flensburg abends halb elf war das Optimum an Reisegestaltung. Dennoch, eine Abfahrt in Hamburg gegen 21 Uhr ist immer noch besser als so manche Tagesreise.

Den NJ erreicht man bei einer Abfahrt ab Flensburg um 18.15 Uhr in HH–Dammtor mit 34' Umsteigezeit, was leider zu oft nicht ausreicht. Wenn es klappt, dann muss man in Offenburg umsteigen: 05:45 Uhr raus, weiter 06:58 Uhr mit der Schwarzwaldbahn bis Villingen, dann noch 23' bis Rottweil, an 08:44 Uhr. Geht, aber in einer Winternacht 73' lang auf einem der ödesten Bahnsteige Deutschlands zu frieren?

Vor- und Nachlauf verlangen kreative Alternativen

Wer Flensburg schon um 17.09 Uhr verlässt, kann schon am Startort in Altona sein Refugium beziehen. Die freundlichen Mitarbeiter/innen des Reisezentrums in FL würden Kunden dies vermutlich raten.

Einstieg mit nettem Entertainment

Wer mag, kann zuvor das nette Schauspiel bewundern, wie am Kopfende zweier Bahnsteige Autos über Rampen die Waggons des etwas eher abfahrenden NJ nach Wien oder Innsbruck erklimmen. Die Autos und Fahrer bringen ein angenehm österreichisches Flair. Vorher wurde mit rot-weißen (!) Baustellenbändern der Fahrweg mitten auf dem Querbahnsteig markiert und gesichert. Selten begegnen sich fahrende Autos, Fußgänger und Züge so harmonisch und neugierig wie hier. Der Bahnhof entfaltet eine heimelige Atmosphäre.

Dann werden die beladenen Autowaggons für Innsbruck (nur diese) mit der ÖBB-Taurus-Lok weggezogen und an die Spitze des ganzen NJ Hamburg – Wien/Innsbruck rangiert, damit in Nürnberg der vordere Zugflügel am Stück samt Lok abzweigen kann. Die Menschen werden nicht mitrangiert, sie gehen zu Fuß den Bahnsteig entlang zum Schlafwagen im vorderen Zugflügel. Währenddessen füllt sich auch der hintere Flügel nach Wien mit Autos und Menschen.

Bei der Abfahrt könnte man noch nach Südosten winken, aber nun wird der NJ nach Basel reingeschoben. Ein klassischer langer Nachtzug. Weit vorne ist der ersehnte Schlafwagen.

Die Rückkehr der Doppelstockschlafwagen

Einer jener nunmehr würdig renovierten Doppelstockwagen, die die DB im CNL auf Verschleiß abgefahren hat. Im unteren Stockwerk sind die Abteile zweiter Klasse. Etwas größer als ein begehbarer Wandschrank, aber gemütlich und für Alleinreisende gut ausreichend. Zwei Fremde müssten sich arrangieren, ein Paar kann das Beste daraus machen.

Auf dem Tisch neben dem abdeckbaren Waschbecken steht ein nettes Begrüßungspäckchen u.a. mit schicken Pantoffeln und Wunschliste fürs Frühstück. Nett ist auch die Stewardess. Sie fragt u.a. nicht einfach nach der Weckzeit, sondern wie lange vor einer verspäteten Ankunft sie wecken soll.

Stundenlang schlafen

Abfahrt 20:46, Plan 20:36. In Dammtor und Hbf. wollen Hunderte rein, da denkt man: my home is my castle, freut sich aber über die gute Nachfrage. Weiterfahrt zügig, die Flasche Prosecco aus dem o.g. Päckchen oder das Schlafmittel Rotwein wird geöffnet. Akustisch und mechanisch seltsam ruhig, aber nach Gehör doch mit ca. 200 km/h rauschen wir gleichmäßig eine Stunde lang dahin. Wir fahren ja gar nicht über Lüneburg. Die drei Halte in Berlin werden noch beobachtet, aber nach Südkreuz beruhigt die nunmehr pünktliche Abfahrt. Gegen 23 Uhr tritt die Traum- und bald, bis Erfurt, die Tiefschlafphase ein.

Fünf Uhr: Wecken, Frühstück gut, ebenso die Stimmung. Verspätung 7 min, Übergang in Offenburg 13 min. (Nicht 1h13' entsprechend der Auskunft, wie eingangs erwähnt, sondern mit neuer kreativer Lösung). Soweit alles in Ordnung.

Anrufe eine Woche vorher bei der Privatbahn SWEG und SüdbadenBus ernten sehr freundliche Reaktionen: Der Lokführer in Offenburg würde zwei Minuten warten und für die Schnellbuslinie Schiltach-Rottweil ist ein Ausnahmeumstieg in Schramberg nötig mit zwei Minuten Übergang. Der Betriebsleiter begleitet den Umstieg persönlich. Dafür bekommt er Flensburger Schokoladenpunkte**.**

Früher da, als ursprünglich geplant

Die Reise endet in Rottweil pünktlich um acht Uhr. Sogar eher als ursprünglich „amtlich“ vorgegeben. Fast schon ein Weihnachtsmärchen.

Diese Details sind essenziell – lange komplexe Reiseketten erzeugen langweilig darstellbare und unbeliebte Probleme, aber man wird doch wohl noch so reisen können dürfen.

Nischensegment?

Ein solches Reiseprofil ist nicht mehrheitstypisch, aber auch nicht exotisch. Nischensegment? Diesen Schuh sollten wir uns nicht anziehen, wenn uns der Boom der Fernbusse und Billigflieger nicht kalt lassen soll. Womöglich werden wir auch vom selbstfahrenden Auto nicht verschont. Aber ein Achtstundenschlaf wird in ihm noch lange nicht erlaubt sein.

Nachtzüge brauchen guten Vor- & Nachlauf

Als Fahrgastverband sollten wir beachten, dass die Akzeptanz der Nachtzüge auch von der Qualität der Vor- und Nachlaufstrecken samt Umstiegen abhängt. Wir können aber nicht an hundert Einzelbaustellen gleichzeitig tüfteln und anmahnen. Auch die o.g. genannten intervenierenden Kontakte zu internen Stellen können für den Normalkunden keine Geschäftsgrundlage sein.

Auf die Menschen kommt es an

Es gibt hier noch eine andere Ebene: Wenn den Kunden mit Empathie, Interesse und Motivation begegnet wird, wie auf dieser Reise, läuft der Laden auch an heiklen risikobelasteten Punkten gut. Es muss auch für unbürokratische Lösungen Raum geben. Chancen dafür sind umso besser, je weniger Frust an den Bahnmitarbeitern nagt. Das ist letztlich auch eine politische Zielsetzung und für PRO BAHN eine Herausforderung, der wir viel Aufmerksamkeit widmen sollten. B. Holzschuh

Herzlich Willkommen bei der Schienenflotte GmbH

Suchen Sie das Außergewöhnliche? Dann haben wir das Passende für Sie:

Wir lassen Sie mit bis zu 70 Freunden gemeinsam auf Deutschlands Schienen zum Zuge kommen. Dabei bietet unser dieselelektrischer Triebwagen ein einzigartiges Reiseerlebnis. Die Drehgestelle lassen den Innenraum geradezu über die Schienen schweben. Vorne können Sie direkt dem Triebfahrzeugführer über die Schulter schauen. Hinten bekommen Sie Getränke und bei Bedarf auch kleine Speisen. Der ungewöhnlich breite Mittelgang bietet viel Platz für Ihre Wünsche.

Bei der Baureihe 686 handelt es sich um ehemalige Akkutriebwagen (ETA) der Baureihe 515 die in den Jahren 1959 und 1960 in Betrieb genommen wurden. Im Jahr 1996 hat die Regentalbahn die Fahrzeuge auf dieselelektrischen Antrieb umgebaut da es zu dieser Zeit keine kostengünstigen Fahrzeuge auf dem Markt gab.

Technische Daten

Hersteller:	**Orenstein & Koppel**
Baujahr:	**1959 / 1960**
Umbau:	**Regentalbahn 1994 - 1996**
Motor:	**MAN D2842 TE**
Fahrmotor	**Siemens 190/20e**
Höchstgeschwindigkeit:	**100 km/h**
Gesamtlänge:	**23,40 m**
Gesamtgewicht:	**59 t**
Sitzplätze:	**70**

Schauen Sie sich auf www.schienenflotte.de ein wenig um und buchen Sie Ihre persönliche Charterfahrt.

Ihr Martin Schlünß

VT686 "Nessel" in Norderstedt anläßlich der Geburtstagsfahrt des Präsiden des Alster Business Club, Jens Kahlsdorf