

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Viele Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV werden nur ungern an den letzten Winter zurückdenken, vor allem diejenigen, die zum Erreichen ihres Arbeitsplatzes auf ihn angewiesen sind!

Man kann nur hoffen, dass im Winter 2011/2012 alles besser läuft, dass vielleicht der Wettergott ein Einsehen hat und / oder die Verkehrsunternehmen besser vorbereitet sind.

Wir freuen uns, die Reihe der Gastkommentare in diesem Heft mit einem Beitrag von Torsten Reh, Sprecher der Regionalbahn Schleswig-Holstein, fortsetzen zu können.

Angenehmes und pünktliches Reisen mit dem ÖPNV in Schleswig-Holstein wünscht allen Leserinnen und Lesern
Ihr Redaktionsteam

Ein Erfolgsmodell - 15 Jahre Regionalisierung im Schienenpersonennahverkehr

Torsten Reh, Sprecher Regionalbahn Schleswig-Holstein

Ich möchte mit einem Rückblick in das Jahr 1995 beginnen, das Jahr 1 nach der Bahnreform und das Jahr 1 vor der daraus resultierenden Regionalisierung des Nahverkehrs:

Im Bahnverkehr Schleswig-Holsteins brach mit der Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Kiel ein neues Zeitalter an. Passend dazu erhielten die Regionalexpresszüge dieser Strecke umfassend modernisierte Wagen und wurden auf fünf Wagen verlängert. Der neue Zielbahnhof Hamburg Hbf. verieß steigende Nachfrage. Ansonsten war der Nahverkehr im Lande geprägt von Wagenmaterial aus den sechziger und siebziger Jahren, eine moderne Ausnahme stellten die seit 1987 eingesetzten Triebwagen der Baureihe 628 dar.

Um für die bevorstehende Regionalisierung und vor allem für den angekündigten Wettbewerb auf der Schiene besser gerüstet zu sein, hatte die Deutsche Bahn AG die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RB SH) gegründet. Die Mitarbeiter sahen dieser Entwicklung mit Unbehagen entgegen – man wusste schlichtweg nicht, was da auf einen zukam.



Torsten Reh
Sprecher der Regionalbahn
Schleswig-Holstein

Diese Befürchtungen wurden mit der ersten Ausschreibung in Schleswig-Holstein auch prompt bestätigt. Die Strecken des Netzes Nord gingen zur Hälfte an die neu gegründete Nord-Ostsee-Bahn, damals eine Tochter der Deutschen Eisenbahngesellschaft, DEG, heute Teil des weltweit tätigen Veolia-Konzerns. Für die RB SH bedeutete dies den ersten Streckenverlust im Lande, der sich aber noch nicht so gravierend auswirkte. Als man aber auch bei der Ausschreibung Neumünster – Heide – Büsum sowie Neumünster – Bad Oldesloe das Nachsehen hatte und auf die Einstellung des Interregio zwischen Ham-

In dieser Ausgabe:

Neue LINTs für
Regionalbahn SH Seite 6

Regio-S-Bahn für
Region Lübeck Seite 4

Fahrgastbeirat verleiht
ÖPNV-Preis Seite 9

Zur Ausschreibung
Marschbahn Seite 10

Halt der NOB-Züge in
Glückstadt Seite 12

Blick über den Zaun
Seite 13

PRO BAHN intern
Seite 14

Fernbusse für Deutsch-
land Seite 15

Zum Fahrplanwechsel
Seite 15

Blick zurück Seite 17

Impressum Seite 19

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband

burg und Flensburg der Nachfolgeverkehr an die FLEX AG vergeben wurde, wurden die Sorgenfalten immer tiefer. Der Nimbus des sicheren Arbeitsplatzes bei „der Bahn“ schwand. Viele derer, die vor der Bahnreform ihre berufliche Laufbahn – meist als Beamte – begonnen hatten, sahen sich nun mit Sorgen und Ängsten um ihren Arbeitsplatz und ihr familiäres Umfeld konfrontiert, von denen man eigentlich verschont sein wollte.

Hinzu kam der Anschein, dass sowohl die Bahnkunden als auch die Politik von der „großen“ DB fürs Erste genug hatten. Wettbewerb bedeutete in der Anfangszeit zum Teil auch, den bis dato Monopolisten in die Schranken zu weisen. Dieses Bestreben wurde wohl auch vom damaligen Selbstverständnis seitens der DB befeuert: Bis dahin waren nicht wenige im Unternehmen der Meinung, nur die DB könne Eisenbahn und das Aufstreben der Wettbewerber sei nur von kurzer Dauer.

Die Vergabe und der damit verbundene Verlust der Marschbahn im Jahr 2005 war für die RB SH der Tiefpunkt. Ein gutes Angebot gemacht zu haben und dennoch unterlegen zu sein, für alle Betroffenen unbegreifbar. Der Marktanteil der RB SH in Schleswig-Holstein war nun auf 55% gesunken. Für rund 200 Mitarbeiter bedeutete die Übernahme der Verkehre zwischen Hamburg und Westerland durch die NOB den Verlust des Arbeitsplatzes. Durch die Bereitschaft vieler älterer Mitarbeiter, vorzeitig in den Ruhestand zu wechseln, konnte ein Teil der Mitarbeiter bei der RB SH weiterbeschäftigt werden. Viele jüngere Kollegen mussten jedoch auf Arbeitsplätze außerhalb Schleswig-Holsteins wechseln.

Den Wendepunkt markierte gleichzeitig die gewonnene Ausschreibung der FLEX-Nachfolgeverkehre. Mit der Betriebsaufnahme des Schleswig-Holstein-Express konnten in Flensburg Arbeitsplätze eingerichtet werden, auf die vor allem bisherige Marschbahn-Mitarbeiter wechselten.

Die verlorenen Ausschreibungen haben aber wach gerüttelt. Die RB SH hat sich effizienter, kundenorientierter und insgesamt schlagkräftiger aufgestellt, um für die kommenden Vergaben gerüstet zu sein. Denn nun hieß es, das größte Teilnetz Schleswig-Holsteins zu verteidigen: das Netz Ost.

Sieben Millionen Zugkilometer pro Jahr standen auf dem Spiel, ein Verlust hätte wohl das Aus für die RB SH bedeutet. Letztendlich führte ein ideenreiches Angebot, unter anderem mit Hamburger-Strand-Express und Holsteinische-Schweiz-Express, vollständig neues Fahrzeugmaterial und ein attraktiver Preis zum Erfolg bei dieser Vergabe.

Mit dem Erfolg bei der zweiten Vergabe des Netzes Nord und dem damit verbundenen psychologisch wichtigen Rückgewinn der 10 Jahre zuvor an die NOB verlorene Strecke Kiel – Husum – St. Peter-Ording kehrt die RB SH ab Dezember 2011 somit auch an die Westküste zurück.

In diesem Jahr steht mit dem Netz Mitte das letzte der „klassischen“ DB-Netze zur Erstvergabe. Dieses Netz bildet das Rückgrat des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein und wird mit den seitens des Landes gestellten Anforderungen ab Dezember 2014 einen hochwertigen und für den Fahrgast attraktiven Regionalverkehr bieten. Die Entscheidung über den künftigen Betreiber ist noch nicht gefallen. Die RB SH hat sich kraftvoll engagiert, um das Land mit interessanten und preislich attraktiven Angeboten überzeugen zu können.

Resümee nach 15 Jahren Regionalisierung und Wettbewerb

Aus meiner Sicht steht da eindeutig ein Erfolgsmodell: Der Wettbewerb unter den Bahnunternehmen treibt diese an. In der Entwicklung stehen zu bleiben oder die Qualität zu vernachlässigen, bedeutet Verlust von Marktanteilen.

Der Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein ist heute geprägt von Doppelstockwagen, modernen Dieseltriebwagen, von einem Stundentakt bis in die späten Abendstunden, Taktverdichtungen auf vielen Strecken und von neuen oder wiedereröffneten Haltepunkten. Die Einführung des SH-Tarifs bedeutete einen weiteren wichtigen Quantensprung. Er steht beispielhaft dafür, dass die Verkehrsunternehmen im Land, sei es auf der Schiene oder auf der Straße - jenseits der Wettbewerbsverfahren - verstanden haben, dass es im Sinne des Erfolgs für jedes einzelne Unternehmen ist, vieles gemeinsam in Angriff zu nehmen.

Das Wichtigste ist, dass die Fahrgäste dies alles zu schätzen wissen, denn die Nachfrage ist in den vergangenen Jahren deutlich und kontinuierlich gestiegen. Dies lässt sich auch für den Laien an der Länge der Züge und dem eingesetzten Wagenmaterial messen:

Wie eingangs geschildert, wurden damals die RE zwischen Kiel und Hamburg von vier auf fünf Wagen mit insgesamt 350 Sitzplätzen erweitert – mittlerweile haben wir auf dieser Strecke im wahrsten Sinn des Wortes weiter „aufgestockt“. Die Doppelstockzüge bieten 700 Fahrgästen einen Sitzplatz und diese sind begehrt. Zwischen Hamburg und Lübeck fahren halbstündlich Doppelstockzüge mit Platz für rund 800 Fahrgäste und ab Dezember wird der Schleswig-Holstein-Express auf sieben Wagen verlängert.

Es bleibt zu hoffen, dass die bisher in Schleswig-Holstein praktizierte Form des Wettbewerbs weiterhin Bestand hat, in dem die Unternehmen ihr langjähriges Wissen und ihre Stärken zu Gunsten der Fahrgäste einbringen können und nicht ein in anderen Bundesländern erkennbarer Trend der Aufgabenträger Platz greift, alles an sich heranzuziehen.

Erste Sorgenfalten können diesbezüglich auch in Schleswig-Holstein entstehen. Hier ist es dann auch die Aufgabe der Unternehmen zu zeigen, dass sie auch aus eigener Kraft in der Lage sind, Tarife weiterzuentwickeln, neuen Technologien offen gegenüberzustehen und stetig Ideen zur Verbesserung des Angebots zu entwickeln.

Anregungen aus dem Kreis unserer Fahrgäste sind dafür stets willkommen und erwünscht.

**Allen Leserinnen und Lesern
ein gesundes glückliches
Jahr 2012!**



Ein günstiger Weg in die Freizeit!
Mit Ihrer **Regionalbahn Schleswig-Holstein**
entspannt zu **schönen Ausflugszielen**
in der Region.

Fahren Sie flexibel mit dem Schleswig-Holstein-Tarif oder dem Schleswig-Holstein-Ticket.

- Mit einer Tages- bzw. Kleingruppenkarte des Schleswig-Holstein-Tarifes fahren Sie einen Tag lang eine gewählte Strecke mit Bahn und Bus in Schleswig-Holstein sowie bis nach Hamburg
- Mit dem Schleswig-Holstein-Ticket fahren Sie für nur 26 Euro + 3 Euro* je Mitfahrer (max. vier) mit der Bahn einen Tag lang durch Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg**
- Von Lübeck erreichen Sie zweimal in der Stunde Kiel, im Stundentakt Neustadt und alle zwei Stunden die Insel Fehmarn; von Mai bis Oktober fahren Sie am Wochenende bzw. feiertags jeweils einmal vormittags und nachmittags mit dem Holsteinische-Schweiz-Express bzw. dem Hamburger Strand-Express umsteigefrei von Hamburg bis Kiel bzw. Puttgarden
- Informationen finden Sie unter www.bahn.de/regio-sh

Die Bahn macht mobil.



Regio Schleswig-Holstein

* Preisstand: August 2011.
** Montags bis freitags von 9 bis 3 Uhr des Folgetages, am Wochenende und an gesetzlichen Feiertagen schon ab 0 Uhr.

Regionalbahn Schleswig-Holstein erhält 16 weitere LINT-Triebwagen

Seit dem Frühjahr diesen Jahres hat die Regionalbahn SH weitere 16 LINT-Triebwagen der Baureihe 648.4 für den Einsatz im „Netz Nord“ ab Fahrplanwechsel im Dezember 2011 erhalten.

Die neu gelieferten Fahrzeuge sind dabei ab Mitte April zunächst auf den Regionalbahnen Puttgarden – Fehmarn-Burg - / Neustadt – Lübeck und mit wenigen Leistungen auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck zum Einsatz gekommen, um ab Anfang Juni vermehrt auch auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck und auf ihrer künftigen Einsatzstrecke Kiel – Flensburg aufzutauchen. Auch Husum wird seit dem 5. September erreicht, da die Regionalbahn SH seitdem im Rahmen eines fließenden Betriebsübergangs einen Umlauf Husum – Kiel – Eckernförde anstatt der NOB fährt.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2011 übernehmen die VT 648.4 dann den Verkehr auf den Bahnstrecken Husum – St. Peter-Ording, Husum – Kiel und Kiel – Flensburg komplett.

Veränderungen gegenüber dem VT 648.3

Schon äußerlich fallen die neuen VT 648.4 dadurch auf, dass sie schon ab Werk mit dem beim VT 648.3 nachgerüsteten Wildräumer ausgerüstet sind und an den Seitenwänden unübersehbar das nah.sh-Logo tragen. Auch die neue Türkonstruktion fällt schon auf den ersten Blick auf und ist zudem unüberhörbar, da nun auch beim Öffnen Warntöne erklingen. Weiterhin ist unterhalb der Türen nun ein Vorsprung angebracht, der anscheinend die darunter liegenden Trittstufen im Winter vor Schmutz und Streugut schützen soll, um die regelmäßig auftretenden Störungen der Trittstufen zu minimieren.

Im Innenraum fallen im 2. Klasse-Teil die gesetzlich vorgeschriebenen 2 Rollstuhlplätze sowie die behindertengerechte Sanitäranlage auf, die nun noch mehr Raum einnimmt, als in den vorigen LINT-Triebwagen. Immerhin öffnet und schließt sich die Türe dorthin nun nicht zur Freude aller Fahrgäste automatisch.



In den Rückenlehnen integrierte Klapptische im VT 648.4

Auffällig im Innenraum ist zudem, dass der Anteil der vis-a-vis-Sitzplätze spürbar erhöht worden ist. Die Sitze sind im Gegensatz zu den VT 648.3 von der Höhe her niedriger und weisen eine andere Sitzform auf, was angesichts der Kritik an den in den VT 648.3 verwendeten Sitzen verständlich ist. Zudem sind einige Sitzreihen mit über eine 2er Sitzreihe gehenden Kopfstützen ausgestattet. Erfreulich ist, dass an den Sitzschalen Klapptische und kleine Gepäcknetze angebracht worden, weiß man doch in den im Netz Ost eingesetzten Fahr-



Sitzreihe mit durchgehender Kopfstütze im VT 648.4

zeugen oft nicht wohin mit dem Kaffeebecher, der Zeitung oder auch dem Netbook. In der 1. Klasse ist auch weiterhin eine 2+2-Bestuhlung vorhanden, allerdings ist man hier von den Ledersitzen wieder zu stoffbezogenen Sitzen mit „Kopfkissen“ übergegangen, was die Fahrgäste ja schon aus dem 1. Klasse-Bereich im n-Wagen kennen.

Ob man sich hingegen mit der Halbierung der Stellfläche für Fahrräder einen Gefallen getan hat, darf mehr als bezweifelt werden. Sicherlich muss zugegeben werden, dass durch die 2 Rollstuhlplätze und die vergrößerte Sanitäreinrichtung viel Platz verloren geht, der bei der Stellfläche für Fahrräder offenbar wieder



Das Fahrradabteil im VT 648.4

eingespart werden sollte, doch sind gerade auch im „Netz Nord“ in der Tourismussaison nicht gerade wenige Fahrradfahrer unterwegs.

Auch nordbahn erhält einen weiteren LINT

Auch die nordbahn hat einen weiteren LINT erhalten. Dieser soll ab Fahrplanwechsel einen Umlauf Neumünster – Bad Oldesloe in der Hauptverkehrszeit auf eine Doppeltraktion verstärken.

Weiterhin hat die nordbahn die 3 LINTE der Schleswig-Holstein-Bahn und den AKN-LINT übernommen, da die nordbahn ab Fahrplanwechsel auch den Verkehr auf der Bahnstrecke Neumünster – Heide – Büsum übernehmen wird.

LINT-Triebwagen der NOB zukünftig in Nordrhein-Westfalen unterwegs

Die Nord-Ostsee-Bahn fährt ab Fahrplanwechsel tagsüber nur noch die Pendelzüge Heide – Itzehoe mit Triebwagen, wofür die 3 vorhandenen TALENT-Triebwagen ausreichend sind. Von den 9 dann in Schleswig-Holstein arbeitslosen LINT-Triebwagen werden 6 von der NordWestBahn (NWB) übernommen, die sie auf der RB 43 Dorsten – Dortmund und im Niers-Rhein-Emscher-Netz einsetzen wird. Auf letzterer ersetzen sie dabei jüngere LINT-Triebwagen, die sich nach einem schweren Unfall in Geldern im August 2010 immer noch in Reparatur befinden.

Stefan Barkleit

Fotos(3): Stefan Barkleit

Einführung einer Regio-S-Bahn in der Region Lübeck untersucht

Wie Anfang Juli bekannt geworden ist, hat die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) im Auftrag der Hansestadt Lübeck in einer Studie die Einführung einer S-Bahn in der Region Lübeck untersucht. In der öffentlichen Diskussion prägte sich relativ schnell der Begriff „Regio-S-Bahn“ für den geplanten weiteren Ausbau des SPNV-Angebotes ein.

Konkret wird die Einführung von drei Regio-S-Bahn-Linien vorgeschlagen.

Hierbei handelt es sich um die Linie 1 von Lübeck Hbf. nach Neustadt, die Linie 2 von Lübeck Hbf. nach Travemünde, sowie die Linie 3 von Lübeck Hbf. nach Ratzeburg. Eine vierte Linie nach Schlutup wurde zwar untersucht, allerdings rechtfertigt die prognostizierte Nachfrage die Einführung dieser nicht.

Aufgrund der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung kann davon ausgegangen werden, dass auf den Linien 1 und 2 zukünftig Elektro-Triebwagen zum Einsatz kommen, während es auf der Linie 3 bei den bekannten Diesel-Triebwagen bleiben dürfte.

Auf der Linie 1 bietet es sich zudem im Hinblick auf die Feste Fehmarnbeltquerung an, über die Regio-S-Bahn hinaus, schnelle Regionalverkehre Lübeck – Fehmarn-Burg – Nykøbing im Zweistundentakt einzurichten.

Alle Regio-S-Bahn-Linien sollen dabei in einem 30-Minuten-Takt gefahren werden und auch zusätzliche Haltepunkte bedienen. So sind auf der Linie 1 nach Neustadt neben der geplanten Station in Ratekau weitere Stationen in Sierksdorf-Nord/Han-

sa-Park und in Neustadt-West vorgeschlagen worden, auf der Linie 2 neben der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 in Betrieb gehenden Station Lübeck-Dänischburg eine Station in Lübeck-Kücknitz-Waldhusen. Auf der Linie 3 soll zunächst nur die bereits geplante Station Lübeck-Hochschulstadtteil realisiert werden.

Die Bahnstrecken Kiel – Lübeck, Lübeck – Hamburg und Lübeck – Bad Kleinen sind nicht in den Überlegungen zur Regio-S-Bahn enthalten. Dies dürfte unter anderem im zwischen Kiel und Lübeck verfolgten Schnell-Langsam-Konzept sowie der Konzentration auf schnelle Regionalverkehre zwischen Lübeck und Hamburg begründet sein.

Als Zeithorizont zur Realisierung der Regio-S-Bahn ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2019 genannt worden, da zu diesem Zeitpunkt der aktuelle Verkehrsvertrag für das Wettbewerbsnetz „Netz Ost“ ausläuft und man im Rahmen eines neuen Verkehrsvertrages hofft, die geplante Ausweitung des Verkehrsangebotes günstiger realisieren zu können.

In der Studie ist allerdings auch Kritik an der Hansestadt Lübeck geäußert worden. So wird im Hinblick auf die geplante Station Lübeck-Hochschulstadtteil dessen städtebauliche Integration als verbesserungswürdig angesehen.

Konzeptionelle Überlegungen von PRO BAHN zum Bahnknoten Lübeck und zur Einführung einer Regio-S-Bahn

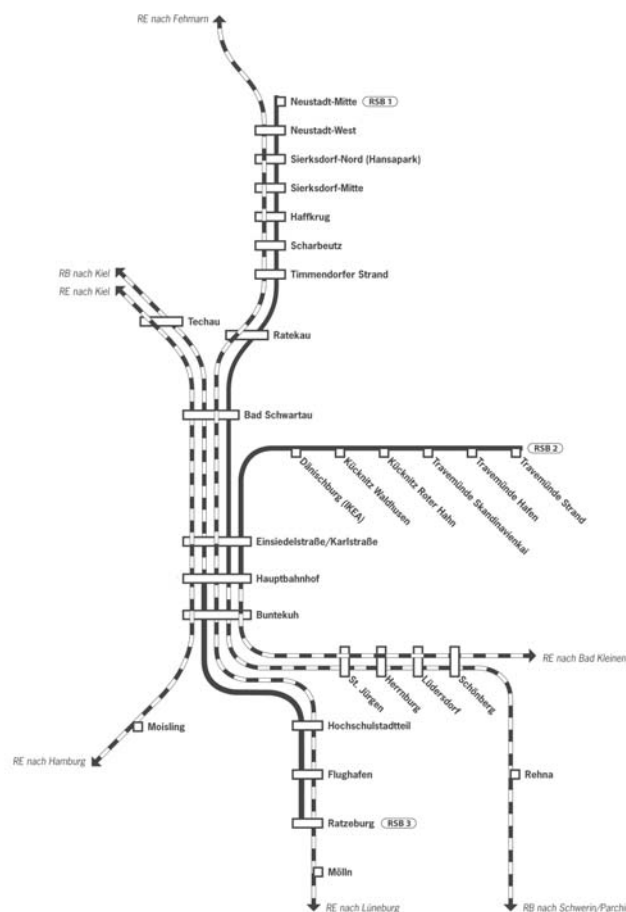
Die in der Studie der LVS zur Einführung einer Regio-S-Bahn in der Region Lübeck vorgeschlagenen Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Verkehrsangebotes und der Errichtung weiterer über die bereits geplanten Station hinaus sollen der Anlass sein, sich an dieser Stelle ein wenig ausführlicher mit der Einführung einer Regio-S-Bahn und einer Verbesserung des Bahnverkehrs in der Region Lübeck insgesamt auseinanderzusetzen. In die konzeptionellen Überlegungen werden daher über die vorgeschlagenen drei Regio-S-Bahn-Linien auch die Bahnstrecken Kiel – Lübeck, Lübeck – Hamburg, (Lübeck–) Ratzeburg – Büchen – Lüneburg sowie Lübeck – Bad Kleinen mit einbezogen.

Grundsätzlich hält PRO BAHN das von der LVS vorgeschlagene Regio-S-Bahn-Netz mit seinen drei Regio-S-Bahn-Linien nach Neustadt, nach Travemünde und nach Ratzeburg für sinnvoll und unterstützenswert, jedoch sollten mit Blick auf den gesamten ÖPNV in der Region Lübeck die weiteren den Bahnknoten Lübeck Hbf. berührenden Bahnstrecken in die Überlegungen mit einbezogen werden. Dazu gehören auch weitere Stationen und eine stärkere Berücksichtigung der Bahn-Bus-Verknüpfungen.

Im folgenden werden unsere konzeptionellen Überlegungen näher erläutert:

Regio-S-Bahn-Linie 1 Lübeck Hbf. – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Neustadt

Infrastrukturtechnisch wird für die Einführung der Regio-S-Bahn (RSB)-Linie 1 Lübeck Hbf. – Neustadt vorausgesetzt, dass der Abschnitt Lübeck Hbf. – Neustadt-West der Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden im Dezember 2019 komplett zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert und nördlich von Bad Schwartau für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h ertüchtigt



ist. Die Stichstrecke Neustadt-West – Neustadt wird in diesem Zusammenhang ebenfalls elektrifiziert.

Nach den schon erfolgten Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in Bad Schwartau und Scharbeutz werden die bestehenden Stationen Timmendorfer Strand, Haffkrug und Neustadt barrierefrei auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante (SOK) ausgebaut. Die Stationen Timmendorfer Strand und Scharbeutz werden zu Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto ausgebaut, indem die ortsseitigen Bahnsteige abschnittsweise als Kombibahnsteige für Bahn und Bus und neben park&ride-Plätzen sowohl geschlossene als auch offene Fahrradabstellanlagen errichtet werden.

Eine zusätzliche Station entsteht in Lübeck-Einsiedelstraße/Karlstraße, welche einerseits die Erschließung des siedlungs-technisch verdichteten Gebietes und andererseits über einen neu anzulegenden Fußweg die Anbindung des Lohmühlen-Stadions und der beruflichen Schulen verbessern soll. Durch die Lage an der zukünftig durch den Stadtverkehr Lübeck zu bedienenden Nordtangente wird die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus verbessert und schafft eine attraktive Querverbindung aus Richtung Kiel und Neustadt ohne über Lübeck Hauptbahnhof fahren zu müssen.

Weitere zusätzliche Stationen entstehen in Ratekau, Sierksdorf-Nord/Hansa-Park und in Neustadt-West. Im Gegensatz zu den Stationen Ratekau und Sierksdorf-Nord/Hansa-Park, welche Außenbahnsteige erhalten, bekommt Neustadt-West dabei einen Mittelbahnsteig mit Zugang über eine Bahnsteig-Unterführung. Ratekau und Neustadt-West werden ana-

log zu Timmendorfer Strand und Scharbeutz als Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto errichtet.

Verkehrskonzept

Die RSB 1 Lübeck Hbf. – Neustadt verkehrt montags bis samstags von 5 bis 21 Uhr, sonntags von 7 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Nach 21 Uhr verkehrt die RSB stündlich. Die Fahrtzeit wird trotz drei zusätzlicher Stationen weiterhin ca. 30 Minuten betragen.

Darüber hinaus verkehrt zweistündlich ein schneller RegionalExpress Lübeck – Fehmarn-Burg (– Nykoebing), der zwischen Lübeck Hbf. und Neustadt-West nur in Timmendorfer Strand und Scharbeutz hält. In Neustadt-West besteht ein Eckanschluss Neustadt – Fehmarn-Burg, am Mittelbahnsteig kann bahnsteiggleich umgestiegen werden.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Mit Einführung der RSB 1 wird auch das regionale Buslinien-Netz neu konzipiert und erhält sowohl Querverbindungs- als auch Zubringer-Funktionen. Es verkehren folgende Buslinien:

- Pansdorf, Bhf. – Techau – Ratekau, Bhf.
- Timmendorfer Strand, Bhf. – Travemünde, Strandbhf.
- Bad Segeberg – Pönitz – Scharbeutz, Bhf. – Timmendorfer Strand
- Neustadt-West – Pelzerhaken
- Eutin – Neustadt – Grömitz – Grube

Alle Buslinien verkehren tagsüber in der Regel stündlich, lediglich die Buslinie Timmendorfer Strand, Bhf. – Travemünde, Strandbhf. verkehrt analog zu den RSB 1 und 2 tagsüber im Halbstundentakt.

In Ratekau bestehen Anschlüsse an die Buslinie nach Pansdorf, die das Ortsgebiet von Ratekau sowie den Ortsteil Techau erschließt und am Bahnhof Pansdorf die Anschlüsse zu den Zügen Richtung Eutin und Kiel sicherstellt.

In Timmendorfer Strand bestehen Anschlüsse von der Buslinie Timmendorfer Strand, Bhf. – Travemünde, Strandbhf. an die RSB 1.

In Scharbeutz, Bhf. bestehen Anschlüsse von der Buslinie Bad Segeberg – Pönitz – Scharbeutz, Bhf. – Timmendorfer Strand an die RSB 1 und an den RegionalExpress Lübeck – Fehmarn-Burg (– Nykoebing).

In Neustadt-West bestehen Anschlüsse von der RSB 1 an die Buslinien Eutin – Neustadt – Grube und Neustadt – Pelzerhaken.

Weiterhin teilen sich im Abschnitt Timmendorfer Strand – Scharbeutz Bahn und Bus ihre Aufgaben: Der RegionalExpress und die RSB bringen die Fahrgäste von Lübeck aus nach Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf, zum Hansa-Park und Neustadt, die Buslinie Bad Segeberg – Pönitz – Scharbeutz, Bhf. – Timmendorfer Strand hingegen stellt den Binnen-ÖPNV zwischen den Kommunen und am Bahnhof Timmendorfer Strand die Anschlüsse zum RegionalExpress nach Fehmarn-Burg und zur RSB sicher.

Am Bahnhof von Timmendorfer Strand startet zudem die Buslinie nach Travemünde, welche die Querverbindung zwischen der RSB 1 und der RSB 2 herstellt und somit beide Tourismus-Orte miteinander verbindet.

Regio-S-Bahn-Linie 2 Lübeck Hbf. – Lübeck-Dänischburg – Lübeck-Travemünde

Mit der Errichtung des zweiten Gleises Bad Schwartau Waldhalle – Abzweig Lübeck-Kücknitz und der Elektrifizierung der Bahnstrecke bis Lübeck-Travemünde Strand sind die infrastrukturtechnischen Voraussetzungen für die Einführungen den vergangenen Jahren schon geschaffen worden.



Ein Entwurf für die Haltestelle Dänischburg /IKEA

Quelle: IKEA

Zusätzliche Stationen entstehen in Lübeck-Einsiedelstraße/ Karlstraße (Erläuterungen siehe oben) und in Lübeck-Dänischburg (IKEA). Eine weitere zusätzliche Station in Lübeck-Kücknitz-Waldhusen ist durchaus realistisch, eine Aufwertung der bestehenden und erst vor wenigen Jahren errichteten Station Lübeck-Kücknitz erscheint jedoch zunächst prioritär, bevor eine weitere Station in Lübeck-Kücknitz projektiert wird.

Für eine optimale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus wird die neue Station Lübeck-Dänischburg so angelegt, dass neben der bereits projektierten Bushaltestelle für IKEA eine weitere, näher an der (Bahn-)Station gelegene Haltestelle mit Buswendeschleife eingerichtet werden kann. Die Fahrzeitreduzierung von einer auf eine halbe Stunde auf der Relation Bad Schwartau – Lübeck-Travemünde mithilfe einer konsequenten Bahn-Bus-Verknüpfung rechtfertigt die Investitionen in eine zusätzliche Bushaltestelle.

Die Stationen Lübeck-Dänischburg, Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Travemünde Strand werden als Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto* errichtet, indem die stadtteilseitigen Bahnsteige abschnittsweise als Kombibahnsteige für Bahn und Bus und neben park&ride-Plätzen sowohl geschlossene als auch offene Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Darüber hinaus werden auch an den Stationen Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Travemünde Strand Wendeschleifen errichtet.

* In Lübeck-Travemünde Strand werden keine park&ride-Plätze vorgehalten; stattdessen sollte die park&ride-Anlage an der Station Lübeck-Travemünde Hafen ausgebaut werden

Verkehrsangebot

Die RSB 2 Lübeck Hbf. – Lübeck-Travemünde verkehrt montags bis samstags von 5 bis 21 Uhr, sonntags von 7 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Nach 21 Uhr verkehrt die RSB stündlich. Die Fahrzeit wird trotz zwei zusätzlichen Stationen weiterhin ca. 25 Minuten betragen.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Aufgrund des siedlungstechnisch verdichteten Gebietes ist die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus entlang der RSB 2 von besonders hoher Bedeutung.

In Lübeck-Dänischburg verkehrt die Querverbindung Bad Schwartau – Lübeck-Kücknitz über IKEA und die neue Station Lübeck-Dänischburg. Auch hier wird zumindest in einer Fahrtrichtung ein bahnsteiggleicher Umstieg zwischen Bahn und Bus möglich sein.

Die im von PRO BAHN erstellten Bahn-Bus-Konzept Lübeck – Travemünde am Roten Hahn endenden Buslinien 31, 32 und 33 werden wie im Bahn-Bus-Konzept beschrieben bis zur Station Lübeck-Kücknitz verlängert, so dass Fahrgäste aus dem Stadtteil Kücknitz, mit Ziel über Lübeck Hbf. hinaus bahnsteiggleich in die Bahn umsteigen und direkt nach Lübeck Hbf. fahren können.

In Lübeck-Travemünde Strand bestehen Anschlüsse von der RSB 2 an die Buslinie Timmendorfer Strand Bhf. – Travemünde, Strandbhf. sowie an die laut PRO BAHN-Konzept in Travemünde endende Buslinie 30 des Stadtverkehr Lübeck und an die Stadtteillinien 34 und 35.

Regio-S-Bahn-Linie 3 Lübeck Hbf. – Lübeck-Hochschulstadtteil – Ratzeburg

Infrastrukturtechnisch sind mit der in Richtung Bad Kleinen/Büchen bis zur Querung der Trave zweigleisigen Bahnstrecke und den Kreuzungsmöglichkeiten in Pogeez und Ratzeburg die Voraussetzungen zur Einführung der RSB 3 Lübeck Hbf. – Ratzeburg geschaffen.

Eine weitere zusätzliche Station Lübeck-Buntekuh ist auf Höhe der Korvettenstraße sinnvoll. Mit dem geplanten Rückbau der Gleisflächen und der Umwidmung zu Wohn- und Gewerbeflächen in diesem Bereich ließe sich die Station ideal und verhältnismäßig günstig in den Stadtteil einfügen, eine Fußgänger-Brücke über die verbleibenden Gleise könnte die Stadtteile Buntekuh und St. Lorenz Süd besser miteinander verbinden und den Zugang zu der neuen Station bilden.

Über die direkte Erschließung hinaus könnte am westlichen Brückenende eine Schnittstelle zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto errichtet werden. Über eine ÖPNV-Querverbindung Moisling – Buntekuh könnte die ÖPNV-Verbindung aus Richtung Schwerin/Bad Kleinen und Ratzeburg in beide Stadtteile mit zusammen ca. 25000 Einwohnern von der Fahrzeit deutlich beschleunigt und damit attraktiver werden.

Darüber hinaus unterstützt PRO BAHN die Errichtung der neuen Station Lübeck-Hochschulstadtteil auf Höhe des Einkaufszentrums „Mönkhof Karree“ und der von der Bahnstrecke aus gesehen dahinter befindlichen Bushaltestelle „Alexander-Fleming-Straße“. In Abstimmung mit dem „Mönkhof Karree“ könnte dabei eine überdachte Fußgängerüberführung über die B207neu geschaffen werden, über die Fahrgäste wettergeschützt das Einkaufszentrum und die auf der anderen Seite



Station CITT1-Park in Kiel - ein Vorbild für die Haltestelle Lübeck-Hochschulstadtteil? Fotos (2): Stefan Barkleit

gelegene Haltestelle „Alexander-Fleming-Straße“ erreichen können. Die Fußgängerüberführung müsste vom Bahnsteig aus sowohl über eine Treppe als auch über einen Fahrstuhl erreichbar sein.

Verkehrsangebot

Die RSB 3 Lübeck Hbf. – Ratzeburg verkehrt montags bis samstags von 5 bis 21 Uhr, sonntags von 7 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Nach 21 Uhr verkehrt die RSB stündlich. Die Fahrzeit wird ca. 20 Minuten betragen.

Mit der von PRO BAHN vorgeschlagenen Verlegung der Systemkreuzung von Ratzeburg nach Mölln rücken die Fahrplanelagen der RSB 3 zudem näher an den ITF-Knoten Lübeck zur vollen und zur halben Stunde, so dass sich die Anschlusszeiten in Lübeck Hbf. spürbar verkürzen und somit die Reisezeiten sinken.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Mit Einführung der RSB 3 wird das Buslinien-Netz an der Station Buntekuh zum Teil neu konzipiert und erhält sowohl Querverbindungs- als auch Zubringer-Funktionen. Die RSB 3 hat in Lübeck-Buntekuh Anschluss an folgende Buslinien:

- CITTI-PARK – Buntekuh, Bhf. – ZOB/Hbf. – Krummesse
- Hamburger Straße – Buntekuh, Bhf. – ZOB/Hbf. – Blankensee

· Moising, Bhf. – Buntekuh, Bhf. – ZOB/Hbf. – Zarnenezweg
Dadurch verkürzen sich zum Beispiel die Fahrtzeiten von Ratzeburg zum CITTI-PARK und nach Moising auf 30 Minuten, da der Umweg über Lübeck ZOB/Hbf. entfällt.

An der Station Lübeck-Hochschulstadtteil bestehen Anschlüsse zu den Buslinien:

- Bornkamp – ZOB/Hbf. – Ravensbusch
- Hochschulstadtteil – Universität – ZOB/Hbf. – Groß Parin

Die Fahrtzeiten Ratzeburg – Lübeck, Kohlmarkt und Ratzeburg – Universität verkürzen sich auf 35 beziehungsweise 20 Minuten.

Am Bahnhof Ratzeburg bestehen Anschlüsse von den Buslinien 8740 Bad Oldesloe – Ratzeburg und 8730 Ahrensburg – Ratzeburg zu den Zügen Richtung Büchen und Lüneburg sowie zu den Buslinien 8501, 8502 und 8750. Die Buslinie 8750 Mölln – Ratzeburg hat Anschluss an die Züge Richtung Lübeck. Die Fahrlagen der Buslinie 8710 Lübeck – Mölln werden so angepasst, dass exakt alle 30 Minuten eine ÖPNV-Verbindung, entweder mit Bahn oder Bus, zwischen Ratzeburg, Bhf. und Mölln besteht.

Infolge der vorgeschlagenen Verlegung der Systemkreuzung zur Minute 30 nach Mölln und der Einführung des Halbstundentaktes zwischen Lübeck Hbf. und Ratzeburg verkehren die Buslinien 8501 Ratzeburg, Bhf. – Weißdornweg und 8502 Ratzeburg, Bhf. – Ziethen tagsüber jeweils im Stundentakt. Der Linienabschnitt Ratzeburg, Gartenstraße – Seniorenwohnsitz wird weiterhin durch die Buslinie 8750 Ratzeburg – Mölln bedient.

Bahnstrecke Kiel – Lübeck

Infrastrukturtechnisch wird vorausgesetzt, dass die zweite Ausbaustufe Kiel – Lübeck in Form einer Ertüchtigung der Abschnitte Kiel – Preetz und Ascheberg – Bad Malente-Gremsmühlen abgeschlossen ist und das angestrebte Ziel eines RegionalExpress Kiel – Lübeck in unter 60 Minuten erreicht ist.

Hinsichtlich der zweiten Ausbaustufe Kiel – Lübeck ist es PRO BAHN auch wichtig, nicht nur das schnelle Produkt, den RegionalExpress, gegenüber heute zu beschleunigen, sondern auch die Regionalbahn (RB) Kiel – Lübeck, die für die knapp 81 Kilometer lange Bahnstrecke heute 87 bis 88 Minuten benötigt.

Unser Ziel ist es, die Fahrtzeit der RB Kiel – Lübeck auf ca. 80 Minuten zu verkürzen. Das halten wir für möglich, indem sowohl die Kreuzungen mit den schnellen RegionalExpress-Zügen als auch die Systemkreuzungen so gelegt werden, dass die RB Kiel – Lübeck den ITF-Knoten Lübeck zur Minute 30 erreichen kann.

Die Bahnstrecke Kiel – Lübeck wird in die konzeptionellen Überlegungen zur Regio-S-Bahn Lübeck miteinbezogen, da eine beschleunigte RB Kiel – Lübeck auch die zusätzliche Station Lübeck-Einsiedelstraße/Karlstraße mitbedienen kann und - zumindest von der Konzeption der Haltepolitik - die Kriterien der Regio-S-Bahn erfüllt. Optional wäre zudem eine weitere Station in Techau denkbar, das als einziges verdichtetes Siedlungsgebiet (1600 Einwohner) noch keine Station hat.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

In Eutin bestehen Anschlüsse an die Buslinien Eutin – Lensahn, Eutin – Neustadt – Grömitz – Grube, Eutin – Bosau sowie an die Buslinien des Stadtverkehr Eutin.

In Pönitz bestehen Anschlüsse zur neuen Buslinie Bad Segeberg – Ahrensböök – Pönitz – Scharbeutz, Bhf. – Timmendorfer Strand, so dass neben der Querverbindung von Mittelholstein ins südliche Ostholstein auch wieder attraktive ÖPNV-Verbindungen auf den Relationen Ahrensböök – Eutin und Scharbeutz – Eutin entstehen.

In Pansdorf bestehen Anschlüsse zur Buslinie Pansdorf, Bhf. – Techau – Ratekau, Bhf., die den Ratekauer Ortsteil Techau sowie das Ortsgebiet von Techau erschließt und am Bahnhof Ratekau den Anschluss zur RSB 1 sicherstellt.

Bahnstrecke Lübeck – Hamburg

Auf der Bahnstrecke Lübeck – Hamburg erscheint eine weitere Station in Lübeck-Moising sinnvoll, um den Lübecker Südwesten mit dem schienenengebundenen ÖPNV zu erschließen. Über eine ÖPNV-Querverbindung Buntekuh – Moising könnte die ÖPNV-Verbindung aus Richtung Bad Oldesloe / Hamburg in beide Stadtteile mit zusammen ca. 25000 Einwohnern von der Fahrtzeit her deutlich beschleunigt und damit attraktiver werden. Die Station könnte an der Bahnunterführung Oberbüssauer Weg entstehen, wo eine Schnittstelle zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto sowie eine Buswendeschleife angelegt werden müsste.

Die Integration der neuen Station in die schnellen Regionalverkehre ist möglich, da die RegionalExpress-Züge heute für die Relation Lübeck Hbf. – Hamburg Hbf. in der Regel 41 bis 44 Minuten benötigen und daher in Lübeck Hbf. sowie Hamburg Hbf. lange Wendezeiten haben.

Verkehrsangebot

Die RegionalExpress-Züge Lübeck – Hamburg verkehren analog zur Regio-S-Bahn montags bis samstags von 5 bis 21 Uhr im Halbstundentakt, sonntags von 7 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Nach 21 Uhr verkehren die RegionalExpress-Züge im Stundentakt. Die Fahrtzeit Lübeck – Hamburg beträgt ca. 45 Minuten.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Mit Einführung des neuen Betriebskonzeptes wird das Buslinien-Netz an der Station Lübeck-Moising neu konzipiert und erhält sowohl Querverbindungs- als auch Zubringer-Funktionen. Es verkehren folgende Buslinien:

- Moising, Bhf. – CITTI-PARK – Stockelsdorf
- Moising, Bhf. – Buntekuh, Bhf. – ZOB/Hbf. – Zarnenezweg
- Moising, Bhf. – St. Lorenz Süd – ZOB/Hbf. – Herrnburg
- Klein Wesenberg – Moising – Bei der Gasanstalt – ZOB/Hbf. – Bad Schwartau

· Moisling, Bhf. – Bei der Gasanstalt – Hochschulstadtteil – Universität

Die Fahrtzeiten Hamburg – Moisling und Hamburg – Buntekuh verkürzen sich auf 45 beziehungsweise 50 Minuten, von Bad Oldesloe erreichen Fahrgäste den CITTI-PARK zukünftig in ca. 30 Minuten und die Universität in ca. 35 Minuten. Vom Abfahrtsbahnhof Lübeck-Moisling erreichen Fahrgäste mit Ziel über Lübeck Hbf. hinaus nach ca. 5 Minuten den Lübecker Hbf., wo in die Regio-S-Bahn oder in die Züge nach Fehmarn-Burg oder Kiel umgestiegen werden kann.

Bahnstrecke Lübeck – Ratzeburg – Büchen – Lüneburg

Verkehrsangebot

Einmal in der Stunde verkehrt die RSB 3 als RB über Ratzeburg hinaus über Büchen bis Lüneburg. Die Systemkreuzungen werden nach Mölln (zur Minute 30) und Lauenburg (zur Minute 00) verlegt, Mölln wird Bahn-Bus-Knoten zur Minute 30. In Büchen werden weiterhin Eckanschlüsse Mölln – Hamburg und Schwerin – Lüneburg angeboten.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Am Bahnhof Mölln bestehen Anschlüsse an die Buslinien 8770 Mölln – Ratzeburg, 8760 Mölln – Nusse, 8830 Mölln – Büchen, 8850 Mölln – Büchen, 8750 Mölln – Ratzeburg sowie zur Buslinie 8511.

Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen/Schwerin

Konzeptionelle Überlegungen über eine Einbeziehung der Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen/Schwerin sind für den Fall interessant, dass sich Mecklenburg-Vorpommern entscheidet, den Lückenschluss zwischen Schönberg und Rehna zu realisieren. In diesem Fall kann davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsangebot westlich von Schönberg mehr als ein Zugpaar pro Stunde umfassen wird, so dass es dann im Abschnitt Lübeck – Schönberg mit einiger Wahrscheinlichkeit zur Einführung eines Schnell-Langsam-Konzeptes kommen wird, schließlich liegen die mecklenburgischen Interessen auch auf einer Beschleunigung der RegionalExpress-Züge Lübeck – Stettin.

Das langsame Produkt könnte die Stationen Lübeck-Buntekuh, Lübeck-St. Jürgen, Herrnburg und Lüdersdorf bedienen und erfüllt somit die Kriterien der Regio-S-Bahn in Bezug auf die Haltepolitik. Durch optimale Verknüpfung von Bahn und Bus können dann auch die ÖPNV-Verbindungen aus Richtung Mecklenburg-Vorpommern in die Lübecker Innenstadt und in die Stadtteile Lübeck-Buntekuh und Lübeck-Moisling deutlich attraktiver gestaltet werden.

Regio-S-Bahn-Knoten Lübeck Hbf.

Im ITF-Knoten Lübeck werden die Züge und die RSB-Linien jeweils zur Minute 00 als auch zur Minute 30 optimale Anschlüsse sowohl untereinander als zum Regionalbusverkehr und zum Stadtverkehr Lübeck haben.

Alle drei RSB-Linien werden dabei in Lübeck Hbf. ihren Endpunkt haben, da aufgrund der fehlenden und auch nicht geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck – Ratzeburg – Büchen – Lüneburg die RSB-Linien 1 und 2 nicht auf die RSB-Linie 3 durchgebunden werden und eine Rückverlängerung der geplanten S4 über den bisher projektierten Endpunkt Bad

Oldesloe aufgrund der Fahrtzeit der S4 von über einer Stunde von Lübeck nach Hamburg als unrealistisch erscheint.

Um die drei RSB-Linien in Lübeck Hbf. optimal untereinander zu verknüpfen und auf möglichst vielen ÖPNV-Verbindungen ein bahnsteiggleiches Umsteigen zu ermöglichen, schlägt PRO BAHN vor, den Bahnsteig 3/4 mit Zugdeckungssignalen zu versehen, so dass zwei Züge auf einem Gleis stehen können. Der Bahnsteig 3/4 würde dann RSB-Bahnsteig, von dem verlässlich alle RSB-Linien verkehren. Da von Süden nur eine RSB-Linie Lübeck Hbf. erreicht, besteht zudem noch die Möglichkeit, auch die Züge aus Richtung Bad Kleinen/Schwerin am RSB-Bahnsteig halten zu lassen.

Weiterhin schlägt PRO BAHN vor, auch den Bahnsteig 6/7 mit Zugdeckungssignalen zu versehen, so dass im Rahmen des nächsten Verkehrsvertrages „Netz Ost“ beziehungsweise der Fertigstellung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung mittels Zugflügelung in Lübeck Hbf. umsteigefreie ÖPNV-Verbindungen Kiel/(Nykoebing –) Fehmarn-Burg – Lübeck – Hamburg angeboten werden können.

Umsetzung und Realisierung des weiteren Ausbaus des Bahnknotens Lübeck

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum weiteren Ausbau der Infrastruktur und des Verkehrsangebotes können kontinuierlich in den nächsten zehn Jahren bis Inkrafttreten des neuen Verkehrsvertrages „Netz Ost“ und bis zur Fertigstellung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung realisiert werden.

So werden schon 2012 die neue Station Lübeck-Dänischburg und 2013 die neue Station Lübeck-Hochschulstadtteil realisiert werden, die Stationen Ratekau und Lübeck-Moisling können im Rahmen erster Ausbaumaßnahmen zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung beziehungsweise der geplanten Aufwertung des Stadtteils Lübeck-Moisling schon deutlich vor 2020 realisiert werden.

Stefan Barkleit / Julian Gebler

Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein

PRO BAHN e.V., VCD, ADFC, BUND, DGM, BSV-SH, BSK

Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein verleiht den ÖPNV-Preis 2011 an den Kreis Herzogtum Lauenburg und an den Regionalentwicklungsausschuss des Kreistages Herzogtum Lauenburg

27.09.2011 - Der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein verleiht seinen diesjährigen ÖPNV-Preis an den Kreis Herzogtum Lauenburg und an den Regionalentwicklungsausschuss des Kreistages Herzogtum Lauenburg für die

Einführung des Buslinien-Grundnetzes im Kreis Herzogtum Lauenburg.

„Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat mit Unterstützung der Kreispolitik ein kreisweites Buslinien-Grundnetz eingeführt, dass auf allen wichtigen Buslinien des Kreises ein attraktives und

verlässliches ÖPNV-Angebot bietet, damit die Erschließung des Kreisgebietes durch den ÖPNV über den Bahnverkehr hinaus sicherstellt sowie sinnvoll mit dem Bahnverkehr abgestimmt und verknüpft ist. Das ist ÖPNV, wie Fahrgäste ihn sich wünschen," so Stefan Barkleit, Vorsitzender des Fahrgastbeirates Schleswig-Holstein.

Hintergrund: Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat in zwei Schritten in den Jahren 2009 und 2010 sein Buslinien-Netz komplett überarbeitet und ein kreisweites Buslinien-Grundnetz eingeführt, mit dem auf allen Linien des Buslinien-Grundnetzes ein Stunden- oder Zweistundentakt (werktags) angeboten, die Buslinien untereinander und unter anderem in Schwarzenbek und Büchen optimal mit dem Bahnverkehr verknüpft werden.

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

Folgende Verbände und Institutionen sind im Fahrgastbeirat vertreten: ADFC, BSK, BSV-SH, BUND, VCD e.V. Landesverband Nord, DGM, PRO BAHN e.V.

Verantwortlich/ Kontakt :

Stefan Barkleit, 0151/ 51462156

Janine Bartelt, 0176/ 96708997

Streiks der NOB und Fahrgelderstattung

Immer wieder wurde man in diesem Jahr mit nicht angekündigten Zugausfällen der NOB konfrontiert. So unangenehm wie dies allein schon ist, kam noch die Schwierigkeit hinzu, für den Teil einer durch Streik nicht benutzten Tageskarte etwas erstattet zu erhalten. Hierzu einige Daten aus eigener Erfahrung:

24.06.11 Kauf einer Tageskarte 1. Klasse (SH-Tarif) von Reinbek nach Dagebüll Mole. Ausfall des NOB-Zuges von Hmb-Altona nach Westerland. Ersatzweise Fahrt mit IC der DB von Hamburg Hbf nach Niebüll und Kauf eines neuen Fahrscheins dafür; Fahrt mit Taxi von Niebüll nach Dagebüll, um die Teilnehmer einer Wattführung nach Föhr rechtzeitig zu erreichen. Abends Rückfahrt von Dagebüll nach Reinbek mit der Tageskarte.

26.06.11 Fahrgelderstattungsantrag an Servicecenter Fahrgastrechte in Frankfurt/Main.

13.07.11 Negativer Bescheid vom Servicecenter. Begründung: die Erstattungsregelung bei Verspätungen greift nicht, wenn ein Länder-Ticket genutzt wurde. Außerdem war der IC der DB nicht verspätet.

15.07.11 Schreiben an NOB mit der Bitte um Erstattung des nicht genutzten Teiles der Tageskarte in Höhe von 24,60 Euro.

20.07.11 Antwort des NOB Kundenservice aus Neubrandenburg: zeitnahe Bearbeitung nicht möglich wegen zahlreicher Beschwerden zu Streikmaßnahmen der Lokführer. Bitte um Geduld.

04.09.11 Erinnerung an die NOB, den Fall zu regeln; sonst Anrufen der Schlichtungsstelle für den ÖPNV in Berlin.

13.09.11 Antwort der NOB: Ersattung des geforderten Betrags im Kulanzwege.

22.09.11 Eingang des Betrages.

Es steht zu befürchten, dass sich nicht viele der geprellten NOB-Fahrgäste auf dieses zeitraubende Procedere eingelassen haben.

Klaus Böckmann

Erneute Ausschreibung der Marschbahn Westerland – Hamburg

Von einer Ausschreibung zur nächsten: Wenn im Frühjahr 2012 die Ausschreibung des „Netz Mitte“ aus Sicht der Fahrgäste hoffentlich erfolgreich mit einem ab Dezember 2014 realisierten verbesserten Verkehrsangebot und dem Einsatz neuer komfortabler Züge abgeschlossen sein wird, steht mit der Ausschreibung der Marschbahn Westerland – Hamburg zum Fahrplanwechsel Dezember 2015 die nächste große Ausschreibung an.

Die Ausgangslage auf der Marschbahn heute

Weitgehend verkehren die Marschbahn-Züge Westerland – Hamburg-Altona im sauberen Stundentakt, lediglich in der Tourismussaison kommt es durch zu dieser Zeit verkehrende Fernverkehrszüge zu deutlichen Lücken im Stundentakt. Im Streckenabschnitt Westerland – Niebüll wird das Verkehrsangebot durch zusätzliche Züge teilweise auf einen Halbstundentakt verdichtet, um die hohe Nachfrage im Pendler- und Tourismusverkehr bedienen zu können. Trotzdem sind die Züge gerade in der Tourismussaison häufig mehr als überfüllt.

Weiterhin sind die Anschlüsse der Pendelzüge Heide – Itzehoe, anders als von PRO BAH im „Letzten Fahrplanwechsel“ vorgeschlagen, in Heide und Itzehoe mehr als suboptimal.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass die Marschbahn-Züge Westerland – Hamburg-Altona mit einer Fahrtzeit von 182 beziehungsweise 183 Minuten heute deutlich langsamer als die früher verkehrenden Eilzüge sind. Dies hat seinen Grund in der mit 6 Minuten doch recht üppigen Standzeit in Heide und im hoch belasteten Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg.

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

Auf Seite 14 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Der Aufbau eines von der Insel Sylt geforderten und auch von PRO BAHN unterstützten Sprinter-Angebotes ist bisher über 1 bis 2 Zugpaare nach Hamburg Hbf. beziehungsweise Hamburg-Altona nicht hinausgekommen.



Marschbahn nach Westerland in Niebüll

Foto: Stefan Barkleit

Vorstellungen von PRO BAHN zum Bahnverkehr auf der Marschbahn ab Dezember 2015

PRO BAHN hat sich schon in den Jahren 2010 und 2011 intensiv mit der kommenden Ausschreibung und damit, wie der Bahnverkehr auf der Marschbahn noch attraktiver gestaltet werden kann, beschäftigt.

Eine wesentliche Forderung von PRO BAHN ist dabei, dass für den weiteren Ausbau des Verkehrsangebotes und die Erhöhung der bereitgestellten Sitzplatzkapazitäten der für die Marschbahn vorhandene Fahrzeugpark erweitert werden muss. Heute stehen für die Marschbahn 76 Married-Pair-Waggons und 3 TALENT-Triebwagen zur Verfügung. Ab Dezember 2015 sollten aus unserer Sicht neben 3 Triebwagen für die Pendelzüge Heide – Itzehoe alle 90 beschafften Married-Pair-Waggons für die Marschbahn vorgesehen werden, des Weiteren bedarf es ca. 12 leistungsfähiger und energieeffizienter Dieselloks.

Vorstellungen zum Verkehrsangebot

Die Marschbahn-Züge Westerland – Hamburg verkehren im sauberen Stundentakt ohne durch Fernverkehrszüge bedingte Ausnahmen zum neuen Endpunkt Hamburg Hbf. Die Fahrtzeit Westerland – Hamburg Hbf. liegt mit weiterer Bedienung des Haltes in Glückstadt bei ca. 3 Stunden und damit 20 Minuten unter der Fahrtzeit der heute verkehrenden Fernverkehrszüge auf dieser Relation.

Der Halbstundentakt Westerland – Niebüll wird ausgebaut, um die hohe Nachfrage im Pendler- und Tourismusverkehr bedienen zu können. Ziel ist ein ganztägiger Halbstundentakt auf diesem Streckenabschnitt in der Tourismussaison.

Die Pendelzüge Heide – Itzehoe, die heute Meldorf, St. Michaelisdonn, Burg und Wilster bedienen, werden in die ITF-Knoten Heide und Itzehoe zur Minute 00 integriert, um die Anschlüsse zu den weitergehenden Zügen und zum Busverkehr zu verbessern.

Neue Stationen

PRO BAHN favorisiert die Reaktivierung der Stationen in Hattstedt und Hemmingstedt.

Dabei kann durch die Reaktivierung der Station Hattstedt im Streckenabschnitt Bredstedt – Husum eine sinnvolle Aufgabenverteilung zwischen Bahn- und Busverkehr vorgenommen werden: Die Bahn übernimmt die Erschließung der an der Bahnstrecke gelegenen Kommunen, während der Busverkehr die abseits der Bahnstrecke gelegenen Kommunen Drelsdorf, Arlewatt und Horstedt erschließen kann.

In Hemmingstedt (2900 Einwohner) kann mittels einer neuen Station einerseits die Kommune wieder an den Bahnverkehr angebunden und andererseits den Mitarbeitern der Raffinerie ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden.

Ausbau des Sprinter-Angebotes und Zukunft des Fernverkehrs

Unbestritten ist, dass das heutige Verkehrsangebot mit 1 bis 2 Sprinter-Zugpaaren bis Hamburg-Altona beziehungsweise Hamburg Hbf. mit Fahrtzeiten von 160 beziehungsweise 170 Minuten weiter ausgebaut werden muss.

Gleichzeitig stellt sich die Frage nach der Zukunft des Fernverkehrs auf der Marschbahn und der Kurswagen nach Dagebüll Mole, denn mit der Bestellung von 220 ICx-Zügen für den Fernverkehr der Deutschen Bahn ist unverkennbar, dass der jetzige Fernverkehr nach Sylt mit Waggons aus den 70er- und 80er Jahren in absehbarer Zeit sein Ende finden wird.

Positiv vorangegangen ist dabei die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Niedersachsen, die mit DB Fernverkehr für die Bahnstrecke Bremen – Norddeich Mole ein Kooperationsmodell abgeschlossen hat. Ab Dezember 2013 wird ein Stundentakt Bremen – Norddeich Mole angeboten, bei dem alternierend alle zwei Stunden ein RegionalExpress und alle zwei Stunden ein aus neuen Fernverkehrs-Doppelstockwagen gebildeter Intercity verkehrt. Das Verkehrsangebot im Fernverkehr auf dieser Relation wird dazu von heute 3 auf zukünftig 9 Zugpaare ausgedehnt.

Als Besonderheit werden in den Fernverkehrszügen auch Fahrkarten des Nahverkehrs anerkannt, wofür die LNVG DB Fernverkehr Zuschüsse als Ausgleich zahlt. Dieses Modell scheint letztendlich kostengünstiger zu sein, als den SPNV auf dieser Relation auf einen Stundentakt zu verdichten und sichert gleichzeitig den Fernverkehrsanschluss in dieser stark auf den Tourismus ausgerichteten Region.

Auch für die Bahnstrecke Westerland – Hamburg ist dieses Modell sehr interessant, denn durch ein Kooperationsmodell könnte das bisherige "Sprinter-"Angebot von 2 Fernverkehrszugpaaren im Winter und 4 Fernverkehrszugpaaren sowie 1 bis 2 Sprinter—Zugpaaren in der Sommersaison deutlich ausgebaut werden.

Ziel muss es sein, 7 bis 8 tägliche Sprinter-Zugpaare Westerland – Hamburg Hbf. im Zweistundentakt mit Halt in Keitum, Morsum, Klanxbüll, Niebüll, Husum, Heide, Itzehoe und Hamburg-Dammtor und einer Fahrzeit von etwa 150 Minuten anzubieten. Bis Hamburg Hbf. würde in den Sprinter-Zügen der SH-Tarif gelten, südlich von Hamburg Hbf. würden die Züge als Fernverkehr zum Fernverkehrstarif weiter in Richtung Süden oder Südwesten fahren.

Um die Standzeit in Itzehoe möglichst kurz halten, sollte bei einem Einsatz von Lok-Wagen-Zügen die Diesellok gleich vor den Zug gespannt werden und die E-Lok somit am Zug bleiben. Ohnehin ist fraglich, sollte es zum Beispiel zu einem Kooperationsmodell mit DB Fernverkehr kommen, ob Doppelstock-Fernverkehrszüge in einer stark auf den Tourismus ausgerichteten Region die idealen Fahrzeuge sind. Die Alternative eines mit vorgespannter Diesellok nach Westerland verkehrenden ICx ist im Hinblick auf den nicht praktizierten Betrieb miteinander gekuppelter ICE-T und ICE-TD mit Vorsicht zu genießen, abgesehen von den doppelt so hohen Anschaffungskosten eines ICx.

Stefan Barkleit

Halt der NOB-Züge in Glückstadt soll aufgegeben werden

Wie Ende Oktober bekannt geworden ist, soll der Halt der NOB-Züge Westerland – Hamburg-Altona in Glückstadt zum Dezember 2014 aufgegeben werden.

Im Rahmen einer Vorstellung der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) zum zukünftigen Verkehrsangebot im „Netz Mitte“ ab Dezember 2014 erläuterte LVS-Geschäftsführer Bernhard Wewers, dass die LVS die Züge Westerland – Hamburg-Altona um 6 bis 7 Minuten beschleunigen wolle, um in Hamburg-Altona eine Kurzwende der Züge statt der heute überschlagenen Wende zu ermöglichen und so eine Zuggarnitur einzusparen. Dafür müsse der heutige Halt in Glückstadt leider entfallen.

Herr Wewers kündigte weiter an, dass es ab Dezember 2014 eine stündliche Regionalbahn Itzehoe – Hamburg Hbf. geben soll, die an Werktagen in der Hauptverkehrszeit durch eine weitere Regionalbahn Itzehoe – Hamburg-Altona verstärkt werden soll, so dass Glückstadt werktags in der Hauptverkehrszeit halbstündlich bedient werden würde. Durch den Einsatz moderner, spurtstarker Elektro-Triebwagen, die in der Haupt-

verkehrszeit in den beiden Regionalbahnen ca. 1.030 Personen einen Sitzplatz bieten werden, sollen zudem die Fahrzeiten gegenüber heute spürbar verkürzt werden.

Überraschend teilte die LVS zudem mit, dass im Rahmen der zur Zeit laufenden Ausschreibung „Netz Mitte“ der Abschnitt Wrist – Kellinghusen der ehemaligen Bahnstrecke Wrist – Hohenlockstedt – Itzehoe wieder für den SPNV reaktiviert werden soll. Die ab Dezember 2014 verkehrende Regionalbahn Wrist – Hamburg soll dafür nach Kellinghusen rückverlängert werden.

PRO BAHN: Glückstadt als Verlierer des neu strukturierten Verkehrsangebotes

Zugegeben: Das neue Betriebskonzept der LVS für die Bahnstrecke Itzehoe – Hamburg bringt viele Vorteile mit sich. Die heute nur an Werktagen in der Hauptverkehrszeit verkehrende Regionalbahn Itzehoe – Hamburg Hbf. soll zukünftig an allen Tagen stündlich verkehren; an Werktagen wird das Verkehrsangebot in der Hauptverkehrszeit um eine Regionalbahn Itzehoe – Hamburg-Altona ergänzt. Durch den Einsatz moderner Elektro-Triebwagen werden sich die Fahrzeiten spürbar verkürzen und die genannte Sitzplatz-Kapazität deutet auf einen Einsatz von 4- bis 5-teiligen Fahrzeugen in Doppeltraktion hin. Auch die Beschleunigung der Züge Westerland – Hamburg ist sinnvoll und wird von PRO BAHN prinzipiell unterstützt. Die dadurch mögliche Kurzwende der Züge in Hamburg-Altona spart eine Fahrzeuggarnitur ein, eröffnet der Nord-Ostsee-Bahn die Möglichkeit, weitere Züge zu verstärken oder neu anzubieten und setzt für die LVS als SPNV-Aufgabenträger vermutlich in überschaubarem Maße Regionalisierungsmittel frei, die dann für den dringend notwendigen, weiteren Ausbau des SPNV verwendet werden können.

Aus Sicht von PRO BAHN ist die Aufgabe des Halts der NOB-Züge in Glückstadt hingegen ein Rückschritt. PRO BAHN hatte im Vorfeld der Ausschreibung „Netz Mitte“ darauf gesetzt, dass es durch die Nutzung von Fahrzeitreserven der NOB-Züge Westerland – Hamburg auch ohne Aufgabe des NOB-Halts Glückstadt möglich ist, die Züge spürbar zu beschleunigen und die auch von PRO BAHN für sinnvoll erachtete Kurzwende in Hamburg-Altona zu realisieren. Unser Ziel ist es dabei (gewesen), durch eine neue Fahrplanlage der Regionalbahn Itzehoe – Hamburg, sei es nun nach Altona oder zum Hauptbahnhof, ab Dezember 2014 für Glückstadt einen angenäheren Halbstundentakt im SPNV zu realisieren und zwar nicht nur an Werktagen in der Hauptverkehrszeit, sondern an allen Tagen in der Woche. Als Fahrgastverband werden wir uns jedenfalls weiterhin für die von uns entwickelte, für den Fahrgast attraktivere Lösung engagieren – bis Dezember 2014 ist es aus heutiger Sicht noch ein wenig hin, vielleicht gelingt es ja doch noch, eine Lösung für einen NOB-Halt in Glückstadt über Dezember 2014 zu finden.

Sigrid Pohlmann

Mecklenburg-Vorpommern startet Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes „Ost-West“

Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) hat die Verkehrsleistungen im Wettbewerbsnetz „Ost-West“ ausgeschrieben. Insgesamt sollen in diesem Wettbewerbsnetz zukünftig 5,7 Mio. Zug-km. jährlich erbracht werden. Bestandteil der Ausschreibung sind die Verkehrsleistungen auf den Bahnstrecken Lübeck – Bad Kleinen – Güstrow – Pasewalk – Stettin, Pasewalk – Ueckermünde, Rehna – Schwerin – Parchim, Hagenow – Ludwigslust – Parchim – Waren – Neustrelitz und Neustrelitz – Mirow. Derzeit sind mit DB Regio, der Ostseeland Verkehr (ola) und der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) drei Verkehrsunternehmen mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragt, von denen die ODEG und die ola jeweils die erste Ausschreibung ihrer Teilnetze gewonnen haben, beziehungsweise letztere 1998 mit der teilweisen Erbringung der Verkehrsleistungen auf der Bahnstrecke Bützow – Pasewalk – Ueckermünde beauftragt worden ist.

PRO BAHN engagiert sich für Beschleunigung der Bahnstrecke Lübeck – Stettin

Wer heute mit dem RegionalExpress von Lübeck nach Stettin fährt, braucht für die 296 km lange Bahnstrecke annähernd fünf Stunden, erreicht also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von gerade einmal ca. 60 km/h. Das ist gerade im Vergleich zur neugebauten Autobahn 20 eindeutig zu langsam. 1939 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Schiene mit dem D-Zug Nr. 1 schon einmal 70 km/h.

Daher engagieren sich die PRO BAHN-Landesverbände Schleswig-Holstein / Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern für eine deutliche Verkürzung der Fahrtzeit der Züge auf unter vier Stunden, so dass sie ihre Bezeichnung als RegionalExpress auch verdienen. Dabei sind auf der gesamten Bahnstrecke in den vergangenen zwanzig Jahren schon sehr viele Streckenabschnitte saniert und für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt, nur werden diese Investitionen nicht fahrplanwirksam, da kleinere Abschnitte noch von der Sanierung ausgelassen wurden und für andere Abschnitte konkrete Zielvorstellungen für die künftige Infrastruktur auf eingleisigen Abschnitten fehlen. Folglich setzt PRO BAHN auf die Errichtung passender Kreuzungsbahnhöfe mit zweckmäßiger Signaltechnik und elektronische Stellwerke (ESTW), damit mittelfristig mit dem neuen Verkehrsvertrag die sanierten Abschnitte in Kombination mit dem Einsatz neuer spurtstarker, behindertengerechter Dieseltriebwagen zu der angestrebten Verkürzung der Fahrtzeit führen können.

Durch den attraktiveren Fahrplan und eine gute Integration in den landesweit weiter zu optimierenden Integralen Taktfahrplan (ITF) in Mecklenburg-Vorpommern verspricht sich PRO BAHN damit eine bessere Konkurrenzfähigkeit zum Auto und einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen auf dieser Relation.

Zwei Landeshauptstädte rücken näher zusammen

Auch wenn gegenwärtig eine Bahnverbindung Lübeck – Rehna – Schwerin keine Berücksichtigung in der Ausschreibung findet, so setzt sich PRO BAHN weiterhin dafür ein, dass ein Lückenschluss zwischen Schönberg und Rehna geschaffen werden muss.

Die Überlegungen von PRO BAHN sehen dabei vor, dass mit dem Lückenschluss auf der Relation Lübeck – Rehna – Schwerin dann Züge von 5 bis 23 Uhr in einem sauberen Stundentakt verkehren und in den ITF-Knoten Lübeck integriert sind. Die Fahrtzeit Lübeck – Schwerin würde sich dank des Lückenschlusses von heute 1.15 Stunden auf dann ca. eine Stunde verkürzen, die Fahrtzeit Kiel – Schwerin nach Abschluss der 2. Ausbaustufe Kiel – Lübeck sogar von heute 2.30 Stunden auf knapp über zwei Stunden.

Dabei würden nicht nur beide Landeshauptstädte näher zusammen rücken, sondern durch die weiterhin bestehende Durchbindung der Züge Lübeck – Schwerin von und nach Parchim auch die Tourismusregionen Holsteinische Schweiz und Mecklenburgische Seenplatte besser mit dem ÖPNV verbunden werden, so dass beide Tourismusregionen auch für Tagesausflügler noch interessanter werden.

Modellprojekt für den Deutschland-Takt

Doch sehen beide PRO BAHN-Landesverbände ihr Engagement für den Lückenschluss Schönberg – Rehna nicht nur von regionaler Bedeutung, sondern gerade im Hinblick auf die Diskussionen über die Einführung eines Deutschland-Taktes auch als Projekt mit Vorbild-Funktion. „Mit dem Lückenschluss Schönberg – Rehna können die Integralen Taktfahrpläne der beiden Bundesländer Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern optimal miteinander verknüpft werden, so dass Fahrgäste von Westerland bis Stettin ohne längere Anschlusszeiten reisen können,“ erläutern Stefan Barkleit und Marcel Drews.

Stefan Barkleit und Marcel Drews

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

**Für Kritik an Inhalt und Gestaltung sind wir offen. Bitte senden Sie Ihre Anmerkungen an:
bahr@pro-bahn-sh.de**

Anschriften der PRO BAHN-Verbände**Landesvorsitzender**

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

stellvertretender Landesvorsitzender

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

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

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

Regionalverband Westholstein

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

Regionalverband Lübeck & Umgebung

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

Regionalverband Hamburg

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

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

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

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände**RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg**

Thema HVV:
jeden 3. Donnerstag im **geraden** Monat um 19 Uhr
Thema DB + Region:
jeden 3. Donnerstag im **ungeraden** Monat (außer Juli) um 19 Uhr
Bitte Ort erfragen und Durchführung bestätigen lassen
unter hamburg@pro-bahn-sh.de oder
Tel. 0163 / 8262984.

RV Lübeck & Umgebung

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

RV Schleswig / Mittelholstein

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

RV Westholstein

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

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

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:

<http://www.pro-bahn-sh.de/konzepte.htm>

Alle Adressen und Ansprechpartner von Regional- und Landesverband finden Sie
unter

<http://www.pro-bahn-sh.de/adressen.htm>

Die aktuelle sowie die letzten Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene finden sie
unter

<http://www.pro-bahn-sh.de/shs>

*Für bundesweite Presseangelegenheiten
erreichen Sie unseren Bundes-
pressesprecher*

Matthias Oomen

Mobil-Telefon: 0176 / 29721326

E-Mail: m.oomen@pro-bahn.de

PRO BAHN-Konzepte

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

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

Zum Bestellen
hier ankreuzen
(oder gewünschte
Stückzahl schreiben)

und abschicken an:

PRO BAHN
Stefan Barkleit
Dorfstraße 60
24223 Schwentidental

Absender:

.....
.....
.....

Je mehr Fahrgäste sich zusammen-
schließen, desto wirkungsvoller können
sie ihre Interessen vertreten. Verkehrs-
politik ist zu wichtig, um sie Politikern und
Verkehrsbetrieben zu überlassen.

Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:

**PROBAHN Landesverband
Schleswig-Holstein/Hamburg**
Dorfstraße 60, 24223 Schwentidental

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

Der Jahresbeitrag beträgt:
Für Einzelmitglieder 42.00 Euro
ermäßigt (auf Antrag) 26.00 Euro
Familienmitgliedschaft 49.00 Euro

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Fernbusse für Deutschland

Wie sieht es der deutsche Fahrgastverband PROBAHN?

Die Fernbusse werden kommen, dafür wird die wirtschaftsliberale FDP in der deutschen Regierung schon sorgen. Es geht in der Diskussion also weniger um das „ob“, sondern um das „wie“.

Im Verkehr der alten Bundesrepublik mit Berlin (West) gab es schon zu Zeiten vor der Wiedervereinigung einen regen Fernbusverkehr, der auch nach der Wende erhalten blieb. Die Busse sind billiger als die Bahn und bieten einen guten Service. Kunden sind hier eher Rentner oder junge Leute, bei denen der Preis die entscheidende Rolle spielt oder wo der Umgang mit Koffern bei der Bahn als zu umständlich angesehen wird.

Wenn die Schiene in der gleichen Relation sehr schnell ist, zum Beispiel zwischen Hamburg und Berlin, holen sich die beiden öffentlichen Verkehrsmittel genügend Fahrgäste aus dem Markt. Auf der Schiene fahren ICE im Stundentakt, verstärkt durch zusätzliche IC-/ EC-Züge, alle sind weitgehend gut besetzt, während auf der Straße auch 10 bis 12 Bus-Fahrtenpaare täglich fahren und das eben wirtschaftlich.

Gänzlich anders ist das Bild, wenn die Schiene schwach (langsam) ist, wie in der Relation Nürnberg – Prag. Die DB AG fährt hier einen „IC-Bus“ nonstop bis Prag, der nur 3:37 h benötigt statt 4:49 h auf der Schiene und der um 5 • billiger ist. Die Konsequenz: Der Zug – ein bestellter und geförderter Regionalzug - bringt nicht (mehr) genug Fahrgäste und wird so nicht weiter bestellt oder zumindest in Frequenz oder Zuglauf gekürzt. Perspektivisch muss der Aufgabenträger mehr Geld (Einnahmen aus dem Verkehr nach Prag fehlen) ausgeben und/ oder das Angebot in der Region wird schlechter, im übrigen gibt es auch den vielen Klein- und Mittelstädten zwischen Nürnberg und der Grenze Menschen, die in die CSR wollen.

Bei weiteren neuen Fernbuslinien werden wir genauso kategorisieren können: Bei Hamburg – Frankfurt, Köln – Stuttgart, Dortmund – Frankfurt muss die Bahn die Bus-Konkurrenz nicht fürchten, bei Nürnberg – Dresden, Dortmund – Erfurt, Kassel – Chemnitz dagegen schon.

Wir erwarten hier, dass der Markt nicht unkontrolliert liberalisiert wird. Über eine Konzessionierung erwarten wir, dass es hier nicht zu einem Ausbluten und einer Kostensteigerung bei den regionalen Verbindungen kommt.

Konzessionen beinhalten einen weiteren Vorteil: Betriebspflicht, Tarifpflicht und Informationspflicht können besser festgelegt, überprüft und gegebenenfalls sanktioniert werden.

Kein Bus muss auf Ewigkeiten fahren, die Fahrplanperiode muss aber das Mindestangebot sein, auch im Hinblick auf den Wettbewerb mit der Schiene.

Unabhängig davon sind langlaufende Busverbindungen in der Fläche zu sehen, die in Rheinland-Pfalz unter dem Namen Regio-Bus vom Land bestellt werden. Hier befindet man sich sicher rechtlich in einer Grauzone, der Straßen-ÖPNV ist ja Sache der Kommunen/Kreise. Ein solcher Schritt sollte aber auch in Schleswig-Holstein getan werden, wo es ja heute schon mindestens 2 solcher Linien gibt: Itzehoe – Lübeck und Husum – Flensburg – Dänemark. Solange diese Linien oder Ver-

knüpfung mit der Schiene machen sie nur eingeschränkt Sinn. Hier ist unsere LVS und das Land gefordert.

Wir erwarten bei allen Busverbindungen bei den Rahmenbedingungen und insbesondere von den Fahrgastrechten einen fairen Wettbewerb mit den selben Regeln. Die Linien im Schleswig-Holstein müssen dann alle nach dem SH – Tarif fahren und die dazugehörigen Fahrgastrechte anerkennen. Beim länderübergreifenden Fernbus müssen dieselben Regeln wie bei der Schiene gelten. Auf beim Kauf einer Waschmaschine von Siemens gibt es keine anderen Kundenrechte als beim Kauf einer Waschmaschine von Miele. Warum soll es bei einer Reise mit Busunternehmer anders sein als bei der Fahrt mit dem Bahnunternehmer?

Für Deutschland fordern wir:

1. Verspätungsentschädigung (25% ab einer Stunde, 50% ab zwei Stunden)
2. Übernachtung/Taxi, wenn das Ziel am Reisetag nicht mehr erreicht werden kann
3. Sicherstellung von Reiseketten
4. Information über die Echt-Fahrzeiten an den Haltestelle, wie heute schon zum Teil im Nahverkehr. (Inzwischen sind Haltestellen mit solarer Energieversorgung und funkbasierter Datenübertragung kommerziell am Markt)
5. Klare Kommunikation der Tarife und Angebote
6. Mitnahmemöglichkeit für Rollstühle und Kinderwagen (nicht zusammengeklappt im Gepäckfach)
7. „Stationsgebühren“ wie im System Schiene, wenn Haltestellenanlagen, wie zum Beispiel ein ZOB (Zentraler Omnibus-Bahnhof) von der Kommune erstellt worden ist
8. Mittelfristig auch die Einführung einer Straßenmaut für Busse

Wenn dieser Wettbewerbsrahmen eingehalten wird, können Bus und Bahn nebeneinander gut existieren und vor allem Fahrgäste von der Straße holen.

Karl-Peter Naumann

Fahrplanänderungen zum Fahrplanwechsel

Die Fahrplanänderungen zum Fahrplanwechsel stellen sich wie auch im vergangenen Jahr als sehr überschaubar dar. Einige kleinere Fahrplanänderungen sind jedoch zu verzeichnen:

KBS 103 Kiel – Neumünster

Die RB Kiel – Neumünster verkehrt neu auch samstags abends im Stundentakt.

KBS 132 Büsum – Heide – Neumünster

Werktags wird neu ein weiterer Pendelzug Neumünster – Hohenwestedt angeboten. Abfahrt in Neumünster ist um 10.32 Uhr, die Rückfahrt erfolgt in Hohenwestedt um 10.59

Samstags und sonntags wird neu eine Abfahrt um 0.37 Uhr nach Hohenwestedt. Die Rückfahrt erfolgt um 1.04 Uhr ab Hohenwestedt.

KBS 134 Kiel – Husum

Samstags wird neu ab Kiel Hbf. eine Abfahrt um 1.00 Uhr nach Rendsburg angeboten. Die Rückfahrt erfolgt um 1.39 Uhr ab Rendsburg. Sonntags wird diese Leistung aufgrund der Bauarbeiten auf der Rendsburger Hochbrücke im Schienenersatzverkehr erbracht.

KBS 137 Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg-Eidelstedt

Neu angeboten wird werktags eine AKN Kaltenkirchen ab 15.49 Uhr nach Hamburg-Eidelstedt. Damit verkehrt ab Quickborn werktags von 16.00 bis 17.20 Uhr alle 10 Minuten eine AKN nach Hamburg-Eidelstedt.

Weiterhin wird werktags die AKN Quickborn ab 16.31 Uhr nach Hamburg-Eidelstedt nach Kaltenkirchen rückverlängert (dort neu ab 16.09 Uhr).

KBS 142 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe

Freitags und samstags wird neu ab Neumünster eine Abfahrt um 23.46 Uhr nach Bad Oldesloe angeboten.

In der Gegenrichtung wird neu samstags und sonntags eine Abfahrt um 00.59 Uhr ab Bad Oldesloe nach Neumünster angeboten.

Die Nordbahn 6.37 und 16.37 Uhr ab Neumünster sowie 7.42 und 17.42 Uhr ab Bad Oldesloe wird werktags in Doppeltraktion gefahren.

KBS 145A Lübeck – Büchen – Lüneburg

Neu wird die Kreuzung der RB Lübeck – Lüneburg alle zwei Stunden von Büchen nach Lauenburg verlegt, nachdem der neue Mittelbahnsteig in Lauenburg fertiggestellt und die neue Signaltechnik installiert worden ist.

Zur geraden Stunde kommt die RB aus Lübeck in Lüneburg zur Minute 15 an und in den ungeraden Stunden fährt die RB nach Lübeck in Lüneburg zur Minute 45 ab.

Damit werden die Anschlüsse in Lüneburg Richtung Uelzen und Hannover deutlich entspannt und neu der Anschluss an den ME nach Hamburg Hbf. erreicht, so dass ein attraktiver Eckanschluss entsteht.

KBS 146 Kiel – Eckernförde – Flensburg

Die RB 6.20 Uhr ab Kiel Hbf. verkehrt montags bis freitags neu bis nach Flensburg, dafür wird die RB 6.42 Uhr ab Kiel Hbf. montags bis freitags nur noch bis Eckernförde verkehren.

Die Abfahrten der Pendelzüge Kiel – Eckernförde ab Kiel Hbf. um 10.07, 12.07 und 14.07 Uhr werden neu auch montags bis mittwochs angeboten. In der Gegenrichtung werden ab Eckernförde die Abfahrten um 11.19, 13.19 und 15.19 Uhr neu auch montags bis mittwochs angeboten.

Neu angeboten wird werktags eine RB 6.50 Uhr ab Eckernförde nach Kiel Hbf., so dass die 49-minütige Lücke in der Hauptverkehrszeit an Werktagen damit geschlossen wird.

Der morgendliche Pendelzug Flensburg – Süderbrarup – Flensburg entfällt.

Stefan Barkleit

GLOSSE**„Ich weiß, wie das hier läuft“**

oder: Linie 1625, Fahrt 602

An diesem wunderschönen Spätsommertag, dem 1.10.2011, verzichtet man gern auf den PKW und nutzt den ÖPNV. Von meinem Wohnort gibt es sonnabends die einmalige Chance, morgens nach Schleswig fortzukommen, und zwar mit einem als „Linientaxi“ im Fahrplan der Linie 1625 gekennzeichneten Kleinbus, der im Auftrage der Autokraft um 8.51 Uhr abfahren soll (Fahrt Nr. 602).

Auf dem etwa 7-minütigen Fußweg von meiner Wohnung zur Bushaltestelle beschlich mich plötzlich die Frage „was wäre, wenn ...?“ ... z.B. der Bus gar nicht oder früher als im Plan angegeben abfahren sollte ...? Ich beschleunigte meine Schritte und erreichte die der Bushaltestelle gegenüberliegende Seite der Straße um 8.43 Uhr, als ich einen Kleinbus mit erheblicher Geschwindigkeit aus Richtung Süderbrarup herannahen sah. „Das muss mein Bus sein“, durchfuhr es mich. Noch auf dem Weg zur Busbucht, die Hauptstraße überquerend, machte ich durch wedelnde Armbewegungen darauf aufmerksam, dass ich gern ein Fahrgast dieses blitzschnellen Gefährts werden wollte.

Der Wagen fuhr in die Busbucht ein, und ich mühte mich damit ab, die seitliche Schiebetür zu öffnen, was mir nach einiger Zeit auch gelang. Jedenfalls war diese Tür leichter zu öffnen als die Türen der im „Schleswig-Holstein-Express“ eingesetzten Rostlauben aus den siebziger Jahren

Ich nannte mein Fahrziel. Nun begann eine nervöse Suche der Fahrerin nach Tarifunterlagen, Blanko-Fahrscheinen und Wechselgeld.. Meine Frage, ob ich das handschriftlich ausgefüllte Ticket auch im Stadtverkehr Schleswig nutzen könne, wurde mit „das weiß ich nicht“ beantwortet. In diesem Moment sah ich die Miene des Stadtbusfahrers beim Anblick des ominösen Autokraft-Zettels vor mir, und prompt war meine Entscheidung gefallen, in Schleswig für die Weiterfahrt in der Stadt ein Taxi zu benutzen. ÖPNV-Stress kann man an Tagen mit so schönem, auch zu Fußwegen einladendem Wetter wie heute nicht gebrauchen!

Fahrschein

von Uebnis
nach SL

Datum

<input checked="" type="checkbox"/>	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	Tag
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Monat

€	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
€	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Ct	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90

AUTOKRAFT

- einfache Fahrt
 Rückfahrkarte
 Tageskarte einfach
 Tageskarte Gruppe

№ 83310

Zwei Minuten nach dem Versuch, die Tür des Taxis zu öffnen waren nun verstrichen, und meine Uhr zeigte 8.46. Ich glaubte leichtsinnigerweise, die Fahrerin bitten zu dürfen, noch fünf Minuten bis zur planmäßigen Abfahrt zu warten. Es könnten ja noch weitere Fahrgäste zusteigen wollen. Darauf ihre Antwort: Meine Uhr ist jetzt 8.47. Ich fahre diese Strecke seit 10 Jahren und weiß, wie das hier läuft.“. Gesagt, aufs Gaspedal getreten

und mit mehr als 50 km/h durch die am Weg nach Schleswig gelegenen, noch schläfrigen Ortschaften losgebrummt. Am ZOB in Schleswig kamen wir um 9.07 an, 10 Minuten früher als im Fahrplan angegeben. Nur noch ein Fahrgast war auf dem Weg dorthin zugestiegen, offenbar ein Stammgast, der auch „wusste, wie das hier läuft“ und seine individuelle Abfahrtszeit in seiner Zeitplanung bereits vorverlegt hatte.

Ich hatte auf der Fahrt nach Schleswig gerade noch Zeit darüber nachzudenken, was mit der Äußerung der Fahrerin „ich weiß, wie das hier läuft“ gemeint gewesen sein könnte. Als Antwort auf meine Bitte, die Abfahrt fahrplanmäßig vorzunehmen, konnte ich ihren Satz mit dem besten Willen nicht werten. Aber sie selbst hatte ja schon das beste Anschauungsbeispiel dafür gegeben, „wie es hier läuft“: nämlich an allen Haltestellen bis zu 8 Minuten zu früh abzufahren, damit möglichst keine Fahrgäste mit nervigen Fragen und vorlauten Fahrplanhinweisen zusteigen können. Schließlich ist ein Arbeitstag doch ohnehin viel schöner, wenn man sich der lästigen Kundschaft elegant entledigen kann. Vielleicht hat die Dame am Steuer aber nach 10 Jahren auf der gleichen Strecke auch nur ihren Leistungs-Zenit überschritten und sollte im Taxi-Gelegenheitsverkehr ausschließlich eingesetzt werden.

Lieber (auf der Strecke 1625 eher unwahrscheinlicher) Fahrgast! Sie sind gewarnt. Korrigieren Sie die Abfahrtszeiten in Ihrem Fahrplan „nach unten“, solange die Fahrt 602 von diesem Autokraft-Subunternehmer bedient wird.

Rainer Schmidt-Walk

Die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn (BGE)

Die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn, kurz BGE genannt, wurde 1906/07 auf ihrer ca. 14 km langen Stammstrecke zwischen Bergedorf und Geesthacht eröffnet. Nur von dieser Strecke soll hier die Rede sein, nicht von den später hinzu kommenden Linien der Vierländer Bahnen.

Der Personen- und Güterverkehr war zufriedenstellend, vor und während den beiden Weltkriegen ganz erheblich. Es fuhren Personenzüge Geesthacht - Hamburg-Hbf. unter Umfahrung Bergedorfs.



Foto: Günther.Stoltze
Sonderfahrt Glinde - Harburg am 1.4.2006

Ab Anfang der 50er Jahre änderte sich die Lage für die Bahn dramatisch. Die VHH - inzwischen Besitzer der Bahnstrecke - bot einen attraktiven Busverkehr parallel zur Schiene an. Da die Busse am S-Bahnhof starteten, die Züge aber am ca. 1 km entfernten Bahnhof Bergedorf-Süd und außerdem die Ortsmitten der Unterwegshalte von den Bussen besser bedient wurden, als von der Bahn, deren Bahnhöfe oft nicht in der Ortsmitte lagen und außerdem nur einen Halt ermöglichten. Daher hatte die Bahn auf Dauer keine Chance. Ein Schnellverkehr Geesthacht - Bergedorf - Hamburg-Hbf. war nicht möglich; die enge Kurve ($r=100\text{m}$) vor dem Bahnhof Bergedorf, das erforderliche Kopf machen und das Durchkreuzen vieler Gleise verhinderten dieses. Der Schienenverkehr Bergedorf - Geesthacht geht heute gegen Null, und die rostigen Schienen liegen wohl nur noch wegen des AKW Krümmel und werden gelegentlich von der Museumsbahn benutzt. Die „Bergstrecke“ zur ehemaligen Munitionsfabrik hat man aufgegeben, die Strecke endet heute in Krümmel in Nähe des Elbufers. Für den Museumsbahnverkehr hat man noch die Haltepunkte Geesthacht-Fährstraße, Geesthacht-Freizeitbad und Geesthacht Energiepark eingerichtet.



Foto: Günther Stoltze

„Karoline“ in Bergedorf-Süd am 4.10.2009

Zum Ende dieses Artikels stellt sich die Frage: Ist für diese Strecke nicht mehr drin? Fast parallel verläuft eine überlastete Bundesstraße, während die Schienen verrosteten. Dieser Status quo ist sicher keine Ideallösung; was also könnte man tun? Welche Möglichkeiten gibt es? Da Bergedorf eine gute S-Bahn Verbindung nach Hamburg hat, geht es vor allem um eine schnelle Verbindung Geesthacht - Hamburg-Hbf. Ich könnte mir einen Direktverkehr Geesthacht - Hamburg-Hbf. - wenn technisch möglich evtl. mit Halt in Bergedorf-Süd - vorstellen, der durch eine attraktive Fahrzeit viele Fahrgäste haben würde. Die Bedienung der Unterwegsbahnhöfe müssten weiterhin die Busse übernehmen.

Günther Stoltze

Schleswig-Holstein zug-umschlungen

„Guck mal, der Zug hat Masern - nur umgekehrt“, schrie der jugendliche Fahrgast ganz aufgeregt. Gemeint waren die großen weißen Punkte, die das Nahverkehrslogo Schleswig-Holsteins auf den roten Triebwagen darstellen sollen. Dieser Versuch, das Land auf den LINT-Triebwagen darzustellen, ist angesichts der großen Fenster kaum zu erkennen, aber immerhin. Es wird versucht, zu zeigen in welchem Land sie fahren.



Ob „Regionalbahn Schleswig-Holstein“ statt DB-Regio oder gar „Schleswig-Holstein-Bahn“ bzw. „Nordbahn“ statt schlicht „AKN“ - die Identifizierung mit den Menschen vor Ort tut sicher gut. So fährt die NOB ja in den Landesteil Schleswig und (zufällig) passend dazu mit blauen und gelben Farben.

Das absolut positive Beispiel ist allerdings der „SH-Express“. Die RBSH hat entgegen der bundesweit einheitlichen Gestaltung extra oben eine blaue Banderole eingeführt. Sehr löblich, denn wie heißt es so schön im §2(1) im Gesetz über die Hoheitszeichen des Landes Schleswig-Holstein vom 18. Januar 1957: „Die Landesfarben sind blau-weiß-rot.“



Hoffentlich findet sich dieses in den zu(g)künftigen Gestaltungen der Fahrzeuge wieder, denn mit Weiß und Rot kann man

sich ja auch in Hamburg und Niedersachsen blicken lassen. Vielleicht ja noch ein Tupfer Gelb, damit die Schleswiger und die Mecklenburg-Vorpommerner sich ebenfalls mit ihrer Bahn identifizieren können.

Holger Busche

Fotos: Holger Busche

Immer tätig

Entschuldigung -



wer kennt ihn nicht? Max Maulwurf, geboren am 27. Mai 1994 in Berlin auf der Baustelle der Stadtbahn. Schon seit dem zarten Alter von neun Jahren reist er durch das ganze Bundesgebiet und informiert über Baustellen und alles was nicht ganz so glatt läuft. Dass es ihm nicht leicht fällt, kann man dem jüngst in Berlin aufgenommenen Poster entnehmen ...und... dass er Linkshänder ist. Weiterhin gute Reise.

Holger Busche

Eine Reise in die Lüneburger Heide 1944

Ab 1937 fuhren meine Eltern mit mir, ihrem kleinen Sprössling, gelegentlich nach Hanstedt in der nördlichen Lüneburger Heide. Ein eigenes Auto hatten wir nicht, aber andere auch nicht. Es wurde öffentlich gefahren, also mit dem „Öffi“, irgendeinem öffentlichen Verkehrsmittel. Hanstedt hatte nie einen Bahnanschluss gehabt, aber eine gute Busverbindung von Harburg aus. Immerhin, einen halben Tag dauerte die Reise von Barmbek aus schon, aber man war nicht sehr kritisch in jenen Tagen und ein Reisetag galt eh als verloren. Das änderte sich jedoch mit Kriegsbeginn. Der Busverkehr wurde auf eine Fahrt je Richtung morgens und abends für den Berufsverkehr reduziert, und wer außerhalb dieser Zeit nach Hanstedt wollte, musste den Zug nach Jesteburg oder Brackel nehmen. Beide Dörfer waren ca. 7 km von Hanstedt entfernt und die musste man laufen; das Gepäck beförderte der Milchwagen.

Berichten will ich von einer Fahrt im Sommer 1944. Nach den Großangriffen der alliierten Luftwaffe im Sommer 1943 war das Schienennetz wieder weitgehend funktionsfähig.

Wir wohnten nach unserer Ausbombung bei den Großeltern in Sasel. Also begann die Reise von meiner Mutter und mir frühmorgens mit einem Fußweg von 2,5 km zum Bahnhof

Poppenbüttel, die Koffer im Blockwagen dabei. Die Vorortbahn - wie die S-Bahn damals noch hieß - brachte uns problemlos zum Hauptbahnhof. Hier aber wurde es ernst! Der Zug nach Bremen, den wir benutzen mussten, war so überfüllt, dass wir auf dem Bahnsteig zurückblieben. Viele- gefühlte- Stunden später, fuhr ein mäßig besetzter Vorortzug nach Buchholz, wo wir umsteigen mussten. Wir erreichten Buchholz nach relativ kurzer Fahrzeit. Inzwischen war der Anschlusszug Richtung Lüneburg natürlich abgefahren. Nach abermals vielen- nur gefühlten?- Stunden kam dann endlich wieder ein Zug nach Lüneburg, den wir bis Brackel benutzten. Jetzt noch 7 km Fußmarsch und wir waren endlich am Ziel, im ca. 50 km entfernten Hanstedt. Spät zwar, aber wir waren der bombenbedrohten Großstadt entronnen und vor uns lagen einige sorglose Urlaubswochen. Wir genossen es und nahmen kaum wahr, dass um uns herum das 3. Reich zerbrach. Inzwischen hat sich manches geändert. Hanstedt ist immer noch ein beliebter Urlaubsort, aber es gibt keine Anreiseprobleme mehr. Die meisten Gäste kommen mit dem eigenen Auto. Wer öffentlich fährt nimmt den Bus, der bis vor einigen Jahren vom ZOB Hamburg fuhr, heute aber von Buchholz. Es ist also wieder ähnlich wie früher, nur dass man statt in Harburg, jetzt in Buchholz umsteigen muss.

Ich will in nächster Zeit noch einmal nach Hanstedt fahren um alte Erinnerungen aufzufrischen; hoffentlich hat sich nicht zu viel verändert. . Eines ist sicher, die Bahnstrecke Buchholz-Lüneburg gibt es nicht mehr, sie wurde zum größten Teil abgebrochen.

Günther Stoltze

Eine Heidefahrt mit dem Metronom

Ursprünglich hatte ich garnichts gegen den Metronom, ich kannte ihn ja auch nicht. Er fährt nur einfach da, wo ich nicht fahre. Ich lebe und fahre in Schleswig-Holstein und hier dominiert die DB. Ich bin kein Vielfahrer, aber zwischen 2500 und 3000 km p. a., immer hier im Lande, kommen schon zusammen. Tarifliche Probleme - d.h. Streit um den Fahrpreis - gab es noch nie und ich fahre jetzt seit fast 50 Jahren zwischen Hamburg und Lübeck.

Am 22. November 2011 benutzte ich zum ersten Mal den Metronom, ich sollte es bereuen. Vorangegangen war ein „Kämpf“ mit dem DB- Automaten in Harburg. Ich hatte, unkonzentriert, in Ahrensburg nur die übliche Gruppenkarte für den Großbereich oder 2 Ringe für 9.60 Euro gelöst, dazu in Harburg, da ich dem Automaten, trotz fremder Hilfe, keine Tageskarte entlocken konnte, eine Einzelfahrt nach Buchholz für 4.65 Euro. Dann fuhr ich mit dem Bus nach Hanstedt mit Rückfahrkarte für 5.50 Euro. Soweit so gut, doch jetzt zur Rückfahrt.

Bis Klecken galt die Bus Tageskarte von Hanstedt und ab Hittfeld die Tageskarte von Ahrensburg. blieb ein Loch 1 Station oder 5 km. Dafür wollte und musste ich nachzahlen. Nur wie und wo?

In Buchholz hatte ich keine Zeit, ich hätte 20 Minuten warten müssen bis zum nächsten Zug. Also dachte ich, fahre mit dem einfahrenden Zug, es wird schon gut gehen. Es ging nicht gut! Ich stieg neben dem Schläffner ein und sagte ihm, dass ich für die Teilstrecke Klecken- Hittfeld keine Fahrkarte hätte, ob ich bei ihm nachlösen könnte. Natürlich, sagte er, gegen eine Nach-

lösegebühr von 40,00 Euro. Mir fehlte das Verständnis dafür denn dasselbe zahlt ein Schwarzfahrer. Letztendlich zahlte ich aber, um mir weiteren Ärger zu ersparen. Beim Metronom gibt es offenbar keine Unterschiede zwischen der Behandlung eines ehrlichen Fahrgastes, der ein paar Kilometer zu weit fährt und einem notorischen Schwarzfahrer. Das kann nicht richtig sein!

In der DB verlangt man eine Nachlösegebühr von 15,—Euro, oft garnichts. Das halte ich für angemessen! Hier im Metronom wurde ich sofort kriminalisiert, als Schwarzfahrer eingestuft und mit 40,—Euro „Nachlösegebühr“ bestraft. So sollte man mit Fahrgästen nicht umgehen.

. Mich interessiert, wie die SÖP (Schlichtungsstelle des öffentlichen Personenverkehrs e.V.) die Sache sieht.

Nochmals zu den Automaten - der Fahrkartenautomat in Harburg war ja der Auslöser meiner Misere. Muss es so schwierig sein, eine Fahrkarte zu kaufen? Ich sprach kürzlich mit einem älteren Ehepaar, die sagten: „Wir fahren nicht mehr mit der Bahn, denn wir können uns keine Fahrkarte kaufen“. Muss es erst soweit kommen? Gibt es wirklich keine bessere Lösung? Ich kann inzwischen ohne Schwierigkeiten den Automaten in Ahrensburg bedienen und eine Fahrkarte nach Herrsburg (DB-Fernverkehr) lösen, nach Hamburg und Lübeck sowieso, aber in Harburg steht ein völlig anderer Typ. Muss man die zweifellos, zumindest für unerfahrene Fahrgäste, vorhandenen Schwierigkeiten noch vergrößern, indem man verschiedene Typen einsetzt? Ich denke, das ließe sich weitgehend vermeiden. Trotzdem werde ich weiter Bahn fahren, denn ich bin nun einmal ein Eisenbahnfan.

Günther Stoltze

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

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 31, Ausgabe 2 / 2011
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Dorfstraße 60 • 24223 Schwentimental
Redaktion und V.i.S.d.P.: Stefan Barkleit

Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluss: 30.11.2011

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