

Viel neues zum Fahrplanwechsel

"Es gab lange nicht mehr bei einem Fahrplanwechsel so viel zu feiern wie an diesem 05.11.2000", freut sich Holger Busche vom Fahrgastverbandes PRO BAHN über neue Bahnhöfe, neue Fahrzeuge und neue Bahnfahrpläne.

Mit Flensburg-Weiche, Husby, Kiel-Suchsdorf und Felde wurden gleich vier der von dem Fahrgastverband in dem 1997 veröffentlichten Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein geforderten Bahnhöfe (wieder)eröffnet. Insbesondere Flensburg-Weiche muß dabei im Zusammenhang mit der Errichtung eines Bahnhofes in der Stadtmitte am ZOB Flensburgs gesehen werden.

Besonders von Kiel-Suchsdorf verspricht sich PRO BAHN einen großen Erfolg durch Pendler des dortigen Gewerbes und der Uni. "Jedoch fehlt noch eine direkte Busanbindung vom Bahnhof Suchsdorf zur Uni", regt der Fahrgastverband an.

Neu sind die LINT-Triebwagen, die auf der Strecke St. Peter - Husum - Kiel und kommend auch Flensburg - Kiel eingeführt werden. "Es wurde ja auch Zeit, daß neue Fahrzeuge kommen. Die derzeitigen Wagons sind ja schon oft älter als ich", schmunzelt der 31-jährige Holger Busche.

Nord-Ostsee-Bahn am Start

Am 4. November veranstaltete die NOB



Triebwagen Lint 41/H der Nord-Ostsee-Bahn
Foto: Arendt Schmolze

Alles über die Bahnhofsbeste auf Seite 2

zusammen mit der VKP und eurotrac einen Tag der offenen Tür auf dem Kieler Süd-Bahnhof. Auf dem Gelände selbst waren die LINT-Triebwagen der NOB, historische Fahrzeuge des VVM sowie die Fahrzeughalle der Wartungsfirma eurotrac zu besichtigen. Weiter wurden zwischen 13 und 16 Uhr Pendelfahrten mit dem LINT nach Kiel-Oppendorf angeboten.

Am 5. November war es dann soweit: Nach langer Testphase nahm die NOB den Betrieb auf den Strecken Kiel - Husum - St. Peter-Ording sowie die Regionalbahnen Kiel - Neumünster auf. Für den Planbetrieb werden 6 Triebwagen benötigt, 9 sind vorhanden.

Um 10.31 Uhr startete eine Doppelreihe von Kiel nach Felde, wo zur Eröffnung des dortigen Bahnhofes ein Bahnhofsfest stattfand. Die ersten Betriebstage verliefen scheinbar ruhig und erfolgreich.

Auf allen Strecken fährt die NOB im Stundentakt. Von Kiel nach Husum fährt der letzte Zug jetzt 23.31 statt 21.31, nach Rendsburg sogar 0.31. Zwischen Husum und St. Peter-Ording fahren die Züge erstmalig im Stundentakt. Die Bedarfshalte werden dabei abwechselnd alle 2 Stunden bedient.

Die LINT-Triebzüge haben 122 Sitzplätze, Mehrzweckabteile für ca. 10 Fahrräder, wes-

In dieser Ausgabe:

Neues zum Fahrplanwechsel

Einen Überblick über die Änderungen finden Sie auf Seite 3

Norden ohne Fernverkehr

Über die Zukunft der Fernverkehrszüge in den Norden auf Seite 5

Neue Tarife Flensburg und Schleswig

Das neue Tarif-Angebot "Greenkart" stellen wir vor auf Seite 12

Sinnvoll: Reaktivierung Itzehoe - Wrist

Zum Stand der möglichen Bahnreaktivierung lesen Sie auf Seite 9

PRO BAHN Informationen für Fahrgäste!

sowie	Seite
Trassensicherung	5
Service statt Strafe	10
Strecke Niebüll-Flensburg	13
NVAG wurde verkauft	13
Zukunft Hein Lüttenborg	15
RE-Halt in Ahrensburg	16



Verbessertes Angebot auf der Strecke Husum - St. Peter-Ording folgt PRO BAHN-Konzept

KIEL (hb) Fahrgäste auf der Bahnstrecke Husum - St. Peter-Ording haben seit November 2000 ein besseres Angebot als zur Zeit erhalten. Zunächst zwei Jahre lang wird die NOB immer drei von fünf Bedarfshalten, deren Schließung im landesweiten Nahverkehrsplan eigentlich vorgesehen war, weiter bedienen.

Viel wichtiger hingegen ist, daß es PRO BAHN gelungen ist, die NOB davon zu überzeugen den Fahrplan generell nach dem schon 1997 veröffentlichten Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein auszurichten.

LVS und Kreis Nordfriesland hatten sich erst damit zufriedengegeben die Züge morgens zur ersten und mittags zur sechsten Schulstunde den Fahrplan den Schulzeiten anzupassen. Der von PRO BAHN geforderte Knoten zur halben Stunde hingegen ermöglicht optimale Anschlüsse zu jeder (Schul-)Stunde. Sichtlich erleichtert begrüßt Direktor Voller von der Hermann-Tast-Schule in Husum diese Entwicklung. "Nachdem nun bewiesen ist, daß es für die Strecke Husum - St. Peter möglich ist in Husum zur halben Stunde zu sein, fordern wir diese Verbesserung auch für unsere Schüler aus Friedrichstadt und Bredstedt."

Dieses hängt nach PRO BAHN davon ab, daß in Kiel endlich ein Taktknoten zur vollen Stunde - ähnlich dem seit 1991 existierenden in Lübeck - aufgebaut wird. Wie dieses möglich wird, zeigen die Seiten 6 und 7.

Ganz nebenbei würden dabei auch die Anschlüsse aller Nebenstrecken der Westküstenmagistrale - und somit auch für Husum - St. Peter-Ording - an die für den Tourismus wichtigen IC verbessert. Darüberhinaus ergeben sich ideale Kooperationsmöglichkeiten zwischen Fern- und Regionalzügen, die sich heute einfach ausschließen.

halb Radgruppen sich anmelden müssen. An jedem Sitz befinden sich Anschlüsse für Kopfhörer, über die neben Radio auch CD-Programme eingespeist werden. Ein Fahrkartenautomat befindet sich in jedem Zug.

Anerkannt werden bei der NOB alle gängigen Fahrkarten inklusive Wochenendticket, Schleswig-Holstein-Ticket und BahnCard. Zwischen Felde und Bordesholm gilt entsprechend der VRK-Tarif.

AKN nach Büsum

Ebenfalls am 05. November nahm auch die AKN den Betrieb auf der DB-Strecke Heide - Büsum auf, die sie bei der Ausschreibung in diesem Jahr gewonnen hatte. Auch hier gibt es erstmalig einen Stundentakt, der alle Haltestellen bedient. Allerdings wurden die Stationen Haferwisch und Osterhof vor Büsum geschlossen. Mit nur 4 Min. Wendepause pendelt nun ein Triebwagen zwischen 5 und 22 Uhr zwischen beiden Orten hin und her. Damit wurde das Angebot von 12 auf 18 Fahrten täglich erheblich ausgeweitet. Da die Strecke betrieblich unabhängig ist, kann dies auch funktionieren. Verspätete Anschlüsse können aber nicht abgewartet werden.

Bis die AKN ebenfalls einen LINT erhält, wird auf der Strecke ein umgebauter AKN-Triebwagen eingesetzt. Dieser verfügt gegenüber den normalen AKN-Zügen über eine Toilette, 1. Klasse



AKN-Triebwagen zwischen Leuchtturm und Krabbenküttern AKN Wunsch (Fotomontage AKN)

und ein Gepäckabteil sowie auch einen Fahrkartenautomaten. Während Übergangsfahrkarten der DB genau wie BahnCard und Wochenendticket anerkannt werden, führt die AKN für Fahrten auf der Strecke einen eigenen Tarif ein.

"Ganz erfreulich ist, daß dabei weitgehend auf unsere Vorschläge eingegangen wurde", begrüßt Holger Busche die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge. Diese entsprechen weitgehend dem schon 1997 von den Fahrgästen veröffentlichten Fahrplankonzept, mit dem beziehungsreichen Namen "Der letzte Fahrplanwechsel".

Inklusive des im Sommer erfolgreichen Probebetriebs zwischen Niebüll und Tønder fahren somit schon drei der Zweigstrecken der Westküstenmagistrale entsprechend dem PRO BAHN Konzept. "Wir fühlen uns in unseren Ideen voll bestätigt", bekräftigt Holger Busche die Forderungen der Fahrgäste nach einer Neuordnung der Fahrpläne insbesondere der Strecken Hamburg - Westerland und Kiel - Husum schon zum nächsten Fahrplanwechsel im Juni 2001.

Neuer Fahrplan hat auch Nachteile

KIEL (hb) Bei aller Freude über die überwiegenden Vorteile des Fahrplanwechsels bringt der neue Fahrplan auch geringfügige Nachteile, die umgehend abgestellt werden sollten.

Der InterRegio von Neumünster Richtung Süden wird am Wochenende nicht mehr erreicht, da die Regionalbahnen (RB) von Kiel nach Neumünster "zur falschen Stunde" fahren. Insgesamt sinkt die Anzahl der RB-Züge, die von Flintbek und Einfeld nach Neumünster fahren um 3 an Wochentagen bzw. 5 an Samstagen. Der Zug um 7.50 von Neumünster nach Kiel wurde ersatzlos gestrichen - zur besten Hauptverkehrszeit!

Übersicht der Bahnhofseröffnungen 2000

Ort	Strecke	Datum
Pansdorf	Kiel-Lübeck	28.05.00
Langeln	Elmshorn-Ulzburg	28.05.00
Felde	Kiel - Rendsburg	05.11.00
Flensburg-Weiche	Flensburg-Neumünster	05.11.00
Husby	Kiel-Flensburg	05.11.00
Kiel-Suchsdorf	Kiel-Flensburg	05.11.00
Bahnhofsschließungen		
Haferwisch	Heide-Büsum	04.11.00
Osterhof	Heide-Büsum	04.11.00

Da die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) nur zwischen Kiel und Neumünster pendelt, wurden einige durchgehende Regionalbahnen von/nach Hamburg-Altona gebrochen. Einige interessante Fahrtmöglichkeiten nach Hamburg sind entfallen, weil sich die Züge in Neumünster teilweise nur um Sekunden verpassen.

Samstag früh besteht die erste Verbindung von Kiel nach Hamburg nun erst um 5.21 statt früher 4.03. Für Fernreisende war dies ein interessantes Angebot.

Wäre Flensburg-Weiche nach altem Fahrplan alle 2 Stunden in kurzer Zeit direkt nach Kiel angebunden gewesen, werden auch die Züge Kiel - Flensburg, die nach Schleswig fahren und heute in Weiche halten, in Flensburg gebrochen - obwohl es weiter beides DB-Leistungen sind. Auch hier verpassen sich die Züge nur sehr knapp.

Wer von Friedrichstadt nach Kiel zurück will, hat in Husum nur 4 Minuten Übergang - da kann schnell mal eine Stunde daraus werden, wenn der Reisende nicht schnell genug ist oder der Zug Verspätung hat.

"Die Nachteile, die sicher nur wenigen Reisenden entstehen, werden zwar durchweg durch die massiven Vorteile der neuen Angebote ausgewogen. Trotzdem ist es ärgerlich, da sich die Züge nur um wenige Minuten verpassen und dies teilweise durch Fahrplananpassungen vermeidbar gewesen wäre", kritisiert der Fahrgastvertreter Holger Busche. Die LVS hat versprochen, daß durch die Ausschreibungen des SPNV keine Nachteile für die Fahrgäste entstehen sollten. "Diese Nachteile sollten möglichst umgehend ausgebessert werden", fordert Holger Busche im Interesse der Fahrgäste.

Die genauen Fakten finden Sie unter
<http://www.pro-bahn-sh.de/presse>

Bahnhofsfeste zur Eröffnung

Blick über die neuen Bahnhöfe und seine Feste

KIEL (fs) Mit gleich 3 Bahnhofsfesten wurde der Fahrplanwechsel am 05.11.2000 gefeiert. Hauptgründe waren natürlich die Bahnhofseröffnungen. So wurde um 10.45 Uhr am neuen Haltepunkt in Felde der Anfang gemacht.

Neben Feldes Bürgermeister Barz, der daraufhinwies, daß auch eine Verknüpfung mit dem Bus stattfinden muß, um das ÖPNV-Angebot zu komplettieren, wies Staatssekretär Eggers vom Verkehrsministerium auf die Bedeutung der Haltestelle für Felde und den Naturpark Westensee hin - sehr richtig, findet doch dort am Wochenende so gut wie kein Busverkehr statt.

Das Fest war sehr gut besucht, so daß es schwer wurde, auf dem Bahnsteig durchzukommen und das Festzelt beinahe aus



Anno 1984: DB-Zug am Bahnhof Felde

Die Änderungen zum Fahrplanwechsel auf einen Blick:

KBS 131: Zwischen Kiel und Neumünster fahren die Regionalbahnen im Stundentakt. Durchbindungen nach Altona werden gebrochen, wodurch die Anzahl der Verbindungen Hamburg-Kiel sinkt. Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) fährt die Hälfte der RB-Züge. Eine RB von Wrist nach Neumünster fährt jetzt um 6.50 statt 7.25, damit die Brokstedt Schüler rechtzeitig Neumünster erreichen. Der Bahnhof Flensburg-Weiche wird eröffnet.

KBS 132: Die AKN übernimmt den Betrieb und fährt im Stundentakt von 5 bis 22 Uhr. Die Anzahl der Züge steigt damit von 12 auf 18 Züge am Tag. Die Haltestellen Haferwisch und Osterhof werden geschlossen.

KBS 134: Die NOB übernimmt den Betrieb. Der vorhandene Stundentakt wird in die Abendstunden erweitert. Die letzte Verbindung von Kiel nach Husum ist jetzt 23.31 statt 21.31, nach Rendsburg auch 0.31. Der Bahnhof Felde wird eröffnet.

KBS 135: Die NOB übernimmt auch hier den Betrieb. Auch hier wird erstmalig ein Stundentakt eingeführt. Die Bedarfshalte werden abwechselnd alle 2 Stunden bedient. Die Zugzahl steigt von 13 auf 19 pro Tag.

KBS 145: Ein zusätzlicher Zug verkehrt morgens 7.32 von Mölln nach Lübeck. In Pansdorf hält auch der RE ab Kiel 21.43 nach Lübeck.

KBS 146: Auch für die DB Regionalbahn beginnt ein neuer Vertrag. Ab 25.02.01 sollen auch hier LINT eingesetzt werden. Weiterfahrten nach Tarp-Schleswig werden gebrochen und können nicht mehr erreicht werden. Verstärkerzüge Kiel-Eckernförde fahren jetzt stündlich von 5-10 Uhr sowie 15-20 Uhr. Die Bahnhöfe Kiel-Suchsdorf und Husby werden eröffnet.



Anno 2000: NOB-Triebwagen im neuen Haltepunkt in Felde

allen Nähten platze. Zur Bahnhofsausstattung gehören ein Bahnsteig mit großzügigem Wartehäuschen und Info-Vitrine. Ein Parkplatz war bereits vorhanden, eine Bike&Ride-Anlage wird gebaut. Telefon und Fahrkartenautomaten sucht der Reisende vergeblich - Fahrkartenautomaten befinden sich jedoch in den Zügen der NOB.

In Kiel-Suchsdorf wurde das Bahnhofsfest abgesagt: Juristische Streitereien mit dem privaten Bahnhofsbesitzer wegen angeblicher „Belästigung durch Reisende“. Der Mittelbahnsteig muß über das Gleis 1 betreten werden. Unterstände gibt es dort nicht.



Statt LINT: Diesellok bespannte Wendezüge an der neuen Haltestelle Husby

Dafür auf dem Vorplatz, ebenso Fahrkartenautomaten. Eine neu eingerichtete Bushaltestelle befindet sich leider auf der anderen Seite des Bahnüberganges - muß zusätzlich zu den Gleisen auch noch die 4-spurige Straße überquert werden, ist die Übergangszeit ganz schön lang. Ein Bahnhofsfest soll nachgeholt werden, wenn Ende Februar auch die LINT-Triebwagen der Regionalbahn eingesetzt werden sollen.

In Husby war ebenfalls von Gemeinde und Bahn eingeladen worden. In einer Halle des angrenzenden Raiffeisengeländes wurde gefeiert. Auch hier waren wahrscheinlich mehr Besucher unterwegs als Husby Einwohner hat. Neben den regulären Zügen fuhr noch ein Sonderzug der AngelnBahn mit historischem Wagenmaterial von Flensburg nach Sörup. Die ZugBus hatte zu diesem Anlaß ein kleines Heft zur Geschichte des Bahnhofes herausgegeben. In dieser Reihe „Bahnhofsreaktivierungen“ werden sicher noch einige Hefte folgen.

Der Bahnsteig liegt auf der ortsbegewandten Seite, so daß alle Fahrgäste den am Beginn des Bahnsteiges liegenden Bahnübergang benutzen müssen. Hoffentlich halten sich alle an das Rotlicht, wenn morgens der Zug nach Flensburg über das Gleis rollt. Die Lage des ehemaligen Bahnhofes - ortszugewandt und zwischen zwei Straßen - hätte kürzere Wege und eine bessere Erschließung des Ortes ermöglicht. Der Bahnsteigzugang geht stufenlos vom Bahnübergang, wo eine rote Infosäule mit Fahrkartenautomat steht, zum Wartehäuschen. Entlang des Bahnsteiges wurde schon früher ein Weg gebaut, an dem Autos abgestellt werden können. Über eine Treppe kann der hier schon 2m höher gelegene Bahnsteig erreicht werden. Die nächste Bushaltestelle befindet sich - weder sichtbar noch gut findbar - auf der parallel zur Bahn verlaufenden Hauptstraße im Ort.

Ein Bahnhofsfest in Flensburg-Weiche wurde gar nicht erst geplant, ist der Bahnhofsbereich doch noch eine einzige Baustelle. Der Zugang führt über 3 Stufen auf eine Terrasse der Hauseingänge, dahinter geht es durch ein ca. 3 x 3 m großes Loch über den Hinterhof des ehemaligen Bahnhofgebäudes, der mit einem Bauzaun und Plastikfolie abgegrenzt ist. Durch eine fensterlose Halle mit Fahrkartenautomat gelangt man über eine Trep-

pe auf den Bahnsteig. Der Durchgang ist nur zur Hälfte verputzt und gestrichen. Das Gelände um den Treppenaufgang ist mit Sperrholz verkleidet. Es bleibt noch abzuwarten, wie der Bahnhof eine behindertengerechte Zuwegung erhält. Die erste Fahrplaninformation findet der Fahrgast im ersten der beiden Wartehäuschen alter Bauart. Wenn er das kleine Schild mit dem Hinweis „Zugang zum Bahnhof“ gefunden hat.

Wahrlich kein geeignetes Areal für ein Bahnhofsfest. Auch das Bahnhofsvorfeld, eine trostlose, lange Straßenunderführung, bietet keinen einladenden Anblick. Trotzdem fanden sich am ersten Betriebstag schon etliche Fahrgäste ein.

Auch die AKN, die an diesem Tag den Betrieb zwischen Heide und Büsum übernahm, wartete in Büsum mit einem Bahnhofsfest auf. Ab 11 Uhr wurde hier der eingeführte Stundentakt von Vertretern der AKN und dem Bürgermeister offiziell mit Pfiff und Kelle eingeläutet. Der ehrgeizige Fahrplan (26 Min. Fahrzeit, 4 Min. Wendezeit) lief auch in der Realität. Nur Fahrkarten gab es den ganzen Tag nicht. Der Automat im umgebauten AKN-Triebwagen war defekt und bei der DB gab es weder Fahrkarten am Automaten noch im Zug.

Bahnhof Pansdorf wiedereröffnet!

PANSDORF (fs) Am 28. Mai wurde der Pansdorfer Bahnhof nach 15 Jahren endlich wieder eröffnet. Begleitet wurde die Wiedereröffnung durch ein zweitägiges Bahnhofsfest, das durch den Dorfvorstand organisiert wurde.

Etwa 100 Jugendliche feierten sogar bis in den Sonntagmorgen hinein und bereiteten dem ersten fahrplanmäßig haltenden Triebwagen um 0.44 Uhr einen fröhlichen Empfang. Am Sonntagmittag reisten Vertreter von Bahn, Politik und Verwaltung mit dem Doppelstockwagen der früheren Lübeck-Büchener-Eisenbahn an, um vor einem dicht gedrängten Publikum den Bahnhof offiziell zu eröffnen. Man hatte auch allen Grund dazu, denn für 1,1 Mio. DM wurde ein neuer Bahnsteig mit Unterstand und Fahrkartenautomaten angelegt. Die Gemeinde Ratekau gestaltete den Bahnhofsvorplatz erneut um, um eine Bushaltestelle direkt vor dem Bahnhof zu ermöglichen, und schuf neue Parkplätze für Pendler sowie einen attraktiven Fahrradunterstand.

Überhaupt fand die Wiedereröffnung über Pansdorf hinaus großes Interesse. Dies konnten jedenfalls die Aktiven am Infostand von PRO BAHN feststellen. Das ist auch kein Wunder, denn die stündlich in Pansdorf haltende Regionalbahn zwischen Lübeck und Eutin bietet mit einer Fahrzeit von 12 Minuten nach Lübeck und 16 Minuten nach Eutin eine völlig neue Mobilität für die ganze Region. Gegenüber dem bisherigen Busangebot spart man rund eine halbe Stunde Fahrzeit und auch mit dem eigenen Auto ist die Bahn kaum noch einzuholen.

Langfristig wird man jedoch noch abwarten müssen, ob der Bahnhof auch im Alltag genutzt wird. Die Ein- und Aussteigerzahlen von heute sind jedoch schon vielversprechend, obwohl man allgemein von einer Anlaufphase von zwei Jahren ausgeht. Und daß die Pansdorfer die Bahn als Alternative ernsthaft in Erwägung ziehen, kann man an den neuen Forderungen ablesen. Inzwischen gibt es gezielte Verbesserungswünsche in Pansdorf, insbesondere mehr Direktverbindungen nach Kiel und Hamburg. In Pansdorf gibt es für den Fahrgastverband PRO BAHN auch in Zukunft noch genug zu tun.

Bahnhof Langeln reaktiviert

KALTENKIRCHEN (akn) Der zwischen Barmstedt und Ulzburg liegende Ort Langeln hat seit dem 28. Mai 2000 ebenfalls wieder einen Bahnhof.

In nur 6 Wochen wurde an neuer Stelle ein Haltepunkt mit Wetterschutz der neuesten Generation und überdachten Fahrradständern errichtet. Die Kosten dafür betragen nur 400.000 DM, an denen sich das Land Schleswig-Holstein mit 75 % beteiligt hat.

Seit Fahrplanwechsel wird Langeln als 50. Station der AKN im Stundentakt von den Zügen der AKN-Linie A3 von Elmsborn nach Ulzburg bedient, am Wochenende alle 2 Stunden. Mit einem Bahnhofsfest wurde die Eröffnung am 28. Juli nachträglich gefeiert.

Damit erfüllt sich die Forderung des Fahrgastverbandes PRO BAHN, auch dem Ort Langeln einen Anschluß an das Bahnnetz zu geben. Erst im letzten Jahr wurde auf der Strecke wieder ein regelmäßiges Zugangebot eingeführt. Um den Bahnhof gab es lange konzessionsrechtliche Auseinandersetzungen.



AKN-Zug im neuen Haltepunkt Langeln

Foto: AKN

Hängt die Bahn den Norden ab?

KIEL Die Fernverkehrszüge dürfen trotz aller Einsparungspläne der Deutschen Bahn nach Auffassung der Landesregierung auch künftig nicht alle in Hamburg anfangen und enden.

„Wir wollen auf jeden Fall verhindern, dass Fernreisende von und nach Schleswig-Holstein in Regionalzüge umsteigen müssen“, sagte Verkehrsminister Bernd Rohwer (SPD) vor dem Wirtschaftsausschuss des Landtages.

Als Ausweg überlege das Land, ähnlich wie es bei Regionalzügen üblich ist, auch die Fernzüge bei der Bahn bestellen. Voraussetzung wäre eine Offenlegung aller Kosten durch die DB. Noch aber sei vieles offen, und die DB habe ihre endgültigen Planungen, den Fernverkehr auf die Verbindung von Metropolen zu reduzieren, nicht auf den Tisch gelegt.

Mit dem Konzept für einen Integralen Taktfahrplan mit schnellem Fernverkehr „Der letzte Fahrplanwechsel“ hat PRO BAHN erstmals ein Konzept vorgelegt, wie die Interessen von der nur am Metropolverkehr interessierten Bahn und den Regionen miteinander in Einklang gebracht werden können. Wichtig ist dabei, daß die Fernzüge in den Regionen abseits der Metropolen in die regionalen Knoten eingebunden werden. Das Konzept hat 36 Seiten und ist beim PRO BAHN Landesverband für 5 DM erhältlich.

Nach aktuellen Pressemitteilungen der Deutschen Bahn AG wurde bekannt, daß zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 das neue Konzept MORA (Marktorientiertes Angebot) greifen werde. Danach werden die InterRegio-Verbindungen Lübeck - Bad Kleinen und Lübeck - Hamburg komplett eingestellt. Die InterRegio-Linie nach Flensburg wird am Wochenende ausgedünnt. Auch nach Dänemark sollen noch weniger Züge verkehren.

Ebenfalls wird die InterCity-Linie nach Westerland in den Wintermonaten ausgedünnt. Dann sollen nur noch 2 IC-Paare verkehren. Das Kieler Verkehrsministerium zeigte sich empört über diese Pläne, besonders da die LVS mit der Bahn noch über die Fernverkehrsleistungen verhandelt. Die Bahn habe zwar ein „nachfragegerechtes Alternativangebot“ gemacht. Diese Züge im Nahverkehr müssen aber vom Land bezahlt werden. Aus Kiel war zu vernehmen, daß die gesamten Leistungen im Nahverkehr nun in kürzester Zeit ausgeschrieben werden sollen, um hier weitere Kosten einzusparen.

Die Bahn sucht neue Wege im Nahverkehr

KIEL Einem internen Papier zufolge plant die Bahn AG offenbar, bundesweit 262 Nebenstrecken - davon sieben in Schleswig-Holstein - auszugliedern und künftig mit Partnern zu betreiben. Mehdorn hatte angekündigt, den Nahverkehr in regionalen Bahnnetzen gemeinsam mit Partnern kostengünstiger gestalten zu wollen.

In Eisenbahnerkreisen wird befürchtet, dass die Bahn sich um die Kosten für die Modernisierung der Nebenstrecken drücken und sich ganz auf die Fernstrecken konzentrieren will.

In Schleswig-Holstein wurde unterdessen die Betriebsführung der Strecke Heide - Büsum an die AKN vergeben. Auch die Nord-Ostsee-Bahn nahm mit modernen LINT-Triebwagen den Betrieb zwischen Kiel und Neumünster sowie Kiel - Rendsburg - Husum - St. Peter-Ording auf. *Siehe auch Seite 1.*

„Züge - das kann jeder machen“:

Konkurrenz für die Deutsche Bahn AG

Berlin (ots) - Wettbewerb auch auf den Schienen - für Volker Sparmann, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds, ist das keine Zukunftsmusik: „Ich könnte der Deutschen Bahn AG auch sagen: Für uns fährt jetzt die französische SNCF.“ Sparmann steht dem ersten Verkehrsverbund in Europa vor, der nach dem europäischen Wettbewerbsrecht konstruiert ist.

Volker Sparmann sagte im ECONY-Interview mit Chefredakteurin Georgia Tomow: „Im Unterschied zu anderen Serviceverbänden haben wir mit der Deutschen Bahn AG einen Verkehrsvertrag. Die Züge gehören der Bahn, aber wir bestellen den Einsatz und verkaufen die Karten.“ Volker Sparmann: „Wir treten demnächst in Folgeverhandlungen zu unserem Vertrag ein, und natürlich kann ich Angebote von Wettbewerbern einholen und dann sagen: Das Angebot von der SNCF oder der Skandinavischen Staatsbahn gefällt mir besser, die fahren ab 1. Januar 2002 für uns.“

Kritisch äußert sich Volker Sparmann zu den Zielen von Bahnchef Hartmut Mehdorn: „Der Kunde bestimmt das Produkt. Es ist grundfalsch, wenn innerhalb des Betriebes Bahn die Leute die mit dem Produkt und den Menschen zu tun haben, immer

Die Eisenbahn in Deutschland

Von den Anfängen bis zur Gegenwart, herausgegeben von Lothar Gall und Manfred Pohl, München 1999, 48 DM

Im Gegensatz zu den vielen bunt gebilderten Eisenbahnbüchern für Eisenbahnfans will das hier vorzustellende eine Unternehmensgeschichte der Staatsbahn in Deutschland sein. Deshalb liegt der Schwerpunkt auf der Zeit seit 1924, beginnend mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn. Auftraggeber ist die Deutsche Bahn AG, die das gut lesbare und gut illustrierte Werk noch zu Zeiten des Vorstandsvorsitzenden Heinz Dürr bei namhaften deutschen, englischen und amerikanischen Historikern in Auftrag gab. Es soll wohl als eine Art Vorgeschichte der seit 1994 bestehenden Deutschen Bahn AG verstanden werden.

Deshalb geht es weniger um technische Entwicklungen. Vielmehr zieht sich eine Hauptfrage durch den dicken Band: Soll die Eisenbahn in Deutschland ein gemeinwirtschaftlich ausgerichteter Staatsbetrieb sein, der auf die verkehrs- und umweltpolitischen Probleme unserer Gesellschaft reagiert? Oder soll es sich um ein Verkehrsunternehmen handeln, das nach ökonomischen Gesichtspunkten seine Leistungen anbietet und von staatlichen Eingriffen weitgehend frei ist? Wie sich die Autoren angesichts des Auftraggebers ihres Buches „entscheiden“, ist nicht schwer zu erraten: die private Bahn wird klar bevorzugt. Und so werden Personalabbau oder Streckenstilllegungen positiv beurteilt, während etwa der Umweltschutzgedanke seit den 1980er Jahren oder der in allen betroffenen Regionen starke Widerstand gegen den „Rückzug aus der Fläche“ allenfalls gestreift werden. Salopp formuliert: es geht weniger darum, dass in Deutschland ein möglichst hoher Verkehrsanteil auf der Schiene stattfindet. Wichtiger ist ein möglichst ökonomischer, hohe Gewinne abwerfender Betrieb.

Dennoch: Es ist ein lesenswertes Buch, das gerade dem pro Bahn-wirkenden Menschen viele neue Informationen über die Vergangenheit des Schienenverkehrs bietet, die in den bekannten Bildbänden fehlen. Die geschilderten Verhältnisse beleuchten klar, dass die Eisenbahn in Deutschland seit dem frühen 20. Jahrhundert letztlich keine ernsthafte Chance im Wettbewerb insbesondere mit dem Auto bekommen hat sondern stets anderen Interessen dienstbar gemacht wurde. Nach dem Ersten Weltkrieg blutete die Reichsbahn zum Beispiel als Reparationsobjekt für Zahlungen an die Siegermächte und im „Dritten Reich“ der Nationalsozialisten mußte sie mit dem Autobahnbau sogar die eigene Konkurrenz Auto „großziehen“. Die wurde - und wird - in der Bundesrepublik weiter „gehätschelt“. Selbst im angeblichen Eisenbahnmusterland DDR bildete die Reichsbahn nur einen schwerfälligen Koloß auf tönernen Füßen. Man erfährt freilich im Buch auch, wie die Eisenbahner selbst zum schlechten „Image“ der Bahn beitrugen. Durch ihren oft arrogant wirkenden Korpsgeist etwa oder durch die erschreckend nüchtern durchgeführten Massentransporte von KZ-Häftlingen bis 1945.

Malte Bischoff

weniger werden und stattdessen die Controllen und Betriebswarte ins Kraut schießen.“ Auch die Zentralisierungsbestrebungen hält Sparmann für falsch. „Ein zentral geführtes Unternehmen ist viel zu unflexibel am Markt, die Entscheidungswege sind viel

zu lang. Man hat das bei der Bahn ja schon mal ausprobiert. Ich weiß nicht, warum sowas wieder rausgekratzt wird.“

Seine Vision, so Volker Sparmann, sei der Mobilitätsdienstleister, der für jeden Kunden einen maßgeschneiderten Verkehrsmix anbietet. Denn: „Züge, das kann jeder machen. Die Zukunft liegt darin, den Leuten Fahrkarten zu verkaufen.“

Das komplette Interview ist nachzulesen in *ECONY* vom 23.02.2000

Kundenorientiert mit Bahn und Bus

LVS Schleswig-Holstein will den ÖPNV stärken

KIEL (ivs/hb) Eine von der LVS gestartete Umfrage bei Bürgern Schleswig-Holsteins ergab, daß sie sich mehr und übersichtliche Informationen über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wünschen.

Unübersichtliche Fahrpläne, undurchschaubare Tarifsysteme, Unpünktlichkeit besonders der Züge, montierten die Bürger, seien eher ein Grund, doch das eigene Auto aus der Garage zu holen. Mit verschiedenen Projekten, die in diesem Jahr weiterverfolgt werden, will die LVS hier für mehr Zufriedenheit unter den Fahrgästen sorgen und Anreize für potentielle Nutzer schaffen.

Gutachten zum ITF

Bis Ende 2002 soll der neue „Integrale Taktfahrplan Schleswig-Holstein“, der Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Busverkehr im Lande unter einen Hut bringen. Außerdem wird dieser Plan die Grundlage für den nächsten Landesweiten Nahverkehrsplan in Schleswig-Holstein bilden.

„PRO BAHN hatte schon 1997 ein entsprechendes Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein herausgegeben“, verweist Holger Busche stellvertretender Landesvorsitzender auf die Schleswig-Holsteinausgabe des Konzeptes „Der letzte Fahrplanwechsel“. Zu diesem sind jetzt auch ein Pendant für einen bundesweiten ITF mit schnellem Fernverkehr und für den Großraumbereich Hamburg erschienen.

Nach unseren Studien (siehe vorhergehende Seiten 6 und 7) kann der Grundstock dazu bereits im Fahrplanwechsel zum Juni 2001 gelegt werden. „Wenn das verzögert wird, heißt das daß wir unnötig lange warten müssen“, verleiht Holger Busche seinem Ärger über jahrelange Verzögerungen, in denen nicht einmal über derartige Konzepte diskutiert wurde, Nachdruck.

Mehr Pünktlichkeit - Mehr Service - Mehr Marketing

Durch ein Bonus-Malus-System will die LVS erreichen, daß sich die Bahnen mehr als bisher darum bemühen, den Anteil pünktlicher Züge von derzeit nur 85 % auf die festgelegte Marke von 92 % zu erhöhen. Positiv sind deutliche Bemühungen der DB AG, den Service zu verbessern (Frühstück im Zug) und die Beschädigung der Wagen durch Graffiti zu verhindern.

Weiter wird in Zukunft ein landesweites Tarifkonzept die bisherige Unüberschaubarkeit ablösen. Der Slogan ist dabei das Ziel: „Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan“. Mit nur einem Fahrschein soll auch der Schleswig-Holstein-Urlauber aufbrechen und bis in die Randbereiche Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Dänemark reisen können.

Beschleunigung tut not

Schnellere Fahrt zwischen Kiel und Lübeck schon zum Juni 2001 möglich und dringend erforderlich

KIEL (hb) Die heutige Fahrzeit Kiel - Lübeck ist mit 73 Minuten viel zu lang, um mit den gut ausgebauten Bundesstraßen und Autobahnen halbwegs mithalten zu können. Zumindest ein Teil der Züge müßte die Strecke in einer Stunde zurücklegen. Und zwar so schnell wie möglich. Dieses betrifft sowohl die Fahrzeit als auch den Zeitraum der Umsetzung.

Beim Stundentakt schneller Züge findet auf den ersten Blick jede Stunde eine Zugbegegnung in der Mitte der Strecke statt. Diese liegt zwischen Plön und Bad Malente-Gremsmühlen. Dem steht entgegen, daß heute dort nur ein Gleis vorhanden ist.

Wir brauchen schnelle Züge - und zwar schnell

Der Bau eines zweiten Gleises von Timmdorf nach Bad Malente-Gremsmühlen kann dem zwar abhelfen. Die Lage direkt am Ufer des Dieksees erhöht den technischen und finanziellen Aufwand extrem. Juristische Probleme kosten weitere wertvolle Jahre. Wir brauchen Verbesserungen aber sofort.



Wir brauchen:

- Knoten Kiel und Lübeck
- 2 Fahrten pro Stunde
- Kreuzung Ascheberg
- Durchbindung über Lübeck
- Neue Halte
- Sofortiger Beginn
- Ausbau in Stufen

Problem bisheriger Pläne:

In der Mitte am Dieksee ist die Strecke eingleisig. Der Bau eines 2. Gleis kann nur diesem Problem abhelfen und kostet sehr viel Zeit und Geld.

Das PRO BAHN Konzept zeigt: Ein Einstieg ist machbar. Sofort!

Das PRO BAHN-Konzept sieht einen Expreszug mit den Zwischenhalten Plön, Bad Malente-Gremsmühlen und Eutin vor. Dieser Zug bedient den Knoten in Lübeck zur vollen Stunde und ermöglicht den so benötigten Knoten zur vollen Stunde in Kiel. Ein weiterer Zug mit Anbindung an den Knoten zur vollen Stunde in Lübeck bedient alle Orte. In Kiel eröffnet er einen zweiten Knoten zur halben Stunde. Preetz und Ralsdorf sind so wichtig, daß sie einen zusätzlichen Pendelzug zum dann existierenden Knoten in Kiel erhalten. Pendelzug und RB können auch die Fahrplanlagen tauschen, was sich bei einem Halbstundentakt Lübeck - Hamburg anbietet - Eine alte PRO BAHN Forderung!

Ein neues Fahrplankonzept muß her

Damit entlastet der Expreszug die Regionalbahnen von dem Druck, möglichst lange Strecken möglichst schnell zu fahren. Es bleibt Zeit für neue Halte in Wohngebieten wie z.B. Kiel-Elmschenhagen oder Preetz Nord. Die RB stellen die Anschlüsse für die Bahnhöfe her, an denen der Expreszug nicht hält, wie

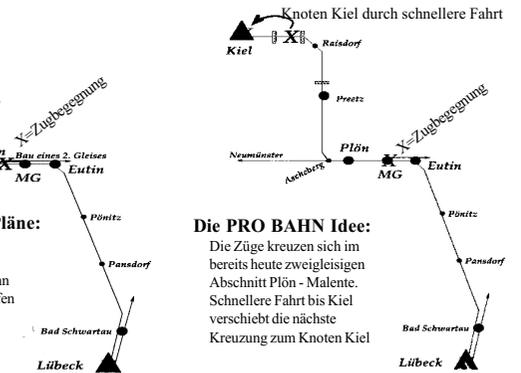
Ist es wirklich effizient, mit der aufwendigsten Baumaßnahme anzufangen, von der am wenigsten Züge - und somit Fahrgäste profitieren und die trotzdem noch eine Beschleunigung nötig macht? Die langen Fahrzeiten heute verringern die Attraktivität. Wer die Beschleunigung verzögert, verursacht Kosten und verschwendet öfftl. Gelder. Müssen wir wirklich so lange warten?

Zweites Gleis am Dieksee zu aufwendig

Züge müssen sich nicht unbedingt in der Mitte einer Strecke begegnen. Entscheidend ist, daß sie sich nach knapp einer halben Stunde begegnen. Wie weit sie dabei kommen, hängt von der Geschwindigkeit und somit vom Bauzustand der Strecke ab.

Entscheidend ist die "zeitliche Mitte" Schnelle Fahrt statt zweitem Gleis im Sumpf

Eine Beschleunigung zwischen Kiel und Ascheberg (ggf. Bad Malente-Gremsmühlen) verschiebt die Zugbegegnung zwischen Bad Malente-Gremsmühlen und Eutin. Dort existiert bereits heute ein zweites Gleis. Ferner werden ohne Mehrkosten auch die RB beschleunigt, deren Begegnung dann in den Bf. Ascheberg fällt.



Die PRO BAHN Idee:

Die Züge kreuzen sich im bereits heute zweigleisigen Abschnitt Plön - Malente. Schnellere Fahrt bis Kiel verschiebt die nächste Kreuzung zum Knoten Kiel

zum Beispiel Pansdorf. Auf diese Weise erhalten alle Orte eine direkte Verbindung sowohl nach Lübeck als auch nach Kiel.

Fahrplanstudien ergeben, daß schon im Juni 2001 die Einführung von Expreszügen möglich ist. Vorerst zwar lediglich alle zwei Stunden, aber auch das wäre schon eine großartige Verbesserung im Vergleich zu heute und zur oft vollen Bundesstraße.

Schnelle Fahrt schon im Juni 2001 möglich

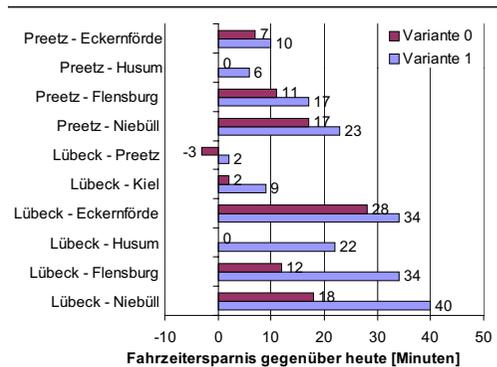
Das PRO BAHN-Konzept bietet somit eine schlüssige Reihenfolge der nötigen Maßnahmen mit sofortiger Einstiegsoption. Aufbau einer neuen Fahrplanstruktur zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 mit Expreszügen im Zweistundentakt und Regionalbahnen sowie Pendelzügen Kiel - Preetz im Stundentakt. Beschleunigung des Abschnittes Kiel - Ascheberg (ggf. MG). 2 km zweites Gleis bei Eutin sowie bessere Signale zwischen Kiel und Preetz. Bau eines zweiten Gleises zwischen Ralsdorf und Preetz, um Kreuzungen in diesem besonders belasteten Abschnitt ohne Verzögerungen durchführen zu können. Es muß nicht nur ein schnelleres Angebot geben, sondern auch eine bessere Erschließung durch neue Halte. Pansdorf war nur ein Anfang. Haltepunkte in Kiel-Elmschenhagen, Ralsdorf-Gewerbegebiet und Preetz-Nord sollen folgen.

Fahrgäste warten in und auf Kiel

Knoten Kiel zum Juni 2001 dringend erforderlich

KIEL (hb) Was haben die Fähre nach Pellworm, die Fahrschüler Husums, Fernreisende nach St. Peter, Flensburger, die nach Lübeck wollen und der abendliche Busverkehr in Kiel gemeinsam? Sie alle haben schlechte Anschlüsse an die Regionalzüge, weil Kiel kein Taktknoten ist.

Die Strecke Kiel - Lübeck ist nicht nur die wichtigste innerschleswig-holsteinische Verbindung. Ihr Einflusbereich geht weit über die beiden Enden der Strecke hinaus, da von den beiden Großstädten zahlreiche Strecken ausgehen. Diese sind auf günstige Anschlüsse an Kiel bzw. Lübeck angewiesen. Die Verknüpfung mit weiteren Strecken bewirkt, daß nahezu alle Strecken Schleswig-Holsteins von mindestens einem der beiden Knoten abhängen. Daß dieses aus dem PRO BAHN-Konzept "Der letzte Fahrplanwechsel - Ausgabe Schleswig-Holstein" entnommene Taktknotenschema als realistisch anerkannt ist, zeigt eindrucksvoll der anstehende Fahrplanwechsel im November 2000.



Das PRO BAHN Konzept zeigt: Ein Einstieg ist sinnvoll. Sofort!

Was bringt das PRO BAHN Konzept? Wie auf den vorherigen Seiten gezeigt wurde, ist es möglich, das Angebot auf der Strecke Kiel - Lübeck schon im Juni 2001 umzugestalten und so den Knoten Kiel zur vollen Stunde einzuführen. Anschließend kann dann in mehreren Stufen der weitere Ausbau der Strecke angegangen werden. Wir haben die Auswirkungen dieser Fahrpläne auf die über Kiel hinausgehenden Verbindungen untersucht.

Schnelle Fahrt bringt bessere Anschlüsse

Mit der Beschleunigung des Abschnittes Kiel - Ascheberg reduzieren sich alle zehn untersuchten Reisezeiten um durchschnittlich 20 Minuten. Alle Fahrgäste profitieren somit aufgrund der bis zu 40 Minuten schnelleren Reisezeiten. Weniger aufgrund

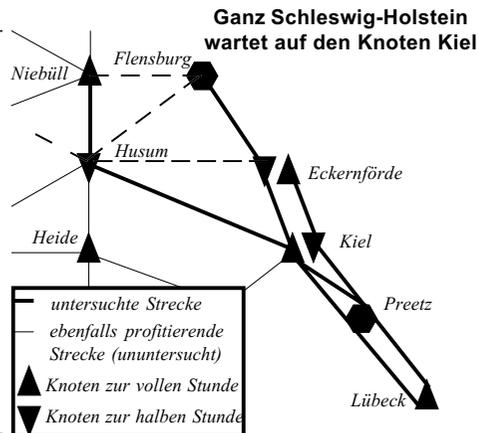
Selbst mit 2h-Takt spürbare Verbesserungen

schnelleren Fahrt, als aufgrund der geringeren Wartezeiten.

Dort wurde der Fahrplan der Strecke Husum - St. Peter gemäß des PRO BAHN Konzeptes auf den zukünftigen Knoten Kiel zur vollen Stunde in buchstäblich letzter Minute umgestellt, obwohl dieses der betriebsführenden Bahn erhebliche Probleme bereitet. So konnte der Fahrplan zwischen Husum und Kiel nicht mehr rechtzeitig umgestellt werden. Dadurch ging die sowohl für Fahrgäste als auch für den Betrieb wichtige Durchbindung Kiel - St. Peter verloren. Die Umstellung dieser Strecke hängt jedoch von der Existenz des Knotens Kiels ab. Derzeit existiert lediglich Lübeck als Taktknoten.

Das Fehlen eines Knotens in Kiel verursacht Wartezeiten und Kosten

Ähnliches gilt auch für die Anbindung von Busverkehren, die nur in den Knotenpunkten mit verhältnismäßigem Aufwand errichtet werden kann. Jede Verzögerung der Einführung des Knotens Kiel zur vollen Stunde verursacht somit Kosten in Millionenhöhe zu Lasten des Steuerzahlers und der Fahrgäste.



Aber schon im Zweistundentakt, der keine Baumaßnahmen erfordert, werden 70% der untersuchten Reisezeiten um im Mittel 14 Minuten schneller. 20% der untersuchten Verbindungen haben die gleiche Reisezeit wie bisher und nur 10% der untersuchten Verbindungen verlängern sich um ganze 3 Minuten. Damit wird zwar nicht alles gleich perfekt, aber für die überwiegende Masse der Fahrgäste wird die Reisezeit gegenüber heute deutlich verkürzt.

Einstieg verschafft "Luft" zum Bauen

Dadurch ist ein wesentlicher Druck von dieser Strecke genommen, so daß die sinnvollen Beschleunigungs- und Modernisierungsmaßnahmen effizient angegangen werden können. Zahlreiche Verbindungen würden davon profitieren. Weit mehr als auf der nebenstehenden Seite aufgelistet sind. Das PRO BAHN-Konzept zeigt: Ein Einstieg ist sinnvoll. Sofort!

Schnelle Fahrt schon im Juni 2001 sinnvoll

Mehr Informationen im Internet unter <http://www.pro-bahn-sh.de/konzepte/145web>

ITF-Gutachten endlich in Auftrag

KIEL (lvs/fs) Drei Jahre nach Verabschiedung des LNVP hat die LVS nun endlich das lange benötigte Gutachten für die Entwicklung eines Integralen Taktfahrplans in Auftrag gegeben. "Wir freuen uns, daß mit der Firma SMA ein renommiertes Büro mit dieser zentralen und wichtigen Aufgabe beauftragt wurde", kommentiert Frank Sievert, Landesvorsitzender von PRO BAHN.

Er verbindet damit die Hoffnung, daß nun endlich die zentralen Probleme angegangen werden. PRO BAHN hatte schon 1997 ein entsprechendes Konzept veröffentlicht. Darin werden 93% aller Anschlußverbindungen innerhalb von 10 Minuten erreicht. Nach dem gültigen Fahrplan waren es gerade ganze 26%. Schon in der ersten Stufe des PRO BAHN Konzeptes ließe sich ohne Baumaßnahmen dieser Wert drastisch verbessern. (Siehe auch Artikel zu Kiel - Lübeck.)

Trassen: Optionen gesichert

Vertrag zwischen Land und Bahn sichert stillgelegte Schienenstrecken

KIEL (lvs/hb) Schleswig-Holstein hat künftig die Option, stillgelegte Bahnstrecken zu reaktivieren. Ein entsprechender Vertrag wurde am 13. Juli zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der DB Netz AG unterzeichnet.

Dies teilten Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer und der Beauftragte der Konzernleitung für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg Reiner Latsch mit. Durch den Vertrag werden insgesamt rund 130 Schienenkilometer auf neun Strecken für das Land gesichert. Der Vertrag beinhaltet zudem, dass das Land jährlich rund 200.000 Mark an die DB Netz AG zahlt, damit das Unternehmen die Strecken für eine mögliche Reaktivierung sichern kann. Der Vertrag gilt bis zum 31.12.2002.

Es handelt sich dabei um folgende derzeit stillgelegte Strecken:

- Itzehoe - Edendorf
- Hohenlockstedt - Wrist
- Wilster - Brunsbüttel Süd
- St. Michaelsdonn - Anst. Condea
- Ratzeburg - Hollenbek
- Neumünster - Ascheberg
- Flensburg Weiche - Flensburg Alter Bahnhof (ZOB)
- Flensburg Weiche - Lindholm
- Burg-West - Burg Bahnhof

Nach Ansicht von PRO BAHN fehlt dabei jedoch die Strecke Husum - Erjde - Rendsburg, die größtenteils schon abgebaut wurde. Diese Strecke bietet langfristig eine interessante, wirtschaftlich tragbare Alternative an.

Bahnstrecke Itzehoe-Wrist:

2.300 Fahrgäste täglich

Gutachten sieht gute Chancen auf Reaktivierung der Bahnstrecke

KELLINGHUSEN Eine von der Gesellschaft für Fahrgastorientiert Verkehrsplanung b.R. im Auftrag der LVS - Schleswig - Holstein erstellte Voruntersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Itzehoe - Wrist, übertraf alle Erwartungen der Bahnbefürworter.

Seit vielen Jahren setzten sich Parteien, Vereine, Verbände und Privatpersonen für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der ehemaligen Bahnstrecke von Itzehoe nach Wrist ein. 1975 wurde der Personenverkehr und 1996 der Güterverkehr auf der Verbindungsbahn zwischen den beiden Hauptstrecken Hamburg - Kiel und Hamburg - Westerland eingestellt.

Aufgrund der von der LVS 1996 geschätzten Fahrgasterwartung bei einer Reaktivierung wurde die besagte Bahnstrecke im 1. Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) mit einer Option für eine mögliche Reaktivierung versehen. Seit Juni 2000 schützt nun ein zwischen dem Verkehrsministerium und der DB Netz abgeschlossener Trassensicherungsvertrag den Bestand der Bahntrasse. Grundlage für die Einbeziehung der Bahntrasse war eine von der LVS in Auftrag gegebene Voruntersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Itzehoe-Wrist. Unerwartet hoch fiel dabei die Fahrgastprognose, von mindestens 2.300 Fahrgästen pro Tag auf der 23 Kilometer langen Strecke, aus.

Fazit der Voruntersuchung: Technisch ist die Reaktivierung machbar. Den hohen Investitionskosten von ca. 40 Mio. Mark zur vollständigen Reaktivierung der Strecke, steht hoher wirtschaftlichen Nutzen insbesondere für Fahrgäste und Anliegergemeinden positiv gegenüber. Die Initiative hofft nun, dass aufgrund dieser Voruntersuchung und der anstehenden Fortschreibung des LNVP eine Reaktivierung der Bahnstrecke Itzehoe-Wrist noch vor dem Jahre 2010 abgeschlossen werden kann.

Der Kreistag des Kreises Steinburg sowie die Städte Itzehoe und Kellinghusen stehen der Bahnreaktivierung positiv gegenüber. Kellinghusen beantragte beim Verkehrsminister in Kiel sogar im Juli 2000 die Reaktivierung der Bahnstrecke. Die übrigen Anliegergemeinden verhalten sich im Moment eher abwartend.

Anlaufstelle für alle, die der Initiative mit Rat und Tat in sachen Bahnreaktivierung zur Seite stehen möchten ist:

Wählergemeinschaft Kellinghusener Liste *KeLi*
Wolf-Dietrich Debus, Lehmsbergstraße 4, 25548 Kellinghusen
Tel.: (04822) 2876 • Fax: (04822) 361497

Walter Grohmann, Kellinghusen

"BahnCard" für das Ausland

Ab 28.05.00 wird in 26 europäischen Ländern das Angebot „RAILPLUS“ eingeführt. RAILPLUS ist ein Zusatzangebot zur BahnCard, mit der man eine Ermäßigung von 25 % auch auf dem ausländischen Streckenabschnitt bekommt. In einigen Ländern wird RAILPLUS nur für bestimmte Zielgruppen (Senior, Familie, Junior) angeboten. RAILPLUS soll zu allen BahnCards 30,- DM kosten und sowohl gleichzeitig mit dem Kauf der BahnCard als auch nachträglich erworben werden können.

Ob es sich wirklich lohnt, hängt von der jeweiligen Nutzung eines jeden Fahrgastes ab, aber es zeigt, daß es doch noch möglich ist, grenzüberschreitend zu kooperieren. Aber: „Wie soll man von der Ersparnis profitieren, wenn fast keine Züge mehr z. B. nach Dänemark fahren?“ fordert Frank Sievert, Landesvorsitzender von PRO BAHN, diese Kooperation auch bei den Fahrplanangeboten ein.

Die PRO BAHN-Konzepte *online* unter <http://www.pro-bahn-sh.de/konzepte>

Überraschend!

Bericht Focus v. 19.06.2000

Das hätte er nicht von der Transsibirischen Eisenbahn erwartet: „3 Minuten zu früh“ kam ein staunender Bundestags-Vizepräsident Hermann Otto Solms, 59, in Irkutsk an, nach rund 4000 Kilometer Fahrt von Wladiwostok. Bei seinen letzten fünf Fahrten in Deutschland zürnte der FDP-Mann nun in einem Brief an den Chef der Deutschen Bahn, Hartmut Mehdorn, 57, habe er „jeweils“ eine Verspätung zwischen 15 und 45 Minuten“ hinnehmen müssen. Solms Vorschlag: Der Kanzler solle die Green-Card-Regelung auf Eisenbahnspezialisten ausdehnen. Süssigant riet der Liberale Mehdorn, russische Fahrplanspezialisten anzuheuern: Die wüssten einen Fahrplan aufzustellen, „der in der Praxis auch eingehalten werden kann“. - Na, denn ...

Nachgedacht!

Service statt Strafe

KIEL (hb) 16.31 Uhr. Die Türen des Zuges nach Husum schließen sich. Da kommt noch ein Fahrgast angelaufen. Er hat noch Glück. Der Triebwagenführer öffnet nochmal die Türen, um ihn mitzunehmen. Schnaufend steht der Fahrgast in der Tür. Da kommt der Kontrollleur: „Die Fahrkarte bitte“ „Sie haben keine? Die hätten Sie am Automaten kaufen müssen. Sie sind ein Schwarzfahrer. Das macht 60 Mark“

Leider ist kaum nachvollziehbar, wenn ein Fahrgast Nachlösstrafe oder gar 60 Mark bezahlen muß und wie freundlich er dazu aufgefordert wird. Wie wäre es denn, wenn man sich dieses Streßes ganz entledigen würde, indem Fahrkarten generell im Zug gekauft werden können. Geschätzt 100 zusätzliche Zugbegleiter wären nötig. Im Gegenzug könnten dazu die Fahrkartenautomaten bis auf wenige in zentralen Bahnhöfen abgeschafft werden.

Sicher, wenn man nur Schaffner gegen Automat rechnet, mögen Automaten billiger sein, aber nehmen wir doch mal die Personalkosten von sagen wir 7 Mio. DM jährlich her und ziehen davon ab:

1. Eingesparte Anschaffung neuer Automaten
2. Eingesparte Wartungskosten neuer und alter Automaten
3. Eingesparte Verspätungen, da Triebfahrzeugführer keine Fahrkarten mehr verkaufen müssen
4. Eingesparte Reinigungskosten des Fahrzeuges durch Nutzen der Wendezeit am Ende der Strecke zum Reinigen des Zuges
5. Eingesparte Reinigungskosten durch verringerte Beschmierungen (Es ist eine bekannte Tatsache, das anfängliche Beschmierungen und Verschmutzungen dazu verleiten, Müll eben nicht in die dafür vorgesehenen Behälter zu werfen.)
6. Einnahmen von zahlungswilligen und -fähigen Fahrgästen, die keine Fahrkarte am Automaten kaufen konnten aber auch nicht kontrolliert werden.
7. Eingesparte Kosten durch mögliche geringere Schalterbesetzung
8. Einbeziehung der in Schleswig-Holstein bereits angestellten rund 20 - 25 Kontrolleure.
9. Reduzierung der Personalkosten, da dieses zusätzliche Personal keinerlei betriebliche Aufgaben zu erfüllen hat.

Soweit die quantifizierbaren Abzüge. Hinzu kommen:

a) Einnahmen durch erhöhtes subjektives Sicherheitsempfinden (Es ist Personal da, wohingegen die häufig unangenehmen Schwarzfahrer fehlen)

- b) Einnahmen durch erhöhtes Komfortempfinden (jemand gibt Infos und hilft beim Ein- und Aussteigen)
- c) Einnahmen aufgrund geringerer Hemmung Bahn zu fahren, da die Angst schwarzzufahren entfällt
- d) Besseres Images als kundenfreundliches, menschliches Verkehrsmittel
- e) Weitere Verkaufserlöse (z.B. Getränke, Zeitungen)

Schaffner als effiziente Beschleunigung der Bahn

Ein weiterer Vorteil vom Fahrscheinverkauf im Zug ist ja schließlich auch, daß die Reise erst mit Abfahrt des Zuges beginnt und nicht schon viele Minuten vorher in der Schlange am Schalter. Die Bahn ist ohnehin so grottenlangsam, daß es eine Zumutung ist, auch noch Zeit dafür zu verbrauchen, vorher eine Fahrkarte zu kaufen. Unabhängig davon, ob am Schalter oder am Automaten.

Eine Fahrkarte am Schalter zu kaufen kostet erfahrungsgemäß 5 - 10 Minuten. Wenn durch die Schaffner diese Zeit dem Fahrgast erspart wird, sind Schaffner die wahrscheinlich effizienteste Art und Weise die Bahn schneller zu machen. Weit effizienter als neue Fahrzeuge und erst recht effizienter als jede Baumaßnahme wie z.B. der Bau von Oberleitungen.

In Gebieten mit hohem Fahrgast-aufkommen und -wechsel an jeder Station mit kurzen Reiseweiten hätten die Zugbegleiter kaum eine Chance rechtzeitig alle Fahrgäste zu kontrollieren. Diese Bedingungen treten jedoch nur in einigen Bereichen auf, die zudem meist in Verkehrsverbänden liegen. Dort ist der Einsatz von Automaten sicherlich sinnvoll. Dieses ist ja auch handhabbar, da der Verbundtarif meist wesentlich einfacher ist.

Die Bahnen täten gut daran, einmal darüber nachzudenken, ob sich der Zwang Fahrkarten vor Fahrtantritt kaufen zu müssen wirklich rechnet. Fahrgäste, die beispielsweise nach Jahren das erste mal wieder zufahren und dann gleich kriminalisiert werden, werden sicherlich -mindestens auf Jahre hinaus- nicht mehr Kunden der Bahn werden.

Schweißausbrüche, Übelkeit und Herzrasen

KIEL (hb) Jeder dritte Passagier an Bord hat Angst oder Unbehagen beim Fliegen, so der Flugangst-Experte Steffen Fliegel. Mehr als 500 Menschen sind seit Anfang Januar bei Flugzeugunfällen ums Leben gekommen.

Das Auto ist als unbestritten gefährlichstes Fortbewegungsmittel keine echte Alternative zum Flugzeug, aber vielleicht bietet ja die Bahn die größere Sicherheit? "Je nachdem, wie man es nimmt", heißt es im Lexikon der populären Irrtümer. Gemessen an der tatsächlichen Reisezeit ist das Flugzeug eindeutig gefährlicher: Teilt man die Zahl der weltweiten Todesopfer des Bahn- und des Luftverkehrs durch die Anzahl der jeweils zurückgelegten Passagierstunden, dann stehen pro 100 Millionen Passagierstunden 24 Flugzeugtodesopfer sieben Toten bei der Bahn gegenüber. Ein ganz anderes Bild zeigt sich aber, wenn man zur Berechnung des Risikos nicht die Reisedauer, sondern die zurückgelegten Streckenkilometer zugrunde legt. In diesem Fall gewinnt das Flugzeug in Sachen Sicherheit: Pro zehn Milliarden Passagierkilometer kommen hier durchschnittlich drei Menschen zu Tode, bei der Bahn dafür neun.

Anschriften der PRO BAHN-Landes- und Regionalverbände

Landesgeschäftsstelle

Thorsten Brandt • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel. : 04 31 / 73 54 80
E-Mail: kiel@pro-bahn-sh.de Fax: 04 31 / 73 94 91 7

Landesvorsitzender

Frank Sievert • Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau • Tel. + Fax: 04 51 / 26 51 2
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Holger Busche • Harblek 23 • 25870 Oldenswort • Tel. + Fax: 0 48 64 / 14 78
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

Holger Busche • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel.: 04 31 / 73 54 80
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de Fax: 04 31 / 73 94 91 7

Regionalverband Westholstein

Kontaktstelle: Sigrud Pohlmann • Olnsstraße 7 • 25336 Elmshorn • Tel. + Fax: 04 21 21 / 6 39 83

Regionalverband Lübeck & Umgebung

Hans-Jürgen Willenberg • Röntgenstraße 32 • 23562 Lübeck • Tel.: 04 51 / 5 21 74
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Hamburg

Joachim Kernitz • Kleekoppel 4 a • 22844 Norderstedt • Tel. + Fax.: 040 / 522 67 02
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

Werner Rönsch • Rotdornweg 21 • 25474 Bönningstedt • Tel.: 040 / 556 63 65

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 neue EMail-Adresse des Landesverbandes und der Landesgeschäftsstelle in Kiel lautet: kiel@pro-bahn-sh.de

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg

Thema HVV:

"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 19 (Altona)
jeden 3. Donnerstag im Monat

Thema DB + Region:

"Alt-Berlin", Schopenstehl 15, (Stadtmitte, U-Bf. Meßberg)
jeden 2. Donnerstag im ungeraden Monat 19 Uhr (NEU)

RV Lübeck & Umgebung

"Wartburg" • Kronsforder Allee 26a • Lübeck
jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.30 Uhr

RV Schleswig / Mittelholstein

im Forum Nahverkehr Kiel (FNK)
im Büro Statutauro / VCD Kiel
Samwerstraße 16 in Kiel
jeden 2. + 4. Dienstag im Monat 18.30 Uhr



RV Westholstein

Restaurant "Marathon" im Bf. Elmshorn,
jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr

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:

- "Regenerativer Raketentreibstoff für rasante Züge" (63 Seiten DIN A4 geb., 15 DM)
Projektarbeit über wasserstoffelektrische Züge anstelle von Streckenelektrifizierungen
- "Ferienverkehr Mecklenburg-Vorpommern" (16 Seiten DIN A4, 3 DM)
PRO BAHN-Konzept für umsteigefreundliche Ferienreise nach Vorpommern
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 5 DM)
PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
- "Das intelligente Netz" (40 Seiten DIN A4, 5,00 DM)
Alternatives Konzept zur Y-Trasse (Neubau) Hamburg/Bremen - Hannover
- "Das 1 x 1 des Verknüpfens" (8 Seiten DIN A4, 1 DM)
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, 1 DM)
PRO BAHN-Konzept für die fahrgastfreundliche Gestaltung des Bahnhof Husum
- "Verstopfung im Watt" (12 Seiten DIN A4, 1 DM)
PRO BAHN-Konzept zur Bahnstrecke Niebüll - Westerland (Hindenburgdamm)
- "Hein Lüttenborg" in Zahlen und Fakten (8 Seiten DIN A4, 1 DM)
PRO BAHN-Broschüre über die Museumsstrecke mit Geschichte und Fotos

Zum Bestellen
hier ankreuzen
(oder gewünschte
Stückzahl schreiben)

Absender:

..... und abschicken an:

.....
PRO BAHN
Postfach 57 23
24001 Kronshagen
.....

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen
Sie unseren Bundespressesprecher
Frank von Meisner
Telefon: 0711 / 657 42 41
Mobil-Telefon: 0171 / 536 91 33

Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:

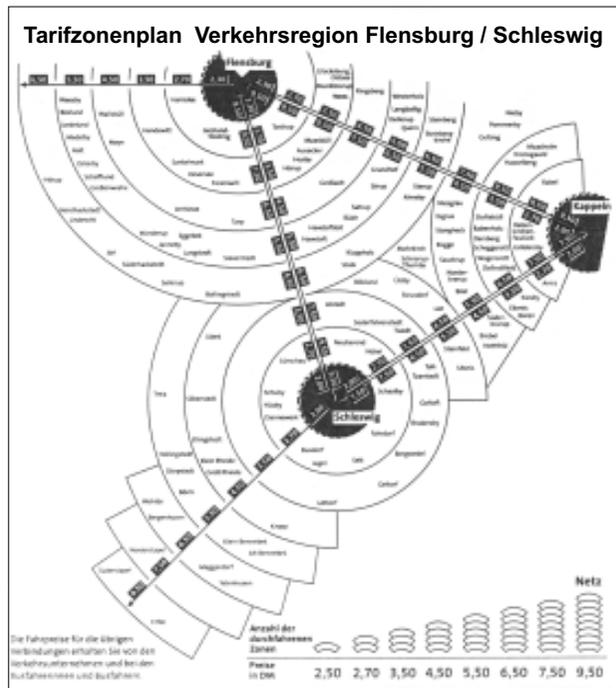
**PRO BAHN Landesverband
Schleswig-Holstein/Hamburg**
Postfach 57 23 • 24001 Kronshagen

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

Der Jahresbeitrag beträgt:
Für Einzelmitglieder 58,00 DM
ermäßigt (auf Antrag) 36,00 DM
Familienmitgliedschaft 70,00 DM

Name, Vorname
weitere Familienmitglieder
Straße
PLZ, Wohnort
Datum, Unterschrift
Geburtsdatum, Beruf (freiwillige Angaben)

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



dem neuen Angebot. Sie müssen für die Weiterfahrt nicht noch einmal extra bezahlen. Die Fahrpreistabelle sowie die Zoneneinteilung können Sie den Tabellen entnehmen. Weitere Informationen unter www.greenkart.de.

Die Wahrheit liegt wohl irgendwo in der Mitte zwischen einer reinen Zeitbetrachtung und einer Entfernungsbetrachtung. Bei einer ungefähren Gleichgewichtung von Zeit- und Streckenbetrachtung käme man auf einen Gleichstand der Sicherheit (ohne Berücksichtigung der Selbstmörder und Streckenposten). Wie auch immer man das gewichtet, weit sicherer als das Auto sind Flugzeug und Bahn allemal, auch trotz Paris und Eschede.

Mitfahren und sparen

Im Internet führt www.kartenfuchs.de Reisegruppen für Bahnfahrten zusammen

Bis zu 65 % Ersparnis ermöglicht der neue Online-Dienst für alle, die sich bei kartenfuchs.de zu einer gemeinsamen Bahnfahrt verabreden und so die günstige Mitreise- oder Gruppenta-

In Flensburg und Schleswig

Ein Tarif für Stadt und Kreis

SCHLESWIG (tb) Sämtliche Busse in Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg fahren seit dem 1. September nach einem einheitlichen Tarif. Mit dem unter dem Namen „Greenkart“ vermarkteten Tarifsystem wollen alle Busunternehmen ihren 23 Mio. Fahrgäste mehr Transparenz schaffen.

Künftig wird das gesamte Tarifgebiet in kreisförmigen Zonen um die Städte Flensburg, Schleswig und Kappeln eingeteilt. Die Fahrt kostet in einer Zone 2,50 DM bis zu 9,50 DM für 8 oder mehr Zonen. Die BahnCard wird nachwievor in den Bussen anerkannt. Ausnahme bildet hier das Flensburger Stadtgebiet.

Für die Stadtgebiete wird ein geringerer Fahrpreis erhoben, der in Kappeln und Schleswig 2,- DM und in Flensburg 2,30 DM beträgt. Nur in Flensburg ist der Fahrschein 1 Stunde für beliebig viele Fahrten gültig. Weiter gibt es dort eine Mehrfahrtenkarte für 5 Fahrten. Ansonsten werden allgemein 6er-Karten ausgegeben.

Besonders Fahrgäste, die aus dem Umlandbereich nach Flensburg fahren und dort den Stadtverkehr benutzen, profitieren besonders von

rife nutzen können. Die Benutzung ist kostenlos. Über eine Suchmaske können Start und Ziel sowie gewünschte Reisezeit eingegeben werden. Mögliche Zugverbindungen sowie schon bestehende Reisegruppen werden schon angezeigt. Benutzer können sich zu einer Reisegruppe anmelden oder eine neue Gruppe anmelden. Ein Versuch der DB, dies Angebot zu unterbinden, wurde vom Landgericht Frankfurt abgelehnt.

Busse und Bahnen müssen für alle offen sein

MÜNCHEN (pb) Anlässlich des europaweiten Protesttages für Rechte behinderter Menschen am 5. Mai fordert der Fahrgastverband Pro Bahn, dass Busse und Bahnen für alle Bürger offen sein müssen. Der Pro Bahn-Bundesvorsitzende Karl-Peter

Naumann plädiert für eine „barrierefreie Bahn“. Mobilitätsbehinderungen eines Fahrgastes beginnen nicht erst mit dem Rollstuhl. Reisende mit Kinderwagen, Koffern, Fahrrädern und Senioren sind auf Aufzüge oder Hilfe von Personal beim Ein- und Aussteigen angewiesen.

Bahnhöfe und Haltestellen müssen für Mobilitätsbehinderte zugänglich ein. Rampen helfen hier am besten, da sie immer funktionsbereit sind. Aufzüge sind in vielen Fällen notwendig, sie müssen aber auch funktionieren, sonst sind sie wertlos.

Mit dem „Stationsprogramm“ will die LVS dem Problem schlecht ausgestatteter und häufig nicht sehr einladender Bahnhöfe zu Leibe rücken. Höhergelegte Bahnsteige werden es auch mobilitätsbehinderten Fahrgästen ermöglichen, problemloser einen Zug zu besteigen.

Um so unverständlicher erscheint es PRO BAHN Bahnen ohne triftigen Grund unter die Erde zu legen. Schließlich bedeutet dieses für Mobilitätsbehinderte in jedem Fall zusätzliche Erschwernisse, die nur mit teuren technischen Lösungen zu überwinden sind. „Gerade das Vermeiden von Treppenstufen muß doch das Ziel sein“, bekräftigt Holger Busche, stellvertretender Landesvorsitzender von PRO BAHN die Hauptforderung des PRO BAHN Konzeptes für eine fahrgastgerechte Gestaltung des Bahnhofes Husum. Seiner Ansicht nach kann gerade dort ein bundesweit vorbildlicher Knotenpunkt mit kurzen Umsteigewegen ohne Treppen geschaffen werden. Der Aufwand wäre auch deutlich geringer und würde deutlich mehr Fahrgästen zugute kommen als bei den derzeitigen geplanten Umbauten in Kaltenkirchen. „Wenn es also möglich ist, dort zweistellige Millionensummen zu investieren, kann der Umbau in Husum nicht am Geld scheitern“, signalisiert Holger Busche seine Gesprächsbereitschaft.

Was wird aus Niebüll-Flensburg?

SCHLESWIG (mb) 1889 fuhren die ersten regelmäßigen Reisezüge von Niebüll über die Abzweigbahnhöfe Lindholm und Nordschleswigsche Weiche nach Flensburg, 1981 die letzten. Aufgrund der strategischen Bedeutung der Strecke sorgte danach der Verteidigungsminister für die Unterhaltung, doch damit war durch die Neustrukturierung der Streitkräfte im vereinten Deutschland Schluß.

Die Deutsche Bahn AG, vertreten durch DB Netz, betrieb nun die Stilllegung. Gleichsam in letzter Minute trat die Angeln-Bahn GmbH mit Sitz in Flensburg als möglicher Betreiber auf und verhinderte ein schnelles Ende. Die Angeln-Bahn betreibt erfolgreich Museumzugverkehr auf der Strecke Süderbrarup-Kappeln und möchte auch die beliebten Sonderfahrten über Flensburg und Niebüll nach Westerland fortführen, unterstützt von der Landesweite Verkehrsservicegesellschaft LVS in Kiel. Auch ein Konzept der Angeln-Bahn für reaktivierten Güterverkehr Flensburg-Niebüll landete auf den Schreibtischen der Verantwortlichen. Güterzüge sähe sogar DB Cargo gerne, um die Anbindung Westerland zu verbessern, die heute über Maschen bei Hamburg erfolgt.

DB Netz kalkulierte für eine Wiederherrichtung der Strecke zunächst 4,2 Mio DM (vor allem für einige Kilometer neues Gleis und eine Brücke bei Naaften), dann aber 14,8 Mio.! Der Grund: Die Marschbahn Hamburg-Westerland soll modernisiert werden und dabei ist der Erhalt des Abzweigbahnhofs Lindholm mit Weichen und Signalen nicht vorgesehen. Er würde rund angeblich 10 Mio. DM kosten.

Woher aber das Geld nehmen? Von den beiden beteiligten Landkreisen oder gar der Angeln-Bahn kann dieses Geld nicht ohne weiteres erwartet werden. Vielleicht hilft Brüssel in diesem strukturschwachen und also förderungswürdigen Raum an der dänischen Grenze. Dazu müssen aber alle Verantwortlichen an einem Strang ziehen. Und man muß die ablehnende Beurteilung einer Wiederbetriebnahme durch ein Gutachten von BfV und GVC - beide aus Hamburg - hinterfragen. Dieses Gutachten war 1998 noch ohne Berücksichtigung von Güterverkehr erstellt worden und fällt durch eine Bus-freundliche Tendenz auf. In der Tat ist dann auch der Omnibusverkehr Niebüll-Flensburg erst jüngst verbessert worden. Aber werden Züge nicht meist viel besser angenommen? Vielleicht ist die erfolgreiche Wiederbetriebnahme der grenzüberschreitenden Nachbarstrecke Niebüll-Tondern mit einem Zugangebot im Zweistundentakt (Kursbuchstrecke A3) ja ein gutes Omen.

Autoverladung bleibt in Niebüll

Wiedingharde wird vor Sylter Autolawine verschont NIEBÜLL (hb) Nach massivem Protest, an dem sich auch PRO BAHN beteiligte, hat die DBAutoZug Pläne einer Verlegung der Autoverladung von Niebüll nach Klanxbüll aufgegeben.

PRO BAHN hatte mit dem bereits 1997 veröffentlichten Konzept „Verstopfung im Watt“ dargelegt, daß moderne Signaltechnik in Verbindung mit einem intelligenten Betriebskonzept die Probleme effizienter zu lösen vermag. Grundprinzip war darin das Fahren zweier Züge hintereinander, wodurch kritische Zugbegegnungen auf den zweigleisigen Hindenburgdamm verlegt würden. 800.000 Autos jährlich bleiben so auf der Schiene.

Reaktivierung wurde voller Erfolg

NIEBÜLL (hb) Weit mehr als doppelt so viele Fahrgäste wie erwartet nutzten die zwischen Juli und September auf der Strecke Niebüll - Tonder verkehrenden Züge.

Nachdem der Personenverkehr 1980 eingestellt wurde, hatten zunächst auf private Initiative Güterzüge den Verkehr wieder aufgenommen. Schon für 1999 geplant aber aus technischen Gründen verschoben, konnten in diesem Jahr endlich wieder Personenzüge fahren. 23.000 Fahrgäste gönnten sich die neue alte Er"fahr"ung über die sonst so schwer zu überwindende deutsch-dänische Grenze. Der Erfolg ist umso mehr erfreulich, da die Züge in Niebüll praktisch keine Anschlüsse hatten. Wie groß mag der Erfolg erst sein, wenn ein Taktknoten zur vollen Stunde Niebüll diese Strecke an das gesamte Netz anbinden wird? *Es wird Zeit für die LVS endlich etwas in Richtung ITF zu tun, da die Züge nächstes Jahr vom 17.06. bis 29.09. rollen werden.*

WDR verkauft NVAG an NNVG

NIEBÜLL (nsvg) Die Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft mbH (NNVG) und SCHMIDT-REISEN erwerben gemeinsam 87% der Aktien der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG und gründeten zu diesem Zweck die "Gesellschaft zur Fortführung der NVAG".

Der Entscheidung der WDR war eine monatelange, teilweise kontroverse Diskussion vorangegangen. Als Hauptgründe für den Verkauf führt die WDR die absehbaren Veränderungen der Rahmenbedingungen im ÖPNV an. Um den Fortbestand der NVAG

am heutigen Standort und die damit verbundenen Arbeitsplätze nachhaltig zu sichern, war nach Überzeugung der WDR die Einbindung der NVAG in einen größeren ÖPNV-Verbund unausweichlich. Die bisherige enge Kooperation zwischen NVAG und WDR soll fortgesetzt und möglichst ausgebaut werden. Die WDR ihrerseits wird sich auf ihre Kernkompetenzen, der Personen- und Güterbeförderung im Bereich der nordfriesischen Inseln und Halligen, konzentrieren.

Die neuen Gesellschafter wollen die Anreise mit der Bahn zu den nordfriesischen Inseln in Kooperation mit der Touristikbranche noch attraktiver machen, damit mehr Fahrgäste die Züge der NVAG benutzen. Im Bereich Güterverkehr soll die NVAG als regionaler Logistikanbieter für LKW und Güterbahn etabliert werden. Bei der bevorstehenden Regionalisierung der Eisenbahninfrastruktur bietet sich die NVAG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen an. Mit der Übernahme der Strecke Niebüll - Tondern (DK) hat das Unternehmen seine Kompetenz bereits unter Beweis gestellt.

Die NNVG Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft mbH vereint sieben private und öffentliche Gesellschaften unterschiedlichster Größe, die seit vielen Jahrzehnten Erfahrungen im öffentlichen Personennahverkehr haben. Gesellschaftszweck ist sowohl die Durchführung von Verkehren durch die Teilnahme an Ausschreibungen als auch die Verbesserung bestehender Betriebe: Optimierung von Ressourcen, Erhöhung der Zuverlässigkeit, Ausbau des Service und Pflege des Images. Die kleinsten Details bis zur gesamten Planung und Organisation von Bus-, Schienen- und Fährverkehren soll schnell und flexibel angegangen werden.

Die Gesellschafter der NNVG sind die Firmen: AFAG, Dahmetal, Gorzelniaski, Hamburger Hochbahn, Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft LVG, Pinneberger Verkehrsgesellschaft PVG, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein VHH.

Letzte AKN-Fahrt auf altem Gleis

HENSTEDT-ULZBURG (fs) Am 25. August um 12.12. Uhr fuhr in Henstedt-Ulzburg der letzte Zug auf dem oberirdischen Gleis nach Kaltenkirchen. Ab dem 28. August werden dann die Züge auf der neuen, später zweigleisigen tiefer gelegten Bahnstrecke den neuen Bahnhof bedienen.

"Dreieinhalb Jahre nach dem offiziellen Baubeginn verabschiedet sich die AKN aus dem Ortsbild", heißt es in der Pressemitteilung der AKN. Freie Fahrt für freie Autofahrer? Denn mit dem Bau der neuen Trasse, die im "Trog" und teilweise im Tunnel



Der Trog in Henstedt-Ulzburg: Einer der letzten Züge auf der alten Strecke Foto: AKN

verläuft, verschwinden 7 Bahnübergänge im Ort "so daß durch wegfallende Wartezeiten der Autoverkehr entlastet wird". Für die Fußgänger steht dann allmorgentlich ein langer Treppenlauf zum 6m unter der Erdoberfläche liegendem Bahnsteig an. Für Fahrgäste zeigt sich der Umbau kaum attraktiv. Statt Reisezeitverkürzungen gibt es Zuwegungsverlängerungen.

Ca. 160 Mio. DM sind in diese Maßnahme verbaut worden, die vorrangig dem Autoverkehr dient. Den zweigleisigen Ausbau wird die Bahnstrecke kaum brauchen: Zur Zeit kreuzen die Züge der A1 in Ulzburg Süd und bieten sehr kurze Übergänge an die Linie A2. Die Züge der A3 aus Elmshorn erreichen den Bahnhof kurz vorher. Sollte zwischen Kaltenkirchen und Ulzburg Süd der Takt verdichtet, d. h. die Züge verschoben werden, bedeutet dies längere Wartezeiten für alle Umsteiger.

Mit den 160 Mio. DM hätten alle derzeit untersuchten Bahnstreckenreaktivierungen im Lande finanziert werden können. Dies hätte für alle Bewohner des Landes einen enormen Reisezeitvorteil gebracht, für ganze Landstriche hätte sich mit einem regelmäßigen Bahnverkehr ein attraktiver Anschluß an den ÖPNV ergeben. Nun profitieren die Autofahrer von Henstedt-Ulzburg von kürzeren Wartezeiten durch die ÖPNV-Gelder.

Fährt der HVV ins Umland ?

BAD SEGEBERG Rund 50 000 Berufspendler überqueren täglich die Tarifgrenzen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) und müssen dafür einen neuen Fahrschein lösen.

Um das zu ändern und gleichzeitig die Anbindungen zu verbessern, soll der HVV weiter nach Schleswig-Holstein ausgedehnt werden. Darauf einigten sich gestern Vertreter beider Länder sowie der Kreise Segeberg, Pinneberg, Stormarn und Lauenburg auf der Sitzung der Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise.

Das Kieler Verkehrsministerium betonte, daß die Erweiterung ein tragfähiges Handlungs- und Finanzierungskonzept voraussetze. Ein Gutachten solle jetzt klären, wie die unterschiedlichen Tarifsysteme angepaßt werden können und welche Fahrgastzahlen zu erwarten sind. Außerdem müsse man sich über die Aufteilung der Defizite einigen. Über den erweiterten HVV hinaus ist ein attraktiver Übergangstarif zwischen dem HVV und Schleswig-Holstein geplant. Derzeit pendeln täglich 120 000 Berufstätige aus den vier Hamburger Randkreisen nach Hamburg, von denen 31 000 außerhalb des HVV-Tarifgebietes wohnen. Hinzu kommen etwa 11 000 Pendler, die einen der Orte im schleswig-holsteinischen Teil des Verbundes zum Ziel haben.

S-Bahn bis Buxtehude?

HAMBURG Das von der Freien und Hansestadt Hamburg sowie den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein gemeinsam erarbeitete Regionale Entwicklungskonzept (REK) für die Metropolregion Hamburg sieht vor, daß sich die weitere Siedlungsentwicklung an den ÖPNV-Achsen orientieren und eine perlenschnurartige Struktur entstehen soll.

Eine der „Perlen“ südwestlich von Hamburg ist die Stadt Buxtehude. Um von hier eine attraktive Verbindung nach Hamburg ohne Umsteigen bieten zu können, sieht das REK eine S-Bahn-Anbindung als eines der regionalen Leitprojekte an. Der Landkreis Stade hatte daher eine Studie zur Verlängerung der S-Bahn über Hamburg-Neugraben hinaus nach Buxtehude bei der DE-Consult in Auftrag gegeben.

Die HVV GmbH begleitete das Projekt. Untersucht wurden

die Varianten „Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn“ und „Betrieb mit Zweistrom-Fahrzeugen“ sowie vertieft die Problemstellung des gleichzeitigen Betriebs unter Gleichstrom (3. Schiene) und Wechselstrom (Oberleitung). Ergebnis des Gutachtens: Die Variante „Gleichstrom-S-Bahn“ ist kostengünstiger zu verwirklichen als die Variante „Betrieb mit Zweistrom-Fahrzeugen“. Weiter schlägt der Gutachter vor, nach entsprechender politischer Willensbildung eine Nutzen-Kosten-Betrachtung anhand von Daten einer aktuellen Fahrgastbefragung vorzunehmen sowie eine detaillierte Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufzustellen. Der HVV wird, als Teil der Nutzen-Kosten-Betrachtung, zunächst einen Vergleich der S-Bahn-Verlängerung mit einem City-Bahn-Konzept anstellen. (aus HVV Berichtseite)

Zur Diskussion um die Hamburger S-Bahn:

Verständlich der Wunsch des Umlandes nach umsteigefreien Verbindungen in das Stadtzentrum, den nur das Benutzen der S-Bahngleise ermöglicht. Aber ebenso verständlich ist der Wunsch nach schnellen Verbindungen in das Umland, was die S-Bahn aufgrund der zahlreichen Halte nicht leisten kann. Dieser scheinbare Widerspruch läßt sich nur lösen, wenn man von dem Grundsatz abgeht, daß die Umlandzüge unbedingt erst am Endpunkt die S-Bahngleise verläßt bzw. schon dort einfädelt.

Ein einfaches Beispiel: Neumünster/Itzehoe mit allen Halten bis Pinneberg ohne Halt bis Hamburg-Altona (Nord) weiter mit allen Halten nach Ahrensburg/Bad Oldesloe weiterzufahren. Der von PRO BAHN veröffentlichte ITF für den Großraumbereich Hamburg bietet hierfür ideale Voraussetzungen. Auf diese Weise würde das Angebot beiden Interessen gerecht. *Holger Busche*

p.s.: Der einzige elektrische Antrieb ohne lokale Schadstoffemissionen, der sowohl mit Stromschiene als auch mit Oberleitung sowie mit nichtelektrifizierten Strecken zurechtkommt ist übrigens der Brennstoffzellenelektrische.

Neuer Regionalverband in Nordostniedersachsen

WINSEN Im Januar ist in Winsen (Luhe) der PRO BAHN-Regionalverband Nordost-Niedersachsen (neu) gegründet worden. Der gewählte Vorstand besteht aus Walther Schimmelpfeng aus Lüneburg (Vorsitzender), Norbert Stein aus Buchholz und Reinhard Stranz aus Mechtersen als stellvertretende Vorsitzende. Schatzmeister (und Geschäftsführer) ist Werner Schuren aus Winsen.

Erreichbar ist der Regionalverband über Werner Schuren, Winsen Baum 69, 21423 Winsen, Tel. + Fax: 0 41 71 / 88 00 16 EMail: PRO-Bahn-Nordost-Niedersachsen@gmx.de

Deutsche Regionalbahn übernimmt Bahnstrecke

DANNENBERG Die Deutsche Regionalbahn (DRE) hat von der DB AG die nur noch im Güterverkehr betriebene Strecke Dannenberg - Lüchow übernommen. Eventuell ab 5. November 2000 soll der Personenverkehr auf dieser Strecke wieder aufgenommen werden. Noch einem Konzept von DRE und dem Landkreis Lüchow-Dannenberg soll der Schülerverskehr wieder auf die Schiene verlagert werden.

Weitere Informationen zu "Hein Lüttenborg" unter <http://www.pro-bahn-sh.de/luettenborg>



Wird sie auch im Jahr 2001 unterwegs sein? Dampflokomotive der Baureihe 86 in Lüttenborg Foto: Wulf

Rollt „Hein Lüttenborg“ aufs Abstellgleis?

MALENTE (od) Ist die Zukunft des Nostalgiezuges „Hein Lüttenborg“ akut gefährdet? Diese Befürchtung äußert Erwin Schiedeck vom „Förderverein ‘Hein Lüttenborg’ zur Erhaltung der Bahnstrecke Malente - Lüttenborg“.

Schiedeck sieht die Gefahr, daß die beliebten Nostalgiefahrten im nächsten Jahr durch verwaltungsbürokratische Hindernisse nicht zustande kommen. Seit 1997 führt die DB Reise & Touristik AG auf der stillgelegten Nebenbahn Nostalgiefahrten durch. Die Ergebnisse sprechen dafür, diese Fahrten auch in Zukunft anzubieten. Doch die für Betrieb und Unterhaltung zuständige DB Netz AG hat an der stillgelegten Strecke kein Interesse und möchte diese verkaufen. Die Kommunen Malente und Lüttenborg haben zwar Interesse, die sehr gut erhaltene Strecke zu übernehmen.

Doch trotz langwieriger Verhandlungen mit der DB Netz AG konnte bislang keine Einigung über eine Streckenübernahme erzielt werden. Ein Gutachten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) bestätigt, daß sich die Strecke in einem guten Zustand befindet. Die Kosten für die Erhaltung der Strecke sind gering, für einen Teil der Kosten gibt es Zuschüsse und Fördermittel. Ein besonderes Problem stellt die künftige Anbindung der Strecke Malente-Lüttenborg an die Hauptstrecke Kiel-Lübeck dar. Der Betrieb auf der Hauptstrecke wird voraussichtlich 2003 auf ein elektronisches Stellwerk (ESTW) umgestellt. Für die Anbindung mit einer neuen Weiche verlangt die DB Netz AG 300.000 DM, von denen das Land die Hälfte übernehmen würde. Eisenbahner Schiedeck ist davon überzeugt, daß es eine wesentlich günstigere Lösung gibt: „Man könnte die vorhandene Weiche mit einem Schloss ausrüsten, die Schlüsselfreigabe würde durch das ESTW erfolgen“.

"Hein Lüttenborg" in Zahlen und Fakten

MALENTE (od) Alles Wissenswerte über die Nebenbahn Malente-Gremsmühlen - Lüttenborg ist jetzt in einer Broschüre nachzulesen, die vom Fahrgastverband PRO BAHN herausgegeben wurde. In der DIN A4-Broschüre wird die Geschichte von "Hein Lüttenborg" beschrieben, dazu finden sich alle wichtigen Zahlen und Fakten sowie interessante Fotos. Die Broschüre ist für nur 1 DM im Bahnhof Malente-Gremsmühlen, im Dampfzug oder beim PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg erhältlich.

Die Redaktion der Schleswig-Holstein- Schiene

wünscht Ihren Lesern
ein frohes Weihnachtsfest
und alles Gute im neuen Jahr
2001!

Und einen ITF im Jahre 2001 ...

RE-Halt in Ahrensburg?!

Es ist ein ewiges und ein leidiges Thema

AHRENSBURG (gs) In der größten Stadt Stormarns, die mit Großhansdorf, Ammersbek und umliegenden, z.T. eingemeindeten Dörfern fast 50.000 Einwohner zählt, hält kein schnell-fahrender Zug! Lübeck ist nur durch Umsteigen zu erreichen und das noch nicht einmal bahnsteiggleich.

Im kommenden Jahr werden nun die IR-Züge zwischen Hamburg und Lübeck entfallen. Dies kann nicht ersatzlos geschehen, da sonst u.a. kein zumutbarer Anschluß nach Westdeutschland besteht (59 Minuten Wartezeit in Hamburg bei Stundentakt!), obgleich das Fahrgastaufkommen Lübeck - Köln sicher größer ist als das zwischen Lübeck und München bzw. Frankfurt.

Wenn man bedenkt, daß bereits heute von Lübeck nach Eutin ein Halbstundentakt besteht, so ist davon auszugehen, daß bei den weit höheren Fahrgastzahlen zwischen Lübeck und Hamburg im kommenden Jahr auch hier ein Halbstundentakt eingeführt wird. Spätestens dann muß auch der RE-Halt in Ahrensburg kommen! Eine denkbare Variante wäre wechselnder Takt, d.h. ein Zug hält in Ahrensburg, der nächste in Reinfeld. Beide Städte hätten dann einen Stundentakt. Für die DB gäbe es keine Probleme, da keine Fahrzeitverlängerung eintreten würde und daher auch keine verkürzten Wendezeiten. Es gibt sicher viele Beispiele, wo so verfahren wird, z.B. auf der Strecke Bad Kleinen - Wismar mit wechselndem Halt in Moidentin und Petersdorf.

Anbindung von Lübeck und Kreis Lauenburg an den Fernverkehr

LÜBECK (gs) Seit der Einstellung des Fernverkehrs zwischen Lübeck und Lüneburg vor einigen Jahren sind die Fahrgäste aus Lübeck und Lauenburg gezwungen, den Umweg über Hamburg in kauf zu nehmen. Glücklicherweise ist hierüber niemand.

Mit wenig Aufwand wäre nach Meinung des RV Lübeck hier eine Verbesserung zu erreichen. Wenn einmal täglich in guter Verkehrszeit ein ICE von Hamburg nach Süddeutschland in Lüneburg halten würde, so könnten Bahnreisende von Lübeck, Ratze-

burg, Mölln, Büchen und Lauenburg den ICE Richtung Hannover ohne den Umweg über Hamburg und ohne lange Wartezeiten erreichen. Dasselbe müßte abends in Gegenrichtung laufen. Schon heute wird von der DB bei Verspätungen des ICE so verfahren.

Lübecker Nachtbus gestartet

LÜBECK (tk) Seit dem 2. Juni 2000 fährt auch in Lübeck und Umgebung ein Nachtbus. Die Fahrt kostet 4,00 DM im gesamten Liniennetz, das in alle Lübecker Stadtteile sowie Pansdorf, Ratekau, Bad Schwartau, Stockelsdorf und Groß Grönau reicht. Für z. B. Pansdorf ist der Nachtbus somit auch preislich sehr attraktiv, da der Tarif am Tage schon zwischen 4,40 DM und 4,80 DM liegt. Der Nachtbus fährt von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag jeweils von 1:15 Uhr bis 4:15 Uhr als Sternfahrten zu und vom Lübecker ZOB.

Auf der N17 von Pansdorf nach Kücknitz und Dummersdorf verkehrt sogar ein speziell umgebauter Stadtbuss mit einer Musikanlage und einer Bar, der die großen Diskotheken verbindet.

Der Nachtbus wurde in erster Linie von Jugendlichen ins Leben gerufen, insbesondere vom Unabhängigen Lübecker Jugendrat. Auf die Idee dafür kam man durch eine Umfrage, was man in Lübeck für Jugendliche verbessern könne. Bis dahin gab es nur ein Anruf-Sammel-Taxi, mit dem man aber nur aus der Innenstadt herausfahren konnte und z.B. die Großdisco Abaco in Stockelsdorf gar nicht erreichen konnte.

Guter Service für die Buskunden

LÜBECK (fs) An der Haltestelle Kohlmarkt hat die Stadtverkehr Lübeck GmbH neben den Fahrgastunterständen Gepäckschließfächer aufgestellt, wie man sie auf größeren Bahnhöfen kennt. Eine äußerst praktische Einrichtung, die auch rege genutzt wird. Häufig sind schon alle Fächer belegt.

Es bleibt zu hoffen, daß dieser nachahmenswerte Service nicht nur in Lübeck weitere Standorte findet, sondern auch in anderen Städten eingerichtet wird. Denn es ist ein guter Service, den Buskunden während des Einkaufes "die Hände frei zuhalten".

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene

Heft-Nr. 12, Ausgabe 2 / 2000

Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg

Postfach 5723, 24001 Kronshagen

Redaktion und V.i.S.d.P.: Holger Busche (hb)

Autoren: Frank Sievert (fs), Torben Kulla (tk), Thorsten Brandt (tb), Olliver Dittrich (od), Malte Bischoff (mb), Günther Stoltze (gs), PRO BAHN Bundesverband (pb)

Fotos: Thorsten Brandt, AKN, Peter Wulf, Arend Schmoltze.

Auflage: 800 Stück

Redaktionsschluß: 22.11.2000

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Mitteilungsorgan des Fahrgastverbandes PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg. Die Redaktion nimmt gern Beiträge, Terminhinweise und Anregungen von allen interessierten Lesern und Organisationen entgegen.