

# Schleswig - Holstein - Schiene

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

**Neu: Mit Extra-Teil  
Hamburger Fahrgast Forum**

Heft 15  
Ausgabe 2 / 2002

## Westküste: Integraler Taktfahrplan (ITF) nach PRO BAHN

PRO BAHN Konzept setzt sich durch • Wann folgen die anderen Landesteile?

**HUSUM (hb) Am 15.12.2002 begann an der Westküste der Einstieg in einen ITF. Nach PRO BAHN Konzept!!**

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

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

Neben diesen grundsätzlichen Vorteilen, zeigte das PRO BAHN Konzept auch anhand konkreter Fahrpläne, wie ein solcher ITF in Schleswig-Holstein aussehen kann. Lange Jahre wurde uns gesagt "Das geht nicht", "Zu teuer" oder "Zu schlecht". Auch mangelnde Kompetenz wurde vorgeworfen oder "Darüber reden wir nicht". Na ja, und nun ist der Fahrplan doch da. Es geht doch, es kostet weniger und die Anschlüsse werden endlich optimiert.

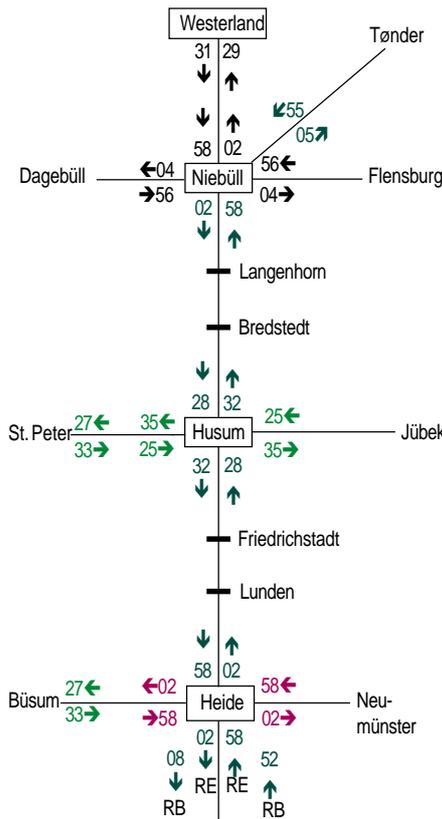
Zum ersten Mal werden die Fahrpläne einer ganzen Region nach einem PRO BAHN Konzept gestaltet. Ein riesiger Erfolg und Grund zum Feiern für einen ehrenamtlich arbeitenden Fahrgastverband. "Die Abweichungen von max. 3 Minuten seien der Bahn gegönnt", schmunzelt er.

**"Wer Taktfahrpläne nachmacht oder verfälscht oder nachgemachte oder verfälschte Taktfahrpläne in Umlauf bringt, wird mit Monatskarten nicht unter zwei Jahren bestraft."**

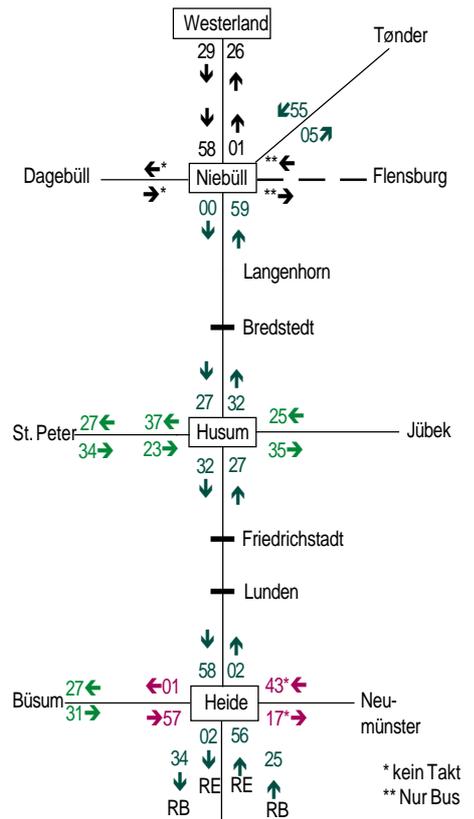
"Unendliche Zeiten mußten wir warten. Jetzt machen wir Anschlüsse + Fahrpläne selbst," zeigt sich der Autor selbstbewußt. Wie schwer das war, zeigen S. 4 und 5.

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

### PRO BAHN Entwurf 1997



### DB-Kursbuch 2003



Original 1997!



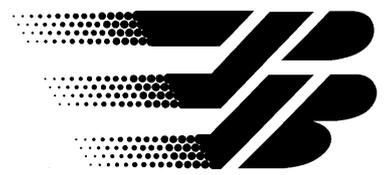
Kopie 2003!



So hatte es PRO BAHN bereits 1997 vorgeschlagen: Optimale Anschlüsse überall. Positiver Nebeneffekt: Es werden Zugkilometer und somit knappes Geld gespart.

So wird es ab 2003 tatsächlich gemacht: Nahezu identische Fahrpläne. Nur südlich Heide gibt es größere Abweichungen, was auch prompt zu Problemen führt (s. S. 5).

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



# Ein Tarif für die Bahn und – im nächsten Jahr – Bus

SH setzt im Nahverkehr alles auf eine Karte Kiel (LVS) Gleichzeitig mit dem Fahrplanwechsel im Nah- und Fernverkehr und dem Start des neuen Preissystems der Deutschen Bahn (DB) AG im Fernverkehr führt Schleswig-Holstein als erstes Bundesland zum 15. Dezember einen eigenen SH-Tarif ein.

Damit gibt es künftig nur noch einen Fahrschein, der bei allen – dann sechs verschiedenen – Bahn-Betreibern und gleichzeitig auch im gesamten Hamburger Verkehrsverbund (HVV) gilt. Inhaber von Zeitkarten und Tageskarten könnten mit dem selben Fahrschein auch die Busse, U- und S-Bahnen und die Hafenfähren des HVV im Großbereich Hamburg nutzen.

Ein Jahr später sollen auch alle Busse in den SH-Tarif einbezogen werden. „Nahverkehrskunden und Schienenverkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein wird damit eine doppelte Umstellung auf neue Tarifsysteme erspart“, so der Minister.

| Verbindung           | bis 14.12.02       | ab 15.12.02        |
|----------------------|--------------------|--------------------|
| Nahverkehr           | ohne BC            | ohne BC            |
| Einfache Fahrt       | mit BC             | mit BC-Neu         |
| Kiel - Hamburg       | 15,20 •<br>7,60 •  | 15,20 •<br>11,40 • |
| Kiel - Lübeck        | 12,40 •            | 12,90 •            |
| Kiel - Flensburg     | 6,20 •             | 9,70 •             |
| Hamburg - Flensburg  | 24,60 •<br>12,30 • | 22,50 •<br>16,90 • |
| Hamburg - Westerland | 33,00 •<br>16,50 • | 27,00 •<br>20,25 • |
| Hamburg - Lübeck     | 9,00 •<br>4,50 •   | 9,00 •<br>6,75 •   |

## SH-Tarif im Vergleich mit dem DB-Tarif

Für einige Relationen haben wir die neuen Tarife mit den alten verglichen. Das Ergebnis:

| Verbindung              | bis 14.12.02       | ab 15.12.02        | ab 15.12.02        | ab 15.12.02        | ab 15.12.02        |
|-------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Fernverkehr             | ohne BC            |
| Hin-Rückfahrt           | mit BC             | mit BC-Neu         | mit BC-Neu         | mit BC-Neu         | mit BC-Neu         |
|                         |                    | sofort             | 1 Tag              | 3 Tage             | 7 Tage             |
| Kiel - Hamburg IC       | 37,60 •<br>18,80 • | 40,00 •<br>30,00 • | 36,00 •<br>27,00 • | 30,00 •<br>22,50 • | 30,00 •<br>22,50 • |
| Kiel - Hamburg ICE      | 44,40 •<br>22,20 • | 48,00 •<br>36,00 • | 43,20 •<br>32,40 • | 36,00 •<br>27,00 • | 30,00 •<br>22,50 • |
| Hamburg - Westerland IC | 73,20 •<br>36,60 • | 70,40 •            | 63,20 •<br>47,40 • | 52,80 •<br>39,60 • | 42,40 •<br>31,80 • |

## Ersatz für den gestrichenen DB-Interregio: Der FLEX kommt

**FLENSBURG (bm) Seitdem die Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft (NNVG) vor wenigen Wochen den Zuschlag für den Betrieb der Verbindung Flensburg-Hamburg Hbf erhielt, laufen bei dieser die Vorbereitungen für den Interregio-Nachfolger auf Hochtouren. Ein Name wurde bereits gefunden: Flex (Flensburg-Express) wurde der neue Zug getauft.**

Den Betrieb übernimmt die neugegründete Flex AG. Die ist eine Tochterfirma der NNVG und hat ihren Sitz in Flensburg. Gegenüber dem Interregio wird es einige Neuerungen geben:

Der Flex fährt mit acht Zugpaaren am Tag (IR mit sieben Zugpaaren). Der erste Zug verlässt Flensburg um 6.13 Uhr, der letzte um 20.13 Uhr. Um 8.43 Uhr erreicht der erste Flex des Tages Flensburg, der letzte um 22.43 Uhr. Dazwischen wird ein Zwei-Stunden-Takt angeboten.

Neben Schleswig, Rendsburg, Neumünster, Elmshorn und Hamburg-Dammtor hält der Flex auch in Tarp. Die Fahrkarten werden ohne Aufpreis auch im Zug erhältlich sein. Der SH-Tarif wird im Flex übrigens gültig sein.

Der Komfort soll mindestens IC-Qualität haben, z.B. größere Sitzabstände und Laptop-Anschlüsse. Auch ein Bistro und ein

## Geringfügige Preiserhöhung ?

"Ich nutze die Bahn von Eckernförde nach Suchsdorf und zahle im Jahresabo 74,- EUR im Monat. Durch die Umstellung auf den Schleswig-Holstein Tarif wird dieses in Zukunft 90,- EUR im Monat kosten. Der Fahrpreis erhöht sich für diese Strecke um 21 %. Der Preis für den Einzelfahrschein steigt von jetzt 4,- EUR auf 5,50 EUR, hier beträgt die Erhöhung über 37 %." Bernd Stritzel, Eckernförde

## Eckernförde - Suchsdorf ein Einzelfall?

Die Höhe der Preise bleibt im Nahverkehr insgesamt ähnlich wie jetzt, Statt eines Kilometerbezogenen Tarifs werde es künftig landesweit einen Flächenzonentarif, ähnlich wie jetzt schon im Verkehrsverbund VRK, in Kiel und Umgebung geben. Die Einteilung in 15 Zonen mache die Preise im Nahverkehr „einfacher und transparenter“, sagte Verkehrsminister Bernd Rohwer. Es ergeben sich nur kleinere Verschiebungen.

Während auf manchen Strecken wie Kiel-Neumünster und Kiel-Rendsburg (jeweils 5,50 Euro) sowie Kiel-Hamburg (15,20) der Preis unverändert bleibt, werden andere wie Kiel-Lübeck und Kiel-Flensburg geringfügig teurer, wieder andere wie Kiel-Husum (von 13,50 auf 12,90) und Kiel-Westerland (von 24,60 auf 22,50) billiger. Bei den Monatskarten ergeben sich ähnliche Differenzen (zum Beispiel Kiel-Neumünster und Kiel-Rendsburg von 108,40 auf 108, Kiel-Flensburg von 182,80 auf 188).

BahnCards mit 50% (alte BC) sowie 25 % Rabatt (neue BC) und Wochenend-Tickets bleiben auch weiterhin gültig.

Den von den jeweiligen Betreibern unabhängigen Landestarif sieht das Land als „Revolution“ im ÖPNV. Es plant rund drei bis vier Millionen Euro ein, um den Betreibern ihre Verluste durch den einheitlichen SH- und HVV-Tarif auszugleichen. Der SH-Tarif wird auch in jenen Zügen gelten, die als Ersatz für die von der DB gestrichenen Interregios eingesetzt werden.

Fahrradabteil werden vorhanden sein. Es ist geplant sowohl Abteil- als auch Großraumwaggons einzusetzen.

Alle Züge fahren bis Padborg. Dort wird der Anschluss an das dänische IC-Netz hergestellt. Die DSB setzen einen zweistündlichen IC Padborg-Fredericia ein.

Außerdem setzen DSB und DB AG ein tägliches EC-Paar Aarhus-Hamburg Hbf (mit IC3), ein tägliches EC-Paar Aarhus-Prag sowie das bereits vorhandene tägliche EN-Paar Kopenhagen-München ein.

Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Deutschland und Dänemark wird somit erheblich verbessert. Künftig wird es elf internationale Zugpaare auf der Strecke Hamburg-Flensburg-Dänemark geben. Momentan sind es lediglich sechs.

Bis zur Auslieferung der modernen Flex-Waggons, die wahrscheinlich im Sommer 2003 erfolgen wird, werden 24 ehemalige



DR-Seitengewaggons eingesetzt. Diese wurden im Werk Neumünster neu lackiert und für den Einsatz hergerichtet.

# Nordbahn startet Neumünster – Bad Segeberg - Bad Oldesloe

Täglich im Stundentakt - Streckenkapazität schon heute erschöpft

**KIEL (hb) Langerwartet startet am 15.12.2002 die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg. Den genauen Fahrplan entnehmen Sie der Tabelle auf Seite 3!**

Es ist schade, dass – derzeit auf Grund verschiedener Bahnbetreiber – eine wie im ersten LNVP vorgesehene Durchbindung der Züge von Kiel nach Bad Oldesloe nicht stattfindet. Stattdessen muss in Neumünster auf die Züge der NOB umgestiegen werden, was mit 9 Minuten Richtung Kiel bzw. 17 Minuten von Kiel aus auch etwas Zeit kostet. Da die NOB ab Samstag Nachmittag und sonntags ganztägig nur alle 2 Stundenverkehr, ist eines der Hauptziele der neuen Verbindung, die Landeshauptstadt Kiel, am Wochenende nur zweistündig erreichbar. Sicherlich könnten die Fahrgastzahlen mit besseren und stündlichen Anschlüssen später noch weiter gesteigert werden.

Günstig sind hingegen die Umsteigeverbindungen Richtung Rendsburg-Schleswig-Flensburg, wohin immerhin auch am Wochenende stündlich kurze Anschlüsse bestehen. Mit dem FLEX ist die Strecke auch ab Neumünster Richtung Hamburg alle 2 Stunden mit guten Anschlüssen versehen.

## Weiterer Spätzug als „Kulturzug“?

Wünschenswert wäre auch noch eine weitere Spätfahrt von Neumünster nach Bad Segeberg, da die derzeit letzte Fahrt um 22.38



Der neue Bahnhof befindet sich jetzt gegenüber dem ZOB in Bad Segeberg, ein neuer ZOB wird vor dem Bahnhof gebaut.

## Fahrplan Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe gültig ab 15.12.2002

| Fahrplan        | W    | S    | W Z  |      | Y     | Y     | Z     |       |       |       |       |       |
|-----------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Neumünster ab   | 4.36 | 5.36 | 5.38 | 6.38 | 18.38 | 19.38 | 20.38 | 21.38 | 22.38 |       |       |       |
| Neumünster Süd  | 4.39 | 5.39 | 5.41 | 6.41 | alle  | 18.41 | 19.41 | 20.41 | 21.41 | 22.41 |       |       |
| Rickling        | 4.48 | 5.48 | 5.51 | 6.51 | 60    | 18.51 | 19.51 | 20.51 | 21.51 | 22.51 |       |       |
| Wahlstedt       | 4.53 | 5.53 | 5.56 | 6.56 | Min.  | 18.56 | 19.56 | 20.56 | 21.56 | 22.56 |       |       |
| Fahrenkrug      | 4.55 | 5.55 | 5.59 | 6.59 |       | 18.59 | 19.59 | 20.59 | 21.59 | 22.59 |       |       |
| Bad Segeberg an | 5.00 | 6.00 | 6.02 | 7.02 |       | 19.02 | 20.02 | 21.02 | 22.02 | 23.02 |       |       |
| Bad Segeberg ab | 5.03 | 6.03 | 6.03 | 7.03 |       | 19.03 | 20.03 | 21.03 | 22.03 | 23.03 |       |       |
| X Altengörs     | 5.07 | 6.07 | 7.08 | 7.08 | alle  | 19.08 | 20.08 | 21.08 | 22.08 | 23.08 |       |       |
| Wakendorf       | 5.11 | 6.11 | 7.11 | 7.11 | 60    | 19.11 | 20.11 | 21.11 | 22.11 | 23.11 |       |       |
| x Fresenburg    | 5.14 | 6.14 | 6.14 | 7.14 | Min.  | 19.14 | 20.14 | 21.14 | 22.14 | 23.14 |       |       |
| Bad Oldesloe an | 5.18 | 6.18 | 6.19 | 7.19 |       | 19.19 | 20.19 | 21.19 | 22.19 | 23.19 |       |       |
|                 | W    | S    | W Z  |      | Y     | Y     | Z     |       |       |       |       |       |
| Bad Oldesloe ab |      |      | 5.42 | 6.42 | 7.48  | 8.42  | 19.42 | 20.42 | 21.42 | 22.42 | 23.42 |       |
| x Fresenburg    |      |      | 5.45 | 6.45 | 7.51  | 8.45  | alle  | 19.45 | 20.45 | 21.45 | 22.45 | 23.45 |
| Wakendorf       |      |      | 5.49 | 6.49 | 7.55  | 8.49  | 60    | 19.49 | 20.49 | 21.49 | 22.49 | 23.49 |
| x Altengörs     |      |      | 5.52 | 6.52 | 7.58  | 8.52  | Min.  | 19.52 | 20.52 | 21.52 | 22.52 | 23.52 |
| Bad Segeberg an |      |      | 5.57 | 6.57 | 8.03  | 8.57  |       | 19.57 | 20.57 | 21.57 | 22.57 | 23.57 |
| Bad Segeberg ab | 5.04 | 6.04 | 6.04 | 7.04 | 8.04  | 9.04  |       | 20.04 | 21.04 | 22.04 | 23.04 | 0.04  |
| Fahrenkrug      | 5.07 | 6.07 | 6.07 | 7.07 | 8.07  | 9.07  | alle  | 20.07 | 21.07 | 22.07 | 23.07 | 0.07  |
| Wahlstedt       | 5.10 | 6.10 | 6.10 | 7.10 | 8.10  | 9.10  | 60    | 20.10 | 21.10 | 22.10 | 23.10 | 0.10  |
| Rickling        | 5.15 | 6.15 | 6.15 | 7.15 | 8.15  | 9.15  | Min.  | 20.15 | 21.15 | 22.15 | 23.15 | 0.15  |
| Neumünster Süd  | 5.25 | 6.25 | 6.25 | 7.25 | 8.25  | 9.25  |       | 20.25 | 21.25 | 22.25 | 23.25 | 0.25  |
| Neumünster an   | 5.28 | 6.28 | 6.28 | 7.28 | 8.28  | 9.28  |       | 20.28 | 21.28 | 22.28 | 23.28 | 0.28  |

W = Werktags S = Sonn- und Feiertags Y = nicht am 24.12. Z = nicht am 24. und 31.12.

## Neue interessante Internet-Adressen:

[www.nordbahn.info](http://www.nordbahn.info)

Homepage der Nordbahn Strecke Neumünster - Oldesloe

[www.segebergbus.de](http://www.segebergbus.de)

Der neue Stadtbus in Bad Segeberg

[www.sh-tarif.de](http://www.sh-tarif.de)

Infos über die Entwicklung der Tarife (im Aufbau)

Uhr eigentlich für alle kulturellen Veranstaltungen, die nicht auf dem Bahnhof stattfinden, zu früh ist.

## Streckenkapazität bereits erschöpft

Nach Besichtigung der Strecke im November blieb ein Eindruck der Ernüchterung zurück: Die Strecke ist zwischen Neumünster Süd und Bad Segeberg komplett eingleisig. Es gibt keine Ausweichmöglichkeiten, da es trotz des für 19 Mio. Euro erfolgten Ausbaus – oder treffender gesagt „Rückbaus“ – nicht möglich ist, mehr als einen Zug pro Stunde auf der Strecke fahren zu lassen. Ebenso wurden alle Güteranschlussgleise entfernt, so dass außer der in Fahrenkrug anschließenden Güterstrecke nach Wahlstedt-Industriegebiet kein Güterverkehr mehr stattfinden kann. Ein Güterzug hätte auch keine Fahrtmöglichkeit.

## Als Alternativstrecke vorerst keine Chance

Sollte – wie so häufig in letzter Zeit – es zu einer Vollsperrung auf der Hauptstrecke von Neumünster über Elmshorn nach Hamburg kommen, würde es nicht möglich sein, diese nun gerade frisch reaktivierte Strecke als Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke zu benutzen.

## Neuordnung des Busverkehrs

Zum gleichen Termin wird nicht nur der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) um den Kreis Segeberg erweitert. Auch der Busverkehr entlang der Strecke zwischen Neumünster und Bad

Segeberg wird neu geordnet. So wird die parallel verlaufende Buslinie eingestellt. Dafür werden die Zubringerverkehre gestärkt.

Außerdem wird in Bad Segeberg ein neues Stadtbussystem in Betrieb genommen. Auf 2 Durchmesserlinien, die jeweils im 30-Min.-Takt verkehren, können die Fahrgäste jetzt häufiger als im früheren Stundentakt und schneller ihr Ziel erreichen.



Ganz neuer Bahnhof: Wahlstedt erhält erstmals eine Bahnstation

## ITF: Die Geschichte

### Kiel (hb) Der Weg dahin war schwierig

Schon 1991 wurde in Schleswig-Holstein der landesweite Taktfahrplan (oft fälschlicherweise bereits als ITF bezeichnet) eingeführt. Dadurch wurde die Westküstenbahn auf einen (Zwei-) Stundentakt umgestellt. Marode Infrastruktur und die Elektrifizierung verschlechterten einige der Anschlüsse deutlich und rissen Löcher in die Takte (Beispiel s. grauunterlegter Kasten).

Nachdem die Einführung eines ITF von der LVS aus dem LNVP 1997 herausgelassen wurde, hatte PRO BAHN mit seinem Konzept "Der letzte Fahrplanwechsel" seiner Forderung nach einem ITF Nachdruck verliehen. PRO BAHN hatte schon frühzeitig erkannt, daß das Festhalten an der im LNVP 1997 dargestellten Linienstruktur gute Anschlüsse an der Westküste in Husum und Heide unmöglich macht. Nur mit den von PRO BAHN entwickelten Linien und den dazugehörigen Fahrplänen (s. Titelseite) lassen sich diese herstellen.

#### "Beide Beine sind gleich lang. Besonders das linke...."

dachte ich, als ich neulich mit einem der zur ungeraden Stunde fahrenden RE von Hamburg nach Husum wollte.

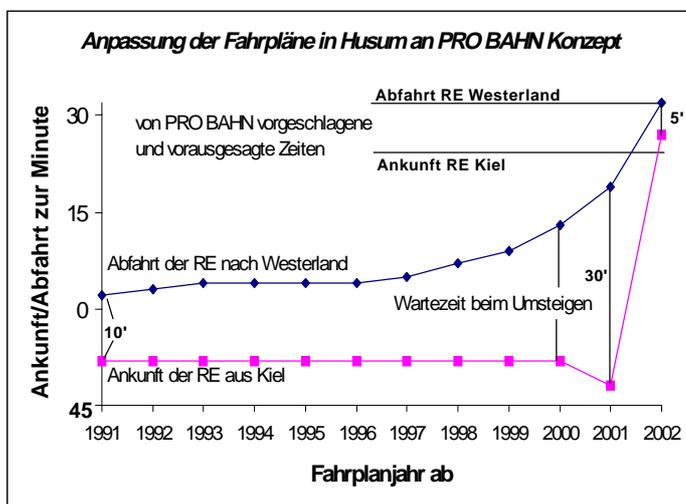
19.29 Uhr 17.29 Uhr 15.29 Uhr 13.29 Uhr 11.29 Uhr

Wann fuhr der Zug davor? Falsch. Nicht 09.29 Uhr, sondern 09.18 Uhr. Ich hatte mich auf den Takt verlassen und stand nun verlassen am Bahnsteig. In der RB fragte ich mich, was sowas soll und wieso der Neunuhrzug zwischen Elmsborn und Itzehoe so rumbummelt. Ferner freute ich mich, wieviele Halte es doch auf dem Weg nach Husum gibt...

## ITF: Die Übergangsphase

### Kiel (hb) Ewiges Warten auf den Anschluß

Zehn Jahre hat die Anpassung der Fahrpläne gedauert wie die Graphik zeigt. Der Prozeß war schmerzhaft, weil dadurch die Wartezeiten beispielsweise von Westerland nach Kiel beim Umsteigen in Husum auf eine satte halbe Stunde anstiegen. Just zu einer Zeit, zu der der Bahnhof in Schutt und Asche gelegt wurde. Mit der letzten konsequenten Verschiebung der RE Hamburg-Westerland wird nun der Sprung in die richtige Lage für die Züge aus Richtung Kiel möglich und so die Wartezeit stark verkürzt.



Die Zweigstrecken nach Büsum, St. Peter Ording und Tondern waren schon bei deren Betreiberwechsel auf die entsprechenden PRO BAHN-Fahrpläne vorausschauend umgestellt worden.

## ITF: Probleme hausgemacht

### Kiel (hb) "Es ist nicht alles Gold, was glänzt"

In einem ITF gibt es Knoten zur vollen Stunde und um Halb. So war der einzige Knoten (neben dem AKN-Knoten Ulzburg-Süd) in Lübeck ein Knoten zur vollen Stunde. Anfangs (1991) hatte auch Husum Ansätze eines solchen Knotens, was an den Fahrzeiten Lübeck - Kiel (75 Min.) der Wartezeit in Kiel (20 Minuten) und der Fahrzeit Kiel - Husum (85 Min.) liegt. Kiel war und ist auch heute noch kein Knoten.

### Verdrehte Fahrpläne

Da Kiel auch ein Knoten werden sollte, aber die Fahrten nicht langsamer werden sollten, war klar, daß Kiel eines Tages auch ein Knoten zur vollen Stunde werden muß. Daraus folgt, daß die Fahrpläne in Husum um eine halbe Stunde gedreht werden müssen, da Lübeck als Knoten feststand. Dieses betrifft auch die Fahrpläne der NOB-Strecke Husum - Schleswig - Rendsburg - Kiel, was zu zwei Problemen führt:

Zum einen sind die Anschlüsse der anderen Strecken in Kiel (noch) nicht auf einen Knoten zur vollen Stunde ausgerichtet.

Zum anderen kommt es manchmal gerade darauf an, wann exakt der Zug fährt, z.B. für Leute, die auf einen bestimmten Termin (Schule, Ladenöffnungszeiten) hinfahren. Meist sind dabei die Knoten zur halben Stunde beliebter als die zur vollen. So überrascht es nicht, daß es nun zu Protesten von Pendlern in Rendsburg und Anschlußreisenden der Kreise Plön und Eutin kommt, für die die neuen Fahrpläne ungünstiger sind.

### Lange Wartezeit in Heide

Ein weiteres Problem ergibt sich an der Westküste. Pendlerin Frau Dr. Budde-Niekel nutzt seit fast 15 Jahren die Bahn, um von Burg ihren Arbeitsplatz in Niebüll zu erreichen. „Meine reine tägliche Fahrzeit von jetzt 3 ¼ Stunden (hin und zurück) erhöht sich nach dem neuen Fahrplanwechsel auf mehr als 4 Stunden. Es handelt sich dabei nicht um wenige einzelne Betroffene, wie gerne in Zeitungsinterviews behauptet wird, sondern um eine ganze Reihe von Pendlern und Schülern“ meint Frau Budde-Niekel, die sich mit Ihrem Ärger an uns wendete.

Nicht nur Pendler sind von der Fahrplanänderung betroffen, auch für Urlauber in der Region werden sich Tagesausflüge nach Sylt, Friedrichstadt oder Husum nicht mehr lohnen. Ein weiterer Nachteil für die Touristikbranche in der ohnehin schon strukturschwachen Region Dithmarschen.

Seit dem Fahrplanwechsel muß von Burg, St. Michaelisdonn und Meldorf in Heide Richtung Husum umgestiegen werden, was keineswegs das eigentliche Problem ist (Fahrzeit nach PRO BAHN-Konzept: 2x 1 Std. 33). Das Untragbare daran ist, daß die Regionalbahnen nicht passend zum Knoten in Heide verkehren und so in beiden Richtungen eine Wartezeit von fast 40 Minuten in Kauf genommen werden soll. Und das, obwohl der Heider Bahnhof noch nicht einmal geeignete Aufenthaltsräume bietet.

"Die schlechten Fahrpläne werden mit der maroden Hochbrücke in Hochdonn begründet, die wegen Bauarbeiten in den nächsten Jahren nur eingleisig befahrbar ist“, meint Holger Busche Fahrplanexperte bei PRO BAHN. Nach Beendigung der Bauarbeiten können wieder bessere Anschlüsse hergestellt werden. "Die geplanten drei Jahre werden nach trauriger Erfahrung bei der Rendsburger Hochbrücke bestimmt nicht eingehalten werden“, fordert Holger Busche eine bessere Lösung (s. rechts).

# Wie kann der ITF weiterentwickelt werden? Was ist zu tun?

All diese Probleme hätten vermieden oder zumindest abgemildert werden können, da seit Jahren bekannt ist, daß diese Fahrplanänderungen kommen werden und kommen müssen.

Den mangelnden Anschlüssen in Kiel kann nur abgeholfen werden, wenn Kiel schnellstmöglich ein Knoten zur vollen Stunde wird. Dazu muß das Problem der zu langen Fahrzeit zwischen Kiel und Lübeck gelöst werden. PRO BAHN hatte auch dafür bereits mehrere Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt (s. SHS), deren Prüfung durch die LVS noch aussteht. Hier verbleibt wohl vorerst nur die Hoffnung, daß die Nord-Ostsee-Bahn als innovatives Bahnunternehmen zumindest zeitweise Züge über Kiel hinaus nach Lübeck fahren läßt.

Darüberhinaus müssen die Fahrpläne der RE zwischen Kiel und Hamburg angepaßt werden, so daß sie in Neumünster halbstündlich versetzt zum FLEX verkehren. Dann können auch die Züge Flensburg - Kiel in den Knoten Kiel gelegt werden.

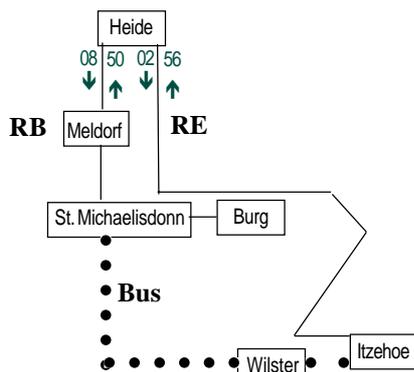
Das Problem des bei einigen unbeliebten Knoten zur vollen Stunde in Kiel kann nur mit der Verdichtung auf Halbstundentakte im Nahverkehr gelöst werden. Dieses betrifft insbesondere die Verbindung Rendsburg - Kiel.

## ITF: Probleme mit der Brücke

"Die schlechten Fahrpläne werden mit der maroden Hochbrücke in Hochdonn begründet, die wegen Bauarbeiten in den nächsten Jahren nur eingleisig befahrbar ist", meint Holger Busche Fahrplanexperte bei PRO BAHN. Nach Beendigung der Bauarbeiten können wieder bessere Anschlüsse hergestellt werden. "Die geplanten drei Jahre werden nach trauriger Erfahrung bei der Rendsburger Hochbrücke bestimmt nicht eingehalten werden", fordert Holger Busche eine bessere Lösung.



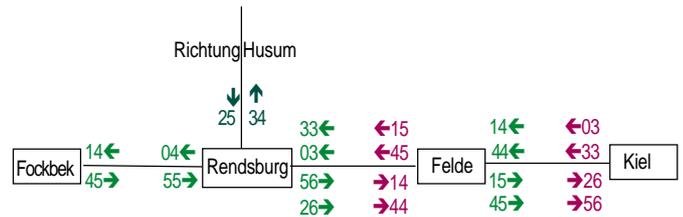
Das Nadelöhr der Westerküstenstrecke: Die marode Hochbrücke Hochdonn ist wegen Bauarbeiten nur noch eingleisig befahrbar - mit 20 km/h! Foto: S. Leiß



Diesen Vorschlag hat die NOB in der neuesten Ausgabe ihrer Kundenzeitschrift „NOBBY“ aufgegriffen. Nach NOB-Sicht wäre eine weitere Ausweichstelle z. B. in Felde ausgezeichnet, um Verspätungen auszugleichen. „Zumal dann in den Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt möglich würde“, schreibt die NOB (www.nord-ostsee-bahn.de).

### NOB greift PRO BAHN-Idee auf

Auch die SPD-Fraktion des Kreises Rendsburg-Eckernförde hat sich für die Aufnahme eines Halbstundentaktes ausgesprochen. Es ist ohnehin nicht einzusehen, warum Rendsburg die einzige Stadt um Kiel sein soll, die nur einmal pro Stunde angebunden wird. Als Notlösung könnte ein halbstündlich versetzt verkehrender Bus sinnvoll sein, der über die A210 verkehrt. Dieser könnte auch solange aus Fockbek kommen, bis dann die zusätzlichen Züge nach Einbau des Kreuzungsbahnhofes Felde dort hin fahren können.

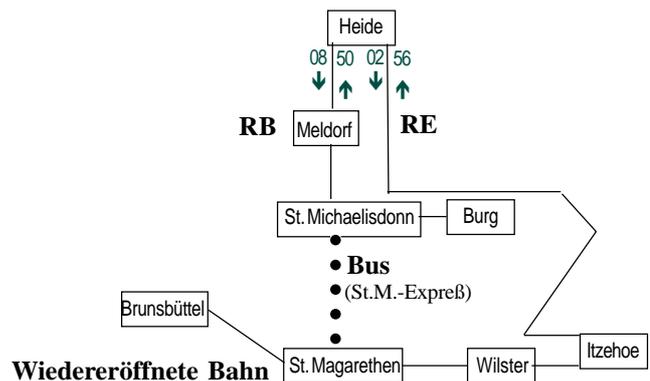


So könnten die Züge die Region Rendsburg besser an Kiel anbinden.

Für die Pendler nach Hamburg fahren zwei bis drei RB am Tag extra außerhalb der ITF-Lage. Dieses entspricht den Zügen die als Sprinter bereits heute über Itzehoe hinaus nach Hamburg verkehren. Die anderen Züge verkehren angepaßt an den Knoten Heide allerdings nur noch bis St. Michaelisdonn oder Burg. Von St. Michaelisdonn aus verkehrt ein Schienenersatzverkehr (amtsdeutsch für Bus) über die kürzere und kreuzungsfreie B5 nach Itzehoe, wo unmittelbar Anschluß an einen Zug nach Hamburg besteht. Für die Verbindungen nach Burg außerhalb der Pendlerzüge müssen dann individuelle Lösungen gefunden werden.

### Reaktivierung Brunsbüttel - Itzehoe schon nächstes Jahr?

Ganz elegant wäre es natürlich, diesen Bus nur bis nach St. Margarethen fahren zu lassen und mit den eingesparten Zugkilometern die Strecke nach Brunsbüttel zu reaktivieren. So hätte man aus der Not der Infrastruktur noch die Tugend der Reaktivierung gemacht. Denn die schlechten Fahrpläne südlich Heide können nicht die ganze Zeit so bleiben, wie an der Hochbrücke gebaut wird (geplant: 3 Jahre, tatsächlich: 5? 7? 8??).



Das PRO BAHN-Konzept "Der letzte Fahrplanwechsel" ist als Broschüre für 2,78 Euro (incl Porto) gegen Rechnung beim PRO BAHN Landesverband gegen Rechnung bestellbar.

Kommentar zu den DB-Fernverkehrstarifen:

## Wie viele Fahrgäste will die DB?

Das neue Preissystem der DB wird den Anteil des Schienenverkehrs in Deutschland kaum erhöhen können. Es kommt eher zu einer Umverteilung der Kunden. Umworben wird, wer weite Strecken mit vielen Personen fährt. Doch solche Fahrten finden nur wenige Male im Jahr statt. Wer zudem richtig dabei sparen will, der muss seine Mobilität durch Frühbuchen und Zugbindung derart einschränken, dass solche Reisen den Charakter von „Expeditionen“ bekommen, die genau geplant werden müssen. Damit werden Bahnfernreisen zum „Ausnahmefall“, vergleichbar Flugreisen, die nun aber durch Billigflieger vielfach die DB-Preise deutlich unterbieten. Und „Konkurrent Auto“ steht sowieso immer vor der Tür...

Um die Schiene als Alternative zum Auto mobiler werden zu lassen, muss Bahnfahren einfacher werden. Erst wenn sich der häufige Spontanfahrer von der DB umworben fühlt, werden die Autoschlüssel mehr und mehr zu Hause bleiben können, wird auch die Flugreise mit ihrem umständlichen Vorbuchen, Ein- und Auschecken und der langen Anfahrt zumindest innerdeutsch an Attraktivität verlieren.

Im neuen DB-Preissystem finden sich viele gesellschaftliche Entwicklungen kaum wieder: Die Zahl der Singles in Deutschland steigt. Immer mehr Menschen arbeiten in Teilzeit oder müssen aus anderen Gründen nicht Montag bis Freitag zur Arbeitsstelle fahren. Die Entscheidung für das Auto und gegen die Bahn fällt meist im Alter von 16-25 Jahren. Spontane Mobilität wird immer wichtiger bei der Wahl des Verkehrsmittels. Und das Wochenende mit seinen Verkehrsströmen wird auch die DB nicht verändern können. Sie will letztlich nicht möglichst viele Bahnkunden, sondern die betriebswirtschaftlich „angenehmste“ Zahl; die Verkehrsprobleme unserer Gesellschaft scheinen dabei keine Rolle zu spielen. „Wir machen nur noch, was sich lohnt“ sagt Hartmut Mehdorn und zieht den Kreis des „sich Lohnenden“ ziemlich eng. Gibt es bald nur noch DB-Hochgeschwindigkeitsstrecken?

Wer will, dass die Schiene im Verkehrsanteil - und damit an Bedeutung! - wieder deutlich zulegt, der muss wohl auf die Politik hoffen. In finanzschwachen Zeiten fällt das nicht leicht. Ein Vorschlag, wie man das neue Preissystem für deutlich mehr Mobilitätsbedürfnisse interessant machen kann: Die „Bahncard 50%“ bleibt zum Preis von nur noch 60 Euro erhalten. Der Bund zahlt – etwa aus den Einnahmen der LKW-Maut – den Bahnunternehmen für jede verkaufte Bahncard 140 Euro. Am Ende aber sollte eine „Deutschlandkarte“ stehen, eine Jahresnetzkarte, die Millionen sich leisten können, weil sie im Interesse umweltverträglicher Mobilität vom Staat hoch bezuschusst wird. Man hat sie, wie man den Führerschein hat. Utopie? *Malte Bischoff*

## Umbaumaßnahmen am Bahnhof Bad St. Peter-Ording

Kiel (LVS) Die LVS hat die Deutsche Bahn AG mit dem Umbau des Hausbahnsteiges am Bahnhof Bad St. Peter-Ording beauftragt. Der Bahnsteig soll auf 76 cm über der Schienenoberkante erhöht werden. Damit können die Fahrgäste dann zukünftig stufenlos in die Triebwagen der Nord-Ostsee-Bahn einsteigen. Geplant sind außerdem der Einbau eines Blindenleitsystems, die Errichtung eines zusätzlichen Wartehäuschens und der Einbau einer Lautsprecheranlage. Die Umbauten sollen Ende 2003 abgeschlossen sein.

## KURZMELDUNGEN

### Flensburg bekommt Mobilitäts-Zentrum

(bm) Im ehemaligen Hotel Europa, direkt am Flensburger ZOB soll ein Mobilitäts-Zentrum der beiden Busgesellschaften AFAG und Aktiv Bus eingerichtet werden.

Finanziert wird das Projekt zu je etwa einem Drittel von Kreis, Stadt und dem Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen aus Stadt und Kreis. Die Stadt und der Kreis werden diesbezüglich in den ersten fünf Jahren vom Land gefördert.

### Husumer Bahnhof wird modernisiert

(bm) In Husum startete am 14.10.2002 der Umbau des Bahnhofs. Seit knapp zwei Jahren müssen Reisende auf eine Bahnsteigüberdachung verzichten. Nun bekommt Husum eine neue Überdachung. Außerdem wird der Bahnhof mit Aufzügen und einem Leitsystem ausgestattet. Die Gesamtkosten werden voraussichtlich 3,1 Millionen Euro betragen.

### Neue Preisanfrage für Niebüll – Tønder

(lvs) Nachdem dem Land SH das Angebot der britischen Arriva Tog A/S, die ab 2003 in Dänemark den Regionalverkehr an der Westküste durchführen wird, zu teuer ist, müsse nun bei verschiedenen Verkehrsunternehmen eine weitere Preisanfrage durchgeführt werden. Ziel bleibt es aber weiterhin, kurzfristig den ganzjährigen Betrieb auf der Strecke zu bestellen, so Verkehrsminister Rohwer.

### Erster ÖPNV-Preis verliehen

(kpn) Der unabhängige Fahrgastbeirat hat Anfang Oktober den ersten ÖPNV-Preis verliehen. Empfänger sind der Lokführer Matthias Harksen der Regionalbahn sowie die NVAG als Gesamtunternehmen. Lokführer Harksen erhielt den Preis für seinen persönlichen Einsatz, durch den die Weiterfahrt seines Triebwagens von Eckernförde nach Flensburg Ende Februar 2002 trotz schwerer Sturmschäden an der Strecke möglich war. Er hatte mit einer Handsäge die Strecke von umgestürzten Bäumen befreit.

Die NVAG wurde für ihr gutes Angebot und insbesondere für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Niebüll – Tønder ausgezeichnet. „Wir haben Herrn Harksen und die NVAG dafür ausgezeichnet, dass sie sich mehr für den Nahverkehr eingesetzt haben, als üblich ist“, sagte Karl-Peter Naumann, Vorsitzender des Fahrgastbeirates und Bundesvorsitzender von PRO BAHN.

### Haltepunkt NMS-Stadtwald bestellt

(lvs) Die LVS hat DB Station und Service (StuS) mit der Einrichtung eines neuen Haltepunktes „Stadtwald“ an der Bahnstrecke Neumünster – Heide beauftragt. Dieser wird unmittelbar südlich am Bahnübergang „Hansaring“ errichtet werden. Er erhält einen Wetterschutz, Infopunkt, Uhr und eine akustische Fahrgastinformationsanlage. Ca. 250 Fahrgäste sollen hier täglich ein- und aussteigen, vornehmlich zu den Schulen, dem Stadtbad sowie dem Tierpark und nicht zuletzt dem Stadtwald.

# Hamburger Fahrgast Forum

## Der HVV kommt ins Umland

Der neue HVV-Tarif wird zum 15.12.2002 auf das komplette Gebiet der Landkreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn ausgeweitet. Eingeschlossen sind alle öffentlichen Nahverkehre in diesem Bereich, also zum Beispiel zwischen Elmshorn und Hamburg auch die RE-Züge und die Züge der neu gegründeten Flex AG („Flensburg-Express“ als Nachfolger des Interregios auf der Relation Padborg-Hamburg).

Für den Kunden läßt sich der Nutzen mit den Worten des HVV wie folgt zusammenfassen:

- \* Ein Tarif
- \* Umfangreiches HVV-Ticketangebot
- \* Einheitliche Qualitätsstandards
- \* Ein Fahrplan
- \* ÖPNV in der Region aus einem Guss: Planung, Durchführung und Erscheinungsbild.

Bedingt durch die unterschiedliche Fahrgastnachfrage wird die Angebotsdichte auf dem flachen Land und in den Kleinstädten auch zukünftig geringer sein als in der Großstadt. Ebenso lassen sich in der Startphase des Verbundes bezüglich der Durchführung und des Erscheinungsbildes des ÖPNV's Abstriche in einzelnen Regionen nicht vermeiden.

Mit der Erweiterung des Tarifgebiets geht eine Umbenennung der S4 in R10 und S5 in R60 bzw. R70 einher. Auf der Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg -Neumünster wird die NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH pünktlich zum 15.12.2002 ihren Betrieb aufnehmen. Durch die HVV-Erweiterung unterteilt sich das Tarifangebot in Hamburg und Schleswig-Holstein zukünftig in HVV-Tarif, SH-Tarif und SH- bzw. HVV-Plus (SH-Tarif plus HVV), wobei letzteres Angebot sich zunächst auf Tageskarten (erhältlich im Bereich der Eisenbahn) und Zeitkarten beschränkt.

Das neue HVV-Tarifgebiet wird in fünf Tarifränge (A-E) eingeteilt, wobei im bisherigen Großbereich weder Struktur- noch Preisänderungen (außer der Aufnahme einzelner zusätzlicher Gemeinden) entstehen; die Tarifränge A-C entsprechen dem alten HVV-Tarifgebiet plus Bargtheide. Bezüglich des Bartarifs entstehen auch im ehemaligen HVV-Gesamtbereich keine Änderungen. Der Zeitkartentarif ist durch den Großbereich Hamburg plus einzelne Tarifzonen geprägt. Die Schaffung sehr unterschiedlich großer Tarifzonen war unvermeidbar, da z.B. bei der Verkehrsgemeinschaft im Landkreis Pinneberg (VIP) längere Strecken vergleichsweise günstig, bei der Verkehrsgemeinschaft im Herzogtum Lauenburg hingegen vergleichsweise teuer angeboten wurden. Im folgenden sollen nicht alle Details besprochen, sondern nur wichtige strukturelle Dinge herausgegriffen, und exemplarisch für den Landkreis Pinneberg einzelne Preise verglichen werden.

Außerhalb des Großbereichs Hamburg erfährt das Einzelkartensortiment eine Ergänzung um Stadtverkehrs-, sowie 1- und 2-Zonen-Karten. Eine Zone entspricht dabei vom Grundsatz her einer Gemeinde, obwohl in der Realität häufig sogar mehrere Gemeinden zu einer Zone zusammengefasst sind. Die zum Teil angebotenen 6er-Karten entfallen. Das Tageskartensortiment wird zukünftig nach 2, 3, 4 oder 5 Ringen gestaffelt. Der Kinderfahrchein wird in zwei Preisstufen angeboten und um das An-

gebot einer Kindertageskarte ergänzt. Durchgängig erfolgt die Anhebung der Kindergrenze von elf auf vierzehn Jahre. Die besonders günstige CC-Karte wird nach 3, 4, 6 Zonen, Großbereich Hamburg, Großbereich Hamburg plus 2 Zonen sowie Gesamtnetz gestaffelt. Bei der Proficard wird nach den Tarifrängen ABC und dem Gesamtnetz differenziert. Die Schülermonatskarte für Hamburger Schüler wird auf den Großbereich Hamburg zurückgenommen. Außerhalb Hamburgs werden im Angebot für Schüler weitere Differenzierungen vorgenommen, wobei Schülerwochenkarten nicht mehr angeboten werden.

Das Angebot an Seniorenzeitkarten umfasst drei verschieden große Gebiete. Der Preis für das Semesterticket wird geringfügig erhöht und gilt dafür auch weiterhin netzweit. Ebenfalls netzweit gilt das Kombiticket in Verbindung mit Eintrittskarte zu Veranstaltungen.

Ausgewählte Preisbeispiele für den Landkreis Pinneberg (in •):

|              | Bartarif<br>(Hin- und Rückfahrt) |           | Zeitkartentarif<br>(Monatskarte) |           |
|--------------|----------------------------------|-----------|----------------------------------|-----------|
|              | bis 14.12.                       | ab 15.12. | bis 14.12.                       | ab 15.12. |
| Barmstedt    | 7,40                             | 7,40      | 106,50                           | 128,00    |
| Elmshorn DB  | 11,00                            | %         | %                                | %         |
| Elmshorn HVV | 7,40                             | 7,40      | 97,00                            | 106,50    |
| Quickborn    | 7,40                             | 4,60      | 87,00                            | 76,00     |
| Uetersen     | 9,10                             | 7,40      | 94,90                            | 87,00     |

Anmerkungen:

a) Der auf den ersten Blick hohe Zeitkartentarif ab Barmstedt erklärt sich beim Vergleich mit den schleswig-holsteinischen RE-Linien zum Hamburger Hauptbahnhof: Barmstedt 128,- • (47 km), Elmshorn 106,50 • (37 km), Pinneberg 76,- • (22 km); Reinfeld 128,- • (48 km), Bad Oldesloe 106,50 • (40 km), Ahrensburg 76,- • (21 km); Büchen 148,- • (47 km), Schwarzenbek 106,50 • (37 km), Bergedorf 76,- • (16 km).

b) Zwischen Elmshorn und Hamburg Hbf gelten bis zum 14. 12. 2002 HVV-Fahrkarten nicht in den RE-Zügen und Interregios (Ersatz durch „Flex“ ab dem 15.12.2002).

c) Quickborn wird am 15.12.2002 in den Großbereich Hamburg aufgenommen.

d) Uetersen gehört bis zum 14.12.2002 der Verkehrsgemeinschaft im Landkreis Pinneberg (VIP) an.



Sowohl im Erweiterungsgebiet als auch im HVV-Altbereich wird die Bahncard nicht anerkannt, wodurch für Einzelkarten bei reiner Benutzung der Eisenbahn im Vergleich zum Bahncard-50-Tarif Preissteigerungen unvermeidbar sind. Über alle Kunden hinweg betrachtet kommt es zu einer Senkung der Fahrpreise, die aus Durchtarifierungen und einem gegenüber dem Bahn-tarif niedrigeren Verbundtarif resultiert. Rabattierungen für Einzelkarten wären bei Nutzung der Geldkarte denkbar - derart verfahren jene Verbände, die ihre Streifenkarten abschaffen. Die Mitnahmeregelung für ABO-Zeitkarten-Inhaber an Wochenenden bleibt erhalten, die Erweiterung des Gültigkeitsbereichs hingegen wird zukünftig auf die Tarifränge ABC begrenzt, welches allerdings auch einem Fortbestand des Status-Quo entspricht.

Das Marketing für den erweiterten HVV-Tarif begann mit einer Auftaktveranstaltung am 18.11.2002 in den „Fliegenden Bauten“ am Hamburger Heiligengeistfeld. Vier Gelenkbusse schwärmten anschließend in das Erweiterungsgebiet zwecks Information der Bevölkerung aus. Sämtliche 400.000 Haushalte im Erweiterungsgebiet werden mit einer Postwurfsendung angeschrieben, wobei die Informationen in 25 Regionalausgaben unterteilt sind.

Abschließend sei noch angemerkt, daß die Süderweiterung des HVV nach wie vor „mit großem sportlichen Ehrgeiz“ für den Dezember 2003 angestrebt wird. *Birger Wolter*

## Eine U-Bahn im Freihafen?

Man ist überrascht, daß es nun doch eine unterirdische Schnellbahn im Freihafen geben soll. Bisher war immer behauptet worden, eine U-Bahn könne im Hafengebiet nicht gebaut werden wegen des hohen Grundwasserstandes. Doch spricht das wirklich dagegen? Die Holländer hatten aus dieser Not eine Tugend gemacht. Sie haben die Baugruben extra geflutet, um vorgefertigte Tunnelsegmente einfach einschwimmen zu können.

Doch auch dort sind es die hohen Kosten, die künftig gegen U-Bahnbau sprechen. Deshalb werden in den Niederlanden keine U-Bahnen mehr gebaut, nur noch Stadtbahnen. Beispiel:Amsterdam mit einer Stadtbahnlinie nach Amstelveen - einem Vorort.

Das könnte ein Vorbild für Hamburg sein, denn diese Züge verkehren im vorhandenen U-Bahntunnel an der Stromschiene und oberirdisch auf vorhandenen Straßenbahnschienen an der Oberleitung. Dort mußten die Züge, im Gegensatz zu hiesigen Gegebenheiten, zusätzlich sogar noch an unterschiedliche Profilverhältnisse angepaßt werden.

Gegen eine oberirdisch geführte Stadtbahn wird im Neubaugebiet des Freihafens ausgeführt, daß die Züge nicht durch die Kurven einer eng bebauten Straßenführung hindurchpassen würden. Dabei käme es doch darauf an, wer zuerst baut. Stadtpläne, die bisher nur auf den Reißbrettern existieren, können noch angepaßt werden.

In den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde in Hamburg noch aufgeständert gebaut, nämlich in Hammerbrook die S-Bahn nach Harburg. Daß bereits ansässige Firmen gegen eine so auffällige Streckenführung protestiert hätten, wurde nicht bekannt. Und die später hinzugekommenen Bezieher von Neubauten mußten sich von vornherein damit abfinden, daß die S-Bahnzüge an ihren Fenstern vorüber fahren. Gegenüber einer ebenerdigen Straßenbahn ermöglicht die Stelzen-Bauweise eine bessere Ausnutzung des Straßenraumes.

Daß eine oberirdisch geführte Straßenbahn in der Innenstadt kaum noch durchzusetzen ist, hat die Baubehörde offenbar erkannt. Doch was spricht dagegen, Neubauzüge mit kürzeren Wagen anzuschaffen, die engere Kurven durchfahren können und dennoch U-Bahn-gängig sind? *Werner Rönsch*

## Hafencity-U-Bahn - Die neue U4

Wie aus der Pressemitteilung der Freien und Hansestadt Hamburg vom 11. September 2002 zu entnehmen ist, sollen nach dem Willen des derzeitigen Senates und dem Bausenator Mario Mettbach Steilshoop und die Hafencity mit einer U-Bahn erschlossen werden. In einer Voruntersuchung sind bezüglich der Hafencityerschließung mehrere Varianten durchgeprüft worden, dabei Metrorapid, S-Bahn, Kabinenbahn („People-Mover“). Jedoch wurde die U-Bahn als das günstigste Verkehrsmittel ausgewählt. Oberirdische Verkehrsmittel wären entweder nicht leistungsfähig genug oder passen nicht in das geplante rechteckige Architekturkonzept der Hafencity. Die S-Bahnvarianten würden entweder unzureichend erschließen (S3/S31) oder aber wären zu aufwendig (Abzweigung Jungfernstieg aus der City-S-Bahn) und wegen eines erforderlichen zusätzlichen Bahnsteiges für die S-Bahn in der 5. Etage auch für die Fahrgäste unattraktiv und verwirrend.

Aus Sicht der Hamburger Hochbahn AG (HHA) ist natürlich die U-Bahnvariante das Beste. Dieses aber auch, weil damit ein weiteres dringendes Anliegen der HHA verfolgt werden würde, nämlich der Umbau des Knotens Berliner Tor, mit dem Ziel, die Linienäste der U2 und U3 im Osten auszutauschen. Somit würden auch nach Billstedt 8-Wagen-Züge fahren können und der am stärksten frequentierte Ast im U-Bahnnetz (Berliner Tor - Mümmelmannsberg) wäre nicht mehr mit dem am schwächsten frequentiertesten Ast (Westring) zusammengeschlossen. Damit könnten viele HVZ-Verstärker (Züge die den Takt auf 2 bis 3 Minuten verdichten und nur von Billstedt bis Berliner Tor gebraucht werden, aber bis St. Pauli fahren müssen, um die Innenstadt noch zu erschließen) entfallen.

Durch das neu entstehende Liniennetz ergeben sich folgende Linien:

**U1: Norderstedt Mitte - Ohlstedt/Großhansdorf (wie bisher)**

**U2: Niendorf Nord - Schlump - Jungfernstieg - Hauptbahnhof Nord - Berliner Tor - Billstedt - Mümmelmannsberg .**

**U3: Barmbek - Kellinghusenstraße - Schlump - St. Pauli - Rathaus - Hauptbahnhof Süd - Berliner Tor - Barmbek - Wandsbek-Gartenstadt.**

**U4: Hafencity - Rathaus - Hauptbahnhof Süd - Berliner Tor - Barmbek - Bramfeld (neu).**

Somit gibt es eine Doppelbelegung des Ostringes der Hamburger U-Bahn (historisch älteste Strecke), der auch stärker frequentiert ist als der Westring. Die Doppelbelegung ( U3;U4) ist auch gleichzeitig der Ersatz für die 8-Wagenzüge, die künftig dort nicht mehr verkehren können, weil die Bahnsteige HBF Süd und Mönckebergstraße nicht lang genug sind.

Richtung Bramfeld wird die U4 kurz vor Habichtstraße ausgefädelt; in Richtung Hafencity wird hinter Rathaus abgezweigt, was zur Folge hat, dass die seit langem geplante, fast fertiggestellte, aber nach der Viadukterneuerung nicht mehr vorgesehene unterirdische Ersatzstation für Rödingsmarkt (U3) nun doch noch zum Zuge kommt, aber eben auf einer anderen Linie.

Das Projekt der U4 muss als ganzes realisiert werden, da entweder Teile des Projektes (Umbau Berliner Tor) zu wenig Kosten (36 Millionen Euro) verursachen würden (GVG-Förderung mindestens 50 Millionen Euro) oder aber Teilstrecken (Bramfeld) alleine nicht genug Vorteile im Sinne einer Kosten-Nutzen-Rechnung hätten (Faktor <1), sodass die GVG-Förderung ausbleiben würde. Hamburg müsste (und will !) das sonst auch alleine machen, aber Geld ist ja bekanntlich knapp.

Die Streckenführung nach Bramfeld folgt im wesentlichen einem alten Plan, der vorsieht, über Elligersweg - Steilshooper Allee bis Bramfeld Dorfplatz zu fahren.

Die Strecke der Hafencity erhält auch einige Erschließungsstationen. Eine spätere Verlängerung nach Wilhelmsburg und Harburg ist optional vorgesehen. Beide Strecken enden allerdings im Nichts (keine weiterführenden Linien).

Interessant dürfte auch sein, dass die U4 - Bahnsteige auch nur eine Länge für 6-Wagen-Züge haben werden, weil ja im stark belasteten Abschnitt die U3 parallel verkehrt. Außerdem wird nun wieder vom linienreinen Verkehr abgewichen. So ähnlich sah das ja auch das U-Stadtbahn-Konzept der Fahrgast-Initiative Hamburg vor.

Wir begrüßen die Idee des Hamburger Senates, den Schienenverkehr in Hamburg weiter auszubauen. Unser in der vorletzten HFI vorgestelltes U-Stadtbahnkonzept basierte auf zwei Vorgehen

- Keine neuen U-Bahnen zu bauen (außer Verlängerungen).
- Keinen Umbau des Knotens Berliner Tor.

Trotzdem sollten möglichst viele noch nicht mit Schnellbahnen erschlossenen Stadtteile eine schnellbahnmäßige Anbindung erhalten. Darum ist das U-Stadtbahnkonzept als Kompromiss dieser Ziele und Vorgaben zu begrüßen. Wenn nun der Senat etwas Komfortableres bauen möchte, ist dagegen nichts einzuwenden. Daß nun nur zwei statt sechs (U-Stadtbahnkonzept) Linienäste realisiert werden, ist nicht ganz so tragisch, da auch das U-Stadtbahnkonzept nicht auf einmal errichtet worden wäre und immer noch für die anderen Äste realisiert werden kann. Auch bei dem oben erwähnten FIH-Konzept sollte zur Hafencity aus der U3 ausgefädelt werden, nur eine Station später, was aber unwesentlich ist. Durch den Umbau Berliner Tors ergeben nun weitere Perspektiven, die dann auch ein anderes Liniennetz ermöglichen.

Folgendes sollte modifiziert oder erweitert werden:

1. Die neu gebauten Stationen sollten auf jeden Fall von vornherein eine Bahnsteiglänge für 8 Wagen DT4 bzw. 9 Wagen DT3 erhalten.
2. Der Umbau Berliner Tor sollte so geschehen, daß zwischen derzeitiger und künftiger Linienführung gewählt werden kann. Also muß aus dem heutigen Richtungsbetrieb ein Richtungsbetrieb mit Option auf Linientausch werden. Das ist leider nicht vorgesehen, da nämlich am Westkopf der Station der Umbau stattfinden soll. Dort aber ist im Prinzip schon alles fertig und Linientausch mit Vorsortieren möglich. Nur der Osteil läßt keinen Linientausch mit Vorsortieren zu. Würde man aber die Abstellanlage mit in die Umbauplanungen mit einbeziehen und dort auf ein paar Freiheitsgrade verzichten, dürfte dort der Umbau leicht möglich sein.
3. Die Linienführung der neuen U4: (aufgespaltener Ring) ist aus unserer Sicht unglücklich, da sie sehr verwirrend ist! Besonders in Barmbek wird sich dann ja dieselbe Linie treffen. Züge

mit gleichem Fahrziel und gleicher Liniennummer, aber unterschiedlicher Streckenverlauf, machen die Sache kompliziert. Nur in der NVZ bei 5-Minuten-Takt auf dem Ring und 10-Minuten-Takt zwischen Barmbek und Wandsbek-Gartenstadt wird es dann echte Ringzüge geben. Hierzu wird es in der nächsten HFF noch Vorschläge zur Modifizierung geben.

4. Da in jedem Falle eine Verlängerung der Hafencity-U-Bahn in Richtung Wilhelmsburg über Veddel geführt werden muß, sollte gleich im ersten Abschnitt bis S-Veddel gebaut werden und dort ein bahnsteiggleicher Anschluß (ähnlich Wandsbek Gartenstadt) Richtung Harburg geschaffen werden. Damit würden Wilhelmsburg und Harburg auch ohne einen Weiterbau der U-Bahn dorthin Anschluss an die Hafencity-U-Bahn erhalten.

5. Der Bramfelder Ast muß in jedem Falle zu einer anderen Schnellbahn weitergeführt werden, mit deren stadtauswärtigen Richtung ein bahnsteiggleicher Anschluß besteht. Dieses könnte in Farmsen sein (vier Gleise und zwei Bahnsteige bereits vorhanden) oder aber besser in Volkdorf bei gleichzeitiger Übernahme einer der Walddorfer Außenäste (Großhansdorf/ Ohlstedt), vorzugsweise den Großhansdorfer Ast, da ja hier die geringe Auslastung zu den kürzeren Zügen der U4 passen würde.

Wie sich aus den vorangegangenen Ausführungen ergibt, findet das Konzept unsere Zustimmung. Dennoch halten wir unsere Anregungen für realisierungswürdig. *Martin Potthast*

## „Flugzug“ zwischen Kiel und Hamburg Hauptbahnhof

### Vorschlag für eine neue Schnellverbindung

Zwischen Schleswig-Holstein und dem Hamburger Flughafen fehlt offensichtlich eine gegenüber der Straße wettbewerbsfähige Schienenverbindung. Daran wird auch der S-Bahnanschluß des Flughafens ab 2007 nichts ändern. Unzumutbare Fahrzeiten für Fluggäste ergeben sich auch bei der Benutzung der AKN.

Angesichts dieser unbefriedigenden Ausgangslage hatte das Land Schleswig-Holstein bereits 1990 mögliche Schienenverbindungen zum Flughafen durch die Deutsche Eisenbahn-Consulting-DEC) untersuchen lassen. Ein weiteres Gutachten hat 2001 die Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) bei Intraplan (JTP) in Auftrag gegeben. Zwar mußten beide Gutachten wegen der durch die Auftraggeber unverständlich eingegengten Aufgabenstellung hinsichtlich eines Flughafenanschlusses über Ulzburg negativ ausfallen. Doch sind darin zahlreiche objektive Feststellungen getroffen worden, auf die sich nunmehr eine „Flugbahn“-Studie von PRO BAHN, Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg stützen kann.

Die im Mai d.J. veröffentlichte von Dr. Holger Busche vorgelegte Studie weist überzeugend nach, wie ein „Flugzug“ schnell und ohne Mehrkosten zwischen Kiel und Hamburg Hbf über Ulzburg und Ohlstedt verkehren kann. Diese positive Wertung folgt vor allem daraus, daß sich PRO BAHN im Gegensatz zu den vorhergehenden Gutachten nicht nur auf das Potential an Fluggästen stützt. Es leuchtet ohne weiteres ein, wenn die Studie auf den allgemeinen Bedarf einer schnellen und bequemen Verbindung zwischen den nördlichen und östlichen Hamburger Stadtteilen und Schleswig-Holstein abstellt. Mit dem Ziel einer optimalen Bedienung dieses mit dem Mehrfachen der von DEC und ITP prognostizierte Fluggäste bezifferten Potentials hat PRO BAHN Alternativen hinsichtlich Fahrweg und Fahrzeugeinsatz untersucht und ist dabei zu meist einleuchtenden Ergebnissen gekommen.

Um das erwartete beachtliche Fahrgastpotential bedienen zu können, fordert PRO BAHN, den „Flugzug“ nicht - wie von den genannten Gutachtern vorausgesetzt - als taktunabhängige (und wartepflichtige) Zusatzleistung zu fahren, sondern als stündlichen RE auf kürzestem Weg. Zum Ausgleich könne man dafür auf den von der LVS geplanten RE-Halbstundentakt über Elmsborn verzichten. Die Fahrzeit zwischen Kiel und Hamburg Hbf würde über den neuen Weg gleich bleiben. Allerdings würde das den Einsatz von Neigetriebzügen und moderaten Streckenausbauten voraussetzen.

Die von PRO BAHN propagierte Strecke soll ab Neumünster im AKN-Korridor bis Ulzburg und dann über Hasloh oder besser noch über Norderstedt mit einer Neubaukurve zum Flughafen führen. Anschließend sollen der Flughafenbahnhof und der Flughafentunnel der Hamburger S-Bahn mitbenutzt werden; die „Flugzug“-Triebzüge müssen selbstverständlich S-Bahn-kompatibel sein. Für den Abschnitt zwischen Ohlsdorf und Wandsbeker Chaussee wird eine Mitbenutzung der - entsprechend auszubauenden - Güterumgehungsbahn (möglichst mit zweigleisigem Bahnhof in Barmbek) vorgesehen. Die alternativ mögliche Weiterfahrt auf den S-Bahngleisen würde dagegen etliche Minuten an zusätzlicher Fahrzeit kosten. Eine die meisten Leser wohl überraschende Problemlösung hat sich PRO BAHN für die letzten Kilometer des „Flugzugs“ bis zum Hauptbahnhof einfallen lassen. In der Studie werden zunächst die naheliegenden Alternativen erörtert: Die Einfädelung in beiden Richtungen entweder in die S-Bahn oder in die Lübecker Strecke. Sie werden wegen der erforderlichen teuren Überwerfungsbauwerke vor Hasselbrook (insbesondere im Hinblick auf die dort ebenfalls einzufädelnde künftige Gleichstrom-S4) und der dann kaum lösbareren Wendeprobleme am Hauptbahnhof verworfen.

Es bleibt also nur die auf den ersten Blick kompliziertere Lösung: Der „Flugzug“ soll zum Hauptbahnhof auf dem Lübecker Gleis fahren und zurück auf der S-Bahn. Die Wende soll auf dem Gleisfeld hinter dem Hauptbahnhof erfolgen. Letzteres dürfte

nicht immer ganz einfach sein, weil die Bahnsteige oft doppelt belegt sind. Vor allem würde sich die S-Bahn GmbH wohl dagegen wehren, die „Flugzüge“ insbesondere in der HVZ aus dem Kehrfeld nach Gleis 3 oder 4 zu leiten; immerhin sind dort künftig (einschließlich der künftigen Gleichstrom-S4) bis zu sieben Züge innerhalb von 10 Minuten abzufertigen.

Bei einer allgemeinen Einschätzung der hier skizzierten Studie sind die sorgfältigen Berechnungen zum Fahrgastpotential und zur Wirtschaftlichkeit hervorzuheben. Aber auch zur Streckenführung sind die Ausführungen so detailreich und abgewogen, wie es im Rahmen einer unbezahlten Arbeit kaum erwartet werden kann. Es bleibt abzuwarten, ob die Verantwortlichen in Kiel sich zu einer unvoreingenommenen Prüfung entschließen können, nachdem sich ihr Verständnis für die einschlägigen Fragestellungen offenbar bisher in Grenzen gehalten hat. Nicht begeistert von einem „Flugzug“-Projekt über Ulzburg sind verständlicherweise interessierte Kreise im Raum Elmshorn/Pinneberg und insbesondere Eisenbahnfreunde im Regionalverband Westholstein. Eine Auseinandersetzung mit deren gewichtigen Einwendungen würde jedoch den Rahmen dieses Berichtes sprengen.

Ewald Brincken

### Neues Eisenbahn-Museum in Neumünster

Für die Eisenbahn-Fans gibt es Grund zur Freude: Neumünster ist neuer Standort eines DB-Museums geworden.

Als betriebsfähiges Fahrzeug ist die Öl-gefeuerte Schnellzug-Dampflokomotive 012 100-4 (01 1100) in Neumünster stationiert. Sie wird von DB-Nostalgie-Reisen in Norddeutschland eingesetzt. Zudem ist die Reko-Lok 50 36 94-2 als rollfähiges Exponat ebenso im Lokschuppen des ehemaligen Bw Neumünster museal erhalten, ebenfalls die preußische Tenderlokomotive der Gattung T16.1, Baujahr 1924 mit der Betriebsnummer 94 1692. Als Verschiebe-Gerät dient die Köf II 323 525-6 und als Dampfspender wird die 216-221-2 verwendet.

Gunther Hasenberg

Einzelheiten zu „Tagen der offenen Tür“ bei:

DB-Museum Neumünster  
Brückenstraße 2, 24537 Neumünster  
Telefon 04321/16672 oder [www.dbmuseum.de](http://www.dbmuseum.de)

**Das Hamburger Fahrgast Forum ist das Mitteilungsblatt der Fahrgastinitiative Hamburg (FIH). PRO BAHN Hamburg und die FIH arbeiten zusammen für die Fahrgastbelange des ÖPNV in der Region Hamburg.**

**Endlich mal ein Beispiel wie Werbung in öffentlichen Verkehrsmittel auch Werbung für dieselben sein kann. Glückwunsch an die GEZ! (gesehen in Hamburger S-Bahn)**

**Wir machen überall halt.**

Schw zsehe lee see St ecke. € 6, 5/Mo t  
R ke he. Oew che St to e i h e.

**Schon GEZahlt?**

Anmelden: [www.gez.de](http://www.gez.de) oder Tel.: 0180/50 51 500 (0,12€/Min.)

## Neubeginn für Langeland-Fähre ?

**KIEL (tb)** In der Presse war in den letzten Monaten häufiger über eine Neuaufnahme des Schifflinienverkehrs von Kiel nach Bagenkop auf Langeland zu lesen.

Ein Zuschuß aus dem Interreg-Programm der EU in Höhe von 700 TEUR über drei Jahre sowie intensive Bemühungen der dänischen Kommunen, eine Stiftung für den Fährbetrieb ins Leben zu rufen, lassen die Chancen für eine Aufnahme schon in der Saison 2003 steigen.

Nachdem 1998 die Reederei die Linie nach Wegfall des Duty-Free-Geschäftes frühzeitig eingestellt hatte, wurde der neue Linienverkehr zuletzt 2000 wegen zu geringer Nachfrage wieder eingestellt. Der Fahrpreis von 20,- DM für eine Person (Hin+Rück) war auch recht hoch. Sicher, der Preis zu Duty-Free-Zeiten (0,50 – 3,00 DM) ist nicht wiederherstellbar.

Für PRO BAHN als Fahrgastverband waren jedoch auch einige Mängel am letzten Betriebskonzept für nicht motorisierte Fahrgäste festzustellen.

1.) Richtig erkannt: Die Fähre sollte in Kiel stationiert sein, um bei 2 täglichen Abfahrten den Kielern – als einwohnermäßig sicher stärksten Nutzern – die Möglichkeit eines Tagesaufenthaltes auf Langeland zu bieten.

2.) Es sollte einen Zubringerbus vom Kieler Hbf geben, der direkt vor dem Ostseekai hält. Der Bus sollte kostenlos bzw. mit Fahrticket kostenlos nutzbar sein. Eine alternative Fährabfertigung am Norwegenkai wäre natürlich idealer!

3.) Die erste Abfahrt in Kiel sollte für Zugfahrgäste und Busnutzer kurzfristig erreichbar sein. Da z. B. sonntags alle Busse 9.45 Uhr am Bahnhof eintreffen, sollte um 9.50 Uhr der Zubringerbus abfahren. Auch Zugreisende aus Hamburg können diesen – auch bei Verspätung – bestens erreichen. Die erste Fährabfahrt sollte dann um 10.15 Uhr erfolgen, um den Fahrgästen einen sicheren Anschluß zu gewährleisten.

4.) In Bagenkop sollte es einen auf die Fähre abgestimmten (Schnell-)Bus über Rudkøbing nach Svendborg geben. Der könnte von FynBus organisiert und bestellt (d.h. auch bezahlt werden). Kombitickets Bus/Fähre sollten verkauft werden.

5.) Weiteres Ziel: Marstal / Aørø! Wenn Langeland als eigenes Ziel nicht ausreichend ist, könnte die Weiterführung der Fähre von Bagenkop nach Marstal auf Aørø geprüft werden. Aus Zeitgründen ist eine Dreiecksverbindung Kiel – Bagenkop – Marstal – Kiel zu empfehlen. Durch erweiterte Ziele erhöht sich das Fahrgastpotential. Für Fahrgäste, die nur eine Schifffahrt unternehmen, erhöht sich der Reiz der Seereise erheblich.

6.) Zur Förderung sollte auf einen Fahrpreis für Fahrräder verzichtet werden, um den Anreiz für eine Tagesradtour auf Langeland zu erhöhen bzw. überhaupt bezahlbar zu machen.

**Die Redaktion der  
Schleswig-Holstein-Schiene  
wünscht den Lesern  
ein frohes Weihnachtsfest  
und weiterhin gute Fahrt  
im neuen Jahr 2003**

## Güterbahn Schleswig-Holstein: Konzept weiter auf Erfolgskurs

Die Bundeswehr als wichtigen Kunden gewonnen

**Niebüll** Die seit Jahresbeginn operierende Güterbahn Schleswig-Holstein GmbH liegt auf Erfolgskurs. „Wir haben Mengen von der Straße zurück auf die Schiene geholt“, bestätigte Ulrich Schütz, Vorstand der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG), die zugleich Initiator und Mehrheitsgesellschafter an der neuen Regionalbahn (Sitz:Niebüll) ist.

Auch sei es gelungen, die konjunkturbedingten Mengengerückgänge, etwa bei den Baustofftransporten, durch Neuverkehre auszugleichen. Als wichtigen Kunden konnte die Güterbahn Schleswig-Holstein beispielsweise die Bundeswehr gewinnen. Konkrete Transport- und Umsatz-/Gewinnzahlen wollte Schütz „mit Blick auf die noch junge Präsenz“ nicht machen. Der Bahnbetrieb beruht auf einem auf das nördliche Bundesland zugeschnittenen Ringzug-Konzept. Die Züge verkehren von Montag bis Sonnabend. Seit Aufnahme des Bahnbetriebs Anfang 2002 hat das Unternehmen 3,5 Millionen Euro investiert und 20 neue Arbeitsplätze geschaffen. „Wir haben uns zu einer kleinen Job-Maschine für die Region entwickelt“, so Schütz. Der Mitarbeiterstamm soll weiter wachsen.

Auch der Lokomotivpark wurde kontinuierlich weiter ausgebaut, und zwar um leistungsstarke Diesel-Streckenloks. Die Zusammenarbeit mit der DB Organisation verläuft Schütz zufolge „immer noch nicht rund“. „Bedauernd ist, dass uns seitens der DB immer noch mehr Steine in den Weg gelegt werden als dass man von einer wirklichen partnerschaftlichen Zusammenarbeit sprechen könnte“, so Schütz. Zum 15. Dezember wird die Güterbahn Schleswig-Holstein mit einem erweiterten Angebot kommen. „Wir befinden uns in der Abstimmungsphase mit DB Netz.“

## NVAG mit neuem Kombizug Neumünster – Westerland/Sylt

(bm) Die NVAG hat einen neuen Kombizug auf die Schienen gestellt. Er verbindet fünf Mal pro Woche Neumünster mit Westerland/Sylt. Dazu hat die NVAG in Neumünster und Westerland/Sylt Kranwagen stationiert, die die Wechselbrücken zwischen LKW und Waggon umschlagen. Die NVAG übernimmt die Wechselbrücken im Neumünsteraner Güterbahnhof und organisiert den Transport bis zum Empfänger auf Sylt.

## Bahnhof Raisdorf umgebaut



Bei langen Zügen müssen mit Lokführer mit abfertigen. Eine Videoanlage für den Zugbegleiter wird nachgerüstet. Leider wird der Fahrkartenschalter demnächst auch eingespart

## Zukunft für die Wendlandbahn

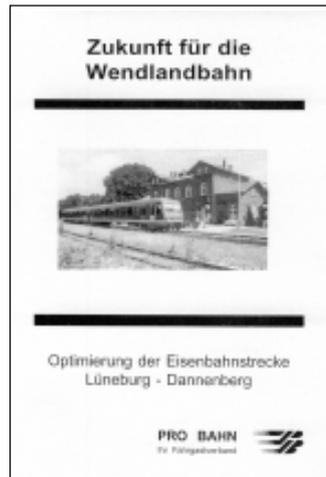
Konzepte für die Strecke Lüneburg - Dannenberg

**WEDEL (hm) Aus persönlichen Gründen aber vor allem auch, um eine umweltschonende Anreise in das Wendland zu gewährleisten, setzt sich Horst Metzger aus Wedel für den Erhalt dieser Bahnlinie ein.**

Die Ideen und Vorschläge von PRO BAHN sind in der Broschüre „Zukunft für die Wendlandbahn“ enthalten. Diese kann bei der Landesgeschäftsstelle in Kiel bestellt werden oder im Internet unter [www.pro-bahn-sh.de/wendlandbahn.pdf](http://www.pro-bahn-sh.de/wendlandbahn.pdf) angesehen werden.

### Was wurde inzwischen unternommen?

Die Broschüre wurde an alle relevanten Entscheidungsträger versandt (Bürgermeister, Landräte, Verkehrsministerium Hannover, Landesnahverkehrsgesellschaft, Tourismusbüros usw.). Im Juni fand ein Gespräch mit dem Bürgermeister von Hitzacker statt, der seinerseits das Konzept dem Tourismusverband vorstellen will. Daran sind u.a. die einzelnen Ortsverwaltungen der Region beteiligt. Außerdem besteht zum Bahnhof Hitzacker ein guter Kontakt, wobei die dortigen Mitarbeiter auch ihrerseits die Verantwortlichen im Kreis überzeugen wollen. Ebenso gehört auch die Gewerkschaft Transnet zu denjenigen, die sich selbstverständlich für die Bahn einsetzen.



Anlässlich des Bundestagswahlkampfes war Verkehrsminister Bodewig in Lüneburg. Die dortige SPD-Bundestagsabgeordnete, Frau Hedi Wegener, ermöglichte es Horst Metzger, das Projekt für PRO BAHN vorzustellen. Dabei war ein kurzes Gespräch über die Strecke möglich, obwohl der Minister sehr in Zeitnot war. Leider muss demnächst dem neuen Verkehrsminister Manfred Stolpe das Anliegen nochmal vorgestellt werden.

### Konzept beim Bundesverkehrsminister

Während im Landkreis Lüchow-Dannenberg Interesse am Erhalt dieser Bahnstrecke besteht, scheint man im Landkreis Lüneburg relativ gleichgültig zu sein. Die von der dort erhaltene Stellungnahme glänzte nicht gerade von Begeisterung für den Erhalt der Bahnstrecke.

Bekanntlich ist das Wendland eine eher dünn besiedelte Region, die aber gerade für Besucher aus Hamburg oder Schleswig-Holstein nicht nur für Tagesausflüge, sondern auch für den Urlaub sehr reizvoll und interessant ist. Häufig ist zu erleben, daß die Fahrradabteile der Triebwagen mit Rädern gefüllt sind, die mit einem Bus nie und nimmer befördert werden könnten.

Horst Metzger wird sich weiterhin für den Erhalt der Strecke einsetzen. Dafür würde er sich über weitere Mithelfer sehr freuen, da die Arbeit sehr arbeitsintensiv ist. Wer ihm dabei helfen möchte, kann sich an die Landesgeschäftsstelle in Kiel wenden oder ihm direkt eine Email schicken: [metzger@pro-bahn-sh.de](mailto:metzger@pro-bahn-sh.de). „Über eins müssen wir uns klar sein: Hier geht es um das „Bohren der bekannten dicken Bretter“, sagt Horst Metzger abschließend.

## (Anti-)Werbung

KIEL (hb) Zum Schleswig-Holstein-Tag in Bad Segeberg am 30.08. und 01.09.2002 bot DBZugBus ein Sonderticket für 10,- Euro an, wie man dem abgebildeten Plakat (photographiert in einem NOB-Zug am 02.09.2002) entnehmen kann. Diese an sich löbliche Aktion galt aber nicht in den Zügen der NOB, was diese dann handschriftlich daruntersetzte. Schade eigentlich, aber es ist schon nett, wenn die NOB Werbung macht für ein Produkt, welches sie selbst gar nicht anerkennt. Es verwundert allerdings schon, daß die NOB nicht unmittelbar danach das Konkurrenzposter nebst ihrer eigenen handschriftlichen Ungültigkeitserklärung nicht beseitigt hat. Das wirkte wenig professionell.



Poster der DB in einem NOB-Zug

Foto: H. Busche

## Ist Kiel Landeshauptstadt von Schleswig – Holstein ?

**Kiel (sb) Kiel scheint kein lohnenswertes Ziel mehr für die ICE- und IC-Züge der DB Reise & Touristik AG zu sein. Dies zeigt uns jedenfalls der neue Fahrplan, der ab 15.12. in Kraft treten wird.**

Demnach wird es weiterhin 3 ICE-Zugpaare nach Basel, Stuttgart und München (über Berlin – Leipzig) sowie 3 IC-Zugpaare nach Karlsruhe (über Köln), Dortmund und Dresden geben. Diese Züge sind jedoch noch nicht einmal vertaktet, sondern fahren alle 3-4 Stunden über den Tag verteilt. Zusammen mit dem desolaten Erscheinungsbild des Kieler Hauptbahnhofes lässt das keine Hoffnung aufkommen, dass Kiel einmal mit einem attraktiven Fernverkehrsangebot versehen wird, wie es für eine Landeshauptstadt üblich sein sollte.

Demgegenüber fällt Flensburg durch die Anbindung mit 8 IR- und 2 EC-Zugpaaren positiv auf, da auch Lübeck nur noch mit 3 EC- und 1 IC-Zugpaar(en) bedient werden soll und der Fernverkehr auf der Marschbahn nicht die Rede wert ist.

Nach der Bedienungshäufigkeit und der Qualität, was Vertaktung und Fahrzeugeinsatz betrifft, müsste demnach Flensburg und nicht Kiel Landeshauptstadt sein.

## Neue Linie 594 Wedel-Pinneberg

Pinneberg Ab dem 15.12.2002 werden Pinneberg und Wedel endlich direkt mit einer HVV-Buslinie verbunden.

Die Linie 594 wird dann, aus Norderstedt kommend, über Quickborn und Pinneberg hinaus nach Wedel fahren. Im Sommer wird die Linie zweimal täglich nach Schulau verlängert, wo Anschluß an die Schnellfähre nach Helgoland besteht  
*Quelle: PVG*

### Kommentar:

Wofür Verbände, Bürgerinitiativen, Parteien und auch ungebundene Bürger seit mindestens 30 Jahren gekämpft haben, wird jetzt Wirklichkeit: Mit der neuen Linie 594 wird jetzt Wedel mit der Kreisstadt Pinneberg durch eine regelmäßig verkehrende Buslinie verbunden. Darüber sind wir alle froh, zumal in der HVZ die Busse auch ½-stündlich fahren werden.

Das erspart auch vielen Wedeler Bürgern, die in die Landeshauptstadt fahren wollen, die umständliche Fahrerei über den Bahnhof Dammtor, was allein schon von der Wohnung in Wedel bis zum Einsteigen in den Regional-Expresß nach Kiel eine Stunde ausmachte.

Die Fahrt nach Pinneberg dauert zwar gut 40 Minuten. Aber dafür werden von Montag bis Sonnabend Mittag die RE nach Kiel mit einer vernünftigen Umsteigezeit erreicht. Leider sind die Abfahrtszeiten ab Wedel nicht ganz einheitlich. Ab Sonnabend Mittag und am Sonntag fahren die Busse sogar so ungünstig, daß sie auf Minute .35 in Pinneberg ankommen, so daß der Regional-Expresß .36 ab Pinneberg nicht erreicht wird. Man will den Fahrplan aber noch einmal auf unseren Einwand prüfen.

Eine würdige Einweihung der Linie ist für den 13. Dezember 2002, vorgesehen gewesen, wo unter anderem auch Wandervorschläge unterbreitet werden sowie ein kleines Geschenk an die ersten Fahrgäste übergeben wird. Selbstverständlich wird auch der Busfahrer einen Blumenstrauß erhalten. *Horst Metzger*

## 2. Schnellbus-Linie eröffnet

SEGERBERG Am 4. November eröffnete die Autokraft die zweite Schnellbuslinie im Land zwischen Bad Segeberg und Lübeck. Ab Bad Segeberg wird ohne Halt auf der B 206 bis Strukdorf. Ab dort werden alle an der Bundesstraße liegenden Haltestellen bedient. Der Bus fährt Montag bis Freitag fast stündlich, samstags ca. zweistündlich und sonntags dreistündlich, leider nicht immer im festen Takt. Während in der Regel in Bad Segeberg Anschluß an die künftigen Züge von und nach Bad Segeberg bestehen, fällt dieser in Morgenstunden durch Taktabweichungen weg.

Die weiteren Verkehre zwischen Strukdorf und Bad Segeberg werden unter der neuen Linie 7651 fast unverändert weitergeführt. In Strukdorf besteht meist ein guter Anschluß.

Nach Ankündigung der Autokraft werden zum 15.12. weitere Linien (z.B. Bad Segeberg – HH-Ochsenszoll) vertaktet. Der Fahrplan ist im Internet unter [www.schnellbus.de](http://www.schnellbus.de) abrufbar.

### SHS-Redaktion sagt DANKE!

Wieder ist eine sehr umfangreiche SHS fertig geworden. Dafür haben wieder eine große Anzahl PRO BAHN-Mitglieder mit ihren Beiträgen gesorgt. Wir hoffen, daß wir auch für die nächste Ausgabe mit Ihrer Mitarbeit rechnen können, um das Niveau halten zu können.

## Fahrplanwechsel im Stadtverkehr Flensburg

(bm) Am 29.09.2002 fand im Flensburger Stadtverkehr ein vorgezogener Fahrplanwechsel statt. Hintergrund war hauptsächlich die Einführung eines Semestertickets für die Studenten der Flensburger Hochschulen. Da der Flensburger Campus bis dahin nur unzureichend an das Stadtverkehrsnetz angebunden war, musste man das Campus-Gelände besser erschließen, damit das neue Semesterticket an Attraktivität gewinnt.

Um dies zu erreichen wurde der Laufweg der Linie 5 geändert. Der erste Abschnitt Hesttoft – ZOB bleibt unverändert. Ab ZOB verkehrt die Linie 5 dann nicht mehr in Richtung Westliche Höhe, sondern fährt über Bahnhof, Mühlendamm, Munketoft, und Kanzleistraße zum Campus. Dort wurden drei neue Haltestellen eingerichtet: Campus-FH, Campus-Mensa und Campus-Uni. Zudem fährt die Linie 5 nun im 20-Minuten-Takt.

Weitere erwähnenswerte Änderungen: Die Linie 10 hat den früheren Westteil der Linie 5 übernommen. Sie fährt jetzt (Twedter Plack) – Friesische Straße – Marienallee – Emil-Nolde-Straße – Falkenberg – Timm-Kröger-Weg.

Die Linie 13, die vorher den Campus-Eingang bedient hat, fährt jetzt eine Schleife ZOB – Heinrichstraße – Sandberg – Schulze-Delitzsch-Straße – Kappelner Straße – ZOB.

Die Linie 21 wurde bis Wees verlängert. Sie fährt jetzt bis zu zehn Mal täglich (Flensburg) – Glücksburg ZOB – Ulstrupfeld – Wees Gewerbegebiet.

Wie alles begann.....

## Pascals Patent auf ÖPNV 340 Jahre Bus

KIEL (hb) Bei Pascal denken die meisten Menschen an den Luftdruck der ja in Analogie zu den früher gebräuchlichen Millibar (mbar) in Hektopascal (100 Pas) angegeben wird. Die Ehre, Namensträger für die Druckeinheit zu sein, verdankt Blaise Pascal (1623 - 1662) seinem experimentellen Nachweis des Luftdrucks. Computerbegeisterte benannten eine Programmiersprache nach ihm, weil er mit der "Pascaline" wohl eine der ersten komplexen Rechenmaschinen erfand.

Doch wer mag Blaise Pascal schon mit Fahrgästen in Verbindung bringen? Kaum einer weiß, daß er nur wenige Monate vor seinem Tod für seinen Vorschlag, in Paris öffentliche Pferdewagen einzuführen, ein königliches Patent zur Gründung eines gemeinnützigen Transportunternehmens erhielt. Am 18.03.1662 wurde der Betrieb aufgenommen.

Wenn also ähnlich wie bei der Regionalbahn eines Tages Bus-taufen vorgenommen werden sollten, dann wäre Blaise Pascal ein guter Start. Hoffentlich dauert es nicht bis zu seinem 350. Todestag am 19. August 2012.....

## Behindertengerechter ÖPNV

Erfahrungbericht von der Insel Mallorca

Die Niederflurbusse auf Mallorca sind mit dem gleichen System ausgestattet wie die Busse in Hamburg. Rollstuhlfahrer gelangen mit Hilfe einer elektrisch ausfahrbaren Rampe in den Bus. Fast alle Bordsteine an den offiziellen Haltestellen waren erhöht. Die staatliche Eisenbahn von Mallorca (SFM) fuhr komplett mit Zügen im S-Bahn-Standard. Der kleine Absatz an den Türen war auch mit Rollstuhl selbständig zu überwinden. *Torben Kulla*

## Hein Lüttenborg braucht vor allem „Kohle“

**MALENTE** Der Nostalgie-Dampfzug „Hein Lüttenborg“ steht vor dem Aus. Der Planungsausschuss des Kreises Ostholstein hat am Mittwoch beschlossen, dass der Kreis nicht „Infrastrukturbetreiber“ für die 17 Kilometer lange Strecke zwischen Malente und Lütjenburg wird.

Einhellige Meinung der Kommunalpolitiker war, dass die Kosten für den Unterhalt der Schienen und Bahnübergänge zu teuer sei im Vergleich zum touristischen Nutzen. Mit der Entscheidung des Kreises Ostholstein ist jetzt der gemeinnützige Museumsbahnverein auf sich allein gestellt mit der Aufgabe, wieder Dampf in den Kessel zu bekommen. Seit zweieinhalb Jah-



Dampflok der BR 50 war 1998 noch auf der Strecke von Malente nach Lütjenburg unterwegs Foto: P. Wulf

ren ruht der Verkehr auf den mittlerweile völlig zugewachsenen Schienen. Die Kreisverwaltung Ostholstein war bislang treibender Motor für das Projekt, das in der Vergangenheit von der Gemeinde Malente, der Stadt Lütjenburg und den Kreisen Plön und Ostholstein finanziell unterstützt wurde. Angesichts der leeren Kassen ist es fraglich, ob die Gelder weiterhin fließen. Der Vorsitzende des Museumsbahnvereins, Horst Schiedeck aus Malente, sieht die Entscheidung des Kreises Ostholstein allerdings gelassen. „Der Verein kann selbst Infrastrukturbetreiber werden“, sagte er gestern.

Das sei noch nicht das Aus für „Hein Lüttenborg“. Es hänge jetzt alles am Geld. Auf zusammen rund 30.000 Euro beliefen sich in der Vergangenheit die öffentlichen Zuschüsse für den Dampfzug pro Jahr. Wenn der Verein bis Januar eine Zusage über das Geld von den Kommunen und Kreisen erhalte, könne der Fahrbetrieb wieder losgehen, gibt sich Schiedeck optimistisch. Er verwies darauf, dass im Vorstand des Vereins genügend Eisenbahner säßen, die einen Zugbetrieb organisieren könnten. „Hein Lüttenborg“ fehlt es nicht nur an „Kohle“, sondern gerade an diesem Zutrauen. Vor wenigen Wochen brach der Vorstand des Museumseisenbahnvereins auseinander. Interne Querelen waren die Ursache. Auch das führt der Kreis Ostholstein für seine Zurückhaltung an. Der Verein habe nicht „den Eindruck vermitteln können, dass er in der Lage ist, die umfangreichen Aufgaben finanziell und organisatorisch zu bewältigen,“ heißt es in den Unterlagen der Verwaltung. Mit dem drohenden Aus für „Hein Lüttenborg“ ziehen schlechte Zeiten für Freunde von dampfenden Stahlrössern in der Region herauf. Auch „Hein Schönberg“ kann wegen unterspülter Gleise vorläufig nicht mehr fahren. Wer die fälligen 300.000 Euro für die Reparatur aufbringt, ist noch völlig unklar.

## Gründung der Schleswig-Holstein-Bahn GmbH

**Kaltenkirchen (akn)** Im Juni dieses Jahres gewann die AKN die Ausschreibung um die Bahnstrecke Neumünster - Heide - Büsum. Jetzt hat sie hierfür die Schleswig-Holstein-Bahn GmbH (SHB) mit Sitz in Kaltenkirchen gegründet. Ab Dezember 2003 werden die Züge der SHB durch Schleswig-Holstein rollen.

Mit Betriebsaufnahme ist ein durchgehender Zweistundentakt auch am Wochenende zwischen Heide und Neumünster geplant. Darüber hinaus werden zusätzliche Fahrten in den Abendstunden angeboten. Zwischen Heide und Büsum sowie zwischen Neumünster und Hohenwestedt fährt die SHB sogar jede Stunde.

Weiter wird in Neumünster ein neuer Haltepunkt (Neumünster-Stadtwald) eingerichtet.

Zwischen Neumünster und Heide übernahm die AKN bereits 1993 den Schienenpersonennahverkehr im Auftrag der Deutschen Bundesbahn. Nach aufwendiger Grundsanierung durch die AKN entstand dort eine moderne Ost-West-Verbindung in Schleswig-Holstein. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 wird die AKN auf der Strecke Neumünster - Heide - Büsum für 8 Jahre rund 890.000 Zugkilometer erbringen. Dann wird sie ihren Kunden mit den inzwischen den Bürgern Schleswig-Holsteins vertrauten modernen Schnelltriebwagen von Büsum bis Bad Oldesloe einen hohen Komfort anbieten.



Fährt demnächst im Namen der Schleswig-Holstein-Bahn: AKN-Triebwagen in Hohenwestedt Foto: S. Leiß

## PRO BAHN fordert Stufenplan für Ausschreibungen in Mecklenburg-Vorpommern

**Rostock (pb)** Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert einen Stufenplan zur Ausschreibung aller Eisenbahnverkehre in Mecklenburg-Vorpommern. „Durch einen kontrollierten Wettbewerb kann ein attraktiveres Angebot für die Fahrgäste zu niedrigeren Kosten erreicht werden“, so PRO BAHN-Sprecher Andreas Barth. Durch einen Stufenplan könnte für die Eisenbahnunternehmen Planungssicherheit geschaffen werden.

Scharf kritisiert der Fahrgastverband den Versuch der Deutschen Bahn AG, einen pauschalen 10-Jahres-Vertrag zu erhalten. Die Länder sind gesetzlich und auch politisch durch die Bahnreform verpflichtet worden, Verkehre auf dem Schienennetz im Wettbewerb zu vergeben. Daher sei auch ein 10-Jahres-Vertrag in Sachsen-Anhalt per Gericht gestoppt worden. Weitere Informationen und eine mögliche Zuordnung der Bahn-Strecken zu Losen zur Ausschreibung gibt es im Internet unter [www.pro-bahn.de/m-v/](http://www.pro-bahn.de/m-v/)

## 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 / 26 512  
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

Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn • Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83

## Regionalverband Lübeck &amp; Umgebung

Ulrich Bahr • Am Wachtelschlag 22 • 23562 Lübeck • Tel.: 04 51 / 59 83 32  
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

## Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampstreder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 040 / 73 98 98 4  
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

## Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

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

## Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

## RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg

Thema HVV:

"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr  
jeden 3. Donnerstag im Monat

Thema DB + Region:

"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr  
jeden 2. Donnerstag im ungeraden Monat

## RV Lübeck &amp; Umgebung (NEU)

"Holstenresidenz" • Wisbystraße 9 • Lübeck  
jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.30 Uhr

## RV Schleswig / Mittelholstein

Treffen jeden 1. Freitag im Monat  
auf Einladung, da unterschiedliche Orte

## RV Westholstein

jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr  
Veranstaltungsort auf Anfrage

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](mailto:kiel@pro-bahn-sh.de)

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen

Sie unseren Bundespressesprecher

Harmut Buyken

Telefon: 0 21 04 / 42 994

Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84

E-Mail: [h.buyken@pro-bahn.de](mailto:h.buyken@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
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)  
PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in der Region Hamburg
- "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)

Absender: .....

und abschicken an: .....

PRO BAHN  
Postfach 57 23  
24001 Kronshagen

Je mehr Fahrgäste sich zusammenschließen, desto wirkungsvoller können sie ihre Interessen vertreten. Verkehrspolitik ist zu wichtig, um sie Politikern und Verkehrsbetrieben zu überlassen.

## 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   | 34.00 Euro |
| ermäßigt (auf Antrag)  | 23.00 Euro |
| Familienmitgliedschaft | 40.00 Euro |

Name, Vorname .....

weitere Familienmitglieder .....

Straße .....

PLZ, Wohnort .....

Datum, Unterschrift .....

Geburtsdatum, Beruf (freiwillige Angaben) .....

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



## Lesbare Fahrpläne braucht das Land

**KIEL (hb) Daß man über den Inhalt von Fahrplänen verschiedener Meinung sein kann und darüber vorzüglich streiten kann, ist bei PRO BAHN wie LVS hinreichend bekannt.**

Beide Seiten sollten jedoch einer Meinung darüber sein, dass die dann jeweils gültigen Fahrpläne für den Fahrgast leicht verständlich, übersichtlich und vor allem korrekt sein sollen. So sind schon seit Jahren die Fahrpläne nach Redaktionsschluss der Kursbücher mehrfach geändert worden, so dass etliche Fahrplanangaben bereits zum Fahrplanbeginn falsch sind. Dazu kommen vermehrt Fahrplanänderungen während der Periode sowie Schienenersatzverkehre, die zum Teil langfristig geplant sind.

Weiter entwickeln sich einige Tabellen zu Fußnotenwüsten, um weiterhin die einfachsten Fahrpläne darzustellen. Reichten früher die bekannten X + A, braucht z. B. Tabelle der KBS 132 6 Fußnoten und 3 Kopfschriftzüge (Mo-Sa, Mo-Fr, So) um alle Betriebstage – unübersichtlich nicht sortiert – aufzulisten. Das dies die Wochentage benennt, wird übrigens nicht erklärt. Auch werden für gleiche Betriebstage verschiedene Darstellungen verwendet z. B. Fußnote 2 = Mo – Fr, nicht an allg. Feiertagen oder mit „Mo-Fr“ im Kopf und der Fußnote 4 = nicht an allg. Feiertagen. Insgesamt sind die Fußnoten auch nicht in allen Tabellen mit einheitlicher Bedeutung.

Vergleichbar ist die Betriebstage-Struktur übrigens mit KBS 137 (ebenfalls AKN), die mit einer Aufteilung der Betriebstage Mo-Fr, Sa, So gänzlich ohne Fußnoten auskommt.

Dies wäre für die KBS 132 dringend zu empfehlen. Noch wird diese Tabelle – wie alle anderen – von der DB erstellt und im Kursbuch veröffentlicht.

Zusätzlich gibt es noch Fehler bei der Anordnung. So stehen die NOB-Züge auf der KBS 131 hinter den FLEX-Zügen in Neumünster, obwohl umsteigen möglich und auch erwünscht ist. Der Fahrgast muss schon ganz genau hinsehen oder es eben wissen – aber wozu braucht er dann noch Fahrpläne? Einige Züge sind

## Neu: Die Fehmarn-Welle

Da Lübeck-Travemünde aufgrund von geplanten Trassenrückbauten nicht mehr von zusätzlichen Zügen angefahren werden kann, fährt der ehem. Travemünder Fahrradzug in 2003 bis nach Fehmarn, dass damit erstmalig mit Regionalzügen und damit mit dem Wochenende-Ticket der DB erreicht werden kann. Kie-ler steigen auf der Rückfahrt in Bad Schwartau um. Schnelle Radfahrer können um 8.38 Uhr in Pönitz aussteigen und ins benachbarte Haffkrug radeln (7 km), wo der Zug um 8.56 abfährt – wer schnell ist !

### Die Fahrradzüge der Saison 2003:

Züge fahren samstags, sonntags und feiertags vom 6. April bis 2. November. Die Fahrradbeförderung erfolgt kostenlos.

Weiterer Zug:  
Hamburg - Westerland

|       |    |                    |    |       |
|-------|----|--------------------|----|-------|
| 7.32  | ab | Hamburg Hbf        | an | 20.20 |
| 8.29  | ab | Lübeck Hbf         | an | 19.08 |
| 8.36  |    | Bad Schwartau      |    | 19.02 |
| 8.56  |    | Haffkrug           |    | 18.37 |
| 9.11  | an | Neustadt (Holst.)  | ab | 18.23 |
| 9.53  | an | Oldenburg (Holst.) | ab | 17.46 |
| 10.19 | an | Puttgarden         | ab | 17.19 |

|       |       |    |            |    |       |       |
|-------|-------|----|------------|----|-------|-------|
|       | 8.03  | ab | Kiel Hbf   | an | 21.58 |       |
| von   | 8.33  | ab | Rendsburg  | an | 21.28 | nach  |
| HH    | 8.56  | ab | Schleswig  | an | 21.06 | HH    |
|       | 9.27  | an | Husum      | ab | 20.32 |       |
| 9.32  | 9.40  | ab | Husum      | an | 20.16 | 20.27 |
| 9.59  | 10.11 | an | Niebüll    | ab | 19.42 | 20.00 |
| 10.28 | 11.06 | an | Westerland | ab | 18.52 | 19.28 |

auch – wegen Betriebsinterna der DB – doppelt verzeichnet.

Will oder kann die DB keine Fahrpläne veröffentlichen, die für Otto-Normal-Fahrgast verständlich sind?

Die LVS gibt jedes Jahr mehrere Mio. Euro für den SPNV im Lande aus. Dazu kommen weitere Mio. für Konzepte, Gutachten und weitere Druckschriften. Wären da nicht ein paar hunderttausend Euro vorhanden, um ein lesbares, übersichtliches und handliches Fahrplanheft zu erstellen, dass ggf. gegen 1 Euro Schutzgebühr oder gar kostenlos zu verteilen wäre?

Standpunkt der LVS ist bislang, dass die Verkehrsunternehmen ihre Fahrpläne selbst zu erstellen haben. Einerseits ist der Anspruch bei DB-Fahrplänen nicht vorhanden, andererseits ist das DB-Regional-Kursbuch für 3,50 Euro nicht wirklich marktfähig. Die einzelnen Faltblätter sind umgekehrt in den DB-Service-Centern nur selten erhältlich – von Plänen anderer Regionen ganz zu schweigen. Solange es keine betreiberunabhängigen Mobilitätszentralen gibt, sollte der Aufgabenträger – schon im eigenen Interesse – für entsprechende Publikationen sorgen.

Ein erster Schritt könnte die Veröffentlichung von Streckenfahrplänen im Internet sein. Das Portal [www.nah-sh.de](http://www.nah-sh.de) wäre eine ideale Plattform dafür, einheitliche, verständliche Fahrpläne zumindest Internet-Nutzern zugänglich zu machen. Damit bestünde auch die Möglichkeit, spätere Fahrplanänderungen zu veröffentlichen. Eine Streckenübersichtsliste könnte den jeweils aktuellen Stand erkennbar machen. Auch die wichtigsten Busanschlüsse (z. B. die Linien des geplanten Schnellbusnetzes gemäß LNVP) könnten als eigene Tabelle angeschlossen werden. Auch Teilstrecken (z. B. Kiel – Neumünster – Hamburg und Flensburg – Hamburg) könnten zur Übersichtlichkeit beitragen. Der interessierte Fahrgast könnte sich so sein eigenes persönliches Kursbuch zusammenstellen – immer aktuell!

Mit gutem Beispiel geht der Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) voraus: Demnächst werden alle Busfahrpläne unter [www.vrk-sh.de](http://www.vrk-sh.de) im Internet als pdf abrufbar sein!

### Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene; Heft-Nr. 15, Ausgabe 2 / 2002

Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg  
Postfach 5723, 24001 Kronshagen

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

Autoren: Horst Metzger (hm), Björn Maßheimer (bm), Stefan Barkleit (sb), Thorsten Brandt (tb), Karl-Peter Naumann (kpn)

Auflage: 800 Stück; Redaktionsschluß: 08.12.2002

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 bessere Sylter Welle

Reisenden, die zu einer Wochenendtour von Kiel nach Sylt die Sylter Welle nutzen, können im Jahr 2003 die Reisezeit durch einmaliges Umsteigen in Husum deutlich verkürzen. Steigt man in Husum auf den RE von Hamburg nach Westerland um, erreicht man sein Ziel 40 Minuten eher – falls der Hamburger Zug überhaupt noch Plätze frei hat. In der Gegenrichtung sieht es ebenso aus. Durch den neuen Taktfahrplan bestehen in Husum kurze Übergangszeiten von Kiel nach Westerland, die Sylter Welle kann aber erst nach dem RE nach Westerland weiterfahren. Dafür verkehrt die Sylter Welle 2003 bis einschließlich 2. November.