

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 17
Ausgabe 2 / 2003

SH-Card statt DB-Bahncard

Aber dafür gerecht für alle Unternehmen!

LÜBECK (fs) Die Fahrgäste in Schleswig-Holstein haben ein natürliches Interesse daran, das die neue DB-Bahncard 50 im schleswig-holsteinischen SPNV ebenso gilt wie die alte.

Als Verbraucherverband muß PRO BAHN allerdings auch auf erhebliche Nachteile durch eine Anerkennung aufmerksam machen, die der einfache Fahrgast heute noch nicht absehen kann.

Die alte DB-Bahncard gehörte zum Preissystem eines Monopolisten. Private Wettbewerber gab es nur am Rande. Die neue DB-Bahncard dagegen ist ein Element des Preissystems eines einzelnen, in Schleswig-Holstein sogar mit der letzten Ausschreibung in der Minderheit (47% Marktanteil) befindlichen, Anbieters.



Würde die neue DB-Bahncard 50 durch die mehrheitlich privaten Wettbewerber anerkannt, dann würden die SH-Tarif-Einnahmen für Erwachsene um ein Drittel sinken und für Kinder bis 14 Jahre ganz entfallen. Hinzu kommt noch der neue Mitfahrerrabatt.

Ein Beispiel: Ein Familienvater mit Frau und drei Kindern und im Besitz einer DB-Bahncard 25 zahlt in der ersten Zone heute 4,70 € zukünftig würde er mit der neuen DB-Bahncard 50 nur noch 1,30 € zahlen. Für die Unternehmen sind das Einnahmeausfälle von 72 % und gerade im Nahbereich sind die meisten Fahrgäste unterwegs.

Die Kosten blieben für die Betreiber je-

Fortsetzung: Seite 2

FLEX meldet Insolvenz an NOB übernimmt weiteren Verkehr

LÜBECK (fs) Das Projekt des Flensburg Express (Flex) ist trotz finanziellem Engpaß des Betreibers zu keiner Zeit gefährdet, denn das Angebot ist schon heute kundenfreundlich und wird entsprechend gut genutzt. Dabei steht die Modernisierung der Wagen mit mehr Service noch aus und kann dem Flex noch einen weiteren Fahrgastzuwachs bescheren.

Wie das Unternehmen selber erklärt, wurde der finanzielle Engpaß vor allem durch eine verzögerte Einnahmeweiterleitung an die Flex AG hervorgerufen. Die Flex AG erhebt im schleswig-holsteinischen Nahverkehr den SH-Tarif und in Hamburg den HVV-Tarif sowie für Fahrten über Schleswig-Holstein und Hamburg hinaus auch den Fernverkehrstarif der

Deutschen Bahn AG. Dadurch ist die Flex AG tatsächlich nicht allein Herr des Verkehrs, sondern von Dritten abhängig.

Für den Nahverkehr befindet sich im Rahmen des SH-Tarifs eine neue unternehmensneutrale Zentrale Abrechnungsstelle (ZAS) im Aufbau. Durch anfängliche Schwierigkeiten sind Verzögerungen bei der Einnahmeverteilung nicht auszuschließen, ebenso wie beim HVV, der durch seine Ausweitung auf die schleswig-holsteinischen Umlandkreise ebenfalls mit Anpassungsprozessen beschäftigt ist.

Diese Probleme können jedoch durch Herrn Minister Rohwer und Herrn Senator Mettbach gelöst werden und stellen dadurch keine dauerhafte Gefahr für die Flex AG

Fortsetzung: Seite 2

In dieser Ausgabe:

Erlebnisse mit Schienenersatzverkehr

Gibt es denn wirklich keine Notfallpläne fragen wir ab Seite 4

Das Hamburger Fahrgast-Forum in der SHS

Über den ÖPNV im und um den Großraum Hamburg ab Seite 9

Stand des SH-Tarifes

Was gibt es neues zur Weiterentwicklung des SH-Tarifes? Seite 14

Fahrgastpreis 2003

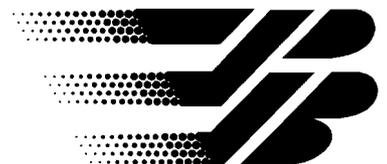
Fahrgastbeirat vergibt den Fahrgastpreis an Minister Rohwer Seite 20

PRO BAHN Informationen für Fahrgäste!

sowie	Seite
Ausschreibung Marschbahn	7
Radfahrer unerwünscht?	8
Neue Bahnhöfe	13
Stadtbus Segeberg	15
Bürgerbus Sievershütten	15
Schiffe in SH	16
Bahnhof Timmdorf	18

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



SH-Card statt DB-Bahncard

Fortsetzung von Seite 1:

doch die gleichen. Eine zuverlässige Kalkulation wird auf diese Weise unmöglich. Welche Folgen dies haben kann, zeigt die aktuelle Situation der Flex AG.

Der Ruf der Deutschen Bahn AG, das Land Schleswig-Holstein müsse für die Einnahmeausfälle aufkommen, ist der Ruf nach einer einseitigen, versteckten und wettbewerbswidrigen Subvention, die der Fahrgast am Ende als Steuerzahler selber bezahlen müßte. Außerdem würde sich das Land Schleswig-Holstein zukünftig abhängig machen von der Preisgestaltung eines einzelnen Unternehmens.



Dies sollte mit dem gerade eingeführte SH-Tarif verhindert werden, der zum ersten mal in Deutschland ein unternehmensneutrales Tarifsystem mit einer fairen, leistungsbezogenen Einnahmeaufteilung darstellt.

Die Deutsche Bahn AG war gegenüber ihren Mitbewerbern zuvor nur bereit, Peanuts im Vergleich zu den Kosten der Wettbewerber abzugeben.

Ein Beispiel: Verkauft die DB Fahrscheine für Private, dann kassiert sie 15 % Provision, verkauft ein privater Wettbewerber Tickets für die DB, dann erhält sie 3,5 % bis bestenfalls 7,5 % Provision.

Wenn die Deutsche Bahn möchte, daß alle Kunden in den Genuss des DB-Bahncard-Rabattes gelangen, was durchaus im Interesse der Fahrgäste ist, dann muß sie für die rabattbedingten Einnahmeausfälle auf der Seite der Wettbewerber aufkommen, wie es bei Kooperationen am Markt üblich ist.

Fahrgastverband PRO BAHN fordert deshalb:

1. Ob die unternehmenseigene DB-Bahncard in Schleswig-Holstein anerkannt wird, muß die Deutsche Bahn AG ganz allein entscheiden, in dem sie als Kooperationspartner für Einnahmeausfälle zahlt oder nicht. Das Land, die Wettbewerber und auch die Fahrgäste als Steuerzahler sind für die Finanzierung der Preispolitik der Deutschen Bahn AG nicht zuständig.

2. Damit es zukünftig wieder zu einer Stammkunden-Rabattkarte für das Gesamtsystem kommen kann, fordert der Fahrgastverband PRO BAHN die Schaffung einer Verkehrskammer, in der alle Eisenbahnverkehrsunternehmen Mitglied sein müssen, wenn sie am Markt zugelassen werden wollen. Diese Verkehrskammer soll unternehmensneutral den Vertrieb der unterschiedlichen Tarife organisieren und könnte auch wieder eine gerechte Mobilitätskarte mit spürbaren Rabatten einführen.

3. Da die meisten Fahrgäste die DB-Bahncard ohnehin vorrangig im Nahverkehr eingesetzt haben, fordert PRO BAHN die schnelle Einführung der geplanten SH-Card, die Vergünstigungen innerhalb des SH-Tarifs in Bahnen, Bussen und Schiffen bieten wird und gleichzeitig die Kosten gerecht über alle Unternehmen verteilt.

„Notfalls ist es sogar besser, ein attraktives Angebot mit weniger Rabatt zu haben, anstatt einen vollen 50%-Rabatt, durch den die privaten Wettbewerber kaputt gehen. Dann geht es wieder zurück in die Steinzeit“, so Frank Sievert, Landesvorsitzender PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg.

FLEX meldet Insolvenz an

Fortsetzung von Seite 1:

dar. Im Gegenteil, durch die unternehmensneutrale Einnahmeaufteilung werden sich zukünftig alle Wettbewerber auf eine faire und zeitnahe Weiterleitung verlassen können.

Im Fernverkehr sieht dies gänzlich anders aus. Hier kann die Deutsche Bahn AG als Monopolist nach Belieben ihren Tarif gestalten und anpassen, ohne daß Geschäftspartner wie die Flex AG auch nur ansatzweise beteiligt werden. Ferner gibt es keine unabhängige Kontrollinstanz, durch die eine Überprüfung der DB-Kalkulation möglich wäre.

Kinder bis 14 Jahre fahren nach dem Fernverkehrstarif der Deutschen Bahn AG in Begleitung ihrer Eltern kostenlos, werden von der Flex AG aber de facto befördert. Werden bei der Einnahmeaufteilung alle Fahrgäste, also auch die Kinder, oder nur die zahlenden Eltern berücksichtigt? Und: Wer kann diese Frage unabhängig klären?

Hier besteht also strukturell die Gefahr der bewußten finanziellen Aushungerung lästiger Konkurrenten der Deutschen Bahn.

PRO BAHN fordert Verkehrskammer

Für den Eisenbahnverkehr muß eine unternehmensneutrale Verkehrskammer geschaffen werden, in der, ähnlich wie in der IHK, alle Eisenbahnverkehrsunternehmen Mitglied sein müssen. Diese Verkehrskammer muß die Organisation und den Vertrieb der verschiedenen Tarife verschiedener Wettbewerber unabhängig und neutral übernehmen und eine zeitnahe und faire Einnahmeaufteilung sicherstellen.

Das Land Schleswig-Holstein ist im Nahverkehr mit der Zentralen Abrechnungsstelle (ZAS) im Rahmen des SH-Tarifs auf dem richtigen Weg und zeigt, wie so eine Institution auch auf Bundesebene aussehen und arbeiten kann. Damit würde dann nicht zu letzt auch die Deutsche Bahn AG selber vor evtl. unbegründeten Spekulationen verschont bleiben.

Der FLEX fährt weiter

LÜBECK Für viele kam die Insolvenz der FLEX-AG im August ziemlich überraschend. Bei näherer Betrachtung der Umstände wundert es nicht, dass nach einem tollen Start die Bruchlandung folgte.

Die Einzelheiten: Ursprünglich waren für die Betriebsführung Wendezüge vorgesehen, für die man mit vier Loks im täglichen Umlauf ausgekommen wäre. Es gab aber seinerzeit keine verfü-



Voller Elan gestartet: FLEX-Lok

DER FLEX IST TOT – ES LEBE DER FLEX

Es war die Deutsche Bahn AG, die zum 14.12. des vergangenen Jahres den Inter – Regio zwischen Hamburg und Flensburg ersatzlos gestrichen hat. Mit bewundernswertem Elan hatte dann eine junge Mannschaft die Ersatzlösung auf die Schiene gesetzt – mit gebrauchten Wagen der Ex-DDR - Reichsbahn, die nur auf Umwegen von der DB zu kaufen waren, während diese alte Inter - Regio – Wagen lieber in Dortmund abstellte. Der Verkehr lief gut an, die Fahrgäste genossen die einzige Regionalverbindung mit Bistro. - Doch die Kalkulation des Zuges ging nicht auf – er fuhr in die Pleite, worüber sich kein Fahrgast freut. Gut, dass die NOB den Betrieb jetzt erst einmal übernehmen wird. Wir wünschen Ihr dazu Alles Gute!

Was mich als Vorsitzenden des Fahrgastbeirates bewegt ist die Frage, warum musste es soweit kommen? Kann so etwas wieder passieren? Wenn wir Wettbewerb (und damit auch eine Qualitätssteigerung) auf der Schiene wollen, dann ist eine Insolvenz nie auszuschließen. Ein Zug wie der Flex, dessen Einnahmen aus dem HVV, dem SH-Tarif und von der DB kommen, ist auf die ihm zustehenden Gelder aus diesen Quellen angewiesen. – Hier muss das Land in Zukunft die Eisenbahnunternehmen besser unterstützen. *Karl-Peter Naumann
PRO BAHN Bundesvorsitzender*

baren Steuerwagen, so dass jedes Mal ein Lokwechsel in Hamburg Hbf eingeplant werden musste. Aufgrund der angespannten Betriebslage war ein Lokumlauf zu den meisten Zeiten nicht möglich, so dass eine fünfte Lok in den Plan musste, was zu erheblichen Mehrkosten geführt hat. Des Weiteren wurde jeder Zug mit einem Bistrowagen (ex. Bordrestaurant DB) gefahren, der entsprechend auch bewirtschaftet werden musste.

Im Frühjahr wurde die Kundschaft dann informiert, dass die alten „Reichsbahn-Wagen“ demnächst durch andere Wagen mit erheblich höherem Komfort ersetzt werden. Leider wurde hieraus nichts mehr, was unzufriedene Kunden zur Folge hatte und dann wahrscheinlich auch zu Abwanderungsbewegungen zurück zum Auto geführt hat.

Bedingt durch die Ausgestaltung des DB-Tarifs mit den unentgeltlichen Kindermitnahmen und Mitfahrerpreisen sowie der Anpassung im August zu Gunsten der Kunden kam die Einnahmeseite gefährlich ins Wanken. Auch die Einnahmeverteilung aus dem SH-Tarif brachte nicht die kalkulierten Einnahmen. Somit war das jähe Ende ca. acht Monate nach dem Start besiegelt.

Es scheint, dass bei der LVS und dem zuständigen Ministerium doch etwas Blauäugigkeit vorhanden war, da es schon sehr verwunderlich war, dass ein Unternehmen die Interregio-Ersatzleistung mit annähernd gleicher Qualität zu nur einem Bruchteil der Kosten anbieten kann. Hier wäre eine genauere Detailprüfung des Expertenkreises wohl angezeigt gewesen.

FLEX neu - es geht weiter

Seit 01.11.2003 wird nun die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) der Connex-Gruppe den FLEX-Verkehr weiter betreiben. Es werden weiterhin umgebaute, klotzgebremste „Reichsbahn-Wagen“ mit ansprechendem Design eingesetzt, wobei die Höchstgeschwindigkeit weiterhin auf 140 km/h begrenzt bleibt. Auf den Bistrowagen wird komplett verzichtet, hier soll von einem speziell hergerichteten Abteil aus Service angeboten werden. Der Fahrplan bleibt

SHS-Redaktion sagt DANKE!

Auch diese Ausgabe ist wieder dank der Unterstützung zahlreicher Autoren zu einem sehr interessanten Ausgabe geworden. Dafür möchten wir allen Beteiligten danken und hoffen auf eine ebenso nächste Ausgabe.

fast unverändert, auch gelten die Tarife HVV, SH-Tarif und PEP wie vorher. Die Traktion erfolgt weiterhin mit Taurus-Loks von Siemens auf Leasing-Basis. Die Landesregierung hat den Auftrag bis zum 01.11.2005 befristet vergeben, um bis dahin eine europaweite Ausschreibung zu ermöglichen.



Vorbei: 70er Jahre-Nostalgie im FLEX-Bord-Bistro Foto:Brandt

Der Fahrgastverband PRO-BAHN begrüßt es ausdrücklich, dass die meisten Arbeitnehmer von der NOB übernommen werden konnten. Für die Fahrgäste wäre es wünschenswert, wenn endlich moderne Wagen zum Einsatz kommen würden. Aber da wird die Landesregierung zur Planungssicherheit des Unternehmens wohl einen längerfristigen Vertrag anbieten müssen.

Der Fahrplan des Flensburg-Express wird sich gegenüber dem bisherigen Fahrplan der FLEX-Züge zunächst nicht verändern. Erst zum regulären Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 wird es einige Neuerungen geben. Dann sollen fast alle Züge auch in Nortorf halten. *Peter Stoltze*

**Die SHS-Redaktion
wünscht allen Lesern
ein frohes Weihnachtsfest
und alles Gute
für das neue Jahr!**

Gibt es denn wirklich keine Notfallpläne?

HAMBURG (hb) Wenn Selbstmörder sich und ihr Leben vor Züge werfen, nennt die Bahn das "Personenschaden", um Nachahmer zu vermeiden. Leider gibt es viel zu viele Menschen, die sich auf diese Art das Leben nehmen. So auch wieder Anfang Juli bei Hamburg-Rahlstedt. Es ist zu betonen, dass es weder in der Verantwortung noch in der Macht der Bahn steht derartige Zwischenfälle zu verhindern, wohl aber dafür zu sorgen, daß die anderen Fahrgäste der direkt oder indirekt betroffenen Züge sachgerecht betreut werden. Doch hierbei hapert es gewaltig, wie der Bericht eines Augenzeugen zeigt:

08.07 Uhr, die Abfahrt des RE nach Hamburg aus Lübeck erfolgt planmäßig. Bei der Abfahrt ist noch die Ansage zu hören, dass die RB Bad Oldesloe - Hamburg 20 Minuten später abfahren würde. Man ahnt Böses.

ca. 08.35 Uhr: Der RE hält überraschend in Bargteheide. Optimisten hoffen daß dieses nur geschieht, um den nicht wenigen Fahrgästen eine zeitgerechte Möglichkeit zu geben, nach Hamburg zu kommen.

ca. 08.40 Uhr: Der RE hält wieder überraschend in Ahrensburg. Es gibt immer noch optimistische Menschen, die glauben, daß dieses nur geschieht, um denen die die RB benutzen wollten, hier umzusteigen. Kurz darauf Unruhe. Einige Fahrgäste steigen aus, weil sie eine Bahnsteigdurchsage gehört haben wollen, daß der Zug hier ende. Eine Durchsage im Zug erfolgt nicht. Wie sich herausstellt, gab es eine Zugdurchsage, aber aufgrund eines technischen Defektes wurde sie nicht in die vorderen drei Wagen übertragen.

Minuten später: Fahrgäste aus dem hinteren Zugteil informieren die Fahrgäste im vorderen Zugteil. Alle steigen aus. Der Schaffner informiert so gut er kann. Vor dem Bahnhof gäbe es einen Busverkehr nach HH-Rahlstedt, von wo es weitergehen solle.

ca. 08.50 Uhr: Menschenmassen sammeln sich auf dem Bahnhofsvorplatz, aber keine Busse. Ein Angestellter der Juniorfirma im Bahnhof Ahrensburg weiß leider auch nicht mehr. Später besetzt er wieder den Schalter im Bahnhof.



Gegen 9 Uhr: Ein einzelner Bus hält links vor dem Bahnhof. Massen drängen auf ihn zu. Aufgrund der Hinweise eines Fahrgastes, ziehen erste Fahrgäste zu Fuß los, um ab Ahrensburg West die U-Bahn zu benutzen. Darunter auch welche mit viel Gepäck, die zum Fernzug wollen.

Kurz darauf rennen erste Fahrgäste zu dem einzigen Taxi auf dem Platz. Ein Blick auf den Bahnsteig zeigt, daß einige Fahrgäste dem Ersatzverkehr vermutlich aus Erfahrung nicht trauen und lieber darauf warten, daß die Züge wieder fahren. An einem Zug stehen einige Angestellte. Auf dem Rückweg zum Bahnhofsvorplatz helfe ich einer Dame mit Fahrrad und Gepäck.

ca. zehn Minuten später hält der nächste Bus. Dieses Mal rechts vorm Bahnhof. Etliche Fahrgäste fangen an zu rennen und andere anzurempeln. Vor den Eingangstüren wird gedrängelt. Weitere

Minuten später wiederholt sich das Spiel. Diesmal direkt vor dem Bahnhof. Am Bussteig steht ein Bus nach Bad Oldesloe mit nur einer handvoll Fahrgästen drin. Welch Verschwendung ...

Gegen halb zehn können die letzten Fahrgäste in den soundsovielten Bus einsteigen, da der Berufsverkehr langsam aussetzt und somit die nachfolgenden Züge nur noch wenige Fahrgäste mitbringen. Nach nicht mal fünf Minuten hält der Bus an der U-Bahn Ahrensburg West. Der Busfahrer bietet den Fahrgästen an, hier auszusteigen, was auch einige machen.

Weitere 20 Minuten später endet der Bus an der S-Haltestelle Rahlstedt. Ein Angestellter spricht den Busfahrer an. Aufgrund einer mangelnden Ausschilderung durch die Baustelle irren die Dame mit dem Rad und ihr Helfer auf Umwegen mit Treppen zum Bahnsteig. Dort steht schon ein Zug bereit, ein weiterer läuft ein. Der Zug scheint ca. dreiviertelvoll, so daß auch die Dame, ihr Gepäck und ihr Fahrrad mit reinpassen.

Fünf Minuten später: Der Zug hoppelt los. Offensichtlich ist er defekt. Mit 20 - 30 km/h schleppt er sich ratternd wie eine Dampflok bis Wandsbek-Ost. Dort bleibt er erstmal stehen. Lokführer und Schaffner kommen nach hinten und sehen sich um. Der Lokführer kann es nicht mehr verantworten, weiterzufahren. Seine Versuche, jemanden anzurufen scheitern. Niemand hebt ab. Der Zug bleibt stehen. Minuten vergehen.

Eine Frau wird hysterisch und pflaumt den Schaffner an. Andere Fahrgäste nehmen ihn in Schutz. Schließlich könne er doch nichts dafür. Die Frau WILL sich aber aufregen. Erste Rangeleien unter den Fahrgästen.

Endlich erreicht der Lokführer jemanden von der Zentrale. Die hintere Lok ist defekt. Sie war durch die Vollbremsung bei dem Unfall beschädigt worden. Der Lokführer schlägt vor, sie abzukoppeln und mit der vorderen alleine weiterzufahren. Ein anderer Lokführer soll dann mit einem Taxi kommen und sie bis Wandsbek fahren, um sie von der Strecke zu bekommen. Die Zentrale scheint zuzustimmen. Der Lokführer koppelt die Lok ab. Ausgestiegene Fahrgäste werden aufgefordert, wieder einzusteigen. Doch nichts geschieht. Minute um Minute bleibt man einfach stehen. Es fängt an zu regnen. Dann die Information: "Alles raus". Die Lok kommt wieder dran, der ganze Zug wird nach Wandsbek abgeräumt.



Der nächste Zug steht schon vor dem Bahnhof. Bis er kommt dauert es wieder und bis er dann abfährt auch wieder. Glücklicherweise passen alle Fahrgäste in den Zug. Was wäre bloß gewesen, wenn nicht etliche Fahrgäste in die U-Bahn abgewandert wären?

Wieso wird der Unfallzug mit in den Umlauf integriert, wenn er einen technischen Defekt hat? Die Fahrgastzahlen waren zu der Zeit schon so gering, daß es seiner nicht mehr bedurfte und ein weiterer Zug war ja schon in Rahlstedt eingetroffen?

Wie konnte es sein, daß der Schaffner des RE nicht informiert wurde, daß die Lautsprecheransage im vorderen Zugteil nicht funktionierte? Wieso gab niemand von der Bahn den Fahrgästen, die in die Innenstadt von Hamburg wollten den Hinweis auf die U-Bahn? Ein Pendelbus zur U-Bahn hätte aufgrund seiner kürzeren Fahrzeit viel häufiger fahren können und so viel mehr Fahrgästen

helfen können. Wurden die Busse nur nach Rahlstedt geschickt, um die Fahrgäste auf der S-Bahn zu halten und nicht der U-Bahn zuzugestehen? Wieso mußten Fahrgäste der Dame mit dem Gepäck und dem Fahrrad helfen und nicht die Angestellten vor Ort? Und überhaupt, was machen die Angestellten auf dem leeren Bahnsteig anstatt sich dort aufzuhalten, wo die Fahrgäste sie benötigen?



Hätte man nicht den Fernfahrgästen einen Bus oder diverse Taxen mit einer direkten Fahrt nach Hamburg helfen können? Warum fuhren die Busse ständig von einem anderen Bussteig ab?

Wieso informierte niemand die Fahrgäste, wo das sein wird? Wieso trug nahezu jeder Bus eine andere Beschriftung (Sonderfahrt, Schienenersatzverkehr, HH-Rahlstedt ...) ?

Fazit: Einzelne Angestellte zeigen löbliche Eigeninitiative wie z.B. der Busfahrer, der Fahrgäste an der U-Bahn aussteigen lies. Doch es fehlt eine ordnende Kraft, die die Übersicht behält. Technische und organisatorische Unzulänglichkeiten führen zu chaotischen und auch aggressiven Situationen. Gibt es denn wirklich keine Notfallpläne?

„Wir bauen im Norden“

Unbestritten ist die Tatsache, dass diverse Baumaßnahmen durchgeführt werden müssen, so auch die Brückensanierung „Landwehr“ auf der Strecke Hamburg – Lübeck. Warum aber werden die Arbeiten, wie im vergangenen Jahr auch, immer an den Spitzentagen des Bäderverkehrs an die Ostsee durchgeführt? Gerade dann, wenn auf den Straßen nichts mehr geht, zeigt die „Bahn“ mit eindrucksvoller Art und Weise, dass es bei ihr auch nicht klappt. Hier ein Beispiel aus der Praxis:

Es ist Samstag, der 19.07.2003, 9:50 Uhr. Ort: Hamburg Hbf, Gleis 7 / 8. Wegen planmäßiger Bauarbeiten verspätet sich der RE aus Richtung Lübeck um ca. 20 Minuten. Die Planer der „Bahn“ hatten nach meinem Kenntnisstand für die Umleitung über Rothenburgsort lediglich fünf Minuten zusätzliche Fahrzeit eingeplant. Hätte man die Fahrpläne der D-Züge aus den achtziger Jahren nach Puttgarden angeschaut, man hätte gewusst, dass dieser Ansatz in Anbetracht einer zusätzlichen Langsamfahrstelle von 20 km/h unrealistisch ist.

Nach dem der Bahnsteig brechend voll geworden ist, kommt der Zug mit acht Wagen und zwei Loks tatsächlich mit ca. 20 Minuten Verspätung hereingeschlichen. Ebenfalls mit zwanzig Minuten verläßt der überfüllte Zug den Hamburger Hbf, kriecht über die Güterumgebungsbahn, zweigt dann im Betriebsbahnhof HORN nach HH-Wandsbek ab, wo wir bei der Durchfahrt immerhin ca. 30 Minuten Verspätung haben.

Bei der Ankunft in Bad Oldesloe ist die Nordbahn nach Bad Segeberg natürlich weg. Es sind übrigens „Karl-May-Festspiele“, für die die Nordbahn ein entsprechendes Faltblatt verteilt hat. Leider bleibt unser Zug weitere 10 Minuten wegen eines Notarzteinsatzes stehen, so dass wir mit ca. 40 Minuten unsere Fahrt fortsetzen. Bei der Ankunft in Lübeck geschieht das Unfassbare, alle Anschlusszüge weg, unser Zug wird ausgesetzt, soll um drei Verstärkungswagen gekürzt werden und dann um 12:04 Uhr wieder in seinen Plan einscheren. Warum kann der Zug nicht einfach

weiterfahren und in Travemünde seinen Plan wieder aufnehmen, zumal um 12:29 Uhr ein Sonderzug fahren soll, der alle Leute der 12:04 Fahrlage mitnehmen kann.

Nun wäre es alles nur halb so schlimm, hätte nicht am Tag zuvor die Travemünder Woche begonnen. Geschätzte 700 Reisende wollen bei sengender Hitze nur noch zum Strand, und was macht die „Bahn“? Sie sorgt sich darum, dass die Züge in ihren Plänen fahren. Na ja, es stehen Busse des „Busnotverkehrs“ bereit, die aber natürlich aufgrund der Verkehrsdichte nur sehr schleppend durchkommen werden. Wir haben geduldig gewartet, und sind 12:04 Uhr mit „unserem“ Zug gefahren, der Travemünde fast zeitgleich mit den Bussen des Ersatzverkehrs erreicht.

Übrigens sind die Verstärkungswagen nicht abgehängt worden, weil der Zugführer mit einigem Nachdruck seiner Transportleitung erklärt hat, dass wegen des Zugausfalls, des extrem schönen Wetters und der Großveranstaltung nicht alle Leute mitkommen. Es ist auch nur schwer verständlich, dass Zusatzwagen dann, wenn sie gebraucht werden, in der Sonne zum Pausieren abgestellt werden, denn planmäßig sollen sie nach meiner Kenntnis erst um 14:00 Uhr wieder dem Hamburger Zug zugestellt werden.

Wieder einmal hat die „Bahn“ der Kundschaft eindrucksvoll dargestellt, was ihr der Ausflugsverkehr wirklich wert ist. Und welche Konsequenzen zieht die Politik? Werden die Leistungen unabhängig von der Qualität brav bezahlt? Worauf haben Fahrgäste sich künftig einzustellen, lieber doch an den Wochenenden das Auto nehmen, damit die „Bahn“ in Ruhe bauen kann und möglichst viele Züge in ihren Umläufen fahren können?

Übrigens, am Nachmittag desselben Tages kam der Verkehr von der Küste vollends zum Erliegen. Gleisverwerfung auf der eingleisigen Umleitungsstrecke, also Busnotverkehr zwischen HH-Rahlstedt und HH-Hbf. Aber die Autobahn war eben auch dicht, hier hatte sich gleich an zwei Stellen die Fahrbahn verformt, was chaotische Verhältnisse bis in den späten Abend zur Folge hatte.

Peter Stoltze

www.die-bahn-baut-im-norden.de

Unter dieser Internetadresse informiert die DB über Bauvorhaben in den nördlichen Bundesländern. Es werden die Bauvorhaben mit zahlreichen Bildern vorgestellt. Ebenso werden Hinweise über die dadurch notwendigen Fahrplanänderungen, Schienenersatzverkehre informiert. Diese aktuellen Infos können auch per E-Mail bestellt werden. Der Empfänger wird dann regelmäßig über Fahrplanänderungen zeitnah informiert.

Pechsträhne bei der S-Bahn

Dennoch das Beste daraus gemacht

HAMBURG (bw) In der Nacht vom 16. auf den 17. Oktober kam es zu einem Kabelbrand ausgelöst durch einen technischen Defekt im Harburger City-Tunnel.

Aufgrund der durch die Brandlöschung ausgetretenen Salz- und Salpetersäure kam es zu einer mehr als einwöchigen Sperrung insbesondere zur Wiederherstellung der beschädigten Leitungsinfrastruktur. Als Ersatz für die meist genutzte Hamburger S-Bahnlinie im Abschnitt Harburg Rathaus - Harburg - Wilhelmsburg wurden einerseits alle Züge zwischen Harburg und Hamburg für den HVV-Verkehr freigegeben sowie andererseits pro S-Bahnzug bis zu sechs (Gelenk-)Busse hauptsächlich von der Hochbahn bzw. derer Tochtergesellschaften eingesetzt.

In der Nacht vom 21. auf den 22. Oktober entgleiste neben der S-Bahnstation Allermöhe ein u.a. mit Schrott beladener Güterzug in dessen Folge neben den beiden Fernbahngleisen auch die beiden S-Bahngleise gesperrt werden mussten. Zügig wurde seitens

der Bahn u. a. bei den Busbetrieben PVG, Reisering und VHH ein Ersatzverkehr bestellt, der auch Expressbusverkehre zwischen Büchen und Hamburg sowie Bergedorf und Berliner Tor umfasste. Mit großer Flexibilität mobilisierten die beteiligten Unternehmen die gerade in der Hauptverkehrszeit knappen Reserven an Fahrzeugen und Fahrpersonal. Auch nach der eingeschränkten Wiederaufnahme des S-Bahnverkehrs im 20-Minuten-Rhythmus wurde der Expressbusverkehr zwischen Bergedorf und Berliner Tor während der Hauptverkehrszeit aufrechterhalten. Im übrigen wären Expressbusse auf der kürzeren Route zwischen Bergedorf und der U-Bahn in Mümmelmannsberg wenig sinnvoll gewesen, da jene U-Bahnlinie bereits unter normalen Umständen während der HVZ am Rande ihrer Kapazitätsgrenze verkehrt.

Die aufwendigen Bauarbeiten zur Instandhaltung des Hamburger S-Bahnnetzes machen in Ausnahmefällen auch eine Streckensperrung während des Berufsverkehrs erforderlich. Beispielsweise leistete die Pinneberger Verkehrsgesellschaft vom 3. bis 6. Oktober planmäßigen Schienenersatzverkehr zwischen Klein Flottbek und Blankenese. Durch Informationspersonal vor Ort, flexiblem Fahrzeugeinsatz sowie zusätzlichem Expressverkehr ohne Bedienung der vergleichsweise gering frequentierten Station Hochkamp selbst bis in die Abendstunden konnten die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten werden.

Darüber hinaus gibt es Positives in Sachen S-Bahnerweiterung zu vermelden: Ab Ende 2007 verkehrt die S-Bahnlinie 3 von Pinneberg nach Neugraben in Zweisystemtechnik weiter bis Buxtehude und Stade. Damit wird für die Pendler aus dem und für die Ausflügler in den niedersächsischen Niederelberaum eine deutlich bessere Verbindung geschaffen. Ferner kommt die Realisierung des Traums einer Direktverbindung von Elmshorn, Itzehoe oder Neumünster in den Hamburger City-Tunnel ein Stück weit voran.

Fahrgäste auf dem Abstellgleis

KIEL (hb) Fermat'sches Prinzip wird es in den Naturwissenschaften genannt, daß Strahlen (z.B. Licht oder Erdbebenwellen) den schnellsten Weg zum Ziel suchen, ohne daß dieses der kürzeste sein muß. Fahrgäste und ihre Züge verhalten sich da recht ähnlich. So machen die meisten den Umweg über den Engpaß Elmshorn, um von Kiel nach Hamburg zu fahren.

Am 14.07.2003 unterwarfen sich auch die Pläne der Bahn diesen Gesetzen. Aufgrund einer Baustelle zwischen Hamburg und Berlin sollte der ICE 1519 statt wie gewöhnlich um 08.48 Uhr schon bereits um 08.10 Uhr losfahren. Findigen Fahrgästen, die öfter in Richtung Hannover - Frankfurt fahren, fällt sofort auf: Mit der gewöhnlichen Fahrzeit von rund 65 Minuten bis Hamburg Hbf erreicht man den ICE 575 ab Hamburg Hbf (09.25 Uhr) bzw. den EC 33 (ab 09.28 Uhr). Sollte die Bahn tatsächlich mal eine Baustelle dazu benutzen, Fahrgästen nicht nur Ärger zu bereiten, sondern zumindest einigen Fahrgästen damit zu helfen?

Weit gefehlt. Die planmäßige Ankunft ist erst um 09.27 Uhr und damit sind die Anschlüsse weg. Durch einen Betriebsaufenthalt in Hamburg-Eidelstedt soll der Zug Zeit abbummeln, damit er sich nicht so lange in Hamburg Hbf aufhält.

Doch schon am ersten Tag ging das schief. Der Zug "vergaß" seinen widernatürlichen Betriebsaufenthalt in Eidelstedt und fuhr direkt in Richtung Dammtor und Hbf, wo er jeweils rund eine Viertelstunde zu FRÜH ankam. Es mußte ja so kommen. Schließlich ist das schnellstmögliche Ankommen ein Naturprinzip. Nur wie erklärte man es den Fahrgästen in Hamburg Dammtor, daß der Zug 15 Minuten vor dem Plan abgefahren ist? Wie auch immer die Fahrgäste nach Hannover hatten ihren Anschluß, der kei-

ner hätte sein sollen, dann doch bekommen. Vielleicht hätte die Bahn doch mehr Naturwissenschaftler in ihre Planungen einbezogen, dann würden verschobene Züge wenigstens nicht sinnlos in der Gegend herumstehen, um den Anschlußzügen in Schleswig-Holstein einfach um nur wenige Minuten davonfahren.

Eine etwas spätere Abfahrt in Kiel würde auch Reisenden aus



Eckernförde und Preetz die Möglichkeit geben, weiterhin mit dem ICE fahren zu können. Die Züge verpassen sich um 3 Minuten. Reisende aus Flensburg können den ICE in Neumünster gerade noch sehen, bevor dieser 1 Minute später abfährt.

Bildanzeige im ICE zur Ankunft Hamburg

Foto: H. Busche

Das ABC des Kursbuches

KIEL (hb) Viel zu oft noch tauchen die Fußnoten im Fahrplan auf, die besagen, daß der Zug mal wieder nicht an dem Tag fährt, an dem man ihn benötigt. „Wochenends lohnt sich kein Verkehr“, heißt es viel zu oft. Ein Blick in den neuen LNVP (Seite 17, Entwicklung der Verkehrsnachfrage) belegt das Gegenteil. Mittlerweile ist die Verkehrsleistung am Wochenende mit 4,1 Mio. Pkm/d höher als in der Woche (3,7 Mio. Pkm/d). Die Bahn ist nicht nur für Pendler sondern auch und insbesondere für Freizeitfahrten gut. Dem kommt insbesondere ein Integraler Taktfahrplan entgegen, wie ihn PRO BAHN schon seit Jahren einfordert.

Kiel - Flensburg : 6 sind 4 zuwenig

Kiel (sb) Seit Februar 2001 sind die neuen VT 648 der Regionalbahn SH nun schon zwischen Kiel und Flensburg unterwegs, doch es werden immer noch auch VT 628 eingesetzt.

Das hängt damit zusammen, dass man eigentlich mit 5 Fahrzeugen den Verkehr bewältigen wollte. 3 sollten die RE Kiel – Flensburg und weitere 2 den Pendelverkehr Kiel – Eckernförde fahren.

Doch die Nachfrage ist zu hoch, um die VT solo fahren zu lassen, so dass durch Doppeltraktionen Fahrzeuge fehlen, die durch VT 628 ersetzt werden müssen.

Die Beschaffung weiterer Fahrzeuge schied bisher aus, da der VT 648 bis jetzt eine Splittergattung bei der DB und damit der Anschaffungspreis zu hoch war. Doch seit ein paar Monaten bekommt der VT 648 bei der DB kräftig Zuwachs, da zukünftig nicht nur 28 Fahrzeuge in Nordrhein-Westfalen, sondern auch 22 Fahrzeuge in Hessen und 27 Fahrzeuge in Südniedersachsen verkehren sollen.

Somit könnte die Regionalbahn SH jetzt zu einem günstigen Preis 4 weitere VT 648 beschaffen, womit sowohl der Pendelverkehr Kiel – Eckernförde als auch der RE Kiel – Flensburg bis Süderbrarup in Doppeltraktion gefahren könnten und der VT 628 endgültig verbannt werden würde.

Sylt-Shuttle der NOB vorerst auf Eis gelegt

Kiel (sb) Der geplante Sylt – Shuttle der NOB kommt vorerst nicht, obwohl die Dieselloks vom Typ G1700 BB und die Flachwagen schon längst bereitstehen.

Die Trassen für den Sylt – Shuttle sind inzwischen zwar bestellt, doch verweigert die DB Autozug der NOB den Zugang zu den Verladestationen, da man der Meinung ist, dass der Eigentümer den alleinigen Zugang zu den Anlagen hat. Man scheint wohl vergessen zu haben, dass auch diese Anlagen mit Steuergeldern errichtet wurden.

Der private Sylt-Shuttle sollte den Nutzern günstigere Preise und mehr Flexibilität bieten, da für Spontan-Fahrten extra Stellplätze reserviert werden sollten.

Unterdessen investiert die DB Autozug weiter in den Sylt-Verkehr, um ihre Marktposition auszubauen. So werden die angemieteten 218-Dieselloks der DB Regio ab Fahrplanwechsel durch 14 Loks der Baureihe 225, die im Werk Bremen modernisiert und mit Motorvorwärmern ausgerüstet werden, abgelöst.

Ausbaustart Hamburg–Lübeck

Kiel (sb) Das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung Hamburg – Lübeck – Travemünde steht kurz vor dem Ende. Im Januar wird voraussichtlich mit dem Bau begonnen.

In der ersten Ausbaustufe wird die Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde elektrifiziert und die Höchstgeschwindigkeit zwischen Lübeck und Travemünde auf 120 km/h angehoben.

Wenn die Arbeiten zeitgerecht ablaufen, wird der elektrische Betrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 aufgenommen. Die Kosten liegen bei ca. 100 Mio. €

In einer zweiten Ausbaustufe sollen bis Lübeck-Kücknitz ein zweites Gleis und im Abschnitt Hamburg – Ahrensburg ein drittes Gleis verlegt werden, um die Kapazität zu erhöhen. Diese Maßnahmen sind vom Bundes-Verkehrs-Wege-Plan (BVWP) abhängig und würden ca. 55 Mio. € kosten.

Auch Fernverkehr sollte geplant werden

KIEL (sb) Nachdem der LNVP 2003 – 2007 verabschiedet worden ist, stellt sich nun die Frage, ob ein solcher Entwicklungsplan auch für den Fernverkehr sinnvoll ist.

Fakt ist, dass die DB Reise & Touristik in den letzten 5 Jahren einen Großteil ihrer Leistungen in Schleswig – Holstein rationalisiert hat.

Das derzeitige Angebot umfasst :

- 6 ICE/IC-Zugpaare Kiel – Hamburg
- 2 IC-Zugpaare Flensburg – Hamburg
- 4 (2) IC-Zugpaare Westerland – Hamburg
- 1 (0) IC-Zugpaare Puttgarden – Hamburg

Weggefallen sind seit 1998 :

- 2 IC-Zugpaare Kiel – Hamburg
 - 1 IC-Zugpaar Westerland – Hamburg
- sowie die IR-Linien Hamburg – Lübeck, Hamburg – Flensburg und Lübeck – Leipzig.

Also sind etwa 50 % aller Fernverkehrsverbindungen in Schleswig – Holstein weggefallen, was aber nicht als weitergehender Trend betrachtet werden sollte, denn private Anbieter (z.B. Connex) zeigen durchaus Interesse daran, Fernverkehrszüge zu fahren. Also wäre es gerade deshalb sehr wichtig, einen Fernverkehrsplan (LFVP) zu beschließen, weil dann sowohl das Land als auch potentielle Betreiber Planungssicherheit für mögliche Fernverkehrslinien hätten.

Ausschreibung entschieden:

DB verliert Marschbahn an NOB

Kiel (sb) Die NOB hat die Ausschreibung der Marschbahn Hamburg – Westerland für sich entscheiden können und damit ihren Marktanteil am SPNV in Schleswig – Holstein fast verdreifacht.

Ab Dezember 2005 wird die NOB einen sauberen Stundentakt zwischen Hamburg und Westerland anbieten, der auf den Abschnitten Itzehoe – Heide und Niebüll – Westerland durch weitere Regionalzüge verdichtet werden wird. In der Ausschreibung, die etwa 4,1 Mio. Zug-km umfasst, ist auch der Touristikzug „Sylter Welle“ enthalten.

Der sogenannte MarschbahnEXpress wird dabei nördlich von Heide sämtliche Stationen bedienen, auch den Hamburger Hauptbahnhof ansteuern und trotzdem soll die Fahrzeit unter drei Stunden liegen, was durch die modernen Fahrzeuge erreicht werden soll.

Außerdem sollen einige MEX - Züge als InterConnex weiter nach Dresden oder Köln verkehren, was zur Zeit aber nur sehr vage Planungen sind.

Zum Einsatz sollen Dieselloks des Typs R3000 CC des Kieler Unternehmens Vossloh kommen, die moderne Gliederzüge des spanischen Herstellers Talgo ziehen werden. Eine Einheit wird dabei aus 11 Reisezugwagen, 2 Fahrradwagen und einem Bistrowagen bestehen, so dass auch eine Verpflegung an Bord gesichert ist. Für nachfrageschwächere Abschnitte werden wahrscheinlich LHB-Triebwagen vom Typ LINT 56 angeschafft.

Bahnhof Schwartau umgebaut

KIEL (sb) Der Umbau des Bahnhofes Bad Schwartau ist fertig gestellt worden. Wichtigste Maßnahme war dabei die Errichtung eines neuen Hochbahnsteiges. Damit hat der Bahnhof Bad Schwartau nun zwei moderne Bahnsteige, wobei der eine Richtung Süden und der andere Richtung Norden genutzt wird.

Doch bei aller Freude über den fertiggestellten Bahnhof muss man aber auch sehen, dass der Bahnhof von vier auf zwei Gleise rückgebaut wurde. Dabei wurde der neue Bahnsteig sogar noch am bisherigen Durchfahrtsgleis errichtet, so dass Fern- und Güterzüge keine Möglichkeit zum Überholen mehr haben, wenn zwei Züge gleichzeitig im Bahnhof stehen, was die Streckenkapazität natürlich minimiert.

Fährt Regionalverkehr gegen Prellbock?

KIEL (sb) Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2003 wird der Regionalverkehr in Schleswig – Holstein erstmals um 1,5 % ausgedünnt, da man angesichts leerer Kassen die Ausgaben reduzieren muss.

Gestrichen werden einige Tagesrandverbindungen auf den Strecken Kiel – Preetz und Kiel – Eckernförde sowie einige Regionalbahnen zwischen Elmshorn und Itzehoe.

Da nicht anzunehmen ist, dass sich die leeren Staatskassen in den nächsten Jahren nennenswert werden, muss davon ausgegangen werden, dass der Regionalverkehr in den nächsten Jahren weiter ausgedünnt werden wird. Doch es stellt sich die Frage, ob dieser Weg wirklich die einzige Alternative ist, dem sich anbahnenden Finanzkollaps zu gehen.

Denkt man an das Frühjahr zurück, so fällt uns ein, dass das Land Schleswig-Holstein einen Ausschreibungshorizont vorgelegt

hat. Warum sollte man den Ausschreibungshorizont also nicht wesentlich straffen und die eingesparten Mittel zur Angebots-sicherung und weiteren Angebotsausweitungen ausgeben.

Die Einsparpotentiale sind noch enorm, bedenkt man, dass das gesamte Netz Ost und die Strecken rund um Hamburg noch von der DB betrieben werden.

Radfahrer unerwünscht?

HAMBURG Als Fortschritt im ÖPNV wollte uns die Landes-regierung die Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs und die Ausweitung des HVV zum 15.12.2002 verkaufen. Das ist aus ADFC-Sicht leider nicht ganz so.

Im Schleswig-Holstein Tarif gelten die alten Bestimmungen zur Fahrradmitnahme weiter. Man kann sein Fahrrad in allen Zügen des Nahverkehrs zu jeder Tageszeit mitnehmen. Grundsätzlich ist die Mitnahme kostenlos, allerdings gelten sogenannte Sperrzeiten (Montag- Freitags von 6.00 – 9.00 und von 16.00 - 18.00 Uhr sowie am Wochenende in fast allen Zügen), in denen man für das Fahrrad 3 € bezahlen muss. Der Forderung des ADFC, wenigstens die Sperrzeit am Wochenende aufzuheben, ist das Land bisher leider nicht gefolgt.

Nicht nachgedacht wurde offensichtlich bei der Ausweitung des HVV. Das HVV-Gebiet geht jetzt bis Reinfeld, Rickling bzw. Dauenhof und deckt damit einen großen Teil des südlichen Schleswig-Holstein ab, in dem viele Menschen wohnen. Hier gelten die Bestimmungen des HVV. Das heißt die Mitnahme eines Fahrrades ist in Nahverkehrszügen kostenlos möglich, aber von Montags bis Freitags in der Zeit von 6.00 – 9.00 und 16.00 – 18.00 gänzlich ausgeschlossen. Dies ist im Berufsverkehr in der Hamburger S- und U-Bahn noch nachzuvollziehen, aber in den RE- und RB-Zügen, die alle über Fahrradabteile verfügen, Unsinn. Sie dürfen also Ihr Fahrrad zwar von Lübeck nach Hamburg oder von Hamburg nach Neumünster mitnehmen, nicht aber, wenn Sie erst in Reinfeld einsteigen oder den Zug Richtung Kiel schon in Dauenhof verlassen wollen. Wir können uns nicht vorstellen, dass diese Regelung wirklich so gewollt ist und auch nicht, dass ein Zugbegleiter diese Regeln tatsächlich durchsetzt.

Deshalb erwarten wir, dass die Bestimmungen im HVV so schnell wir möglich geändert werden. In RE- und RB-Zügen muss



auch im HVV während der sogenannten Sperrzeiten die Fahrradmitnahme zumindest gegen Fahrradkarte möglich sein. Bis dahin hilft leider nur Hoffen auf die Akzeptanz beim Zugpersonal oder Kaufen einer Fahrkarte, die über das HVV-Gebiet hinausreicht; die zusätzliche Streckenlänge will aber

bezahlt sein.

Und auch in Schleswig-Holstein muss eine kostenlose Fahrradmitnahme am Wochenende möglich werden. Die Kapazitäten sind in den Zügen vorhanden und wenn im Einzelfall die Züge überfüllt wären, muss das Fahrrad draußen bleiben; dafür ist es kostenlos und heute im Grunde auch nicht anders.

Birgit Goesling, Allgem. Deutscher Fahrrad Club (ADFC) Kiel

Aktueller Stand des SH-Tarif

LÜBECK (ps) Trotz vollmundiger Ankündigungen wird der Busverkehr auch nicht zum Dezember 2003 in einer ersten Stufe in den SH-Tarif integriert werden. Das gleiche gilt selbstverständlich auch für die Schifflinien.

Der neue Termin, 01.04.2004, wird nach unbestätigten Meldungen ebenfalls nicht zu halten sein, weil angeblich Busbetreiber in Nordfriesland und Dithmarschen einen Verbundtarif nicht wollen. Hier sollten die Verhandlungspartner sich ein paar Tipps vom Hamburger Verkehrsverbund (HVV) holen, denn da ist mittlerweile sogar die Erweiterung nach Niedersachsen im Dezember 2004 so gut wie unter Dach und Fach. Vielleicht sollten die Besteller künftig weniger Rücksicht auf blockierende Firmen nehmen, sondern nur noch mit verbundwilligen Unternehmen zusammenarbeiten.

Zur Erinnerung: Man hatte seitens der LVS und des zuständigen Ministeriums bei Einführung des SH-Tarifs im Dezember 2002 keine Bedenken, die Kinderermäßigung auf 40% zu reduzieren und dies mit der baldigen Integration des Bus- und Schiffsverkehr zu begründet, weil hier nämlich unterschiedliche Altersgrenzen gelten. Des weiteren wurde angeführt, Kinder würden bei der DB ab 12 Jahren voll bezahlen und im SH-Tarif wird die Ermäßigung bis 14 Jahre gewährt. Bedauerlicherweise hat auch dieser Punkt einen erheblichen Webfehler: Seit Dezember 2002 ist die Altersgrenze bei der DB ebenfalls auf 14 Jahre angehoben worden und in Begleitung ihrer Eltern oder Großeltern fahren die Kinder sogar kostenlos. Somit ist der Status der Kinderermäßigung derzeit in Schleswig-Holstein eine klare Verschlechterung gegenüber dem DB-Tarif, auch fehlen bei Tageskarten des SH-Tarifs Mitnahmeregelungen für Kinder, wie sie im HVV großzügig eingeräumt werden.

Es gibt seit Einführung des SH-Tarifs Tageskarten und sogenannte Kleingruppenkarten, die alle entfernungsabhängig sind und sofern in den HVV hineingelöst wird, gibt es eine großzügige Nutzungsregelung der entsprechenden HVV-Tarifringe. Tageskarten gibt es sowohl in der 1. wie auch in der 2. Klasse, wobei der Preis auf max. €40,50 bzw. €27,00 begrenzt ist.

Die Kleingruppenkarte gilt werktags erst ab 9:00 Uhr, Sa, sonn- und feiertags ganztägig für max. fünf Personen in der 2. Klasse. Der Preis steigt mit zunehmender Entfernung langsamer an (Degression). Der Höchstpreis beträgt €27,00, damit der Preis unter dem des Schönen-Wochenend-Tickets bleibt. Bedauerlicherweise fehlen hier geeignete Marketingmaßnahmen, um über diese beiden Fahrkarten sowohl die Einnahmeseite wie auch die Akzeptanz und damit die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Im Erweiterungsgebiet des HVV (Reinfeld, Bargtheide, etc.) gibt es besondere Kombiautomaten, an denen Fahrscheine sowohl zum SH-Tarif wie auch zum HVV-Tarif erworben werden können. Für das Lösen der Kleingruppenkarte muss an diesen Automaten das Feld Tageskarte gedrückt werden und anschließend in einer Auswahl das Feld „5 Personen“ bedient werden. Dies muss dem Kunden an den genannten Automaten künftig auch einfach und unmissverständlich erläutert werden.

Die seitens der LVS in Aussicht gestellte Möglichkeit, künftig an den Fernverkehrsautomaten der DB auch Tickets zum SH-Tarif zu kaufen, bezieht sich leider nicht auf alle beliebigen Abfahrtsbahnhöfe, sondern nur auf den Standort des Automaten. Wer etwas anderes erwartet hat, sieht sich wieder einmal getäuscht.

Obwohl außer Tages- und Kleingruppenkarte für mich keine

Fortsetzung siehe Seite 13

Hamburger Fahrgast Forum

Busse und Bahnen im Wettbewerb

Werden Hamburger Buslinien künftig von osteuropäischen Billiganbietern betrieben? Sollen unsere Schnellbahnen in einigen Jahren von internationalen Konzernen, z. B. aus Frankreich gesteuert werden? Antworten auf solche, durchaus aktuelle Fragen werden wesentlich davon abhängen, wie der jahrelange Streit um das künftige Europa-Recht zur Marköffnung im Öffentlichen Verkehr ausgehen wird. Aber auch schon das geltende Recht zum Problem wettbewerbsverfälschender Beihilfen in der Europäischen Union (EU) hat eine erhebliche Bedeutung für die Vergabe von Leistungen beim ÖPNV erlangt. Meist geht es dabei um die Frage, in welchen Fällen eine öffentliche (europaweite) Ausschreibung zwingend ist. Hierzu ist im Juli des Jahres ein mit Spannung erwartetes Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) ergangen, das von den ÖPNV-Betreibern im Verband Deutscher Verkehrsbetriebe (VDV) mit großer Befriedigung aufgenommen worden ist. Allerdings sind durch den Richterspruch nach Meinung von Günter Elste, Präsident des VDV und Chef der HHA die Anforderungen an die Effizienz der deutschen Verkehrsunternehmen erhöht worden. Dem Verfahren vor dem EuGH lag ein Streit zweier altmärkischer Busbetreiber zu Grunde, weil einem der beiden Verkehrsleistungen freihändig übertragen waren, und zwar mit einem hohen öffentlichen Finanzierungsbeitrag. Der EuGH war angerufen worden, weil die deutsche Vorinstanz das einschlägige Europa-Recht für klärungsbedürftig hielt. Die Brüsseler Richter haben nunmehr festgestellt, daß - entgegen dem Plädoyer des EU-Generalanwalts - Subventionen von über 20 Prozent auch für solche ÖPNV-Verkehrsleistungen keine wettbewerbsverfälschenden und damit nach europäischem Recht verbotenen Beihilfen darstellen, die nicht im Ausschreibungswettbewerb vergeben worden sind. Dieser Grundsatz gilt allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen, die jedoch durchweg gegeben sein dürften. Mit dem vorliegenden Urteil sind zwar zunächst die größten Besorgnisse vieler Verkehrsunternehmen und Kommunen vom Tisch, doch bleibt vieles bis zu einer Verabschiedung der EU-Verordnung zur ÖPNV-Marköffnung klärungsbedürftig.

Der ursprüngliche, radikale Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur Marköffnung im öffentlichen Verkehr vom Juli 2000 mit der Festlegung auf fast ausnahmslosen Ausschreibungswettbewerb hat inzwischen Abschwächungen erfahren, und zwar sowohl durch Einflußnahme von Regierungen der Mitgliedsländer als auch durch das Europäische Parlament. In diesem Zusammenhang ist vor allem eine Initiative des Bundesverkehrsministers (BVM) Manfred Stolpe zu nennen, die auch die grundsätzliche Zustimmung mehrerer EU-Mitgliedsstaaten und der Fachverbände gefunden hat.

Die Initiative des BVM setzt bei dem sogenannten Selbstbehalt an, den der gegenwärtige Entwurf der europäischen Marktöffnungsverordnung den ÖPNV-Aufgabenträgern einräumt. Diese Option kann bis zu einer festgelegten Grenze für eine Direktvergabe an einen Betreiber genutzt werden. Hierzu führt Günter Elste aus, die Quotenregelung müßte mit den Übergangsfristen der Marktöffnungsverordnung etwa derart verbunden werden, daß die Quote für eine Direktvergabe erst nach einer längeren Übergangszeit ihre Zielvorgabe erreichen müsse. Außerdem müßte es abgestufte Zielquoten in den unterschiedlich strukturierten Räumen wie Großstädten und ländlichen Gebieten geben. Schließlich sei auch eine Differenzierung nach Verkehrsmitteln und nach dem Integrationsgrad der Verkehre unverzichtbar. So könnte der Selbstbehalt z.B. bei komplexen U-Bahn- und Straßenbahn-

systemen - wie bereits von der EU-Kommission konzediert - bei 100 Prozent liegen und der für die Zubringerbusse deutlich darunter. Danach müßte in Hamburg der HHA-Busverkehr dem Wettbewerb durch umfassende Ausschreibungen geöffnet werden, falls die U-Bahn-Linien nicht ausgeschrieben würden.

Man kann sich allerdings fragen, ob wirklich die Brüsseler EU-Bürokratie alle Lebensbereiche bis ins Einzelne regeln sollte. Elste fordert daher wohl mit Recht, daß entsprechend dem Subsidiaritätsgrundsatz des EG-Vertrages den Mitgliedsstaaten und auch den ÖPNV-Aufgabenträgern eigene Ermessensspielräume zur Ausgestaltung des jeweils vor Ort optimalen ÖPNV-Systems gewährt werden müßten.

Ewald Brincken

Immer mehr klimatisierte Busse

In diesem Sommer haben wohl nicht wenige Hamburger Bus-Fahrgäste Erleichterung empfunden, wenn sie in einen der zahlreichen Niederflrbusse der jüngsten Generation eingestiegen sind. Statt der sonst bei sommerlichen Temperaturen aufgeheizten, oft schwülen Luft, finden sie eine angenehme Kühle vor. Aber auch im Winter und allgemein bei kühleren Außentemperaturen wird die Entfeuchtung der Innenluft als angenehm empfunden, ebenso die damit verbundene ungehinderte Sicht nach außen. Allerdings sind nicht alle Fahrgäste von der teilweise zu starken und nicht zugfreien Kühlung in den Bussen begeistert. Die weitere Entwicklung der Klimageräte sollte daher zu einer Optimierung der Kühlluftzufuhr führen, auch insofern könnte die Perfektionierung der Pkw-Klimaautomaten vorbildhaft sein.

Noch vor wenigen Jahren waren in unseren mehr nördlichen Breiten im Stadtverkehr kaum klimatisierte Busse anzutreffen. Wenn sich in jüngster Zeit etliche Busbetreiber dazu entschlossen haben, vollklimatisierte Stadtbusse zu beschaffen, so dürfte nicht zuletzt der Wettbewerb mit dem Individualverkehr hierzu beigetragen haben. Schließlich werden immer mehr - auch kleinere - Pkw mit Klimaanlage verkauft, die früher fast nur den teureren Autos vorbehalten waren. Der allgemeine Trend zur Beschaffung klimatisierter Stadtbusse wird nicht zuletzt auch dadurch gefördert, daß deren Einstandspreise meist unter denen ohne diesen Komfort liegen, jedenfalls gegenwärtig. Der Gesamtaufwand für die Bus-Klimatisierung ist jedoch wegen deren laufender Kosten höher. Damit stellt sich für den verkehrspolitisch Interessierten die Frage, ob sich diese Mehrkosten rechnen, d.h. ob mit der Klimatisierung eine entsprechende Anzahl von Fahrgästen neu- bzw. zurück gewonnen werden kann. Noch fehlen aber hierzu belastbare Daten.

Im Großraum Hamburg wurden vollklimatisierte Stadtbusse zuerst von der Pinneberger Verkehrsgesellschaft (PVG) eingesetzt (ab 1996). Seit einiger Zeit beschafft die PVG nur noch solche Busse. Dies gilt auch für die HHA, die gegenwärtig 162 dieser Fahrzeuge einsetzt. Auch die drei Versuchsbusse mit Brennstoffzellen sollen mit Klimaanlage erhalten.

Ewald Brincken

Prellbock für die AKN ?

„Nachdem die Durchfahrt der AKN-Züge zum Hauptbahnhof technisch möglich ist, wird sie politisch auf Dauer nicht zu verhindern sein.“ So stand es in HFF 2 - 2/2003, Seite 5: „AKN contra S-Bahn“.

Um die von den AKN-Fahrgästen immer wieder geforderte umsteigefreie Weiterfahrt zum Hauptbahnhof endgültig zu verhindern, wird jetzt ein aufwendiger Umbau in Eidelstedt geplant. Wie wir dazu erfahren, sollen die AKN-Züge an einem Prellbock enden. Das Stumpfgleis, welches zwischen zwei S-Bahnsteigen lie-

AKN-Fahrplan HWZ/modifiziert durch F3H

AKN-Durchfahrt (mit Dieseltriebwagen) bis Hauptbahnhof

S-Bahn-Fahrplan unverändert
 AKN-Stammstrecke unverändert
 A1: 10-Minutentakt Quickborn - Eidelstedt
 20-Minutentakt Kaltenkirchen - Hauptbahnhof
 A2: 20-Minutentakt Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte

A2	S21	A1	S11	A1	S3	A2	A2	A1	S21	S31	A1	S3	A2
		23											20
		31											12
33		32				53							11
45						05							10
		41		51									02
		43		53									00
		46		56									56
		46		56									54
		50		00									50
		50		00									49
53		54		04		521							45
		55		05									44
		59		09									39
54	58	02		12	04	00							36
56	00				06	10							32
58	02				08	12							30
00	04				531	10	14						28
03					13								28
04				07	10	14							29
	06	08		11	14								28
	08	10		13	16								32
	11	13		16	19								30
	11	13		16	19								28
17	13	16		18	21	27	23						15
													25

Zugrundegelegt ist der gültige A1-Fahrplan für 10-Minutentakt (HWZ)

bis Quickborn und 20-Minutentakt bis Kaltenkirchen mit Zugkreuzungen in Eidelstedt Ost, (Schneisen,) Bönnigstedt, (Hasloh,) Quickborn und Ulzburg Süd bei folgenden Änderungen:

Verlängerung aller A1-Stammzüge bis Hauptbahnhof im gegebenen S-Bahnfahrplan Durchfahrt der A1-Züge in Stellingen, Langenfelde und Diebsteich ohne Halt. Dadurch Fahrzeit-Verkürzung um 2 Minuten (gegenüber der S21), so daß ab Holstenstraße eine freie Fahrplantrasse erreicht wird. Beim Aussetzen in Sternschanze wäre die Zeitspanne zum Wiedereinsetzen (Gegen-gleis) zu kurz. Deshalb fährt die A1 bis Hauptbahnhof durch und kann auf Gleis 5a kehren, das signaltechnisch in zwei Abschnitte geteilt wurde. Fahrzeit-Ersparnis zum Hauptbahnhof 7 Minuten gegenüber Umsteigen zur S21 (Gegenrichtung 4 Minuten). Bei Ausfahrt aus Gleis 5a kreuzen die A1-Züge das S-Bahngleis während einer 5-Minutenlücke im S-Bahnfahrplan der Gegenrichtung, so daß die S-Bahn planmäßig nicht behindert wird. Zusätzlich muß bei der Rückfahrt auch Holstenstraße ohne Halt durchfahren werden, um Behinderungen der S3 zu vermeiden. Ein Umlauf dauert 120 Minuten, d.h. es sind immer 6 Züge auf der Strecke. Die Verstärkerzüge im 10-Minutenabstand verkehren nur zwischen Quickborn und Eidelstedt, weil sich die A1-Züge sonst bei der Ein- und Ausfahrt am Hauptbahnhof behindern würden. Hierfür werden weitere 4 Einheiten benötigt.

FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (F3H)

gen würde, (ähnlich wie die A2 in Norderstedt-Mitte zwischen zwei U-Bahnsteigen) soll ein bahnsteiggleiches Umsteigen in beiden Fahrtrichtungen der S-Bahn ermöglichen.

Das hört sich zunächst gut an, bringt jedoch gegenüber dem heutigen Zustand, wo bereits bahnsteiggleich umgestiegen wird, überhaupt keine Vorteile für die Fahrgäste. Es geht ja nicht darum, das Umsteigen zu verbessern, sondern es überhaupt zu vermeiden.

Ähnliche Überlegungen waren schon vor einigen Jahren angestellt worden, wurden damals jedoch wegen Platzmangels für einen zweiten Bahnsteig in Eidelstedt verworfen.

Diesmal will man einen Schritt weiter gehen. Um eine kreuzungsfreie Einfädung des AKN-Gleises zu erreichen, müßte der S-Bahnhof Eidelstedt aufgehoben und durch eine neue Station ersetzt werden, die zwischen Eidelstedt und Stellingen liegen und damit die beide ersetzen würde. Damit rückt nun diese Planung vollends in den Bereich der Utopie, da hierbei nur Kosten entstehen, ohne einen merklichen Nutzen für die Fahrgäste. Jetzt bleibt nur noch die Hoffnung, daß diese unnütze Idee an den Kosten scheitert. Dahingegen wäre eine Weiterfahrt der AKN-Züge auf S-Bahngleisen kostenneutral, wenn dafür jeweils eine Fahrt der S21 eingespart würde. Außerdem wären Gleisverbindungen zwischen AKN- und S-Bahngleisen weiterhin erforderlich, zumal die AKN-Züge ja nicht nur zum Hauptbahnhof, sondern auch nach Altona fahren sollen.

In dem Beitrag im vorigen Heft: „AKN contra S-Bahn“ hatten wir vorgeschlagen, die S-Bahn möge sich mit der AKN (bzw.

umgekehrt) daraufhin verständigen, daß beide Verkehrsbetriebe gleichermaßen die anderen Strecken wechselweise mitbenutzen. Das hat zu weiteren Fragen geführt, z.B. welche Bahn wie oft fahren soll?

Die Antwort ergibt sich daraus, daß die A1-Züge nach wie vor im 20-Minutentakt ab Kaltenkirchen verkehren, aber durchgehend bis zum Hauptbahnhof; die S-Bahn-Züge würden ebenfalls im 20-Minutentakt bis und ab Quickborn fahren, und damit die AKN-Verstärkerzüge ersetzen. So wird für Quickborn ein 10-Minutentakt möglich, wie bisher nur in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, aber durchgehend den ganzen Tag.

Dazu wäre es zweckmäßig, als S-Bahn nicht die Linie S21 in Eidelstedt auszuschwenken, sondern die S2 über Altona hinaus zu verlängern, so daß sich zumindest für die Fahrgäste ab Quickborn eine Wahlmöglichkeit bietet, ohne umzusteigen entweder über Altona oder direkt zum Hauptbahnhof zu fahren. Der S-Bahn-GmbH bliebe dabei das Problem, ob eine Elektrifizierung bis Quickborn leichter mit Gleichstrom oder Wechselstrom zu realisieren wäre.

Den Vorwand, daß auf der Verbindungsbahn nicht die Möglichkeit bestünde, innerhalb von 10 Minuten eine vierte Linie einzufädeln, können wir nicht akzeptieren (vgl. die Münchner S-Bahn mit 5 Linien in 10 Minuten). Um das zu ermöglichen, hatten wir bereits 1997 vorgeschlagen, die AKN-Züge zwischen Eidelstedt und Holstenstraße ohne Halt durchfahren zu lassen, so daß auf der Verbindungsbahn eine freie Fahrplantrasse erreicht wird. Wir wiederholen unsere Tabelle aus HFI 58 - 4/97 nebenstehend im Faksimile.

Werner Rönsch

Fahrgastzählungen und ihre Folgen

Wohl jeder Busfahrgast im HVV-Bereich ist ihnen schon begegnet, jenen freundlichen jungen Studenten, die meist zu zweit auftreten: Während einer durch den Wagen geht und die Mitfahrenden nach Ein- und Ausstiegshaltestelle sowie benutzte Fahrausweis befragt, sitzt der zweite unauffällig im Bus und notiert jeden ein- und aussteigenden Fahrgast. Diese Zählungen dienen laut HVV dazu, „unsere Leistungen und unseren Service Ihren Wünschen anzupassen“ (HVV-Fahrplan 2003, 2. Halbjahr, Seite 430). Würden Fahrgastzählungen tatsächlich ausschließlich zu diesem Zweck durchgeführt, wäre auch nichts dagegen zu sagen.

In Wahrheit allerdings werden die Ergebnisse von Fahrgastzählungen häufig auch zum Anlaß genommen, Fahrplaneinschränkungen durchzuführen - was sicherlich nicht den Wünschen der Fahrgäste entspricht und besonders dann problematisch ist, wenn es nicht nur um die Reduzierung einer 10-Minuten-Fahrtenfolge auf 20 Minuten geht, sondern ein bestimmtes Gebiet zu bestimmten Zeiten ganz vom ÖPNV abgeschnitten wird. So brachte z.B. der Fahrplanwechsel am 30. September 2001 für einige Fahrgäste im Landkreis Harburg empfindliche Einschränkungen mit sich:

- Auf der Linie 340 (S-Neugraben - Rosengarten - Bf Harburg) wurde der Abendverkehr in die niedersächsische Gemeinde Rosengarten bis auf die letzte Fahrt gestrichen, so daß seitdem zwischen 20 und 24 Uhr - an Wochenenden sogar zwischen 19 und 24 Uhr - keine Fahrmöglichkeit per Bus von Hamburg in die Rosengartener Ortsteile Ehestorf und Alvesen mehr besteht (Vahrendorf wird abends noch durch die Linie 244 bedient).
- Die Linie 148 (Bf Harburg - Hittfeld) wurde zwischen Hittfeld und Eddelsen sogar ganz eingestellt.

Beide Maßnahmen wurden mit den ermittelten geringen

Fahrgastzahlen begründet. In beiden Fällen dienten die Streichungen als Kompensationsmaßnahmen für Verbesserungen an anderer Stelle, die für den Landkreis Harburg kostenneutral bleiben sollten. Die Verbesserung bestand auf der Linie 340 in der Verlängerung über die bisherige Endstation „Museum Kiekeberg“ hinaus bis Harburg, auf der Linie 148 in einer erweiterten Bedienung einiger Wohngebiete in Hittfeld. Dem Fahrgast aus Ehestorf oder Alvesen, der abends um 22 Uhr von Hamburg aus nach Hause fahren möchte, nützt es allerdings nichts, daß er jetzt tagsüber mit dem Bus direkt nach Harburg kommt; ebensowenig profitiert der Eddelsener von der verbesserten Bedienung Hittfelds. Hier wurden nur die Interessen unterschiedlicher Gruppen von Fahrgästen gegeneinander ausgespielt! Neue Angebote im HVV-Bereich sollten auch zusätzlich von den Gebietskörperschaften finanziert werden (und wenn dies nicht möglich ist, müssen sie eben unterbleiben) und nicht auf Kosten bestehender Verkehre gehen.

Die vom Busverkehr abgeschnittenen Fahrgäste aus Ehestorf und Alvesen wurden auf den Internet-Seiten des HVV auf ein ab der Landesgrenze am Ehestorfer Heuweg, wo die abendlichen Fahrten der Linie 340 nun enden, verkehrendes Anruf-Sammeltaxi (AST) verwiesen. Dieses Verkehrsmittel ist aber kein wirklicher Ersatz für eine Busverbindung, da es vorbestellt werden muß (und nicht jeder hat ein Handy, und nicht immer ist eine Telefonzelle in der Nähe) und außerdem pro Fahrt 3 Euro extra zu bezahlen sind - auch vom HVV-Zeitkartenbesitzer! Wer regelmäßig spät nach Hause kommt, darf also jeden Abend neu bezahlen (denn AST-Zeitkarten gibt es nicht) - eine drastische Fahrpreiserhöhung für die betroffenen Fahrgäste! Ganz abgesehen davon, daß der „Beförderungskomfort“ eines beengten Taxis, in dem man meist auch noch zum Gespräch mit den Fahrer gezwungen ist, anstatt lesen oder einfach nur „abschalten“ zu können, weit unter dem eines Busses liegt. Ob die abendlichen Fahrgäste der Linie 340, die irgendwann im Jahre 2000 von den freundlichen Studenten gezählt und befragt worden sind, wohl mit diesen Folgen gerechnet haben?

Dabei ist es keinesfalls so, daß der HVV besondere Sorgfalt walten lassen würde, bevor er derart einschneidende Fahrplanänderungen vornimmt - meist müssen die „schlechten“ Ergebnisse einer einzigen Zählung als Begründung herhalten. Ob einen Tag, nachdem die HVV-Zähler unterwegs waren und vielleicht nur zwei Fahrgäste als magere „Ausbeute“ mitgebracht haben, im gleichen Bus zehn Personen mitgefahren sind, ist irrelevant - wenn es einmal nur zwei Fahrgäste waren, wird's wohl immer so sein, das ist HVV-Logik. So wurde z.B. vor einigen Jahren eine abendliche Busfahrt der Linie 257 (S-Neugraben - Jork) zwischen Neuenfelde und Jork gestrichen (und damit ein 1 ½-Stunden-„Takt“ auf 3 Stunden gedehnt), weil am Zählungstag nur ein Fahrgast auf diesem Abschnitt mitgefahren war. In Jork gab es jedoch zwei engagierte FIH-Mitglieder, die schon vorher selbst bei jeder Mitfahrt die Fahrgäste gezählt hatten und dem HVV so nachweisen konnten, daß auf der gestrichenen Fahrt während eines Zeitraumes von acht Monaten durchschnittlich sechs! Fahrgäste mitgefahren waren - worauf die Busfahrt dann nach etwas mehr als einem Jahr wieder eingerichtet wurde (vgl. HFI 46 - 4/94, S 4/9/10; HFI 48 - 2/95, S. 2). Dieses Beispiel zeigt eindeutig die Unzuverlässigkeit der HVV-Zufallszählungen - doch nur in den seltensten Fällen dürften Fahrgäste in der Lage sein, den „offiziellen“ HVV-Zahlen eigene entgegenhalten zu können, und müssen sich machtlos mit verschlechterten Fahrplänen abfinden.

Ja, mag nun eingewandt werden, aber wo viele Fahrgäste mit-

fahren, wird das Angebot doch auch verbessert, also können Zählungen für ÖPNV-Benutzer doch auch positiv sein? Nun, wenn es wirklich an einigen Stellen überfüllte Verkehrsmittel gibt, die eine Taktverdichtung erforderlich machen, dann ist es letztlich egal, ob sich nun 85 oder 98 Fahrgäste in einen Bus quetschen müssen - es ergibt sich schon aus dem Augenschein, daß das Fahrtenangebot nicht ausreicht. Eine genaue Zählung ist also überflüssig.

Und der HVV-Einnahmeverteilungsvertrag, bei dem ja nach Fahrgastzahlen abgerechnet wird? Dieses System wurde nach der Umstrukturierung des HVV 1996/97 eingeführt, um die nun im „Wettbewerb“ stehenden Unternehmen zu veranlassen, sich aktiv um mehr Fahrgäste zu bemühen und die dabei erzielten „Erfolge“ zu belohnen. Nun sind aber die möglichen Fahrgastzuwächse im ländlichen Raum (wie Seevetal, Rosengarten oder Jork) schon aufgrund der gegenüber Hamburg geringeren Einwohnerzahl begrenzt - da mag sich ein Verkehrsunternehmen wie die KVG, die diesen Raum bedient, noch so attraktiv präsentieren. Umgekehrt braucht sich die HHA um die Gewinnung von Fahrgästen auf der Linie 102 (sog. „Metrobus 5“) nicht groß zu bemühen - sie kommen in dicht besiedelten Stadtteilen und in der Innenstadt von alleine. Das Einnahmeverfahren nach Fahrgastzahlen ist also ungerecht und sollte wieder durch eine angebotsorientierte Abrechnung nach Platzkilometern, wie sie sich im HVV-Bereich 30 Jahre lang bewährt hat, abgelöst werden.

Fahrgastzählungen dienen also nicht den Interessen der ÖPNV-Benutzer, sondern richten sich gegen sie. Damit die Verkehrsplaner von HVV und Verbundunternehmen gar nicht erst in Versuchung kommen, anscheinend oder tatsächlich schwach besetzte Fahrten zu streichen, gehören Zählungen abgeschafft - wenigstens auf Buslinien und Linienabschnitten, die nur alle 60 Minuten oder seltener bedient werden.

Klaus Müller

Schwarz ins Gefängnis fahren

Wegen Schwarzfahrens haben Heinz und Harry im Gefängnis gesessen. Sie prophezeien: Wenn das ermäßigte Sozialticket abgeschafft wird, steigt die Zahl der Insassen wieder an. Das käme den Senat teuer zu stehen.

Erst fand er es einfach lächerlich. Dann hat er gemerkt: Die meinen das ernst. Und als er dann tatsächlich zwei Monate im Gefängnis saß, hat Heinz gesehen, daß es in Hamburg Alltag ist, für Schwarzfahren in den Knast zu gehen: Vier der acht Insassen in seiner Zelle saßen eine Freiheitsstrafe ab, weil sie mehrfach beim Bahnfahren ohne Ticket erwischt worden war. Wenn die Sozialbehörde wie geplant zum Jahresende das Sozialticket abschafft, mit dem Sozialhilfeempfänger zur Zeit ermäßigt HVV fahren können, dann „kostet das den Staat erst richtig viel Geld“, prophezeit Heinz. „Das ist das Blödeste, was die Regierung machen kann.“

Das Sozialticket kostet 15 Euro im Monat. Die Sozialbehörde argumentiert, daß Sozialhilfeempfängerinnen auch auf eine CC-Karte ausweichen könnten, die koste nur 22,20 Euro und sei auch Menschen ohne Einkommen zumutbar. Doch diese Karte gilt nicht für den Großbereich, sondern nur für drei Tarifzonen. Dann sind sieben Euro Mehrkosten bei einem Monatsetat von rund 300 Euro „schon eine ganze Menge Geld“, sagt Stefan Karrenbauer, Sozialarbeiter beim Straßenmagazin Hinz & Kunz Und außerdem kostet die CC-Karte sogar noch um einiges mehr, nämlich 27 Euro monatlich. Ermäßigt auf 22,20 Euro ist sie nur, wenn man sie im Abonnement bezieht. Beim Abo bucht der HVV den Monatsbetrag regelmäßig vom Konto des Kunden ab. Und „ich bin Sozialhilfeempfänger“, sagt Heinz. „Ich hab überhaupt kein Konto.“ Gerade

gestern hat Justizsenator Roger Kusch (CDU) in anderem Zusammenhang daraufhingewiesen, daß ein Tag im Gefängnis pro In-sasse 90 Euro kostet. Laut Sozialarbeiter Karrenbauer sitzen schon jetzt immer rund 10 Sozialhilfeempfänger, die er über Hintz & Kunst kennt, wegen Schwarzfahrens ein - nicht alle nutzen das Sozialticket. Daß die Zahlen nach dessen Abschaffung noch ansteigen werden, ist für ihn nur logische Konsequenz. Auch Heinz erklärt, daß „da dann eins zum anderen kommt“: Wer schon kein Geld für eine Fahrkarte habe, habe auch keines, um die folgende Geldstrafe zu bezahlen. Deshalb „gibt es deshalb überhaupt keine zwei Meinungen“ darüber, daß das derzeitige Sozialticket „eine gute Sache ist“. Der 58-Jährige hat sich das mal genau ausgerechnet. Er zahlt fürs Bus- und Bahnfahren jetzt im Schnitt 50 Cent am Tag, „das geht“.

Die Sozialbehörde argumentiert, daß Bedürftige sich nach Abschaffung des Sozialticket einzelne Fahrkarten vom Sozialamt erstatten lassen könnten - wenn die MitarbeiterInnen zu der Auffassung gelangen, daß die beantragte Fahrt tatsächlich dringen erforderlich war. Das war auch schon so, ehe die frühere rotgrüne Regierung das Sozialticket eingeführt hatte - wodurch unter anderem gerade dieser Verwaltungsaufwand und die damit verbundenen Kosten vermieden werden sollten. Aber niemand, sagt Heinz, würde für ein paar einzelne Tickets zum Sozialamt gehen. Da könnte man ohnehin nicht einfach vorbeigehen, sondern müßte sich vorher anmelden, „und bis ich da mal einen Termin bekommen habe...“, sagt Heinz und winkt ab.

Auch Harry hat schon wegen Schwarzfahrens im Gefängnis gesessen, mehrfach sogar. Trotz der Haftzeiten ist er anschließend immer wieder schwarzgefahren. Als er zuletzt im Februar 2001 aus der Vollzugsanstalt Neuengamme entlassen wurde, hatte ihm der dortige Leiter den Antrag auf ein Sozialticket gleich in die Hand gedrückt. Seither ist Schwarzfahren „bei mir nicht mehr so angebracht“. Aber im nächsten Jahr, prophezeit er, „geht das wieder los“, nicht nur bei ihm. Und dann kommt er eben wieder in den Knast. *ELKE SPANNER, taz hamburg, freitag, 9. mai 2003*

Der Beitrag aus der taz, den wir mit freundlicher Genehmigung abdrucken, beschreibt eine Befürchtung, die inzwischen durch Senatsbeschluß bereits eingetreten ist. Damit wird bei den Sozialhilfe-Abhängigen eine unglückliche Situation wieder hergestellt, die es schon einmal gab. Wenn Minderbemittelte schwarz fahren, zahlt das Sozialamt das Strafgeld, um sie vor dem Knast zu bewahren. Damit kann also nichts gespart werden. In dieser Erkenntnis wurde seinerzeit das „Sozialticket“ eingeführt, das nun wieder abgeschafft wird. Diese Politiker sind unfähig, Erfahrungen aus der Vergangenheit zu berücksichtigen.

Versäumte Anschlüsse durch S-Bahn-Bauarbeiten

Wer von Blankenese nach Quickborn fährt, hat schlechte Anschlüsse. In Altona muß man beim Umsteigen von der S1 zur S3 (je nach Wochentag und Tageszeit) neun bis 19 Minuten warten, und in Eidelstedt noch mal acht Minuten bis zur A1. Doch mit einem Trick kann man werktags zehn Minuten sparen, wenn man in Altona in Null Minuten auf die S31 springt und in Holstenstraße auf die S21 wartet, welche in Eidelstedt einen 2-Minuten-Übergang auf die A1 bietet. Das ist riskant, denn es klappt natürlich nur, wenn die S1 pünktlich ist. Hat man in Blankenese seine S-Bahn versäumt, ist dies die letzte Chance, doch noch die geplante AKN zu erreichen.

Bei Bauarbeiten ist alles anders. Wochenlang war die Diebs-teichkurve am Wochenende außer Betrieb und man erhielt erst in Holstenstraße die Information, daß man über Altona fahren müßte, wo ich gerade her kam. Das kostet dann 20 Minuten mehr bis Quickborn oder 60 Minuten, wenn man nach Bad Bramstedt will. Eine Wettfahrt per Taxe kostete 40 Euro bis Quickborn, brachte aber auch dort den Anschluß nicht mehr. So war in Kaltenkirchen noch 20 Minuten Zeit, um den Fortschritt der Bauarbeiten zu bewundern.

Eingedenk dieser Erfahrung wollte ich nun gleich ab Altona mit der S3 fahren. Doch derzeit fährt die S3 nur im 20-Minuten-takt, und zwar nicht gerade zu der Zeit, wo in Eidelstedt „Anschluß“ zur AKN ist, sondern um 10 Minuten versetzt, also 18 Minuten Übergang. Schon hatte ich zu Hause angerufen, um meine Verspätung zu melden, da geschah ein Wunder: Die AKN wartete, und fuhr erst nach der S3. So ist der HVV immer für Überraschungen gut, doch von rechtzeitiger Fahrgast-Information hält man dort gar nichts. *Andreas*

Anmerkung der HFF-Redaktion:

Mit der Informationspolitik der Hamburger S-Bahn ist es in der Tat nicht zum Besten bestellt. Die Ankündigungen von Fahrplan-Änderungen sind in Vitrinen untergebracht, die in Längsrichtung auf dem Bahnsteig stehen und somit dem direkten Blick des Fahrgastes entzogen sind.

Seit einiger Zeit findet man die Mitteilungen auch an den noch vorhandenen Abfertigungskanzeln (hier durchweg aber nur noch an den besetzten Stationen). Auch diese Aushänge sind dem Blick eines großen Teiles der Fahrgäste entzogen, da sie sich auf der abgewandten Seite der Gebäude befinden. Die Informationen zum Mitnehmen findet man nur in den Service-Centern und zum Teil auf den besetzten Haltestellen, dort oft jedoch nur auf Anfrage.

Daß es auch besser geht, zeigen andere Verkehrsbetriebe im HVV. Die Hamburger Hochbahn z.B. hat zusätzliche Ankündigungsflächen auf dem Bahnsteig, quer zur Blickrichtung, direkt am Zugang. Die AKN plakatiert außer in den Vitrinen ihre Mitteilungen auch in den Zügen.

Für den HVV könnte auch ein Blick über die Landesgrenzen interessant sein. Viele Verkehrsbetriebe haben ihre eigenen Hauszeitschriften, die regelmäßig erscheinen und Änderungen rechtzeitig ankündigen.

In Berlin z.B. sind Unregelmäßigkeiten bei Bus und Bahn sehr ausführlich auch im Videotext des RBB nachzulesen. Der NDR bringt zwar auf den Seiten 780 und 781 ebenfalls Hinweise auf norddeutsche Fahrplan-Änderungen, die jedoch noch genauer gestaltet werden könnten. *Jürgen Susott*

Impressum der HFF - HAMBURGER FAHRGAST-FORUM. Herausgeber: „FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG“. Mitglied im PRO BAHN LV Hamburg / Schleswig-Holstein e.V.

Vorstand: Martin Potthast (Sprecher); Günther Stoltze (Kassenwart); Horst Ihde (Schriftführer).

Das HAMBURGER FAHRGAST-FORUM (HFF) erscheint dreimal jährlich. Mit Namen oder Kurzzeichen gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt der Redaktion, wieder. Nachdruck aller Artikel mit Quellenangabe gestattet. Belegexemplar erbeten.

Abgeschlossen am 15. August 2003.

So erreichen Sie uns: Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle ; Tel 04104 / 55 10. E-Mail: Martin_Potthast@public.uni-hamburg.de. ; Günther Stoltze, Beimoorweg 58, 22927 Großhansdorf
Tel: 04102 / 6 12 60
Jürgen Susott, Eidelstedter Weg 1, 20255 Hamburg, Tel: 040 / 49 67 45

Vorteile des SH-Tarifs für den Fahrgast zu erkennen sind, wird wegen angeblicher Nichtfinanzierbarkeit ab 15.12.2003 sowohl bei der Bahncard (BC) 25 wie auch bei der BC 50 nur noch einheitlich 25% Ermäßigung gewährt. Die in Aussicht gestellte Ermäßigung auf Tageskarten wird genauso wenig realisiert, wie die sogenannte SH-Card, die 25% Rabatt bei den meisten Verkehrsbetrieben im Land ermöglicht hätte.

Sollten nicht bald spürbare Verbesserungen realisiert werden, bin ich der festen Überzeugung, dass wir von PRO-BAHN über eine weitere Begleitung des SH-Tarifs nachdenken sollten und unsere derzeitige Position überdenken müssen. Dann könnte eine Lösung sein, den HVV bis an den VRK angrenzen zu lassen und den HVV bis Lübeck oder sogar bis Neustadt auszuweiten. Der Norden Schleswig-Holsteins bekäme dann den DB-Tarif wieder, was unter den gegebenen Umständen wahrscheinlich gar kein so großes Übel wäre.

Peter Stoltze

Förderverein löst sich auf

NIEBÜLL (tb) Der Deutsch-Dänische Förderverein Marschbahn/Westbahn hat sich auf seiner wohl letzten Jahresversammlung am 12.11.2003 in Niebüll aufgelöst. In dem Antrag vom Vorsitzenden des Vereins, dem Niebüller Bürgermeister Bockholt, wird festgehalten, dass die Ziele des Fördervereins – die Verbesserung des Schienenverkehrs an der Westküste sowie besonders die Einführung des ganzjährigen Personenverkehrs zwischen Niebüll und Tønder – mit der Aufnahme des Verkehrs durch die NOB im April 2003 erreicht worden sind. Mit der für 2005 zu erwartenden Übernahme des Schienenverkehrs auf der Strecke Westerland – Hamburg sind dann endgültig alle wichtigen Ziele erreicht.

Neue Bahnhöfe – jetzt oder später

KIEL (tb) Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2003 wird der Ort Horst an der Strecke Neumünster – Elmshorn wieder regelmäßig von Nahverkehrszügen bedient. Bei dieser Station handelt es sich jedoch um einen Neubau am Bahnübergang Horstheider Weg, der ca. 1 km südlich des früheren Bahnhofes liegt. 2 Bahnsteige mit 220 m Länge mit Wetterschutz, mobilitätsgerechten Zuwegungen und Park&Ride sowie Bike&Ride-Plätzen sind entstanden.

Die Station wird im Zweistundentakt, in der Wochen-HVZ stündlich von den Regionalbahnen Neumünster – Elmshorn bedient. In der HVZ bestehen auch Durchbindungen nach Hamburg-Altona in nur 35 Minuten, in den anderen Fällen sind längere Wartezeiten in Elmshorn notwendig.

Stationen später

Die Bahnstationen Lensahn (Lübeck – Puttgarden) und Neumünster-Stadtwald (Neumünster – Heide) sollten auch zum Fahrplanwechsel eröffnet werden. Die Planungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, so dass sich die Fertigstellung noch bis in das Jahr 2005 verzögert.

Husum fertig

Dafür können sich die Fahrgäste des Bahnhofes Husum endlich über den Abschluß der Modernisierungsarbeiten freuen. Während der deutlich verzögerten Bauarbeiten mussten die Fahrgäste lange Zeit ohne eine schützende Bahnsteigbedachung auskommen. Dafür können sich die Fahrgäste jetzt auch über Aufzüge zu den Bahnsteigen, ein modernes Wegeleitsystem und ein ansprechendes Design freuen.

Mehr Halte für Klanxbüll

Nachdem für Züge Richtung Niebüll ein Außenbahnsteig errichtet wurde, können voraussichtlich schon im November 2003 auch alle Regional-Expresszüge in Klanxbüll sowie Keitum und Morsum halten. Die Anzahl der haltenden Züge steigt damit jeweils um ca. 24 Halte am Tag an. Damit steht den Fahrgästen ansatzweise ein Halbstundentakt zur Verfügung, wie er von der Pendler-Initiative aus Klanxbüll schon länger gefordert wurde. Die derzeit fast im Stundentakt verkehrenden Regionalbahnen haben für Berufstätige zu ungünstige Fahrtzeiten.

Bf. Horst: Wie hoch ist hoch?

Welche Bahnsteighöhen braucht das Land wo

KIEL (hb) Horst bekommt wieder einen Bahnsteig. Das ist gut für den Ort zwischen Neumünster und Elmshorn. Gebaut werden jedoch Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm über Schienenoberkante, und das wirft doch einige Fragen auf.

Sowohl sowohl für Niederflurfahrzeuge als auch für Doppelstockwagen mit Türen im Untergeschoß verhindern diese 76 cm Bahnsteige den barrierefreien Zugang, wie er nicht nur für Rollstuhlfahrer nützlich oder gar wichtig ist. Der Standardbahnsteig in Deutschland hat eine Höhe von 55 cm.

Im jüngsten LNVP heißt es dazu leider nur: „Der erste LNVP empfiehlt eine Bahnsteighöhe von mindestens 55 cm ü. SOK. Das Land hat sich mittlerweile wie andere Länder, unter anderem wegen der Angleichung an Fernverkehrsbahnsteige, für eine Regelbahnsteighöhe von 76 cm ü. SOK ausgesprochen. Doch einem Doppelstockzug mit Türen „auf halber Treppe“ nützen die 76 cm ebensowenig wie einem Fernzug mit seinen Ausgängen praktisch über den Drehgestellen. Auf jeden Fall muß der Einstieg mit Stufen zurückgelegt werden.

Nur bei den alten S-Bahnsystemen wie in Hamburg sind 96 cm Standard, da nur so die Flurebene über den Drehgestellen stufenlos erreicht werden kann. Mit einem Fahrzeug, dessen Einstieg zwischen 76 cm und 96 cm hoch ist, könnte man beide Systeme benutzen.

Ist dieser Bahnsteig somit etwa endlich schon der Einstieg in eine zukünftige Regio-S-Bahn, mit der man endlich ohne Umsteigen in den City-Tunnel Hamburgs einfahren kann?

Wenn es nicht so sein sollte, wird es schwierig sein, passende Nahverkehrszüge zu bekommen, da nur Nordrhein-Westfalen diese Bahnsteighöhen verwendet. Schleswig-Holstein bräuchte somit teure Sonderkonstruktionen oder verzichtet einfach auf den behindertengerechten Einstieg.

Und wie sieht es mit allen anderen Bahnsteigen in Schleswig-Holstein aus, die noch modernisiert, reaktiviert oder neu erschaffen werden sollen? Man denke an die neuen Stationen im Umland Kiels, die ja hoffentlich bald mal von einer Regionalstadtbahn angefahren werden. Dazu sagt der LNVP lediglich: „Die Erfahrungen aus den letzten Jahren zeigen, dass es aufgrund baulicher Gegebenheiten und/oder des Einsatzes von Fahrzeugen mit niedrigem Einstieg auf einigen Strecken sinnvoll sein kann, Bahnsteige von 55 cm zu errichten. Entlang einer Strecke sollte die Bahnsteighöhe möglichst einheitlich sein, um die Voraussetzung für Barrierefreiheit zu schaffen.“

Hoffentlich erinnert man sich bei der jetzt anstehenden Sanierung der Strecke Kiel - Lübeck an die Regionalstadtbahnen. Horst zeigt es: Man braucht immer im Voraus ein Gesamtkonzept.

Andere Länder – Andere Sitten – Anderer ÖPNV Eisenbahnen in Neuseeland

Im September 2003 war das SHS-Redaktionsteam „down under“ im Urlaub. Für uns Eisenbahnenthusiasten natürlich die Gelegenheit, den dortigen Bahnverkehr wieder einmal genau zu testen.

Trauriger Fernverkehr

Leider haben Eisenbahnen im Fern- und Regionalverkehr keine Bedeutung. Auf den nur noch 3 Fernverkehrsstrecken findet der Fahrgast den übersichtlichen 24-Stunden-Takt, nur zwischen Auckland und Wellington gibt es zusätzlich einen Nachtzug. Das Angebot von „Tranz-Scenic“ wird auch fast ausschließlich von Touristen genutzt. Zwischen Wellington auf der Nordinsel und



Picton auf der Südinsel verkehrt eine Autofähre sowie ein Schnellkatamaran der Bahntochter „Tranz-Link“. Ein Durchlösen von Fahrscheinen zwischen allen Bahnhöfen incl. Fähre ist problemlos möglich.

Metro and the cities

Nur in den Großstädten Auckland und Wellington gibt es noch Metrozügen, die von der Bahngesellschaft als „Tranz-Metro“ angeboten werden. Während in der fast Millionenstadt Auckland nur ein 30-Minuten-Takt angeboten wird, der dann auch vor 20 Uhr endet, wird auf den Linienästen der deutlich kleineren Hauptstadt Wellington ein erheblich besseres Angebot gefahren. Hier findet der Fahrgast einen Halbstundentakt bis spät abends, der in der Hauptverkehrszeit deutlich verdichtet wird.

Außerdem werden noch Vorortzüge nach Masterton angeboten, die werktags 7x, am Wochenende nur 2x verkehren.

Güterverkehr läuft noch

Dafür werden im Güterverkehr noch zahlreiche Züge gefahren. Zwar ist das Streckennetz nach Aufhebung des Zugnutzungszwanges um viele Nebenstrecken ärmer geworden, dafür werden auf dem noch umfangreichen Streckennetz noch Güter wie Kohle, Holz und Container befördert.

Museum und Touristen

Neben den „Öffentlichen“ Zügen gibt es in Neuseeland eine große Anzahl an Museums- und Touristikbahnen. Die Taieri-Gorge-Bahn von Dunedin aus fährt auch täglich einmal, und das ausschließlich für Touristen, die das wirklich atemberaubende Schiefer-Fluß-Tal besichtigen möchten. Die Bahn sollte vor einigen Jahren stillgelegt werden, die Stadt hat die ersten 47 Km gekauft und betreibt die Touristikbahn.



Auf dem weiteren Streckenverlauf wurde ein Radwanderweg angelegt. Freizeit und Tourismus haben einen hohen Stellenwert, besuchen doch Millionen ausländische Touristen jährlich

Ganz oben: Zug der Tanz-Scenic im Bf. Arthurs Pass an der Strecke Christchurch - Greymouth durch die Southern Alps
Rechts: Abfertigungspodest im Bf. Christchurch
Oben: Zug der Taieri-Gorge-Bahn
Fotos: Brandt

Neuseeland und fehlen den Neuseeländern mangels benachbarten Ländern einfach die Ziele, Ihre Freizeit „außerhalb“ zu verbringen.

Busse in Stadt und Überland

Daneben gibt es zahlreiche Busunternehmen, die den Überregionalen- und Fernbusverkehr ein oder zweimal täglich bedienen. Einige bieten landesweite Verbindungen an, viele sind auch einfach nur in der Region mit einer oder wenigen Linien zu touristischen Zielen vertreten. Relativ guten Nahverkehr gibt es nur in den größeren Städten, regionaler Busverkehr findet einfach nicht statt – Neuseeland ist auch extrem dünn besiedelt, es gibt dadurch einfach keine Ziele! Ein einheitliches Fahrplanwesen gibt es genauso wenig: Jedes Unternehmen gibt seinen eigenen Fahrplan raus, der bei überregional tätigen Unternehmen dann aber auch in jeder Touristinformation erhältlich ist. Die kleineren Linien sind



als Faltblätter nur vor Ort erhältlich. Auskunftssysteme wie Hafas sind gänzlich unbekannt – wer braucht schon einen Computer für 2 tägliche Abfahrtszeiten ...

Auch die Abfertigung bei den Bahnen ist den auf

Flughäfen ähnlich. Man kann die Tickets zwar schon vorher kaufen, muß am Reisetag aber seine Plätze am Schalter buchen. Auf dem Bahnsteig steht dann noch eine freundliche Servicekraft am Stehpult, um die zusteigenden Fahrgäste in der Liste abzuhaken. Das Gepäck wird am Gepäckwagen abgegeben – mit Zielanhängern. Bei der Fährüberfahrt wird das Gepäck aber auch gleich durchgehend befördert. An den Endbahnhöfen – und ist er noch so klein – wird das Gepäck über ein kurzes Förderband befördert.

Schon in den Bahngründerjahren wurde beim Bahnbau gespart, wo es nur ging. Die Einwohnerzahlen waren damals noch geringer, und dem sollte bei den Kosten Rechnung getragen werden. So sind die kleineren Bahnstationen minimalst. Wenn der 6-Wagen-Zug nach Masterton an dem nur 20 Meter langen Bahnsteig am Hp. Rolleston hält, steigt man dort aus, wo die Tür gerade aufgeht. Daher ist das Wagenmaterial sehr selten modern, in der Regel wurde das heutige Wagenmaterial altbrauchbar in Europa gekauft und aufgearbeitet.

Die früher dem Staat Neuseeland gehörende Eisenbahn wurde später an die amerikanische Wisconsin-Railway verkauft. Als reine Güterverkehrsgesellschaft hatte diese an dem Personenverkehr schnell kein Interesse mehr, das Ergebnis sieht man heute. Ebenso wurde an dem Streckennetz nur noch das nötigste unternommen, so dass viel – dem geringen Bedarf entsprechend – zurückgebaut wurde und der Zustand der Gleise auch nur den minimalsten Ansprüchen reichen. Viele Strecken sind sehr wellig, so dass die Personenzüge mitunter heftig schaukeln. Ein negatives Paradebeispiel, was durch Privatisierung alles geschehen kann. Traurig nur, dass es in dem eben so autoorientierten wie dünnbesiedelten Land eigentlich niemanden interessiert.



Der Aufforderung kamen wir gerne nach ...

Thorsten Brandt

Stadtbus Segeberg optimiert

Zum 15.06.2003 wurde das Angebot in den erst im Dezember neu konzipierten Stadtbussystem wiederum optimiert. Die Linie 7752 verkehrt ebenfalls über Marktplatz und ZOB. Damit können auch Fahrgäste dieser Stadtlinie die Bahn oder andere Regionalbuslinien erreichen. Auch der Umstieg zwischen den Stadtlinien verbessert sich dadurch. Weiter fahren die Busse jetzt den ganzen Tag zu den gleichen Taktminuten und wechseln diesen nicht mehrmals.

Vorschläge von PRO BAHN umgesetzt

Dies waren der größten Kritikpunkte von PRO BAHN und auch anderen Umweltverbänden an dem neuen Stadtbussystem, auf die der Betreiber SegebergBus (Fa. Autokraft und Mietrach) jetzt reagiert haben. Zur besseren Erreichbarkeit wurden neue Haltestelle am Krankenhaus sowie am Haupteingang von Möbel-Kraft eingerichtet. Außerdem wird die frühere Endhaltestelle Weichsel-damm wieder bedient.

Der Sonntagsverkehr in Form einer Ringlinie aus beiden Linienwegen hat die Liniennummer 7753 erhalten. Im neuen HVV-Fahrplan sind alle aktuellen Tabellen enthalten. Unter www.segebergbus.de können die Fahrpläne und andere Informationen auch im Internet abgerufen werden.

HHA expandiert im Norden

KIEL (sb) Die Hamburger Hochbahn Gruppe (HHA) baut sich zurzeit eine starke Marktposition im deutschen Stadt- und Regionalverkehr auf. Nachdem die HHA erst Anfang des Jahres beim Stadtverkehr Lübeck (SL) eingestiegen ist, übernahm sie jetzt auch 49 % der Kieler-Verkehrs-Gesellschaft (KVG).

Neben diesem starken Expansionsdrang im Stadtverkehr hat die HHA auch Beteiligungen an verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen:

- Metrorail (MR), Uelzen
- nordbahn-eisenbahn-gesellschaft (nbe)
- Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG)

Ein weiterer Betrieb der ODEG entsteht zur Zeit im brandenburgischen Beeskow, wo Ende 2004 mit 25 RegioShuttles der Betrieb aufgenommen wird. Ansonsten ist die HHA natürlich in ihrem Kernsegment, dem Hamburger Stadt- und U-Bahn-Verkehr, tätig.

Schnellbusse sind kein Ersatz für Reaktivierungen

KIEL (sb) Mit dem Schnellbus Bad Segeberg – Lübeck ist letztes Jahr die erste „richtige“ Schnellbus-Verbindung in Betrieb gegangen.

Die Linie Flensburg – Niebüll hat zwar die Fahrgastzahlen nachhaltig gesteigert, doch darf man diesen Fakt nicht als Alibi benutzen, um die Reaktivierung Flensburg Weiche – Abzweig Lindholm zurückzustellen. Deshalb ist diese Linie eigentlich nicht als vollwertig zu bezeichnen, da sie durch Nichtbedienung des Bahnhofes Flensburg eigentlich nicht das Ziel verfolgt, eisenbahntechnisch unterversorgte Regionen an den schnellen Schienenverkehr anzubinden. Auch entspricht der Komfort nicht den Anforderungen, die im aktuellen LNVP definiert worden sind. Somit kann auch bei dieser Buslinie nur von einem Einstiegsangebot gesprochen werden, dass am Anfang

Daher sollte bei den nächsten in Planung befindlichen Linien (z.B. Husum – Flensburg) darauf geachtet werden, dass die Linieneinführung so gelegt wird, dass man wirklich von einem **Schnellbus** sprechen kann, der über besondere Komfortmerkmale (z.B. weichere Sitzpolsterung, große Gepäckablagen und evt. ein gastronomisches Angebot) verfügt und mit den Bahnhöfen vollwertig verknüpft ist.

Der Bürgerbus Sievershütten

SIEVERSHÜTTEN (os) Wie kleine Bäche die Flüsse speisen, so arbeiten kleine Busse den großen und der Schiene zu. So auch der Bürgerbus Sievershütten.

Ein Bürgerbus ist ein Bus, der von Bürger/innen ehrenamtlich gefahren wird. Er darf maximal 8 Fahrgäste befördern, damit der Führerschein Klasse 3 ausreicht. Der Bus wurde anfangs vom Land, nun vom Kreis Segeberg bezahlt. Auch das Defizit, das wegen entfallender Personalkosten relativ gering ist, trägt der Kreis. Es müssen nur ausreichend freiwillige Fahrer vorhanden sein, damit die Ehrenamtlichen nicht zu häufig fahren müssen.

Sievershütten, eine Gemeinde mit rund 1000 Einwohnern etwa 12 Kilometer östlich von Kaltenkirchen, lag bis 1990 wie die meisten Gemeinden im Landkreis Segeberg – abgesehen vom Schülerverkehr - in einer fast ÖPNV-freien Zone. Viele Eltern mussten ihre Kinder nachmittags oder abends zu Freunden oder Kursen fahren. Wem auch sonst kein Auto zur Verfügung stand, hatte ebenfalls große Probleme, das Mittelzentrum Kaltenkirchen und damit den Bahnhof zur restlichen Welt zu erreichen. Ganz zu schweigen von der Kreisstadt Bad Segeberg.

Deshalb bildete sich in Sievershütten und dem Nachbarort Stukenborn eine Gruppe von Bürgern, die bereit waren, ehrenamtlich einen Bus zu fahren. Nach über zweijährigen Verhandlungen, in denen sich insbesondere der Kaltenkirchener Landtagsabgeordnete Uwe Amthor für den Bürgerbus einsetzte, wurden die Mittel vom Land für das Fahrzeug, so dass der Betrieb am 1.11.1990 unter Regie der Autokraft aufgenommen werden konnte. Für die Organisation vor Ort wurde der Bürgerbusverein gegründet.

Als eigene Linie fuhr der „Bürgerbus Sievershütten“ von 1990 bis 2002 von Stukenborn über Sievershütten, Hüttblek, Kattendorf, Winsen und Kisdorf nach Kaltenkirchen. In diesen Gemeinden – ohne Kaltenkirchen – wohnen etwa 7.000 Menschen. Im Dezember 2002 wurde die Linie über Stukenborn nach Seth an die B 432 verlängert. Dort besteht Anschluß an die Linie 7550 Bad Segeberg – Hamburg-Ochsenzoll.

Von Beginn an wurden Montag bis Freitag je 5 Fahrten, Samstag 3 Vormittags- und 2 Abendfahrten angeboten. Wochentags wurde der Bus so gut angenommen, dass häufig mehr als 8 Fahrgäste mitfahren wollten. So musste ein Taxi als Verstärker angefordert werden. Dies erhöht die Kosten für den Kreis, außerdem mussten die Fahrgäste Verspätungen hinnehmen. Deshalb wurden nach und nach drei Fahrtenpaare auf normale Linienbusse umgestellt.

FAZIT: Der Bürgerbus Sievershütten zeigt, dass auch in einer ländlichen Gegend durch Eigeninitiative von Bürger/innen ein zwar nicht optimaler, aber brauchbarer ÖPNV funktionieren kann. Grundbedingung ist jedoch, dass genügend Bürger bereit sind, sich aktiv zu beteiligen.

Weitere Informationen erhalten Sie beim Verfasser (Tel. 04191/4585) oder bei der Vereinsvorsitzenden Frau Struck (Tel. 04191/1405)
Ortwin Spender, Bürgerbus Sievershütten

Langeland-Fährelinie eröffnet - und wieder eingestellt

KIEL(tb) Ein lang gehegter Wunsch der Bewohner und Gästen der dänischen Inseln Langeland und Fyn wurde Wirklichkeit: Die Fährverbindung zwischen Kiel und Bagenkop an der Südspitze von Langeland wurde im April reaktiviert - und Anfang November wieder eingestellt.

Durch die Initiative besonders des Amtes Fyn und der Kommunen auf Langeland wurde eine Aktiengesellschaft gegründet, die wiederum eine Reederei mit dem Betrieb beauftragte. Seit dem verkehrte die Fähre meist zweimal täglich von Bagenkop nach Kiel und zurück. Die Fahrpreise liegen mit 65,- bzw. 50,- Euro pro Auto bzw. 3,50 € pro Fahrgast nicht gerade günstig, ist der Landweg zur Insel Fyn über Fredericia nicht so viel länger. Leider wurde auch ein alter Fehler früherer Reedereien wiederholt: Die einfache Überfahrt für ein Fahrrad kostet 10,- € Verglichen mit dem benötigten Platz ist dies unverhältnismäßig hoch.

Kieler ohne Tagesausflug

So groß die Freude der Dänen und Ihren Gäste über die neue Verbindung sein mag, stellte sich bei den Bewohnern der Region Kiel ein kleiner Wehmutstropfen ein: Tagesausflüge waren mit dem neuen Fahrplan von Kiel aus nicht mehr möglich. Bot der Fahrplan des letzten Versuches – begünstigt durch die Stationierung der Fähre in Kiel – 6 Stunden Aufenthalt auf Langeland, sind nur noch „Mini-Kreuzfahrten“ ohne Landgang in Dänemark möglich.

Auslastung erreicht?

Nachdem in den Folgemonaten nicht mehr über die Fährlinie berichtet wurde, senkte die Reederei Ende Juni die Fahrpreise für Autos außer an Samstagen erheblich auf 27,- Euro, für andere Fahrzeuge geringfügig. Dies kann als Zeichen gewertet werden, dass die gewünschte Auslastung auf der Verbindung nicht erreicht wurde. Nun wird über Lockpreise versucht, mehr Fahrgäste zu gewinnen: Die Fähre soll sich gegenüber dem Landweg lohnen!



Welche Verbesserungen?

Leider ist die Werbung für die Fähre in der Kieler Region eher mäßig. Zwar ist die auffällige Fähre nun regelmäßig auf der Kieler Förde zu sehen, aber selbst darauf findet sich kein Hinweis auf

Von Einem, der Auszog, eine Kanalfahrt zu machen:

Erfreut las Einem in der Kieler Zeitung von Schiffsfahrten auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Ein entsprechender Prospekt bot „Minikreuzfahrten der besonderen Art“ von Kiel nach Brunsbüttel an. „Dort werden Sie mit einem Bus abgeholt und zurückgebracht.“ Zum Preis von 19 € Die Plätze für den Bus waren schon vergeben, aber das Schiff sei frei. Andere Reisebusunternehmen boten noch freie Plätze, aber für 34 € Ein weiterer Anruf bei der Reederei ergab, dass der Prospekt falsch wäre und es einen neuen gäbe. Die Fahrt kostet 20 € ohne Bus.

Da Einem mit 8 Personen fahren wollte, wurde ein Rückweg gesucht, der weniger als 120 € kosten würde. Immerhin fährt passend sonntags ein Linienbus, der alle für 37 € (2 Wochenend-Familienkarten) nach Kiel zurück brachte.

Und wo fährt das Schiff ab? Die angerufene Reederei wusste es nicht und bat, bei der Kurverwaltung Schönberg als Kooperationspartner anzurufen. Dort konnte Einem nur der Kurdirektor persönlich sagen, dass die Abfahrt am Tiessenkai, also außerhalb der Kanalschleusen in Holtenau, stattfindet. Der ist sonntags zu um 10 Uhr mit Linienbussen schwer erreichbar, also entschied sich Einem mit Anderen, das Auto zu nehmen. Das war auch gut so, denn am Tiessenkai war kein Schiff. Es lag – Einem konnte es von der Holtenauer Hochbrücke aus sehen – versteckt an der Schleuseninsel der Kanalverwaltung, innerhalb des Kanals. Die meisten Gäste waren mit den Bussen angereist – andere hätten die Hürden wohl auch kaum überwunden.

Nun stand Einem der Kanalfahrt nichts mehr im Wege. Es war eine sehr nette Tour quer durch das Land. Auch die Busfahrt, die über Burg, Meldorf, Heide und Rendsburg führte, war Heimatkunde in Reinnatur – unbedingt wiederholenswert.

Reederei Cassen Eils · Telefon (0 47 21) 3 50 82

Änderungen sowie Wind und Wetter vorbehalten!

Änderungen gab es, Wind und Wetter gab es zum Glück auch
Quelle: Reederei-Prospekt

die Fährlinie, wie es z.B. die Stena-Line mit einer überdimensionalen Internet-Adresse macht. Auch die Busanschlüsse am Fährhafen Bagenkop sind verbesserungswürdig, zumal sie von deutscher Seite aus leider auch nicht zu erfragen sind. Auch wären Kombiangebote mit der Busgesellschaft FynBus denkbar.

Alles zu Spät!

Der Schiffsverkehr wurde am 4. November, nachdem noch ein ausgedünnter Winterfahrplan in Kraft trat, kurzfristig eingestellt: Die Fährgesellschaft hatte Insolvenz angemeldet.

www.schiff-sh.de

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat in den letzten Jahren eine Bestandaufnahme der Fähr- und Ausflugsschiffahrtslinien in Schleswig-Holstein gemacht. Daraus hat PRO BAHN-Mitarbeiter Thorsten Brandt jetzt das größte uns bekannte Internetportal für Schiffsverbindungen im Lande entwickelt. Unter www.schiff-sh.de kann der Interessierte alle der Redaktion bekannten Schiffsverbindungen in und um Schleswig-Holstein und Hamburg nachsehen. Die Linien sind übersichtlich nach Regionen sortiert. Auch ein Ortsverzeichnis wurde erstellt. Sofern vorhanden, befindet sich ein Link auf die Internetseiten der Fährgesellschaft. Die Seiten sind noch im Aufbau. Über weitere Hinweise zu fehlenden oder neuen Linien ist die Redaktion jederzeit dankbar.

Anschriften der PRO BAHN-Landes- und Regionalverbände**Landesvorsitzender**

Frank Sievert • Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau
Tel. + Fax: 04 51 / 26 512 • Mobil: 0173 / 208 93 53
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Peter Stoltze • Achterdeck 14 • 23570 Lübeck • Tel. 04502 / 70 90 48 • Mobil: 0179 / 53 66 839
E-Mail: stoltze@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 • Mobil: 0173 / 44 94 802 und 0174 / 95 377 41
E-Mail: westholstein@pro-bahn-sh.de (bei Volker Blohm)

Regionalverband Lübeck & 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 • Heidkampsredder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 040 / 73 98 98 4
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

Martin Potthast • Auf der Koppel 75 • 21521 Aumühle • Tel.: 04104 / 55 10
E-Mail: FIH@wiwi-hamburg.net

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

Thema HVV:
"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr
jeden 3. Donnerstag im **geraden** Monat

Thema DB + Region:
"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr
jeden 3. Donnerstag im **ungeraden** Monat (außer Juli)

RV Lübeck & Umgebung

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

RV Schleswig / Mittelholstein

Treffen am 1. Freitag im Monat
auf Nachfrage, da unterschiedliche Orte
siehe auch www.pro-bahn-sh.de/schleswig.htm

RV Westholstein

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

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

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:

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

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

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

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

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

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen

Sie unseren Bundespressesprecher

Hartmut Buyken

Telefon: 0 21 04 / 42 994

Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84

E-Mail: 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 (freiwillig

PRO BAHN

Ihr Fahrgastverein



Den Verkehrsunternehmen ins Stammbuch

Der Fahrgast

ist die wichtigste Person in unserem Unternehmen - persönlich, am Telefon oder per Post.

DER FAHRGAST ist nicht abhängig von uns, sondern wir sind abhängig von ihm.

DER FAHRGAST ist nicht die Unterbrechung unserer Arbeit, er ist der Zweck unserer Arbeit. Wir erweisen ihm keine Gunst durch unseren Dienst, er erweist uns eine Gunst, indem er uns die Gelegenheit gibt, ihm zu dienen.

DER FAHRGAST ist kein Außenseiter in unserem Geschäft, er ist unser Geschäft.

DER FAHRGAST ist keine kalte Statistik, er ist Fleisch und Blut, ein Mensch mit Gefühlen und Emotionen wie Du und ich und mit Neigungen und Vorurteilen, Lust und Unlust.

DER FAHRGAST ist nicht jemand, mit dem man streitet oder Witze macht oder sogar versucht, ihn auszuladen. Nach nie hat jemand eine Auseinandersetzung mit einem Fahrgast gewonnen.

DER FAHRGAST ist eine Person, die uns ihre Wünsche bringt. Es ist unsere Aufgabe, ihre Wünsche liebenswürdig und hilfreich zu behandeln, so daß sie stets den Wunsch hat, wieder und wieder mit uns zu fahren.

(Aus der Hauszeitschrift der BLS Gruppe "BLS" vom März 1980)

Bahnhof Timmdorf reaktivieren?

MALENTE (tb) Der Bürgerverein des Malenter Ortsteils Timmdorf will sich nach seinem Beschluss für die Reaktivierung des 1985 geschlossenen Bahnhofs in Timmdorf einsetzen. Der Bahnhof liegt zwischen Plön und Bad Malente-Gremsmühlen an der Strecke Kiel – Lübeck.

Zu Gunsten der vertakteten Regionalschnellbahn wurde der Bahnhof Timmdorf mit weiteren Stationen zwischen Eutin und Lübeck stillgelegt. Dafür wurde eine bereits vorhandene Buslinie um einige Fahrten verstärkt, die jedoch nur zum Malenter Bahnhof führt. Gerade für Fahrten Richtung Plön und Kiel sind enorme Umwege erforderlich, die durch das geringe Fahrtenangebot wenig attraktiv sind.

Mittlerweile ist auch der Ortsteil Timmdorf durch Neubaugebiete gewachsen. Mittlerweile leben dort 660 Menschen, ein weiteres Neubaugebiet wird gerade geplant. Damit wächst das Potential für neue Fahrgäste weiter, die aufgrund der „Insellage“ des Ortes zwischen vielen Seen - mit einer nur mäßigen Straßenanbindung - mit der Bahn auch gegenüber dem Auto einen enormen Zeitvorteil hätten. Weiter liegt der Bahnhof mitten im Ort, und der Ort mitten in einem der schönsten Tourismusgebieten Schleswig-Holsteins: Der Holsteinischen Schweiz. Somit wäre die Bahnstation auch Feriengäste und Tagesausflügler sehr interessant.

Im dem aktuellen Fahrplanangebot hat ein zusätzlicher Halt in Timmdorf keinen Platz. Nach Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck sollen jedoch stündlich ein schneller und ein langsamer Zug verkehren. Damit würden die Chancen für eine Reaktivierung steigen, auch wenn ist Timmdorf mit 660 Einwohner deutlich kleiner als die Orte, deren Bahnstationen in den letzten Jahren reaktiviert wurden wie Felde, Hüsby oder Pansdorf.

Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein vergibt den Fahrgastpreises 2003 für den Schleswig-Holstein Tarif

LÜBECK (fs) Für die schleswig-holsteinischen Fahrgäste muß der öffentliche Verkehr aus Bahnen, Bussen und Schiffen als ein Gesamtsystem angeboten werden. Dazu gehört ein regelmäßiges Angebot mit fahrgastgerechten Übergängen an den Verknüpfungspunkten, aber auch ein landesweit einheitlicher Tarif, der Mobilität mit nur einem Fahrschein für die gesamte Fahrt ermöglicht.

Ferner profitiert der Fahrgast von den Angebotsverbesserungen, die durch den Wettbewerb im SPNV möglich geworden sind. Damit auch weiterhin ein fairer Wettbewerb statt finden kann, muß gewährleistet sein, daß alle Verkehrsunternehmen gleichberechtigt nach der jeweils erbrachten Leistung ihren Anteil an den Tarifeinnahmen erhalten. Beides kann mit dem am 15.12. 2002 eingeführten SH-Tarif, in der Form wie er ursprünglich konzipiert ist, erreicht werden.

Deshalb verlieh der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein den diesjährigen Fahrgastpreis am 28.11.2003 an den schleswig-holsteinischen Verkehrsminister, an die Vertreter der Unternehmensverbände VDV und SHO sowie an das Gutachterbüro mobilité als die für den SH-Tarif verantwortlichen Entscheidungsträger.

Mit dem SH-Tarif hat man zum ersten mal in Deutschland den mutigen Schritt unternommen, sich landesweit vom Preismonopol der Deutschen Bahn AG zu lösen und einen unternehmensneutralen Tarif aufzubauen.

Einen Geldpreis gibt es allerdings nicht, **denn für Lohn und Lorbeeren ist es noch zu früh, da der Fahrgast mit der ersten Stufe bisher noch keine spürbaren Vorteile erkennen kann.** Nach Auffassung des Fahrgastbeirates Schleswig-Holstein müssen unbedingt und zeitnah die nächsten Stufen folgen:

1. Ausweitung des SH-Tarif auf den Busverkehr wie ursprünglich geplant
2. Schaffung einer SH-Card, die eine günstige und attraktive Alternative zur DB-Bahncard im Binnenverkehr werden muß
3. Eine verbesserte Kundeninformation über die neuen Angebote und Möglichkeiten
4. Eine unabhängige Clearingstelle zur Abrechnung von Fernverkehrsfahrten innerhalb von Schleswig-Holstein

Die Fahrgastpreisträger 2003 erhalten deshalb symbolisch als erste eine SH-Card in Form eines Kuchens, damit sie genügend Kraft und Energie tanken, um den begonnenen Weg tatkräftig fortzusetzen und den SH-Tarif zügig zu vollenden.

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 17, Ausgabe 2 / 2003
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Postfach 5723 • 24001 Kronshagen

Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)

Weitere Autoren: Holger Busche (hb), Stefan Barkleit (sb), Thorsten Brandt (tb), Birger Wolter (bw), Ortwin Spender (os)

Auflage: 800 Stück; Redaktionsschluß: 20.11.2003

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