

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

So spektakuläre Ereignisse wie das plötzliche „Aus“ für den Transrapid in München hat es in unserem Land seit dem Erscheinen des Heftes 2 / 2007 der SHS nicht gegeben, aber langweilig war es trotzdem nicht. Der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Dietrich Austermann, löste mit der Vorstellung des „Drei-Achsen-Konzepts“ für das Hamburger Umland eine lebhafte Diskussion aus. Eine Darstellung aus Sicht von PRO BAHN finden Sie in diesem Heft.

Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde Strand schreitet voran, leider begleitet von erheblichen Unannehmlichkeiten für die Reisenden durch Zugausfälle, Verspätungen und Schienenersatzverkehr. Besonders betroffen ist der Abschnitt Lübeck Hbf. – Travemünde Strand, auf dem monatlang gar keine Personenzüge fahren. Man kann nur hoffen, dass die Baumaßnahmen wie geplant fertig werden, damit zwischen Hamburg und Lübeck wieder normale Verhältnisse einkehren.

Hinsichtlich der festen Fehmarn-Belt-Querung gibt es offenbar nichts konkretes Neues. Man gewinnt den Eindruck, dass hier das Motto „Hannemann, geh

Die Bahn baut - wir fahren mit der „Gummibahn“

Bis vor ein paar Jahren wurde bei Baumaßnahmen nach dem Eindruck des Verfassers größtmögliche Rücksicht auf die Kundeninteressen genommen. Spätestens seit den Brückenbauarbeiten zwischen Hamburg und Lübeck zu Ostern

Du voran“ gilt. Angesichts der Fast-Verdoppelung der Baukosten für den Transrapid im Süden fragt man sich, ob im Norden wohl zuverlässiger kalkuliert worden ist oder kalkuliert wird. Warnow- und Trave-Tunnel zeigen, dass man sich beim zu erwartenden Verkehr erheblich verschätzen kann.

Mit einer im Vergleich zu anderen Baumaßnahmen geradezu atemberaubenden Geschwindigkeit wurde der neue Haltepunkt Blankensee an der Bahnstrecke Lübeck – Büchen gebaut; schon seit Ende Mai halten hier die Züge.

Anderswo geht es langsamer zu: Die Züge aus Richtung Süden müssen zur Zeit im 20 km/h-Tempo in den Lübecker Hauptbahnhof schleichen. Grund ist der Neubau der St.-Lorenz-Brücke (Meier-Brücke).

Eine anregende Lektüre wünscht
Ihr Redaktionsteam

Ein Hinweis:

Auch dieses Heft enthält wieder die Beiträge aus dem Hamburger Fahrgast Forum (HFF) und zwar aus Heft 17.

2006 mit Umleitungen und unrealistischen Fahrplänen und 100% Anschlussverlusten in Richtung Travemünde ahnt der leidgeprüfte Fahrgast, dass er offensichtlich bei Baumaßnahmen nur einen lästigen Beförderungsfall darstellt. Auch auf der Marschbahn konnte der Reisende an Wochenenden im Hochsommer dessel-

Fortsetzung Seite 2

In dieser Ausgabe:

Ausschreibung Netz Nord	Seite 2
Bäderverkehr	Seite 3
Dreiaachsenkonzept für Metropolregion Hamburg	Seite 5
Betriebsführung bei der NEG	Seite 6
Region Lübeck	Seite 7
Region Schleswig/ Mittelholstein	Seite 8
Sonderthema SRB Kiel	Seite 10
Hamburger Fahrgast Forum	Seite 13
Blick zurück	Seite 22
Impressum	Seite 24

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



ben Jahres erleben, wie er infolge überzogenen Rückbaus von Weichen und Signalen während der Baumaßnahmen zwischen Heide und Friedrichstadt mit unzumutbaren Verspätungen überzogen wurde.

Nun wird ja seit geraumer Zeit an der Elektrifizierung gearbeitet. Man sieht auch überall, dass die Arbeiten gut voran kommen. Allerdings ist die Zumutbarkeit für den Vielfahrer in vielen Fällen mittlerweile überstrapaziert. Allein die Ausfälle der Regionalbahnen zwischen Hamburg und Ahrensburg in den letzten Monaten sind in der Dimension inakzeptabel. Die Verspätungen der Regionalexpresszüge und damit verbundene Anschlussverluste sind ebenfalls überhaupt nicht hinnehmbar. Ab Januar wurde der Schienenverkehr nach Travemünde gleich für 10 Wochen eingestellt, und zwar komplett auch an den Wochenenden. Wer glaubt, dass die Zeit für die geplanten Arbeiten ausreicht, der irrt. Pünktlich zur Aufnahme des durchgehenden Zugbetriebes von Hamburg nach Travemünde sollte die Sperrung aufgehoben werden. So wäre es möglich gewesen, auch zu Ostern wieder einen attraktiven Verkehr an die Ostsee anzubieten.

Es kam ganz anders: Die Zeit reichte wohl nicht aus, also wurde die Maßnahme ohne Rücksicht auf die Interessen der Kundschaft und der Tourismusbranche um 16 Tage verlängert. Daraus folgt, dass auch über Ostern komplett Schienenersatzverkehr (SEV) gefahren wird, obwohl bei schönem Wetter und überfüllten Straßen die Bahn gerade hier punkten könnte. Die schönen Sonntage im Februar haben schon zu großem Andrang geführt, der nur mit Dreifachführung der Busse bewältigt werden konnte. Die Anschlüsse gerieten in Lübeck wegen der überfüllten Straßen stets zum zusätzlichen Stressfaktor. Darüber hinaus wurde auch abends mit drei Bussen gefahren, wobei nur der erste überhaupt Fahrgäste hatte (gesehen am 17.02. um 18:35 Uhr in Kücknitz). Über die Ostertage wurden einige Fahrten mit bis zu vier Bussen durchgeführt.

Aktuell wurde bereits angekündigt, dass die beiden Frühzüge von Travemünde bis Dezember infolge der Arbeiten ausfallen.

Für den Verfasser bleiben sechs Punkte unbeantwortet:

1. Warum wird nicht fahrgastsschonend in wirklich schwachen Zeiten gebaut? Das heißt, auf touristischen Strecken mit Schwerpunkt in der Woche und auf Pendlerstrecken an den Wochenenden oder nachts?
2. Warum werden immer wieder unrealistische Baufahrpläne aufgestellt, die dann nicht fahrbar sind und jegliche Planung über den Haufen werfen?
3. Warum wird nicht an den Wochenenden und Feiertagen der Zugverkehr nach Travemünde aufrecht erhalten; die Güterzüge zum Skandinavienkai werden ja auch durchgeführt?
4. Warum wurde seit etlichen Jahren über die Elektrifizierung diskutiert und jetzt muss alles in Windeseile fertiggestellt werden?
5. Warum wird dem Kunden nicht klar gesagt, dass seine Interessen hinter denen des Infrastrukturbetreibers zurückzustehen haben?
6. Warum wurde die Gesamtmaßnahme nicht so konzipiert, dass von Hamburg konsequent nach Norden schrittweise die Arbeiten fertiggestellt werden, anstatt ständig an verschiedenen Stellen einzelne Arbeiten durchzuführen? Das hätte den Vorteil gehabt, dass man schon frühzeitig die erste Stufe bis

Ahrensburg und die zweite Stufe bis Bad Oldesloe hätte in Betrieb nehmen können.

Im Übrigen halte ich den Slogan: „Wir bitten um Ihr Verständnis“ im Zusammenhang mit Baumaßnahmen für so überstrapaziert, dass er mittlerweile nur noch als Provokation wirkt.

Lübeck, 08.04.2008

Peter Stoltze

Das Netz Nord wird zum zweiten Mal ausgeschrieben - nur einer kann gewinnen

Nach den Teilausschreibungen von 1998, 2000 und 2001 wird das sogenannte Netz Nord in diesem Jahr zum ersten Mal komplett zur Betriebsaufnahme im Dezember 2011 ausgeschrieben.

Es handelt sich dabei um die Strecken St. Peter-Ording - Husum, Husum - Kiel, Flensburg - Kiel, Kiel - Neumünster (nur RB), Büsum - Heide - Neumünster und Neumünster - Bad Oldesloe, die heute von den vier Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Regionalbahn SH, NOB, SHB und NBE betrieben werden.

Attraktiv ist das Netz mit seiner räumlichen Ausdehnung und einem Volumen von rund 5 Millionen Zugkilometern allemal. Der Anbieter, der das Netz gewinnt - und es wird nur einer sein - dürfte in Schleswig-Holstein fortan eine feste Größe sein, die bei der Größe des Netzes auch eine enorme Verantwortung trägt.

StadtRegionalBahn Kiel muss berücksichtigt werden

Eine große Unwägbarkeit bei der Ausschreibung ist nach wie vor die nicht geklärte Frage, ob die StadtRegionalBahn (SRB) in der Region Kiel kommt oder nicht. Sollte dieses Schlüsselprojekt im schleswig-holsteinischen Nahverkehr realisiert werden, braucht der künftige Betreiber schon mit der Aufnahme des SRB-Vorlaufbetriebes im Jahre 2013 einige Fahrzeuge weniger, als er für die Betriebsübernahme selbst beschaffen muss. Mit der Aufnahme des SRB-Vollbetriebes in 2016 wird sich dieser Umstand noch verschärfen.

Als Lösung könnte sich anbieten, die Verkehre, die später von der SRB übernommen werden, als Optionsverkehre zu bestellen, die 1.) mit Aufnahme der jeweiligen SRB-Betriebsstufen abbestellt werden und 2.) mit niederflurigen Gebrauchtfahrzeugen (LINT 41) gefahren werden können.

Demographischer Wandel schafft neue Herausforderungen

Auch der zu erwartende Bevölkerungsrückgang und die damit verbundene Entleerung der Fläche in der Region ist eine schwere Hypothek für einen attraktiven SPNV. Für Strecken, die sowohl in der HVZ als auch in der NVZ / SVZ eine spürbare Nachfrage haben, bieten sich intelligente Fahrzeugkonzepte mit 2- und 3-teiligen Fahrzeugen, auf ein oder zwei Strecken auch 4-teiligen, an. Der bisher im Netz Nord verbreitete LINT 41 war hinsichtlich der Fahrzeugkapazität ein Fehlgriff: In der NVZ / SVZ war er zu groß, für die HVZ hingegen wesentlich zu klein.

Für nachfrageschwächere Strecken müssen neue Lösungen gefunden werden; hier wäre der Einsatz von Diesel-Überlandstadtbahnen vielleicht ein Versuch, die Betriebskosten durch geringere Anschaffungspreise und geringere Fahrzeuggrößen zu reduzieren. Außerdem eröffnen sie neue Optionen für den Tourismus und die Sanierung von Stationen und deren Umfeld: So könnten die bisherigen RB Husum - St. Peter-Ording über den heutigen Endpunkt durch das Ortszentrum zum Strand verlängert werden - im Sommer könnten die Stadtbahnen nachfragegerecht in Doppeltraktion und im Winter solo verkehren.

Auch die Sanierung der Stationen an der Strecke könnte wesentlich kostengünstiger erfolgen, denn die Bahnsteige müssen nur noch ca. 30-35 cm hoch sein und könnten vielleicht auch mit einfacheren Oberflächenbelägen ausgestattet werden - gegenüber einem klassischen Hochbahnsteig (76 cm) dürfte das bares Geld sparen.

Anschlüsse verbessern und neue Durchbindungen schaffen

Für PRO BAHN ist es wichtig, dass mit der Neuvergabe des Netzes Nord die Fahrpläne und damit die Anschlüsse verbessert werden - konkret heißt das, dass

- 1.) auf der Strecke Kiel - Flensburg ein neuer Fahrplan mit Kreuzungen in Eckernförde und Sörup eingeführt wird
- 2.) im Abschnitt Kiel - Rendsburg der Halbstundentakt kommt, um die Nachfrage, die für die heute bereitgestellte Kapazität zu hoch ist, besser bedienen zu können
- 3.) die Strecke Heide - Neumünster ausgebaut wird, damit die Züge in Beringstedt kreuzen können und der Stundentakt auf der Gesamtstrecke eingeführt werden kann
- 4.) die Anschlüsse in den ITF-Knoten Kiel und Neumünster wesentlich verbessert werden

Die Fahrgäste verbringen immer noch viel zu viel Zeit auf den Bahnhöfen, anstatt schnell an ihr Ziel zu kommen.

Sollte es auf der Halbinsel Eiderstedt bei einem klassischen Eisenbahnverkehr bleiben, sollten die Züge St. Peter-Ording - Husum auf jeden Fall nach Kiel durchgebunden werden, um eine verlässliche Direktverbindung in die Landeshauptstadt zu schaffen.

Reaktivierung nach Fockbek als Option anfragen

Auch die von uns immer wieder ins Gespräch gebrachte Reaktivierung des Abschnitts Rendsburg - Fockbek auf der alten Strecke nach Husum mit drei neuen Halten sollte als Option in der Ausschreibung abgefragt werden.

Schließlich werden 1.) das Stadtgebiet von Rendsburg und die Gemeinde Fockbek wesentlich besser durch ÖPNV angebunden und erhalten eine direkte Verbindung in die Landeshauptstadt und 2.) sind die zusätzlich entstehenden Betriebskosten überschaubar, da bei der Taktverdichtung im Abschnitt Kiel - Rendsburg der in Rendsburg wendende Triebwagen genutzt werden kann, da dieser ca. 40 Minuten Wendezeit hat und somit problemlos nach Fockbek weiterfahren kann.

Stefan Barkleit

Manchmal tut sich etwas:



Gleisbauarbeiten im Bahnhof Ratzeburg (Strecke Lübeck - Büchen - Lüneburg) zur Wiederherstellung der Kreuzungsmöglichkeit. Foto: Peter Stoltze

Bäderverkehr

Seit Inbetriebnahme des Haltepunktes Kücknitz an der Strecke nach Travemünde fahren die Züge in Lübeck zur Minute 01 ab. Infolge der kurzen Wendezeit und des fast zeitgleich ins Gegengleis über Kreuz ausfahrenden Kieler Zuges werden grundsätzlich nach Travemünde keine Anschlüsse abgewartet. Zusätzlich belastend wirkt sich aus, dass die Kieler Züge mit den Hamburger Zügen immer bahnsteiggleich fahren, so dass zum Travemünder Zug immer der Bahnsteig gewechselt werden muss. Diese Verfahrensweise ist politisch gefordert, unabhängig von der Anzahl der Umsteiger; dass diese außerhalb des Berufsverkehrs bei schönem Wetter nach Travemünde erheblich höher ist als in Richtung Kiel versteht sich von selbst, findet aber in den Vorgaben keinerlei Berücksichtigung.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die RE zwischen Hamburg und Lübeck durch die umfangreichen Elektrifizierungsarbeiten, durch eine Langsamfahrstelle mit 40 km/h in der Zufahrt zum Lübecker Hbf und eine zweite vor dem Brückenneubau vor dem Bahnsteig mit 20 km/h immer wieder Verspätungen einfahren, die den Anschluss nach Travemünde wegbrechen lassen. Die RB von Bad Kleinen kommen wegen Anschlussaufnahme regelmäßig später, dies gilt genauso für die RB von Lüneburg, so dass in den genannten Relationen eine Reise zum Strand nach Travemünde mit einer Stunde Wartezeit eingeplant werden sollte. Völlig unverständlich bleibt, warum einerseits am 02.04. um 20:01 Uhr im Angesicht des einfahrenden Zuges aus Hamburg nach Travemünde abgefahren wurde und am 07.04. um 9:00 Uhr 13 Minuten!! gewartet wurde. Hier wird offensichtlich vollkommen willkürlich entschieden.

Die Situation von Hamburg nach Büsum stellt sich vergeichbar dar. Wenn die NOB oder wie am Beispiel selbst erlebt der IC aus Hamburg nur geringfügig verspätet ist, fährt die SHB ohne Umsteiger ab und die Reisenden müssen eine Stunde warten.



Noch diesel die Züge am neuen Haltepunkt Lübeck-Travemünde-Skandinavienkai *Foto: Thorsten Brandt*

Fazit:

Für die strengen Kriterien gibt es nachvollziehbare Gründe, in der Praxis sind diese aber system- und fahrgastfeindlich. In allen genannten Umsteigeverbindungen müssen 2 - 3 Minuten möglich sein, damit nicht beim Einfahren des verspäteten Zuges nebenan der Anschlusszug abfährt. Man kann davon ausgehen, dass der Kunde in Relation zu den recht hohen Fahrpreisen bei einem Tagesausflug, bei dem er einmal oder, wenn es schlecht läuft, gleich zweimal eine Stunde warten muss, das nächste Mal entweder das Auto nimmt oder andere Ziele ansteuert. Die aktuellen Fahrgastzahlen auf der Travemünder Strecke zeigen dies schon sehr deutlich.

Lösung:

Die Verantwortlichen müssen einen Masterplan entwerfen, in dem Anschlüsse, bahnsteiggleiches Umsteigen und Wartezeiten entsprechend der Nachfrage festgeschrieben werden. Für die Stabilität des Gesamtfahrplans ist es unerlässlich, dass diese Vorgaben dann auch verbindlich sind. Des Weiteren muss unternehmensübergreifend die Kommunikation dringend verbessert werden, damit in jedem Falle die Verspätungen überhaupt bekannt sind. Für den Fahrgastverband gilt, dass wir unser „know-how“ für oben genannte Lösungsentwicklung einbringen wollen.

Lübeck, 14.04.2008

Peter Stoltze

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

Auf Seite 23 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Sprinterzüge im ITF: Fahrgäste brauchen in der Hauptverkehrszeit schnelle Verbindungen nach Hamburg

Ein Integraler-Takt-Fahrplan hat das Ziel, auf einem vorgegebenen Liniennetz möglichst viele Verbindungen mit kurzen Wartezeiten herzustellen - doch gerade in der Hauptverkehrszeit haben die Fahrgäste auch noch andere Verkehrsbedürfnisse. Viele von ihnen wollen aus der Fläche Schleswig-Holsteins möglichst schnell in die Metropolregion Hamburg. Folglich müssen mindestens auf den Hauptstrecken auf Hamburg zu Sprinter-Zugpaare verkehren, die eine Ankunft in Hamburg spätestens bis 8.30 Uhr und eine Abfahrt ab 17.30 Uhr garantieren.

Lübeck - Hamburg als Vorbild

Auf der Strecke Lübeck - Hamburg wird heute schon ein Sprinter-Zugpaar angeboten, das ca. 10 Minuten schneller als die RE auf dieser Strecke ist. Im Zuge der Neuvergabe des Netzes Ost wird das Angebot ab 2009 auf zwei Zugpaare, die zudem nach Kiel rückverlängert werden, verdoppelt werden. Ein guter Anfang für weitere Verbindungen...

Hanse-Express Rostock - Hamburg

Auf dieser zum Fahrplanwechsel neu von DB Regio M-V übernommenen Linie sollte eine Sprinterverbindung zumindest für den Abschnitt Schwerin-Hamburg angedacht werden, die einen Halt nur in Hagenow Land, Boizenburg und Büchen vorsieht und die Strecke in ca. 65 Minuten zurücklegt.

Ein besonderer Fall hingegen ist die Marschbahn Hamburg - Westerland, da auf dieser Relation Sprinter-Züge nicht nur zur Befriedigung der Nachfrage in der HVZ, sondern vor allem vor dem Hintergrund der touristischen Bedeutung gesehen werden müssen, so dass der Marschbahn ein Artikel in der nächsten SHS gewidmet sein wird.

- 1) 17.50 Uhr mo-do, 15.50 Uhr fr
 - 2) der Halt in Pinneberg entfällt nur in Richtung Norden; Richtung Süden wird bereits durchgeführt
- 09.03.2008 *Stefan Barkleit*

Austermann stellt Konzept zur Verbesserung des Schienenverkehrs in der Metropolregion Hamburg vor

Überraschend hat Verkehrsminister Austermann Ende Februar ein Konzept für den auf Hamburg zulaufenden Schienenpersonennahverkehr vorgestellt.

Austermann möchte dabei größtenteils Ausbaumaßnahmen, die schon heute im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) stehen, aber bei der chronischen Unterfinanzierung desselben nicht vor 2025 in die Realität umgesetzt werden können, durch Nutzung von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetz (GVFG) und durch nicht unerhebliche Eigenmittel der Deutschen Bahn schon bis 2015 abgeschlossen haben. Dazu sol-

len bis Ende 2008 / 2009 für alle Achsen Machbarkeitsstudien vorliegen, teilweise sogar Kapazitätsstudien, wie zum Beispiel für Elmshorn - Pinneberg - Hamburg.

Die Ausbaumaßnahmen haben das vordringliche Ziel, das Hamburger S-Bahn-Netz nach dem glücklichen Sprung ins Alte Land nach Stade im vergangenen Dezember auch in das südliche Schleswig-Holstein (Hamburger Speckgürtel) auszubauen. Nach den Planungen des Verkehrsministeriums soll eine S-Bahn-Halbmesserielinie Itzehoe - Elmshorn - Pinneberg - Hamburg - Ahrensburg - Bad Oldesloe eingeführt werden, die südlich von Pinneberg als Express -S-Bahn verkehren soll.

Doch nun zu den Ausbaumaßnahmen, die sich auf drei Achsen konzentrieren :

Achse 1 (West): Itzehoe - Elmshorn - Hamburg

Als Ausbaumaßnahmen sind der Bau eines 4. Bahnsteiggleises in Elmshorn, das 3. Gleis Elmshorn - Pinneberg sowie der Neubau der Stationen Elmshorn Süd und Pinneberg Nord geplant. Sowohl in Pinneberg als auch auf Hamburger Stadtgebiet sind System-Wechselstellen geplant, so dass von Elmshorn kommende S-Bahnen südlich von Pinneberg sowohl auf der bisherigen S-Bahn-Strecke als auch über die Ferngleise als Express-Bahn nach Hamburg fahren können.

Achse 2 (Nord): Kaltenkirchen - Fuhlsbüttel - Hamburg

Hier ist der Weiterbau des „Flughafen-Stummeltunnels“ bis Norderstedt mit neuen Stationen in Norderstedt Mitte und Nordport geplant sowie die Elektrifizierung der AKN-Strecke bis Kaltenkirchen, damit die Hamburger S-Bahn bis dorthin verkehren kann.

Achse 3 (Ost): Bad Oldesloe - Ahrensburg - Hamburg

Auf dieser Achse sollen separate S-Bahn-Gleise errichtet werden und zwar ab Ahrensburg Nord eingleisig und ab Rahlstedt dann zweigleisig, damit endlich ein richtiger S-Bahn-Betrieb nach Ahrensburg eingerichtet und weiter als Zweisystem-S-Bahn nach Bad Oldesloe geführt werden kann.

Alle Ausbaumaßnahmen auf den 3 Achsen sollen zusammen ca. 500 Mio. Euro kosten, von denen das Verkehrsministerium 375 Mio. Euro aus GVFG / Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG)-Mitteln finanzieren möchte, während die restlichen 125 Mio. Euro aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn erbracht werden sollen.

Konkurrenz zu anderen Projekten

Das sogenannte Drei-Achsen-Konzept konkurriert hauptsächlich mit einem weiteren großen ÖPNV-Projekt, nämlich der StadtRegionalBahn Kiel. Diese soll (und muss) auch zu einem nicht unerheblichen Teil aus GVFG-Mitteln finanziert werden, da die beteiligten Kommunen nicht so finanzstark sind und es nie waren, um ein so großes Projekt finanzieren zu können.

Unsere Position

PRO BAHN unterstützt das Drei-Achsen-Konzept auf allen drei Achsen - dabei soll keine Achse bevorzugt werden und keine Konkurrenz zum Projekt StadtRegionalBahn Kiel entstehen. Es macht keinen Sinn, für die jeweiligen Landesteile bedeutende Verkehrsprojekte gegeneinander auszuspielen.

Das heißt: Verkehrsminister Austermann muss Farbe bekennen, wie beide Verkehrsprojekte finanziell gesichert und schnellstmöglichst realisiert werden können.

Zwischenstufen sind notwendig

Bei aller Freude über das Engagement, welches das Verkehrsministerium beim Drei-Achsen-Konzept an den Tag legt, muss man aber auch sehen, dass 2015 noch in sehr weiter Ferne liegt, die Hauptstrecken Elmshorn - Hamburg und Ahrensburg - Hamburg aber schon heute an ihrer Kapazitätsgrenze sind und keine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen mehr verkraften können.

Auf der Achse Elmshorn - Hamburg möchte man deshalb 2012 mit einer 1. Betriebsstufe beginnen. Auf dem Abschnitt Elmshorn - Pinneberg sollen dann je eine RB und eine S-Bahn pro Stunde verkehren, wobei die S-Bahn in Pinneberg die dann fertiggestellte Systemwechselstelle auf die S-Bahn-Gleise wechselt; in der HVZ sollen die Züge natürlich öfter als oben beschrieben verkehren. Der Vorteil an dieser ersten Betriebsstufe ist wohl, dass man mit den vorhandenen 474.3-Zügen der S-Bahn auskommen würde.

Auf der Achse Ahrensburg - Hamburg wird der Betrieb ab Dezember dieses Jahres auf E-Loks umgestellt, in 2009 ersetzen dann neue Doppelstockwagen die letzten Silberlinge auf der Strecke. Diese beiden Faktoren dürften hinsichtlich der Pünktlichkeit und der angebotenen Kapazität ein wenig Entlastung bringen.

Ungeklärte Fragen und kommende Aufgaben

Interessant bleibt, wie man die Finanzierung des Drei-Achsen-Konzeptes sichern möchte, da die 375 Mio. Euro, die man aus GVFG- und BSchWAG-Töpfen bekommen möchte, selbst bei gutem Willen zu hoch gegriffen sein dürften. In Kiel kämpft man ja derzeit an verschiedenen Fronten: die schon erwähnte StadtRegionalBahn ist zu finanzieren, die Vogelfluglinie soll im Nordabschnitt aufgrund der Festen Fehmarnbeltquerung ausgebaut werden und das kürzlich mit der DB beschlossene Bahnhofsmodernisierungsprogramm wird auch Finanzmittel bedürfen.

Unklar ist auch, wie es bei der Einführung der S-Bahn nach Kaltenkirchen auf der Achse 2 (Nord) mit dem restlichen AKN-Netz weitergehen soll; wie soll der Abschnitt Kaltenkirchen - Neumünster bedient werden und wie geht man mit dem Bruch der bisherigen Achse Kaltenkirchen - Quickborn - Eidelstedt um ?

Die anspruchsvollste Aufgabe der nächsten zwei Jahre ist die Neuentwicklung eines Regio-S-Bahn-Zuges, der sowohl den hamburgischen als auch den Ansprüchen des überregionalen Nahverkehrs gerecht wird, schließlich werden auch die 472er-Züge der S-Bahn Hamburg abgelöst werden müssen.

Die neuen S-Bahn-Züge sollten gegenüber den zuletzt gelieferten 474.3-Zügen einen deutlichen Fortschritt darstellen, sind gerade diese doch durch ihren geringen Komfort und ihre geringe Höchstgeschwindigkeit eigentlich nicht als Regio-S-Bahn-Zug geeignet.

Das heißt, dass die neuen S-Bahn-Züge durchgängig begehbar sein müssen, eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 140 km/h erreichen und ca. 160 bis 200 Sitzplätze bieten sowie über eine Toilette verfügen müssen. Der Sitzkomfort muss deutlich höher als in den aktuellen Zügen sein, eine vernünftige Polsterung ist für ein- bis eineinhalbstündige Fahrten einfach ein Gebot der Stunde, trotz des zunehmenden Vandalismus

im ÖPNV. Über Videoüberwachung braucht man erst gar nicht zu diskutieren.

Schlußendlich sollte ab 2013 / 2014 ein zeitgemäßer S-Bahn-Zug für den Verkehr im Ballungsraum Hamburg zur Verfügung stehen.

Stefan Barkleit

Stadtbus Elmshorn auf Erfolgskurs

Zwischen 2005 und 2007 stieg die Zahl der Fahrgäste um 400.000, das entspricht eine Steigerung von 40 Prozent. 2006 nutzten 1,28 Millionen Fahrgäste das Angebot, 2007 waren es bereits 1,39 Millionen. Die PVG hat am 01. Juli 2005 den Stadtbusverkehr in Elmshorn mit Schaffung eines neuen Liniennetzes, Ausdehnung der Betriebszeiten und dem konsequenten Einsatz von Niederflurbussen übernommen. Die Stadt Elmshorn bezuschußt den Verkehr mit jährlich • 380.000, vom Kreis Pinneberg kommen nochmal • 100.000 dazu.

Durch den hohen Zuwachs an Fahrgästen sinkt der Zuschußbedarf, so daß ab 1. September die neue Linie 500 mit den bestehenden Haushaltsmitteln finanziert werden kann. Die Linie 500 verbindet im Stundentakt Offenau und Kölln-Reiseick mit der Innenstadt und verdichtet die bestehenden Ost-Äste der Linien 503 und 504 auf einen 30 Minuten Takt. Dadurch werden dann alle Strecken im Stadtgebiet im 30-Minuten Takt bedient.

Die PVG hat den Stadtbusverkehr seit der Betriebsaufnahme vor 3 Jahren sukzessive verbessert. So wurde unter anderem im Dezember 2007 der Spätverkehr bis 23:30 auf der Linie 501 eingeführt und die Linie 502 nach Raa-Besembek verlängert. Für die Stadtbus-Macher wären weitere Perspektiven die Verlängerung des Spätverkehrs auf andere Linien, ein vorgezogener Betriebsstart am Sonntag 9 Uhr sowie eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit. PRO BAHN setzt sich auch für die Erschließung des Industriegebietes Süd ein, das immer noch sehr schlecht erschlossen ist.

Markus Fleischmann

Betriebsführung bei der Norddeutschen Eisenbahn GmbH auf der Strecke Niebüll - Dagebüll

Die Bahnstrecke Niebüll - Dagebüll wurde kürzlich mit Landesmitteln ertüchtigt und modernisiert, so dass sich die Anlagen in sehr gutem Zustand präsentieren. Im neuen Sommerfahrplan werden auch mehr Zugfahrten durchgeführt als bisher.

Ein erheblicher Teil der Strecke wurde für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt, der Bahnsteig in Niebüll wurde auf eine Höhe von 76 cm gebracht, um der Norm im Land gerecht zu werden, der Bahnsteig in Dagebüll Hafen wurde auf 56 cm erhöht. Auch wurde das Leit- und Informationssystem verbessert. Der Bahnhof (Bf) Blocksberg wurde dahingehend ausgebaut, dass künftig planmäßige Kreuzungen durchgeführt werden können. Ohne den Ausbau wäre eine Erhöhung der Zugzahlen nicht darstellbar gewesen. Die Betriebsführung wird nach der Fahrdienstvorschrift NE ohne schaltbare Signale im sogenannten Zugleitbetrieb geregelt.

Der Fahrplan wurde von der Deutschen Bahn AG in Zusammenarbeit mit der NEG und der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (WDR) optimiert. Die Fahrzeiten der NEG-

Züge wurden um 25% verkürzt, so dass zwei Züge pro Richtung und Stunde möglich sind. Dies bringt für die Fahrgäste eine bestmögliche Reisezeit. So verkürzt sich die Reisezeit beispielsweise bei der Fahrt mit IC 2314 ab Köln um 5:11 Uhr und Dortmund um 6:25 Uhr nach Wyk auf Föhr um eine Stunde und 15 Minuten und nach Wittbüll auf Amrum um drei Stunden im Vergleich zum Fahrplan 2007.

Als Triebfahrzeuge kommen ein Triebwagen, gebaut bei den Jenbacher Werken, und eine Diesellok, gebaut bei MAK, zum Einsatz. Die Reisenden werden mit zwei eigenen Wagen als Wendezug und den IC-Wagen der DB befördert. Zusätzlich kommt bei den Zügen mit Diesellok ein zusätzlicher Heizwagen für die elektrische Energieversorgung der klimatisierten Wagen zum Einsatz, der speziell für diese Anforderung ausgerüstet wurde.

Bei normaler Betriebslage werden die Kurswagen vom IC im DB - Bf. übernommen und als Rangierfahrt nach Dagebüll. Wenn der Zug am Bahnsteig auf der Mole angekommen ist, muss der NEG-Teil vorziehen und umlaufen; während der Rangierarbeiten steigen die Reisenden aus den Kurswagen zu den Fährschiffen nach Föhr und Amrum.

Nach dem Rangieren wird der Wendezug wieder mit den Kurswagen vereinigt, so dass dieser abfahrbereit für die Rückfahrt ist. Für die Rückfahrt ist planmäßig Kreuzung in Blocksberg mit einem Gegenzug vorgesehen. Für die Sicherung des Zugbetriebes gibt es jetzt eine Fahrerlaubnis bis zum Kreuzungsbahnhof, die vom Zugleiter und vom Zugführer dokumentiert werden müssen. Für den Gegenzug aus Niebüll verhält es sich genauso. Nach Ankunft im Kreuzungsgleis in Blocksberg setzt der Zugführer die Ankunftsmeldung ab. Unmittelbar danach wird dem Gegenzug die neue Fahrerlaubnis nach Dagebüll erteilt.

Nach Durchfahrt dieses Gegenzuges in Blocksberg bekommt unser Zug seine neue Fahrerlaubnis bis Niebüll und die Reise geht weiter. Bei der Ausfahrt wird eine Rückfallweiche befahren, die hydraulisch nach Verlassen des Zuges in die Grundstellung zurückläuft. Die Grundstellung wird für den nächsten Zug durch ein Lichtüberwachungssignal dargestellt. Nachdem der Zug aus dem Bf Blocksberg abgefahren ist, muss der Lokführer dem Zugleiter eine Verlassensmeldung geben, um sicherzustellen, dass der Bf. für die nächste Zugfahrt frei ist. In Niebüll wird die Ankunft gemeldet und die Rangierfahrt zum DB-Bf. angemeldet, anschließend wird zur Übergabegruppe vorgezogen.

Von der Übergabegruppe werden die Kurswagen zum DB-Bf. gebracht und mit dem von Westerland kommenden IC vereinigt. Nach kurzer Zeit kommt von Hamburg schon der nächste IC, so dass erneut Kurswagen zum Fähranleger gebracht werden müssen.

Fazit:

Durch die Investitionen ist die Attraktivität des Bahnverkehrs aus dem Fernnetz der DB zu den Inseln deutlich verbessert worden. Man kann davon ausgehen, dass dies zu steigenden Fahrgastzahlen führen wird. Nicht zuletzt können Reisende in der Regel einen durchgehenden Fahrschein für die gesamte Strecke bis Föhr oder Amrum und zurück lösen, auch kann das Reisegepäck durchgehend als DB-Kuriergepäck von Haus zu Haus direkt bis ins Ferienquartier aufgegeben werden.

Lübeck, 03.03.2008

Peter Stoltze

Neues aus Ahrensburg

Über die Einweihung des schönen neuen Bahnhofs habe ich in der Schleswig-Holstein-Schiene Nr. 23 schon berichtet. Auch über den einzigen wirklichen Mangel, nämlich darüber, dass in der Halle nur zwei HVV-Automaten stehen, aber kein Automat für den DB-Nahverkehr und den Schleswig-Holstein-Tarif und schon gar keiner für den Fernverkehr.

Etwa 10 Jahre mag es her sein, das wären immerhin 3653 Tage, da bekam Ahrensburg, wie andere Bahnhöfe auch, einen Touch-Screen-Fernverkehrs-Automaten. Während er an anderen Bahnhöfen dort aufgestellt wurde, wo er gebraucht wurde, stellte man ihn in Ahrensburg ans Bahnsteigende, wo ihn nur Insider fanden. Die Ahrensburger protestierten in Leserbriefen und über „PRO BAHN“ gegen diesen unmöglichen Standort. Die DB reagierte auf ihre Weise: Mangels Umsatzes (logisch) baute man den Automaten ersatzlos ab. Seitdem gab es außerhalb der Öffnungszeiten des Service-Points keine Fernfahrkarten mehr in Ahrensburg. Die Fernreisenden mussten nach Hamburg oder Bad Oldesloe fahren und die zusätzlichen Fahrtkosten aus eigener Tasche bezahlen. So ging es Jahr für Jahr. Auch der Umbau des Bahnhofs änderte daran nichts.

Bis Ostern 2008! Am Tag nach Ostern kam ich in die Bahnhofshalle, und sie waren da, die neuen Touch-Screen-Multifunktions-Automaten. Perfekt und einfach zu bedienen, eine einfache Fahrkarte mit etwas Übung in einer halben Minute. Nicht nur in der Halle, sondern auch an den anderen Zugängen stehen jetzt die „Neuen“. Jetzt ist für mich der Bahnhof erst richtig fertig und erfüllt alle Anforderungen.

Einige Tage später merkte ich, dass man doch noch etwas Wasser in den Wein gießen muss. Zwei „Neue“ in der Halle anstelle von vier (zuletzt nur noch zwei) „Alten“ – das ist zu wenig. Wartezeiten und Ärger sind vorprogrammiert. Schnell und einfach sind die „Neuen“ nur bei einfachen Fahrkarten. Sonst dürften auch Insider bei den genannten „90 Sekunden bundesweit“ ihre Schwierigkeiten haben. Es hätte in der Halle unbedingt ein HVV-Automat erhalten bleiben müssen, an dem auch jeder Ungeübte problemlos eine HVV-Fahrkarte erhält und wo die Wartezeit überschaubar ist, da niemand Ferienreisen, Auskünfte etc. erhalten kann. Es ist einfach nicht sinnvoll, für den Verkauf einfachster Fahrkarten High-Tech einzusetzen. Also, liebe DB-Verantwortliche, denkt einmal darüber nach, denn noch ist ein Anschluss frei (den vierten besetzt leider ein Bankautomat).

Zum Abschluss noch meine erste Erfahrung mit dem „Neuen“ an der Ladestraße am 1. April 2008 um 16:45 Uhr beim Kauf einer Fahrkarte mit leichtem Schwierigkeitsgrad: Rückfahrkarte Ahrensburg – Schönberg / Meckl. Eingabe des Zielbahnhofs über die Tastatur problemlos. Dann die überraschende Aufforderung: „Bitte führen Sie Ihre Bahncard zur Prüfung ein“. Ich tat es und las dann im Display: „Systemfehler, bitte führen Sie die Karte noch einmal ein“. Auch dieser Bitte entsprach ich und las jetzt im Display: „Der Automat wird für Sie gewartet, bitte haben Sie etwas Geduld“. Die hatte ich nicht, denn mein Zug kam in Sicht. Schnell löste ich – trotz der angeblichen Wartung – problemlos eine Fahrkarte nach Lübeck. Etwa vier Stunden später, gegen 21 Uhr, ging ich noch einmal zum Automaten, um zu sehen, ob jetzt alles klar war. Nach Berührung des Bildschirms erhielt ich wiederum die Mitteilung, dass der

Automat „für mich“ gewartet werde. Das hatte ich doch am Nachmittag schon einmal erfahren. Hatte ich einfach Pech oder kommt so etwas häufiger vor? Jedenfalls – „90 Sekunden für jede Fahrkarte bundesweit“ – das ist wohl eine Illusion.

Günther Stoltze



Seit mehr als 5 Jahren erfolgreich unterwegs: Nordbahn von Bad Oldesloe nach Neumünster

Foto: Thorsten Brandt

Schienerersatzverkehr nach Ahrensburg

Mitte Januar war ich gezwungen, den SEV vom Hamburg Hbf. nach Ahrensburg zu benutzen. Es fuhr ein moderner Reisebus mit freundlichem Fahrer und leiser, dezenter Musik. Pünktlich, d.h. mit 3-minütiger Wartezeit für evtl. suchende Zugbenutzer. Es war eine schöne Fahrt! So weit, so gut. Eine wirklich schöne Alternative zum Zug.

Diese Alternative musste man aber erst einmal finden! An der Ostseite des Südsteigs im Hamburger Hauptbahnhof angekommen, sieht man sofort die große Zugziel-Anzeigetafel: „Ahrensburg 22.09 Uhr fällt aus. Schienerersatzverkehr. Bitte Ansage beachten“. Eine solche erfolgte jedoch innerhalb der nächsten Minuten nicht; sie kann ja auch nicht ständig laufen. Auf der Bahnsteig-Anzeigetafel stand aber der Hinweis: „Abfahrt der Busse Ausgang Kirchenallee“. Inzwischen erfuhr man, dass es sich um einen „Direktbus“ handelt. Also auf zur Kirchenallee (der auf dem Weg liegende Info-Stand war geschlossen). Der dort stehende Reisebus erwies sich als nicht richtig, der Fahrer wusste von nichts. Nicht besser erging es mir bei zwei Taxifahrern, auch sie konnten keine Auskunft geben. Vielleicht lag es an meiner Fragestellung, ich hatte wohl den Begriff „SEV“ benutzt. Aber es waren ja eine ganze Reihe Haltestellenschilder in Sicht. Irgendeines würde sicher nach Ahrensburg weisen. Diese Ansicht erwies sich jedoch als falsch, es gab keinen Hinweis. Also die in wenigen Minuten fahrende U-Bahn nehmen, oder weiter suchen? Ich entschied mich für letzteres und wurde fündig, vor dem Ausgang Wandelhalle/Kirchenallee stand ein Jasper-Bus, und dessen Fahrer wusste Bescheid. Hinter ihm, am allerletzten Ende der Haltestellen-Schilderreihe, würde der Bus nach Ahrensburg fahren. Dort fand ich dann auch auf dem Schild den Zusatz: „Schienerersatzverkehr“.

Eine kleine Gruppe von Leuten hatte sich dort eingefunden und diskutierte die Frage „Was ist ein Direktbus?“ Fährt er direkt, also ohne Halt, bis Ahrensburg, oder hält er, wie Eingeweihte wissen wollten, auch in Rahlstedt? Der Fahrer des jetzt eintreffenden Busses klärte die Frage: Es wird auch in Rahlstedt gehalten! Wie eingangs erwähnt, die Qualität der Rückfahrt gab dem Ganzen einen versöhnlichen Abschluss.

Aller Ärger - vor allem für die Zukunft - könnte bei besserer Kennzeichnung vermieden werden. Da es zwei Ausgänge Kirchenallee gibt, müsste es „Kirchenallee Nord“ heißen und statt „Direktbus“ besser „Hält nur in Rahlstedt“. Also liebe DB-Leute, denkt einmal darüber nach.

Günther Stoltze

Bahnstrecke Kiel - Lübeck :

Halbstundentakt ab Ende 2009 und bessere Verknüpfung mit den Busverkehren

Eine deutliche Verbesserung wird der SPNV auf der Strecke Kiel - Lübeck ab Ende 2009 erfahren. Dann soll auf der Strecke Kiel - Plön die 1. Stufe des Streckenausbaus in Betrieb genommen werden. Die Baumaßnahmen werden 2009 sicherlich zu größeren Betriebseinschränkungen führen.

Die Strecke Kiel - Plön soll dann für bis zu 140 km/h ausgebaut sein, was insbesondere im Abschnitt Preetz - Ascheberg mit größeren Bauaktivitäten verbunden sein wird. Gleichzeitig wird im Bahnhof Plön wieder ein Mittelbahnsteig errichtet werden, um dort wieder planmäßig kreuzen zu können. Dazu muss das Gleis 2 ein Stück Richtung Plöner See verschoben werden.

Preetz und Plön als ideale Bahn-Bus-Verknüpfungspunkte

Mit der Einführung einer durchgehenden RB Kiel - Lübeck wird es in Preetz dann zur vollen und zur halben Stunde Zugkreuzungen geben, in Plön jeweils zur Minute 15 und zur Minute 45. Das sind ideale Bedingungen in, beiden Städten die Stadtbusverkehre optimal auf die Züge auszurichten und die Anschlüsse zu verbessern.

Neue Überlegungen für Ascheberg

Entgegen den Überlegungen in der SHS 22 hat sich der örtliche PRO BAHN-Regionalverband überlegt, die Bahn-Bus-Umsteigebeziehungen zu verbessern, indem an Gleis 2 zunächst auf Höhe des Bahnhofgebäudes ein Außenbahnsteig errichtet wird und die Bushaltestelle direkt an den neuen Außenbahnsteig verlegt wird; ein neues Wartehäuschen könnte dann von Bahn- und Busfahrern gleichermaßen genutzt werden.

Haltepunkt Schwentinental Ostseepark verspätet

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird zunächst der Haltepunkt Kiel-Elmschenhagen in Betrieb gehen, der als Kreuzungsbahnhof fahrplantechnisch gebraucht wird. Der Halt am Ostseepark Schwentinental (so heißen die beiden Gemeinden Raisdorf und Klausdorf seit dem 1. März 2008) ist fahrplantechnisch bereits berücksichtigt, wird aber wohl erst im Laufe des Jahres 2010 in Betrieb gehen können.

Reicht die Kapazität zur Deckung der Fahrgastnachfrage...?

...ist die wesentliche Frage, denn die neuen VT 648 werden mit Ausnahme der Sprinter-Züge Kiel - Lübeck - Hamburg, die mit lokbespannten Doppelstockzügen gefahren werden, den Gesamtverkehr zu bewältigen haben. Die neuen VT 648 werden dabei nur 8 Sitzplätze 1. Klasse, aber 118 Sitzplätze 2. Klasse haben. Außerdem werden die Mehrzweckräume wesentlich größer sein, als bei den auf der Strecke Kiel - Flensburg eingesetzten Fahrzeugen des gleichen Typs.

Trotzdem dürfte es schwierig werden, in der Hauptverkehrszeit genügend Kapazität in Richtung Kiel bereitzustellen, da aus der Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge abzuleiten ist, dass morgens höchstens Doppeltraktionen eingesetzt werden können, die bei zwei stündlichen Abfahrten ca. 500 Sitzplätze bieten. Zum Vergleich: Heute werden um 7 Uhr mit der RB Preetz - Kiel und dem RE auf der Gesamtrelation ein VT 628 und ein 5-Wagen-Wendezug angeboten, also ca. 550 Sitzplätze. Wir fordern daher, dass in Lübeck ein Doppelstockzug bereitsteht muss, falls die vorhandene Kapazität nicht ausreichen sollte.

09.03.2008

Stefan Barkleit

Bahnstrecke Kiel - Rendsburg:

Halte am CITTI-Park schwer zu realisieren; weitere Gemeinden haben Interesse an Bahnhaltepunkten

Schwierig wird es mit einer möglichen Anbindung des neuen Kieler Haltepunktes CITTI-Park ab Fahrplanwechsel im kommenden Dezember. Die von uns in der SHS 23 vorgeschlagene Lösung, die Züge im Abschnitt Jübek - Rendsburg zu beschleunigen und die Zugkreuzung auf die Südrampe der Rendsburger Hochbrücke zu verlegen, scheitert bisher an der Sichtweise des Verkehrsministeriums, dass nur ein Ausbau Husum - Jübek zu einer früheren Ankunft in Rendsburg führen könne und der Begegnungsbereich auf der Südrampe der Rendsburger Hochbrücke zu kurz sei.

PRO BAHN bleibt bei seiner Auffassung, dass die in der SHS 23 skizzierte Lösung umsetzbar ist und wird sich bei der NOB und der LVS weiter dafür einsetzen.

Bredenk und Melsdorf wollen Haltepunkte

Neben dem schon immer von PRO BAHN unterstützten Haltepunkt in Melsdorf haben auch die Gemeinden Bredenk und Schülldorf Interesse an einem Bahnhaltepunkt bekundet. Der PRO BAHN Regionalverband hat sich nach gründlicher Überlegung dafür entschieden, die beiden Gemeinden in ihrem Wunsch nach einer Bahnanbindung zu unterstützen, allerdings nicht ohne Prioritäten zu setzen.

Die Reaktivierung des Bahnhaltepunktes in Melsdorf genießt dabei absoluten Vorrang, da Melsdorf eine stark wachsende Gemeinde mit idealer Lage des Bahnhofes ist und hier ein guter Anschluss an das Kieler Stadtbusnetz besteht. In Zukunft wird die Bedeutung von Melsdorf als Verknüpfungspunkt zweier Verkehrssysteme sogar noch zunehmen, da hier die StadtRegionalBahn Kiel ihren westlichen Endpunkt haben wird.

Angebotsverbesserung schafft Raum für weitere Halte

Schon seit Jahren fordert PRO BAHN eine Angebotsverdichtung auf der Strecke Kiel - Rendsburg auf einen Halbstundentakt, doch dafür müsste in Felde endlich das 2. Gleis mitsamt Bahnsteig gebaut werden, da es zwischen Kiel-Hassee und Osterrönfeld keine Kreuzungsmöglichkeit mehr gibt.

Dann könnte der heutige Zug Kiel - Husum zwischen Kiel und Rendsburg als RE mit Halten am CITTI-Park und in Melsdorf verkehren, während eine RB Kiel - Rendsburg mit Weiterführung nach Fockbek neben den schon genannten Halten auch in Bredenk und Schülldorf halten kann.

Zwei klare Vorteile

Die Einführung eines zusätzlichen Zuges Kiel - Rendsburg war bisher damit verbunden, dass die RB bei einer Fahrzeit von 30-35 Minuten in Rendsburg gut 40 Minuten Wendezeit hätte.

Nun kann die hohe Wendezeit nicht nur für die Verlängerung dieser Züge nach Fockbek, sondern auch für die Bedienung der zusätzlichen Halte in Bredenk und Schülldorf genutzt werden. „Wichtig ist jedoch, dass in Bredenk und Schülldorf große Park&Ride-Anlagen und Zubringerverkehre eingerichtet werden“, so der Regionalvorsitzende Stefan Barkleit, „damit auch die Einwohner der Umlandgemeinden das neue ÖPNV-Angebot möglichst zahlreich nutzen können.“

Kreis Rendsburg-Eckernförde: Angebotsqualität im ÖPNV im südlichen Kreis verbessern und Busangebot auf die Bahn ausrichten

Zusätzlich zu dem bereits skizzierten Ausbau des Angebotes auf der Bahnstrecke Kiel - Rendsburg muss auch der Busverkehr neu geordnet und auf die Bahn ausgerichtet werden.

Mit neuen Bahnhaltepunkten in Melsdorf und später auch in Bredenk sowie Schülldorf werden ideale Bedingungen geschaffen, im südlichen Kreisgebiet Bahn und Bus optimal zu verknüpfen.

Mit der von PRO BAHN immer prioritär geforderten Reaktivierung des Bahnhaltepunktes in Melsdorf sollte in einer 1. Stufe ein Anrufbus-System südlich des Nord-Ostsee-Kanals (Großbereich Naturpark Westensee) eingeführt werden. Damit kann die Linie 710 im Abschnitt Landwehr - Achterwehr entfallen und stattdessen das Angebot nach Königförde verbessert werden.

Im Abschnitt Kiel - Achterwehr können das Busangebot durch bessere Abstimmung zwischen den Linien 4610 Kiel - Nortorf - Itzehoe und 4630 Kiel - Rendsburg, die zukünftig den Bahnhof Felde bedienen sollte, werktags zu einem Stundentakt ausgebaut und die Bahn-Bus-Anschlüsse in Felde wesentlich verbessert werden. Die Schulbusverkehre bleiben von der Neustrukturierung unangetastet.

Um den neuen Bahnhaltepunkt Melsdorf optimal ins Kieler Stadtbusnetz einzubinden, sollte die Buslinie 5 zu einer neuen Tangentiallinie mit Linienweg Schulensee - Russee - Melsdorf ausgebaut werden, die in der Hauptverkehrszeit alle 30 Minuten verkehren und in Melsdorf kurze Anschlüsse an die Züge Richtung Rendsburg bieten sollte. Verkehren sollten zunächst Kleinbusse; bei stärker werdender Nachfrage können später Optare Solo-Busse eingesetzt werden.



Nach Felde noch weitere Haltestellen? NOB auf der Fahrt zwischen Kiel und Rendsburg
Foto: Thorsten Brandt

Weitere Haltepunkte erfordern Veränderungen beim Busverkehr (2. Stufe)

Mit der Einführung einer zusätzlichen RB Kiel - Rendsburg, die dann auch neue Haltepunkte in Bredenk und Schülldorf bedient, kann die Linie 4630 Kiel - Rendsburg im Abschnitt Felde - Rendsburg entfallen und stattdessen auf der Linie 4610 im Abschnitt Felde - Nortorf das Angebot von zur Zeit nur 3-4 Bussen je Richtung ausgebaut werden.

Der neue Bahnhaltepunkt in Bredenk sollte neben der Errichtung einer Park&Ride-Anlage von einer Zubringerlinie bedient werden, die über Bredenk und Bovenau nach Sehestedt verkehrt; Sehestedt kann so eine schnellere ÖPNV-Verbindung nach Kiel erhalten, als das heute über Gettorf der Fall ist.

Auch am Bahnhaltepunkt Schülldorf kann neben der Errichtung einer Park&Ride-Anlage eine gute Verknüpfung mit dem Busverkehr geschaffen werden, indem man eine Linie des Stadtverkehrs Rendsburg dorthin verlängert, so dass Wester- und Osterrönfelder hier in die Züge nach Kiel einsteigen können und dann in ca. 30 Minuten in der Landeshauptstadt sind.

09.03.2008

Stefan Barkleit

Nord-Ostsee-Bahn will Schnellbus Jevenstedt - Kiel einführen

Die NOB hat angekündigt, dass sie ab 21. April einen Schnellbus von Jevenstedt nach Kiel anbietet. Dieser fährt über Schül, Westerrönfeld und Osterrönfeld über die Autobahn nach Kiel. Die Fahrzeit nach Kiel soll auf der Gesamtrelation bei 54 Minuten, ab Westerrönfeld bei 40 Minuten und ab Osterrönfeld bei 30 Minuten liegen.

Angeboten werden zunächst 5 Fahrtenpaare, davon zwei morgens und jeweils eines mittags sowie am Nachmittag und am Spätnachmittag. Damit sollen die Gemeinden südlich des Nord-Ostsee-Kanals besser an den ÖPNV angebunden werden.

PRO BAHN freut sich über das von der NOB in Eigeninitiative geplante Angebot und wünscht der neuen Verbindung viel Erfolg, so dass das Angebot bald weiter ausgebaut werden kann. Die Betriebsaufnahme wird im Laufe des Sommers erfolgen, da sich bisher noch ungeklärte Fragen aufgetan haben.

09.03.2008

Stefan Barkleit

Die Kieler StadtRegionalBahn muss ihre Chance bekommen!



„Visualisierung Landeshauptstadt Kiel“

Das Ende der Straßenbahn und der planerische Neubeginn

Nachdem 1977 der Beschluss zur Einstellung gefasst worden war, wurde es am 4. Mai 1985 ernst: Die Straßenbahn machte ihre vorerst letzte Fahrt und eine Vielzahl von Gelenkbussen trug fortan die Hauptlast des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel.

Doch schon Anfang der 1990er Jahre begann man, darüber nachzudenken, ob eine Reaktivierung der Straßenbahn nicht sinnvoll wäre und Mitte der 90er Jahre hatte sich allmählich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Stilllegung der Straßenbahn ein verkehrspolitischer Fehler war.

Die Aussagen der Fachleute sind heute eindeutig: Die Fahrgastzahlen stagnieren im Busverkehr trotz des Verkehrsverbunds seit Jahren auf nur geringem Niveau. Für die Zukunft rechnet man sogar mit einem spürbaren Rückgang der ÖPNV-Nachfrage in der Region. Die Luft- und Lärmbelastung erreicht kritische Werte. Auch vor dem Hintergrund der aktuellen Bestrebungen hinsichtlich des Klimaschutzes besteht dringender Handlungsbedarf.

Die ersten Untersuchungen in den 90er Jahren kamen kaum voran, und so dauerte es noch bis 1998, bis ein Gutachten über ein mögliches neues Stadtbahnnetz vorlag, welches positiv aufgenommen wurde. Auf dessen Basis wurden die Planungen weiterentwickelt und konkretisiert. In den Jahren bis 2005 wurde schließlich unter Einbeziehung von Fahrgastbefragungen und Gutachten ein komplettes StadtRegionalBahn (SRB)-Netz konzipiert. Damit werden sowohl Kiel als auch die Region sternförmig in dieses neue Verkehrssystem mit einbezogen.

SRB bietet mehr Komfort und viele Direktverbindungen

Das zukünftige Kieler StadtRegionalBahn-Netz umfasst insgesamt fünf Linien mit acht Linien-Ästen, die die beiden Städte Kiel und Neumünster sowie das nord- und südöstliche Kreisgebiet von Rendsburg-Eckernförde und zwei der drei auf Kiel zulaufenden verkehrsstarken Achsen des Kreises Plön erschließen.

Das Netz umfasst folgende Linien:

Linie 1 - Wik-Holtenauer Str.-Hbf-Werftstraße-Dietrichsdorf

Linie 2a/b - Suchsdorf-Universität-Hbf-Preetz Süd / Neumünster

Linie 3a/b - Melsdorf-Holstenplatz-Hbf-Raisdorf / Schönberger Strand

Linie 4 - Wik-Holtenauer Str.-Holstenplatz-Melsdorf

Linie 5 - Eckernförde-Universität-Hbf-Werftstraße-Dietrichsdorf



Layout: Peter Knoke

Alle Linien verkehren im Stadtgebiet im 15-Minuten-Takt, auf den Außen-Ästen (zum Beispiel nach Schönberger Strand) alle 30 Minuten. Auf der Stammstrecke Holtenauer Straße-Hbf werden die SRB-Züge dabei durch Überschneidung von 4 Linien alle vier bis fünf Minuten verkehren.

Um das Gesamtnetz zu bedienen, sind dafür insgesamt 38 drei- oder vierteilige SRB-Fahrzeuge notwendig. Diese 35 bis 40 Meter langen Fahrzeuge müssen 90 bis 100 Sitzplätze bieten, bis zu 100 km/h schnell sein und eine Einstiegshöhe von 35 bis 40 cm haben.

Ähnlich wie bei der Kasseler Regio-Tram wird die Elektrifizierung von Bahnstrecken eingespart, da in etwa die Hälfte der Verkehrsleistung von Hybridfahrzeugen erbracht wird, ansonsten aber Gleichstrom-Fahrzeuge verkehren werden.

Die Wirkung der StadtRegionalBahn ist imposant: Im Umland werden 18 zusätzliche Stationen bedient, im Stadtgebiet über 50 Stationen, zusammen mit den bestehenden Stationen im Umland rund 80 - an all diesen Stationen werden die Menschen in Zukunft barrierefrei einsteigen können, ob zu Fuß, mit dem Rad oder auch mit Kinderwagen und Rollstühlen. Die SRB-Fahrzeuge bieten ihnen dreimal so viel Platz wie früher der Bus und fahren bis spät in die Nacht in einem attraktiven Takt. Die SRB bietet nicht nur attraktiven ÖPNV, sondern verbindet auch zwei kreisfreie Städte und zwei Landkreise zu einer starken Wirtschaftsregion.

Es wird mit knapp 90.000 Fahrgästen täglich in der SRB gerechnet (2). Zum Vergleich: In Schleswig-Holstein sind rund

123.000 Fahrgäste täglich mit der Bahn im Regionalverkehr unterwegs (5). Diese Zahl steigt mit der SRB also um etwa 70%. Damit fahren rund 40% aller Fahrgäste im Schleswig-Holsteinischen Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) zukünftig mit der StadtRegionalBahn Kiel.

Unterschiedliche Finanzierungsansätze

Die Verwirklichung der StadtRegionalBahn wird auf politischer Ebene vor allem hinsichtlich einer Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) diskutiert. Hierbei übernimmt ein Privatunternehmen die Aufgabe, das SRB-Netz zu errichten und einen Betreiber dafür unter Vertrag zu nehmen. Das Unternehmen finanziert Infrastruktur und Fahrzeuge und leistet den Kapitaldienst. Dafür erhält das Unternehmen eine vertraglich vereinbarte Summe von der Stadt, dem Land und den bedienten Kreisen und Kommunen. Der dafür veranschlagte Betrag von rund 16 Mio. Euro jährlich ist „angesichts der Gesamtkosten, die jährlich im ÖPNV in der Region bewegt werden, vollkommen überschaubar“, so ein Vertreter der Stadt Kiel. Investiert werden muss in jedem Fall, denn auch das vorhandene Bus-Bahn-System muss ausgebaut werden, was naturbedingt auch Folgekosten nach sich zieht.

Aber auch die konventionelle, kommunale Beschaffungsvariante (KBV) ist in der Region Kiel untersucht worden. Die Kosten für Bau und Fahrzeuge in Höhe von rund 350 Mio. Euro klingen hoch. Sie decken aber einen Investitions-Zeitraum bis ins Jahr 2045 ab! Derzeit müssen rund 50 Mio. Euro jährlich für Betrieb und Investitionen für den ÖPNV aufgebracht werden. Zu erwartende Kostensteigerungen bis 2045 sind darin noch nicht enthalten.

Jede der möglichen Beschaffungsvarianten hat ihre Vor- und Nachteile. In der KBV behält die Stadt das Heft des Handelns allein in der Hand; niemand will an der SRB noch obendrein mitverdienen. Im ÖPP-Modell werden eine Reihe Risiken (Kosten- oder Zeitüberschreitungen oder gar z.B. Pleite der Baufirmen, anschließende Neuausschreibung, etc.) von der Stadt auf die finanzierenden Banken verlagert. Diese erhalten dafür einen festgesetzten Risikoaufschlag, aber alle Kosten, die darüber hinaus anfallen, sind deren Problem und nicht mehr das der Stadt. Gleich wie man dem ÖPP-Realisierungsmodell nun gegenüber steht – es wird derzeit klar favorisiert.

In jedem Fall müssen die Kosten in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen allen Beteiligten geteilt werden. Diese ist nämlich die Voraussetzung zur endgültigen Realisierung des Projektes, das Abrufen von Fördermitteln und den Beginn des Planfeststellungsverfahrens in 2009.

Die Beteiligten sind das Land, einmal als GVFG-Fördergeber und über die Landesweite Verkehrsservice Gesellschaft LVS als Aufgabenträger für den SPNV, die Stadt Kiel, die Stadt Neumünster und die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde als Aufgabenträger für den ÖPNV. Einige an der zukünftigen SRB liegende Gemeinden haben ebenfalls ihre Bereitschaft signalisiert, das Projekt mittragen zu wollen.

Politische Unwägbarkeiten

Der Informationsstand über das Projekt StadtRegionalBahn war bislang sowohl auf öffentlicher, wie auch auf politischer Ebene insgesamt sehr inhomogen und teilweise ausgesprochen unzureichend. Dieses Defizit kann durch die ehrenamtliche Ar-

beit des Forum Nahverkehr Kiel (1) nur teilweise ausgeglichen werden.



Foto: Peter Knoke

Verschärft wird dies durch den Umstand, dass der bisherige SRB-Projektleiter in der Kieler Stadtverwaltung einen beruflichen Wechsel vollzogen hat, so dass die Stadtverwaltung nun schon seit einem Jahr keinen Projektleiter mehr für die SRB hat.

Auch die Industrie- und Handelskammer zu Kiel (IHK) steht dem ausgesprochen wirtschaftsfreundlichen SRB-Projekt unverständlicherweise ablehnend gegenüber. So zog die IHK Kiel in ihrer Stellungnahme zum neuen Verkehrsentwicklungsplan 2008 immer noch die alte Straßenbahn zum Vergleich heran - ein unpassender Vergleich.

Ein weiteres Problem sind die politischen Prioritäten: Landesverkehrsminister Dietrich Austermann deutete an, den von Hamburg aus ins südliche Schleswig-Holstein führenden Eisenbahnstrecken (3-Achsen-Konzept) gegenüber einer StadtRegionalBahn Kiel den Vorrang geben zu wollen. Im gerade vorgelegten Klimaschutzprogramm zum neuen Verkehrsregierungsplan 2008 ist jedoch die Förderung des Kieler StadtRegionalBahn-Projekts unterstützt.

Angesichts des herausragenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 2,2 sollte die Regierung guten Gewissens Farbe für die Kieler SRB bekennen können; zum Vergleich: Andere SRB-Projekte in Deutschland wurden zum Teil mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 realisiert.

Alles spricht für die StadtRegionalBahn !

Die StadtRegionalBahn (SRB) Kiel nützt wirklich etwas, denn die ermittelte sehr gute Nutzen-Kosten-Relation von 2,2 kommt nicht von ungefähr. Zwei Beispiele aus Bau und Betrieb mögen dies verdeutlichen:

Beim Bau von Stationen dominiert in der Region Kiel immer noch der „DB-LVS-Standard“. Um alle Zugattungen und Zuglängen flexibel einsetzen zu können, baut die Deutsche Bahn ihre Stationen mit 180 bis 220 m langen Bahnsteigen aus. Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) hat für Schleswig-Holstein eine Bahnsteighöhe von 76 cm festgelegt. (Die Fernverkehrsbahnhöfe haben noch deutlich längere Bahnsteige, nämlich etwa 400 m). So sind in den vergangenen Jahren einige dieser 200-m Bahnsteige in der Region Kiel entstanden, wie zum Beispiel in Raisdorf. Da auch der DB diese aufwendi-

gen Bahnsteige offensichtlich auf Dauer zu teuer werden, hat sie schließlich bei der jüngsten Station, dem neuen Bahnhof „Kiel-Hassee CITTI-PARK“ (Baukosten von 3 Mio. Euro) keinen Cent mehr dazu bezahlt. Und in Elmschenhagen und am Raisdorfer „Ostseepark“ sollen weitere dieser Bahnsteige gebaut werden. Mit der kommenden Neu-Vergabe des Netzes Nord (betrifft Kiel-Eckernförde und -NMS) drohen weitere teure Zementierungen dieser Art.

Für die StadtRegionalBahn werden diese Bahnsteige nicht benötigt, sondern nur 40 m lange und 38 cm hohe Bahnsteige (Größenvergleich siehe Grafik, oberes Bild). Die wenigen Züge, die bisher an den neuen Stationen halten - es fahren meist nur stündlich Regionalbahnen - lassen auch die Fahrgastzahlen bescheiden aussehen. Nur wenige solcher Bahnsteige dürften soviel kosten wie alle rund 80 geplanten SRB-Bahnsteige zusammen.



Beim Betrieb des Bahn-Bus-Systems in der Region Kiel entsteht durch die Kieler Kopfbahnhofs-Situation für den Regionalverkehr durch sehr kurze Linien eine betrieblich ungünstige Situation. Die Regionalbahn (RB) Kiel-Preetz z.B. hält (derzeit) nur in Raisdorf. Obwohl diese Linie nur 15 Kilometer lang ist, wird ein Zug benötigt, um einen Stundentakt herzustellen. Nicht viel besser sieht es zwischen Eckernförde und Kiel aus. Hier bedient die RB neben Gettorf erst seit kurzem die beiden Kieler Vorort-Halte Kiel-Hassee CITTI-PARK und Suchsdorf. Für eine Linie von 31 Kilometern sind zwei Zuggarnituren im Einsatz, um einen Stundentakt herzustellen. Am Kieler Hauptbahnhof müssen die Reisenden dann in Busse umsteigen, um zum Beispiel zur Universität zu kommen.

Jährlich wird auf diese Weise viel Geld für nicht sehr effizienten Betrieb ausgegeben.

In einem SRB-Netz sind rechnerisch ebenfalls drei SRB-Züge erforderlich. Diese sorgen aber nicht nur für durchgehende Verbindungen z.B. von Preetz zur Uni oder von Eckernförde über die Uni bis zum Ostufer. Es werden damit auch Busleistungen ersetzt und weite Teile des Kieler Stadtgebiets und der Region erreicht.

(Tabelle siehe Grafik, unteres Bild).

SRB ist das Schlüsselprojekt für die Wirtschaftsregion Kiel

Im Bericht zur StadtRegionalBahn (6) wird festgestellt:

„Es wird nachgewiesen, dass eine StadtRegionalBahn ein wesentlicher Standortfaktor ist und dazu beiträgt, dass Siedlungspolitik, Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik, Schulpolitik und dergleichen durch den Systemwechsel einen wesentlichen Entwicklungsschub erfahren.“

Diese Erfahrungen haben auch andere Regionen gemacht - und zwar weltweit. In Portland/USA beispielsweise haben die seit den 80er Jahren eingeführten „Light Rail“ und „Streetcar“-Systeme zu Sekundär-Investitionen in Milliardenhöhe geführt. Das neueste Wohnprojekt trägt dort sinnvollerweise den Namen „StreetCar-Loft“.

In Europa gehört Frankreich mit einer Vielzahl von neuen schienengebundenen Nahverkehrssystemen zu den Spitzenreitern. Dabei wird ein exklusives Design der „Tram-Trains“ gezielt zum Gestaltungsfaktor der jeweiligen Stadt eingesetzt. Jedes Jahr werden neue Systeme in Betrieb genommen, so kürzlich in Nizza oder Mülhausen/Elsaß. In Deutschland hat das bekannte Karlsruher Modell, welches inzwischen auf 600 Kilometer Netzlänge angewachsen ist, zu belegbaren Siedlungs- und Beschäftigungsentwicklungen mit einem signifikanten Rückgang der Arbeitslosigkeit in der Region Karlsruhe geführt. Karlsruhe rangiert im deutschen Städte-Ranking weit vorne.

Neueste Entwicklungen - die Politik ist am Zug

Am 17.04.2008 beschloss die Stadt Kiel ihren neuen Verkehrsentwicklungsplan, der den alten Generalverkehrsplan von 1988 ablöst. Die StadtRegionalBahn ist darin einer der wesentlichen Eckpfeiler! Am gleichen Tag fasste der Kreis Plön mit überwältigender Mehrheit den Beschluss, sich nach 3 Jahren Pause wieder an dem Projekt zu beteiligen und beauftragte die Verwaltung mit den Finanzierungsverhandlungen. Damit sind zwei kleine Schritte zur Realisierung des Projektes gemacht. Doch darauf darf man sich nicht ausruhen, denn die Zeit drängt, um die Planung und die Finanzierung des Projektes sicherzustellen - für das Projekt sind schließlich erhebliche Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgesehen. Aber das GVFG läuft in 2013 in der jetzigen Form aus, was die Finanzierungschancen für die SRB in Frage stellt.

Ein Knackpunkt ist die Frage, ob die SRB klassischer Straßen-ÖPNV oder eine Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV)-Leistung ist. Je nach Argumentation wird man zu durchaus unterschiedlichen Ergebnissen kommen, was für die Aufteilung der finanziellen Beiträge relevant ist.

Dabei werden gerade auf der Schiene durch den Ersatz der RB Kiel - Eckernförde durch die SRB und die Einsparung der Option auf eine zusätzliche RB Kiel - Preetz (5) Regionalisierungsmittel in nicht unerheblicher Höhe einspart. Für das Forum Nahverkehr Kiel (1) sind die SRB-Verkehre daher weitestgehend SPNV - immerhin ist die SRB das zentrale Nahverkehrsprojekt in Schleswig-Holstein schlechthin und von 105 geplanten Netzkilometern sind über 80 km Eisenbahnstrecken.

Das Forum Nahverkehr Kiel fordert schnellstmöglich eine Finanzierungsvereinbarung, die Bereitstellung von Haushaltsmitteln und die Gründung einer Planungsgesellschaft, um die Entwurfsplanung und das Planfeststellungsverfahren durchführen zu können. Dafür ist ein klarer politischer Umsetzungsauftrag erforderlich - und zwar bevor der Zug für die StadtRegionalBahn abgefahren ist.

Weitere Informationen und Berichte zur Kieler StadtRegionalBahn:

(1) Internetseite des Forum Nahverkehr Kiel: www.stadtrahionalbahn-kiel.de

Das Forum Nahverkehr Kiel FNK ist ein Zusammenschluss von Umwelt- und Verkehrsverbänden aus der Region Kiel

(2) „Planung und Finanzierung der Stadt-Regional-Bahn Kiel“, DER NAHVERKEHR 12/2007, S.43-50

(3) „Sie sollten morgen anfangen zu bauen“, STRASSENBAHN-NAHVERKEHR MAGAZIN 12/2007, S.24-27

(4) „Drei-Achsen-Konzept“, SHS 01/2008

(5) 2. Landesweiter Nahverkehrsplan LNVP 2003-2007, Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr, Kiel, 2002

(6) Homepage der Stadt Kiel: www.kiel.de

Stefan Barkleit / Patrick Hollmann / Peter Knoke / Kirsten Kock

Hamburger Fahrgast Forum

Erste Erfahrungen mit der S-Bahn nach Stade

In den Vormittagsstunden des 8.12.2007 wurde die S-Bahn-Verlängerung von Neugraben bis Stade feierlich eröffnet. Der „einfache Bürger“ blieb dabei allerdings nur Zaungast: Sowohl zur Eröffnungsfahrt als auch zum anschließenden Festakt im Stader Rathaus waren nur wenige geladene Gäste zugelassen. Vor dem Rathauseingang postierte DB-Wachpersonal sorgte dafür, daß das „Fußvolk“ keinen Zutritt bekam. Dazu passend wurde der am Stader Bahnhof ausgelegte rote Ehren-teppich wieder eingerollt, sobald ihn die Festgäste auf dem Weg vom Eröffnungszug zum Rathaus passiert hatten - dabei wäre es doch angemessen gewesen, ihn zumindest am Eröffnungstag, vielleicht auch am darauffolgenden ersten fahrplanmäßigen Betriebstag liegen zu lassen. Insgesamt präsentierte sich die S-Bahn-Erweiterung also als elitäre Veranstaltung ohne die Fahrgäste - von Bürgernähe keine Spur. Wie man es besser macht, hatte wenige Wochen zuvor die Stadt Reinbek gezeigt: Die Einweihung des umgestalteten Bahnhofs im Oktober mit Ansprachen u.a. des Bürgermeisters und von Vertretern der DB fand auf dem Bahnhofsvorplatz bei laufendem Betrieb vor „normalen“ Publikum statt, und anschließend lud der Bürgermeister alle Anwesenden zu einem Imbiß ins bereitstehende Festzelt ein. Da konnten die Reinbeker wirklich von ihrem Bahnhofsfest sprechen. Bleibt zu hoffen, daß sich Hamburg zur Einweihung der Flughafen-S-Bahn Ende dieses Jahres Reinbek und nicht Stade zum Vorbild nimmt.

Die für den Eröffnungstag angekündigten „S-Bahn-Schnupperfahrten“ wurden zur Farce - da nur ein Zug zwischen Neugraben und Stade pendelte, konnte nicht einmal stündlich gefahren werden. Fahrplanaushänge für die Sonderfahrten suchte man auf den Zwischenstationen vergeblich, lediglich in Stade und Buxtehude waren winzige Zettelchen auf die Informationsvitriolen geklebt worden, die jedoch im Laufe des Nachmittags meist „vom Winde verweht“ wurden. Der Einsatz eines zweiten Sonderzuges wäre sicherlich sinnvoll gewesen - oder alternativ ordentliche Fahrplaninformationen. So aber brauchte man Glück und Geduld, wollte man bereits am Eröffnungstag das neue S-Bahn-Fahrgefühl testen.

In Geduld fassen mußten sich auch die Buxtehuder, die in der Nacht zum Sonntag, dem 9.12., auf dem Bahnhof die Ankunft der ersten fahrplanmäßigen S-Bahn aus Hamburg erwarteten. Statt wie vorgesehen um 1:05 Uhr, traf die Bahn erst über eine Stunde später ein - ein Vorgeschmack auf das, was folgen sollte, denn in der ersten Woche lief der Betrieb absolut nicht fahrplanmäßig. Probleme machte insbesondere die Systemwechselstelle in Neugraben - es ist eben doch etwas anderes, ob sie von ein paar Probezügen am Tag passiert wird oder im Regelbetrieb alle 10 Minuten. Eine vorhergehende Belastungsprüfung unter realen Bedingungen - notfalls auch nachts oder Sonntagsmorgens - hätte möglicherweise geholfen, Schwachstellen rechtzeitig zu erkennen. Als problematisch erwies sich auch, daß der Umbau des Gleises 4 in Buxtehude (Trennung in S-Bahn- und EVB-Gleis) erst nach Eröffnung des S-Bahn-Betriebes vorgenommen wurde. So mußten in Buxtehude endende und beginnende Züge, die planmäßig in Gleis 4a überliegen, wegen der Umbauarbeiten leer von Neugraben ein- oder dorthin ausgesetzt werden, was die planmäßigen Bahnen zusätzlich behinderte. Überhaupt waren die ersten Wochen des S-Bahn-Betriebes von Provisorien geprägt, da viele Baumaßnahmen aufgrund allzu ehrgeiziger Zeitpläne nicht rechtzeitig fertig waren, z.B. die ebenerdigen Zugänge zu den Bahnsteigen in Stade und Buxtehude. Die Pflasterung des Bahnsteigs 4a in Buxtehude war auch Anfang Februar - da fuhr die S-Bahn seit zwei Monaten! - noch nicht abgeschlossen, sodaß sich die Fahrgäste ihren Weg zu den Zügen durch eine „Sandwüste“ bahnen mußten. Der Bahnsteig in Neu Wulmsdorf wird sogar bis Ende 2008 eine Baustelle bleiben.

Immerhin versuchte die S-Bahn, die Auswirkungen der Probleme auf der Stader Strecke für die Fahrgäste des Restnetzes gering zu halten. So wurde z.B., wenn sich in Neugraben abzeichnete, daß sich die aus Stade kommende S-Bahn mit Weiterfahrt auf Minute 09 Richtung Hamburg um mindestens zehn Minuten verspäten würde, der planmäßig auf Minute 19 fahrende nächste Zug um zehn Minuten vorgezogen, sodaß der Fahrplan wieder „stimmte“.

Dieses Heft enthält die in Heft 17 des Hamburger Fahrgast Forum (HFF) veröffentlichten Artikel.

Sie geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion der SHS wieder.

Kaum lief der Berieb auf der neuen Strecke einigermaßen glatt, bekamen die Stader Fahrgäste zu spüren, daß auch im übrigen Hamburger S-Bahn-Netz allzu oft Probleme auftreten: Gleich an zwei Abenden hintereinander (18. und 19. 12.) wurde der Betrieb auf der „Alt S 3“ wegen Personen im Gleisbereich in Wilhelmsburg und Harburg jeweils für längere Zeit völlig eingestellt. Da Busanschlüsse wie üblich nicht abgesichert wurden, kam für Umsteiger auf selten fahrende Linien dann noch eine ärgerliche Wartezeit hinzu, wenn sie endlich den Zielbahnhof erreicht hatten – soweit überhaupt noch Anschlußbusse fuhren.

Trotz der Anfangsprobleme stieß die neue S-Bahn-Verbindung bei den Fahrgästen auf größeren Zuspruch als erwartet. Die S-Bahn reagierte hierauf lobenswert flexibel und verlängerte ab Anfang 2008 einige Kurzzüge auf sechs Wagen. Eine Taktverdichtung wäre dennoch erforderlich – besonders dringlich in den Nachmittags-HVZ, wenn die S-Bahn zwischen Buxtehude und Stade nur einen 20/40-Minuten-Takt bietet. Hier sollte möglichst noch in der laufenden Fahrplanperiode nachgebessert und alle 20 Minuten gefahren werden.

KLAUS MÜLLER

S-Bahn auf Abwegen

Eine Erwiderung zu

>Bergedorfer Bahnsteig-Chaos< (Heft 16)

Lieber Martin Potthast,

mit dem Ausdruck „Chaos“ sollte man zurückhaltend umgehen. Mag der Zustand am Bergedorfer Bahnhof Ihnen zwar unübersichtlich erscheinen, „chaotisch“ ist er deswegen sicher nicht.

Beim Bau des Bahnhofs wurde das Gleis 5 (damals Bahnsteig 4) eingerichtet für in Bergedorf Richtung Hamburg Hbf. einsetzende Züge und für solche, die in Bergedorf die Überholung durch Züge des Fernverkehrs abwarten mußten. Dem Fahrgast wurde an Leuchttafeln im Durchgang zu den Bahnsteigaufgängen angezeigt, von welchem Bahnsteig die nächsten Züge Richtung Aumühle bzw. Hamburg Hbf. fahren sollten. Diese Art der Information hat jahrzehntelang ohne Schwierigkeiten geklappt. Auch wer ab HH-Hbf. Richtung Süden fahren will, muß sich vorher informieren, ob sein Zug ab Gleis 8, 11, 12, 13 oder 14 fahren wird, Warum soll das in Bergedorf. nicht mehr möglich sein?

Wer bei Regen am Gleis 5 naß wird, wird genauso naß vorm Bahnhof, denn bekanntlich sind Bürgersteige ebenfalls nicht überdacht. Da hilft nur ein Schirm.

Viele Jahrzehnte lang ist man ohne Fahrstuhl ausgekommen. Da ist doch der jetzt vorhandene eintürige Aufzug schon ein gewaltiger Fortschritt. Die meisten Wohnhäuser haben keinen Fahrstuhl; auch dort muß man sein Fahrrad, wenn's in den Keller soll, eben tragen. Warum denn nicht bei der Bahn?

Hannes Pusback

(Die Einwilligung zur Veröffentlichung wurde von Herrn Pusback telefonisch erteilt. Red)

AKN - eine Hamburger Schnellbahn

Die Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN), welche heute im HVV unter der Linienbezeichnung A1 verkehrt, hat sich in den letzten 30 Jahren kontinuierlich von einer „Bimmelbahn“ zu einer modernen Schnellbahn entwickelt. Dazu trugen nicht nur die Dieseltriebwagen (VT2E/VTa) bei, die das Feeling der Hamburger U-Bahn in die Fläche brachten, sondern auch der stückweise zweigleisige Ausbau und die Neutrassierung von Streckenabschnitten, teilweise sogar im Tunnel. So gilt die AKN bei manchen Leuten schon als Schleswig-Holsteiner Prestigeobjekt mit ihren großartigen tiefergelegten Bahnhöfen Ulzburg und Kaltenkirchen. Auch in Hamburg wurden zwei Großprojekte für die A1 realisiert:

1. der zweigleisige Ausbau und Tieferlegung der Station im Bereich Eidelstedt Ost,
2. die kreuzungsfreie Einfädung in die S-Bahnstrecke in Eidelstedt.

Schon lange wurde der Wunsch nach einer Verlängerung der A1 von Eidelstedt zum Hamburger Hauptbahnhof geäußert. Schließlich ist Eidelstedt nicht das natürliche Ende der A1, sondern diese wurde im Zuge des S-Bahnbaus nach Pinneberg vom Kaltenkircher Platz nach dorthin zurückgezogen. Somit haben die AKN-Nutzer im Gegensatz zu den Nutzern von anderen Schnellbahnen (U+S) keine umsteigefreie Verbindung zur Innenstadt.

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH) hat bereits 1981 die Forderung nach durchgehenden Zügen der AKN zum Hamburger Hbf. aufgestellt. Damals sollte damit überhaupt eine ganztägige Verbindung von der Pinneberger Strecke zur Verbindungsbahn (Holstenkurve) und eine schnellere zum Hauptbahnhof als via City-S-Bahn geschaffen werden. Die S21 fuhr damals nur zeitweise als Verstärkerlinie.

Durch den ganztägigen Betrieb der S21 ab Sommerfahrplan 1983 wurden damalige Forderungen der FIH nach ganztägiger Bedienung der Holstenkurve zwar erfüllt. Die AKN blieb aber außen vor.

Eine Durchbindung der AKN hätte jedoch Vorteile gehabt:

- kostengünstiger, da nicht die großen S-Bahnzüge eingesetzt werden müssten

- AKN-Fahrgäste kämen umsteigefrei in die Stadt und zum Hauptbahnhof

- Eine direkte Verbindung von der Pinneberger Strecke zum Hauptbahnhof via Dammtor, vorbei an Altona und wichtigen zentralen Stadtstationen, wie Landungsbrücken und Jungfernstieg ist zwar für Anwohner dieser Strecke und erst recht für die AKN-Nutzer interessant, für die Anwohner des östlichen Partnerastes (in diesem Fall Bergedorf / Aumühle) eher nicht, außer bei Veranstaltungen im Stadion.

Die Durchbindung der A1 zum Hamburger Hauptbahnhof ist somit nur noch im Interesse der AKN-Nutzer. Da die AKN vorwiegend auf Schleswig-Holsteiner Gebiet fährt, wird das Ganze auch als eine Schleswig-Holsteiner Angelegenheit gesehen. Von der DB und Hamburg eher weniger verfolgt und mit verschiedenen technischen Begründungen (von der DB in den 80er Jahren genannt: keine 1. Klasse bei AKN, Dieselbetrieb,

inzwischen durch Zweisystemfahrzeuge behoben, Inbus-Inkompatibilität AKN/DB, inzwischen durch Anpassung der AKN-Fahrzeuge behoben) immer wieder abgelehnt, wurden zum Schluss wirtschaftliche Gründe vorgeschoben. Nach dem Regierungswechsel in Hamburg (2001) konnte die AKN jedoch einen kleinen Erfolg in dieser Angelegenheit verbuchen. Immerhin darf die A1 seit Winterfahrplan 2004 regelmäßig werktags im Abendverkehr bis Betriebsschluss bis Hauptbahnhof (in einem Fall sogar bis Berliner Tor!) weiterfahren. Morgens kommen einzelne Durchfahrten hinzu.

Das ganze ist noch ein dreijähriger Probebetrieb. Fahrgastzuwächse um bis zu 60% (!) belegen den Erfolg.

Eine weitere Verbesserung ist der 10-Minuten-Betrieb auch am Nachmittag zwischen Eidelstedt und Quickborn.

Leider aber wird trotz aller Ausbaumaßnahmen immer noch mit einem Taktsprung in stadtauswärtiger Richtung gearbeitet, so dass bei dichtem Takt als alle 40 Minuten stadtauswärts in Eidelstedt nur die S21 abgewartet wird und nicht die S3. Hoffentlich ändert der inzwischen behutsame zweigleisige Ausbau der A1 im Abschnitt von Eidelstedt nach Quickborn daran etwas.

Insgesamt sollten die verkehrspolitisch Verantwortlichen in Hamburg (Senat, Baubehörde, HVV usw.) berücksichtigen, dass die A1 auch auf Hamburger Gebiet einiges erschließt und sie somit als eine Hamburger Schnellbahn auffassen, auch wenn der Löwenanteil der Linie in Schleswig-Holstein liegt.

Wären es anfangs nur vier Stationen von eher untergeordneter Bedeutung:

- Eidelstedt (wird bereits durch S-Bahn erschlossen)

- Eidelstedt Ost (war abgelegen, Erschließung des Gebietes eher durch Busse vom Eidelstedter Platz)

- Schnelsen (dörflicher Charakter, Fahrgäste nutzten eher die Straßenbahn, später Busse zur Niendorfer U-Bahn)

- Burgwedel (Verlegenhaltung an der Landesgrenze, diente zur Erschließung eines Gasthofes, selbst Hamburgs meistgenutzte Buslinie 102 (heute Metrobus 5) kehrte demonstrativ und umständlich eine Station vorher am Graf-Otto-Weg, Vorschläge, die Linie bis A-Burgwedel zu verlängern, wurden mit dem Hinweis „wird im Zuge der mittelfristigen Aufsiedlung Burgwedels realisiert“ verworfen.

Inzwischen hat sich einiges geändert:

Statt „Eidelstedt Ost“ gibt es nun, dem Eidelstedter Platz nahegelegen, eine moderne Station „Eidelstedt Zentrum“. In Burgwedel ist die Aufsiedlung erfolgt (es entstand eine kleine Großstadt) und die Metrobuslinie 5 (ex 102) fährt dort hin. Eine dringend geforderte Station „Schnelsen Süd“ kann derzeit nicht realisiert werden, weil der zweigleisige Ausbau noch nicht abgeschlossen worden ist und eine provisorische Kreuzungsstation „Hörgensweg“, die während der Bauarbeiten im Bereich Eidelstedt eingerichtet worden ist, so gut angenommen wurde (großes Wohngebiet, Toys'R'us, das eine Magnetwirkung ähnlich IKEA und Dodenhof hat), dass der ursprünglich nur befristete Halt dauerhaft eingerichtet wurde. Die Station „Schnelsen“ kann noch beim zweigleisigen Ausbau in dem Abschnitt hinzugewinnen.

Empfehlung:

Die wichtige Bedeutung der A1 auch auf Hamburger Gebiet zur Erschließung von Schnelsen und Eidelstedt sollte Hamburg dazu veranlassen, eine ganztägige Durchbindung der A1 zum Hamburger Hauptbahnhof zu bestellen bzw. durchzusetzen. Dass die Schleswig-Holsteiner davon auch profitieren, sollte nicht zu Verhandlungen über Kostenbeteiligung genutzt werden, die das Ganze an den leeren Kassen Schleswig-Holsteins scheitern lassen. Hier sollte Hamburg im Alleingang handeln. Um die A1 auch so richtig attraktiv zu machen, sollte natürlich das Fahrtenangebot außerhalb der Hauptverkehrszeit verdichtet werden. (NVZ: 10-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt, SVZ: 20-Minuten-Takt statt 40-Minuten-Takt). Auch hier kann Hamburg im Alleingang marschieren, da diese Angebotsverbesserung ohne fahrplanstrukturelle Änderungen auf Hamburger Gebiet beschränkt werden kann.

Die neuen Verstärkerzüge enden und beginnen in Burgwedel. Da in Bönningstedt eine Stammzugkreuzung stattfindet, würden sich dort entsprechend auch die Verstärkerzüge begegnen. Kehren diese bereits Burgwedel, so ist die doppelte Fahrzeit von Burgwedel nach Bönningstedt dann die Kehrzeit in Burgwedel. Technisch muss nur eine Änderung vorgenommen werden. In Burgwedel müssen Signale installiert werden, so dass Züge dort signaltechnisch auch wenden können. Dieser Aufwand dürfte sich in Grenzen halten.

Als letztes sei noch erwähnt, dass eine Station „Elbgaustraße Nord“ als Brückenbahnsteige im Bereich der Querung der A1 mit der Elbgaustraße empfehlenswert ist. Somit könnten Fahrgäste der Busse auf dem Weg von Lurup zum Eidelstedter Platz in Elbgaustraße in die S3 (City-S-Bahn) und in „Elbgaustraße Nord“ in die A1 (Verbindungsbahn) umsteigen. Die S21 wäre dann auf dem Pinneberger Ast nicht mehr ganztägig erforderlich.

MARTIN POTTHAST

Stadtbahn für Hamburg

Nach den jüngsten Äußerungen vom 13. und 27. März 2008 war es wohl doch kein Wahlkampf-Luftballon, sondern eine ernst gemeinte Vorstellung, mit der Hochbahnchef Günter Elste am 5. Januar an die Öffentlichkeit getreten war. Um die vermutlich stark defizitäre neue U 4 in die Hafen-City aufzuwerten, soll die Strecke nach Süden erweitert werden. Da ein Tunnel für die Hansestadt unbezahlbar ist, sollen die Fahrzeuge zur Elbinsel Wilhelmsburg, und event. weiter bis Harburg, als Stadtbahn ebenerdig, auf eigenem Bahnkörper, im Straßenraum weiterfahren.

So neu, wie sie auf den ersten Blick erscheint, ist diese Idee nicht. Schon Mitte der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde in der Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH) sehr kontrovers darüber diskutiert. Ausgangspunkt war der Umstand, dass andere Städte zur Aufrechterhaltung des Nahverkehrs ihre Straßenbahnen in den Innenstädten in einen Tunnel verbannten. Dieses Prinzip wäre in Hamburg umgekehrt worden, da Citytunnel hier bereits vorhanden waren. Die bestehenden 3 U-Bahn-Linien hätten zu 6 Stadtbahn-Linien weiterentwickelt werden können, um in den Außenbezirken auch Stadtteile an das Schnellbahnnetz anzubinden, für die eine U-Bahn überdimensioniert

soniert wäre. In Heft Nr. 13 des damaligen Mitteilungsblattes der FIH, der Hamburger Fahrgast-Information (HFI), erschienen 1986, wird zum ersten Mal über dieses Thema berichtet. In den folgenden Jahren wurde die Thematik weiter diskutiert und den Gegebenheiten angepasst. Darüber wurde in mehreren Ausgaben der HFI berichtet, teilweise mit Linienplan (Heft-Nr 16/87, 34/91, 35/92, 53/96 und 63/99). Im Heft Nr. 64/99 wurden die bisher erschienenen Artikel noch einmal zusammengefasst abgedruckt.

Den vorläufigen Schlusspunkt der Berichterstattung setzt die Ausgabe 74 vom April 2002 der HFI mit einem erneut modifizierten Linien- und Netzplan, diesmal sogar farbig gedruckt.

Bleibt abschließend die Frage, ob die Hochbahn sich vor 20 bis 25 Jahren auch schon mit diesem Thema befasst hat oder ob unsere kleine Zeitschrift bei der HHA und dem HVV sehr aufmerksam gelesen wird.

(Alle in diesem Artikel genannte Ausgaben der HFI sind noch lieferbar).

JÜRGEN SUSOTT

Koloss nach Wahlstedt



Foto: Günther Stoltze

Die „Segeberger Zeitung“ berichtete im März 2007 über den schweren Güterzug nach Wahlstedt zur Asphalt-Mischanlage. Eine amerikanische Superlok führt diesen Zug. Eigentlich berichtet die HFF ja nur über Personenverkehr im HVV-Bereich, aber hier sei einmal eine Ausnahme gestattet, ich fasse mich auch kurz.

Zum Fahrplanwechsel Dezember 2002 wurde die weitgehend stillgelegte Strecke Bad Segeberg - Neumünster nach umfangreicher Grundsanierung wieder in Betrieb genommen. Im Verlauf dieser Arbeiten wurde auch das Industriegleis Fahrenkrug - Wahlstedt saniert und blieb an das DB-Gleis angeschlossen. Leider ging der Verkehr gegen Null. Die Strecke war in den 30er Jahren erbaut worden; Hauptkunde war die Glasfabrik, die jetzt über die Straße beliefert wird. (Siehe S.-H. Schiene Nr. 21)

Doch jetzt hat die Strecke etwas Besonderes zu bieten:

Im Oktober sah ich ihn zuerst, den schweren Zug mit der Superlok. Es war 2006 nachmittags auf einem Rangiergleis in Bad Oldesloe, die Ausfahrt nach Hamburg erwartend. Er kam

aus Wahlstedt, wohin er Splitt aus dem Harz für den Autobahnbau geliefert hatte. Er verkehrte aber nur noch sehr selten.

Die Lok ist in Deutschland eine Rarität. In Belgien zugelassen, läuft sie hier unter der Betriebs Nr. 29003, hier bekannt als „Class 66 Lok“. Wahrscheinlich ist sie identisch mit der „Yeoman“ Lok 259003, die 1997 im Großraum Berlin eingesetzt war. (Lokrundschau Nr. 174).

Ab Frühjahr 2007 fuhr der Zug häufiger, oft 1 mal wöchentlich. Er besteht aus 30- 40 vierachsigen Schüttgutwaggons, also ein Gesamtgewicht von über 3000 t. Eine herkömmliche deutsche Lok hätte damit vermutlich ihre Probleme. Er erreicht Wahlstedt morgens vor Betriebsbeginn und fährt nachmittags zurück, die Signalgebung lässt es zu.

„„Yeoman“ ist ein Steinbruchbetreiber.

Günther Stoltze

S-Bahn auf Abwegen

Alle 20 Minuten statt 6 mal stündlich

Zum Winterfahrplan 2007/2008 wurde rechtzeitig nach Fertigstellung der S-Bahnstation Reinbek das Angebot der S-Bahn neu geordnet. Künftig wird nun täglich von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss ein durchgehender 20-Minuten-Takt angeboten. Bis zum Fahrplanwechsel führen zu bestimmten Zeiten (mo – fr 6-8.30 Uhr und 16 – 18.30 Uhr) die Züge „nur“ 6 mal pro Stunde. Erfolgreich hatten sich die Bürgermeister der Gemeinde Aumühle und der Stadt Reinbek gegen diese Veränderung zur Wehr gesetzt. Nun beschränkt sich die Abschaffung des 10-Minuten-Taktes auf den Nachmittag.

Diese Entwicklung ist weder vom HVV noch der S-Bahn gewollt, sondern von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft in Schleswig Holstein (LVS) so bestellt worden. Die Begründung liegt in der Kürzung der Regionalisierungsmittel, also der Zuschüsse vom Bund.

Zwar ist bei der Eröffnungsveranstaltung des S-Bahnhofs in Reinbek seitens der LVS zugesagt worden, daß man die Verkehrsentwicklung – insbesondere nach dem Umbau des Reinbeker Bahnhofs – beobachte und bei Bedarf das Angebot wieder verbessern würde, jedoch ist die Einschränkung aus

Impressum des HAMBURGER FAHRGAST-FORUM (HFF)

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

Vorstand: Martin Potthast (Sprecher); Günther Stoltze (Kassenwart);
Jürgen Polack (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.

HFF 17: Abgeschlossen am 28. März 2008

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, Eideldstedter Weg 1, 20255 Hamburg, Tel: 040 / 49 67 45
Jürgen Polack, Suckweg 62, 22419 Hamburg, Tel: 040 / 531 41 59

Fahrgastsicht und aus umweltpolitischen Gründen ein falsches Signal.

Moderne Schieneninfrastrukturen bzw. Schnellbahnen werden nicht hinreichend genutzt bzw. sind nicht ausgelastet. Dafür werden dann primitivere Verkehrsmittel stärker genutzt: Busse oder gar der Individualverkehr.

Seitens der LVS sieht man schon einen 20-Minuten-Takt als Luxus an. Das mag für großen Entfernungen, die im Schleswig-Holsteinischen Nahverkehr zwischen zwei Stationen zurückgelegt werden, vertretbar sein. Im Hamburger Umland brauchen die Menschen aber dichte Taktzeiten, weil ansonsten der Weg schneller mit einem eigenen Fahrzeug zurückgelegt werden kann. Hier sind die Menschen darauf eingestellt, sehr spontan und zeitnah zu ihren Zielen zu fahren. Auch wenn die Gemeinden Aumühle und Wohltorf ein geringes Fahrgastpotential haben, so wollen die Leute sich dort nicht sammeln, um einen Zug vollzubekommen. Wer hier zu lange warten muss (und das ist schon bei 20 Minuten der Fall) steigt schnell um aufs Auto bzw. kann die Fahrt in dieser Zeit locker mit dem Fahrrad zurücklegen, was bedeutet, daß der Binnenverkehr auf dieser Strecke dann fast ganz wegfällt. Somit sinkt die Auslastung weiter.

Dieses Problem ist besonders in der nachmittäglichen HVZ der Fall, da hier neben dem Berufsverkehr noch ein starker Freizeitverkehr – insbesondere von Jugendlichen zu ihren Sportveranstaltungen – stattfindet. So gesehen wäre eher der morgendliche 10-Minuten-Takt, bis auf 2 bis 3 Züge, verzichtbar. Seitens ProBahn gibt es Vorschläge den 10-Minuten wenigstens bis Reinbek in bisheriger Form zu erhalten und ihn vielleicht, eventuell auch auf die NVZ zu erstrecken, dafür aber im Abschnitt Reinbek – Aumühle ganz aufzugeben. Das aber wäre nur eine Notlösung und würde den vorgenannten Argumenten entgegenstehen.

Leider ist die örtliche Bürgerinitiative in Reinbek zum Thema ÖPNV gerade aus Personalangel aufgelöst worden.

Jedoch war eine solche Einschränkungmaßnahme zu erwarten. Und von den Kommunalpolitikern auch verschuldet.

Die mit dem Streckenausbau Hamburg – Berlin verbundene vorübergehende S-Bahneinstellung hat viele Fahrgäste von der Nutzung des ÖPNVs abgebracht. Nach Wiedereröffnung der S-Bahn war die meistfrequentierte Station (Reinbek) immer noch in einem extrem unattraktiven Zustand. Man hat sich lieber um Primitivlösungen gekümmert, als das Projekt Bahnhofsumbau endlich anzugehen. Die jetzige Lösung hätte beim Streckenumbau Hamburg - Berlin gleich mitrealisiert werden können. Doch Reinbeks Politiker waren nicht so schnell.

Schlimmer noch in Aumühle und Wohltorf. Hier wurde in den 90er Jahren Zeit, Geld und sonstige Ressourcen dafür verplempert, Lärmschutzwände einzufordern, welche kaum Wirkung zeigen. Für den Fahrgast bringen sie eher das Gegenteil, die Aussicht wird getrübt, was das Fahren mit der S-Bahn noch unattraktiver macht. Zudem kommt noch hinzu, daß die S-Bahnstrecke Wohltorf - Aumühle aufgrund von Ressourcenverteilung zugunsten der Lärmschutzwände nur eingleisig realisiert wurde. Dadurch müssen im Bahnhof Aumühle zwei S-Bahngleise vorgehalten werden, wovon eines weit abgelegen vom Ausgang und ausschließlich am nichtüberdachten Bahnsteigteil liegt.

Insgesamt hat man versäumt, in diesen Gemeinden die Infrastruktur zugunsten einer besseren Verknüpfung mit der S-Bahn auszurichten.

Die nachmittäglichen Kurzzüge im 10-Minuten-Takt waren schon eine Vorwarnung. Aber nicht einmal die Absicht, die Einschränkungen bei der S-Bahn schon im letzten Jahr umzusetzen, was noch einmal abgewendet werden konnte, hat die Politiker geweckt. Stattdessen wurde die Ankündigung der Einschränkung eher als unglaubliches, böses Märchen beiseite geschoben.

Ziel muß es nun sein, sowohl bei der Buslinienplanung als auch bei der Infrastruktur, die Verkehrsströme so auszurichten, daß dem S-Bahn-Abschnitt Bergedorf – Aumühle mehr Fahrgäste zugeführt werden. Busparallelverkehr muß genauso ausgebaut werden, wie P+R ausgebaut werden muß. Aufsiedlungen bringt da nur wenig. So hat zum Beispiel Mümmelmansberg trotz größerer Wohndichte ein schlechteres Fahrtenangebot als Niendorfer Markt.

Aumühle muß schlicht zum Verknüpfungspunkt des gesamten Regionalverkehrs der R20 mit der S-Bahn ausgebaut werden.

Solange die S-Bahn nach Aumühle als nicht ausgelastet gilt, haben die Fahrradsperrzeiten auch im Berufsverkehr keine Berechtigung!

Denn Züge können nicht gleichzeitig zu voll und zu leer sein.
MARTIN POTTHAST

Betreff: Hamburger Fahrgastforum 1/2008 Seite 10

Liebe Freunde,

der auf Seite 10 erwähnte U-Bahnhof hieß bis in die 30er Jahre Langenhorn-Süd. So finde ich es noch im Sommerfahrplan 1932. Im Fahrplan 1935 steht „Flughafen“. „Flughafen“ heißt es auch noch nach dem II. Weltkrieg. „Flughafenstr.“ finde ich erst im Fahrplan 1954.

Leider fehlen mir die Angaben zwischen 1932 und 1935.

MfG

HHH

(Übermittelt von Jürgen Polack per E-Mail)

Erinnerungen an die Südstormarnsche Kreisbahn

Sie hat zwar schon vor über 50 Jahren - genau 1952 - den Betrieb bis auf den Güterverkehr im Restabschnitt Glinde-Tiefstack, eingestellt. Trotzdem sollte man ein paar Sätze über diese liebenswerte Kleinbahn sagen.

Sie wurde 1907 eröffnet, wäre also im vorigen Jahr 100 Jahre alt geworden. Aus diesem Anlass gab es im Januar 2008 eine Ausstellung im Haus F der Kreisverwaltung Bad Oldesloe.

Im Jahre 1907 bestand das Straßennetz im Kreis Stormarn bis auf wenige Hauptverbindungen aus mehr oder weniger befestigten Sandwegen. Einen ÖPNV im heutigen Sinne gab es abseits der Schienenwege nicht. Es gab 2 Eisenbahnstrecken, die 1865 eröffnete Hauptstrecke Hamburg - Lübeck und

die 1887 eröffnete Nebenbahn Bad Oldesloe - Schwarzenbek. Nun sollte eine dritte hinzukommen. Sie war zunächst von Trittau über Willinghusen nach Wandsbek geplant, wurde dann aber von Trittau über Willinghusen - Glinde nach Billbrook gebaut. Von hier aus benutzte sie die Gleise der Billwerder Industriebahn bis Tiefstack.



Foto: Günther Stoltze

Man kann sich heute nicht mehr vorstellen, mit welchem Jubel der erste Zug begrüßt wurde. Wer in der Nähe der Bahn wohnte war plötzlich flexibel geworden, der Landwirt konnte seine Güter schneller und billiger auf den Markt bringen.

In den ersten Jahren lief der Verkehr auch recht gut, besonders der Ausflugsverkehr. Doch nach dem 1. Weltkrieg ging es der deutschen Wirtschaft schlecht und der Kreisbahn auch. Immer mehr Straßen wurden ausgebaut und Bus- und beginnender Individualverkehr entzogen der Kleinbahn die Fahrgäste. Der Bau der Autobahn Hamburg - Lübeck um 1936 brachte der Kleinbahn noch einmal einen Aufschwung im Ladungsverkehr und im 2. Weltkrieg wurde sie ohnehin gebraucht. Danach aber ging es ständig bergab: Zunächst relativ starker Verkehr für wertloses Geld in der RM-Zeit. Dann kam die DM und mit ihr ab 1950 ein Umsatzzeinsbruch, der sich nicht stoppen ließ. Es gab nur noch 2 große Kunden: Das Heereszeugamt und das Kurbelwellenwerk, beide in Glinde. Für den Abschnitt Glinde - Trittau gab es keinen nennenswerten Verkehr mehr, so dass die Einstellung 1952 unvermeidlich war.

Das Heereszeugamt wurde vor einigen Jahren aufgelöst, auf dem Gelände des Kurbelwellenwerks wurde die AWZ Glinde errichtet mit gelegentlichem Ladungsverkehr (Schotteraufbereitungs-Anlage). Außerdem wird in Glinde Holz verladen und gelegentlich fuhr ein Museumszug. (Stand 2006/2007).

Für die Zukunft plant eine Gruppe von Eisenbahnfreunden einen häufigeren Museumsbahnbetrieb. Wir wünschen ihnen viel Erfolg.

Günther Stoltze

Ende HFF

2009: RE Kiel - Bad Kleinen geht, RE Lübeck - Stettin weiter aufwerten

Der einstige RE Kiel - Lübeck - Rostock ist Geschichte und das schon seit 2002: Damals wurde einer schnellen RE-Linie Hamburg - Schwerin - Rostock der Vorzug gegeben. Im Dezember 2009 folgt nun der nächste Schritt, denn mit dem Einsatz der Baureihe 648 zwischen Kiel und Lübeck wird auch die direkte Verbindung nach Bad Kleinen aufgegeben, da die Anzahl der 648er zu gering sein wird, um weiter nach Mecklenburg-Vorpommern zu fahren. Damit kann man dann die Fahrpläne der RE Lübeck - Bad Kleinen tauschen, so dass der heutige RE 6 nur noch in Lübeck-St. Jürgen, Schönberg und Grevesmühlen hält und der künftige RE-Stummel Lübeck - Bad Kleinen zur RB mit Halt an allen Stationen wird.

Damit würde der RE 6 mindestens um 5 Minuten beschleunigt werden, so dass in Lübeck für den Langlauf Lübeck - Stettin mindesten 15 Minuten Wendezeit zur Verfügung stehen würden. Infolgedessen können mögliche Verspätungen in Lübeck besser abgefedert, eine höhere Pünktlichkeit gesichert und eine im Verspätungsfall schonendere Fahrweise gewährleistet werden.

Weitere Verbesserungen sind unumgänglich - Ausschreibung weckt Hoffnungen

Auch mit der vorgeschlagenen Verbesserung ist diese Verbindung nach Stettin nicht wirklich attraktiv - 4:40 Stunden für 297 km sind nicht wirklich berauschend. Dabei sollte die Querstrecke Bützow - Neubrandenburg - Stettin laut ÖPNV-Landesplan 2002-2007 bis Ende 2007 ausgebaut sein.

Diese Strecke ist jedoch nicht die einzige Baustelle des Landes Mecklenburg-Vorpommern; auch die Bauvorhaben Schwerin - Rostock und Berlin - Rostock hinken ihrem Zeitplan hinterher, die Strecke Rostock - Stralsund wurde engpassmäßig ausgebaut.

Ein erster Lichtblick ist da die 2008 startende Ausschreibung der Strecke, die ab Ende 2010 von einem neuen (oder auch alten) Anbieter hoffentlich mit neuen, niederflurigen und spurtstarken Triebwagen bedient werden wird. Doch neue Fahrzeuge allein bringen nichts; wenn man wirklich eine attraktive Querverbindung in Mecklenburg-Vorpommern möchte, muss die Strecke so ausgebaut werden, dass man in weniger als 4 Stunden von Stettin nach Lübeck kommt und dort gute Anschlüsse nach Hamburg hat. Dazu muss die Höchstgeschwindigkeit durchgehend bei 120, abschnittsweise vielleicht auch bei 140 km/h liegen.

Aus schleswig-holsteinischer Sicht keine Vernetzung der ITF SH und MV erkennbar

Auch mit dem im ÖPNV-Landesplan enthaltenen ITF-Konzept ist man in Verzug; von den ITF-Knoten in Schwerin, Rostock, Stralsund, Neubrandenburg und Neustrelitz ist mehr oder weniger etwas zu sehen. Eine Vernetzung der ITF beider Bundesländer mittels einer Verbindung Lübeck - Schwerin - Ludwigslust ist bisher nicht zustande gekommen, eine diskutierte Neubaustrecke Schönberg - Rehna ist in der Versen-

kung verschwunden. Mit dieser Strecke könnte die Fahrzeit Lübeck - Schwerin unter eine Stunde gesenkt werden; stattdessen beklagt man sich über schwache Fahrgastzahlen.

Eine gute Verkehrspolitik ist mehr als der Anschluss zu ICE/IC mit dem „Fliegenden Schweriner“, ist mehr als mit zwei unterschiedlichen Bedienungskonzepten Schwerin - Ludwigslust zu fahren; das „fliegende“ im Namen scheint eher auf verlorengegangene Konzepte gemünzt zu sein.

09.03.2008

Stefan Barkleit

* Ausgeschrieben werden die Strecken Lübeck - Bützow - Stettin, Pasewalk - Ueckermünde, Rehna - Schwerin - Parchim, Bad Kleinen - Ludwigslust, Hagenow - Neustrelitz - Mirow

Fernverkehr in Deutschland - Deutsche Bahn muss im Zeichen des Börsenganges Flagge zeigen

Die Deutsche Bahn muss Flagge zeigen - und zwar bevor der Börsengang des Unternehmens gelaufen ist. Möchte die Deutsche Bahn weiterhin ein Produkt im mittleren Marktsegment anbieten oder möchte man sich auf schnelle ICE zu hohen Preisen konzentrieren?

Die InterCity-Züge sind am Ende ihrer Laufzeit angekommen; Ersatz muss und wird von der DB auch beschafft werden. Man will 100 neue 8-teilige Triebwagen bestellen, die 230-250 km/h schnell sind und um die 400-450 Sitzplätze bieten. Trotz aller Demotivierung der DB, keine Aufwertung zum ICE und damit eine Preiserhöhung zu planen, ist genau damit zu rechnen, wenn der geplante Börsengang erst einmal gesichert ist.

Wenn schon, denn schon...

Wenn man sich allein auf das schnelle, aber hochpreisige Produkt ICE konzentrieren möchte, muss man das auch konsequent durchführen; konkret heißt das, dass der ICE auch wirklich nur in größeren Städten hält und ansonsten so schnell wie möglich die großen Ballungsräume in Deutschland verbindet - genau das ist es, was die Kundengruppe des ICE möchte: Schnell reisen; dafür ist man auch etwas mehr zu bezahlen bereit.

Das mittlere Segment ist verwaist...

Wer allerdings nicht so schnell und etwas günstiger reisen möchte, darf bei der Deutschen Bahn lediglich im Regionalverkehr unterwegs sein; das ist dann deutlich günstiger und außerdem lernt man noch so einige Bahnhöfe kennen...auch eine Form von Reisekultur.

Private Unternehmen als Chance ?

Fernverkehrsleistungen von privaten Bahnen gibt es bisher nur wenige - etabliert haben sich lediglich der InterConnex Rostock - Berlin - Leipzig (das Stück bis Gera ist dank E-Traktion eingegangen) und der VogtlandExpress Hof - Chemnitz - Berlin; eine weitere Verbindung über Leipzig ist in Planung. Weitere

Fernverkehrslinien konnten nicht aufgebaut beziehungsweise nicht etabliert werden.

Das liegt zum einen daran, dass die DB dank ihrer Marktmacht mit Kampfpreisen ihre Mitbewerber Schachmatt setzen kann, bevor deren Fernverkehrsangebote die Wirtschaftlichkeitsgrenze erreicht haben und zum anderen daran, dass die DB fernverkehrstaugliche Wagen und Loks lieber verschrottet als sie an private Mitbewerber zu verkaufen.

Die privaten Mitbewerber hingegen sind nicht bereit, das wirtschaftliche Risiko für neu anzuschaffende E- und D-Loks sowie Wagen zu übernehmen, wenn ihr Engagement langfristig nicht erfolversprechend zu sein scheint.

Fahrzeugpool als Lösung ?

Eine Lösung könnte sich hier im Aufbau eines Fahrzeugpools anbieten, wie es heute schon im Nahverkehr zum Beispiel durch Angel Trains praktiziert wird.

Dieser könnte zunächst aus ca. 50 E- und D-Loks sowie 200-250 Doppelstock-/ Married-Pair-Wagen bestehen. Der Komfort der Wagen sollte sich vom Nahverkehr deutlich abheben, die Höchstgeschwindigkeit sollte bei 200 km/h liegen.

Mit solchen Fahrzeugen könnten dann ehemalige InterRegio-Linien wiederbelebt werden, wie zum Beispiel die Allgäu-Linien von München Richtung Oberstdorf und Lindau. Es wäre auch möglich, im Sommer für Verkehrsspitzen im Tourismus-Verkehr an Nord- und Ostsee Wagen in den Norden zu bringen und sie im Winter dann im Wintersportverkehr in Bayern oder Baden-Württemberg einzusetzen.

Die privaten Mitbewerber wären dann vom wirtschaftlichen Risiko für neue Fernverkehrslinien als InterRegio-Nachfolger befreit. Sie müssten dann aber immer noch der Marktmacht der DB standhalten, bis ihre neu aufzubauenden Linien die Wirtschaftlichkeitsgrenze erreicht haben.

Stefan Barkleit

Licht und Schatten in der Prignitz und anderswo

PEG übernimmt Strecke nach Priemerburg

Seit dem Artikel in der letzten SHS hat sich in der Prignitz wieder einiges getan, sowohl zum Positiven als auch zum Negativen hin. So wurde inzwischen bekannt, dass die Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG) zum 1. Mai dieses Jahres die Bahnstrecke von Meyenburg bis Priemerburg (kurz vor Güstrow) übernimmt und die Strecke zunächst im Güterverkehr reaktiviert. Allerdings hat man schon angekündigt, langfristig auch den SPNV auf der Gesamtstrecke wieder aufnehmen zu wollen - vorausgesetzt, das mecklenburgische Verkehrsministerium würdigt das Engagement der PEG und bestellt wieder Regionalverkehr, der im Jahre 2000 auf Mecklenburger Seite abbestellt worden war. Die PEG dürfte hierbei durchaus das Interesse haben, ihre bis Meyenburg verkehrenden Züge bis Güstrow weiterfahren zu lassen. Damit könnte der verwaiste Eisenbahnknoten Karow am See wieder an frühere Zeiten anknüpfen.

Prignitz-Express fertiggestellt - Anschlüsse erledigt

Zwischenzeitlich ist auch der Prignitz-Express, das brandenburgische SPNV-Musterprojekt mit Baukosten von über 140 Mio. Euro, fertiggestellt. Anders als von mir in der letzten SHS als sinnvoll dargestellt, kreuzen die Züge dabei nicht in Pritzwalk, sondern im mehrere Kilometer entfernten Groß Pankow, so dass ein ITF-Knoten in Pritzwalk in weite Ferne gerückt ist. Die Kreuzung in Groß Pankow ist dabei dem Umstand geschuldet, dass man den Abschnitt von Wittstock nach Pritzwalk für 120 km/h, ab Pritzwalk bis Wittenberge jedoch nur für 80 km/h ausgebaut hat; dennoch gibt es auf diesem Abschnitt trotz des Ausbaus noch mehrere Langsamfahrstellen, wo auf 20 bis 30 km/h abgebremst werden muss. Folglich ist es selbst mit einem modernen 646er-Triebwagen nicht zu schaffen, in unter 30 Minuten von Pritzwalk nach Wittenberge zu fahren und dort noch genügend Wendezeit zu haben.

Auch unter dem neuen Verkehrsminister scheint sich somit die Konzeptionslosigkeit in der brandenburgischen Verkehrspolitik fortzusetzen - hier und da wird investiert, aber zusammenpassen tut das Ganze nicht und man steht dann auf einem Bahnhof in der Fläche, bis endlich aus Versehen der Anschluss mal realisiert wird.

Initiative Deutschland-Takt gegründet

Anfang April stellte sich in Berlin die neu gegründete Initiative Deutschland-Takt vor, getragen von VCD, PRO BAHN sowie Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Hauptziel der Initiative ist die Etablierung eines deutschlandweiten Integralen-Takt-Fahrplans (ITF). Dazu soll endlich eine Diskussion über die im Streit um die Bahnprivatisierung völlig untergegangenen Bedürfnisse einer nachhaltigen Flächenversorgung mit SPNV, die Wünsche und Ansprüche der Fahrgäste und die Auswirkungen einer anderen Verkehrspolitik begonnen werden.

Diskussion um ITF bei der Bahn zu kurz gegriffen

In jedem Bundesland gibt es heute schon Integrale-Takt-Fahrpläne in unterschiedlichen Realisierungsstufen: Während die einen noch planen und mit Investitionen Voraussetzungen schaffen, sind andere schon bei der Einführung und Länder wie Nordrhein-Westfalen bei der Weiterentwicklung ihres ITF.

Problematisch wird es dabei gerade in Flächenländern mit geringer Netzdichte: Trotz konzeptionell guter ITF ist das Angebot im ÖPNV nicht zufriedenstellend, da aufgrund der geringen Netzdichte durch den SPNV nur ein ÖPNV-Magergerüst angeboten wird. Hier muss der Busverkehr in einen ITF einbezogen werden, da Fahrgäste, die nicht mit einem Bus-Angebot oder anderen in jüngster Zeit entwickelten Modellen wie Anruf- oder Bürgerbussen einen Zugang zum SPNV erhalten, für diesen als Fahrgäste gestorben sind.

Dabei sehen sich Bahn- und Busunternehmen in vielen Fällen leider immer noch als konkurrierende Verkehrssysteme und versuchen sich auszustechen (Fördermittel, Disput um SPNV-Reaktivierungen) anstatt die gegenseitige Abhängigkeit zu erkennen und aufeinander abgestimmte Verkehrskonzepte aufzubauen.

Entwicklung im Fernverkehr ungewiss

Die Einbindung des Fernverkehrs in einen deutschlandweiten ITF dürfte sich als problematisch erweisen: Die heute eingesetzten ICE und die konzipierten IC-Nachfolger sind darauf ausgelegt, möglichst schnell von A nach B zu fahren, da sie nur dann ihre hohen Investitionskosten wieder einfahren können - für Anschlüsse in einem ITF sind das keine guten Vorzeichen; hier können nur gute Linien- und Fahrzeitkonzepte den Befürwortern des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Reinform vielleicht den ITF schmackhaft machen.

Das eigentliche Premium-Produkt für die Versorgung der Regionen mit Fernverkehr - ein mittelschneller Zug, mit Halteabständen von unter 50 km und komfortabel, aber preiswert - ist von der DB abgeschafft worden, wäre aber durch seine Produktgeschwindigkeit geradezu prädestiniert, optimal von ITF-Knoten zu ITF-Knoten zu verkehren.

Aus dem Boden schießen daher zur Zeit langlaufende RegionalExpress-Linien, die der gefahrenen Strecke nach schon Fernverkehr, aber durch ihre Haltepolitik und wegen der Bestellung durch die Bundesländer klassischer SPNV sind.

Kurzum - zwischen Fern- und Nahverkehr fehlt eine Produktklasse - man kann in Deutschland entweder sehr schnell oder im Vergleich dazu relativ langsam Bahn fahren - was sich proportional im Portmonee bemerkbar macht.

Die Diskussion um einen deutschlandweiten ITF muss also auch den Spagat zwischen schnellem Verkehr ohne Rücksicht auf Anschluss und langsame(re)m Verkehr mit zum Teil unerwarteten Anschlüssen (nämlich in jeder 3-Seelen-Gemeinde) bewältigen - daraus müssen für den Bund ganz klar die Wettbewerbsbedingungen im Fernverkehr erkennbar sein, die er zu schaffen hat.

Fahrpläne bestimmen Infrastruktur

Verbunden mit dem Wunsch, Fern- und Nahverkehr optimal zu vernetzen und natürlich auch dem Güterverkehr noch ein Fortkommen zu ermöglichen, ist die heutige Infrastrukturplanung keine wirkliche Hilfe; da baut man hier etwas für 300 km/h, da ein weiteres Gleis und im Großen und Ganzen passt nichts zusammen, da man hier schnell vorankommt, um dort frühzeitig wegen fehlender Kapazitäten stecken zu bleiben.

Wer Fortschritt will, muss das Pferd von hinten aufzäumen - also erst feststellen, wie viel Züge wann mit welcher Geschwindigkeit auf welcher Strecke verkehren sollen, dann ein Fahrplan konzipieren und erst danach planen, welche Infrastruktur dafür gebaut werden muss. Und das nicht für einzelne Räume, sondern für alle wichtigen Strecken in Deutschland.

Dann muss ein ITF auch nicht mehr an der unzureichenden Infrastruktur scheitern.

Stefan Barkleit

Wettbewerb im SPNV:

DB Regio verliert massiv bei Ausschreibungen

Der Wettbewerb im SPNV nimmt Fahrt auf, die Ausschreibungen werden größer und die insgesamt ausgeschriebenen Zug-km sind deutlich gestiegen.

Ein erster Vorgeschmack auf die wirklich großen Vergaben, die Mitte des nächsten Jahrzehnts anstehen werden.

DB Regio verliert im ganzen Bundesgebiet Leistungen....

...an private Wettbewerber. In letzter Zeit gingen so verloren:

Netz Rheingau - 2,1 Mio. Zug-km auf der Rechten Rheinstrecke Koblenz - Wiesbaden - Frankfurt an Vias

Vorlaufbetrieb City-Tunnel Leipzig - insgesamt 6 Mio. Zug-km rund um die Städte Leipzig und Halle an Veolia (HarzElbeExpress)

Niers-Rhein-Emscher-Netz - 3,2 Mio. Zug-km rund um die Städte Duisburg und Oberhausen an Veolia (NordWestBahn)

Maas-Rhein-Lippe-Netz - 3,3 Mio. Zug-km rund um Duisburg, Düsseldorf und Dortmund an Rhenus Keolis (Eurobahn)

Die Vergabe der Leistungen rund um Leipzig und Halle an Veolia beträgt dabei nur 2 Jahre (von 2009 bis 2011), da für diesen Zeitraum wegen der verspäteten Fertigstellung des City-Tunnels Leistungen bestellt werden mussten. DB Regio hatte hier auf eine Verlängerung ihres großen Verkehrsvertrages zu ihren Konditionen gehofft, da man angesichts der Netzgröße und der kurzen Vertragslaufzeit offenbar nicht mit einem Angebot eines weiteren Anbieters gerechnet hatte.

Zugegebenermaßen geht Veolia hier in der Hoffnung, später das S-Bahn Netz Halle / Leipzig im Wettbewerb gewinnen zu können, ein großes Risiko ein: Bis Ende 2009 müssen nun Elektro- und Dieselfahrzeuge in größerer Anzahl aufgetrieben werden, um 6 Mio. Zug-km fahren zu können und zwar so, dass hohe Ansprüche in Bezug auf Sauberkeit, Pünktlichkeit und Service erfüllt werden.

Das risikoreiche Vorgehen Veolias scheint jedoch auch taktisch begründet zu sein: Nach der verlorenen Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar und dem vorzeitigen Rückzug bei der Ausschreibung der S-Bahn Stuttgart kann Veolia mit dem Vorlauf-Betrieb City-Tunnel Leipzig wertvolle Erfahrungen hinsichtlich der Kosten- und Betriebsstruktur eines S-Bahn-Netzes machen.

Der große Rivale DB fährt mit einem veralteten, für den Wettbewerb nicht mehr brauchbaren Fahrzeugpark, verfügt über keine große, moderne Werkstatt und über nur geringe Vorteile bei der Kosten- und Betriebsstruktur des S-Bahn-Netzes (es gibt eine richtige Linie).

Ob sich der Einsatz von Veolia lohnt, bleibt abzuwarten...

...kann aber auch noch gewinnen

DB Regio konnte als Erfolg verbuchen :

S-Bahn Stuttgart - 9,8 Mio. Zug-km im Großraum Stuttgart
Rhein-Sieg-Express - 2,0 Mio. Zug-km auf der Strecke Aachen - Köln - Siegen

Bei der Ausschreibung der S-Bahn Bremen (4,7 Mio. Zug-km) konnte die DB Regio einen juristischen Sieg erringen, der die

Vergabe an den Konkurrenten Veolia (NordWestBahn) annullierte. Veolia hatte zwar das beste Angebot abgegeben und die Vergabe war juristisch auch einwandfrei, doch war die in der Ausschreibung geforderte Tariftreue laut der Vergabekammer Lüneburg rechtswidrig - sie berief sich dabei auf ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes von April 2008.

Die zuständigen Aufgabenträger sind zunächst in Revision gegangen und hoffen, dass die Ausschreibung nicht neu aufgerollt werden muss.

Im Falle einer Neuauflage will sich die DB Regio über eine Tochter, nämlich die DB Heidekrautbahn, bewerben, die die jetzigen großen Flächentarifverträge unterlaufen und damit ein günstigeres Angebot als die Veolia vorlegen kann. Man bekennt sich also glasklar dazu, dass die Tariftreue nicht mehr anerkannt wird, um sich auf diese Art und Weise möglichst viele Ausschreibungen im SPNV zu sichern und den heutigen Marktanteil zu bewahren.

Funktioniert hat dies bei der Ausschreibung des Rhein-Sieg-Express - hier konnte die besagte DB Heidekrautbahn den Wettbewerb für sich entscheiden. Dabei soll ein Mix aus der erlaubten Nutzbarkeit von Alt- und Neufahrzeugen und unter Tarif liegender Bezahlung zum Erfolg geführt haben, denn man konnte einerseits auf gebrauchte Lokomotiven und Doppelstockwagen und andererseits auf aus dem DB-Rahmenvertrag günstig lieferbare Talent 2-Triebwagen zurückgreifen. Dabei wäre ein reines Talent 2-Fahrzeug-Konzept für diese Strecke angesichts starker Nachfrageschwankungen das sinnvollste. Das aber würde bedeuten, dass das gegenüber Trans Regio und Westigo deutlich günstigere Angebot einzig und allein auf niedrigeren Löhnen als heute basieren würde.

Skurril ist das Agieren dieser Tochtergesellschaft auch im zeitlichen Kontext zur Bahn-Privatisierung - erst nach dem Beschluss der Bundesregierung und der Zustimmung der Gewerkschaften zur neuen Konzernstruktur mit dem ehemaligen Gewerkschafter Norbert Hansen als DB-Arbeitsdirektor kündigt die DB an, sich zukünftig nicht mehr an die Tariftreue halten und 30 den Flächentarifvertrag unterlaufende Tochtergesellschaften gründen zu wollen.

Stefan Barkleit



Immer faszinierend: Blick von der Rendsburger Hochbrücke
Foto: Thorsten Brandt

Reise in die Vergangenheit

Bei strahlendem Sonnenschein ging es mit dem Auto nach Ahrensburg, hier kann man seit Ende der Modernisierungsarbeiten komfortabel direkt am Bahnhof parken und direkt zum Bahnsteig wechseln. Das Niedersachsen-Single-Ticket wurde schon im Vorverkauf für • 19,- erstanden, so konnte jetzt am Sonntagvormittag schon ab Ahrensburg die RB nach Hamburg benutzt werden, anschließend ging es mit dem Metronom nach Buchholz in der Nordheide.

Hier wartete ein Triebwagen der Baureihe 614 zur Fahrt nach Hannover. Pünktlich um 10:43 Uhr verließ der Zug den Bahnhof Buchholz und damit auch die moderne Eisenbahn. Bei dem Triebwagen handelt es sich um ein dreiteiliges Fahrzeug, das zur Zeit noch auf einigen Strecken in Niedersachsen vom Betriebswerk Braunschweig aus zum Einsatz kommt, aber wohl demnächst ausgemustert wird. Der Reisekomfort im Fahrzeug ist für das Einsatzfeld völlig ausreichend.

Die sogenannte Heidebahn ist noch komplett mit alter Signaltechnik ausgerüstet, so dass die meisten Bahnhöfe noch mit Personal besetzt sind. Nachdem wir in dem größeren Ort Schneverdingen angekommen sind, wird hier mit einem Gegenzug gekreuzt. Der Fahrdienstleiter stellt die Weichen und Signale noch über mechanische Stellhebel und gibt die Fahrt für unseren Zug mit einem Flügelsignal frei. Nach kurzer Fahrt überqueren wir die Strecke Bremen - Uelzen, fahren an dem Bahnhof Soltau Süd der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) vorbei und erreichen den Bahnhof Soltau. Die Anlagen der OHE dienen zum großen Teil dem Abstellen privater Kesselwagen, die für folgende Aufgaben „geparkt“ werden.

Nach kurzem Aufenthalt verlassen wir den Bahnhof Soltau in südlicher Richtung, in westlicher Richtung verläuft die Strecke in Richtung Bremen. Als nächster größerer Bahnhof wird Walsrode angefahren. Die Anlagen in Soltau und Walsrode lassen darauf schließen, dass hier früher ein erheblicher Militär- und Güterverkehr durchgeführt wurde. Heute ist der Güterverkehr bedeutungslos geworden. Als nächstes erreichen wir den Bahnhof Dorfmark, wo einige Güterwagen auf Beladung mit Stammholz warten. Nach Kreuzung mit einer entgegenkommenden Regionalbahn verlassen wir Walsrode, als nächster größerer Bahnhof auf unserer Strecke kommt Schwarmstedt, hier wird der Zugverkehr mit einem Drucktastenstellwerk gesteuert, das etwa aus den sechziger Jahren stammt. Auch hier findet man umfangreiche Gleisanlagen, die auf erheblichen Güterverkehr in vergangenen Zeiten schließen lassen.

Nach kurzer Dauer durchfahren wir den Endpunkt der S-Bahn Hannover, den Bahnhof Bennemühlen. Ab hier wird der Zugverkehr mit modernster Signaltechnik aus der Betriebszentrale Hannover überwacht. In Langenhagen werden wir in die Hauptstrecke Hannover - Hamburg eingefädelt und erreichen pünktlich um 13:05 Uhr den Hbf von Hannover.

Auf der Rückfahrt geht es mit einem modernen Doppelstockzug bis Verden, weiter mit einer recht betagten RB nach Rotenburg. Von hier nach Hamburg verkehrt ja seit Jahren mit hohem Komfort und großer Zuverlässigkeit der Metronom, der den Hamburger Hbf pünktlich erreicht.

Fazit: Das Preis- Leistungsverhältnis beim Single-Ticket ist gut, schade nur, dass es so ein Angebot nicht auch in Schleswig-

Holstein gibt. Die Züge waren alle sauber, auf den Hauptstrecken sehr gut ausgelastet und alle pünktlich.

Peter Stoltze

Die Wattenbahn

In Nordfriesland liegt die wohl ungewöhnlichste Bahnstrecke - wahrscheinlich der Bundesrepublik - bestimmt aber Schleswig- Holsteins: Die Wattenbahn. Sie führt von Dagebüll über Hallig Oland nach Hallig Langeness. Man findet sie, wenn man vom Kleinbahnhof Dagebüll auf dem Deich etwa 1,5 km in südwestlicher Richtung geht. Hier überquert die Bahn in einem großen Bogen den Deich. Auf der Festlandseite befindet sich ihr „Bahnhof“, eigentlich nur ein Material-Lagerplatz. Auf der Seeseite verläuft die schmalspurige Strecke - 900 mm Spurweite - zunächst durch die Salzwiesen des Vorlandes und dann auf einem aus aufgeschichteten Feldsteinen errichteten schmalen Damm, auf dem nur das Gleis liegt, durchs Watt Richtung Oland. Überflutungen durch Hochwasser schaden ihm in der Regel nicht, gefahren wird aber nur bei Niedrigwasser.



Erbaut wurde die Bahn 1928. Die Gesamtlänge beträgt etwa 11 km, die beiden im Watt liegenden Abschnitte beiderseits Oland sind je ca. 3 km lang. Es ist keine Bahn des öffentlichen Verkehrs, sie dient vorrangig dem Materialtransport für den Küstenschutz. Betrieben wird sie vom Amt für Land- und Wasserwirtschaft in Husum. Wie der abgestellte Lorenzug (s. Abb.) zeigt, sind nach Voranmeldung gelegentliche Touristenfahrten möglich. Außerdem benutzen die Halligbewohner kleinere Loren für ihre privaten Fahrten zum Festland. Der Antrieb geschieht

Fortsetzung Seite 24

Das Redaktionsteam der SHS dankt herzlich allen, die durch Artikel und Fotos zu dieser Ausgabe beigetragen haben. Für Kritik an Inhalt und Gestaltung sind wir offen. Bitte senden Sie Ihre Anmerkungen an: bahr@pro-bahn-sh.de

Anschriften der PRO BAHN-Verbände

Landesvorsitzender

Frank Sievert • Am Hohenmoor 11 • 24568 Kaltenkirchen
Tel.+Fax: 0 41 91 / 87 96 44 • Mobil: 0173 / 208 93 53
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Peter Stoltze • Achterdeck 14 • 23570 Lübeck
Tel. 0 45 02 / 70 90 48 • Mobil: 0179 / 53 66 839
E-Mail: stoltze@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

c/o Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
E-Mail: schleswig@pro-bahn-sh.de • Tel. 0 43 07 / 7151

Regionalverband Westholstein

Sigrid Pohlmann • Ollinsstraße 7 • 25336 Elmshorn
Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83 • Mobil: 0173 / 44 94 802
E-Mail: westholstein@pro-bahn-sh.de (bei Markus Fleischmann)

Regionalverband Lübeck & Umgebung

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

Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampredder 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.: 0 41 04 / 55 10
E-Mail: FIH@wiwi-hamburg.net

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

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:

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

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

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

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

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

Für bundesweite Presseangelegenheiten

erreichen Sie unseren Bundes-

pressesprecher

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
- "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 Schienenverkehre 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 Museumstrecke mit Geschichte und Fotos

Zum Bestellen
hier ankreuzen
(oder gewünschte
Stückzahl schreiben)

Absender:

und abschicken an:

PRO BAHN
Frank Sievert
Rantzauallee 15
23611 Bad Schwartau

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**
Rantzauallee 15, 23611 Bad Schwartau

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

Der Jahresbeitrag beträgt ab 2008:

Für Einzelmitglieder	42,00 Euro
ermäßigt (auf Antrag)	26,00 Euro
Familienmitgliedschaft	49,00 Euro

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband





seit langem durch Dieselmotoren und Diesellokomotiven. In der Frühzeit der Bahn, so sagt man, soll auch mit Segelloren gefahren worden sein, doch solche Romantik sucht man heute vergebens. Sicher wird es auch manuellen Antrieb (Draisinen) gegeben haben.



So antiquiert die Bahn auch wirken mag, so hat sie doch auch heute noch ihre volle Berechtigung; da die leichte, wasserdurchlässige Bauweise weitgehend sturmflutsicher ist. Ein fester sicherer Straßendamm würde immense Kosten beim Bau und bei der Unterhaltung verursachen, die das geringe Verkehrsaufkommen niemals rechtfertigen würde. Ich wünsche der kleinen Bahn auch weiterhin eine sichere Zukunft und nicht zuviel Wasser auf den Schienen.



Übrigens gibt es noch eine zweite ähnliche Bahn in Schleswig-Holstein. Es ist eine Schmalspurbahn mit 600 mm Spur-

weite von Cecilienkoog - südlich von Bredstedt - zur Hallig Nordstrandischmoor.

Günther Stoltze

Fotos: Günther Stoltze

Neuer Haltepunkt „Lübeck Flughafen“

Am 26.05.2008 wurde der neue Haltepunkt Lübeck Flughafen mit einer kleinen Feier eröffnet. In nur sechs Wochen Bauzeit entstand ein 100 Meter langer, 76 cm hoher Bahnsteig auf der Westseite der Bahnlinie Lübeck – Büchen. Sein südliches Ende liegt teilweise unter der im Zuge Blankenseer Straße – Wulfsdorfer Weg errichteten, die Bahnlinie und die östlich davon gebaute B 207 neu überspannenden Brücke. Diese Brücke muss man überqueren, um zum Flughafen-Terminal zu gelangen. Der Weg beträgt etwa 300 Meter. Das ist nicht weiter als viele Wege, die man auf Großflughäfen auch zu Fuß zurücklegen muss. Bei schlechtem Wetter wird man allerdings ein Dach über dem Kopf vermissen. Auf die genannte Brücke kommt man zur Zeit über eine wohl nur provisorische, mit schwerem Gepäck schwierig zu bewältigende Treppe oder einen erheblichen Umweg über die Straße. Eine richtige Treppenanlage und ein – dringend notwendiger – Aufzug sollen bis zum Jahresende noch entstehen. Auch Wetterschutzhäuschen, Sitzgelegenheiten, Lautsprecheranlage, P+R-Parkplätze und Fahrradabstellanlage fehlen noch. Die gesamten Kosten in Höhe von gut 1,3 Mio Euro teilen sich das Land Schleswig-Holstein, die DB AG, die Hansestadt Lübeck und die Flughafen Lübeck GmbH

Die prominenten Gäste erreichten den neuen Haltepunkt mit einem Sonderzug, der mit 5 Minuten Verspätung (also nach DB-Maßstäben noch gerade pünktlich) von Lübeck her einlief. Nach einer Begrüßung durch Friedemann Keßler von DB Station&Service AG betonten Günther Meienberg aus dem Verkehrsministerium SH, Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte Hamburg / Schleswig-Holstein der DB AG, der Lübecker Bürgermeister Bernd Saxe und Johannes Scharnberg als Geschäftsführer der Flughafen Lübeck GmbH die Bedeutung des neuen Haltepunkts für den Lübecker Flughafen und als weiteren Baustein in der Schienenverkehrsanbindung der Hansestadt Lübeck. Frau Plambeck wies darauf hin, dass die Einrichtung des neuen Haltepunkts nur durch weitere erhebliche Investitionen zur Wiederherstellung der Kreuzungsmöglichkeit in Ratzeburg und zur Inbetriebnahme eines neuen elektronischen Stellwerks für die Strecke Lübeck – Büchen möglich geworden sei.

Ulrich Bahr

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 24, Ausgabe 1 / 2008
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau
Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)

Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluß: 26. Mai 2008

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.