

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Gut zwei Jahre lang mussten die Reisenden, zu einem großen Teil Pendler, auf der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde wegen der Arbeiten zur Elektrifizierung Verspätungen, Zugausfälle und Schienenersatzverkehr hinnehmen. Am 14. Dezember 2008 soll nun damit Schluss sein; der elektrische Betrieb soll aufgenommen werden. Dazu wünschen wir der Regionalbahn Schleswig-Holstein einen guten Start mit wenig Pannen. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit ist leider nicht erhöht worden; daher halten sich die Fahrzeitgewinne in relativ engen Grenzen.

Zugleich mit der Eröffnung des Betriebs unter Fahrdracht soll am 13. Dezember 2008 auch (mit einigen Monaten Verspätung) der 100. Geburtstag des Lübecker Hauptbahnhofs gefeiert werden. Die freundlichen und hilfsbereiten Damen und

Herren, die (zum Glück noch) im Reisezentrum die Fahrgäste persönlich bedienen, werden dieses große Fest leider in den Containern feiern müssen, in denen sie seit Jahren ihre Arbeit verrichten. Nach neuen Angaben soll das Reisezentrum im Hauptbahnhof erst in der zweiten Jahreshälfte 2009 fertig sein. Weshalb das so lange dauern muss, fragt sich (sicher nicht nur)

Ihr Redaktionsteam

das im übrigen hofft, dass auch diese Ausgabe Ihr Interesse findet.

Ein Hinweis:

Auch dieses Heft enthält wieder die Beiträge aus dem Hamburger Fahrgast Forum (HFF) und zwar aus Heft 19.

Nichts geht mehr

Der ganz normale Schienentag am 18.09. beginnt in Lüneburg mit dem im durchgehenden Hauptgleis stehenden Metronom um 7:50 Uhr. Da hat genannter Zug schon eine Verspätung von 22 Minuten, über Gleis (Gl) 3 fahren zwei Kombi-Züge vorbei und der IC von Göttingen nach Hamburg um 8:00 Uhr wird angekündigt, da setzt der Metronom sich unerwartet und lautlos mit 30 Minuten Verspätung in Bewegung. Der IC folgt nach Hamburg im Blockabstand, weshalb Hamburg Hbf mit sieben Minuten Verspätung erreicht wird. Der Metronom nach Cuxhaven fährt verspätet aus Gl 12, so dass der IC nach Westerland abweichend nach Gl 11 gefahren wird. Logischerweise wird auch

hier drei Minuten später abgefahren. Bedingt durch langsame Durchfahrt über Gl 3 in Elmshorn und Halt vor der Einfahrt in Glückstadt wird Itzehoe mit neun Minuten Verspätung erreicht. Lokwechsel brauchen in Abhängigkeit vom Personal einfach ihre Zeit, so dass wir Itzehoe acht Minuten später verlassen. Infolge der enorm langen Fahrzeit wird Westerland dann aber pünktlich erreicht.

Beim Schwätzchen auf dem Bahnsteig erzählen Mitarbeiter der Bahn, dass in Niebüll gerade ein Kesselwagen mit einem Leck entdeckt worden sei und der Betrieb bis auf Weiteres unterbrochen sei. Später dringt durch, dass es sich um einen Kesselwagen mit Essigsäure handeln soll, die ätzend und explosiv ist.

Weiter auf Seite 2

In dieser Ausgabe:

Kapazitäten im Netz Ost	Seite 2
Mehr Ausflugszüge	Seite 3
Behindertenbeförderung im Raum Lübeck	Seite 4
Schnellbahnen in und um Hamburg	Seite 4
Konzept „Der letzte Fahrplanwechsel“	Seite 7
Marschbahn	Seite 8
Gespräch mit der NOB	Seite 9
Hamburger Fahrgast Forum	Seite 12
Impressum	Seite 18

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Es sollen Evakuierungsmaßnahmen laufen; wie auch immer - auf jeden Fall dreht sich in Niebüll kein Rad mehr.

Der IC 2315 wird gegen 13:15 Uhr bereitgestellt, warum wissen nur die Entscheidungsträger. Gegen 14:00 Uhr dann wird der Zug geräumt und die Fahrgäste werden auf die um 14:22 Uhr bis Klanxbüll fahrende NOB verwiesen. So weit, so gut.

Planmäßig verlässt die NOB den Bahnhof Westerland mit den Reisenden aus dem IC und erreicht Klanxbüll gegen 14:44 Uhr auf der linken Seite. Im durchgehenden Hauptgleis steht seit geschätzten zwei Stunden der beladene Autozug nach Niebüll. Für uns stehen drei Standardbusse bereit, die teils direkt nach Bredstedt, teils über Niebüll fahren. Die Anzahl der Busse ist natürlich nicht ausreichend, so dass die Fahrgäste dicht gedrängt die einstündige Fahrt ertragen müssen.

Die kurzweilige Fahrt mit dem Bus der Firma Röpcke war ok, zumal der Fahrer wirklich sein Bestes gab und hier lobend erwähnt werden muss. Gegen 15:45 Uhr erreichten wir dann Bredstedt. Erwartungsgemäß war natürlich kein Zug da, weder ein IC noch eine NOB. Gegen 16:10 Uhr kam der Planzug aus Hamburg und wurde kurzerhand gewendet und um 16:16 Uhr nach Hamburg zurückgefahren. Na, nun wird ja doch noch alles gut, oder auch nicht.

Pünktlich um 18:03 Uhr erreichten wir Elmshorn, wo etliche Reisende in Richtung Hamburg Hbf umstiegen. Leider kam der RE von Kiel auch leicht verspätet an den Bahnsteig. Es wurde flott abgefertigt, so dass es zügig weiter ging, aber leider nur bis Tornesch. Wie so oft, ist wieder einmal ein Bahnübergang (Bü) gestört. Der Lokführer muss zum manuellen Einschalten (Bü) gestört. Der Lokführer muss zum manuellen Einschalten erst eine schriftliche Weisung über Funk bekommen. Nach acht Minuten geht die Reise weiter, um nach ca. 1500 Metern wieder unterbrochen zu werden, damit der Lokführer nun manuell den Bü einschaltet.

Hamburg - Dammtor wird mit 18 Minuten Verspätung erreicht. Eigentlich ist es überflüssig anzumerken, dass der IC nach Köln nicht gewartet hat.

Fazit

Die Leute, die seit 13:26 Uhr von Westerland in Richtung Ruhrgebiet unterwegs sind, haben jetzt spätestens die Nase voll vom Bahnfahren. Für die Redaktion bleiben folgende Fragen offen, die man eigentlich nicht mehr stellen muss, da sie sowieso nicht beantwortet werden:

- Warum steht nach Ankunft der Busse in Bredstedt kein IC in Richtung Süden bereit?
- Warum wurde dieser IC in Husum gewendet, anstatt bis Bredstedt zu fahren? Bredstedt ist ein Bahnhof mit mehreren Weichen, wo man problemlos mit den Loks umlaufen kann.
- Warum werden nicht ausreichend Busse zur Verfügung gestellt? Es wird doch auch immer volles Geld genommen.
- Wann endlich werden die maroden Bü-Anlagen zwischen Elmshorn und Pinneberg erneuert oder zumindest ertüchtigt?
- Wie lange wollen sich Politik und Besteller das tägliche Durcheinander auf den Schienen noch unkommentiert ansehen?
- Wo ist eigentlich die Schmerzgrenze der leidgeprüften Fahrgäste, um auf andere Verkehrsträger auszuweichen?

Aus Sicht des Verfassers ist es lange überfällig, dass die politischen Entscheidungsträger als Eigentümer-Vertreter endlich dafür Sorge tragen, dass das System „Bahn“ wieder verlässlich präzise zur Verfügung steht und zwar für den Personen- und Güterverkehr gleichermaßen.

Nachtrag:

Die Autoverladung und die Strecke von Niebüll nach Bredstedt waren nach Radioinformationen um 22:00 Uhr immer noch gesperrt!

Lübeck, 18.09.2008

Peter Stoltze

Kapazitäten und Durchbindungen im Netz Ost

Es ist ja mittlerweile kein Einzelfall mehr, dass immer häufiger am Bedarf vorbei gefahren wird. Leider sind Besteller und Unternehmen so unflexibel geworden, dass speziell auf witterungsbedingte touristische Anforderungen überhaupt nicht mehr reagiert wird. So kommt es zumindest auf einigen Strecken zu erheblichen Überbelegungen und auf anderen Strecken zu Überkapazitäten. Zu den Punkten im Einzelnen:

1. Auf der Strecke von Lübeck nach Travemünde wurde vor zwei Jahren im Sommer noch alle zwei Stunden von Hamburg mit sechs oder fünf Wagen durchgefahren. Infolge des Einsatzes der Doppelstockwagen sahen sich die Verantwortlichen außerstande, werktags überhaupt noch Durchbindungen anzubieten. Außerhalb der HVZ (Hauptverkehrszeit) sind die Zwischenzüge in Lübeck und Hamburg abgestellt, so dass man mit ein wenig Engagement bestimmt zwei durchlaufende Züge hinbekommen müsste. Leider wurde konsequent mit fünf Wagen ein Pendelverkehr gefahren, der überhaupt keine Anschlüsse mehr abwartet. Es ist trotz erheblicher Anstrengungen seitens des Fahrgastverbandes bisher nicht gelungen, die Anschlusssituation zu verbessern. Die Argumentation, die kreuzenden Ausfahrten mit dem Kieler RE ließen eine Wartezeit nicht zu, läuft ins Leere. Hier muss eben die Fahrordnung so geändert werden, dass kurze Wartezeiten möglich werden.

Dieses Jahr wurde dann die Einheit sogar auf drei Wagen verkürzt, obwohl man im Ministerium von Zügen mit vier Wagen spricht. Da weiß offensichtlich der eine nicht, was der andere für Züge fährt. Wie auch immer, drei Wagen sind bei Ausflugs-wetter bei weitem nicht ausreichend.

Andererseits wird von März bis Oktober an den Wochenenden mit fünf Doppelstockwagen fast ganztägig von und nach Hamburg durchgefahren. Dieser Aufwand ist außerhalb der Hochsaison nun wirklich übertrieben und treibt die Kosten ohne Not in die Höhe. Zwischen Hamburg und Lübeck wird werktäglich tagsüber mit sieben Doppelstockwagen und zwei Loks gefahren, weil angeblich das Schwächen und Stärken der Züge zu aufwändig ist. Bleiben die Fragen offen, wie umweltfreundlich ist die Bahn wirklich und wie teuer muss der Treibstoff noch werden, um endlich nachfragegerechte Züge einzusetzen?

2. Auf der Strecke von Lübeck nach Lüneburg werden konsequent VT 628 in Einfachtraktion eingesetzt, die in vielen Fahr-lagen nicht ausreichen. Bedingt durch die HVV-Erweiterung, den Flughafenbahnhof Lübeck und eine allgemeine Zunahme an Fahrgästen muss hier dringend gegengesteuert werden. Das

Problem ist zwar bekannt, nur dauert es erfahrungsgemäß bis zur Lösung sehr lange.

Fazit: Die Verantwortlichen in der Bestellerorganisation sollten sich künftig nicht hinter Erfassungszahlen verbergen, sondern einmal fahren, um realistische Eindrücke zu gewinnen. Im Übrigen ist die nach unserem Kenntnisstand angedachte Doppeltraktion VT 648 von Lübeck nach Travemünde werktäglich in der Hauptsaison eben auch nicht ausreichend. Einerseits verfügt das Fahrzeug über weniger Sitzplätze als der VT 628 und andererseits muss doch auf der aufwändig elektrifizierten Strecke auch mit elektrischer Traktion und zwar lokbespannt mit vier bis fünf Wagen gefahren werden. Und für die schwachen Zeiten muss ein Elektrotriebwagen her; aber das Problem muss wohl erst politische Wellen schlagen.

Lübeck, 15.09.2008

Peter Stoltze



Der neue Haltepunkt Lübeck-Flughafen Foto: Ulrich Bahr

Mehr Ausflugs-Züge in Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein ist als Urlaubsland ein Land, in dem viele Menschen von ihrer Beschäftigung im Tourismus-Sektor Lohn und Brot verdienen.

Bisher war es so, dass der Großteil der Urlauber mit dem Auto angereist ist, doch gibt es Anzeichen, dass in Zeiten steigender Auto-, Versicherungs- und Kraftstoffpreise sich viele Menschen in Zukunft nicht mehr leisten können, mit dem Auto z.B. aus Nordrhein-Westfalen nach Schleswig-Holstein in den Urlaub zu fahren.

In der SHS 23 hat PRO BAHN darüber berichtet, was zu tun ist, damit Urlauber möglichst schnell und komfortabel zu den Tourismusorten an der schleswig-holsteinischen Nord- und Ostseeküste kommen können.

Erst einmal vor Ort ...

... wollen Touristen (und Schleswig-Holsteiner natürlich auch) gerne Ausflüge zu besonderen Sehenswürdigkeiten oder zu anderen Seebädern machen und das möglichst umsteigefrei mit attraktiven Fahrzeiten.

Daher sollte es mindestens im Sommer an den Wochenenden attraktive Ausflugszüge geben. Dies haben auch die Verkehrsunternehmen und die LVS erkannt, so

- fahren die Schnellbusse Flensburg - Kappeln am Wochenende teilweise weiter nach Damp 2000

- verkehren ab 2010 an Wochenenden auf den Strecken Kiel - Lübeck und Fehmarn - Lübeck jeweils 2 Ausflugszüge, die bis Hamburg Hbf. durchgebunden werden

- und verkehrt 2009 am Wochenende vielleicht der Ausflugszug „Sylter Welle“ Kiel - Husum - Westerland wieder.

Auf diesem Angebot muss man aufbauen, denn es gibt noch viele interessante Relationen, auf denen Ausflugszüge verkehren könnten.

Kiel - Rostock ...

... ist eine dieser Relationen. Von 1996 bis 2002 gab es auf dieser Strecke eine durchgehende RE-Linie mit einer Fahrzeit von 3 ¼ Stunden, ab Ende 2009 muss sowohl in Lübeck als auch in Bad Kleinen umgestiegen werden, um diese Strecke nach wie vor in 3 ¼ Stunden zurücklegen zu können.

Mit dem in 2009 erfolgenden Teilausbau Kiel - Plön und einer guten Trasse im Abschnitt Lübeck - Bad Kleinen - Rostock sollte es möglich sein, dass ein aus modernen Fahrzeugen bestehender Ausflugszug die Strecke ca. 20-25 Minuten schneller zurücklegt als früher der RE. Sinnvollerweise sollte der Ausflugszug natürlich bis in das schöne Ostseebad Warnemünde verkehren, das gerade im Sommer ein lohnendes Ziel für Touristen ist.

Zu Kosten passende Einnahmen zaubern:

Interessanterweise endet im Ostseebad Warnemünde auch der Interconnex Leipzig - Berlin - Rostock - Warnemünde, der mit Loks der Reihe 146 und modernen Married-Pair-Wagen gefahren wird. Diese Wagen werden alle 2 Wochen samstags im Tausch mit einer anderen Garnitur zur Wartung in das Betriebswerk der NOB in Husum überführt, wozu eine Leerfahrt Warnemünde - Hamburg-Altona notwendig ist.

Überlegenswert ist es, ob der Austausch der Garnituren für den Interconnex nicht wöchentlich samstags durchgeführt werden und statt über Hamburg über Kiel erfolgen könnte. Der Zug würde dann morgens mit der planmäßigen NOB ab Husum um 5.35 Uhr nach Kiel fahren und dann als Ausflugszug Kiel - Lübeck - Rostock - Warnemünde weiter verkehren, abends dann analog wieder zurück.

Aus einer 230 km langen Leerfahrt würde dann ein auf einer Strecke von 225 km verkehrender Ausflugszug, der sicherlich reges Interesse bei Touristen und Schleswig-Holsteinern finden würde.

Stefan Barkleit

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

Auf Seite 19 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Behinderten-Beförderung im Lübecker Raum

Das Hamburger Abendblatt veröffentlichte am 08.09.2008 den Bericht eines zu Recht verärgerten Lehrers einer Schule für Körperbehinderte in Hamburg-Othmarschen. Er wollte mit zehn Schülern zur Jugendherberge in Scharbeutz fahren. Als passionierter Bahnfahrer wählte er die Bahn. In der Klasse befanden sich 3 Rollstuhlfahrer.

Die Reise wurde rechtzeitig gebucht; dabei wurde auf die Rollstuhlfahrer, deren Fahrzeuge mit Insassen ca. 200 kg wiegen, hingewiesen. Die Bahn sah keine Probleme und verwies in einem Flyer auf einen Mobilitäts-Service. Dieser konnte jedoch nicht helfen, da es m. W. mobile Verladebrücken nur in Hamburg, Kiel und Lübeck gibt, in Scharbeutz jedenfalls nicht. Die Reise musste also auf einen Bus umgebucht werden.

Das alles ist sicher sehr ärgerlich, besonders wenn man sich den aufwändig umgebauten Bahnhof Scharbeutz mit seinen langen stufenfreien Rampen ansieht. Ich meine aber, dass das Rollstuhlproblem auf dieser Strecke, die im Nahverkehr ausschließlich mit 628er Triebzügen befahren wird, ohne moderne Fahrzeuge nicht zu lösen ist. Bei der Netzvergabe war jedoch m. W. bekannt, dass die DB mit redesignten 628ern fahren würde. Diese sind für einfache Fahrgäste auch recht hübsch und relativ bequem, für Rad- und Kinderwagenfahrer eine Zumutung und für Behinderte eben schlichtweg unbenutzbar.

Es wäre doch einfach für die DB, in Fahrplänen wie Kursbuch, Flyern oder Internet auf diese Beschränkung hinzuweisen. Etwa: „Für die KBS-Strecke 141 Lübeck - Neustadt - Puttgarden und die KBS-Strecke 145 Lübeck - Lüneburg ist die Beförderung von Behinderten-Fahrzeugen aus technischen Gründen leider nicht möglich.“

Für die KBS-Strecken 140 Lübeck - Kiel und Lübeck - Travemünde müsste es heißen. „Die Beförderung von Behinderten-Fahrzeugen ist in den Triebwagen aus technischen Gründen leider nicht möglich.“

Es bleibt für einen Behinderten sicher unerfreulich, aber er wüsste dann wenigstens Bescheid und könnte Fehlplanungen vermeiden.

Für Gruppenreisen, wo 4 kräftige Personen zur Verfügung stehen, wäre die Benutzung des 628ers bei ausreichendem Platzangebot natürlich möglich, wenn die Breite des Rollstuhls 70 cm nicht überschreitet.

Günther Stoltze

Gedanken zur KBS 141 Lübeck - Neustadt / Puttgarden

Ich benutzte im vergangenen Sommer mehrfach die Bäderbahn Lübeck - Neustadt / Puttgarden. Sie hat schon einige Besonderheiten zu bieten. Die Züge fahren alle 2 Stunden in Doppeltraktion Lübeck – Sierksdorf; kurz vor Neustadt erfolgt dann die Trennung in einen Neustädter und einen Puttgardener Zugteil. Da es die Neustädter Verbindungskurve nicht mehr gibt, verfiel man auf diese Lösung.

Ich halte dieses Verfahren nicht für sehr glücklich. Das Anfahren des Neustädter Kopfbahnhofs mit dem Gesamtzug - der

dann am Bahnsteig getrennt werden könnte - würde nur wenige Minuten Fahrzeiterverlängerung und eine minimale Fahrstreckenverlängerung erfordern. 2mal Kopfmachen, ja das müsste sein. Aber die Nachteile des heutigen Verfahrens sind groß. Ich habe erlebt, dass Fahrgäste trotz korrekter Durchsage des Personals im falschen Zugteil saßen und auf abenteuerlichem Schotterweg in den richtigen Zugteil geführt wurden. Ein weiterer großer Nachteil: Neustadt kann von Norden nicht mehr direkt erreicht werden. Man muss an Neustadt vorbei bis Sierksdorf fahren, und dann geht es nach einiger Wartezeit spitz zurück. In Gegenrichtung dasselbe Spiel. Wahrlich: Unattraktiver geht es nicht.

Das zur Betriebsführung. Nun zu den Fahrzeugen. Es sind redesignte 628er im Einsatz. Besonders Richtung Puttgarden sind in der Regel relativ wenig Fahrgäste im Zug, aber der Anteil der Radfahrer ist enorm hoch. Überfüllte Fahrradabteile und Fahrräder in den Mittelgängen sind im Sommer keine Seltenheit. Hier könnte doch leicht Abhilfe geschaffen werden, indem man in 2 Zügen neben dem Fahrradabteil einige Sitze entfernt und durch Anbringen von Klappsitzen zusätzlich Raum schafft. Soweit die Gedanken zur zweistündlichen Doppeltraktion.

Dazwischen fahren aber noch zweistündlich „Kurzzüge“ Lübeck - Neustadt.

In der Saison ist einer dieser Züge, vormittags 9.36 h ab Timmendorfer Strand, oft so überfüllt, dass man Schwierigkeiten hat mitzukommen. Es geht hier wirklich um das Mitkommen, nicht um einen Sitzplatz, den gibt es sowieso nicht. Man sollte die Fahrplanlage überprüfen, vielleicht wäre es sinnvoll, mit der Doppeltraktion zu tauschen.

Wie geht es weiter mit der KBS 141? Vielleicht macht es Sinn, den alten Kopfbahnhof Neustadt aufzugeben und einen Haltepunkt an der Brücke über die B 207 zu errichten. Er würde dann zwar am südlichen Stadtrand liegen, aber eine einfachere und schnellere Betriebsführung ermöglichen. Mit einer zugabhängigen Busverbindung durch die gesamte Stadt wäre dieser Nachteil weitgehend behoben. Außerdem gibt es heute nur noch wenige Familien ohne Auto (Zubringer). Die zentrale Lage eines Bahnhofes in der Provinz hat sicher nicht mehr die Bedeutung wie vor Jahrzehnten. Das alles müsste natürlich in Verbindung mit der Fehmarnbelt-Querung geplant werden.

Günther Stoltze

Schnellbahnen in und um Hamburg

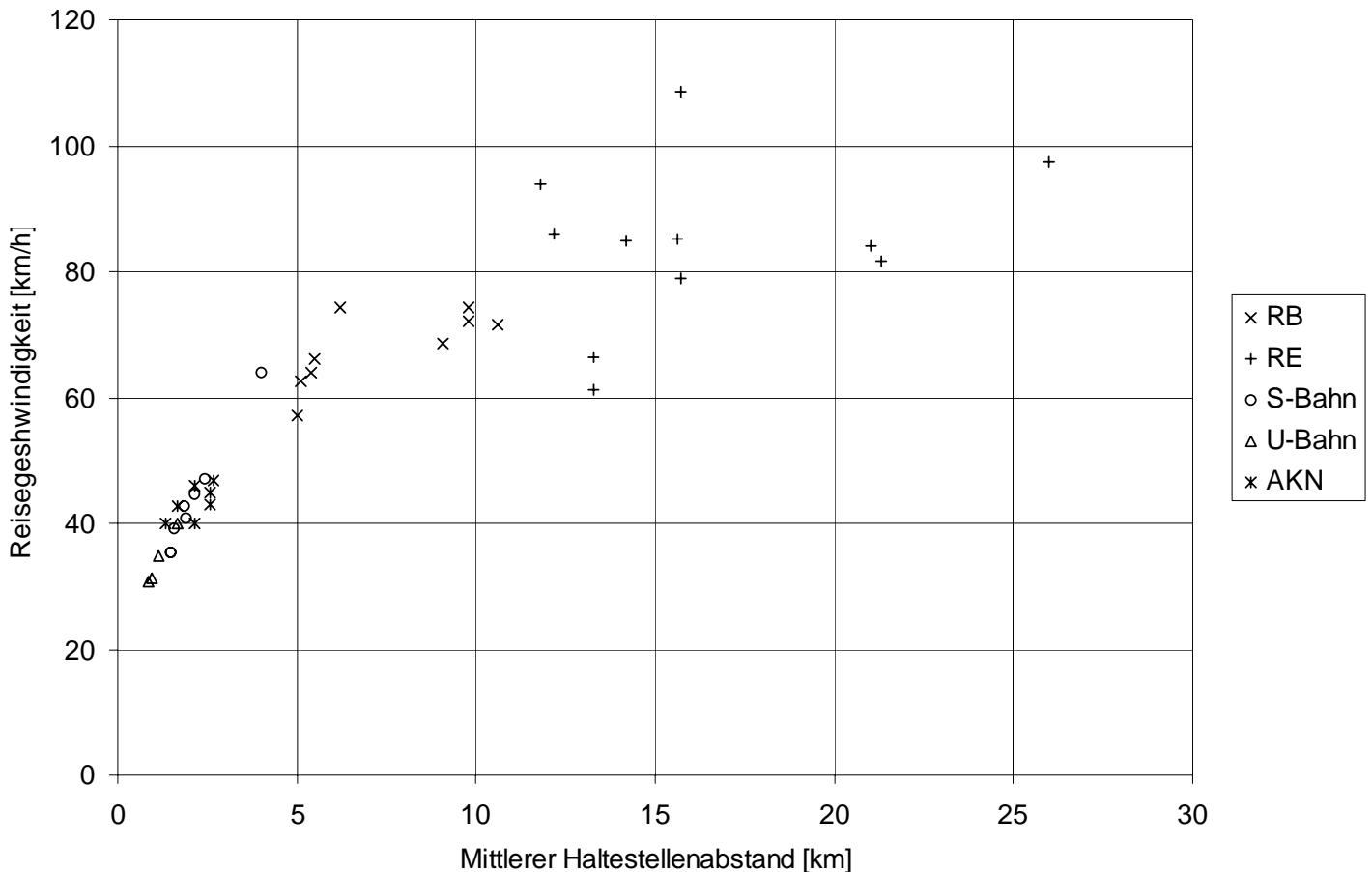
Die Anregung zum Erstellen der nachstehenden Tabelle erhielt ich durch den Bericht „AKN – eine Hamburger Schnellbahn“ in der SHS Nr. 24 (HFF-Teil). Ich habe – als ehemaliger Fahrschüler zwischen Kaltenkirchen und Bad Bramstedt (1943 – 1946), als Berufspendler zwischen Kaltenkirchen und Hamburg (1970 – 1995) sowie als Rentner – auf AKN und ANB (heute A1 und A2) ein sehr enges Verhältnis (so würde man bei Menschen sagen) zu dieser Bahn. Aber ist die diesel-betriebene AKN eine Schnellbahn, gleichwertig zu S- und U-Bahn und zu den Regionalbahnen? Wichtige Kriterien für die Qualität einer Strecke sind Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit. Um erstere vergleichen zu können, habe ich die entsprechenden Zah-

Schnellbahnen in und um Hamburg

Stand: Fahrplan vom 09.12.2007 - 13.12.2008

Bezeichnung der Linie	Streckenlänge (km)	Zahl der Zwischenhalte	Mittlerer Haltestellenabstand (km)	Fahrdauer (Minuten)	Reisegeschwindigkeit (km/h)	Traktionsart (G, W, D)*	Bemerkungen
Regionalbahn (RB u. MER)							
R10 HH Hbf. - Bad Oldesloe	40	7	5,0	42	57,1	D	
R11 Bad Oldesloe - Neumünster	46	8	5,1	44**	62,7	D	**43 bzw. 45
R20 Aumühle - Büchen	22	3	5,5	20	66,0	D	
R30 HH Hbf. - Lüneburg	49	8	5,4	46***	63,9	W	***45 - 48
R40 HH-Harburg - Tostedt	31	4	6,2	25	74,4	W	
R60 HH-Altona - Itzehoe	64	6	9,1	56	68,6	W	
R70 HH Hbf. - Neumünster	78	7	9,8	63	74,3	W	fährt nur selten
R70 HH-Altona - Neumünster	74	6	10,6	62	71,6	W	
R70 Pinneberg - Neumünster	59	5	9,8	49	72,2	W	
Regionalexpress (RE, ME, NOB)							
R10 HH Hbf. - Lübeck	63	2	21,0	45	84,0	D	
R10 HH Hbf. - Lübeck	63	3	15,7	48	78,8	D	
R10 HH Hbf. - Lübeck	63	0	63,0	36	105,0	D	Sprinter
R20 HH Hbf. - Büchen	47	2	15,7	26	108,5	W	
R20 HH Hbf. - Büchen	47	3	11,8	30	94,0	W	
R30 HH Hbf. - Uelzen	85	5	14,2	60	85,0	W	
R40 HH Hbf. - Rotenburg	73	5	12,2	51	85,9	W	
R50 HH Hbf. - Stade	53	3	13,3	48	66,3	W	
R50 Stade - HH Hbf.	53	3	13,3	52	61,2	W	
R60 HH-Altona - Itzehoe	64	2	21,3	47	81,7	W	
R70 HH Hbf. - Neumünster	78	4	15,6	55	85,1	W	
R70 HH Hbf. - Neumünster	78	2	26,0	48	97,5	W	
Eilzug HH-Altona - Neumünster (Fahrplan 06/91 - 05/92)	73	2	24,3	47	93,2	D	Nur zum Vergleich
S-Bahn							
S1 Poppenbüttel - Jungf. - Wedel	41,4	27	1,48	70	35,5	G	Blankenese - Wedel z.T. eingleisig
S11 Ohlsdorf - Dammtor - Blankenese	25,5	17	1,48	45	35,3	G	
S2 Bergedorf - Jungf. - Altona	22,2	13	1,59	34	39,2	G	
S21 Aumühle - Dammtor - Elbgastr.	35,6	18	1,87	50	42,7	G	
S3 Neugraben - Jungf. - Pinneberg	43,4	22	1,89	64	40,7	G	
S3 Stade - Neugraben	32,0	7	4,00	30	64,0	W	
S3 Stade - Jungf. - Pinneberg	75,4	30	2,43	96	47,1	G / W	
S31 Neugraben - Dammtor - Altona	28,3	12	2,17	38	44,7	G	
U-Bahn							
U1 Ohlstedt - Norderstedt Mitte	44,0	38	1,13	76	34,7	G	
U1 Großhansdorf - Volksdorf	10,0	5	1,67	15	40,0	G	Buchenkamp - Großhansd. eingleisig
U2 Gartenstadt - Niendorf Nord	22,0	22	0,96	42	31,4	G	Alte Linienführung
U3 Mümmelmannsberg - Barmbek	23,0	25	0,88	45	30,7	G	
AKN							
A1 Eidelstedt - Kaltenkirchen	30,0	13	2,14	45	40,0	D	Unterschiedliche Fahrzeiten bei Hin- und Rückfahrt wegen Eingleisigkeit (Wartezeiten)
A1 Eidelstedt - Neumünster	65,0	24	2,60	87	44,8	D	
A1 Kaltenkirchen - Eidelstedt	30,0	13	2,14	39	46,1	D	
A1 Neumünster - Eidelstedt	65,0	24	2,60	91	42,9	D	
A2 Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd	8,0	5	1,33	12	40,0	D	
A3 Elmshorn - Barmstedt	10,0	5	1,67	14	42,8	D	Eingleisig außer Henstedt-Ulzburg bis Ulzburg Süd
A3 Elmshorn - Ulzburg Süd	26,6	9	2,66	34	46,9	D	

* G = Gleichstrom W = Wechselstrom D = Diesel



len zusammengestellt. Dabei ergab sich – wie eigentlich zu erwarten – dass die Reisegeschwindigkeit in erster Linie vom mittleren Haltestellenabstand und nicht so sehr von der Traktionsart abhängt. Bei Eingleisigkeit kann die Reisegeschwindigkeit durch ungünstige Lage der Begegnungspunkte vermindert werden, wie bei der A1 in einer Richtung, sie muss es aber nicht (s. den Großhansdorf-Ast der U1 und die A3).

Die Pünktlichkeit der AKN kann ich nur subjektiv beurteilen; ich empfinde sie als sehr gut. Die Bezeichnung der AKN als Schnellbahn ist also voll gerechtfertigt.

Noch einmal zum Thema Eingleisigkeit: Wie die beiden Beispiele U1 und A3 zeigen, ist bei geschickter Anordnung der Begegnungspunkte eine gute Reisegeschwindigkeit möglich. Das setzt aber gleiches Tempo und Taktverkehr voraus. Sobald einige Züge als Expresszüge schneller fahren, setzt Eingleisigkeit dem enge Grenzen. Damit z.B. Regionalexpresszüge von Kiel über Neumünster nach Norderstedt fahren können, ist ein zweigleisiger Ausbau der A1-Strecke zumindest zwischen Bad Bramstedt und Kaltenkirchen unbedingt erforderlich. Bei sehr kurzen Taktzeiten und Mischverkehr (Regionalverkehr, Schnellverkehr, Güterverkehr) sind sogar mehr als zwei Gleise angebracht. Das gilt z.B. für die Strecke Hamburg – Lübeck, wo zwei S-Bahngleise nach Ahrensburg und ein drittes Gleis für Güterzüge zwischen Ahrensburg und Lübeck wichtiger sind als weiteres Elektrifizieren. Leider stehen die Oberleitungsmasten auf dieser Strecke zum Teil dort, wo ein drittes oder viertes Gleis verlegt werden könnte.

Eine schnelle und gut angenommene Strecke ist die Regionalbahn R11 von Bad Oldesloe nach Neumünster. Leider kann

sie nur im Stundentakt verkehren, da es nur einen Begegnungspunkt gibt (in Bad Segeberg). Beim morgendlichen Zusammentreffen von Berufs- und Schülerverkehr ist der Zug so voll, dass zusätzlich Busse eingesetzt werden müssen. Längere Züge können wegen zu kurzer Bahnsteige nicht eingesetzt werden – eine ärgerliche Sache, die durch nicht allzu aufwändige Ausbaumaßnahmen (die Strecke war früher zweigleisig) behoben werden könnte.

Abschließend komme ich zu dem Ergebnis, dass zur Verbesserung der Schnellbahnen im Hamburger Raum nicht weitere Elektrifizierung notwendig ist, sondern der Bau von mehr Gleisen – nicht nur bei den angeführten Beispielen, sondern überall – wie es beispielsweise auf der Strecke Hamburg Hbf. – Aumühle bereits der Fall ist.

Ortwin Spender

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

PRO BAHN stellt aktualisiertes Konzept „Der letzte Fahrplanwechsel“ vor

12 Jahre nach Veröffentlichung des Konzeptes „Der letzte Fahrplanwechsel“ hat der PRO BAHN-Landesverband das Konzept überarbeitet und auf den Stand der Zeit gebracht. Im Konzept 2008 sind dabei neben vielen Vorstellungen, die damals wie heute richtig sind, auch viele neue Vorstellungen enthalten, wie ein hochwertiger Nahverkehr mit attraktiven Fahrzeiten und kurzen Wartezeiten auf Anschlüsse aussehen sollte. Die wichtigsten unserer Vorstellungen wollen wir hier kurz präsentieren:

Achse Westerland - Hamburg

- Führung der RE-Züge zum Hamburger Hbf. und Verkürzung der Fahrtzeit auf unter 3 Stunden
- Einführung eines vertakteten Sprinter-Angebotes mit einer Fahrzeit von 2.30 Stunden und Weiterführung als Fernverkehr in das übrige Bundesgebiet

Achse Flensburg / Kiel - Hamburg

- Einrichtung eines stündlichen RE Flensburg - Hamburg
- Einrichtung eines RE-Halbstundentakts Kiel - Hamburg alternerend über Elmshorn und Bad Oldesloe (Flügelung mit RE Lübeck - Hamburg)
- Korrespondenz RE Flensburg - Hamburg und RE Kiel - Bad Oldesloe - Hamburg in Neumünster

Strecke Lübeck - Hamburg

- Einführung eines Halbstundentakts im RE-Verkehr
- Flügelung mit RE Kiel - Bad Oldesloe - Hamburg in Bad Oldesloe

Strecke Kiel - Lübeck

- Einführung eines Halbstundentakts mit RE-Zügen mit einer Fahrzeit von unter 1 Stunde
- Auskopplung des Vorortverkehrs Kiel - Preetz durch Übernahme der Leistungen durch die StadtRegionalBahn Kiel

Strecke Lübeck - Lüneburg

- Einrichtung von Eckanschlüssen Ratzeburg - Hamburg und Schwerin - Lüneburg in Büchen

Achse Büchen - Hamburg

- Beschleunigung des Hanse-Express durch veränderte Bedienungspolitik in Mecklenburg-Vorpommern
- Optimierung des RB-Angebotes auf die Bedürfnisse der Pendler- und Schülerverkehre

Strecke Niebüll - Flensburg

- Reaktivierung der Bahnstrecke als RegioTram-Strecke unter Einbezug der Flensburger Hafenbahn und Verbindungskurve Flensburg Innenstadt - Flensburg-Rude

Strecke Husum - St. Peter Ording

- Verlegung der Kreuzungen von Tönning nach Katharinenheerd
- Umstellung auf RegioTram-Betrieb; Erweiterung der Strecke bis St. Peter-Ording Kurbad

Strecke Husum - Schleswig - Rendsburg - Kiel

- Einführung eines Halbstundentakts Kiel - Rendsburg mit Einführung eines Schnell-Langsam-Konzepts auf diesem Streckenabschnitt und weiteren Stationen
- Reaktivierung der Stichstrecke Rendsburg - Fockbek und Durchbindung der Züge mit den Verstärker-Zügen nach Kiel (in den Abendstunden und am Wochenende mit Flügelung an die Züge Husum - Kiel)

Strecke Flensburg - Kiel

- Verlegung der Kreuzungen nach Eckernförde und Sörup
- Umstellung auf RegioTram-Betrieb und Verbindung mit Linie Niebüll - Flensburg nach Betriebsstart der StadtRegionalBahn Kiel
- Aufgabe der Station Suchsdorf und Einrichtung des Systemhaltes Neuwittenbek für die schnellen RegioTrams Flensburg - Kiel

Strecke Büsum - Heide - Neumünster

- Errichtung der Kreuzungsstation Beringstedt und Einrichtung eines Stundentaktes Heide - Neumünster

Strecke Neumünster - Kaltenkirchen - Hamburg

- Einführung von Sprinter-Zügen Kaltenkirchen - Hamburg Hbf in der Hauptverkehrszeit
- Verbesserung der Anschlüsse in Neumünster

Strecke Elmshorn - Ulzburg Süd

- Verkürzung der Fahrtzeit auf 28 Minuten
- Einführung eines sauberen Halbstundentakts

Strecke Neumünster / Itzehoe - Hamburg (RB-Verkehre)

- Neuordnung des Fahrplans mit guten Anschlüssen an den NOB-Pendel Heide - Itzehoe
- Einführung eines sauberen Halbstundentakts Elmshorn - Hamburg-Altona
- Einsatz neuer spurtstarker Triebwagen und Flügelung der Züge in Elmshorn

Strecke Bad Oldesloe - Hamburg (RB-Verkehr)

- Verdichtung auf einen sauberen 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit im Abschnitt Ahrensburg - Hamburg Hbf.

Weiterhin beinhaltet das PRO BAHN-Konzept „Der letzte Fahrplanwechsel 2008“ den Aufbau eines landesweiten Schnellbus-Netzes und die Eröffnung weiterer Stationen.

Das gesamte Konzept kann unter www.pro-bahn-sh.de/konzepte eingesehen werden.

Stefan Barkleit

Marschbahn muss aufgewertet werden

Branchenübergreifend von Wirtschaft über Politik bis hin zu Umwelt- und Fahrgastverbänden ist heute Konsens, dass der heutige Infrastrukturzustand der Marschbahn alles andere als zufriedenstellend ist.

Daraus resultierend lässt auch die Qualität des Verkehrsangebotes zu wünschen übrig. Zwar ist durch die Betriebsübernahme durch die NOB im Dezember 2005 für moderne Wagen und Triebwagen im SPNV gesorgt worden, doch empfinden gerade Westerland-Reisende die Fahrzeit von 3 Stunden als zu lang - wohlgerne von Hamburg-Altona.

Im Fernverkehr ist die Lage hingegen noch schlechter: Die Fahrzeit von Hamburg Hbf. nach Westerland ist mit 3.15 Stunden nicht wesentlich geringer als im SPNV - trotz weniger Halte. Zudem ist das Wagenmaterial komplett aufgebraucht.

Positiv zu vermerken ist allerdings, dass es DB Fernverkehr in Zusammenarbeit mit der neg gelungen ist, in 2008 die Kurswagen-Verbindung nach Dagebüll und damit zu den Nordfriesischen Inseln zu optimieren. Doch damit ist es in absehbarer Zeit vorbei, denn im Rahmen der Erneuerung des Fernverkehrs-Fahrzeugparks der DB sollen Fahrzeuge angeschafft werden, die nicht mehr nach Dagebüll und Westerland kommen können (siehe auch „**der fahrgast**“, Ausgabe 115) - außer die Marschbahn würde elektrifiziert, was derzeit ins Reich der Utopie einzuordnen ist.

Entfällt der klassische Fernverkehr, muss folglich die Angebotsqualität im SPNV ausgebaut werden, insbesondere durch den Aufbau eines vertakteten Angebotes von Sprinter-Zügen, die die Lücke zwischen klassischem SPNV und klassischem Fernverkehr schließen müssen - also das, was früher der InterRegio getan hat.

Dazu bedarf es aber vorher der Sanierung beziehungsweise der Errichtung der entsprechenden Infrastruktur, die folgende Maßnahmen enthalten sollte:

Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit müsste zwischen Westerland und Husum auf 140 km/h, weiter bis Itzehoe (mit Ausnahme der Eisenbahnbrücken Friedrichstadt und Hochdonn) auf 160 km/h erhöht werden.

In einer weiteren Ausbaustufe sollte die Strecke Westerland - Niebüll durchgehend zweigleisig ausgebaut werden.



Verdichtung der Blockabstände und Erneuerung der Signaltechnik

Im Abschnitt Heide - Itzehoe kann im Zusammenhang mit dem Bau des ESTW Heide ein zusätzlicher Streckenblock Wilster - Itzehoe eingerichtet werden.

Der Bau eines ESTW in Niebüll sollte deutlich vor 2015 realisiert sein. Parallel mit der Installation moderner Signaltechnik müssen die Blockabstände auf den Abschnitten Westerland - Morsum und Klanxbüll - Niebüll so verkleinert werden, dass sowohl in Westerland als auch in Niebüll zwei Züge kurz hintereinander den Bahnhof verlassen können. Das erhöht die Streckenkapazität, indem Zugkreuzungen von den eingleisigen Streckenabschnitten auf den zweigleisigen Hindenburgdamm gelegt werden.

Die Verkürzung der Blockabstände kann allerdings nur ein Zwischenschritt bis zur Vollendung des zweigleisigen Ausbaus Westerland - Niebüll sein.

Umbau der Autoverladung Westerland

Die Autoverladung in Westerland sollte konsequent auf die Südseite des Bahnhofes gelegt werden, damit die Umsetzung der Autozüge von der Nord- auf die Südseite des Bahnhofes wegfallen kann. Dazu sollte die Autoentladung auf die Südseite des Bahnhofes in Höhe des heutigen Betriebsbahnhofes gelegt werden, von der die Autofahrer mittels einer Unterführung auf die Nordseite des Bahnhofes gelangen, so dass die Verkehrsführung im Westerländer Straßenverkehr nicht geändert werden muss. Diese Maßnahme wird eine Verschiebung der Einfahrt des Bahnhofes in Richtung Norden bedingen, jedoch dürfte der Nutzen dank des Wegfalls der Kreuzungen im Bahnhofsvorfeld erheblich sein.

Modernisierung Bahnhof Niebüll

Das Bahnhofsgebäude sollte mitsamt dem Fußgängertunnel saniert und die Bahnsteige modernisiert und auf 76 cm erhöht werden.

Modernisierung / Umbau Bahnhof Heide

Der Bahnhof sollte wie geplant ein neues Empfangsgebäude westlich der Gleise mit Unterführung, direktem Zugang zur Stadt und zum Busbahnhof davor erhalten. An den Hauptgleisen sollten Außenbahnsteige gebaut und ein neues Stumpfgleis zwischen Gleis 1 und Gleis 101 mit Einfahrt aus Richtung Süden gebaut werden.

Haltepunkt Hemmingstedt

Der Haltepunkt sollte für den SPNV reaktiviert werden, um die recht große Gemeinde und das Industriegebiet besser an den

ÖPNV anzuschließen. Gerade im Berufsverkehr sind hier starke Impulse zu erwarten.

Haltepunkt Hattstedt

Der Haltepunkt Hattstedt sollte als Option für eine spätere Reaktivierung reserviert werden, da die Gemeinde Hattstedt doch ein größerer Ort ist, der ein nicht unerhebliches Fahrgastpotential haben dürfte.

Nach Fertigstellung der Infrastruktur kann und muss dann das Verkehrsangebot ausgebaut werden, dabei ist der..

„ITF“ das Maß der Dinge

PRO BAHN hat im Konzept „Der letzte Fahrplanwechsel“ 1997 einen Integralen Takt-Fahrplan für die Westküste vorgeschlagen, der Ende 2002 mit Schönheitsfehlern eingeführt wurde. Unser Ziel war es dabei, durch die Errichtung der ITF-Knoten Niebüll, Husum und Heide die Strecken Niebüll - Dagebüll, Husum - St. Peter-Ording und Heide - Büsum nicht nur in ihrem Erhalt zu sichern, sondern in eine sichere Zukunft zu führen. Das ist gelungen, wie die heutigen Fahrgastzahlen beweisen. Der ITF muss daher auch in Zukunft das Rückgrat des SPNV an der Westküste (und nicht nur dort) sein.

Klar ist allerdings auch, dass es neben Pendlern, die über die ITF-Knoten auf gute Anschlüsse angewiesen sind, auch zeitsensible Reisende gibt, die schnell von der Elb-Metropole nach Westerland sowie nach Dagebüll und damit zu den Nordfriesischen Inseln wollen und weniger auf gute Anschlüsse in ITF-Knoten angewiesen sind.

Zusätzlich zu dem bestehenden Angebot, also den stündlichen NOB-Zügen Westerland - Hamburg (zukünftig statt nach Altona zum Hbf.) und den Pendelzügen Heide - Itzehoe, muss aus der Sicht von PRO BAHN eine vertaktete Sprinter-Verbindung Westerland - Hamburg Hbf mit einer Fahrzeit von 2.30 Stunden aufgebaut werden - und das ganzjährig.

Ein vertaktetes Sprinter-Angebot ist dabei nicht nur vor dem Hintergrund der Eigennachfrage auf der Marschbahn zu sehen, sondern auch vor dem Hintergrund der Versorgung der Westküste mit Fernverkehren. Eine Weiterführung über Hamburg hinaus ist sicherlich gerade in der Sommersaison für den Tourismus von Bedeutung, im Winter jedoch dürfte eine Weiterführung nach Süden vor allem dem Zweck dienlich sein, die Sprinter-Verbindungen wirtschaftlich darzustellen.

Anschlüsse

Der ITF auf der Marschbahn ist 2002 mit Schönheitsfehlern eingeführt worden - die Pendelzüge Heide - Itzehoe haben weder gute Anschlüsse im ITF-Knoten Heide noch gute Anschlüsse an die RB Itzehoe - Altona in Itzehoe. Das dürfte der wesentliche Grund sein, warum in den letzten Jahren auf der Strecke Heide - Itzehoe - Elmshorn die Fahrgastzahlen massiv eingebrochen sind.

PRO BAHN setzt sich daher dafür ein, dass die Pendelzüge Heide - Itzehoe an den ITF-Knoten Heide herangeschoben werden und gleichzeitig die RB Itzehoe - Altona so verschoben wird, dass sie zur vollen Stunde in Itzehoe wendet. Die Anschlüsse im ITF-Knoten Heide und in Itzehoe wären dann optimal und die Verbindung Heide - Altona wäre mit Umsteigen in Regionalbahnen wieder in unter 2 Stunden zurückzulegen, so dass mit einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen gegenüber heute zu rechnen ist.

Stefan Barkleit

Bericht über das Treffen des PRO BAHN-RV Schleswig / Mittelholstein mit der Nord-Ostsee-Bahn am 19. September 2008 in Kiel

Aufgrund des Umstandes, dass die NOB-Züge Kiel - Husum den neuerrichteten Haltepunkt Kiel-Hassee/CITTI-Park fahrplanbedingt ohne Halt durchfahren müssen (siehe auch SHS 23 und 24), war der PRO BAHN-Regionalverband Schleswig/Mittelholstein (RV SL/MH) Anfang 2008 an die Nord-Ostsee-Bahn herantreten. Ziel war es unsererseits, bis zum Fahrplanwechsel 2008 eine Lösung zu finden, damit die NOB-Züge Kiel - Husum in Kiel-Hassee/CITTI-Park halten können.

Auch vor dem Hintergrund, dass sich seit dem letzten Treffen mit NOB im Mai 2007 wieder viele neue Themen ergeben hatten, hatten wir der NOB vorgeschlagen, uns auch dieses Jahr zu einem Gespräch zu treffen, worauf man auch gerne einging.

Das Gespräch fand dann schließlich am 19. September in der NOB-Zentrale in Kiel statt. Seitens der NOB waren dabei Alexander Maluche (Eisenbahn-Betriebsleiter) und Marion Saß (Vertrags- und Qualitätsmanagement) anwesend, die uns neben ausführlichen Antworten auch viele Anregungen geben konnten, wie mit kleinen Maßnahmen viel bewegt werden könnte :

1. Wann ist eine Realisierung des Haltes der Züge Kiel - Husum in Kiel-Hassee/CITTI-Park frühestens möglich?

Eine Realisierung des Haltes ist aus heutiger Sicht voraussichtlich erst 2013 nach Abschluss der Bauarbeiten an der Rendsburger Hochbrücke möglich. Zudem werden sich ab Fahrplanwechsel die Fahrzeiten auf der Strecke Kiel - Husum wegen Bauarbeiten an der besagten Hochbrücke verlängern, so dass in Kiel Hbf. die Wendezeiten noch geringer werden und somit ein Halt in Kiel-Hassee/CITTI-Park noch schwieriger zu realisieren ist. Alternative Lösungen wie eine Zugkreuzung am CITTI-Park sind ebenfalls nicht möglich.

Die NOB schildert, dass durch einen zweigleisigen Ausbau auf dem Abschnitt Kiel Hbf. - Kiel-Hassee die Betriebsführung schon erheblich erleichtert werden könnte.

Außerdem könnte im Abschnitt Oster-Ohrstedt - Husum, der vor kurzem saniert wurde, durch die Sicherung von zwei Bahnübergängen die Höchstgeschwindigkeit auf vermutlich 100 km/h erhöht werden, wodurch die Fahrzeit um ca. 2 Minuten verkürzt werden könnte.

2. Von Fahrgästen wird immer wieder beklagt, dass die angebotene Kapazität bei den Zügen Kiel - Husum und Kiel - Neumünster zu niedrig ist. Können die Züge zu gewissen Zeiten verstärkt werden, gegebenenfalls durch den Einsatz lok-bespannter Züge?

Ein Einsatz lok-bespannter Züge ist nicht möglich, da einerseits die unterschiedliche Nachfrage auf der Strecke Kiel - Husum den Einsatz von lok-bespannten Zügen nicht rechtfertigt und andererseits der Fahrzeugpark nicht zur Erbringung dieser Leistungen ausreicht. Daher wird es bei den derzeitigen Fahrten in Doppeltraktion bleiben.

Eine Lösung des Kapazitätsproblems könnte laut NOB aber darin bestehen, auf der Strecke Kiel - Rendsburg einen Halbstundentakt einzuführen.

3. Wird der Bau eines 2. Gleises in Felde noch weiterverfolgt und wenn ja, wann ist mit dessen Realisierung zu rechnen?

Die Präferenz liegt zunächst bei der Fertigstellung der Rendsburger Hochbrücke, die schon jetzt und bei einem Halbstundentakt im jetzigen Zustand ein Kapazitätsengpass ist. Den Bau einer Kreuzungsstation in Felde unterstützt die NOB, über die Umsetzung kann aber eher die LVS Auskunft geben.

4. Wann können planmäßige Durchbindungen Kiel - Husum - St. Peter-Ording realisiert werden ?

Durch eine Durchbindung von Kiel nach Bad St. Peter-Ording würden im Bahnhof Husum einige Rangierfahrten notwendig, da die Züge mit denen auf der Strecke Hamburg – Westerland kollidieren würden. Die NOB hält eine Durchbindung für nicht so attraktiv bzw. wichtig, da in Husum heute bereits ein bahnsteiggleicher Umstieg besteht.

5. Können samstagsabends auf der Strecke Kiel - Husum zusätzliche Fahrten angeboten werden?

Die nach wie vor andauernden Bauarbeiten auf der Rendsburger Hochbrücke in der Nacht von Samstag auf Sonntag machen die Fahrt 0.03 Uhr ab Kiel weiterhin unmöglich.

Allerdings könnte der Ersatz-Bus Kiel ab 0.10 Uhr bis Schleswig verlängert werden, wenn die LVS diese Leistung bestellt. Damit hätten Nachtschwärmer zumindest die Möglichkeit, nach Mitternacht bis Schleswig zu kommen.

6. Wann und wie ist eine Wiedereinführung der „Sylter Welle“ möglich?

Die NOB hat im Sommer eine Probefahrt Kiel - Westerland mit einem Lok-Wagen-Zug durchgeführt, der in Husum an einen Zug aus Hamburg angeflügelt wurde, was ohne Probleme funktionierte. Damit steht einer Einführung der „Sylter Welle“ prinzipiell nichts im Wege. Allerdings müssten auf der Rückfahrt die Züge schon in Niebüll getrennt werden, da für eine Zuggtrennung in Husum Rangierfahrten notwendig wären.

Die NOB wird hinsichtlich der Einführung der „Sylter Welle“ auf die LVS zugehen.

7. Wie und wann kann das Angebot an Sprinter-Zügen Westerland - Hamburg weiter ausgebaut werden?

Weitere Sprinter-Züge können nur als Zusatz-Produkt angeboten werden, denn der ITF soll in seiner Substanz nicht angetastet werden. Langfristig wäre grundsätzlich ein Zweistundentakt zum Hamburger Hbf möglich; Knackpunkt ist hier die Finanzierung durch die LVS.

8. Können die Pendelzüge Heide - Itzehoe nach Fertigstellung der Hochbrücke Hochdonn näher an den Taktknoten Heide verschoben werden?

Zurzeit ist die Hochbrücke Hochdonn noch nicht voll belastbar, unter anderem dürfen sich dort keine Reise- und Güterzüge begegnen. Eine Begegnung zwischen Triebwagen und Güterzügen wird derzeit untersucht und könnte in absehbarer Zeit möglich sein.

Eine Verschiebung der NOB Heide - Itzehoe an den Taktknoten Heide wird von der NOB nicht verfolgt, da die Anschlüsse in Itzehoe, besonders zu den NOB-Zügen Westerland - Hamburg von den Fahrgastzahlen als wichtiger angesehen werden.

Ein Anschluss der NOB Heide - Itzehoe an die RB Itzehoe - Hamburg-Altona wird kritisch gesehen, da gegenüber den An-

schlüssen an die NOB Westerland - Hamburg Fahrzeitverlängerungen und Fahrgastverluste aufgrund des auf der RB Itzehoe - Hamburg-Altona eingesetzten Wagen-Materials befürchtet werden. Die NOB regt aber an, die RB Heide - Itzehoe im Spätverkehr bis Elmshorn zu verlängern und damit die bisherige RB bis Elmshorn zu ersetzen.

Sinnvoll aus Sicht der NOB ist die Einrichtung eines zusätzlichen Streckenblocks im Abschnitt Wilster - Itzehoe im Zuge der Errichtung des neuen ESTW in Heide, so dass die Zugfolge-Zeit verringert und die Umsteigezeit in Itzehoe verkürzt werden kann.

9. Ist nach einer Etablierung der Schnellbuslinie Kiel - Jevenstedt mit einem weiteren Ausbau des Angebotes zu rechnen?

Betriebsstart wird zum Fahrplanwechsel im Dezember sein. Autokraft und NOB bieten 5 Fahrtenpaare an, davon 2 morgens, 1 mittags und 2 abends. Aufgrund der überschaubaren Anzahl an Fahrten wird kein Taktfahrplan angeboten. Angebunden werden Jevenstedt (3 Haltestellen), Schülpe (1 Haltestelle) und Westerrönfeld und Osterrönfeld mit je 5 Haltestellen und neu auch Bredenbek. Die Fahrzeit wird, wie geplant, 58 Minuten (Jevenstedt - Kiel) bzw. 40 Minuten (Osterrönfeld - Kiel) betragen.

10. Wie ist die derzeitige Situation bei der Ausschreibung des Busverkehrs im Kreis Dithmarschen?

Hinsichtlich der Ausschreibung Dithmarschen wird die NOB den Klage-Weg einschlagen.

11. Wie möchte die NOB grundsätzlich die Sicherstellung von Anschlüssen im Verspätungsfall regeln?

Die NOB hat der LVS ein Konzept zur Anschluss-Sicherung vorgelegt. Das Konzept sieht vor, dass die Zugbegleiter über alle relevanten Anschlüsse informiert sind und alle wichtigen Adressen und Rufnummern zur Verfügung haben. Nach Kenntnis der NOB möchte die LVS in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein ein Anschlusssicherungskonzept für Schleswig-Holstein erarbeiten.

12. Möchte die NOB ihr Vertriebsnetz weiter ausbauen und kann man sich auch größere Reisezentren vorstellen?

Das Netz an Reisepunkten möchte die NOB gerne weiter ausbauen, an Reisezentren ist man weniger interessiert. Allerdings könnte die NOB sich in Husum durchaus vorstellen, ein Reisezentrum zu betreiben, da die jetzige Situation nicht befriedigend ist.

13. Wie steht die NOB der Einführung eines Landesweiten Semestertickets gegenüber?

Zur Einführung eines Landesweiten Semestertickets möchte die NOB keine definitive Aussage machen, da zu diesem Thema keine belastbaren Informationen beziehungsweise Zahlen über mögliche Auswirkungen auf die Einnahmen im SH-Tarif vorliegen.

Stefan Barkleit

Stefan Barkleit

Schnellbus Jevenstedt - Kiel startet endlich im Dezember 2008

Lange war sie in der Planung, nun startet sie endgültig am 15. Dezember 2008: Die neue Schnellbusverbindung von Jevenstedt über Schülup, Westerrönfeld, Osterrönfeld und Bredenbek nach Kiel. Mit dieser Buslinie können Pendler, die in den einwohnerstarken Orten südlich des Nord-Ostsee-Kanals wohnen, schnell und ohne Umsteigen nach Kiel gelangen.

Die ursprünglich von der Nord-Ostsee-Bahn initiierte Schnellbuslinie wird nun als Gemeinschaftslinie mit der Autokraft betrieben. Dadurch wurde auch Bredenbek mit in den Fahrplan aufgenommen.

Tariflich ist eine gute Lösung gefunden worden: Für alle Orte außer Bredenbek gelten die Fahrkarten sowohl für den Schnellbus wie für die Fahrt mit der Bahn über Rendsburg. Für Bredenbek jedoch zahlen Fahrgäste für den Schnellbus eine Preisstufe mehr (Preisstufe 5 statt 4) - das ist leider einmalig im SH-Tarif.

Thorsten Brandt

Linie 3400 (Auszug)	Montag bis Freitag				
Jevenstedt, Dorfstr. ab	5.22	7.20	12.42	14.57	17.17
Schülup, Schmiedestr.	5.28	7.26	12.48	15.03	17.23
Westerrönfeld, Rath	5.33	7.31	12.53	15.08	17.28
Osterrönfeld, Kreuzung	5.43	7.41	13.03	15.18	17.38
Bredenbek, Dorf	5.57	7.55	13.17	15.32	17.52
Kiel, Hbf/ZOB an	6.18	8.16	13.38	15.53	18.13
Kiel, Hbf/ZOB ab	6.30	8.20	14.00	16.20	18.20
Bredenbek, Dorf	6.51	8.41	14.21	16.41	18.41
Osterrönfeld, Kreuzung	7.04	8.54	14.34	16.54	18.54
Westerrönfeld, Rath		9.04	14.44	17.04	19.04
Schülup, Schmiedestr.		9.09	14.49	17.09	19.09
Jevenstedt, Dorfstr. an	7.20	9.17	14.57	17.17	19.17

Kieler Umweltpreis an das FNK

Unter dem Motto „Wie mobilisieren Sie andere, das Klima zu schützen?“ hatten die Stadtwerke Kiel zum 17. Mal den Kieler Umweltpreis gestiftet, dessen Preisgeld für Projekte zur Verbesserung der Umwelt vergeben wird.

Insgesamt beteiligten sich 10 Bewerber, von denen 6 mit Anerkennungsurkunden und 4 mit Urkunde und Geldpreis ausgezeichnet wurden.

Mit einem 1. Preis und 2000 • Preisgeld wurde das Forum Nahverkehr Kiel (FNK) ausgezeichnet, das sich seit vielen Jahren für die Realisierung einer StadtRegionalBahn in der Region Kiel einsetzt. Die Erfolge der langjährigen Arbeit zeigen sich unter anderem darin, dass die StadtRegionalBahn im neuen Kieler Verkehrsentwicklungsplan das zentrale Infrastrukturprojekt ist, die neue Kieler Rot-Grüne Kooperation das Projekt aktiv vorantreibt (siehe oben) und der Plöner Kreistag seinen positiven Grundsatzbeschluss aus dem April erst jüngst in der Stellungnahme zum neuen LNVP 2008-2012 bestätigt hat - in seit der Kommunalwahl neuer Zusammensetzung.

Stefan Barkleit

StadtRegionalBahn Kiel macht Fortschritte

Nachdem die Kommunalwahlen nun vorbei sind und in Kiel eine Rot-Grüne-Kooperation (unter Tolerierung durch den SSW) die Mehrheit stellt, ist das Projekt StadtRegionalBahn (SRB) Kiel ein gutes Stück vorangekommen.

So wurde auf der Kieler Ratversammlung am 18.09.08 einem Antrag der Rot-Grünen Kooperation betreffend „Eine StadtRegionalBahn für die Kieler Region“ mit großer Mehrheit zugestimmt, der folgende Punkte beinhaltet:

1. Das Projekt der StadtRegionalBahn für die Kieler Region wird realisiert und in das erste Arbeitsprogramm des Verkehrsentwicklungsplanes aufgenommen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die nachfolgenden Projekt-schritte in Angriff zu nehmen:

- Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Kiel und den Kreisen Plön und Rendsburg/Eckernförde über die Erstellung der Infrastruktur (Kernnetz, Verbindungsgleise zum SPNV-Netz, Betriebshof, Werkstatt sowie Abstellanlagen) der SRB im Rahmen eines ÖPP-Projektes

- Klärung der Rahmenbedingungen für die Erweiterung der geschlossenen Finanzierungsvereinbarung durch verpflichtenden Eintritt von Bund und Land Schleswig-Holstein (pauschaler GVFG-Zuschuss auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie)

- Finanzierungsvereinbarung über die Aufteilung der nicht vom Fahrgast gedeckten Betriebskosten auf der Bestellerebene zwischen der Landeshauptstadt Kiel, den Kreisen Plön und Rendsburg/Eckernförde und der LVS (Regionalisierungsmittel)

- Gründung einer Planungs-Gesellschaft zur Vorbereitung und Umsetzung der SRB

- Ausschreibung der Infrastruktur für die erste Stufe der SRB, der Fahrzeuge, der Wartungsarbeiten (Wartung- und Instandsetzung für Infrastruktur, Fahrleitung und Fahrzeuge über 25 Jahre), der Finanzierung sowie der Planfeststellung für die SRB zu einem Pauschalpreis.

Begründet wurde der Antrag mit den großen Wachstumschancen des ÖPNV wegen der steigenden Treibstoffpreise, der demografischen sowie der klimapolitischen Entwicklung. Daher besteht der Bedarf für ein attraktives ÖPNV-Angebot, das schnell und bequem ist und ein großes Umstiegspotenzial für MIV-Nutzer/innen darstellt. Die SRB ist dafür die beste Lösung und hat mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,2 einen hervorragenden Wert bei der standardisierten Bewertung erhalten.

Stefan Barkleit

Weitere Information:
www.stadtregionalbahn-kiel.de

„Zukunft für die Wendlandbahn“ Aktualisierte 2. Auflage erschienen



Die Region südöstlich von Lüneburg mit den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg verfügt mit der Wendlandbahn über eine Schieneninfrastruktur, die von den Bewohnern nicht genügend wahrgenommen wird. Aus der geringen Inanspruchnahme resultieren ein hoher Zuschussbedarf durch das Land Niedersachsen und eine immer wieder aufkeimende Diskussion zur Einstellung des Personenverkehrs. Die wesentlichen Ursachen

für die mangelhafte Akzeptanz der Wendlandbahn sind der ausgedünnte Fahrplan, die niedrige Streckengeschwindigkeit (60 km/h) und eine schlechte Anbindung der Ortszentren an die Bahnlinie.

Der Fahrgastverband PRO BAHN und der Fahrgastrat Wendland haben daher untersucht, wie diesem Problem begegnet werden kann. In der Broschüre „Optimierung der Wendlandbahn“ des Fahrgastverbandes PRO BAHN sind die Hintergründe für die derzeitige Situation dargestellt und Vorschläge zur Optimierung des ÖPNV im Wendland gemacht. Aus der Vielzahl von Optimierungsmöglichkeiten seien hier nur die wesentlichen aufgeführt:

- Einführung eines 2-Studentaktes auf der Wendlandbahn
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf min. 80 km/h
- Anbindung Ortszentren an die Bahnlinie durch Buszubringer
- Einsatz fahrgastfreundlicher und spurtschneller Triebwagen
- Führung eines direkten Zuges Hamburg-Dannenberg an Sommerwochenenden
- Reaktivierung der Strecke Dannenberg-Lüchow-Salzwedel

Die Broschüre ist den beteiligten Verkehrsunternehmen, politischen Mandatsträgern der Region, den Umwelt- und Tourismusverbänden sowie der örtlichen Presse übergeben worden. Außerdem wird das Konzept im Januar 2009 in Dannenberg der Öffentlichkeit vorgestellt. PRO BAHN erwartet, dass dadurch die bereits länger laufende Diskussion zu diesem Thema beflügelt wird. Die weitere Entwicklung wird aufmerksam verfolgt und von PRO BAHN unterstützt.

Klaus Böckmann

Hamburger Fahrgast Forum

Von kreativen Bahnmanagern und roten Bussen

Wer geglaubt hatte, die Deutsche Bahn AG sei auch im 15ten Jahr der Privatisierung noch immer ein einfallsloser Bürokratenapparat, sah sich durch die August-Ausgabe der bahneigenen Kundenzeitschrift „mobil“ eines Besseren belehrt. Auf den Seiten 46 bis 48 berichtet diese über eine wahrhaft kreative Idee des Bahnmanagements: Die Fahrzeuge der regionalen Busgesellschaften des DB-Konzerns sollen den Kunden künftig in einem einheitlichen Look gegenüberreten. Egal ob Autokraft, Weser-Ems-Busverkehr oder Regionalbus Braunschweig – alle Busse der Tochtergesellschaften der DB-Stadtverkehr werden künftig in rot lackiert und sollen neben dem Namen des Unternehmens auch mit dem DB-Logo gekennzeichnet werden. Damit, so heißt es in dem „mobil“-Artikel, werde für die Fahrgäste die „Stärke im Verbund von Bus und Bahn jetzt erstmals sichtbar“. Und Bahnchef Mehdorn verkündete bei der Präsentation der ersten Fahrzeuge im neuen Einheitsrot stolz: „Unsere roten Busse werden künftig auf Deutschlands Straßen ein weithin erkennbares Zeichen setzen. Damit wollen wir im wachsenden Wettbewerb Flagge zeigen!“

In der Tat, rote Busse mit DB-Logo, die bundesweit als zur Bahn gehörig zu erkennen sind – das ist etwas völlig Neues, das hat es noch nie gegeben! Man kann das Bahnmanagement zu dieser kreativen Idee nur beglückwünschen. Dabei sollten die findigen Bahner aber nicht stehenbleiben – auch andere Strukturen im DB-Konzern harren noch der Verbesserung. Welcher Kunde findet sich z.B. in dem Wirrwarr der unterschiedlichen Gesellschaften wie DB Mobility Logistics AG, DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe usw. noch zurecht? Hier wäre eine Bündelung der Zuständigkeiten in regionalen Geschäftsbereichen wünschenswert. Solche regionalen Geschäftsstellen könnten im nordwestdeutschen Raum beispielsweise in Hamburg, Hannover, Essen und Köln eingerichtet werden. Natürlich brauchen diese einen zeitgemäßen und werbewirksamen Namen! Dieser muß die Konzernbezeichnung „Bahn“ kreativ mit der Sprache des modernen Geschäftslebens, dem Englischen, verbinden. Wie wäre es mit „Bahn-Directory“ – oder kurz „BD“?

KLAUS MÜLLER

Wenn die Bahn nicht fährt, kommt das Taxi

Die Hamburger Hochbahn bietet einen neuen Service für ihre Fahrgäste: Bei Störfällen auf den U-Bahn-Linien werden Taxis den weiteren Transport der Fahrgäste übernehmen.

Dazu äußerte sich Normen Wiegand, Leiter Betriebsdurchführung bei der Hochbahn: „Wir wollen unseren Kunden, sofern es zu einer kurzfristigen Streckensperrung kommt, eine möglichst schnelle Weiterfahrt ermöglichen. Der Vorteil der Taxis ist, dass sie im Normalfall innerhalb von fünf Minuten vor Ort sein können.“

Die Kosten für den „Limousinen-Service“ übernimmt die Hochbahn. Diese kann jedoch nicht ganz auf den Einsatz von Bussen verzichten. Dauert die Sperrung länger, werden natürlich auch Busse eingesetzt.

Anmerkung:

Dieser neue Service der Hochbahn birgt jedoch auch einige Risiken.

So bestechend die Idee auf den ersten Blick auch klingt, die Fahrgäste im Falle einer Störung kurzfristig weiterbefördern zu können, es wird auch künftig mit längeren Wartezeiten zu rechnen sein:

In einem U-Bahn-Zug fahren zur Hauptverkehrszeit bis zu 300 Reisende.

In einen Gelenkbus passen bis zu 120 Fahrgäste, in ein Taxi maximal vier (!).

J. SUSOTT

AKN-Ausbau in Schnelsen

In der Julius-Leber-Schule in Schnelsen gab es eine Veranstaltung, bei der die privaten Einwendungen zum AKN-Ausbau zwischen der Halstenbeker Straße und der Hamburger Landesgrenze zur Sprache kamen.

Bis Mitte des nächsten Jahres möchte die AKN den Planfeststellungsbeschluss haben, um dann zügig mit den Bauarbeiten beginnen zu können. Bis voraussichtlich 2011 sollen die Baumaßnahmen beendet sein.

Diese Erweiterung stößt bei den betroffenen Anwohnern auf kräftigen Widerstand. Sie stört vor allem, dass durch den Ausbau erheblich mehr Krach entstehen werde, der heute schon beträchtlich sei.

Einen weiteren Einwand hatte die Gruppe „Träger öffentlicher Belange“, bei der vor allem das Albertinen-Krankenhaus durch den zweigleisigen Ausbau längere Schließzeiten der Schranken befürchtet, die den Anwohnern heute schon viel zu lange dauern. Überführungen oder Untertunnelungen sind aus Kostengründen vom Tisch. Die beschränkten ebenerdigen Übergänge werden beibehalten. „Die Schließzeiten werden sogar kürzer werden“, erklärte Dr. Klaus Franke, der AKN-Betriebsleiter, „Dazu werden unter anderem unterschiedlich lange dynamische Schließzeiten beitragen.“

Auch wurde von den Anliegern die Notwendigkeit eines Ausbaus bestritten. Franke betonte: „Wir haben eine Pünktlichkeit von 90 Prozent. Das ist für uns unbefriedigend. Was wir mit der eingleisigen Strecke machen konnten, um die Situation zu verbessern, haben wir gemacht. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit benötigen wir einen zweigleisigen Ausbau.“ Einwände der Anwohner, dass das jetzt geplante 3,3 Kilometer lange Stück

keine so große Rolle spiele, ließ Franke nicht gelten. Der AKN-Betriebsleiter unterstrich noch einmal, dass die gewünschten Verbesserungen erst wirksam werden, wenn die ganze Strecke ausgebaut ist. „Ohne diese Strecke werden die Verspätungen bestehen bleiben und sind auch nicht aufzuholen: Die Züge fahren immer mit der maximal möglichen Geschwindigkeit - höchstens 80 Stundenkilometer. Schneller geht es auch in Zukunft nicht. Bei der Eingleisigkeit wirken sich Verspätungen immer auf den Gegenverkehr aus.“

Eine Anwohnerin wandte ein: „Bei der Bahn gibt es bekanntermaßen sehr viele Verspätungen, die Pünktlichkeit liegt unter 90 Prozent, trotz Zweigleisigkeit.“ Franke entgegnete, dass man den AKN-Verkehr nicht mit dem der Bahn vergleichen könne.

Außer größerer Pünktlichkeit will die AKN auch raschere Fahrten und größere Fahrgastzahlen erreichen. Dabei sind ihr allerdings Grenzen gesetzt. „Man kann die Länge der Züge erhöhen, aber aus technischen Gründen ist der Takt bei der eingleisigen Strecke keinesfalls auf weniger als zehn Minuten zu steigern“, so Franke.

Die Fahrgastzahlen als Begründung für den Ausbau lösten einen weiteren großen Disput aus. Eine Anliegerin: „Seit etlichen Jahren gibt es jetzt den neuen Stadtteil Burgwedel mit 7.000 Bewohnern, der hat aber nur zu einer Fahrgaststeigerung von 88 Fahrgästen geführt. Wie kommen Sie darauf, dass hier die Fahrgastzahlen um 50 Prozent bis 2025 ansteigen werden?“ Dazu Franke: „Wir hatten im Jahr 1990 eine Prognose für 2010 in Auftrag gegeben, die ein Fahrgastaufkommen von 9.100 vorher sagte. Nach einer Zählung von 2007 sind wir bei 8.600 Fahrgästen, also nahe an der Prognose.“

Aber nicht nur die Verlässlichkeit der bisherigen Prognose führte Franke ins Feld, sondern auch die größere Attraktivität der ausgebauten Linie. Nach Frankes Auskunft geht die AKN von 13.400 Fahrgästen bis 2025 aus.

JÜRGEN SUSOTT



Jetzt auch verdrahtet: Lübeck Hbf.

Foto: Ulrich Bahr

**Dieses Heft enthält die in Heft 19
des Hamburger Fahrgast Forum (HFF)
veröffentlichten Artikel.**

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

Verwirrspiele der S-Bahn bei Bauarbeiten

Immer wieder kommt es mal vor, dass an den Gleisen der Hamburger S-Bahn gebaut werden muss. Dazu ist es manchmal erforderlich, über einen längeren Zeitraum Streckenteile zu sperren oder nur mit eingeschränktem Angebot zu bedienen. Schienenersatzverkehr (SEV) und Zugumleitungen sind die Folge. Wichtig ist, die Beeinträchtigungen so gering wie

Fall 1: Weichenerneuerung im Bf Altona

Baumaßnahme	Streckensperrung	Linienänderung
Weichenerneuerung in den Gleisen 1 bzw. 4 des Bahnhofs Altona	Diebsteich - Altona komplett gesperrt Bahnhof Altona nur 3 statt 4 Gleise	S11 als S1 durch den City-S-Bahn-Tunnel, S2 Ausfall, S3 via Verbindungsbahn und nicht via Altona

In dieser Zeit fuhr die S1 alleine durch den City-Tunnel, mit der Folge, dass das Fahrtenangebot halbiert wurde, da die S3 fehlte. In der SVZ mag das akzeptabel und ausreichend sein, in der NVZ und am autofreien Sonntag (20. Juli) war es das nicht. Da durch die doppelte Linienführung (S1 und S3) normalerweise ein dichter Takt bestellt worden ist, hat die S-Bahn den auch zu erbringen. Einen 5-Minuten-Takt herzustellen durch Verstärkerzüge Othmarschen - Hasselbrook hätte das Problem gelöst.

In der HVZ wurde ein solcher 5-Minuten-Betrieb hergestellt, jedoch mit zu kurzen Zügen, dafür aber auf dem kompletten zweigleisigen Abschnitt der S1 (Blankenese - Poppenbüttel). Nicht schön und verwirrend war, dass diese Züge im Sprachgebrauch als S11 angekündigt wurden. Es handelte sich lediglich um die Fahrten, die planmäßig als S11 verkehren würden, nun aber als S1-Verstärker fuhren. Leider wurden oft entsprechend falsche Durchsagen gemacht: „Durch den Tunnel fahren nur die Linien S1 und S11.“

Die S3 sollte ja nun offiziell über die Verbindungsbahn umgeleitet werden. Normalerweise wird daraus automatisch eine S31. Da aber in diesem Falle nicht über Altona gefahren wurde, sondern parallel zur S21 direkt zur Pinneberger Strecke, und die planmäßige S31 trotzdem unverändert fuhr, ist die umgeleitete S3 eine völlig neue Linie, die auch eine eigene Liniennummer

Baumaßnahme	Streckensperrung	Linienänderung
Weichenerneuerung in den Gleisen 1 bzw. 4 des Bahnhofs Altona	Altona - Holstenstraße	S11 als S1 durch den City-S-Bahn-Tunnel, S2 Ausfall, S31 nur Sternschanze - Neugraben

Diese Maßnahme war weitaus weniger einschneidend. Es wurden nur zwei Fehler gemacht:

- 1) Es wurde oft (mündlich, also in Form von Durchsagen) kommuniziert, dass die „S11“ durch den Tunnel fährt. (Es waren nur die Fahrten der S11, die sich aber S1 nennen!)
- 2) Die in Sternschanze endende S31 kehrte am Bahnsteig mit planmäßig einer Minute Wendezeit, was zwangsläufig zu Verspätungen führte.

möglich zu halten, aber auch aus der gegebenen Situation (dem noch verfügbaren Schienennetz) das Beste zu machen. Dabei sollten die Linienführung und das Zugangebot stets neu optimiert werden und nicht mit aller Kraft an der gewohnten Linienführung festgehalten werden. Auch Informationen sind entsprechend korrekt zu gestalten und nicht „das Gewohnte“ anzubieten. Versteckte Sparmaßnahmen sind zu vermeiden!

Leider hat die S-Bahn Hamburg in diesem Jahr ein paar schwerwiegende Fehler gemacht:

bräuchte („S32“). Es wurde aber entgegen den Ankündigungen „S31“ geschildert. Somit gab es zwei verschiedene S31-Linien.

Wesentlich einfacher wäre es gewesen, die über Dammtor umgeleitete S3 als S31 nach Altona zu führen und dort enden zu lassen. Die planmäßige S31 hätte derweil in Sternschanze enden können oder wäre in der SVZ entfallen. In Altona konnte ohnehin nicht immer am selben Bahnsteig zur S1 umgestiegen werden, so dass die als S31 umgeleitete S3 ohnehin bessere Anschlüsse gewährleistet hätte. Die Bedienung Pinnebergs hätte in dieser Zeit die S21 übernommen, welche in der HVZ dann alle 5 Minuten zwischen Elbgaustraße und Bergedorf hätte fahren können. Damit wäre dann auch die S2 ersetzt. Alternativ hätte außerhalb der HVZ auch die zum Hauptbahnhof durchgebundene A1 die ausfallende zweite Linie auf der Pinneberger Strecke ersetzen können.

Hierzu hätte es natürlich einer anderen Philosophie bedurft: Während der Bauzeit machen wir kurzfristig ein völlig anderes, auf die Gegebenheiten abgestimmtes Liniennetz und kommunizieren das entsprechend, anstatt: Es bleibt fast alles beim Alten und wir wurschteln uns da irgendwie durch, die Fahrgäste wissen schon was wir meinen...

S31 machte in Sternschanze Bahnsteigwendung mit planmäßig einer Minute Kehrrzeit.

Warum nicht wie in so einem Falle ansonsten üblich das Kehrgleis benutzt wurde, bleibt ein Rätsel. Wollte die S-Bahn aus den Bauarbeiten Kapital schlagen und noch einen Zug und einen Triebfahrzeugführer mehr einsparen (einer wurde ja bereits eingespart, da die S31 nicht bis Altona fuhr). Oder war das Kehrgleis „zufällig“ kaputt?

Da man ja Bauarbeiten hatte, waren diese eben für alle Verspätungen verantwortlich, die meisten Fahrgäste glaubten das, da sie die betrieblichen Zusammenhänge nicht so durchschau-

ten. Auch sinnlose Durchsagen, die Verspätungen mit der „S11“ durch den City-Tunnel begründeten, kamen leider vor...

Fall 2: Gleisarbeiten zwischen Hammerbrook und Wilhelmsburg

In diesem Fall kam es zum SEV zwischen Hammerbrook und Wilhelmsburg, mit entsprechender Fahrzeitverlängerung. Anstatt die entsprechenden tatsächlichen Ziele zu schildern, wurde einfach so getan, als gäbe es keine Unterbrechung und das planmäßige Ziel geschildert. Die 20-minütige Fahrzeitverlängerung führt jedoch dazu, dass Züge vom Hauptbahnhof mit dem Ziel „Stade“ aufgrund des Stundentaktes in diesem Außenabschnitt, in Wilhelmsburg an einen Zug mit dem Fahrziel „Neugraben“ Anschluss hatten. Wer weiterfahren wollte, musste 40 Minuten warten oder gar beim letzten Zug auf den nächsten Tag!

Zwar wurde auf die 20-minütige Fahrzeitverlängerung hingewiesen, aber nicht wie das nun genau funktioniert. Fahrgäste erwarten zwar eine 20-minütige längere Fahrzeit, aber nicht, dass sie auf einer Linie, auf der sie normalerweise nicht umsteigen müssen, 20 Minuten eher losfahren müssen.

Eine korrekte Beschilderung hat die S-Bahn nicht auf die Reihe bekommen. Noch in den 80er Jahren wurde bei solchen Bauarbeiten der 10-Minuten-Takt ganztägig auf die Außenabschnitte erweitert, heutzutage wenigstens auf den Kernbereich, um Anschlüsse sicherzustellen. Nach Stade hätte die S-Bahn Hamburg GmbH während dieser Baumaßnahme den 20-Minuten-Takt bis Stade erweitern müssen, genau wie am autofreien Sonntag. Wenigstens der letzte Zug von Wilhelmsburg hätte nicht bereits in Neugraben enden dürfen.

MARTIN POTTHAST

Elektrifizierung Hamburg-Lübeck

Nach mehr als zwei Jahren Bauzeit, genauer: seit August 2006, sind die Arbeiten zur Elektrifizierung der 85 Kilometer langen Strecke Hamburg - Lübeck (-Travemünde) so gut wie abgeschlossen.

Am 1. Oktober hat die Zentralschaltstelle der Deutschen Bahn in Lehrte grünes Licht für die Inbetriebnahme der Freiluftschaltanlage in Lübeck-Genin gegeben.

Nun kann der aus dem sechs Kilometer entfernten Niendorf ankommende Industriestrom im Umrichterwerk von 110 000 Volt, 50 Hertz auf 15 000 Volt, 16,7 Hertz umgewandelt und danach in die neue Oberleitung eingespeist werden.

Die Baumaßnahmen umfassten jedoch einiges mehr, als nur die Elektrifizierung der Gleise. So mussten das Umspannwerk in Lübeck-Genin nahe des Hauptbahnhofes errichtet, vielerorts die Gleise abgesenkt und vier Eisenbahn- sowie vier Straßenbrücken neu gebaut werden.

Die Bahnpolizei begleitet die historische Umstellung mit warnenden Hinweisen vor den neuen Gefahren. „Wer auf Brückenvorbauten, Masten oder Wagen klettert, begibt sich in Lebensgefahr“, heißt es. Bereits ein Abstand von 1,5 Meter zur Oberleitung und ihrer Aufhängung könne zu einem, meist tödlichen, Stromschlag führen.

Die neue zusätzliche, in Stormarn bislang unbekannte Gefahr, stellt auch die Feuerwehren in den Städten und Gemeinden entlang der Bahnstrecke vor große Herausforderungen. Gut 100 Feuerwehrleute aus Ahrensburg, Bargteheide, Bad Oldesloe und Reinfeld sind im Kreisausbildungszentrum in Nütschau zu sogenannten Bahnerdungsberechtigten fortgebildet worden. Sie wissen nun, was tun ist, wenn es zu einem Unfall auf den Gleisen kommt.

Die gesamte Anlage wird künftig, fernüberwacht, aus der Zentrale in Lehrte gesteuert.

Jetzt müssen noch einige Mitarbeiter eingewiesen, sowie Test- und Messfahrten absolviert werden, damit mit dem Winterfahrplan am 14. Dezember dann für die rund 25 000 Pendler das elektrische Zeitalter beginnen kann.

Die für den Güterverkehr wichtige Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg und den Ostseehäfen hat für die Bahn eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, eine Steigerung auf das Zweieinhalbfache des heutigen Güterverkehrs ist geplant!

Eine Anhebung der bisherigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf 160 km/h oder mehr war nicht Bestandteil der Vereinbarung zwischen Bund, Schleswig-Holstein und DB.

Interessant ist in diesem Zusammenhang eine Pressemitteilung der DB aus dem Jahre 2002, die wir nachfolgend in Auszügen abdrucken.

Redaktion HFF

Ausbau der S-Bahn nach Bad Oldesloe

Ausgangslage

Die Eisenbahnstrecke von Hamburg nach Lübeck stößt heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Zur Erhöhung ihrer Aufnahmefähigkeit wird sie in den nächsten Jahren elektrifiziert und abschnittsweise beschleunigt, so dass Personen- wie Güterverkehr im bestehenden bzw. vorgesehenen Maß über die Strecke geleitet werden können.

Im ÖPNV entspricht dieses Angebot etwa zwei stündlichen Expresslinien zwischen Hamburg und Lübeck, (...) sowie dem heutigen Regionalbahnverkehr im Stunden- bzw. Halbstundentakt mit Verstärkerzügen zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe. Alle diese Züge werden weiterhin ihren Endpunkt am Hamburger Hauptbahnhof haben.

Eine wirkliche Verbesserung der Situation im ÖPNV dieser Strecke ist nur mit dem Bau zusätzlicher Gleise zu erreichen. (...)

Von solider Basis aus hat die S-Bahn ruhende Projekte wieder in Fahrt gebracht. 1998 war es die Flughafen-S-Bahn, 1999 die Verlängerung der S-Bahn nach Buxtehude und Stade mit Hilfe der Zweisystemfahrzeugtechnik. 2002 vielleicht die S-Bahn nach Ahrensburg und Bad Oldesloe?

Vorgeschichte

Bereits seit 1967 tragen die Nahverkehrszüge auf der Strecke Hamburg - Lübeck zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Ahrensburg die Liniennummer S 4. Diese Nummer gab nicht

nur die Zugehörigkeit der Linie zur Tarifgemeinschaft bekannt, sondern definierte darüber hinaus die Schnellbahnwürdigkeit des Linienastes, aus der bei verschiedenen anderen Linien dann auch der Bau von „echten“ Gleichstrom-S-Bahnen folgte. (...) Zuletzt entstand Ende der 80er Jahre eine Studie zur Beseitigung der Bahnübergänge im Bezirk Hamburg-Wandsbek, die durch eine Untersuchung bezüglich der Möglichkeiten eines späteren S-Bahn-Baus ergänzt wurde.

Doch die Umwandlung der S 4 in eine wirkliche S-Bahn fand bisher nicht statt.

S-Bahn in die Metropolregion

Zu Beginn des Jahres 2001 begann die S-Bahn Hamburg GmbH - ausgehend von der politischen Vorstellung der „Metropolregion Hamburg“ - eine eigene Konzeption zur künftigen Positionierung des Unternehmens auf dem Nahverkehrsmarkt Norddeutschland zu erarbeiten. Einer Analyse der Rahmendaten in der Metropolregion folgte die Definition eines Aktionsraums. In der Folge wurden und werden noch verschiedene Gutachten in Auftrag gegeben, die zum Ziel haben, die Schienenstrecken des Aktionsraums auf ihre Tauglichkeit für die Implementierung neuer S-Bahn-Linien zu untersuchen.

Das Gutachten

Zwischen 2001 und 2002 entstand die Machbarkeitsstudie über die „Einrichtung eines S-Bahn-Betriebs zwischen der Hamburger Innenstadt und den Orten entlang der Eisenbahnstrecke Hamburg-Hasselbrook - Bad Oldesloe“.

Sie untersuchte die Auswirkungen verschiedener Endpunkte und Angebote auf das Fahrgastpotential wie auch die Infrastrukturkosten.

Die wesentlichen Aussagen:

1. Zielort der S-Bahn-Linie sollte Bad Oldesloe sein. Der bei einem Endpunkt Ahrensburg entstehende Restverkehr ließe sich nicht vernünftig in das bestehende Regionalverkehrssystem einbinden. Der geringeren Nachfrage zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe, lässt sich mit einem entsprechend reduzierten Angebot begegnen.

2. Ein dichter S-Bahn-Fahrplan ist auf der bestehenden Infrastruktur selbst nach der Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck kaum möglich. Ein regelmäßiger 20-Minuten-Takt kann aufgrund der vielen schnellen Zugfahrten nicht angeboten werden. Lösung hierfür ist die Errichtung zusätzlicher Gleise zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg.

3. Die S-Bahn-Linie 4 hat heute nur wenige Stationen, und deren Standorte entsprechen nur begrenzt den Bedürfnissen der Bevölkerung. So stagniert die Fahrgastnachfrage. (...) Eine Veränderung bzw. Ergänzung der bestehenden Bahnhöfe um weitere Haltestellen kann hier die Nachfrage erheblich steigern.

Anpassung des Angebots

Das Angebot wurde in Analogie zum Fahrplan bestehender S-Bahn-Strecken und deren Fahrgastzahlen entwickelt: Ein täglicher 20-Minuten-Takt zwischen der Hamburger Innenstadt und Ahrensburg, der im Berufsverkehr zum 10-Minuten-Takt verdichtet wird, zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe eine stündliche Fahrt je Richtung, die in der Hauptverkehrszeit zum 20-Minuten-Takt ergänzt wird. (...)

Fahrzeug

Möglich werden diese Fahrzeiten (25 Minuten zwischen Hamburger Hauptbahnhof und Ahrensburg, 42 Minuten vom Hauptbahnhof bis Bad Oldesloe) durch einen neuen S-Bahn-Zug. Er ist für den Betrieb auf längeren Strecken eingerichtet und vereint die Vorteile von Regional- und S-Bahn-Verkehr in sich: Spurtstärke und eine hohe Reisegeschwindigkeit (max. 140 km/h).

Auch beim Antrieb überspringt er Systemgrenzen: Um gleichermaßen im gleichstromversorgten Hamburger S-Bahn-Netz und auf der dann mit Wechselstrom elektrifizierten Strecke nach Bad Oldesloe verkehren zu können, ist der Zug mit Technik für zwei Stromsysteme ausgerüstet. Damit wird es auch möglich, die S4 über den Hamburger Hauptbahnhof hinaus durch die Innenstadt zu verlängern.

Eine Utopie? Nein, eine Technik, die sich auch in Deutschland schon bewährt hat. Und die z. B. in den Regionen Karlsruhe und Saarbrücken wesentlich zur Attraktivitätssteigerung beigetragen hat. Im Hamburger Raum werden die ersten Zweisystem-S-Bahnen übrigens schon in wenigen Jahren auf der Strecke zwischen Stade, Buxtehude und Hamburg fahren.

Anpassung der Infrastruktur

Die gutachterliche Planung zur Infrastruktur ist an den Planfeststellungsverfahren bezüglich „Aufhebung von Bahnübergängen“ und „Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck“ ausgerichtet.

Die Basis einer S-Bahn bis Ahrensburg und Bad Oldesloe besteht in einer zweigleisigen Strecke von Hasselbrook über Wandsbek und Tonndorf, die sich einige Kilometer nördlich des Bahnhofs Rahlstedt auf ein Gleis bis Ahrensburg reduziert, von wo aus sie kreuzungsfrei in die bestehende Fernbahnstrecke Richtung Bad Oldesloe übergeht. Die S-Bahn-Gleise verlaufen dabei immer westlich der Fernbahntrasse, wobei diese abschnittsweise nach Osten verschoben werden muss. (...)

Neue Stationen sollten an der Claudiusstraße, der Bovestraße, am Holstenhofweg, dem Pulverhof und in Ahrensburg-Gartenholz entstehen. Der Bahnhof Wandsbek wird dabei durch die beiden erstgenannten Halte ersetzt. (...)

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 19: Abgeschlossen am 24. 10. 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, Eidelstedter Weg 1, 20255 Hamburg, Tel: 040 / 49 67 45
Jürgen Polack, Suckweg 62, 22419 Hamburg, Tel: 040 / 531 41 59

Neue S4 im Jahr 2010?

Eigene Gleise bis Ahrensburg, ein täglicher 20-Minuten-Takt, der im Berufsverkehr auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet wird, veränderte bzw. neue Stationslagen und nicht zuletzt die umsteigefreie Durchfahrt in die Hamburger City: Ein attraktives Angebot für die nordöstlichen Hamburger Stadtteile wie auch für die Stadt Ahrensburg. (...)

Dabei handelt es sich noch um einen Entwurf.

Aber zwischen Hamburg und Stormarn kann schon in einigen Jahren eine neue, umweltfreundliche Verkehrsader entstehen.

Pressemitteilung der DB

Eine ungewöhnliche Bahn

Regelmäßige Leser des HFF werden mich aus meinen Artikeln als einen Liebhaber besonderer Bahnen kennen. So eine ungewöhnliche Bahn entdeckte ich kürzlich im September 2008 auf einer Ferienreise durch Sachsen-Anhalt. Die Züge verkehren im Sommer mit, sa, so zwischen Dessau-Hbf. und Wörlitz mit 5 Zugpaaren im 2-Stunden-Takt.

Wörlitz, bekannt durch seinen künstlich angelegten Park aus der Mitte des 18. Jahrhunderts mit Seen, Kanälen, Schlössern, Lustpavillons und dgl. mehr, sollte wohl dem gemeinen Volk im Land erschlossen werden. Die Stadt mit heute 1800 Einwohnern erforderte sicher auch damals keinen Bahnanschluss.



Auf einem abendlichem Spaziergang sahen wir uns den Bahnhof an. Ein Klinkerbau - offenbar aus wilhelminischer Aera - stark benagt vom Zahn der Zeit, aber mit einer Reihe hübscher, ein Vordach tragender Säulen. Die Strecke endet hier; ein Umlaufgleis und das war es dann schon. 18,7 km vom Dessauer „Wörlitzer Bahnhof“ entfernt. Damals hatte man noch einen eigenen Kleinbahnhof in Dessau, 400 m vom Hbf. entfernt.



Am nächsten Morgen machten wir uns auf die Reise. Was für ein Fahrzeug würde hier wohl fahren? Ein 771er, ein Uerdinger? Es kam ganz anders: Ein hochmoderner Doppelstock Einteiler, BR 670 006-6! Ich war fasziniert! Ein solches Fahrzeug auf dieser Strecke! Der ABG - Anhaltische Bahn Gesellschaft - sei Dank. Der Lokführer sagte mir, das Fahrzeug sei ein Unikat, trotz der -6 am Ende der BR-Nummer. Die DB habe die Entwicklung nicht weiter verfolgt, da es Probleme im Fahrgastfluss gab, ähnlich wie bei den Doppeldecker Bussen. Vor Dessau - Wörlitz war der Mini-Dosto zwischen Stendal und Tangermünde eingesetzt.

Doch zurück zu unserer Fahrt. Nach etwa 5 km über eine total renovierte, in bestem Zustand befindliche Strecke erreichen wir Oranienbaum, dem einzigen Unterwegs-Bahnhof. Hier gibt es ein Gleisdreieck. Die Hauptstrecke führte früher von Dessau ins Braunkohlegebiet. Der Abbau ist seit langem eingestellt und man hat dort ein Industriemuseum namens „Ferropolis“ errichtet. Es besteht aus einer Halle, die 20.000 Besucher fassen soll, für Veranstaltungen aller Art, und einem Freigelände. Das Kernstück des Freigeländes - lt. Lokführer - bilden 5 riesige Braunkohlenbagger. Vier Stück waren hier im Einsatz, der fünfte stammt aus dem Raum Bitterfeld. Es finden jährlich an mehreren Wochenenden Großveranstaltungen in Ferropolis statt. Dann erlebt die Bahn mit Sonderverkehren eine Renaissance.

Die letzte Veranstaltung in diesem Jahr findet am 5. Oktober statt, für uns terminlich nicht machbar. So konnten wir denn nur, wie auch geplant, von Oranienbaum weiter nach Dessau fahren. Wir überqueren den Fluss Mulde auf einer eindrucksvollen Brücke. Sie ist mehrere 100 Meter lang, da neben dem Fluss auch die Überschwemmungsgebiete überbrückt werden müssen. Sie befindet sich, zumindest äußerlich, in einem hervorragenden baulichen Zustand. Die Fahrt endet jetzt im Dessauer Hbf., auf eigenem Gleis.

Da zu einer ungewöhnlichen Bahn auch ungewöhnliche Fahrpläne gehören, zum Abschluss noch 3 Fahrplattabellen.

1.) Jahresfahrplan der DR 1988/89: (Bild 1)

Die geringe Anzahl der Zugfahrten soll nicht kritisiert werden. Schließlich handelt es sich um eine unbedeutende Nebenstrecke und das politische Interesse des Arbeiter- und Bauernstaates, seinem Volk die Pracht barocker Gärten vorzuführen, dürfte sich in Grenzen gehalten haben. Warum aber muss ein Fahrplan für wenige Züge so kompliziert sein? Das ist doch

purper Bürokratismus, wollte man die Fahrgäste ärgern? Die Symbole bedeuten übrigens: Mi/ Sa/ So.

2.) Winterfahrplan 1990/91 der DR (Bild 2)

Dieser Plan ist weit besser als sein Vorgänger. Man wirbt um den Kunden!

3.) Jahresfahrplan 2007/08 der ABG (Bild 3)

Absolut perfekt. So einfach kann ein Fahrplan sein.

Text und Fotos: GÜNTHER STOLTZE

721 Dessau Wörlitzer Bf–Wörlitz und zurück

	18060	18062	18064	km	Zug Nr	Rbd Halle	Zug Nr	18061	18063	18065
	a 8.28	b 11.42	a 15.45	0,0	ab	Dessau Wörlitzer Bf (u)	an	a 10.50	b 15.32	a 17.52
	x 8.52	(12.06	(16.09	7,8	an	Dessau-Adria (u)	an	x 10.27	(15.09	(17.29
	(9.10	(12.24	(16.27	13,9	an	Oranienbaum (Anh)(u)	an	(10.10	(14.52	(17.12
	a 9.24	a 12.39	a 16.42	18,7	an	Wörlitz.....(u)	ab	a 9.53	b 14.35	a 16.55

a vom 25. VI. bis 31. VIII, täglich, bis 22. VI. vom 3. IX. bis 9. X. u ab 26. IV. nur ☉ und ☒ b vom 25. VI. bis 31. VIII.

Die Entfernung zwischen Dessau Hbf und Dessau, Wörlitzer Bf beträgt 400 m

Bild 1

721 Dessau Wörlitzer Bf–Wörlitz und zurück

	16060	16062	km	Zug Nr	Rbd Halle	Zug Nr	16061
	a 9.40	a 16.00	0,0	ab	Dessau Wörlitzer Bf (u)	an	a 11.54
	x 10.04	x 16.24	7,8	an	Dessau-Adria (u)	an	x 11.26
	(10.23	(16.42	13,9	an	Oranienbaum (Anh)(u)	an	(11.07
	a 10.38	a 16.57	18,7	an	Wörlitz.....(u)	ab	a 10.50

a vom 1. IX. bis 7. X. und ab 24. IV. nur ☉ und ☒

Die Entfernung zwischen Dessau Hbf und Dessau, Wörlitzer Bf beträgt 400 m

Bild 2

257

Dessau - Wörlitz

↓ 257

Gültig vom 21. März bis 5. Oktober 2008



Anhaltische Bahn Gesellschaft mbH, Zur Großen Halle 11 + 13, 06844 Dessau

km	Zug	Zug					Zug	Zug					
		ABG 101 2, Mi, Sa, So	ABG 103 2, Mi, Sa, So	ABG 105 2, Mi, Sa, So	ABG 107 2, Mi, Sa, So	ABG 109 2, Mi, Sa, So		ABG 102 2, Mi, Sa, So	ABG 104 2, Mi, Sa, So	ABG 106 2, Mi, Sa, So	ABG 108 2, Mi, Sa, So	ABG 110 2, Mi, Sa, So	
0	Dessau Hbf	9:15	11:15	13:15	15:00	17:15	Wörlitz	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	
4	Dessau-Waldersee	x	x	x	x	x	Oranienbaum (Anh)	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	
8	Dessau-Adria	x	x	x	x	x	Kapen/Broschärenreservat	x	x	x	x	x	
9	Kapen/Broschärenreservat	x	x	x	x	x	Dessau-Adria	x	x	x	x	x	
14	Oranienbaum (Anh)	9:35	11:35	13:35	15:45	17:35	Dessau-Waldersee	x	x	x	x	x	
18	Wörlitz	9:45	11:45	13:45	15:55	17:45	Dessau Hbf	216,250,251,254,334	10:35	12:35	14:35	16:35	18:35

Bild 3

Ende HFF

Allen Leserinnen und Lesern ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes, glückliches neues Jahr!

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 25, Ausgabe 2 / 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: 20. November 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.

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

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

Regionalverband Lübeck & Umgebung

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

Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampspredder 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

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg

Thema HVV:

jeden 3. Donnerstag im **geraden** Monat um 19 Uhr

Thema DB + Region:

jeden 3. Donnerstag im **ungeraden** Monat (außer Juli) um 19 Uhr

Bitte Ort erfragen und Durchführung bestätigen lassen unter hamburg@pro-bahn-sh.de oder

Tel. 0163 / 8262984.

RV Lübeck & Umgebung

"Holstenresidenz" • Wisbystraße 9 • Lübeck

jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.00 Uhr

RV Schleswig / Mittelholstein

Treffen in unregelmäßigen Abständen, meist in Kiel. Mitglieder erhalten rechtzeitig Einladungen. Termine bitte auch erfragen unter barkleit@pro-bahn-sh.de

RV Westholstein

jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr

Restaurant "Al Canale", Königstraße 1, Elmshorn im August Sommerpause!

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

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:

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

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

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

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

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

Für bundesweite Presseangelegenheiten

erreichen Sie unseren Bundes-
pressesprecher

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 Schülerverkehre an den Integralen Taktfahrplan der Eisenbahn auf der Halbinsel Eiderstedt (Kreis Nordfriesland)
- "Nie wieder Treppen steigen" (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Konzept für die fahrgastfreundliche Gestaltung des Bahnhof Husum
- "Verstopfung im Watt" (12 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Konzept zur Bahnstrecke Niebüll - Westerland (Hindenburgdamm)
- "Hein Lüttenborg" in Zahlen und Fakten (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Broschüre über die Museumsstrecke mit Geschichte und Fotos

Zum Bestellen hier ankreuzen (oder gewünschte Stückzahl schreiben)

und abschicken an:

PRO BAHN
Frank Sievert
Rantzauallee 15
23611 Bad Schwartau

Absender:

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

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:

Für Einzelmitglieder	42.00 Euro
ermäßigt (auf Antrag)	26.00 Euro
Familienmitgliedschaft	49.00 Euro

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Stadtverkehr Schleswig bleibt umstritten

Am 2. Dezember 2008 veranstaltete Pro Bahn Schleswig/Mittelholstein eine Diskussionsrunde zum Stadtbusverkehr in Schleswig. Die innerstädtischen Linien waren nach Rückzug der Stadt aus der Finanzierung – sie gab bisher rund 220.000 Euro im Jahr – um ein Drittel reduziert worden. Dieser Umstand sowie Ärgernisse wie die dreimonatige Nichtbedienung vieler Haltestellen



einschließlich des Bahnhofs auf Grund von Bauarbeiten haben viele Fahrgäste aufgebracht oder frustriert. Auch bei den rund 30 rege mitdiskutierenden Gästen wurde das deutlich. Auf dem Podium

saßen der Schleswiger Bürgermeister Thorsten Dahl, Uwe und Jan-Hendrik Möser von den Verkehrsbetrieben Schleswig-Flensburg (VSF, privatisierte ehemalige Kreisverkehrsbetriebe) sowie Aksel Busse, der Werkleiter des Servicebetriebes des Kreises Schleswig-Flensburg. Der Landkreis hat die Aufgabe Stadtbusverkehr von der Stadt vertraglich übernommen und den VSF, an denen er noch rund 5% Anteile hält, übertragen. Moderation und Weitergabe von Kritik und Anregungen der Fahrgäste lagen bei Malte Bischoff von Pro Bahn.

Die Vertreter von VSF und Kreis zeigten sich offen für Anregungen, wenngleich man auch manche Kritik an Wünschen der Fahrgäste äußerte. Diese sollten sich an die neuen Verhältnisse gewöhnen. Der klassische Stadtbusverkehr in Schles-

wig ginge zunehmend im Überlandverkehr auf. Pro Bahn forderte erneut laut seinem Konzept die Vertaktung der wichtigsten Überlandlinien (VSF und Autokraft), da diese nur dann innerstädtisch akzeptiert würden. Auch das Busgrundnetz-Konzept der LVS ziele in diese Richtung und betreffe mehrere Linien, die durch Schleswig führen. Jan-Hendrik Möser stellte die Fahrplanänderungen zum Dezember 2008 vor, die einige Veränderungen durch Kundenwünsche, aber dadurch auch neuerliche Einschränkungen an anderen Stellen des Netzes bringen. So resümierte Malte Bischoff, dass von den rein betriebswirtschaftlichen und nachfrageorientierten Überlegungen der VSF keine Erweiterungen des Angebots und einer Angebotsorientierung zu erwarten seien. Bürgermeister Dahl zeigte die wohl konkreteste Möglichkeit auf, die für eine vielfach gewünschte deutliche Verdichtung des Fahrplanangebots in der finanziell klammen Stadt Schleswig derzeit besteht: die Erhebungen von Parkgebühren im von der Stadt betriebenen Parkhaus am ZOB. Schleswig ist neben Kaltenkirchen die einzige Stadt in Schleswig-Holstein, die - vor allem auf Druck der örtlichen



Nachruf

Am 1. Dezember 2008 verstarb im Alter von 52 Jahren

Peter Stoltze

aus Lübeck-Travemünde. Er hat sich leidenschaftlich und unermüdlich gegen Mißstände im öffentlichen Personenverkehr, besonders auf seiner Hausstrecke Hamburg - Travemünde eingesetzt. Er war gern streitbar, verfolgte aber stetig das Ziel eines besseren Bahnverkehrs.

Wir verlieren mit Peter Stoltze einen guten Freund und Vereinskollegen, der als stellvertretender und zuletzt kommissarischer Landesvorsitzender den Landesverband organisatorisch und inhaltlich mit Leben ausgefüllt hat. Er hatte noch viele Pläne mit dem Landesverband.

Wir werden sein Andenken wahren.

Karl-Peter Naumann, PRO BAHN Bundesverband
Dr. Ulrich Bahr, Regionalverband Lübeck
Stefan Barkleit, Regionalv. Schleswig/Mittelholstein
Sigrid Pohlmann und Birger Wolter, PRO BAHN
Regionalverbände Westholstein und Hamburg

Wirtschaft - ein solches „Bonbon“ für Autofahrende bietet und damit auf 600.000 bis 800.000 Euro im Jahr verzichtet. Schon die Bereitstellung der Hälfte dieser Einnahmen könnte den ÖPNV in Schleswig auf gutes Niveau heben und zu Verlagerungen auf den ÖPNV führen. Für Parkgebühren, so der Bürgermeister, gäbe es derzeit im Rathaus noch keine Mehrheiten. Mehrere Ratsmitglieder waren anwesend. Es steht zu hoffen, dass sie dieses Thema weiter in den städtischen Gremien diskutieren. Im Anschluss an die rund zweistündige Diskussion zeigte sich, dass die betroffenen Fahrgäste ihren Einsatz weiter verstärken werden. Es gäbe noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten, bis Schleswig wieder einen Nahverkehr besitzt, der die Mobilitätsbedürfnisse aller Schleswigerinnen und Schleswiger befriedigt.

Malte Bischoff

Der PRO BAHN Regionalverband Schleswig/Mittelholstein hat ein Konzept zur Optimierung des Stadtverkehrs Schleswig mit Stärkung des Umlandverkehrs entwickelt.

Das Konzept ist abrufbar unter

www.pro-bahn-sh.de/schleswig

Das Fahrplanangebot der Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg ist im Internet zu finden unter www.vsf-gmbh.de