Heft 30 Ausgabe 1 / 2011

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Das Redaktionsteam freut sich, den Leserinnen und Lesern auch in dieser Ausgabe einen Gastbetrag bieten zu können. Claudius Mozer berichtet über einige Perspektiven des ÖPNV.

Der Winter 2010 / 2011 ist Vergangenheit, aber die Probleme, die er dem öffentlichen Verkehr bereitet hat, sind noch nicht vergessen. Stefan Barkleit zieht eine Bilanz. Und: Der nächste Winter kommt bestimmt.

Aber auch die Sommerprobleme kehren wieder - Klimaanlagen sind überlastet oder fallen ganz aus.

Die wiederholten Lokführer-Streiks, von denen vor allem die AKN und die NOB betroffen waren, trugen ebenfalls nicht zum Reisekomfort bei.

Aber auch von Fortschritten gibt es zu berichten (Seite 10).

Nach einer gewissen Pause meldet sich das Informationsblatt der HFI zurück. Die Beiträge des HFF-Hefts 23 sind in dieser SHS-Ausgabe abgedruckt.

Eine angenehme Lektüre wünscht
das SHS-Redaktionsteam

In dieser Ausgabe:

Vernetzung Bahn / Bus Seite 5
Bilanz eines Winters Seite 6
LINT 41 Seite 8
Busverkehr im Raum Eutin Seite 10
Kieler Fördeschifffahrt Seite 11
Wünsche an die AKN Seite 12
Allianz pro Schiene Seite 13
Hamburger Fahrgast Forum Seite 15
Busverkehr in Lübeck Seite 21
Bahntunnel für Altona Seite 23
Impressum Seite 8
PRO BAHN intern Seite 20

ÖPNV-Organisation, Finanzierungsplanung und Angebotsplanung – wie es perspektivisch weitergehen könnte

Claudius Mozer, SVG Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH

Viel ist in der letzten Dekade im ÖPNV Schleswig-Holsteins passiert. Auf den Feldern Organisation, Finanzierung und Angebotsplanung wurden allenthalben große Fortschritte gemacht, die sich nicht zuletzt in kontinuierlich steigenden Nachfragezahlen niederschlagen, ergo wurde erfolgreich gearbeitet. Also „mission accomplished“? Sicherlich nicht, denn dafür verhalten sich sämtliche Einflussgrößen viel zu dynamisch und stellen die ÖPNV-Welt laufend vor neue Herausforderungen, Gestaltungs- und Anpassungsnotwendigkeiten.

Claudius Mozer
Geschäftsführer der Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH

Um einen diesbezüglichen Ausblick auf das mögliche weitere Geschehen zu wagen, sei der Blick in guter Historikertradition zunächst auf wesentliche Ereignisse der jüngeren Vergangenheit jenseits zahlreicher angebotsplanerischer Verbesserungen gerichtet. Wir erlebten

- die HVV-Ausweitung,
- die Geburt des SH-Tarifs,
- den Einzug des Wettbewerbs,
- den Wandel der ZAS über die ZAST zur NSH,
- die Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel
- und das Inkrafttreten der neuen europäischen ÖPNV-Verordnung 1370/2007,

um nur einige, unseren ÖPNV unmittelbar berührende Themen zu nennen.

Fortsetzung Seite 2

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband

Daneben beschäftigten uns auch mittelbare Einflüsse, wie

- die sich nicht verbessernde Verfassung der öffentlichen Haushalte,
- die veränderte Schulgesetzgebung mit der Folge erheblich verändernder zeitlicher und räumlicher Strukturen im Schüler-ÖPNV
- und der einsetzende demographische Wandel.

All dies zeichnet ein deutliches Bild von einer immer komplexer, immer anspruchsvoller sowie auch immer spannender werdenden ÖPNV-Welt, die nach derzeitigem Planungsstand ab 2013 um eine weitere Komponente bereichert werden wird, nämlich

- die Übertragung der Genehmigungskompetenz für Buslinien vom Land auf die bereits 1996 gesetzlich etablierten ÖPNV-Aufgabenträger, womit die logisch-konsequente Bündelung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung dann (fast) vollständig zu Ende geführt wäre.

Es ist nicht zuletzt dieser Hintergrund, der 2009 zum Gutachten über die „Organisation des ÖPNV in Schleswig-Holstein" führte. Dieses Gutachten analysiert u.a. im Vergleich zu anderen Regionen bzw. Ländern, inwieweit die bestehenden Organisationsstrukturen in Schleswig-Holstein geeignet sind, am Verkehrsmarkt auch weiterhin ein erfolgreiches Agieren zu ermöglichen sowie den Anforderungen der 1370/2007 gerecht werden zu können, also zukunftsbereit sind.

Erfolgreicher Stadtverkehr in Elmshorn: Sehr hohe Zuwachsraten nach Ausschreibung Foto: Birger Wolter

Im Ergebnis stellt das Gutachten für Schleswig-Holstein außerhalb des HVV-Gebietes umfangreichen Weiter-entwicklungsbedarf auf nahezu allen relevanten Ebenen fest, während es für das HVV-Gebiet selbst zu einer positiven Bewertung ohne Handlungsbedarf kommt. Natürlich ist es wahrlich kein Kunststück, sich als Vertreter zweier HVV-Kreise dieser Sichtweise anzuschließen. Aber auch ohne übermäßige Gutachtergläubigkeit oder die schlichte subjektive Freude an der Bestätigung der eigenen Position ist das Ergebnis plausibel und entspricht unterschiedlichsten Erfahrungen auf den gutachterlich identifizierten relevanten Ebenen: So ist im HVV der Gemeinsamkeitsgedanke etablierter, das Integrationsniveau des Verkehrsangebotes höher, die Zusammenarbeit (VU/VU, VU/AT, AT/AT) intensiver, der gemeinsame Marktauftritt deutlicher, die Finanzierung transparenter, die 1370/2007-Kompetenz ausgereifter und der Markterfolg größer - wobei man die strukturellen Vorteile des metropolitanen HVV-Gebietes natürlich nicht vergessen darf.

Das Gutachten empfiehlt nun, sich in Schleswig-Holstein jenseits des HVV-Gebiets in diese Richtung weiter zu entwickeln. Ob und in welcher konkreten Weise das geschehen mag, ob als vorgeschlagener „Partnerverbund" oder in Form alternativer Ansätze, das mag an dieser Stelle dahingestellt und den Angesprochenen überlassen bleiben. Grundsätzlich lässt sich die gutachterliche Empfehlung aus der Perspektive und der Erfahrung zweier HVV-Kreise aber als nachvollziehbar, sinnvoll und unterstützenswert einstufen.

Veränderungen in der empfohlenen Weise werden mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht zum Nulltarif zu haben sein, das sind sie im HVV-Territorium auch nicht – womit wir bei den Finanzen angekommen sind. Die Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel ist eine der größten strukturellen Errungenschaften in der ÖPNV-Welt Schleswig-Holsteins, weil die Mittel nun endlich dort zugeordnet sind, wo die gesetzliche Verantwortung längst liegt. Dies hat zudem für Finanzierungstransparenz auch dort gesorgt, wo diese über (geeignete) Verkehrsverträge nicht sowieso bereits gegeben war. Und diese Transparenz besteht darin, klar und deutlich sehen zu können, wie groß dieser öffentliche Finanzstrom ist und erkennbar macht, wie hoch der Anteil öffentlicher Mittel an der gesamten ÖPNV-Finanzierung tatsächlich ist – im Durchschnitt nämlich rund 50%. Manche wird dies überrascht haben, andere nicht; in jedem Fall unterstreicht diese Tatsache die Bedeutung der Aufgabenträger sowie deren organisatorische Aufstellung. Und es zeigt noch mehr, nämlich die Überkommenheit des immer noch weit verbreiteten, traditionellen PBefG-Sprechs von der Eigenwirtschaftlichkeit, worunter alle Erträge im handelsrechtlichen Sinn subsummiert werden, auch alle öffentlichen Mittel.

Natürlich ist diese Sichtweise aus dem PBefG ableitbar, sie verschleiert aber den Blick auf die Realität, in der es völlig egal ist, ob man einen Verkehr als eigen-, gemein-, super- oder unwirtschaftlich bezeichnet. Hier zählt nur, wie der Verkehr finanziert wird, alles andere ist bloß Semantik. Und ebendiese Finanzierung hat transparent und marktgerecht und feinsinnig organisiert zu sein, denn schließlich ist es eine unserer vornehmsten Aufgaben, bei der Verwendung öffentlicher Mittel größtmögliche Sorgfalt walten zu lassen.

Wie werden sie sich diese öffentlichen Mittel wohl entwickeln und welche Einflüsse wird das auf unseren ÖPNV haben? Zunächst ist festzuhalten, dass die Kommunalisierungsmittel von 2007 bis 2009 in zwei Stufen abgesenkt wurden und seitdem bis 2012 festgeschrieben sind, durch die Inflation jedoch jedes Jahr an Wert verlieren. Daran könnte sich ab 2013 etwas ändern, denn dann beginnt die nächste Kommunalisierungsmittelperiode; und die Regionalisierungsmittel, die vom Bund kommen und aus denen Schleswig-Holstein große Teile der Kommunalisierungsmittel speist, steigen bereits seit 2009 wieder an. Insofern könnte man auf die Idee eines Inflationsausgleiches kommen, andernfalls setzte sich der Wertverlust fort und einen eventuell weiter steigenden Finanzierungsbedarf (z.B. durch die Auswirkungen der veränderten Schulgesetzgebung) müssten die Aufgabenträger weiterhin vollständig selbst decken.

Auf der anderen Seite muss man sehen, dass das finanziell klamme Land sich obendrein der Schuldenbremse zu stellen hat, was mit einiger Wahrscheinlichkeit auf die kommunale Ebene durchschlagen und der Gegenpol in der Diskussion sein

dürfte. Ohnehin muss in diesem Zusammenhang außerdem von verstärkten Bemühungen auch der kommunalen Aufgabenträger zur Haushaltskonsolidierung ausgegangen werden. Unterm Strich wären daher geringere finanzielle Spielräume für den ÖPNV wenig überraschend und diese können insbesondere dort, wo die wirtschaftlichen Effizienzsteigerungspotenziale bereits ausgeschöpft sind, innerhalb des Systems vermutlich nicht ohne Einschnitte aufgefangen werden.

Auf dem flachen Land ...

Das führt zu der Frage, wie Gestaltung, Entwicklung und Organisation des ÖPNV-Angebotes zukünftig wohl betrieben werden können? In welchem Spannungsfeld bewegen wir uns dabei eigentlich? Die Determinanten darin sind u.a. eine alternde und rückläufige Bevölkerung mit leerlaufenden ländlichen Räumen und stärkeren zentralörtlichen und axialen Konzentrationen, steigende Mobilitätskosten auch und gerade im motorisierten Individualverkehr, womöglich geringer werdende öffentliche ÖPNV-Mittel, rückläufige Schülerzahlen mit immer diffuseren, immer weniger bündelbaren räumlichen Bewegungsmustern... - was werden wir diesbezüglich künftig zu tun haben oder tun können? Werden wir die Grenze zwischen öffentlicher und privater Verantwortung neu zu bestimmen haben?

Werden wir den Spagat zwischen Daseinsvorsorge und Marktpotenzialausschöpfung weiter vollführen oder uns trauen oder gezwungen werden, uns zu entscheiden und klare Akzente zu setzen? Was ist die ausreichende ÖPNV-Bedienung, wenn mit der Schülergrundlast auch der Schüler-ÖPNV entfällt? Die Antworten sind allesamt noch unbekannt. Sie sind unter Berücksichtigung fachlicher Inputs aus der politischen Diskussion von Vorstellungen und Möglichkeiten, von Wünsch- und Machbarem heraus zu destillieren. Und obwohl dieser Artikel das naturgemäß nicht leisten kann, sei hier dennoch der Versuch eines Antwortszenarios gemacht, das zeigen soll, wie es werden könnte:

Der Schüler-ÖPNV ist heute vielfach das Synonym für die ausreichende ÖPNV-Bedienung im ländlichen Raum. Bröckelnde Schülerzahlen (demographischer Wandel) und diffusere Raummuster (freie Schulwahl) entziehen diesem im ländlichen Raum aber mehr und mehr die wirtschaftliche Basis. Da Nachfrage und Angebot kommunizierende Röhren sind, werden die konventionellen ÖPNV-Angebote hier sukzessive reduziert. Die so frei werdenden Mittel werden zu 50% zur Haushaltskonsolidierung verwandt, also gestrichen; die anderen 50% bleiben im System. Daraus werden im ländlichen Raum ehrenamtliche BürgerBus-Projekte mitfinanziert, Nachbarschaftshilfe institutionalisiert (nach dem Prinzip der „Mitfahrzentralen“), „privates“ CarSharing etabliert[1] und „neue“ alternative ÖPNV-Angebote gefördert, da die „herkömmlichen“ alternativen Ansätze (v.a. Anruf-Sammel-Taxi) in den Tiefen des Raumes vielfach an Machbarkeitsgrenzen stoßen. Als „neues“ alternatives Angebot ist z.B. das Forschungsprojekt „KombiBus“[2] aus der Uckermark zu verstehen, in dem bestehende privatwirtschaftliche Transport- und Logistikdienstleistungen sowie ÖPNV-Funktionen integriert werden sollen, was vereinfacht ausgedrückt die Reanimierung des Postbusprinzips darstellen kann.

Insgesamt gesehen kommt es also zu einem Teilrückzug des vollständig durch den Aufgabenträger finanzierten konventionellen ÖPNVs aus der Fläche. Substitution oder gar Ausbau erfolgt allenfalls über vom Aufgabenträger teilfinanzierte alternative Ansätze und dient einzig der Daseinsvorsorge, relevantes zusätzliches Potenzial ist hier für den ÖPNV nicht zu holen. Übrige freie Gelder fließen in den attraktivitätsorientierten Ausbau von zentralörtlichem und axialem Verkehr, wo - anders als im bereits behandelten ländlichen Raum - eine signifikante Steigerung des ÖPNV-Anteils am Verkehrsmarkt durch verbesserte Potenzialausschöpfung tatsächlich möglich ist, um so auch umwelt- und verkehrspolitische Ziele effektiv erreichen zu können. Die Wirksamkeit dieses Ansatzes wird unterstützt, indem Landes-, Regional- und Kommunalplanung aufhören, diesbezüglich kontraproduktive Ansiedlungen von zentralen Einrichtungen an peripheren Standorten durchzuführen; das Siedlungsverhalten der Menschen entwickelt sich in Folge des demographischen Wandels bereits deutlich in diese Richtung, stark steigende Pkw-Kosten tun ein Übriges. Und so wird es auf der Basis geeigneter Organisationsstrukturen trotz schwieriger werdender Bedingungen gelingen, den ÖPNV als wichtiges und konkurrenzfähiges Produkt auf dem Verkehrsmarkt auch zukünftig erfolgreich weiter zu entwickeln.

... sind die Fahrzeuge dann kleiner! Beide Fotos: T. Brandt

Anmerkungen:

(1) Kommerzielles CarSharing gibt es „in der Fläche“ nicht, da es sich wirtschaftlich nicht lohnt. Alternative Ansätze „privaten“ CarSharings bestehen bereits und sind prinzipiell geeignet, einen nützlichen Beitrag zur Mobilität insgesamt zu leisten (http://www.tamyca.de/ bzw. http://www.nachbarschaftsauto.de/).

(2) http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Standardartikel/BODL/mitMarginalspalte/Themen/Demografie/KombiBus.html?nn=102638

Zweistündlicher Pendelverkehr Kiel – Schönberg – Strand an den Wochenenden der Kieler Woche

Erfreulicherweise konnte im Rahmen der Sonderverkehre zur Kieler Woche 2011 auch ein Vorschlag von PRO BAHN umgesetzt werden: Ein Pendelverkehr Kiel – Schönberg – Schönberger Strand.

Zunächst an den beiden Kieler Woche-Wochenenden werden samstags und sonntags von der Regionalbahn Schleswig-Holstein jeweils 5 Zugpaare Kiel – Schönberg im Zweistundentakt angeboten werden – in Schönberg selbst stellt die Museumsbahn alle zwei Stunden den Anschluss von und nach Schönberger Strand her. Besonderheit in diesem Jahr: Erstmals werden die Züge mit Fahrkarten des SH-Tarifs benutzt werden können, das heißt, dass die Züge auch mit den auf dieser Relation gültigen Busfahrkarten benutzt werden können.

Kapazität auf der Achse Kiel – Schönberg wird deutlich erhöht

„Damit werden den Einwohnern der Probstei einerseits zusätzliche Fahrtmöglichkeiten zur Kieler Woche angeboten," so der PRO BAHN-Landesvorsitzende Stefan Barkleit, „andererseits kann die Regionalbahn Schleswig-Holstein die Leistungsfähigkeit eines modernen Bahnverkehrs auf dieser Relation unter Beweis stellen."

Dies sei auch gerade vor dem Hintergrund der Diskussion um ein Bahn-Bus-Konzept auf dieser Relation wichtig, meint Barkleit, der bei einer guten Inanspruchnahme des Pendelverkehr hofft, dass der Pendelverkehr zur Kieler Woche 2012 noch einmal ausgeweitet werden kann.

Stefan Barkleit

Moderner LINT auf Kieler-Woche-Fahrt nach Schönberg Foto: Stefan Barkleit

Der Fahrplan für die Sonderfahrten Kiel - Schönberg - Schönberger Strand

	RB	P	RB	P	RB	P	RB	P	RB	P
Kiel Hbf	9.07		11.07		13.07		15.07		17.07	
Kiel-Oppendorf	9.20		11.20		13.20		15.20		17.20	
Schönkirchen	9.24		11.24		13.24		15.24		17.24	
Probsteierhagen	9.37		11.37		13.37		15.37		17.37	
Schönberg	9.51		11.51		13.51		15.51		17.51	
Schönberg		10.05		12.05		14.05		16.05		18.05
Stakendorf		10.18		12.18		14.18		16.18		18.18
Schönberger Strand		10.25		12.25		14.25		16.25		18.25
	P	RB	P	RB	P	RB	P	RB	P	RB
Schönberger Strand	9.45		11.45		13.45		15.45		17.45	
Stakendorf	9.53		11.53		13.53		15.53		17.53	
Schönberg	10.00		12.00		14.00		16.00		18.00	
Schönberg		10.07		12.07		14.07		16.07		18.07
Probsteierhagen		10.21		12.21		14.21		16.21		18.21
Schönkirchen		10.34		12.34		14.34		16.34		18.34
Kiel-Oppendorf		10.38		12.38		14.38		16.38		18.38
Kiel Hbf		10.51		12.51		14.51		16.51		18.51

System ÖPNV Bahn + Bus muss stärker miteinander vernetzt werden

Der ÖPNV in Schleswig-Holstein hat in den letzten Jahren erfreuliche Fortschritte gemacht:

Im schienengebundenen Regionalverkehr ist es durch eine erfolgreiche Wettbewerbspolitik seitens des Landes und der LVS gelungen, über Ausschreibungen nicht nur die Modernisierung der Fahrzeuge voranzutreiben, sondern auch Effizienzgewinne zu erzielen, die zum weiteren Ausbau des Verkehrsangebotes genutzt werden konnten. Folglich hat Schleswig-Holstein heute einen der modernsten Fahrzeugsparks im Bahnverkehr und auf (fast) jeder Bahnstrecke stellt der Stundentakt das Mindestangebot dar.

Gleichzeitig sind im straßengebundenen Regionalverkehr die Fahrzeuge modernisiert und in vielen Fällen auf Niederflurtechnik umgestellt, neue Schnellbus-Linien eingeführt und in einigen Landkreisen schon Buslinien-Grundnetze eingeführt worden. Folglich hat Schleswig-Holstein auch hier einen relativ modernen Fahrzeugpark, besonders in den Stadtverkehren und bei den Buslinien-Grundnetzen auch abseits der Bahnstrecken ein recht attraktives Verkehrsangebot.

Die Fahrgäste und die potentiellen Fahrgäste haben diese Entwicklung honoriert : Allein von 2005 bis 2009 stieg der Marktanteil des ÖPNV im Land zwischen den Meeren von 5,4 auf 6,6 % - eine im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überdurchschnittliche Entwicklung.

Der ÖPNV in Schleswig-Holstein ist nicht schlecht, Verbesserungspotential aber noch reichlich vorhanden

Die überdurchschnittliche Steigerung des Marktanteils ist aus Sicht von PRO BAHN zwar als positiv zu bewerten - aber: 6,6 % Marktanteil bedeuten noch immer, dass eine überwältigende Mehrheit der Einwohner unseres Landes den ÖPNV nicht nutzt. Dabei belegen aktuelle Untersuchungen, dass die Menschen, und gerade auch die jungen, der Benutzung des ÖPNV immer aufgeschlossener gegenüberstehen - die müssen die Verkehrsunternehmen gewinnen, durch mehr Leistung, bessere Qualität und mehr Komfort, aber vor allem auch mehr Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern.

Viel zu oft haben Fahrgäste heute noch den Eindruck, dass Bahn- und Busfahrpläne nicht wirklich aufeinander abgestimmt sind, dass in einigen Fällen auch Parallelverkehre und damit unnötige Konkurrenz bestehen - das muss sich ändern!

Bahn-Bus-Verknüpfung in Fehmarn-Burg Foto: Stefan Barkleit

Wir brauchen eine Fahrplangestaltung und -abstimmung, die sich zunächst ausgehend vom schienengebundenen Regionalverkehr beziehungsweise regionalen Schnellbus-Linien (in Fällen, in denen Regionen über keine Bahnverbindung verfügen) über Regionalbus-Linien bis hin zu Rufbus- oder Bürgerbus-Linien erstreckt.

Konkretes Beispiel: Hinsichtlich der Errichtung der neuen Kreuzungsstation Felde und der Verdichtung des Verkehrsangebots auf der Bahnstrecke Kiel - Rendsburg müssen sich im Hinblick auf die Fertigstellung der geplanten Maßnahme (frühestens Dezember 2013) die Aufgabenträger für den Bahn- als auch für den Busverkehr gemeinsam mit den betroffenen Bahn- und Busunternehmen zusammensetzen und beraten, wie der Busverkehr im Korridor Kiel - Rendsburg unter Berücksichtigung der mindestens vier neuen Stationen (Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek und Schülldorf) an der Bahnstrecke neu geordnet werdensollte, welche Bedienungsformen benötigt werden und wie abhängig vom Bahnfahrplan die Busfahrpläne gestaltet werden müssen.

In ähnlicher Form gilt das auch für die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand; aber auch Bestandsstrecken wie Kiel - Flensburg oder Neumünster - Heide sollten auf Optimierungspotentiale bei der Verknüpfung von Bahn und Bus beleuchtet werden. Daher wird die Entwicklung von Bahn-Bus-Konzepten und die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV in den kommenden Jahren einen Arbeitsschwerpunkt in der Arbeit von PRO BAHN als Fahrgastverband bilden.

Infrastrukturelle Voraussetzungen für bessere Verknüpfung schaffen

Eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus bedingt natürlich auch, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen vorhanden beziehungsweise zu schaffen sind. PRO BAHN wirbt daher dafür, dass das kommende Stationsprogramm 2013-2017 sich nicht nur als Stations-, sondern auch als Schnittstellenprogramm versteht, in dem gezielt sowohl bestehende Bahn-Bus-Schnittstellen aufgewertet als auch neue Bahn-Bus-Schnittstellen, die im Rahmen der konzeptionellen Erarbeitung der Verknüpfung von Bahn- und Busverkehren als notwendig erachtet werden, geschaffen werden, zum Beispiel durch Anlage neuer Kombibahnsteige.

Erschließung von Verbesserungspotentialen erschließt auch Fahrgastpotentiale

PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg ist überzeugt, dass der ÖPNV mit einer besseren Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr, verbunden mit attraktiven Taktverkehren bei beiden Verkehrsträgern, aber auch mit nachfrageorientiertem Einsatz von Bedienungsformen wie Regional-, Ruf- oder auch Bürgerbussen gerade in der Fläche noch viel mehr Menschen für die Benutzung des ÖPNV begeistern kann, denn: Wer sich darauf verlassen kann, mit dem Bus zum nächsten Bahnhof zu kommen, seinen Anschlusszug zu erreichen, stressfrei auf der Arbeit anzukommen und das mit einer Fahrkarte - für den ist der ÖPNV eine wirkliche Alternative zum Auto !

Stefan Barkleit

Bilanz eines Winters: Qualität des Bahnverkehrs stark ausbaufähig

Wie schon der Winter 2009/2010, wurde auch der Winter 2010/2011 seinem Namen gerecht: wochenlang Temperaturen unter dem Nullpunkt, erst im Laufe des Januar und Februar unterbrochen durch zwischenzeitlich etwas wärmere Phasen. Im Gegensatz zum schneereichen Winter 2009/2010 jedoch hielten sich die Schneefälle nach den sehr ergiebigen Mengen im Dezember in den beiden ersten Monaten des Jahres 2011 dann doch eher in Grenzen.

Durfte man nach den Verlautbarungen der Deutschen Bahn, man habe sich optimal auf den Winter vorbereitet, noch darauf hoffen, dass die Qualität des Bahnverkehrs in diesem Winter besser sein könnte als im vorigen Winter, der im Bahnverkehr vor allem durch den Ausfall der damals nagelneuen VT 648.3 der Regionalbahn Schleswig-Holstein geprägt worden war, sahen sich die Fahrgäste spätestens ab Mitte Dezember einer nochmals deutlich schlechteren Qualität im Bahnverkehr ausgesetzt als im Winter zuvor.

Mangelhafte Verfügbarkeit der LINT-Triebwagen führt zu langwierigen Einschränkungen im Bahnverkehr

Im Mittelpunkt der mangelhaften Fahrzeugverfügbarkeit standen (wieder) einmal die LINT-Triebwagen: Schon die ab Mitte Dezember zunehmende Anzahl an solo verkehrenden RE zwischen Kiel und Lübeck und die nicht mehr im Einsatz zu sehenden VT 648.0 der Regionalbahn Schleswig-Holstein, die auf den Strecken nach Neumünster und Flensburg ihrerseits durch die recht neuen VT 648.3 ersetzt wurden, ließen auf Probleme mit der Verfügbarkeit der LINT-Triebwagen schließen.

Die Probleme mit der Verfügbarkeit der LINTe spitzten sich unterdessen zu. So kam ab dem 21.12. dann auf dem RE Kiel – Lübeck erstmals ein 218-bespannter Doppelstock-Wagenpark zum Einsatz, was alsbald die Regel werden sollte. Verliefen die Weihnachtstage – aufgrund der durch solo verkehrende LINTe zu bewältigenden, geringeren Nachfrage – noch einigermaßen problemlos, brach der Bahnverkehr aufgrund nicht zur Verfügung stehender LINTe am 28.12. zeitweise vollkommen zusammen, worauf bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein die Notbremse gezogen wurde:

Ab dem 29.12. wurde der Bahnverkehr Kiel – Lübeck (bis zum 10.01.) auf einen Stundentakt ausgedünnt – der schnelle RE Kiel – Lübeck entfiel fast komplett – und auf mit der altbewährten 218 bespannte Doppelstock-Wagenparks umgestellt. Kam es in den ersten Tagen noch zu größeren Verspätungen, verkehrten die Züge seit Jahreswechsel doch in der Regel pünktlich. Zudem wurde ab 03.01. zwischen Kiel und Preetz ein Schienenersatzverkehr (SEV) für die entfallenden RE angeboten, der an den Stationen auch ausgehängt und durchgesagt wurde. In der Woche ab 10.01. wurde dann der Halbstundentakt Kiel – Lübeck wieder aufgenommen, die Doppelstock-Wagenparks wechselten auf die RE Kiel – Lübeck, während die RB Kiel – Lübeck wieder mit LINTen gefahren wurde.

Außerdem kam es auch auf den Bahnstrecken Kiel – Flensburg, Puttgarden – Neustadt – Lübeck sowie Aumühle – Büchen zu Zugausfällen, die teilweise bis zum 07.02. anhielten.

Foto: Stefan Barkleit

218 mit Doppelstockwagen am Raisdorfer Klosterforst

Aber auch die LINTe der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) waren den Winterwitterungsbedingungen nicht gewachsen – so kam es unter anderem zu Zugausfällen bei den Pendelzügen Heide – Itzehoe und Kiel – Eckernförde. Da auf erstgenannter Strecke kein SEV angeboten werden konnte, bedienten zeitweise die Marschbahn-Züge Westerland – Hamburg die Stationen Meldorf, St. Michaelisdonn, Burg und Wilster mit, was natürlich zu Verspätungen und neben den Zugausfällen auch zu niedrigen Pünktlichkeitswerten bei der NOB führte. Hingegen konnte zwischen Kiel und Eckernförde ab 20.12. SEV angeboten werden, der auch wie der zusätzliche Halt der RB Kiel – Flensburg in Kiel-Hassee/CITTI-PARK von DB Station&Service kommuniziert wurde.

Angespannte Lage auch beim Wagenpark

Angespannt war auch die Lage beim Wagenpark der Regionalbahn Schleswig-Holstein, was sich insbesondere auf den Bahnstrecken Elmshorn – Hamburg und Hamburg – Lübeck bemerkbar machte. So verkehrte der Schleswig-Holstein-Express teilweise nur mit 4 von 7 Wagen und mit Silberlingen anstatt der gewohnten ehemaligen InterRegio-Wagen; beim RE Kiel – Hamburg fehlten Doppelstockwagen und zwischen Hamburg und Lübeck kamen auf den RE teilweise die Doppelstock-Wagenparks der RB Hamburg – Bad Oldesloe zum Einsatz.

Krisenmanagement bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein mangelhaft

Verschärft in die Kritik geriet die Regionalbahn Schleswig-Holstein, als am 16.12. in Tremsbüttel wegen eines Kurzschlusses an der Lok ein RE liegen blieb – eigentlich kein außergewöhnliches Ereignis. Doch gelang es der Regionalbahn Schleswig-Holstein innerhalb von 4 Stunden nicht, den RE in den nächsten Bahnhof abzuschleppen noch die Fahrgäste aus dem RE zu evakuieren. Da sich aufgrund der ausgefallenen Stromver-

sorgung nach einer gewissen Zeit Klimaanlage, Toiletten und Licht automatisch abstellen, saßen die Fahrgäste zuletzt im Dunkeln – die Fahrgastinformation war nach unseren Erkenntnissen mehr als dürftig, Feuerwehr und Polizei nicht informiert. Dies geschah erst nach mehreren Stunden durch Fahrgäste, so dass diese durch die Feuerwehr Tremsbüttel evakuiert und die Bahnstrecke Hamburg – Lübeck gesperrt werden konnte.

Zwischenzeitlich haben die Fahrgäste des RE jeweils eine Entschädigung von 250 Euro enthalten. Außerdem sollen detaillierte Notfallpläne entwickelt werden, wie Fahrgäste bei einer Betriebsstörung, wie sie in Tremsbüttel geschehen ist, weiterbefördert oder evakuiert werden sollen. PRO BAHN hat ergänzend vorgeschlagen, nach dem Vorbild des ICE-Verkehrs Notfallbrücken für Doppelstockwagen anzuschaffen, über die Fahrgäste auf offener Strecke von einem zum anderen Zug wechseln können – so könnte die Weiterbeförderung der Fahrgäste unabhängig vom Abschleppen des durch eine Betriebsstörung betroffenen Zuges erheblich beschleunigt werden.

War die mediale Aufmerksamkeit aufgrund des liegengebliebenen RE bei Tremsbüttel schon geweckt, machte man auch bei der Begründung der mangelhaften Verfügbarkeit der LINTe keine gute Figur. Drei Pressesprecher versuchten, die Fahrzeugausfälle und die damit für die Fahrgäste verbundenen Einschränkungen mit unterschiedlichen Begründungen zu erklären: Mal war es Streugut in den Türen, mal nicht funktionierende Trittstufen oder Probleme mit den Kupplungen, mal waren es einige Fahrzeugkomponenten, die trotz Versicherung des Herstellers nicht funktionierten, und zu guter Letzt hieß es, man sei bei den Werkstattkapazitäten „ein wenig“ eng bestellt. Nachdem gerade die Bahnstrecke Kiel – Lübeck (wieder) einmal besonders stark von den Fahrzeugausfällen betroffen war, mussten die Fahrgäste geradezu den Eindruck gewinnen, bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein herrsche das blanke Chaos.

Aufgaben für die kommenden Winter

Die Winter 2009/2010 und 2010/2011 haben gezeigt, dass die Zeit der lauen Winter zunächst einmal vorbei zu sein scheint. Schon im vergangenen Jahr hatte PRO BAHN einige Aufgaben zusammengestellt, die für eine bessere Wintervorbereitung berücksichtigt werden sollten:

· Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit
· Vorhaltung von Reserve-Personalen an Knotenbahnhöfen
· Vorhaltung eines 218-bespannten Doppelstockzugs in Lübeck
· Vorhaltung von Dieselloks an Knotenpunkten
· Verbesserung der Fahrgastinformation
· Verbesserung der Schneeräumung von Bahnsteigen

Wenn auch nach unserem Kenntnisstand inzwischen in den Wintermonaten Reserve-Personale an Knotenbahnhöfen vorgehalten werden und durch den Wechsel bei den Bahnhofsmanagements Kiel und Lübeck bei Fahrgastinformation und Schneeräumung von Bahnsteigen ein spürbar positiver Trend erkennbar ist, ist doch bei weitem noch nicht das Prädikat „gut“ erreicht.

Hingegen herrscht bei den anderen aufgeführten Aufgaben nicht nur Stagnation, sondern es sind weitere Aufgaben und Aspekte dazu gekommen: Es fehlt scheinbar an Werkstattkapazitäten und überdachten Abstellmöglichkeiten, wo insbesondere die LINT-Triebwagen halbwegs vor der Witterung geschützt abgestellt werden können. PRO BAHN hat in diesem Zusammenhang bereits den Vorschlag gemacht, zumindest im Winter das geschlossene Betriebswerk Lübeck zum Unterstellen von Fahrzeugen zu nutzen.

Hinsichtlich der im zweiten Winter in Folge mangelhaften Fahrzeugverfügbarkeit der LINTe müssen „präventive“ Maßnahmen ernsthaft in Erwägung gezogen werden: Gerade beim LINT mit seinen unterflur recht ungeschützt angeordneten Fahrzeugkomponenten war die jetzt durch die Regionalbahn Schleswig-Holstein vorgenommene Ausrüstung mit Schneeräumern eigentlich längst überfällig. Auffällige und zu Störungen neigende Fahrzeugkomponenten sollten präventiv ausgetauscht werden, wozu es natürlich auch eines höheren Bestandes an Ersatzteilen bedarf. Sicher steigen durch alle diese Maßnahmen erst einmal die Kosten – doch was kostet eine Winterbilanz, die so ausfällt wie in diesem Winter?

Und schließlich muss auch ernsthaft die Frage diskutiert werden, ob die Vorhaltung einer Schneefräse und eines Schneepfluges für ganz Schleswig-Holstein als ausreichend anzusehen ist, vor allem vor dem Hintergrund, dass in ferner Zukunft ja auch nach Schönberger Strand gefahren werden soll.

Stefan Barkleit

Kommentar:

...doch wer sagt uns, dass der nächste Winter nicht genauso ausdauernd sein wird. So hieß es in der Ausgabe Nr. 28 der Schleswig-Holstein-Schiene. Und der Winter 2010/2011 war zeitweise genauso ausdauernd wie der vorige Winter – für die Fahrgäste, aber auch für das Bahnpersonal auf den Zügen, auf den Bahnsteigen und auf den Bahnstrecken. Ihnen sei herzlich gedankt für ihren Einsatz, auch wenn die Züge bei weitem nicht immer pünktlich waren, Weichen nicht funktionierten oder die Technik versagte.

Nichtsdestotrotz gibt es nichts zu beschönigen: Die Winterbilanz des Bahnverkehrs ist gerade für die Monate Dezember und Januar zeitweise verheerend gewesen. Eingefrorene Weichen, Bahnübergangsstörungen und zum zweiten Mal in Folge mehr schlecht als recht funktionierende LINT-Triebwagen haben zu vielen Zugausfällen und Verspätungen geführt, welche die Fahrgäste unter Umständen in Bedrängnis gebracht haben, denn auch ein Arbeitgeber hat nicht unbegrenzt Geduld.

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

Gerade auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck haben die Fahrgäste, auch im Rückblick, viel erleben müssen: erst die lange Bauphase im Jahr 2009, dann die Probleme mit den LINTen, im Oktober 2010 die Bauarbeiten Eutin – Pansdorf, die mangelhafte Pünktlichkeit durch die bauarbeitenbedingte Langsamfahrstelle, die Beeinträchtigungen durch die zeitweise nicht funktionierenden Weichen in Kiel-Elmschenhagen und in Plön und dann wieder die Probleme mit den LINTen. Hier ist mehr als eine Entschuldigung notwendig, um das Vertrauen der Fahrgäste wieder zu gewinnen.

Mit der deutlichen Aufforderung von Verkehrsminister Jost de Jager an die Regionalbahn Schleswig-Holstein und die NOB, den Bahnverkehr in der vertraglich vereinbarten Qualität zu erbringen, und der Einbehaltung von Zuschüssen (sogenannte Malus-Zahlungen) ist die unbefriedigende Qualität im Bahnverkehr auch politisch thematisiert worden. Sicher wird der ein oder andere Fahrgast die Malus-Zahlung von 500.000 Euro allein für Dezember und die Verpflichtung zur Entschädigung der Fahrgäste als lächerlich gering empfinden, doch entstehen den Verkehrsunternehmen darüber hinaus erhebliche Mehrkosten durch die Ersatzkonzepte (lokbespannte Doppelstock-Wagenparks zwischen Kiel und Lübeck, Bestellung von Schienenersatzverkehren), ganz zu schweigen vom erheblichen Vertrauensverlust der Fahrgäste in die Verkehrsunternehmen und dem für den ÖPNV entstandenen Imageschaden. Allerdings muss sich der Verkehrsminister auch fragen lassen, ob der bisherige auf den günstigsten Angebotspreis setzende Ausschreibungswettbewerb fortgeführt oder zukünftig nicht die Qualität stärker bewertet werden sollte, auch unter Inkaufnahme eines höheren Angebotspreises.

Doch nicht nur die Landespolitik, sondern auch die Bundespolitik ist gefragt, doch ist Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer trotz der zahlreichen Weichen- und Bahnübergangsstörungen im Streckennetz der DB Netz in diesem Winter mit seinen Vorschlägen, der DB Netz in der DB-Holding mehr Eigenständigkeit zu lassen und die Gewinnabführung an die DB-Holding zu beenden, eingeknickt – damit fällt er dem Bahnpersonal, welches sich vor Ort mit den Unzulänglichkeiten der Infrastruktur und den Tücken der Technik auseinandersetzen muss sowie stellvertretend sowohl für Bundespolitik als auch Bahnvorstand den Unmut der Fahrgäste erntet, auch noch in den Rücken!

Stefan Barkleit

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 30, Ausgabe 1 / 2011

Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg

Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental

Redaktion und V.i.S.d.P.: Stefan Barkleit

Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluss: 06.06.2011

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.

LINT 41, ein „Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen“?

Als ich am 4. November 2000 das erste Mal die Gelegenheit hatte, mit einem LINT 41 mitzufahren, war ich sogleich enttäuscht. Ich hatte ein deutlich komfortableres Fahrzeug erwartet. Die Sitze wenig bequem, keine Armlehnen, keine Ablagemöglichkeiten am Fenster, wenig Gepäckablagen und diese nicht geeignet für größere Gepäckstücke. Natürlich fiel mir auch Positives auf: die äußere freundliche Erscheinung des Triebwagens, optische Ziel- und Haltestellenanzeige, Fahrkartenautomat im Zug, barrierefreier Zugang auch für Rollstuhlfahrer. Insgesamt schon ein Fortschritt gegenüber dem, was ich vorher von der Bundesbahn und Deutscher Bahn gewohnt war.

Der Anlass für meine erste Fahrt war der Start der Nordwest-Bahn (NWB), die bekanntlich am 5. November 2000 den Verkehr zwischen Wilhelmshaven und Osnabrück, zwischen Wilhelmshaven und Esens sowie zwischen Osnabrück und Bremen mit den LINT 41 aus dem Fahrzeugpool der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) aufgenommen hatte. Da sich bei der Eröffnungsfahrt auch Vertreter der LNVG im Zug befanden, habe ich mich denen gegenüber mit meiner Enttäuschung nicht zurück gehalten. Die Antwort kam prompt: „Das ist ein Nahverkehrsfahrzeug, und was Nahverkehr ist, wissen Sie doch“. „Ja, das weiß ich“, entgegnete ich, „der Gesetzgeber hat es so formuliert: Wenn die Mehrzahl der Reisezeiten unter einer Stunde oder die Reiseweiten nicht über 50 Kilometer liegen. - Und was ist mit einer Fahrt von Wilhelmshaven nach Osnabrück?“ Dazu muss man wissen, dass die Fahrzeit mit der Nordwest-Bahn von Wilhelmshaven nach Osnabrück zwei Stunden und fünfzehn Minuten beträgt. Auf eine Antwort auf meine Frage warte ich übrigens bis heute vergebens.

Damit bin ich beim zentralen Problem mit dem LINT 41. Die Ingenieure bei Linke-Hoffmann-Busch (LHB, heute Alstom) haben im Prinzip ein ordentliches Nahverkehrsfahrzeug entwikkelt. Aber fahre ich immer unter einer Stunde oder unter 50 km und bin über die Zeit oder die Kilometer hinaus weiterhin Nahverkehrs-Fahrgast? Nein. Vielfach werden die LINT 41 auch auf langen Strecken eingesetzt, auf denen es keine Alternative zum Nahverkehr gibt. Und so ist es beispielsweise auch zwischen Wilhelmshaven und Osnabrück bei ca. 2 Stunden und 15 Minuten der Fall, wenn ich nicht einen (teureren) Umweg über Bremen mache. Oder auch von Osnabrück nach Wildeshausen bin ich mit 1 Stunde und 30 Minuten über der Nahverkehrs-Grenze. Auch bei einer Umsteigeverbindung von einem LINT 41 zu einem anderen von Esens nach Oldenburg bin ich fast eineinhalb Stunden unterwegs.

Mal vorgestellt, jemand fährt von Köln nach Wilhelmshaven, dann sitzt er/sie beispielsweise genau je zur Hälfte in einem Intercity (IC) und in einem LINT 41. Der Umstieg vom IC in einen LINT 41 der NWB erfolgt in Osnabrück und ist hart, im wahrsten Sinne des Wortes. Denn die zweite Hälfte der Fahrt muss auf harten Sitzen absolviert werden. Kein besonders schönes Reiseerlebnis. Oder ist die Fahrt mit einem LINT 41 doch nur ein Transport?

Foto: Stefan Barkleit

Neuer VT 648.4 im Einsatz (Lübeck Hbf.)

Aber auch andere Gründe lassen die Fahrt im LINT 41 nicht zu einem Reiseerlebnis werden. Hat man das Pech, einen der rund um die Klotür angeordneten Sitze zu erwischen, ergeben sich ganz neue Einblicke und Geruchserlebnisse. Auch wenn man gerade einen Sitz erwischt hat, aus dem das Herausschauen gar nicht möglich ist, weil ein breiter Fensterholm dies verhindert, fragt man sich nach der Reisequalität. (Übrigens: auch bei neuen Fernverkehrszügen, wie zum Beispiel beim ICE, ist es inzwischen leider üblich, dass man förmlich gegen Wand guckt. Was denken sich die Konstrukteure eigentlich dabei? Fahren die nie Bahn? Oder liegt das Problem bei den Bestellern dieser Fahrzeuge?)

Zur Einschränkung der Reisequalität tragen auch die Fahrzeuggeräusche bei, die häufiger auftreten. Das Getriebe des LINT 41 lässt die Motordrehzahl in Bereiche kommen, wo sich starke Resonanzen auf das Fahrzeug übertragen. Bei bestimmten Drehzahlen rattert und klappert es, mal mehr, mal weniger.

Als Erster-Klasse-Fahrgast fragt man sich darüber hinaus, wofür man mehr als 50 Prozent des Fahrpreises bezahlt. Wo ist der Mehrwert, den man für den höheren Fahrpreis erwarten kann? Der Unterschied besteht lediglich aus einem Tisch zwischen den Vis-a-Vis-Plätzen. Es gibt keine alternative Reihenbestuhlung, keine bessere Gepäckablage, keine Steckdose am Platz und vor allem, die gleichen unbequemen Sitze.

Zur Abrundung: Als ich zwei Jahre später die Gelegenheit hatte, mit Ingenieuren von LHB über den LINT 41 und seine Mängel zu sprechen, hörte ich folgenden Satz, der mir prägend in Erinnerung geblieben ist: „Wenn das Land (gemeint ist hier Niedersachsen) mehr Geld in die Hand genommen hätte, hätte es auch gescheite Fahrzeuge gegeben.“ Dieser Satz sagt eigentlich alles aus. Herausgekommen ist eben ein spartanisches Fahrzeug, das tatsächlich nur für kurze Strecken geeignet ist. Selbst wenn die gesetzliche Definition des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) erfüllt sein mag, also die Mehrzahl der Beförderungsfälle (dieser Begriff steht wirklich so im Gesetz) eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 2 Absatz 5 des Allgemeines Eisenbahngesetzes), wird es eine nicht unerhebliche Zahl an Fahrgästen geben, die darüber hinaus fährt bzw. fahren muss, weil es ein alternatives Fernverkehrsangebot nicht gibt.

Mein Fazit: Die Aufgabenträger für den SPNV (außerhalb von Niedersachsen) sind gut beraten, in ihren Ausschreibungen genau darauf zu achten, welche Fahrzeuge sie vorsehen. Auch Fahrgäste im Nahverkehr haben Anspruch auf Reisequalität.

Manfred Terhardt

Regionalvorsitzender

im PRO BAHN Regionalverband Ems-Jade

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

DB mal vorbildlich

Neulich wollte ich mal wieder von Hannover nach Kiel und musste feststellen, dass der durchgehende ICE rund eine Stunde Verspätung haben sollte, weil es irgendwo in Süddeutschland einen „Notarzteinsatz am Gleis“ gegeben hatte. Normalerweise kann man die Fahrt dann vergessen und muss eine andere Verbindung nehmen. Nicht aber dieses Mal. Es wurde ab Mannheim ein Ersatz-IC eingesetzt, der auch pünktlich fuhr. Äußerst löblich, DB! Na also, geht doch! Als dann noch in Hamburg Fahrradfahrer zusteigen durften, die bereits um 15.30 Uhr informiert wurden, dass der 16.20 Uhr-RE nach Kiel streikbedingt ausfalle und der Ersatzzug doch ausnahmsweise einen Mehrzweckwagen mithabe, war ich restlos begeistert.

Schnelle Reaktion auf Zugausfall und vorausschauende Informationen! So ist es richtig, weiter so DB!

Holger Busche

Foto: Holger Busche

Zugzielanzeige in Hannover Hbf.

Neuordnung der Busverkehre rund um Eutin endlich vollendet

Zum 01.01.2011 konnte die Nord-Ostsee-Bahn-Tochter Rohde rund um Eutin nach einer Übergangszeit von mehr als 4 Monaten und 2 Übergangsfahrplänen endlich das in der Ausschreibung von ihr angebotene ÖPNV-Angebot realisieren.

Zu diesem Zeitpunkt wurden die Fahrpläne auf den Regionalbus-Linien rund um Eutin teilweise noch einmal deutlich überarbeitet und das versprochene Rufbus-System, hier ALFA (Anruf-Linien-Fahrt) genannt, eingeführt. Die ALFA-Fahrten finden dabei entlang der Buslinien nach einem festen Fahrplan statt, allerdings nur, wenn Fahrgäste bis spätestens 60 Minuten vor der im Fahrplan angegebenen Abfahrtszeit ihren Fahrtwunsch anmelden. Die Telefonnummer zur Anmeldung des Fahrtwunsches ist kostenlos, bei der Benutzung des ALFA-Angebotes gilt der reguläre SH-Tarif – es wird kein Zuschlag erhoben.

Eingesetzt werden seit 01.01.2011 insgesamt 25 Busse, davon 8 Niederflur-Gelenkbusse, 11 Niederflur-Solobusse, 4 Midi-Busse sowie zwei Hochflur-Reisebusse, so dass der Fahrzeugbestand zu 92 % niederflurig ist.

Ausschreibung führt zu einem verbesserten Verkehrsangebot ...

Als Vergleichsgrundlage zur Bewertung des seit 01.01.2011 angebotenen Verkehrsangebots der NOB-Rohde hat PRO BAHN den Jahresfahrplan 2009 der Autokraft beziehungsweise der Lübecker-Verkehrs-Gesellschaft (LVG) herangezogen, wobei das Verkehrsangebot nicht mehr für alle Linien vergleichbar ist, da Linien und Linienverläufe zum Teil erheblich verändert worden sind.

Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass das Verkehrsangebot besser und gerade auch an Wochenenden spürbar ausgebaut worden ist. So ist im Stadtverkehr Eutin, auf den Linien 5518 Eutin – Neustadt – Pelzerhaken und 5816 Eutin – Bujendorf (– Haffkrug) die Anzahl der Fahrtenpaare spürbar erhöht worden, auf den Linien 5515 Eutin – Ahrensbök und 5516 Eutin – Bosau sind Ahrensbök und Bosau am Wochenende im Busverkehr heute deutlich besser erreichbar als früher.

Positiv zu vermerken ist auch, dass die Anschlüsse zwischen den regulären Regionalbussen und den ALFA-Fahrten mit Wartezeiten in der Regel unter 5 Minuten äußerst attraktiv gestaltet worden sind – gerade an vielleicht einsam gelegenen Haltestellen in der Region ist das für Fahrgäste von elementarer Bedeutung. Abzuwarten bleibt, wie sich die Qualität der Anschlusssicherung im Verspätungsfall darstellt.

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

Auf Seite 20 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Allerdings gibt es auch Verlierer des neuen Verkehrsangebotes, wie zum Beispiel die Gemeinde Oberkleveez, die gegenüber früher am Wochenende nicht mehr im Busverkehr zu erreichen ist.

… aber bei der Bahn-Bus-Verknüpfung und der Vertaktung besteht Nachholbedarf

Aus der Sicht von PRO BAHN gibt es aber auch eine Reihe von Kritikpunkten, von denen bis auf einen alle zum nächsten Fahrplanwechsel abgearbeitet werden sollten.

So ist es auf vielen Buslinien wie zum Beispiel der Linie 5508 Eutin – Lensahn (– Oldenburg) der Fall, dass eine saubere Vertaktung im Stunden- oder Zweistundentakt nicht über den gesamten Tag durchgehalten wird, teilweise werden nur zwei- oder dreistündlich Abfahrten angeboten oder es bestehen noch größere Taktlücken. Auch variieren die Taktminuten auf einigen Linien, so sind die Abfahrtszeiten vormittags andere als am Nachmittag.

Ebenso lässt die Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr zu wünschen übrig. So werden die Anschlüsse von den Zügen Kiel – Lübeck in Malente und Eutin auf einigen Linien zu bestimmten Tageszeiten nur um wenige Minuten verpasst.

Auch das Fahrplanbuch bietet Anlass zur Kritik: So ist der Liniennetzplan für das NOB-Gesamtnetz eindeutig zu klein geraten und zudem durch die Nennung fast aller Haltestellen unübersichtlich geworden. Die Fahrpläne sind durch die fehlende Aufteilung nach Verkehrstagen (mo-fr, Ferien- und Schultage, sa, so, sa+so) ebenso unübersichtlich – das war unter der Regie der Autokraft schon einmal wesentlich besser. Auch fehlen die Bahnfahrpläne Kiel – Lübeck und Puttgarden – Fehmarn-Burg – Neustadt – Lübeck.

Foto: Stefan Barkleit

NOB-Busse am Eutiner ZOB

Mittelfristige Perspektiven für den Busverkehr rund um Eutin

Aus der Sicht von PRO BAHN als Fahrgastverband sollte das Verkehrsangebot ausgehend vom jetzigen Angebotsstandard in den nächsten Jahren in Kooperation von Land, Kreis und Verkehrsunternehmen moderat weiter entwickelt werden, um

den Anteil des ÖPNV am modal split weiter zu erhöhen. Folgende Maßnahmen bieten sich an:

• im Hinblick auf das im aktuellen LNVP enthaltene landesweite Buslinien-Grundnetz und die Buslinien-Grundnetze anderer Kreise sollte das Verkehrsangebot am Wochenende auf weiteren Linien (5508, 5516, ????) weiter ausgebaut werden, auch unter Einbeziehung von ALFA-Fahrten

• sollte es zu einer weiteren Konzentration des Verkehrsangebots auf den Linien 5506 und 5507 auf Malente hin kommen, wäre die Einrichtung eines Stadtverkehr Malente überlegenswert

• im Zuge der Realisierung der 2. Ausbaustufe auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck sollte der Busverkehr entlang der Bahnstrecke noch besser auf den Bahnverkehr ausgerichtet und verknüpft werden

• im Rahmen eines neuen Betriebskonzept auf der Bahnstrekke Puttgarden – Fehmarn-Burg – Neustadt – Lübeck sollten Lensahn und Haffkrug zu vollwertigen Bahn-Bus-Verknüpfungsknoten werden

• die Bahnstation Lensahn sollte einen Kombibahnsteig und eine Buswendeschleife erhalten, um Bahn und Bus sowie die Linien 5508 und 5804 besser zu verknüpfen.

Doch zunächst bleibt abzuwarten, wie die Menschen in der Region rund um Eutin das neu gestaltete Verkehrsangebot annehmen, nachdem sich die Betriebsaufnahme im vergangenen Jahr durch die verspätete Vertragsunterzeichnung unrund gestaltet und in Kombination durch die, sicher zu Recht, kritische Berichterstattung der Medien zu einem spürbaren Imageschaden des ÖPNV in der Region geführt hat.

Stefan Barkleit

Modernisierung der Fähranleger wird fortgesetzt

Gute Nachrichten gibt es auch aus dem Kreis Plön: Am 14.04. beschloss der Kreistag mehrheitlich eine Förderung der Sanierung des maroden Anlegers in Mönkeberg. Der Anleger soll abgerissen und 2012 barrierefrei wieder aufgebaut werden, die Kosten von 1,2 Mio. • werden zu 60% von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) gefördert, die restlichen 40% teilen sich die Landeshauptstadt Kiel, die Gemeinde Mönkeberg und der Kreis Plön.

Zuvor soll allerdings noch der Fähranleger Reventloubrücke abgerissen und barrierefrei als Knoten-Fähranleger, an dem sich die Fähren künftig zum Rendezvous treffen, wieder aufgebaut werden.

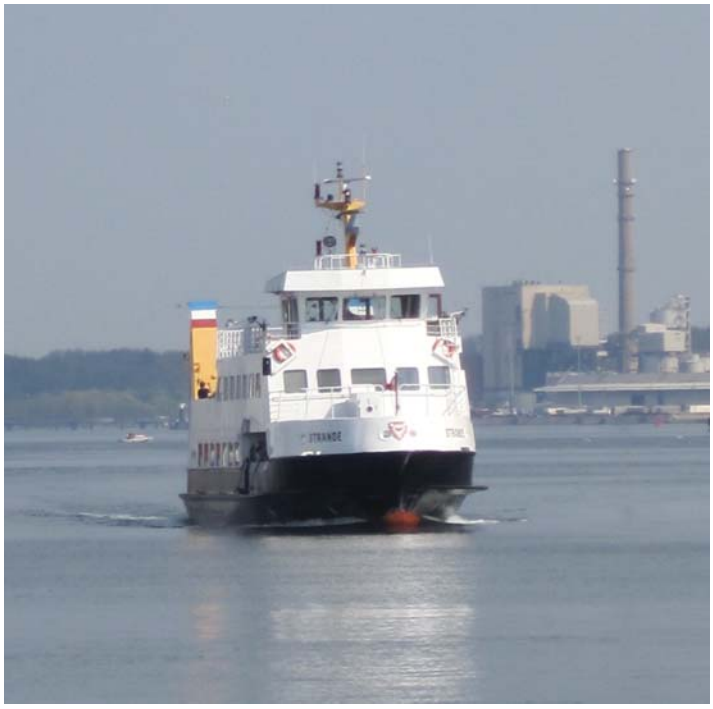


Foto: Stefan Barkleit

Kieler Fördefähre

Frischer Wind bei der Kieler Fördeschifffahrt

Mit dem Start der neuen Saison haben sich einige Neuerungen bei der Kieler Fördeschifffahrt ergeben: Auch dank des Engagements ehrenamtlicher Vereine und insbesondere der Initiative für eine attraktive Fördeschifffahrt (IAF) hat die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel (SFK) neue Frühverbindungen eingeführt und den Frühjahrsfahrplan komplett überarbeitet.

So startet die erste Fähre ab Laboe neu um 6.35 Uhr in Richtung Landeshauptstadt, was gerade für Pendler sehr interessant sein dürfte. In der Gegenrichtung startet die erste Fähre ab der Kieler Bahnhofsbrücke neu um 7.45 Uhr. Insgesamt sind die Fahrtzeiten leicht auf 70 Minuten erhöht und tagsüber ein sauberer 80-Minuten-Takt eingeführt worden. Letzte Abfahrt ab der Kieler Bahnhofsbrücke jetzt um 18.10 Uhr, ab Laboe um 19.30 Uhr.

Im ab 16. Mai gültigen Sommerfahrplan werden auch die Anleger Falckenstein (wegen Bauarbeiten erst ab Mitte Juni), Schilksee und Strande wieder angelaufen, wodurch der 80-Minuten-Takt leider nicht mehr eingehalten werden kann.

Kieler Fördeschifffahrt auch in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen

Trotz der sichtbaren Fortschritte bei der Modernisierung und der Attraktivierung der Fördeschifffahrt ist auch in den kommenden Jahren noch viel zu tun:

So sind neben den beiden demnächst zum Neubau anstehenden mindestens zwei weitere Fähranleger nicht barrierefrei ausgebaut, außerdem haben die teilweise bis zu 30 Jahren alten Fördefähren demnächst ihre vorgesehene Nutzungsdauer erreicht und müssen durch Neubauten ersetzt werden. Die erst vor wenigen Jahren nach Hamburger Vorbild angeschaffte Neubaufähre „Schwentine“ kann mangels Zulassung nur auf der Fährlinie F2 Reventloubrücke – Wellingdorf eingesetzt werden, so dass dieser Fährentyp für eine weitere Beschaffung nicht in Frage kommt. Es wird also ein speziell für Kieler Verhältnisse konstruierter Fährentyp entwickelt werden müssen.

Stefan Barkleit

AKN - Erfahrungen eines Fahrgasts

An einem späten Werktagsvormittag steht auf dem U1/A2-Bahnhof Norderstedt-Mitte ein Mann und wartet auf den Zug der AKN-Linie A2, mit dem er nach Ulzburg-Süd fahren will, um von dort mit der A1 weiter nach Kaltenkirchen zu gelangen. Als die A2, aus Ulzburg-Süd kommend, einläuft, wundert sich der Mann, dass der Zug – außerhalb der HVZ – mit 2 Einheiten fährt. Nach einer Wartezeit von 13 Minuten startet die Bahn zurück nach Ulzburg-Süd.

Schon an der der ersten Haltestelle – Moorbekhalle – leuchtet der Einsatz von zwei Einheiten ein: Unmittelbar neben der Haltestelle befindet sich ein Schulzentrum für berufsbildende Schulen des Kreises Segeberg. Der Bahnsteig ist gedrängt voll mit Schülerinnen und Schülern und der Zug im Nu rappelvoll. Nur wenige Fahrgäste steigen an Norderstedter Haltestellen aus und ein; das Gros fährt bis Ulzburg-Süd und von dort weiter mit der A1 nach Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen – oder noch weiter. Die A1 fährt mit nur einer Einheit, und die Fahrgäste stehen daher zwischen Ulzburg-Süd und Henstedt-Ulzburg noch beengter als vorher in der A2. Dem Verfasser ist schon seit längerem aufgefallen, dass aus den Zügen der A1, die in Richtung Eidelstedt fahren, in Ulzburg-Süd oft mehr als die Hälfte der Fahrgäste in die A2 in Richtung Norderstedt überwechselt. In einer verkehrsarmen Zeit gelang es auch einmal, zu Zahlen zu kommen. Eine Einheit der A2 kam mit 21 Fahrgästen in Ulzburg-Süd an. Davon verließen 2 Personen den Bahnhof, 2 Personen gingen an das Gleis in Richtung Quickborn, und die restlichen - also 17 – warteten auf die A1 in Richtung Kaltenkirchen.

Wie könnte man dieses Umsteigen in Ulzburg-Süd weitgehend vermeiden? Indem man die A2 bis Kaltenkirchen durchbindet.

Ein neuer Fahrplan für die A2

Bisher treffen sich in Ulzburg-Süd die A1-Züge beider Richtungen mit der in Ulzburg-Süd wendenden A2. Würden jedoch beide Linien von und nach Kaltenkirchen fahren, wäre das nicht mehr möglich und auch nicht mehr nötig. Es wird daher vorgeschlagen, dass die Linien jeweils um 10 Minuten versetzt fahren und zwar so, dass in Ulzburg-Süd ein Übereckumsteigen möglich ist. Der Fahrplan würde im auf Seite 13 betrachteten Bereich z.B. so aussehen (Ausschnitt von etwa 1 Stunde)!

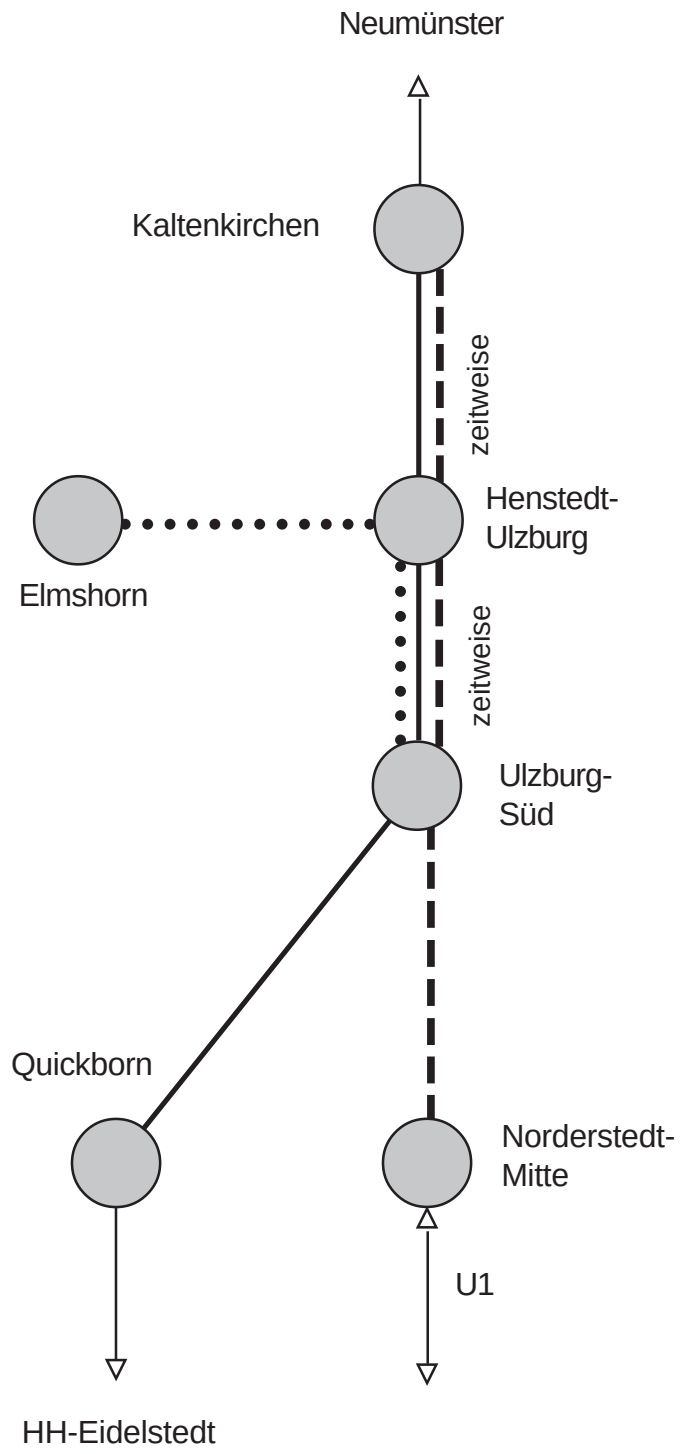
Kurze Überlegung zum Mehraufwand

Von Norderstedt-Mitte fährt die A2 etwa 58-mal am Tag nach Ulzburg-Süd und 8-mal von Ulzburg-Süd bis Kaltenkirchen. Das heißt, es kommen (58-8=50)-mal etwa 7 km Fahrleistung neu dazu. Das macht in beiden Richtungen zusammen2x50x7 = 700 km/Tag.

Weiterfahrt der Züge von Kaltenkirchen nach Bad Bramstedt oder Neumünster.

Aufgrund des 10-Minuten-Taktes südlich von Kaltenkirchen ist in Richtung Norden bei Bedarf ein 30-Minuten-Takt möglich. Der bisherige Hinketakt 20/40 Minuten wäre dann nicht mehr notwendig.

Ortwin Spender



A1 Eidelstedt - Neumünster
A2 Norderstedt-Mitte - Ulzburg-Süd (- Kaltenkirchen zeitweise)
A3 Ulzburg-Süd - Elmshorn (hier nicht weiter betrachtet)

	A2	A1	A2	A1	A2	A1
Kaltenkirchen ab	09:03	09:13	09:23	09:33	09.43	09.53
Ulzburg-Süd an	09:12	09:22	09:32	09:42	09:52	10:02
Ulzburg-Süd ab	09:12 3)	09:22	09:32	09:42	09:52	10:02
Quickborn an	--	09:31	--	09:51	--	10:11
Norderstedt-Mitte an	09:24 4)	--	09:44	--	10:04	--
	A1	A2	A1	A2	A1	A2
Quickbon ab	09:02 1)	--	09:22	--	09:42	--
Norderstedt-Mitte ab	--	09:09	--	09:29	--	09:49
Ulzburg-Süd an	09:11 2)	09:21	09:31	09:41	09:51	10:01
Ulzburg-Süd ab	09:12	09:22	09:32	09:42	09:52	10:02
Kaltenkirchen an	09:21	09:31	09:41	09:51	10:01	10:21
1) - 4) : Fahrt von Quickborn nach Norderstedt-Mitte mit Umsteigen in Ulzburg-Süd						

Fahrplanmodell für den Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Ulzburg Süd

EU-Kommission stellt „Weißbuch Verkehr“ vor

„Signal für Aufbruch in eine neue Mobilitätswelt“

EU-Weißbuch Verkehr: Neue Mobilitätskonzepte forcieren und Verkehrsmittel besser verknüpfen.

Brüssel/Berlin. Die insbesondere bei jüngeren Menschen zunehmend zu beobachtende Nutzung verschiedener Verkehrsträger bekommt Rückenwind aus Brüssel. In dem heute von der Kommission vorgestellten Weißbuch für den Verkehrssektor zeigt sich die Behörde entschlossen, in den kommenden Jahren „neue Mobilitätskonzepte“ in Europa zu forcieren, um die Abhängigkeit vom Öl zu verringern und damit auch die Abhängigkeit von Verbrennungsmotoren im Straßenverkehr. Die einzelnen Verkehrsmittel sollen besser miteinander verknüpft werden, der „alte Pfad“ der Verkehrspolitik aus den vergangenen 40 Jahren müsse verlassen werden.

„Das Grundsatzpapier der EU-Kommission hebt sich wohltuend von den bislang verkehrspolitisch in Deutschland dominierenden ‚Weiter-so-Debatten‘ ab. Das EU-Weißbuch ist ein starkes Signal für den Aufbruch in eine neue Mobilitätswelt“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege am Montag in Berlin.

Der Geschäftsführer des Verkehrsbündnisses begrüßte, dass in dem Weißbuch erstmals ein konkretes Minderungsziel für Treibhausgase im Verkehrssektor in Europa genannt werde. „Das Reduktionsziel von minus 60 Prozent bis 2050 (Basisjahr 1990) ist zwar weniger als andere Wirtschaftsbereiche zu leisten im Stande sind, angesichts bislang steigender CO2-Emissionen im Transportsektor ist es dennoch ambitioniert und wird von uns als Minimalziel unterstützt.“

Als positiv wertete Flege auch die Verlagerungsziele der neuen EU-Verkehrsstrategie. „Die Effizienzvorteile der Eisenbahn sollen sich nach dem Willen der EU-Kommission besser entfalten können, das ist überfällig.“ Auf Strecken über 300 km sollen laut Weißbuch bis 2050 mehr als 50 Prozent des Straßengüterverkehrs auf die Schiene sowie die See- und Binnenschifffahrt verlagert werden. Im Personenverkehr strebt die EU-Behörde im Bereich der „mittleren Distanzen“ einen Marktanteil der Eisenbahnen von ebenfalls „mehr als 50 Prozent“ an.

Erreichen will die EU-Kommission diese Ziele unter anderem durch den massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur, für den primär die Nationalstaaten zuständig sind. So soll das Netz für Hochgeschwindigkeitszüge bis 2030 verdreifacht werden. Auch sollen den Schienenverkehr benachteiligende Wettbewerbsverzerrungen, etwa die Steuerbefreiung für Flugbenzin, abgebaut und die Verkehrsträger besser miteinander verknüpft werden. Eine zentrale Rolle weist die EU-Kommission der Preispolitik zu: In Zukunft werden Mobilitätsteilnehmer „einen höheren Anteil an den Mobilitätskosten bezahlen müssen als heute“, heißt es unter der Überschrift „Getting prices right“.

Flege: „Im Klartext bedeutet die von der EU-Kommission langfristig angestrebte Kostenwahrheit im Verkehr, dass Verkehr teurer wird und die Allgemeinheit im Gegenzug von versteckten Kosten des Verkehrs entlastet wird. Die verursachergerechte Zuordnung sämtlicher Mobilitätskosten auf alle Verkehrsmittel wird den Schienenverkehr, der weniger versteckte Kosten produziert als der Flug- oder Straßenverkehr, wettbewerbsfähiger und attraktiver machen. Eine langjährige Forderung der Allianz pro Schiene wird von der EU-Kommission erfreulicherweise langfristig weiterverfolgt. Jetzt müssen die Vorstellungen der Kommission möglichst schnell in die Tat umgesetzt werden.“

Allianz pro Schiene
Pressemitteilung vom 28.03.2011

Qualitätssprung auf Bahnstrecke Lübeck - Büchen - Lüneburg

Lange musste der südliche Teil des Landkreises Herzogtum Lauenburg auf die Umsetzung des Stationsprogramms der DB warten. Nun sind die Umbauarbeiten auf den Bahnhöfen Lauenburg (Elbe) und Büchen endlich in Gang gekommen.

Die Arbeiten am Bahnsteig in **Lauenburg** – dem südlichsten Bahnhof in Schleswig-Holstein - sind inzwischen soweit fortgeschritten, dass sie Ende Juli abgeschlossen sein sollen. Danach soll bis Ende dieses Jahres noch das Gleisbett saniert werden. Die derzeitigen Arbeiten umfassen die Errichtung und Erhöhung eines Mittelbahnsteigs zwischen den Gleisen 1 und 2 mit behindertengerechtem Zugang. Im Rahmen dieser Maßnahme wurde auch eine nicht mehr benötigte Weichenverbindung zwischen den Gleisen 1 und 2 im Bahnhofsbereich ausgebaut. Da noch eine weitere Weichenverbindung existiert, hat diese Maßnahme keinen Einfluß auf künftig wieder erforderliche Zugkreuzungen.

Bauarbeiten am neuen Mittelbahnsteig in Lauenburg (Elbe)

Allerdings reduziert sich dadurch die Anzahl der nutzbaren Gleislängen von 3 auf 2. Zur Zeit sind Zugkreuzungen nicht möglich, da Gleis 1 von Baufahrzeugen blockiert ist und das im August 2010 durch einen Brandanschlag zerstörte Stellwerk im Bahnhofsgebäude nicht in Betrieb ist. Als Folge davon sind alle Weichen und Signale im Bahnhofsbereich festgelegt und unbenutzbar. Es ist vorgesehen, die gesamten Anlagen künftig vom Stellwerk in Lübeck aus fernzusteuern. Damit würde auch der Fahrscheinverkauf im Bahnhof nicht wieder aufgenommen werden. Das leerstehende Bahnhofsgebäude ist nun nach Zwangsverwaltung verkauft worden; ein Betreiber für das Restaurant und die Gästezimmer ist gefunden. Das Gebäude ist noch verschlossen, so dass der Zugang zum Bahnsteig zur Zeit nur von außen möglich ist. Ein Fahrscheinautomat befindet sich auf dem Bahnsteig.

Keine schnelle Lösung zeichnet sich für die dringend sanierungsbedürftige **Elbbrücke** ab. Zur Zeit muß die ebenfalls über die Brücke verlaufende B 209 aus Sicherheitsgründen für den Straßenverkehr immer dann kurz gesperrt werden, wenn ein Güterzug die Brücke passiert (Ampelregelung). Ursprünglich hatte die DB als Eigentümerin der Brücke eine vollständige Erneuerung geplant. Davon hat sie nun wieder Abstand genommen und plant eine Sanierung der vorhandenen Brücke mit Baubeginn 2011/2012. Dieser Termin wird jedoch nicht zu halten sein, da die Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde noch nicht abgeschlossen werden konnten. Nach Abschluß der Arbeiten soll das 1954 in einer genieteten Stahlkonstruktion errichtete Bauwerk noch mindestens 20 Jahre halten.

Bauarbeiten in Büchen, fertiger Bahnsteig an Gleis 140

In **Büchen** ist das aus den 50er Jahren stammende Bahnhofsgebäude mit der früheren Funktion als Zonengrenzbahnhof inzwischen abgerissen worden. Die Arbeiten zur Bahnsteigerhöhung an den Gleisen 1 (Richtung Berlin) auf 55 cm und 140 („Lüneburger Seite“) sind in vollem Gang bzw. bereits abgeschlossen. Außerdem wird zwischen den Richtungsgleisen Berlin und Lüneburg/Lübeck ein Pavillon errichtet mit Reisezentrum, Kiosk für Reisebedarf und WC-Anlage. An den Bahnsteigen zu den Gleisen 1 und 4 werden Fahrstühle für den behindertengerechten Zugang zum Bahnsteigtunnel eingebaut. Eine Sanierung der über eine Schrankenanlage ebenerdig erreichbaren Bahnsteige an Gleis 40 und 41 ist offenbar nicht vorgesehen. Diese Gleise werden bislang für Zugkreuzungen benötigt bzw. für LINT Richtung Lüneburg, sofern in Doppeltraktion gefahren wird. Der sanierte Bahnsteig am Gleis 140 ist für LINT in Doppeltraktion zu kurz. Hier muß noch eine Lösung gefunden werden, die darin bestehen könnte, in solchen Fällen die Gleise 40 und/oder 41 weiterhin zu benutzen. Sofern die Kreuzungen der RB auf der KBS 145 ab Dezember 2011 wie geplant nach Lauenburg (oder Dalldorf) verlegt werden, bietet sich an, die RB Aumühle-Büchen ebenfalls auf der „Lüneburger Seite“ abzufertigen, damit sie nicht mehr die Gleise auf der „Berliner Seite“ blockieren. Hierfür würde aber Gleis 40 oder 41 benötigt, sofern Gleis 140 besetzt ist. Alle Arbeiten in Büchen sollen bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein.

Die Bauarbeiten für das dritte Gleis zwischen Stelle und Winsen/Luhe haben auch Auswirkungen auf den Verkehr auf dem Abschnitt Büchen – Lüneburg. Zur Entspannung der Situation

Kreuzungsgleis Dalldorf zwischen Büchen und Lauenburg saniert und wieder in Betrieb. Alle Fotos: Klaus Böckmann

zwischen Hamburg und Lüneburg leitet die DB einige **Nacht- und Autozüge** über Büchen-Lauenburg um. Da dieser nur 30 km lange Abschnitt aber nicht elektrifiziert ist, werden diese Züge zwischen Hamburg-Altona und Lüneburg mit ELok und 2 Dieselloks als Vorspann gefahren. In Lüneburg erfolgt das Ab- und Ankuppeln der Dieselloks. Es mutet schon recht merkwürdig an, wenn die Autoreisezüge auf ihrem langen Laufweg nach Frankreich und Italien „unter Strom“ bis zu 1.500 km zurücklegen und für nur 30 km in Deutschland diesen enormen Aufwand erfordern.

In diesem Zusammenhang ist auch die Kreuzungsstelle **Dalldorf** in km 155,4 zwischen Büchen und Lauenburg gründlich saniert und wieder in Betrieb genommen worden. Für diese Investition war wohl auch die zur Zeit fehlende Kreuzungsmöglichkeit in Lauenburg ausschlaggebend.

Klaus Böckmann

Hamburger Fahrgast Forum

Erinnerungen eines Barmbeker Jungen an die Stadt- und Vorortbahn und die Barmbeker Straßenbahnen

Meine Eltern wohnten mit mir, ihrem einzigen Sprössling, bis 1943 am Kraepelinweg nahe am S-Bahndamm. Die S-Bahn, damals noch **Stadt- und Vorortbahn** genannt, war denn auch unser Hauptverkehrsmittel. Wir nutzten sie zur Fahrt in die Innenstadt und zum Besuch der Großeltern in Sasel. Im Betrieb waren bis 1938 ausschließlich die Wechselstromzüge mit Abteilwagen für Oberleitungsbetrieb. Es gab 2 Typen: Die ältesten von 1907 mit Treppendach und 8 Abteilen pro Waggon und die neueren mit Tonnendach und 7 Abteilen. So lief es viele Jahre.

Dann kam etwas sensationell Neues. 1939 wollte ich wie üblich von Friedrichsberg nach Poppenbüttel. In Ohlsdorf hieß es: „Alle aussteigen“. Der Zug wurde abgeräumt, und zur Weiterfahrt rollte ein funkelnagelneuer Gleichstromzug der BR ET 171 (später BR 471), eine der Einheiten 001 bis 047, heran. Ich war begeistert! So etwas Schönes hatte es auf Vorortbahnschienen noch nie gegeben! In Poppenbüttel sah ich mir die 2. Klasse (es gab nur 2. und 3. Klasse) an. Es war wirklich Luxus: Tiefe weich gepolsterte Sitze und Intarsien an den Trennungswänden. (Der Vandalismus wurde erst später erfunden.) Ein Komfort, der heute selbst in der 1. Klasse der ICE-Züge kaum erreicht wird. Zum Glück wusste noch niemand, dass diese Pracht nur wenige Jahre währte, bis ein Teil der Züge verbrannt und der Rest heruntergewirtschaftet war.

Neben der Vorortbahn benutzten wir aber auch gelegentlich die Straßenbahn, denn wir hatten einen Garten in Marienthal. An der Ecke Pfenningsbusch / Dehnhaide hielt die **Linie 21** von Barmbek, Drosselstraße kommend und fuhr dann weiter durch die Von-Essen-Straße nach Rothenburgsort, Hanseatenhalle. Sie kreuzte die Wandsbeker Chaussee, wo ich in die **Linie 4** nach Marienthal umsteigen musste. Die **Linie 21** war eine mäßig frequentierte Querverbindung, sie fuhr in der Regel mit einem Anhänger.

Zur **Innenstadt** fuhren die **Linien 6, 7, 8** und **9**. Die stark benutzte **Linie 6** rollte mit 2 Anhängern über Barmbek Markt und die Fuhlsbütteler Straße nach Ohlsdorf. Die schwach ausgelastete **Linie 7** fuhr mit einem größeren Triebfahrzeug ohne Anhänger durch die Rönnhaidstraße zum Schleidenplatz. Alle anderen Barmbeker Linien wurden mit der **Einheitsbaureihe** betrieben.

Neben der **Linie 6** war die **Linie 8** nach Farmsen Trabrennbahn stark frequentiert; ich kenne sie nur mit 1-2 Anhängern fahrend. Sie bog am **Barmbeker Markt** von der „Hauptstrekke“ nach Ohlsdorf rechts in die Dehnhaide ab. Unbedeutend war die **Linie 9**, die ohne Anhänger über die Bramfelder Straße zum Neuen Schützenhof fuhr.

Am **Barmbeker Markt** gab es ein den meisten Lesern sicher unbekanntes kaum benutztes **Kehrgleis**. Es bog kurz hinter der Dehnhaide von der Ohlsdorfer Strecke rechts in die Beimoorstraße ein und erreichte dann über Langenrehm auf der Dehnhaide das Gleis der **Linie 8** Richtung Innenstadt. Das Rillengleis war ständig versandet, und es war für uns Jungen schon eine kleine Sensation, wenn sich im Schmutz einmal ein Radprofil zeigte. Es wurde also gelegentlich befahren, gesehen haben wir *Kraepelinwegskinder* dort aber nie einen Zug (Stand etwa 1942).

Ich schreibe diese Zeilen aus der Erinnerung eines 12jährigen Jungen. Es ist nicht unmöglich, dass sich ein paar kleine Fehler eingeschlichen haben. Ich würde mich freuen, wenn ich das Interesse einiger Leser erweckt hätte, die uns Beiträge oder Korrekturen einsenden würden.

Wir sind ein **Fahrgast-Forum**, d.h. wir möchten gern auch andere Meinungen hören und diskutieren, auch wenn sie kontrovers zu den unseren sind. Also liebe Leser, greift zur Feder, zum Telefon oder kommt digital zu uns, Hauptsache, ihr kommt.

GÜNTHER STOLTZE

*Leider bleiben auch weiterhin nur Erinnerungen an alte Zeiten, wenn es um das Thema Straßenbahn in Hamburg geht. Auch in der Zukunft scheint die U-Bahn die einzige Hamburger „Straßenbahn“ (ist ja ein BO-Strab-Betrieb) auf absehbare Zeit zu bleiben. Wollen wir hoffen, dass sich doch noch eine Wende zugunsten einer modernen Straßenbahn (**Stadtbahn**) ergibt.*

HFF-REDAKTION

Impressum Hamburger Fahrgast-Forum (HFF)
Herausgeber: „FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG“ (FIH)
Erscheint: 4-mal im Jahr.
Druckauflage: 50 Stück, zusätzliche Exemplare können auf Wunsch gegen eine Spende gedruckt werden.
Internet: www.fih.de.vu
Redaktionsteam:
Pascal Fischer (Layout), Klaus Müller (Schlussredakteur) und Martin Potthast (Produktion)
V.i.S.d.P.: Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle
Versand: Günther Stoltze, Beimoorweg 58, 22927 Großhansdorf
Redationsschluss dieser Ausgabe: 25.04.2011
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet; Belegexemplar erbeten
FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH)
Kontakt: e-Mail: FIH@wiwi-hamburg.net Internet: www.fih.de.vu.
Treffpunkt: jeden 3. Donnerstag in geraden Monaten (Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember) im **Wappenhof,** Restaurant Dubrovnik, Borgfelder Straße 16, 20537 Hamburg

S2 verkehrt zu selten!

Seit der **Fertigstellung** des dritten und letzten Abschnitts der **City-S-Bahn** am **31.05.1981** wurde die Linie **N**, genau wie die Linie **L** zwei Jahre zuvor von der Verbindungsbahn auf die City-S-Bahn (Tunnelstrecke) verlegt. Neu war für die **N** im Gegensatz zur **L**, dass sie nicht nur direkt in die City geführt worden ist, sondern erstmals auch Altona bediente. Mit Eröffnung der Harburger Strecke 1983 (Linie **Q**) wurde die **N** auf dem Westast nach Pinneberg überflüssig. Durch den Entschluss des ***HVV***, die Verbindung von Elbgaustraße an Altona vorbei direkt zur Verbindungsbahn (Linie **O**) wieder ganztägig fahren zu lassen, hat diese Linie auch wieder die Hauptbedienung der Strecke nach Bergedorf und Aumühle übernommen, was zu einem **Schattendasein** der **S2** (sie verkehrt seitdem nur in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs) führte. Damit hat der Bergedorfer Ast bis heute eine gegenüber den anderen S-Bahn-Außenstrecken benachteiligte Situation, zumal **nicht** einmal **Altona** mehr umsteigefrei zu erreichen ist, sofern die **S2** nicht verkehrt. Ohnehin erreicht diese Linie ja nur Bergedorf. Nur eine unveröffentlichte Fahrt montags bis freitags erreicht Aumühle. Der bahnsteig- und zeitgleiche Anschluss am Hauptbahnhof von der Linie **O** an die **L** ist kein Ersatz für die fehlende Direktverbindung, da am **Hauptbahnhof das Umsteigen nervig** und der Anschluss oft **unzuverlässig** ist. Besonders schlimm ist, dass die **S2** nicht einmal den **gesamten Berufsverkehr** abdeckt. Aus Sicht der Besteller fahren zu wenige Fahrgäste nach Bergedorf. Wenn das so ist, dann fragt sich, warum auch dort die **Fahrradsperrzeiten** gelten! Auch besteht eine Benachteiligung der Bergedorfer Strecke darin, dass sie im Gegensatz zu anderen Strecken nicht wenigstens im **gesamten Berufsverkehr** im **5-Minuten-Takt** bedient wird. Die Züge sind oftmals zu **voll** für ein angenehmes Reisen. Obwohl die S-Bahn Hamburg ein Angebot zur Ausweitung des **S2**-Angebotes gemacht hat, **weigert** sich die **Stadt Hamburg**, es zu bestellen…

MARTIN POTTHAST

HADAG-Niederelbefahrten wieder bis Stadersand

Seit der vergangenen Saison – erstmals am 2. April 2010 – fahren die Niederelbeschiffe der **HADAG** über den bisherigen Endpunkt **Lühe** hinaus bis nach **Stadersand**. Damit wird eine alte Tradition wieder aufgenommen, denn in früheren Jahren gehörte die Weiterfahrt bis Stadersand – z.T. auch darüber hinaus nach Grauerort, Krautsand und Glückstadt – zum planmäßigen Linienweg des **HADAG** -**Niederelbedienstes**. Am 11. August 1984 wurden die Anleger jenseits von Lühe letztmals in dieser Weise bedient; in den letzten Betriebsjahren war die **HADAG** allerdings nur noch einmal in der Woche, nämlich sonnabends, bis Stadersand und Glückstadt gefahren. Zwischen 1996 und 2008 hatte dann der „**Elbe-City-Jet**“ in Stadersand angelegt – nach dessen Betriebseinstellung gab es dort keinen planmäßigen Schiffsverkehr mehr. Die Wiederaufnahme des Betriebes durch die **HADAG** erfolgte auf **Initiative der Stadt Stade**, die sich dieses zusätzliche Angebot für Touristen 15.000 • im Jahr kosten lässt. Bereits bei der ersten Fahrt am 2. April 2010 fuhren ca. 30 „Eröffnungsfahrgäste“ mit; schade nur, daß diese sang- und klanglos ohne irgendwelche Feierlichkeiten erfolgte. Ein kleine Begrüßung der ersten Fahrgäste durch Vertreter der Stadt Stade mit einem Glas Sekt oder Saft an der Endstation der **KVG**-Anschlussbuslinie 2006 bei der Stader Tourismusinformation am Stadthafen wäre doch eine nette Geste gewesen und hätte bestimmt nicht viel gekostet. Nach Auskunft der **HADAG** wurden die Fahrten nach Stadersand in der Saison 2010 zufriedenstellend genutzt, so dass auch 2011 wieder **an Wochenenden und Feiertagen** zweimal täglich von **Hamburg-Landungsbrücken nach Stadersand** und zurück gefahren wird. Zwar gilt auf den Schiffen **nicht** der ***HVV***-Tarif, zumindest der Fahrpreis zwischen Lühe und Stadersand liegt aber mit 1 • sehr niedrig - wer Geld sparen will, kann also mit dem ***HVV*** (**Bus 2357 Stade – Jork – Cranz**) zum **Lühe-Anleger** anreisen und fährt dann mit der **HADAG** nur das letzte preisgünstige Stück. Zwischen Stadersand und Stade verkehrt – wie bereits erwähnt – als Zubringer die **KVG** -Linie 2006 zum ***HVV*** -Tarif.

Leider wird im Unterschied zu den Jahren bis 1984 nicht mehr der Anleger **Twielenfleth** bedient, obwohl das dortige Freibad und der Sandstrand auch dieses Ziel für Touristen attraktiv machen würden. Es wäre daher wünschenswert, wenn die **HADAG** -Schiffe in den kommenden Jahren auch wieder in **Twielenfleth** – das ohnehin zwischen Lühe und Stadersand auf dem Weg liegt – anlegen würden.

KLAUS MÜLLER

FIH vor 30 Jahren

In unserer Rubrik „ **FIH** vor 30 Jahren“ stellen wir künftig wichtige Themen vor, die die **FIH** seinerzeit beschäftigt haben und in der damaligen Zeitschrift **HFI** veröffentlicht worden sind. In der ersten Ausgabe der **HFI** (Heft 1 1981) wurde ein heute noch wichtiges Thema behandelt, nämlich die **Linienführung** der S-Bahn im **Innenstadtbereich** nach Fertigstellung der **City-S-Bahn** (Hauptbahnhof – Landungsbrücken – Altona **–** Diebsteich). Nebenstehend befindet sich ein Auszug aus dem Heft, welcher damals auch als Flugblatt (Rückseite) erschien (Abb. 1).

Die Vorderseite ist komplett in Abb. 2 dargestellt. Die **FIH konnte damals erreichen**, dass zwei Jahre später die **O** (und somit die Verbindung **Diebsteich - Holstenstraße)** wieder ganztägig befahren wird.

Zwei Probleme gibt es aber heute noch:

1. Die S-Bahnfahrgäste nördlich von Elbgaustraße müssen stets umsteigen, weil im Jahre 2003 die wenigen O-Fahrten von und nach Pinneberg, die es während der Berufsverkehrszeit gab, abbestellt worden sind

2. Die Probleme der 1981 auf die City-S-Bahn verlegten **N** sind nur aus westlicher Sicht, also aus dem Raum Eidelstedt, gesehen und für dessen Belange bis heute optimiert worden. Für den Ostast der damaligen **N** und heutigen **O**. sieht die Angelegenheit ganz anders aus. So bekamen die Bergedorfer und Aumühler Fahrgäste am 31.05.1981 die neue Schiene in die City („City-S-Bahn: jetzt auch **N**“) und brauchten nicht mehr umzusteigen, um in die Innenstadt (= Jungfernstieg!) oder nach Altona zu fahren. Dieses wurde zum Sommerfahrplan 1983, seitdem die **O** ganztägig fährt, einfach wieder rückgängig gemacht. *(Siehe auch Artikel: „***N** *(S2) verkehrt zu selten“*).

MARTIN POTTHAST Abbildungen siehe Seite 17

Streckenstillegung bei der Hamburger S-Bahn!

Umseitig abgedruckter Fahrplan ist kein schlechter Scherz der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG, sondern ein kurzer Auszug aus dem amtlichen Sommerfahrplan 1981.

Die Fahrgäste der Pinneberger Strecke haben dann nur noch die Wahl zwischen zwei Übeln: entweder die Fahrzeitverlängerung von 7 Minuten bis zum Hauptbahnhof in Kauf zu nehmen oder in die S 21 umzusteigen. Dann ist man "nur" 3 bis 5 Min. später am Hauptbahnhof als mit der S 2 nach altem Fahrplan.

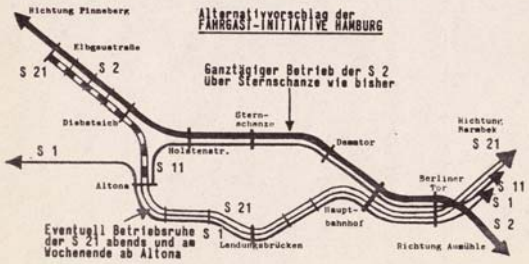
Wer aus Richtung Elbgaustraße die Stationen Holstenstraße, Sternschanze oder Dammtor erreichen will, ist sowieso auf die S 21 angewiesen. Aber das ist der Hammer: Diese Linie verkehrt abends und sonnabend nachmittags nicht mehr, sonntags nie!

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG fragt die Verantwortlichen:

- Was ist der wahre Grund für diese einschneidenden Maßnahmen?
- Wurde die aufwendige City-S-Bahn nur gebaut, um anschließend die altbewährte Verbindungsbahn schrittweise stillzulegen?
- Soll die ohnehin mangelhafte Verbindung zwischen den westlichen S-Bahnlinien und dem nördlichen U-Bahnnetz noch schlechter werden?
- Hat man nicht daran gedacht, daß auch Fahrgäste aus Pinneberg, Elmshorn, Quickborn usw. ins Universitätsviertel müssen, abends in die Staatsoper oder ins Kino wollen, am Wochenende zum Ausstellungsgelände, zum Fernsehturm?
- Ist eine weitere Fahrgast-Abwanderung zum Individualverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen heutzutage noch zu verantworten?
- Soll die immer wieder betonte Förderung des öffentlichen Verkehrs doch nur ein Lippenbekenntnis bleiben?
- Warum wurden die Fahrgäste nicht gefragt?

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG fordert:

- Laßt die bewährte Linie S 2 wie sie war: schnell und leistungsfähig zwischen den Stationen Pinneberg - Elbgaustraße - Sternschanze - Hauptbahnhof - Bergedorf - Aumühle, um alte Stammgäste nicht zu verärgern!
- Führt stattdessen die neue Linie S 21 von Elbgaustraße über Altona - Landungsbrücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Hasselbrook nach Barmbek, um für eine neue Gruppe von Fahrgästen ein zusätzliches Angebot zu schaffen!
- Laßt diese Linie S 21 im durchgehenden 10-Minuten-Abstand (und zwar ohne die gefürchteten Taktsprünge) bis zum Betriebsschluß verkehren und überlaßt es dem Mündigen Fahrgast, selbst zu entscheiden, welche Route er benutzen möchte!
- In diesem Falle wäre es dann auch nicht so schlimm, wenn die Linie S 21 in den späten Abendstunden und/oder am Wochenende nur noch zwischen Elbgaustraße und Altona verkehrte, sofern dort günstige Übergänge zur S 1 bestehen! (Am Hauptbahnhof kann ohnehin zwischen S 1 und S 2 umgestiegen werden; ab Sommerfahrplan auch wieder bahnsteiggleich).



Liebe Fahrgäste!

Teilen Sie uns mit, was Sie von den Vorschlägen der FIH halten!

Wenden Sie sich mit Ihrer Beschwerde gleich an den HVV! (Telefon 220 11 31). Benutzen Sie verstärkt die S 21, um den Umweg durch den Tunnel zu vermeiden!

Herausgeber: FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH)
Verantwortlich i.S.d.P.: Werner Rönsch
Spendenkonto: Postscheck Hbg. 44 65 06-208 Sonderkonto F (K. Rößler)
Kontakt-Adressen:
Wolfgang Narotzke, Quedlinburger Weg 2, 2000 HH 61, Tel. 55 22 162
Werner Rönsch, Rotdornweg 21, 2081 Bönningstedt, Tel. 55 66 355
Karlheinz Rößler, Quellenweg 11, 2000 HH 26, Telefon 200 59 19

Bitte dieses Flugblatt nicht wegwerfen, sondern weitergeben!

Abb. 1

Linie S 2/S 21

Sehr geehrte Fahrgäste!

Wegen Abschluß der Bauarbeiten am Bahnhof Altona verkehren

ab Sonntag, den 31. Mai 1981

die Züge der **Linie S 2 über Altona – Landungsbrücken.**

Die Fahrzeiten zwischen Diebsteich und Hauptbahnhof verlängern sich dadurch in beiden Fahrtrichtungen um 7 Minuten.

Wegen dieser Umleitung der Linie S 2 wird auf der alten Strecke über Sternschanze die **neue Linie S 21 zwischen Elbgaustraße und Hasselbrook** (– Barmbek) bzw. Bergedorf eingerichtet. Die S 21 verkehrt zwischen Elbgaustraße und Hauptbahnhof nach folgendem Fahrplan (Auszug):

werktags außer sonnabends (auch an verkaufsoffenen Sonnabenden)

1. Zug		letzter Zug					1. Zug		letzter Zug
5.59		19.11	↑	ab	Elbgaustraße	an ↑	6.04		18.54
6.06	alle 10 Minuten	19.18		ab	Diebsteich	ab	5.56	alle 10 Minuten	18.46
6.11		19.23		ab	Sternschanze	ab	5.52		18.42
6.15		19.27	↓	an	Hauptbahnhof	ab	5.47		18.37

sonnabends (an Sonn- und Feiertagen kein Betrieb!)

1. Zug		letzter Zug					1. Zug		letzter Zug
7.51		14.41	↑	ab	Elbgaustraße	an ↑	8.03		14.53
7.58	alle 10 Minuten	14.48		ab	Diebsteich	ab	7.55	alle 10 Minuten	14.45
8.03		14.53		ab	Sternschanze	ab	7.51		14.41
8.07		14.57	↓	an	Hauptbahnhof	ab	7.46		14.36

Innerhalb der aufgeführten Betriebszeiten kann zwischen S 2 und S 21 zwischen Elbgaustraße und Diebsteich umgestiegen werden. Der Zugabstand beträgt in beiden Richtungen 3 bis 5 Minuten.

Außerhalb der genannten Betriebszeiten der S 21 können die Stationen Holstenstraße, Sternschanze und Dammtor nur über die Linie S 11 erreicht werden.
Aus/in Richtung Elbgaustraße – Pinneberg muß in Altona umgestiegen werden.
Dadurch verlängern sich die Fahrzeiten in beiden Richtungen um 5 bis 10 Minuten.

Bitte benutzen sie einen früheren Zug, um Ihre Anschlüsse zu erreichen!

Haben Sie dafür Verständnis?
Was wir davon halten, können Sie auf der Rückseite lesen!

FIH FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG

Abb. 2

Art der Elektrifizierung der S4

Es ist umstritten, wie man die **S4** von **Hasselbrook** nach **Bad Oldesloe** elektrifizieren soll. Will man etwa ab Bargteheide bis Bad Oldesloe, um ein eigenes Gleis einzusparen, die Gleise der Fernbahn mitbenutzen, so kommt man um die Verwendung von **Zwei-System-Zügen** nicht herum. Nur sind diese Gleise, anders als die der Strecke von Neugraben nach Stade, sehr stark vom Fernverkehr frequentiert. Wir erinnern uns: Als die **Öresund-Querung** eröffnet worden war, lag der Kfz-Verkehr weit unter den Prognosen, der Eisenbahn-Verkehr aber weit darüber. Das zeigt, dass mit der Eröffnung der **Fehmarnbelt-Querung** ebenfalls mit einem starken **Anwachsen des Eisenbahn-Verkehrs** zu rechnen ist. Wir sollten uns klarmachen, dass an der Strecke gut die Hälfte der Dänen mit rund 2.000.000 Einwohnern hängen und darüber hinaus 4.000.000 Norweger und 9.000.000 Schweden, also mit jenen zusammen 15.000.000 Nordeuropäer. Diese wahrhaft europäische Eisenbahn-Magistrale wird insbesondere auf der Strekke **Bad Oldesloe – Hamburg** den Bahnverkehr gewaltig anschwellen lassen. Wir müssen uns auch darüber im Klaren sein, dass auf einer derart hochbelasteten Strecke **merkliche Fahrplanabweichungen an der Tagesordnung** sein werden, die dann immer in das im Hauptbahnhof, in Altona und in Diebsteich verknüpfte gesamte S-Bahn-Netz hinein getragen werden. Das führt dazu, dass wir im S-Bahn-Netz immer wieder einen **gestörten Spitzenverkehr zu beklagen** haben. Wie sagte doch der frühere Bevollmächtigte der DB-Konzernleitung für Hamburg und Schleswig-Holstein, ***Reiner Latsch***, zum Verfasser: „**Die Stärke der S-Bahnen von Berlin und Hamburg resultiert aus ihrem jeweiligen Inselbetrieb!**“ Sie können also nicht vom Fernverkehr gestört werden!

Es ist für den Verfasser ein Zeichen absoluter **Planungsschwäche**, wenn man von Bargteheide nach Bad Oldesloe selbst im Berufsverkehr einen **Stundentakt** vorsieht. Dafür braucht man keine Stadtschnellbahn. Da wäre es ehrlicher, wenn man die zur Zeit von **Neumünster** über **Bad Segeberg** nach **Bad Oldesloe** führende **Nordbahn** bis **Bargteheide** verlängert, um dort die Reisenden in die S-Bahn umsteigen zu lassen. Die beste Lösung ist aber doch, die **Schnellbahn auf einem eigenen Gleis** bis **Bad Oldesloe** zu führen. Wenn bei **Aufhebung** des Haltepunktes **Kupfermühle** (Gemarkung der Gemeinde **Tremsbüttel**) quer zur Dorfmitte von **Tremsbüttel** eine **S-Bahn-Station** gebaut wird und ebenso eine beim Dorf **Rümpel** bei **Bad Oldesloe**, dann werden diese beiden Ortschaften (beide zur Zeit je rund 1.300 Einwohner) innerhalb von etwa zehn bis fünfzehn Jahren förmlich explodiert sein und sich als S-Bahn-Stationen rechnen. Bei Tremsbüttel könnte man einen Groß-**P+R**-Platz einrichten (auf der anderen Seite vom Bahnhof bzw. Bahndamm) mit direkter Straßenverbindung von den Autobahnen A1 und A21**!**

Wenn man also vernünftigerweise den S-Bahn-Verkehr vollständig **vom Fernbahn-Verkehr trennt**, warum meint man dann, die separaten Gleise mit der **Fernbahn-Stromversorgung** versehen und damit Zwei-System-Züge einsetzen zu müssen? Na ja, für die Fernbahn-Elektrifizierung braucht man nur ein **Unterwerk** in Lübeck für die ganze Strecke bis Hamburg; schließlich beträgt die Niederfrequenz-Spannung von 15.000V ja das 12-fache der Gleichspannung von 1.200V in der Stromschiene! Die S-Bahn würde zwischen **Hasselbrook** und **Bad Oldesloe** doch mindestens fünf bis sechs Unterwerke benötigen. Das ist nun extrem **vordergründig** betrachtet. Zumindest in Berlin benutzt man sowohl bei der S-Bahn als auch bei der U-Bahn **Aluminium-Stromschienen** mit einer relativ dünnen Stahlschleiffläche. Wenn man für die Strom-Rückleitung dann noch starke Aluminium-Kabel benutzt (bloß **nicht** solche aus Kupfer!), wie der Verfasser sie am U-Bahnhof **Kiekut** gesehen hat, dann wird man vielleicht mit vier Unterwerken auskommen. Dazu kommt, dass der Gleichstrom aus dem Dreiphasen-Landesnetz (50Hz) mittels sechs einfacher Einweg-Gleichrichter (in sogenannter Brückenschaltung) gewonnen wird, die an die Sekundär-Ausgänge des **Drehstromtrafos** angeschlossen sind. Durch die Überlagerung der drei Phasen ist der Gleichstrom schon so glatt, dass man nicht mehr von Wellenstrom sprechen kann; eine Nachbehandlung ist nicht mehr erforderlich.

Wie sieht es nun bei der Stromversorgung der Zwei-System-Züge unter der Wechselstrom-Oberleitung aus?

Im **Niederfrequenz-Trafo** des Triebzuges wird der Ein-Phasen-Wechselstrom von 15.000V aus der Oberleitung zunächst auf rund 1.200V heruntergespannt. Würde man jetzt nur eine einfache Gleichrichter-Brückenschaltung anschließen, so wäre das Ergebnis ein Wellenstrom, den man zeichnerisch dadurch darstellen kann, dass man quasi die negativen Sinuswellen-Anteile nach oben klappt. Dieser Strom ist für den Gleichstrom-Zwischenkreis absolut nicht brauchbar. Mit einer durch **Leistungs-GTO-Thyristoren** aufgebauten Schaltung, dem Vier-Quadranten-Steller, auf den eine Steuerungselektronik einwirkt, muss also mit einem gewissen Aufwand aus dem Ein-Phasen-Wechselstrom erst einmal ein glatter Gleichstrom erzeugt werden. Aus diesem wird dann wie auch beim Gleichstrom-Zug mit einem nicht unbedeutenden elektronischen Aufwand **Drehstrom wandelbarer Frequenz** erzeugt. Im Gleichstrom- und Stromschienen-Bereich benötigt man beim Zwei-System-Zug natürlich weder den Trafo noch den Vier-Quadranten-Steller; deren Gewicht wird nur mitgeschleppt. Wie der für die **Technik zuständige Geschäftsführer** der **S-Bahn Hamburg GmbH**, ***Michael Dirmeier***, dem Verfasser mitteilte, hat allein der Niederfrequenz-Trafo (mit seiner großen Eisenmasse) ein Gewicht von 5,5t; die gesamte zusätzliche Anlage eines von über 6,0t. Der Vollzug hat mit seinen zwei derartigen Anlagen ein Mehrgewicht von 12,0t; das entspricht der Masse von acht Mercedes-Mittelklasse-Pkw. Diese Masse muss alle zwei Minuten von 0 auf 100km/h beschleunigt werden, um sogleich wieder abgebremst zu werden. Bei den großen Einheiten in größerem Zugfolge-Abstand der **Stadtschnellbahnen** kann von dem zusätzlichen Energiebedarf durch Nutzbremsung nur recht wenig zurückgewonnen werden.

Es kommt **noch etwas zugunsten der Gleichstrombahn** hinzu: Nicht nur, dass die S-Bahn aufgrund ihrer Zugfolge-Dichte wahrscheinlich im Tagesdurchschnitt noch einmal mehr als die Menge an elektrischer Energie benötigt als der Fernbahn-Betrieb, so dass das Unterwerk schon deswegen mehr als doppelt so groß sein muss, als bräuchte es nur die Fernbahn zu versorgen. Dazu kommen auch die erforderlichen stärkeren Zuleitungen zum Unterwerk und die entsprechend größeren 16,7Hz-Trafos und Generatoren im E-Werk. Nein, **Stadt**

schnellbahnen haben eine für die **Stromversorger** ganz **unangenehme Eigenschaft**, um derentwegen diese der Bahn nicht nur eine bestimmte Kilowattstunden-Zahl in Rechnung stellen, sondern auch noch die vom **Stadtschnellbahn-System** abgenommene **Spitzenleistung**, denn nach dieser muss ja die Größe der Anlagen berechnet werden! Im 16,7Hz-System gibt es für diesen zusätzlichen Leistungsbedarf im Norden keinerlei Reserven mehr. Am Main stellt z. B. das DB – Pumpspeicherwerk **Langenprozelten** einen solchen **Leistungspuffer** dar. Weiter südlich sind es die **Schwell-Wasserkraftwerke** der DB im Verlauf der Donau oder das **Walchensee-Kochelsee-Kraftwerk**, bei dem Über sc0hussstrom zum Wieder-Hochpumpen des Wassers in den Walchensee verwendet wird. Man könnte nur aufwändig mit statischen Umartern in den Unterwerken über das Drehstromnetz auf das Pumpspeicherwerk Geesthacht zurückgreifen. Das macht man dann doch gleich besser mit dem am Anfang dieser Abhandlung genannten einfachen **Gleichrichterwerk**.

Nebenbei bemerkt: Die in Betracht kommenden Bundesländer sollten sich einmal mit den Stromversorgern zusammensetzen, um darüber zu befinden, wo man das Baggergut aus der Elbvertiefung zu einem Hügel für ein weiteres Pumpspeicherwerk zusammenführt.

Ja, dann ist da aber noch die Empfindlichkeit der zur Innenseite hin offenen Stromschiene. Deren Crux ist es, dass sie zwar schon einmal vereist, das aber sehr selten, so dass man sich fragt, ob es wirklich erforderlich ist, in Ohlsdorf einen **Diethylenglykol-Sprühzug** bereit zu halten – es kommt doch wohl höchstens alle fünfzehn Jahre einmal vor. Die Lösung liegt wohl in einem Mehrzweck-Zug, mit dem man auch im Herbst die Laubschmiere wegsprühen kann und mit dem auch Unkraut-Bekämpfungsmittel ausgetragen werden können,

Kurzum: Wie brauchen für die **S4 besondere Gleise**, die dann mit der **kostengünstigeren Gleichstrom-Einrichtung** versehen werden sollten.

WILLY LAASER

Kommentar:

Willy Laaser spricht ein paar wichtige Punkte an:

Die Problematik des **Mischverkehrs** und die zu **geringe Taktung** des geplanten S-Bahnangebots nach Bad Oldesloe.

Es sollten grundsätzlich nur dort S-Bahnstrecken gebaut werden, wo der für Hamburg **übliche Grundtakt von 20 Minuten** von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss jeden Tag angeboten werden kann. Die S-Bahn nur bis **Bargteheide** fahren zu lassen und stattdessen die **Nordbahn von Bad Oldesloe** zu verlängern, entspricht auch den Überlegungen der FIH, die auf einer Sondersitzung im Juli 2009 gefasst worden sind.

Möglicherweise sind die Fahrgäste aus Tremsbüttel auch eher an einer umsteigefreien Verbindung nach **Bad Segeberg** interessiert als zum **Jungfernstieg**. Insbesondere wenn die Nordbahn ab Bargteheide genau wie die **RegionalExpress-Züge** der DB **ohne Halt zum Hamburger Hauptbahnhof** durchfahren würden, wäre das die für alle Beteiligten bessere Lösung.

Was die **Stromversorgung** angeht, könnte das aus **Fahrgastsicht egal** sein. Einerseits macht die **derzeitige Stromschiene Probleme** bei „Personen im Gleis“. Das könnte durch **kürzere Speisungsabschnitte** und **konsequente Einzäunung** der S-Bahnanlagen in den Griff zu kriegen sein. **Andererseits** sprechen die **negativen Erfahrungen** aus den Wintermonaten mit der bereits existierenden Zweisystem-S-Bahn nach Stade (Ausfälle bzw. Umsteigezwang in Neugraben, der ja gerade vermieden werden sollte!) **gegen** eine solche Lösung nach Ahrensburg/Bad Oldesloe.

Ein weiterer wichtiger Aspekt dürfte ein ganz anderer sein: Sind die S-Bahn-Gleise genauso nutzbar wie die Fernbahngleise, könnte dies zu **Trassenproblemen** führen, da nicht nur die S-Bahn bei Störungen auf den eigenen Gleisen auf die Fernbahngleise wechseln könnte, sondern auch umgekehrt könnte die Fernbahn nicht nur bei akuten Störungen, sondern auch bei größeren Bauarbeiten die S-Bahngleise nutzen mit entsprechen Einschränkungen oder Taktabweichungen im S-Bahnverkehr.

Schlimmstenfalls bestimmen noch **ökonomische Erwägungen**, wer welche Trasse auf den S-Bahngleisen nutzen darf, und **zahlungskräftige** Gütertransporte oder Fernverkehrsanbieter reservieren sich die für sie attraktiven Trassen, so dass die S-Bahn keinen **starren Taktfahrplan** anbieten kann, sondern vereinzelte **Minutenabweichungen** vom Grundtakt vorkommen.

MARTIN POTTHAST

Vier- und Marschlande: Spätverkehr verschlechtert

In den letzten Jahren hatte es im Hamburger **Busverkehr** keine gravierenden Verschlechterungen mehr gegeben – während es im innerstädtischen Bereich sogar zu beträchtlichen **Leistungsausweitungen** kam, wurde das Angebot im ländlich strukturierten Raum zumindest nicht reduziert. Jetzt scheint aber eine **bedenkliche Tendenzwende** eingeleitet: Die Fahrgäste des „Hamburger Gemüsegartens“ zwischen Rothenburgsort und Bergedorf – auch als **Vier- und Marschlande** bekannt – mussten eine fühlbare Verschlechterung des Spätverkehrs hinnehmen.

Bis zum 11. Dezember 2010 fuhr der letzte Bus der Linie **124**, der die Ortschaften der Vier- und Marschlande direkt mit dem Hamburger Zentrum und Bergedorf verbindet, täglich um 1.10 Uhr ab Hauptbahnhof/ZOB und damit in der Woche sogar noch **nach Betriebsschluß der Schnellbahnen**. Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 wurde die letzte Fahrt nun um eine halbe Stunde auf 0.40 Uhr vorverlegt. Zwar haben die Fahrgäste aus dem Bereich der Vier- und Marschlande damit nach wie vor eine deutlich bessere Spätverbindung als andere vergleichbare Gebiete in Hamburg (z.B. die Orte im **Alten Land** oder **Moorwerder**); auch bleibt ihnen der Vorteil einer direkten Busverbindung aus der Innenstadt, ohne eine Schnellbahn benutzen zu müssen. Dennoch bedeutet die **Vorverlegung des Betriebsschlusses eine deutliche Einschränkung**. Solche Sparmaßnahmen passen nicht zum ehrgeizigen Titel einer „Umwelthauptstadt 2011“!

KLAUS MÜLLER

ENDE HFF

Anschriften der PRO BAHN-Verbände

Landesvorsitzender
Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
Tel.Tel. 0151 / 51 46 21 56 E-Mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender
Birger Wolter • Heidkampsredder 10 • 21031 Hamburg
Tel. 0163 / 8262984
E-Mail: wolter@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein
c/o Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
E-Mail: schleswig@pro-bahn-sh.de • Tel. 0151 / 51 46 21 56
oder: barkleit@pro-bahn-sh.de

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 • Heidkampsredder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 0163 / 8262984
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 / Fahrgastiniative 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 am 1. Donnerstag in ungeraden Monaten um 18:30 Uhr in Kiel, Restaurant „Madeira“. Mitglieder erhalten rechtzeitig Einladungen. Termine bitte auch erfragen unter schleswig@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 / 80 80 24
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 Ferienanreise 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
Stefan Barkleit
Dorfstraße 60
24223 Schwentinental

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
Dorfstraße 60, 24223 Schwentinental

- **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
Famlienmitgliedschaft	49.00 Euro

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband

Der Umbau des Bahnhofs Travemünde Strand hat begonnen

Schon vor einigen Monaten hat der Umbau des Travemünder Strandbahnhofs zu einem Bahn-Bus-Verknüpfungspunkt begonnen, nachdem das Empfangsgebäude schon vor einiger Jahren saniert worden ist – sehr gelungen, wie das Bild rechts dazu zeigt.

Konkret erstrecken sich die Bauarbeiten auf den bisherigen Bahnsteig, dessen westliche Seite für den Bahnverkehr modernisiert und auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht wird, während an der östlichen Seite die Bussteige für den Stadtverkehr entstehen werden. Die Photos zeigen den Bauzustand von Mitte April: Während der Bahnsteig weitgehend fertiggestellt ist, ist vom Bussteig noch nicht viel erkennbar.

Stefan Barkleit

Foto: Stefan Barkleit

Bahnsteig in Lübeck-Travemünde Strand

Foto: Stefan Barkleit

Standort für den Busbahnsteig in Lübeck-Travemünde Strand

Foto: Stefan Barkleit

Bahnhofshalle Lübeck-Travemünde Strand

Neues vom Busverkehr in Lübeck

Zehn Hybridbusse für Lübeck

Stadtverkehr und LVG werden im Sommer 2011 als erste Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein eine Kleinserie von zehn Hybridbussen in Betrieb nehmen, verteilt auf fünf Solowagen des Herstellers MAN sowie fünf Gelenkzüge des Schweizer Herstellers Hess. Die Fahrzeuge werden im Rahmen eines Pilotprojektes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) beschafft und mit Fördermitteln in Höhe von rund 2,2 Millionen Euro aus Berlin bezuschusst.

Der Hybridantrieb ermöglicht es, beim Bremsen freiwerdende Energie in Hochleistungskondensatoren auf dem Dach zu speichern und beim Anfahren wieder abzugeben. Dadurch reduziert sich der Kraftstoffbedarf nach Angaben des Stadtverkehrs um bis zu 5.500 Liter Diesel pro Fahrzeug und Jahr, gleichzeitig wird der Schadstoffausstoß um bis zu 20 Prozent zurückgefahren.

Insgesamt können sich die Hybridbusse bis zu 800 Meter rein elektrisch fortbewegen, ideal um beim Ein- bzw. Ausfahren in bzw. aus Haltestellenbereichen im innerstädtischen Verkehr deutliche Kraftstoffeinsparungen zu erzielen und zugleich den Lärmpegel, der auf die Fahrgäste einwirkt, spürbar zu vermindern. Für weitere Fahrstrecken treibt ein Dieselaggregat einen Elektromotor an, der ebenfalls die Kondensatoren lädt oder aber seine Energie direkt an die Elektromotoren an den Achsen abgibt.

Foto: Arne Opitz

Vorführwagen MAN 1085

Mit den ersten zehn Hybridbussen möchten Stadtverkehr und LVG die Alltagstauglichkeit der neuen Technologie nachweisen und gleichzeitig deren Weiterentwicklung konsequent vorantreiben. Beide Unternehmen erwarten, dass sich die neue Antriebstechnik schon in wenigen Jahren zum Standard auf dem Weg zur vollständigen Elektromobilität entwickeln wird. Durch die Teilnahme am Pilotprojekt kann das neue Zeitalter in der Hansestadt Lübeck bereits frühzeitig eingeführt werden.

Neuordnung des Lübecker Busliniennetzes (Kurzfassung)

Da das in seiner momentanen Ausdehnung historisch gewachsene Lübecker Streckennetz vielerorts als nicht mehr effizient erscheint, haben Stadtverkehr, LVG und die Hansestadt Lübeck das Karlsruher Gutachterbüro PTV AG damit beauftragt, ihr Angebot zu überarbeiten und an die geänderten Anforderungen anzupassen. Erklärtes Ziel ist es, nach einer für das Frühjahr 2012 anvisierten Liniennetzreform vorhandene Kunden nicht zu verlieren, durch die Steigerung der Attraktivität neue Fahrgäste hinzuzugewinnen und gleichzeitig 2,5 Millionen jährlich einzusparen.

Das Expertenteam hat in den vergangenen Monaten umfangreiche Analysen durchgeführt, Daten aus Fahrgastzählungen und -befragungen ausgewertet, Anregungen von Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe, Vertretern verschiedener Interessenverbände und insbesondere auch Vorschläge von Fahrgästen überprüft. Ein Großteil hiervon war in einer so genannten Bürgerwerkstatt zusammengetragen worden, an der sich rund 200 Lübeckerinnen und Lübecker beteiligt hatten.

Nun liegen die Ergebnisse des Gutachtens vor; die PTV AG hat dem Stadtverkehr ein umfangreiches Maßnahmenpaket an die Hand gegeben. Bevor die Lübecker Bürgerschaft über deren Umsetzung entscheidet, hatten interessierte Fahrgäste bereits am 4. Mai die Gelegenheit, sich aus erster Hand über die geplanten Änderungen informieren zu lassen, die, wie zu erwarten war, stark vom auferlegten Einsparzwang geprägt sind.

Zu den Hauptmerkmalen des neuen Angebotes zählen neben der Ausdünnung vorhandener Takte und der Harmonisierung der bestehenden Taktfamilie insbesondere der Wegfall von Früh- und Spätverbindungen, der Verzicht auf Sternfahrten im Abendverkehr sowie die Einführung neuer Direkt- und Tangentiallinien.

So starten die Busse in Lübeck künftig montags bis freitags erst um 4:00 Uhr, samstags um 6:00 Uhr und sonntags sogar erst um 7:00 Uhr. Der Betriebsschluss wird an allen Tagen, auch am Wochenende, auf Mitternacht vorgezogen, die Einführung spezieller Nachtbuslinien ist nicht geplant. Als Grundtakt wird tagsüber eine 15- bzw. 30-minütige Wagenfolge eingeführt, in die Außenbezirke rollen die Busse teilweise nur alle 60 Minuten. Ab 20:00 Uhr wird generell nur noch ein Stundentakt angeboten, nur durch Überlagerung verschiedener Linien auf Hauptästen kommen abschnittsweise häufigere Abfahrten zustande, allerdings ohne Anschluss an Sternfahrten, wie es bisher der Fall ist.

Foto: Arne Opitz

Bürgerinformation zum Busverkehr am 4.5.2011

Neu sind dafür Direktverbindungen zwischen Scharbeutz und Lübeck (über Travemünde und Kücknitz), zwischen Schlutup und Kaufhof (durch Verlegung einer bestehenden Buslinie), zwischen Kücknitz und der Universität (über ZOB/Hauptbahnhof und Berliner Allee), zwischen Bad Schwartau und der Innenstadt (über die Nordtangente) sowie tangential zwischen Moisling, Buntekuh, Roggenhorst und Dornbreite mit weiterführendem Streckenverlauf über die Innenstadt nach Gothmund und Schlutup. In Moisling wird künftig der Moislinger Mühlenweg ganztags an den ÖPNV angebunden. Im Bereich der Innenstadt wird außerdem ein Teil der Fahrten zwischen Gustav-Radbruch-Platz und ZOB/Hauptbahnhof über die Untertrave geführt, um das geplante Hansemuseum anzubinden und gleichzeitig die Altstadtstraßen zu entlasten.

Welche Linie künftig in welchem Takt verkehrt, steht offiziell noch nicht fest und wird erst in den kommenden Monaten durch den Stadtverkehr erarbeitet. Bisher handelt es sich lediglich um das Grundgerüst des neuen Angebotes, das nun mit Leben gefüllt werden muss. Was nach Aussage der Gutachter aber bereits festzustehen scheint, ist, dass es deutliche Verschlechterungen in den Bereichen Blankensee, Groß Grönau, Krummesse und Klein Wesenberg geben wird. In den Bereichen Kücknitz und Travemünde wird es kaum zu größeren Änderungen kommen, allerdings war hier auch bereits in den vergangenen Jahren durch Angebotsstreichungen das Einsparpotential weitestgehend ausgereizt worden.

Arne Opitz

Ein Eisenbahntunnel für Altona?

Der größte Teil der rund 100.000 Pkw, die den Elbtunnel durchschnittlich täglich durchfahren, sind Binnenverkehr im Großraum Hamburg. Die extra Elbquerungen, die zu beiden Seiten Hamburgs geplant werden, entlasten den Tunnel nur um kleine Teile. Die Lösung des Stauproblems ist also hauptsächlich in Hamburg zu suchen und so unkt schon mancher, dass die drei wichtigsten Verkehrsprojekte im Norden die 5., 6. und 7 Elbtunnelröhre seien.

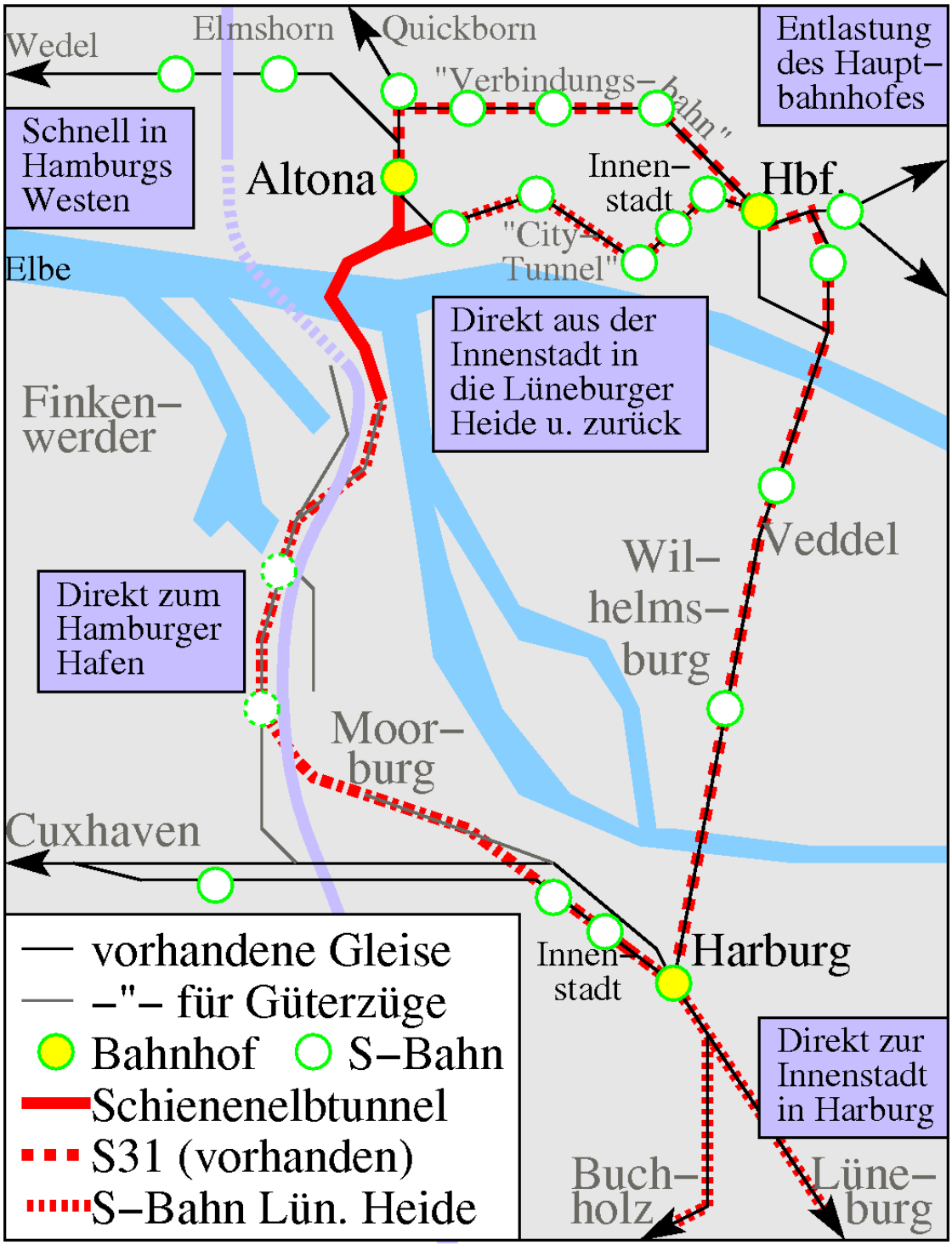
Die Leistungsfähigkeit einer S-Bahn ist erheblich höher als die einer Autobahnröhre. So wäre die gedanklich einfachste Lösung, in einer der vorhandenen Röhren Schienen zu verlegen. Technisch wäre das vermutlich sogar gut möglich zumal die Maximalsteigung mit 4 % gerade der der S-Bahn entspräche. Politisch ließe sich das aber sicher nicht durchsetzen.

Warum aber sollte man nicht mal über einen Elbtunnel für Züge nachdenken quasi als Lückenschluss der S31? Sie würde als 40 minütige Ringlinie gerade mal eine Zuggarnitur mehr benötigen als heute. Sie pendelt bereits zwischen Altona und Harburg über die Elbbrücken und muss so an beiden Enden unproduktiv wenden. Großes Kundenpotential bei geringen Betriebskosten.

Mit einer Verbindungskurve zur Königstraße könnte eine weitere S-Bahnlinie direkt in den Citytunnel einbiegen. Eine zweite Verbindungskurve in Harburg könnte auch die Orte südlich Harburgs sowohl zur Harburger als auch zur Hamburger City anbinden. Damit wird auch der Hauptbahnhof massiv entlastet und wäre auch nicht mehr so ostlastig. Noch mehr Nutzen - Noch mehr Nutzer und das bei begrenzten Zusatzinvestitionen.

Ein Tunnel ab Altona? So mancher wird schmunzeln, aber den gibt es sogar schon. Als „Schellfischtunnel“ führt er zum alten Altonaer Hafen. Sicher, die hier genannte Elbquerung hätte kaum mit ihm etwas gemein, aber inzwischen sind wir ja auch hundert Jahre weiter. Es ist also an der Zeit mal darüber nachzudenken.

Holger Busche



Grafik: Holger Busche

Stadt, Land, Meer.

Mit der NOB können Sie Meer erreichen. Sogar zwei: die Nordsee und die Ostsee. Und alles, was in Schleswig-Holstein dazwischen liegt. Dafür brauchen Sie nur ein Ticket der Nord-Ostsee-Bahn. Damit können Sie im gesamten Gebiet des Schleswig-Holstein-Tarifs Ihre Ziele erreichen. Auch wenn Sie mal nicht mit den Zügen der NOB fahren.

www.nord-ostsee-bahn.de

NOB

Willkommen im Norden!