

# Schleswig-Holstein-Schiene

Das Magazin des Fahrgastverbands PRO BAHN für Bahn, Bus und Fähre  
in Schleswig-Holstein, Hamburg und Nordostniedersachsen



**Neues S-Bahn-Netz:** Mehr Kapazität für Harburg,  
bessere Anschlüsse am Hauptbahnhof und in Altona

**Bahnstrecke Westerland–Hamburg:**  
Marschbahn-Wagen werden modernisiert

**SMILE24:** Ein Lächeln für die Schleieregion

## PRO BAHN Bundesverband

### Bundsvorsitzender

Detlef Neuss  
mobil: 0170-5853246  
e-mail: [detlef.neuss@pro-bahn.de](mailto:detlef.neuss@pro-bahn.de)

### Öffentlichkeitsarbeit im Bundesverband

Lukas Iffländer  
mobil: 0176-66822886  
e-mail: [lukas.ifflaender@pro-bahn.de](mailto:lukas.ifflaender@pro-bahn.de)

Karl-Peter Naumann  
Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg  
mobil: 0172-2673784  
e-mail: [k.naumann@pro-bahn.de](mailto:k.naumann@pro-bahn.de)

Detlef Neuss  
mobil: 0170-5853246  
e-mail: [detlef.neuss@pro-bahn.de](mailto:detlef.neuss@pro-bahn.de)

Andreas Schröder  
mobil: 0177-1984566  
e-mail: [andreas.schroeder@pro-bahn.de](mailto:andreas.schroeder@pro-bahn.de)

### Ehrevorsitzender

Karl-Peter Naumann  
Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg  
mobil: 0172-2673784  
e-mail: [k.naumann@pro-bahn.de](mailto:k.naumann@pro-bahn.de)

## PRO BAHN Schleswig-Holstein, Hamburg und Nordostniedersachsen

### Landesvorsitzender

Stefan Barkleit  
Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental  
mobil: 0151-51462156  
e-mail: [barkleit@pro-bahn-sh.de](mailto:barkleit@pro-bahn-sh.de)

### stellvertretender Landesvorsitzender

Mathias Bölckow  
Veringstraße 49 • 21107 Hamburg  
mobil: 0176-49226044  
e-mail: [boelckow@pro-bahn-sh.de](mailto:boelckow@pro-bahn-sh.de)

### Regionalverband Nord

Stefan Barkleit  
Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental  
mobil: 0151-51462156  
e-mail: [barkleit@pro-bahn-sh.de](mailto:barkleit@pro-bahn-sh.de)

### Regionalverband Westholstein

N.N.  
e-mail: [westholstein@pro-bahn-sh.de](mailto:westholstein@pro-bahn-sh.de)

### Regionalverband Lübeck & Umgebung

N.N.  
e-mail: [luebeck@pro-bahn-sh.de](mailto:luebeck@pro-bahn-sh.de)

### Regionalverband Hamburg & Umgebung

Mathias Bölckow  
Veringstraße 49 • 21107 Hamburg  
mobil: 0176-49226044  
e-mail: [boelckow@pro-bahn-sh.de](mailto:boelckow@pro-bahn-sh.de)

## Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

### Regionalverband Nord

Jeden Monat am zweiten Freitag an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter [www.pro-bahn-sh.de](http://www.pro-bahn-sh.de) bekanntgegeben.

### Regionalverband Westholstein

In unregelmäßigen Abständen an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter [www.pro-bahn-sh.de](http://www.pro-bahn-sh.de) bekanntgegeben.

### Regionalverband Lübeck & Umgebung

In unregelmäßigen Abständen an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter [www.pro-bahn-sh.de](http://www.pro-bahn-sh.de) bekanntgegeben.

### Regionalverband Hamburg & Umgebung

Alle zwei Monate am dritten Donnerstag an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter [www.pro-bahn-sh.de](http://www.pro-bahn-sh.de) bekanntgegeben.

**Liebe Leserinnen und liebe Leser,  
liebe PRO BAHNERinnen und PRO BAHNER,**

wir Fahrgäste halten seit einiger Zeit viel aus. Während die Pandemie langsam zur Erinnerung wird, besteht der Personalmangel fort und verschärft sich in einigen Regionen sogar weiter. Überall im Land sind in den letzten Wochen zahlreiche Bahnen und Busse ausgefallen.

Wie die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen versuchen wir daran mitzuwirken, dass so viele Bahnen und Busse wie möglich verkehren können. Dort, wo Bahnen ausfallen, setzen wir uns dafür ein, dass der Schienenersatzverkehr und der Busnotverkehr so gut wie möglich organisiert ist. Die Realität zeigt uns, dass Anspruch und Wirklichkeit hier noch weit auseinanderfallen.

Darüber hinaus engagieren wir uns weiterhin dafür, dass das Angebot mit Bahnen und Bussen in den städtischen und ländlichen Räumen ausgebaut, die Qualität der Fahrzeuge weiter verbessert und vor allem die Fahrgastinformation grundlegend neu aufgestellt wird:

Birger Wolter wirft einen Blick auf das neue Hamburger S-Bahn-Netz, eine behutsame Weiterentwicklung eines bewährten Konzeptes. Mit dem neuen S-Bahn-Konzept sollen die Pünktlichkeit weiter verbessert und vor allem das Angebot und die Sitzplatzkapazitäten auf der Harburger S-Bahn ausgebaut werden.

Stefan Barkleit berichtet über die Modernisierung der Marschbahn-Wagen und die vorstellbare Erweiterung des für die Bahnstrecke Westerland–Hamburg bereitgestellten Fahrzeugparks, um mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage weitere Sitzplatzkapazitäten bestellen zu können.

Im ersten Teil einer Serie zum Thema „Streckenreaktivierungen“ stellt Jan Niemeyer die Bahnstrecke Neumünster–Ascheberg vor. Nach der Stilllegung im Jahr 1985 im Jahr 2009 noch von der Freistellung bedroht, ist im Deutschlandtakt und im LNVP 2022–2027 inzwischen eine Reaktivierung vorgesehen.

Im ländlichen Raum bequem und unkompliziert mobil sein, rund um die Uhr, an jedem Tag der Woche – und das ohne eigenes Auto? Das ist das Versprechen von SMILE24. Die Landesregierung hat nach der Wahl eine Mobilitätsgarantie versprochen, erstmals soll sie in der Schleiregion umgesetzt werden.

Das Beste draus machen – Probleme gibt es an der Schlei leider auch. Der Abbau der alten Klappbrücke im Frühjahr war ein weiterer Schlag für die Region, nachdem sie schon von den winterlichen Sperrungen zerrissen wurde. Wie schnell die Behelfsbrücke gebaut wird, beeindruckt uns aber.

Angenehme Reisen mit Bahn, Bus und Schiff sowie viel Freude bei der Lektüre wünscht

Eure und Ihre  
SHS-Redaktion

**Unsere Themen in dieser Ausgabe**

**PRO BAHN Bundesverband  
und Landesverband**

PRO BAHN intern	S. 02
Editorial	S. 03

**Verkehr und Politik**

Neues S-Bahn-Netz Mehr Kapazität für Harburg, bessere Anschlüsse am Hauptbahnhof und in Altona	S. 04
Bahnstrecke Westerland–Hamburg: Marschbahn-Wagen werden modernisiert	S. 06
Lieblingsbusfahrer:in gesucht und gefunden	S. 09
Sie klappt, sie klappt nicht ...	S. 10
Streckenreaktivierungen (1): Neumünster – Ascheberg	S. 12
SMILE24: Ein Lächeln für die Schleiregion	S. 14
<b>... kurz und knapp ...</b>	<b>S. 28</b>

**Impressum**

**Herausgeber:** Fahrgastverband PRO BAHN e.V.  
Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg  
[www.pro-bahn-sh.de](http://www.pro-bahn-sh.de)

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Magazin der Fahrgäste im Norden; erscheint viermal im Jahr; Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.

**Redaktion:** V.i.S.d.P. Stefan Barkleit, Landesvorsitzender

**Gestaltung:** steuer.grafikdesign, Königsberger Straße 6, 76532 Baden-Baden

**Unser Titelbild:** 490 101 und 490 115 sind nahe Neu Wulmstorf als S3 nach Buxtehude unterwegs. Ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 verkehrt hier die neue S-Bahn-Linie S5 Stade–Buxtehude–Neugraben–Hauptbahnhof–Dammtor–Elbgaustraße.

**Bildrechte:** CC-BY 2.0 / Oleks K

# Neues S-Bahn-Netz

## Mehr Kapazität für Harburg, bessere Anschlüsse am Hauptbahnhof und in Altona

**A**m 10. Dezember 2023 startet das neue Liniennetz der Hamburger S-Bahn als eine Weiterentwicklung des bestehenden Angebotes. In vielen Medienberichten erfolgt eine eher linienbezogene Betrachtung, was Befürchtungen auslöste, einzelne Abschnitte würden gar nicht mehr, wie die Verbindungskurve zwischen Holstenstraße und Diebsteich, oder seltener befahren, wie die Strecke zwischen Bergedorf und Hauptbahnhof. Selbstverständlich werden alle Streckenabschnitte weiterhin befahren und die Zuganzahl wird sogar etwas erhöht. Mit diesem Artikel soll versucht werden, die positive Netzwirkung anhand der gewohnten Liniennummern stärker in den Mittelpunkt zu stellen.

Nördlich der Elbe bleibt es weitgehend bei den bekannten Fahrplänen, im Westen tauschen S21 und S31 die Linienäste, in der Innenstadt tauschen S11 und S2 den Linienverlauf. Beides bringt Vorteile: von Pinneberg aus entstehen beim Umstieg an der Elbgaustraße zur Verbindungsbahn kürzere Wartezeiten, zwischen dem Barmbeker wie Bergedorfer Ast bestehen am Hauptbahnhof fahrplanmäßig grundsätzlich Anschlüsse, und der Übergang in Altona zwischen dem Blankeneser Ast und der Verbindungsbahn wird zeitlich entspannt und damit zuverlässiger. Nachteilig ist der Wegfall der Direktverbindungen aus Richtung Barmbek, Bergedorf und Blankenese zu jeweils einem Linienverlauf in der Innenstadt. Hier kommt der Pünktlichkeit eine besondere Bedeutung zu, damit das Umsteigen ähnlich wie bei der U-Bahn in Berliner Tor oder Kellinghusenstraße gar nicht als Umsteigen wahrgenommen wird.

Der eigentliche Grund für das neue Liniennetz liegt südlich der Elbe, wo die Kapazitäten auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Harburg nicht mehr ausreichen. Einerseits wegen zunehmender Besiedlung des Süderelberaums und andererseits wegen bereits in Harburg endender Regionalzüge, bedingt durch längerfristige Baustellen. Montags bis Freitags verkehren zukünftig von Betriebsbeginn bis etwa 20:00 Uhr durchgehend Langzüge zwischen Neugraben und Pinneberg durch den City-Tunnel. Um das störanfällige Stärken und Schwächen in Neugraben zu vermeiden, tauschen S3 und S31 die Anbindung von Buxtehude und Stade. Dem Vorteil der notwendigen höheren Kapazität steht der Wegfall der Direktverbindung aus dem Unterelberaum zum City-Tunnel entgegen, außerhalb der Hauptverkehrszeit wird die Umsteigezeit am Hauptbahnhof rund fünf Minuten betragen. Aus Fahrgastsicht positiv, betrieblich hingegen negativ erhöhen sich zwischen Hauptbahnhof und Harburg bzw. Neugraben

die Fahrten außerhalb der bisherigen Betriebszeiten der S31 auf diesem Linienabschnitt.

Die Abfahrtszeiten auf den einzelnen Strecken bleiben fast unverändert, wodurch Anschlüsse bleiben, wie sie heute sind, gleich gut oder gleich schlecht. Andernfalls wäre auch eine umfangreiche Anpassung des Busverkehrs erforderlich gewesen. Sowohl bei der S-Bahn als auch bei der U-Bahn erfolgt eine Optimierung der Anschlüsse innerhalb des jeweiligen Netzes. Insbesondere bei der S-Bahn entstehen Zwangspunkte durch die beiden eingleisigen Abschnitte Blankenese–Wedel und Wohltorf–Aumühle. Möchte man zeitgleiche Übergänge am Hauptbahnhof und in Altona bewahren, sind andere Abfahrtszeiten somit kaum möglich. Der gute Anschluss im 10-Minuten-Takt mit vier Minuten Umsteigezeit in Ohlsdorf zwischen der U1 von Norderstedt auf die S1 in Richtung Barmbek ebenso in der Gegenrichtung bleibt erhalten. Insofern bestehen fast keine Möglichkeiten, um Übergänge zwischen S-Bahn und U-Bahn beispielsweise in Barmbek oder an der Sternschanze zeitlich zu verbessern, andererseits gibt es innerhalb der Ringlinie der U-Bahn aufgrund vielfältiger Verknüpfungen und dichter Zugfolgen zumeist ohnehin brauchbare Anschlüsse.

Mit dem neuen Liniennetz soll die Betriebsqualität verbessert werden. Ob das Ziel erreicht wird, muss sich zeigen, wenn die Abläufe nach einigen Wochen eingespielt sind. Weniger Linienwechsel am Hauptbahnhof wirken sich bestimmt positiv aus, andererseits bleiben die Kreuzungen der Fahrstraßen in Blankenese erhalten, und neue Herausforderungen entstehen, wie das Wenden in Altona von zwei Zügen aus Bergedorf innerhalb von zehn Minuten über dasselbe Kehrgleis. Bei jeder Veränderung gibt es Gewinner und Verlierer, der gewählte Ansatz einer behutsamen Weiterentwicklung des an sich bewährten Hamburger S-Bahnverkehrs statt einer völligen Neukonzeption gibt Anlass zur Hoffnung, dass in einer der nächsten Ausgaben von einer erfolgreichen Umsetzung berichtet werden kann. Spätestens mit den beiden neuen S-Bahn-Strecken nach Kaltenkirchen und in Richtung Rahlstedt wäre ohnehin eine Anpassung des bestehenden Liniennetzes erforderlich geworden.

 **BIRGER WOLTER**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN  
LANDESVERBAND SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG**

Das neue Liniennetz der  
S-Bahn Hamburg ab 10.12.2023.





## Bahnstrecke Westerland-Hamburg: Marschbahn-Wagen werden modernisiert

Nachdem das Land Schleswig-Holstein und die damalige LVS (die heutige NAH.SH) im Jahr 2002 die Verkehrsleistungen auf der Bahnstrecke Westerland–Hamburg ausgeschrieben hatten, erhielt im Jahr 2003 überraschend die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) den Zuschlag für die Erbringung der Verkehrsleistungen auf der Bahnstrecke Westerland–Hamburg für den Zeitraum vom Fahrplanwechsel im Dezember 2005 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 (letztlich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016<sup>1</sup>).

<sup>1</sup> Aufgrund von Verzögerungen bei der Ausschreibung der Verkehrsleistungen auf der Bahnstrecke Westerland–Hamburg für den Zeitraum vom Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ist der Verkehrsvertrag um ein Jahr verlängert worden.

Das Angebot der NOB umfasste eine Regionalexpress-Linie Westerland–Hamburg Hauptbahnhof mit einer Fahrzeit von unter 180 Minuten und einen 60-Minuten-Takt, wobei einzelne Verbindungen über Hamburg Hauptbahnhof hinaus als InterConnex von und nach Köln und Dresden verlängert werden sollten.

Die NOB plante zunächst die Beschaffung von 15 neu zu entwickelnden Diesel-Lokomotiven des Typs R3000 CC des Kieler Herstellers Vossloh und neuen Gliederzügen des Herstellers Talgo. Die Gliederzüge sollten dabei aus 11 Reisezug-Wagen, 2 Fahrrad-Wagen und einem Bistro-Wagen bestehen.

Die ursprünglich geplante Beschaffung von Fahrzeugen konnte letztlich nicht umgesetzt werden, so dass schließlich 12 Diesel-Lokomotiven des Typs DE2700 des Kieler Herstellers Vossloh und 3 Diesel-Lokomotiven des Typs ER 20 des Herstellers Siemens sowie 90 einstöckige Reisezug-Wagen des Herstellers Bombardier, die sogenannten Marschbahn-Wagen beschafft worden sind.

Die 90 Marschbahn-Wagen teilen sich wie folgt auf:

- 15 Endwagen der 1. und 2. Klasse ohne Mehrzweckraum und ohne Standard-WC-Anlage
- 14 Mittelwagen der 2. Klasse mit Mehrzweckraum und ohne Standard-WC-Anlage
- 45 Mittelwagen der 2. Klasse mit Mehrzweckraum und mit Standard-WC-Anlage
- 16 Steuerwagen der 2. Klasse mit Mehrzweckraum und barrierefreier Universal-WC-Anlage

Der Hersteller Bombardier lieferte die ersten 60 Marschbahn-Wagen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 und die weiteren 30 Marschbahn-Wagen bis zum schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan 2006 aus.

Auf der Regionalexpress-Linie 6 Westerland–Hamburg werden dabei grundsätzlich Garnituren mit 6 Marschbahn-Wagen eingesetzt, die montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit und im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan auch samstags und sonntags um Garnituren mit 4 Marschbahn-Wagen und seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2019 auch um Garnituren mit 6 Marschbahn-Wagen verstärkt werden.

Nach anfänglichen Kinderkrankheiten zeichneten sich die Marschbahn-Wagen durch eine sehr hohe Verfügbarkeit und eine sehr hohe Zuverlässigkeit aus, bis die Marschbahn-Wagen nach einer Zugtrennung am 06. Oktober 2016 aufgrund eines Schadens an den Kupplungen zwischen den Marschbahn-Wagen am 11. November 2016 zunächst stillgelegt werden mussten.

Nach der Reparatur des Schadens an den Kupplungen zwischen den Marschbahn-Wagen konnten die Marschbahn-Wagen im Zeitraum von April bis November 2017 wieder in Betrieb genommen werden, aufgrund der Auswirkungen der sehr langen Abstellung jedoch nicht mehr die sehr hohe Verfügbarkeit und sehr hohe Zuverlässigkeit der vergangenen Jahre erreichen.

## Modernisierung der Marschbahn-Wagen

Die Planung zur Modernisierung der Marschbahn-Wagen ist von der damaligen LVS (der heutigen NAH.SH) bereits im Jahr 2013 gestartet worden, mit dem Ziel, die Marschbahn-Wagen zur Hälfte der geplanten Nutzungsdauer vom Fahrplanwechsel im Dezember 2005 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2034 zu modernisieren<sup>2</sup>.

In einer mündlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses des schleswig-holsteinischen Landtages am 28. Mai 2014 hat sich der Fahrgastverband PRO BAHN dafür ausgesprochen, im Rahmen der Modernisierung den Anteil an Fensterplätzen und an vis-a-vis-Sitzplätzen zu erhöhen und die vis-a-vis-Sitzplätzen mit Tischen auszustatten. Des Weiteren haben wir

<sup>2</sup> Die Bereitstellung der 15 Diesel-Lokomotiven der Baureihe 245.2 des Herstellers Bombardier, der 90 Marschbahn-Wagen des Herstellers Bombardier und der für die Regionalbahn-Linie 62 Heide–Itzehoe beschafften 3 Diesel-Triebwagen des Typs LINT 54 des Herstellers Alstom erfolgt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 durch den Fahrzeugfinanzierer Paribus.



Grundfarbe: weiß, mit grauem Fensterband, blauem Dach und gelben Türen als Akzent – so werden die Marschbahnwagen fast zwanzig Jahre unterwegs gewesen sein.

vorgeschlagen, die Mehrzweckräume mit einer variablen Anzahl an Stellplätzen für die Fahrradmitnahme (Winter-/ Sommer- und Hochsaison) und die Marschbahn-Wagen mit einer Videoaufzeichnung auszustatten.

Mit dem Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter (BSK) haben wir vorgeschlagen, die Universal-WC-Anlagen barrierefrei auszubauen<sup>3 4</sup>, die Anzahl der Rollstuhl- und der Begleiterplätze von 2 auf 4 zu erhöhen und die Begleiterplätze entweder als Klappsitze mit vollwertiger Rücken- und Kopflehne und klappbarer Armlehne oder als klassische Begleiterplätze auszuführen.

Am 19. Juni konnten das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH bekanntgeben, dass der Zuschlag zur Modernisierung der Marschbahn-Wagen an den Hersteller Alstom (ehemals Bombardier) gegangen ist. Im Rahmen der Modernisierung werden die Marschbahn-Wagen im aktuellen Farbschema der NAH.SH neu lackiert und die Piktogramme aktualisiert.

Im Fahrgastraum werden die Fußbodenbeläge, die Sitzbezüge und -polster sowie die Armlehnen ausgetauscht und die vis-a-vis-Sitzplätze mit Halbtischen ausgestattet. Des Weiteren wird der Fahrgastraum mit einem erweiterten Fahrgastinformationssystem, Steckdosen und WLAN sowie mit einer Videoaufzeichnung ausgestattet. Die Mehrzweckräume erhalten zusätzliche Gepäckregale und die Leistungsfähigkeit der Klimaanlage wird durch eine sensorbasierte besetzungsabhängige Regelung der Zuführung von Frischluft verbessert.

Des Weiteren wird im Fahrgastraum eine taktile Fahrgastinformationen für Sehbehinderte integriert und in den Steuerwagen die Anzahl der Rollstuhl- und der Begleiterplätze von 2 auf 3 erhöht. Die Universal-WC-Anlagen erhalten Wickeltische, werden aufgrund des damit verbundenen Investitionsvolumens jedoch nicht barrierefrei ausgebaut.

Die Modernisierung der Marschbahn-Wagen soll im September diesen Jahres im Werk Hennigsdorf des Herstellers Alstom starten und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 abgeschlossen sein. Insgesamt sollen 30 Millionen Euro in die Modernisierung der Marschbahn-Wagen investiert werden.

---

3 Die Universal-WC-Anlagen in den Steuerwagen haben bei der Inbetriebnahme der Marschbahn-Wagen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 als barrierefrei gegolten, erfüllt jedoch nicht mehr die Anforderungen der TSI-PRM (Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen) und des Bundeskompetenzzentrums für Barrierefreiheit.

4 Die Universal-WC-Anlagen in den Steuerwagen sollten barrierefrei ausgebaut werden, indem die WC-Türen nicht mehr zum Durchgang, sondern zum Mehrzweckraum angeordnet werden sollten, so dass die Universal-WC-Anlagen sowohl von Elektro- als auch von Handrollstühlen barrierefrei erreicht werden können.

## Erweiterung des Fahrzeugparks um 2 Diesel-Lokomotiven

Am 19. Juni konnten das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH bekanntgeben, dass der für die Bahnstrecke Westerland–Hamburg bereitgestellte Fahrzeugpark um 2 Diesel-Lokomotiven der Baureihe 246 erweitert wird, die im Jahr 2007 ursprünglich für den Fahrzeugpool der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) beschafft und später an die Havelländische Eisenbahn (HVLE) verkauft worden sind. Die Diesel-Lokomotiven lösen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 die von DB Regio bereitgestellten Diesel-Lokomotiven der Baureihe 245.0 ab.

Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH setzen somit einen Teil eines Vorschlages des Fahrgastverbands PRO BAHN um, der im Jahr 2018 eine Erweiterung des bereitgestellten Fahrzeugparks um 2 weitere Diesel-Lokomotiven der Baureihe 245.2 und 10 gebrauchte Doppelstock-Wagen vorgeschlagen hat.

Für eine Erweiterung des bereitgestellten Fahrzeugparks um gebrauchte Doppelstock-Wagen bietet es sich an, 10 der insgesamt 92 in den Jahren 2006 und 2009 gelieferten Doppelstock-Wagen des Typs Dosto 2003 zu modernisieren, so dass die modernisierten Doppelstock-Wagen und die modernisierten Marschbahn-Wagen auf einem einheitlichen Stand der Technik sind.

Für eine Erweiterung des bereitgestellten Fahrzeugparks um neue Doppelstock-Wagen mit für eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über SOK optimierten Einstiegen bietet es sich an, die zuletzt von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) beschafften Doppelstock-Wagen des Typs Dosto 2010 mit für eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über SOK optimierten Einstiegen auch in den Steuerwagen zu beschaffen, so dass die neuen Doppelstock-Wagen und die modernisierten Marschbahn-Wagen auf einem einheitlichen Stand der Technik sind.

Ziel des Vorschlages des Fahrgastverbands PRO BAHN ist es, mit den 2 weiteren Diesel-Lokomotiven und den 10 gebrauchten Doppelstock-Wagen 2 zusätzliche Fahrzeug-Garnituren bilden zu können, um mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage bis zum Auslaufen der Bereitstellung des Fahrzeugparks zum Fahrplanwechsel im Dezember 2034 weitere Sitzplatzkapazitäten auf den sehr stark nachgefragten Streckenabschnitten Westerland–Niebüll–Husum und Itzehoe–Elmshorn–Hamburg bestellen zu können.

 **STEFAN BARKLEIT**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN  
VORSITZENDER LANDESVERBAND  
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG**



# Lieblingsbusfahrer:in gesucht und gefunden

**Wir Fahrgäste haben ein großes Interesse an motiviertem Personal im öffentlichen Verkehr. Seit Jahren ehrt die Allianz pro Schiene mit ihrem Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ engagiertes Personal. Zum öffentlichen Verkehr gehört aber auch der Bus. 2 Jahre lang hat unser Ehrenvorsitzender Karl-Peter Naumann für die Idee eines Wettbewerbs für die besten Busfahrer:innen der Republik geworben. Es gelang ihm, die beiden Großen im Busverkehr für einen solchen Wettbewerb zu begeistern, den VDV und den bdo.**

**F**ahrgäste wurden über das Internet und Werbung in den Bussen aufgefordert über ihre:n Lieblingsfahrer:in zu berichten. Bis zum Juli reichten über 2300 Fahrgäste ihre Geschichte ein. 22 Busfahrer:innen wurden nominiert. Die Jury vergab 3 gleichwertige Preise für herausragendes Verhalten im Alltag, sowie einen Sonderpreis für besondere Leistungen.

## Die 4 Preisträger:innen:

### Sabrina Altieri, BusClassic GmbH, Wiesentheid

„Vor allem wenn es eng wird, rockt Sabrina jede Situation.“ ... „Sie hat mir heute den Tag gerettet.“ ... „Wenn unsere Sabrina aber fährt und ihre Stammfahrgäste vermisst, wartet sie gerne noch eine Minute länger.“ ... „Wie herzlich sie gerade mit älteren Menschen umgeht und wie hilfsbereit sie doch beim Einladen deren Gepäck ist, ist beeindruckend.“

### Hakan Bugra, RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Passau

„Der Bus kam schon gut belegt an, sodass eigentlich nicht mehr genügend Platz war, um alle wartenden Fahrgäste aufzunehmen. Der Busfahrer ist ausgestiegen und hat in ruhiger, aber bestimmter Art und mit viel Humor Anweisungen gegeben und die Leute (teils mit Rollator) auf die beiden Eingänge verteilt, sodass am Ende alle irgendwie Platz hatten.“ ... „Mit seinem humorvollen, aber professionellen Verhalten hat er es geschafft, eine stressige Situation in ein positives Gesamterlebnis zu drehen.“

### Thomas Kunz, Verkehr und Wasser GmbH, Oldenburg

„Wenn es mal stressig wird oder es kommt zu einer Umleitung, habe ich es erlebt, dass er alle Fahrgäste informiert und auch darauf achtet, ob jeder die Änderung zur Fahrstrecke verstanden hat.“ ... „Er ist zu jedem Fahrgast sehr freundlich und extrem hilfsbereit.“

### Jan Bziak, moBiel GmbH, Bielefeld (Sonderpreis)

„Der Busfahrer eilt nach Hilfesuch seines Fahrerkollegen

zur Hilfe und rettet einer Dame nach einem Herz-Kreislaufstillstand mit Reanimationsmaßnahmen das Leben.“

Dass sich die Preisträger sehr gefreut haben, ist selbstverständlich. Uns als Verband freuen die Reaktionen der 3 großen Bus-Player:

**Werner Overkamp, VDV:** *„Der Wettbewerb hat den Nerv unserer Fahrgäste getroffen. Mit ihren Einsendungen haben sie uns darin bestätigt, dass es an der Zeit ist, deutlicher als bisher Danke zu sagen und unsere Wertschätzung zum Ausdruck zu bringen. In den über 2.300 Geschichten wird eindrucksvoll beschrieben, dass es ein herausfordernder, aber auch sinnstiftender Beruf ist und ich freue mich sehr, dass bei den Preisträgerinnen und Preisträgern die Vielfalt der Branche zum Ausdruck kommt.“*

**Frank Klingenhöfer, DB Regio AG:** *„Vor allem in ländlichen und suburbanen Gegenden in Deutschland ist der Bus der Schlüssel zu einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Mobilität. Das spiegelt sich auch in den eingesandten Busgeschichten wieder. Sie unterstützen unser Anliegen, den Beruf stärker ins Licht der Öffentlichkeit zu bringen und so die Wertschätzung gegenüber unseren Busfahrerinnen und Busfahrern zu steigern.“*

**Christiane Leonard, bdo:** *„Alle 2.300 Geschichten zeigen uns die enorme Wertschätzung, die unsere Busfahrerinnen und Busfahrer bei vielen Fahrgästen genießen. Es ist wohl das bewegendste Lob, dass sie bekommen können – für ihren unermüdlichen Einsatz, für die tagtäglich wahrgenommene Verantwortung im Sinne einer zuverlässigen, pünktlichen und sicheren Beförderung. Sie haben es mehr als verdient!“*

Wir als Fahrgastverband sind stolz darauf, die 3 Großen im Busbereich zu dieser Aktion bewegt zu haben. Wir haben damit viel für besseres Bild von Busfahrer:innen im Alltagsverkehr erreicht. Ohne den Bus wird die Verkehrswende nicht gelingen. Ein Blick auf die Personalnot der Branche zeigt, dass es dafür (auch) ein besseres Image braucht.

**Unser Fazit:** Die vier ausgezeichneten Personen belegen, dass die Qualität der Busfahrt entscheidend von dem oder der Busfahrer:in abhängt – ganz besonders, wenn es Probleme gibt. Die Einsendungen zeigen, dass es das außerordentliche Engagement des Personals ist, das uns Fahrgästen weiterhilft. Und genau dieses darf nicht im Alltag untergehen, sondern wird nun in diesem Wettbewerb prämiert.



# Sie klappt, sie klappt nicht ...

**Zwischen der größten und drittgrößten Stadt im Land gibt es seit Monaten keinen Bahnverkehr, eine ganze Region ist zerschnitten. Was sind die Hintergründe? Wir haben das Gespräch mit DB Netz gesucht.**

**D**ie Schleibrücke bei Lindaunis ist alt. 1926 wurde sie eröffnet und hat dennoch mehr als ein Jahrhundert hinter sich. Denn die Fachwerksüberbauten stammen von der Drehbrücke Taterpfahl bei Brunsbüttel, die schon 1895 eröffnet wurde. Bis 2021 sollte deswegen eine neue Brücke gebaut werden, länger würde die alte nicht halten – doch der Baustart verzögerte sich. Derzeit wird mit einer Eröffnung der neuen Brücke Ende 2025 gerechnet.

Beim Bau zeigten sich schnell Probleme. Die Rammarbeiten für die Gründung der neuen Brücke ließen die Fundamente der alten Brücke im weichen Schleiboden abrutschen. Bei einer Klappbrücke misslich, da sie wie eine Tür nicht mehr schließt, wenn sie sich verzieht. Es wurde dann entschieden, die Brücke während der Rammarbeiten im Winter geschlossen zu halten.

Im ersten Winter 21/22 fuhr dann zwischen Eckernförde und Süderbrarup ein Ersatzverkehr über Kappeln. Ein großer Umweg. Auch durch die Arbeit von PRO BAHN konnte im folgenden Jahr eine bessere Lösung gefunden werden. Nördlich und südlich der Brücke wurde provisorische Haltepunkte eingerichtet, um eine „direkte“ Fahrt mit kurzem Umstieg über die Brücke zu ermöglichen. Viel Fahrzeit konnte so gespart werden.

Bei der turnusgemäßen Inspektion im Sommer 2022 wurden dann gravierende Schäden an der Brücke festgestellt. Zum Verständnis vorab: die Brücke ist eine Roll-Klappbrücke. Die bewegliche Fahrbahn ist über einen Bogen mit einem Kontergewicht verbunden, das über der Zufahrt der Brücke schwebt. Zum Öffnen und Schließen wird die gesamte Konstruktion über diesen Bogen abgerollt. Die beiden Gegenspieler sind gut ausbalanciert, es braucht nur eine geringe Kraft zum Öffnen und Schließen.

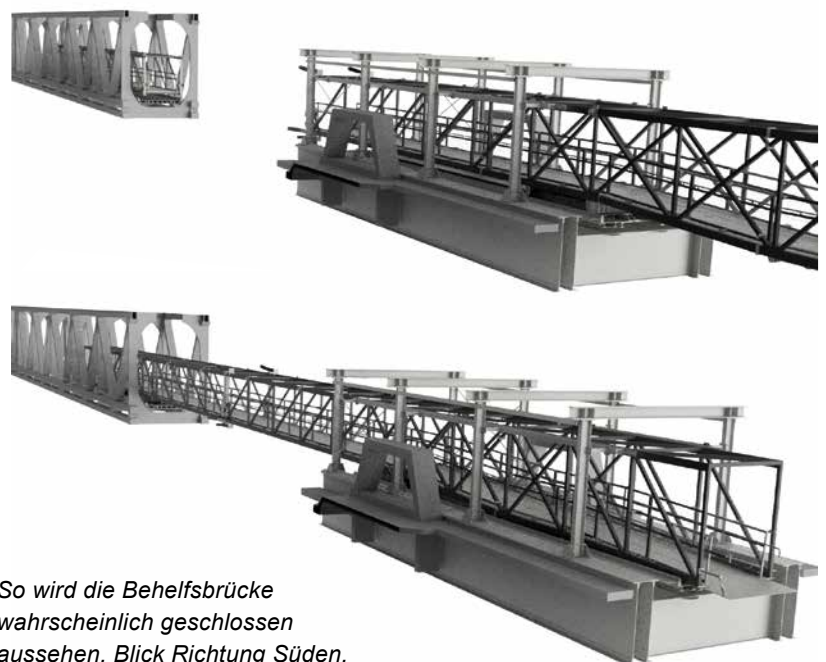
Aufgrund der Inspektion im Sommer sollte eine Instandsetzung im Winter folgen, um die Brücke für die Saison vorzubereiten. Dabei gab es böse Überraschungen im vorher nicht sichtbaren Bereich, die ärgste war das Kontergewicht. Dass es mehr als die dokumentierten 150 t wiegt – davon war man schon wegen der Umbauten über die Jahrzehnte ausgegangen. Im Beton wurde dann aber Stahl- und Schienen-

schrott gefunden, der dort nicht hingehörte. Ein tatsächliches Gewicht von 300 t wurde vermutet. Es war viel mehr, beim Ausheben wurden mehr als 365 t gemessen. Den größten verfügbaren Schwimmkram mit 600 t Hebekraft bestellt zu haben, erwies sich im Nachhinein als gute Investition.

Das Kontergewicht war im Wortsinne untragbar, da die tragende Konstruktion obendrein gefährlich durchrostet war. Auch die Träger der Fahrbahnplatten waren massiv geschädigt, dem aggressiven Klima geschuldet.

Eine Sanierung wäre möglich, wenn auch sehr aufwändig gewesen und hätte mindestens ein Jahr gedauert. Die Brücke wäre dann aber nur noch wenige Monate im Einsatz gewesen. Gemeinsam mit den Kommunen wurde eine andere Lösung gefunden. Es sollte möglichst schnell eine Brücke für Fuß- und Radverkehr gebaut werden, um das Umsteigen wieder zu ermöglichen.

Neue Wege mussten dafür beschritten werden. Üblicherweise hätte man für so eine Brücke ungefähr zwei Jahre gebraucht. Üblich ist aber auch ein schrittweiser Prozess. Man beginnt mit mehreren Ideen, vergleicht sie, überarbeitet sie, lässt sie prüfen, bis man am Ende bei der sinnvollsten und wirtschaftlichsten Lösung ankommt. Die muss dann der Statiker genehmigen, sie muss bis ins Detail entworfen werden – es soll sich



*So wird die Behelfsbrücke wahrscheinlich geschlossen aussehen. Blick Richtung Süden.*



hinterher ja niemand die Finger quetschen. Dann wird ausgeschrieben und irgendwann gebaut.

Die Zeit hatte man nicht. Mit einem Stahlbauer aus der Region entwickelte man direkt ein Konzept, der gleich die Konstruktion entwarf und das Material bestellte. Wie ein Schlitten soll die neue Brücke über die alte fahren und so die knapp 30 Meter überwinden. Dabei werden auch die alten Schienen genutzt. Der Preis der Geschwindigkeit: tritt Unvorhergesehenes auf, muss im laufenden Prozess gegengesteuert werden.

Das Ziel war immer eine Eröffnung im August. Mancher träumte von einer Öffnung im Juni, wenn wirklich alles klappen sollte. Unglücklicherweise wurde letzteres von der Presse aufgegriffen (und auch uns). Für den Augusttermin sah es zunächst gut aus. Es stellte sich aber nach und nach heraus, dass die Konstruktion geändert werden muss.

So hielt der Statiker zwei Brücken für erforderlich, die 30 Meter könnten nicht mit einer überbrückt werden. Zwei Brücken aber so zu konstruieren, dass sie sich in der Mitte treffen, war eine Herausforderung. Berechnungen der Windlasten zeigten zudem, dass eine Fachwerkstruktur über der Fahrbahn zur Verstärkung nötig sei. Eine verstärkte Brücke ist aber auch schwerer, braucht deswegen stärkere Motoren, die erst bestellt werden müssen. Auch die alte Brücke darunter muss punktweise verstärkt werden, stellte sich heraus. Das alles warf den Zeitplan um.

Aber diese Risiken war man eben bewusst eingegangen. Um schneller zu werden, wurde im Bahnkonzern ein Trupp Schweißer vom anderen Ende der Republik rekrutiert, dieser

verstärkt seither das Team des Stahlbauers. Die Chancen stehen sehr gut, dass die Brücke jetzt zum Fahrplanwechsel am 10.12. fertig wird.

Neue Wege auch für die Instandhalter bei DB Netz. In dem in Betrieb, Instandhaltung und Neubau aufgeteilten Unternehmen waren sie auf einmal für einen Neubau zuständig. Dabei müssen gerade zeitliche viele Brücken im Land instandgesetzt werden.

Die Misere an der Schlei erinnert an zweierlei. Wir sind ein an Infrastruktur reiches Land. Aber um diesen Reichtum zu halten, muss Jahr um Jahr investiert werden. Dabei sind Ersetzen und Instandhalten häufig anspruchsvoller als der Neubau, besonders wenn der Verkehr weiter fließen soll. Es muss investiert werden, lange bevor ein Bauwerk das Ende seiner Lebensdauer erreicht. Das Schicksal der Schlei region mahnt, die Finanzierung endlich entschlossen anzugehen.

Und die Menschen dahinter dürfen nicht vergessen werden. Sie tragen keine Verantwortung für die aufgeschobene Sanierung, sind aber dem Unmut und den Vorwürfen ausgesetzt. Dabei haben sie an der Schlei pragmatisch und zupackend gehandelt, mit frischen Ideen eine Lösung gefunden und viel zusätzliche Arbeit auf sich genommen. Wir sind begeistert, wie schnell es manchmal gehen kann und freuen uns auf das Ergebnis.

 JAN NIEMEYER

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN  
MITGLIED IM LANDESVORSTAND  
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG**



## Streckenreaktivierungen (1):

# Neumünster–Ascheberg

**Reaktivierungen braucht das Land. Drei werden geplant und gebaut, drei weitere sind beschlossen. Wir werden mindestens letztere in einer Serie vorstellen.**

**E**ine der ältesten Bahnstrecken im Land wartet auf die Reaktivierung. Bereits 1866 wurde sie als Teil der Strecke Neumünster–Neustadt eröffnet, die den Neustädter Hafen an die Bahn anschließen sollte. Von dieser Strecke ist heute nur noch der Abschnitt Ascheberg–Eutin im Betrieb, der Teil von Eutin nach Neustadt wurde 1985 abgebaut.

Bis in die 70er-Jahre gab es Eilzüge, die von Neustadt über Eutin, Ascheberg, Neumünster nach Heide und – im Sommer – nach Büsum fuhren. Sie durchquerten das ganze Land von Ost nach West. Seit den 50er-Jahren überwiegend mit Akku-Schienenbussen der Baureihe 515 (wir waren schon mal weiter).

Wie die meisten Strecken wurde Neumünster–Ascheberg noch von der Bundesbahn stillgelegt. Am 28. September 1985 fuhr der letzte Personenzug, die vorletzte Einstellung in Schleswig-Holstein. Güterverkehr ab Neumünster gab es

noch gelegentlich bis November 1995. Im Jahr darauf wurde eine Brücke in Ascheberg abgebrochen, die Strecke ist seither nicht mehr durchgehend befahrbar.

Gerettet wurde sie durch die Bahnreform. Das jetzt für den Nahverkehr auf der Schiene zuständige Land setzte auf Reaktivierungen. 2000 wurde mit der DB Netz ein Vertrag geschlossen, der die reaktivierungswürdigen Strecken sichern sollte. Sie bleiben gewidmet und können dadurch ohne Planfeststellung reaktiviert werden (wenn nichts größeres geändert wird). Das Land zahlt dafür.

Für die Instandsetzung und den Betrieb fehlte aber das Geld. Ende der 2000er Jahre wurde es noch einmal düster. Die DB verhandelte die Strecke aus dem Sicherungsvertrag und beantragte die Freistellung. 2010 legte die Stadt Plön eine Studie vor, die einen durchaus guten Zustand der Strecke feststellte und Potential für mindestens einen touristischer Verkehr sah,

aber auch für eine Wiederaufnahme des Nahverkehrs. Mit Erfolg, das Eisenbahnbundesamt lehnte die Freistellung ab. Ein Verkehrsbedürfnis sei weiter gegeben, eine Nutzung wieder zu erwarten. 2013 wurde die Reaktivierung mit der Aufnahme in den Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) beschlossen, seit 2014 steht die Strecke wieder im Sicherungsvertrag.

Aber wieder: das Geld fehlte. Nach 2013 mussten die Länder um eine Fortschreibung der Regionalisierungsmittel kämpfen, die finanzielle Basis des Nahverkehrs. 2016 wurde eine Lösung gefunden, aber viele Reaktivierungsprojekte lagen bis dahin auf Eis.

2019 stellte die NAH.SH ein Kurzgutachten der kcw vor, das Potential für eine Reaktivierung sah. Für eine Verbindung von Neumünster bis Plön sei ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,03 möglich und damit auch eine Förderung des Bundes. Wichtig, denn ohne diese Infrastrukturförderung kann sich das Land die Reaktivierung nicht leisten. Bedingung dafür sei aber ein schlanker Betrieb: kein kostspieliger Kreuzungsbahnhof, Fahrzeit deutlich unter 30 Minuten. Dann braucht es nur einen einzelnen Triebwagen für einen Stundentakt, was die Kosten senkt. Unterwegs würde nur in Wankendorf, Schillsdorf und natürlich Ascheberg gehalten. Die Baukosten wurden auf 40 Millionen Euro geschätzt.

Ein NKU von 1,03 ist zu wenig für eine sichere Planung. Allerdings hat das Gutachten die Nachfrage nur grob geschätzt. Betont wurde dafür, dass noch mehr Potential im Freizeitverkehr und in Fahrten mit Fernreiseziel stecke. Die überregionale Bedeutung wird aber als gering geschätzt. Die Strecke liege tangential zur Landeshauptstadt, die Verbindung Neumünster Lübeck bleibe über Bad Oldesloe schneller. Man wäre zwar gut 20 Minuten schneller von Plön in Hamburg, aber mit etwa 80 Pendlern auf dieser Relation sei das Verla-

gerungspotential gering. Im OdeS-Gutachten wurde dagegen eine Verlängerung über Plön hinaus für sinnvoll erachtet.

Das Konzept des Kurzgutachtens wurde für den Landesweiten Nahverkehrsplan 2022–2027 übernommen. Die NAH.SH schätzt, dass der Betrieb jährlich 2,5 Millionen Euro kosten würde. Als Fahrzeit für Plön–Neumünster wurden 22 Minuten angesetzt, der Bus braucht heute mehr als eine Stunde. Die Strecke soll dafür auf mindestens 120 km/h ausgebaut werden.

Eingesetzt würden auf der Strecke die neuen Akku-Triebwagen von Stadler, das Land hat eine Option auf weitere Züge. Mit ihnen sind niedrigere Betriebskosten und Emissionen möglich, was die Chancen der Realisierung erhöht, denn die leiseren Fahrzeuge brauchen weniger Schallschutz.

Die Voraussetzungen für die Bundesförderung und der politische Wille sind damit in Ansätzen gesichert, nur das Geld für den Betrieb fehlt weiter. Bei der Aufstellung des LNVP war die Finanzierung unklar, eine Reaktivierung wurde erst im nächsten Jahrzehnt erwartet. Nach den seither deutlich gestiegenen Energie- und Personalkosten und alleine 52 Millionen Euro Mehrausgaben für das D-Ticket sitzt der Gürtel noch enger.

Der Druck auf die Politik muss daher aufrechterhalten werden. Die nächste Gelegenheit dazu ist der Parlamentarische Abend zum Thema „Reaktivierung von Bahnstrecken“ am Donnerstag, den 12. Oktober, um 18.00 Uhr im Landeshaus in Kiel.

 **JAN NIEMEYER**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN  
MITGLIED IM LANDESVORSTAND  
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG**



*Am 16. April 1984 war die Welt noch in Ordnung. Bokhorst war ein Bahnhof mit Stellwerk, ein Nahverkehrszug aus Ascheberg hielt auf Gleis 1. Versehentlich stand aber „Bad Oldesloe“ im Zugzielanzeiger.*

# Ein Lächeln für die Schleiregion

**Mobil sein im ländlichen Raum, zu jeder Tages- und Nachtzeit, nachhaltig, garantiert und zuverlässig – ohne eigenes Auto. Ein Traum? SMILE24 soll es möglich machen. Es steht für „Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei – 24/7“.**

Jeder Ort soll eine verlässliche und regelmäßige Anbindung von früh bis spät bekommen. Das ist das Versprechen von Schwarz-Grün, im Koalitionsvertrag wird es „Mobilitätsgarantie“ genannt. Zum ersten Mal eingelöst werden soll es in der Schleiregion, zwischen Kappeln und Schleswig, Eckernförde und Flensburg. Dort sollen für drei Jahre (2023–2025) Konzepte für die Mobilitätsgarantie erprobt und entwickelt werden. Der Bund fördert 80 % der Kosten, das Land gibt 15 % dazu, den Rest der mehr als 37 Mio. Euro Gesamtinvestition übernehmen die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg.

Die Region ist das geeignete Reallabor. Vergleichsweise dünn und zerstreut besiedelt, von der Schlei durchschnitten, ist die Gegend für die ÖPNV-Planung eine Herausforderung. Durchgangsverkehr gibt es kaum, Linien zwischen größeren Städten können nicht zur wirtschaftlichen Erschließung der Fläche genutzt werden. Gleichzeitig zieht die Region in der Saison viele Touristen an, was die Infrastruktur zeitweise überlastet. Übernachtet wird dabei eher im Ferienhaus denn im Hotel, wodurch sich der Tourismus in Fläche verteilt. Das Auto stehen zu lassen bleibt da schwierig.

Der Herausforderung will man mit einem ganzen Strauß an Maßnahmen begegnen.

## Expressbusse

Zunächst wird das Rückgrat des ÖPNV der Region gestärkt. Drei Expressbuslinien sollen Schleswig, Kappeln und Eckernförde im Dreieck verbinden. An Werktagen im Stundentakt, von 6 bis 20 Uhr. Am Wochenende von 9 und 20 Uhr und nur jede zweite Stunde. Für sich ist ein Stundentakt und erst recht ein Zweistundentakt nicht attraktiv, mit den bestehenden Buslinien ergeben sich mit den Expressbussen aber attraktive Stunden- und Halbstundentakte. Zudem halten sie nicht überall und bieten damit attraktive Fahrzeiten.

Insbesondere auf der Linie X600 Schleswig–Kappeln wird der Expressbus 43 % schneller sein und nur noch knapp unter einer Stunde brauchen. Dass er konsequent auf der Bundesstraße bleibt, zahlt sich aus. Auch, dass es unterwegs nur 13 und nicht 45 Mal hält. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten bringen die Linien X600 und 600 ein wenig aus dem Takt. Nicht im Abstand einer halben Stunde, sondern fast zeitgleich werden sie in Schleswig abfahren, um den Anschluss zum

RE7 Hamburg–Flensburg herzustellen. Der X710 Eckernförde–Kappeln ist dagegen kaum schneller als die ohnehin schon optimierte Linie 710. In Schleswig werden die Expressbusse nach Kappeln und Eckernförde (meistens) aufeinander durchgebunden, was Direktfahrten erlaubt. In der Saison wird die Linie von Schleswig über Kappeln bis Olpenitz verlängert.

In Eckernförde gibt es saubere Anschlüsse zwischen der X710 und der RB73, in Schleswig ist der X600 auf den RE7 nach Hamburg abgestimmt.

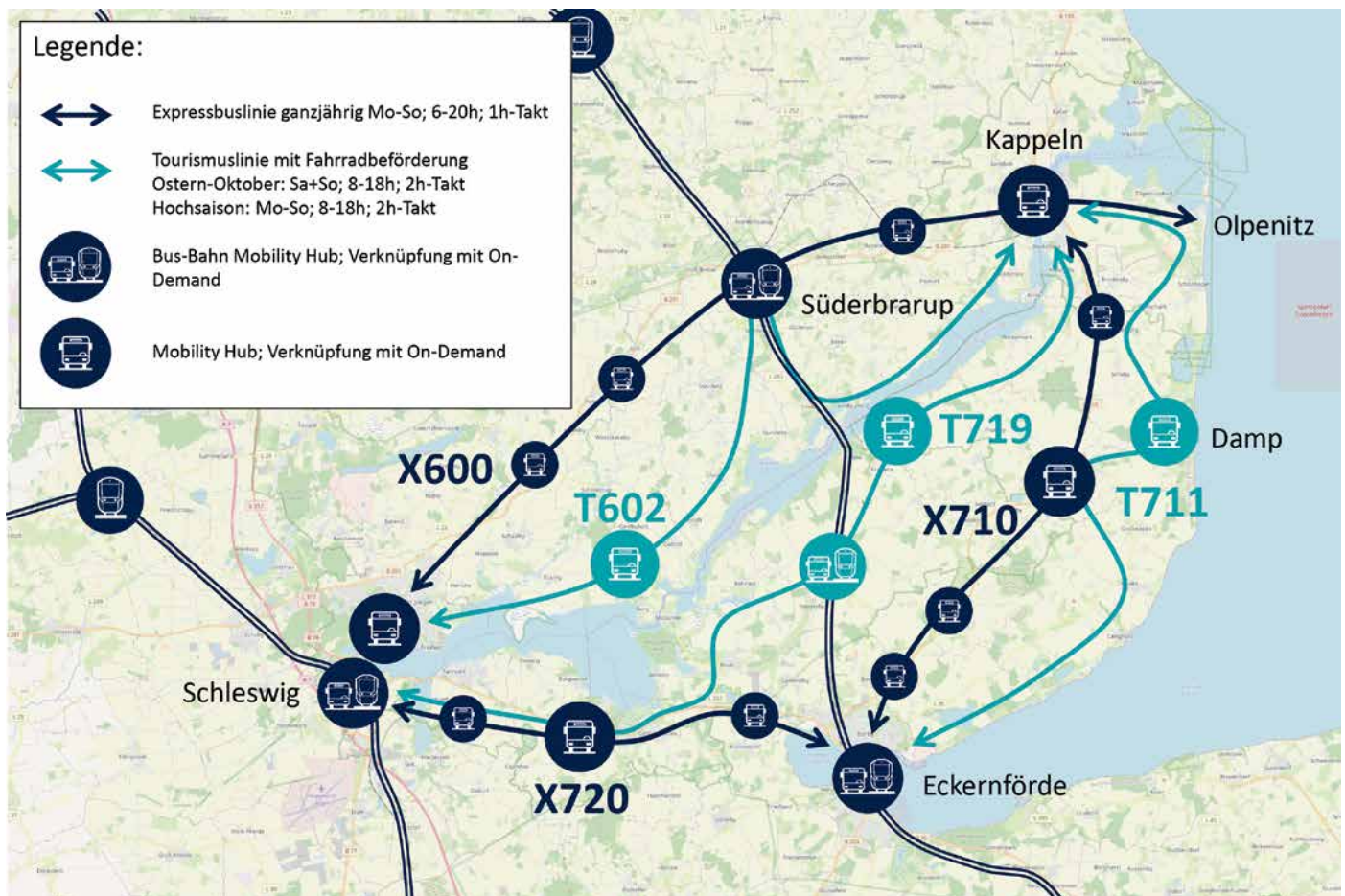
In den Nächten auf Samstag und auf Sonntag wird es auch einen Spät- und Nachtverkehr geben, um einer Überlastung der Rufbusse vorzubeugen und um Anschlüsse zu den letzten Zügen zu sichern. Die Expressbusse fahren etwa stündlich ab Kappeln von 22:30 bis 02:30 nach Schleswig, von 22:02 bis 01:02 nach Eckernförde. Dafür sollen Kleinbusse eingesetzt werden, vielleicht sogar die des On-Demand-Verkehr.

Für die Expressbusse wurden 16 Linienbusse mit batterieelektrischem Antrieb bestellt. Sie sind barrierefrei, haben Flächen etwa für Rollstühle und Kinderwagen, bieten akustische Unterstützung und große Anzeigen. Dazu kommen USB-Ladebuchsen, WLAN und „Expressbussitze“. Ein Premiere sind Fahrradhalterungen im Bus, da die Expressbusse auch auf den touristischen Linien eingesetzt werden sollen. Genaueres zu den Halterungen ist noch nicht bekannt.

Wie das weitere Busnetz nach Einführung der neuen Linien aussieht, ist überwiegend noch offen. Es steht aber schon fest, dass die Linien 712 und 713 gestrichen werden. Dem Kreis Rendsburg-Eckernförde sind sie zu schwach ausgelastet, sie sollen durch die Rufbusse ersetzt werden.

## Touristische Busse

Abgerundet wird das Angebot durch Buslinien im touristischen Verkehr. Sie sollen die Dörfer an der Schlei und an der Ostseeküste anbinden. Sie fahren jede zweite Stunden von 8 bis 18 Uhr. In der Saison von Ostern bis Oktober nur an den Wochenenden, in der Hochsaison von Juni bis September die ganze Woche. Im Winter fahren sie nicht. Die Linie 711 entlang der Ostseeküste ist dabei nicht neu und wird auch nicht geändert, bekommt aber die neuen Fahrzeuge. Für den Tourismusverkehr sollen dieselben Busse eingesetzt wie im Expressnetz.



## Rufbusse

Für die letzte Meile kommen Rufbusse. Sie sollen das Versprechen der Mobilitätsgarantie einlösen. Sie fahren nicht nach Fahrplan, sondern auf Zuruf und haben keine festen Linienwege. Deswegen werden sie auch On-Demand-Verkehr genannt. Bestellen kann man sie per App und Telefon, auch im Vorraus. Und das rund um die Uhr, sieben Tage die Woche!

In der ganzen Modellregion wird es im zugänglichen Straßennetz alle 300 m eine virtuelle Haltestelle geben. Keine Haltestellen, wie man sie kennt, sondern nur vorher festgelegte Punkte, an denen sicher ein- und ausgestiegen werden kann und die der Bus auch erreichen kann. Ein mit Taxen durchaus vergleichbares Angebot, nur dass Fahrten auch gebündelt werden und die Nahverkehrstickets ohne Aufpreis gelten, einschließlich des Deutschlandtickets. An einer Zusammenarbeit mit dem örtlichen Taxigewerbe wird gearbeitet, erste Gespräche sollen vielversprechend gewesen sein.

Man kann mit dem Rufbus allerdings nicht von einem zum anderen Ende der Region fahren. Er soll vor allem Lücken schließen und Zubringer sein. Deswegen wird die Region in vier Bedienegebiete aufgeteilt. Will man in die anderen Regionen, muss man auf die Expressbusse wechseln. Nachts fahren aber keine Linienbusse, dann werden die Grenzen aufgehoben. Auch Parallelfahrten zum Linienverkehr sollen vermieden werden. Bei entsprechenden Fahrtwünschen sollen die Fahrgäste auf den Linienverkehr verwiesen werden.

35 elektrische Kleinbusse mit 6–8 Sitzen wurden bestellt. 8 Fahrzeuge sind barrierefrei. Nur 24 werden täglich im Einsatz sein, der Rest bildet eine Reserve. Es braucht keinen Busführerschein für die kleinen Fahrzeuge, was die Personalsuche etwas erleichtern könnte.

Ein Rufbussystem gibt es bereits in Angeln, das DorfSHUTTLE in Süderbrarup. Es wird in das größere System integriert, der örtliche Betreiber bleibt.

## Die Knoten

Verknüpft werden Bahn, Bus und Rufbus an Mobilitätsstationen. Diese sollen mehr sein als nur eine Bushaltestelle. Dort kommen weitere Angebote dazu: um die letzten Lücken im Angebot zu schließen, wird man Fahrräder, E-Scooter oder Autos mieten können. Dafür gibt es bereits Kooperationen mit FlowCar, Lime und der Sprottenflotte. An den Stationen werden auch die batterieelektrischen Rufbusse geladen. Etwa 10 dieser Knotenpunkte sind geplant.

Mobilitätsstationen wurden schon von der KielRegion entwickelt, auf diese wird jetzt aufgebaut. Im Baukasten der KielRegion gibt es Bausteine für Personen- und Fahrradunterstände, abschließbare Fahrradboxen, Ladesäulen für E-Fahr-

zeuge, Schließfächer und Paketboxen, Informationsstelen mit WLAN, Taxiständen und sogar Kioske.

Im Rahmen von SMILE24 soll daraus ein Baukasten im einheitlichen Design für das ganze Land entwickelt werden. Dafür soll der Frage nachgegangen werden, was es für ein richtig gutes Angebot braucht, für gute Orientierung, Komfort und ein hohes Sicherheitsgefühl. Es braucht gutes Design. Die Stationen sind das Tor zum ÖPNV, sie müssen anziehend sein. Bei der Vorstellung vom SMILE24 konnten die Industrie- und Kommunikationsdesigner schon von ersten Exkursionen und Gesprächen berichten und hatten spannende Ideen dabei. Sind sie fertig entwickelt, will die NAH.SH den Baukasten über einen Rahmenvertrag einkaufen, sodass die Kommunen im Land von günstigen Preisen profitieren. Dazu kommt Personal, das die Kommunen bei Planung und Förderung berät. Damit sind dann hoffentlich die jahrzehntealten oder vom örtlichen Tischler improvisierten Haltestellen Geschichte. Ein mit Sicherheit bleibender Wert des Projekts.

Einheitliches Design – lokale Identität? Mit den Gemeindevertreter:innen vor Ort gab es bei der Vorstellung schon angeregte Diskussionen. Es ist aber zum Glück eine Entwicklung, kein fertiges Produkt.

## Das Werkzeug

Rufbusse, Leihräder und -autos kommen ohne Fahrplan. Um alles für die Fahrgäste nutzbar zu machen, wird die NAH.SH-App weiterentwickelt. Sie soll in Zukunft die ganze Reisekette anbieten. Bisher konnte nur eine Kette aus ÖPNV- und Fußwegen angeboten werden. Versuche das zu ändern, begleiten wir als Fahrgastverband seit Jahren, bundesweit. Wir wissen daher: die Integration weiterer Verkehrsmittel ist schwierig, an der Schlei soll sie erprobt werden.

In den letzten Versionen wurde bereits das Fuß- und Radweg-Routing ausgebaut. Man kann dann angeben, dass man zu längeren Fuß- (bis zu 5 km) und Radwegen (bis zu 20 km) bereit ist. Jetzt sollen Leihsysteme folgen. Dann kann der Weg auf der letzten Meile mit dem Scooter oder Fahrrad gleich dazugebucht werden. Sprottenflotte, FlowCar und E-Scooter-Vermieter Tier werden von Anfang an dabei sein, weitere Anbieter sollen im Projektzeitraum angeschlossen werden. In der Anfangszeit wird man nicht die komplette Kette in einem Schritt buchen können. Für die Bestellung eines Leihrads wird man in der App zu dem entsprechenden Anbieter weitergeleitet, man braucht dort auch ein Konto. Ziel ist es aber, am Ende von SMILE24 alles aus einer Hand anbieten zu können. Auch eine Verknüpfung mit den Rufbussen fehlt (schon lange schmerzlich). Sie soll mit dem Projekt umgesetzt werden – genau dafür ist es ja da.

Und irgendwas mit Künstlicher Intelligenz wird natürlich auch gemacht.



## Im Gespräch

Last but not least kommt die Kommunikation. Die Erfahrung zeigt: auch gute Angebote sprechen sich nicht so leicht rum. Dazu haben zu wenig Menschen Bezug zu Bus und Bahn. Beworben wird der ÖPNV leider so gut wie nie. Dabei könnten sich viele andere Branchen das nicht leisten. Wer sich Budgets für Kinofilme anschaut, wird darüber staunen, dass für Marketing fast noch einmal soviel ausgegeben wird wie für Gagen, Dreh und Effekte, hunderte von Millionen.

So viel muss es für die Busse jetzt nicht sein, aber eine konsequente Werbung für das neue Angebot ist Teil des Projekts. Besonders ins Auge genommen werden Schüler:innen, damit die heutigen Nutzer des ÖPNV zukünftige Nutzer werden. Dafür ist eine Zusammenarbeit mit den Schulen geplant. Der Tourismus ist die zweite große Zielgruppe. Wie man andere Gruppen am besten erreicht, dafür will man jetzt Erfahrungen sammeln, um sie später im ganzen Land anwenden zu können.

Um die Menschen zum Mitfahren zu verleiten, sollen auch Mobilitätsmanager:innen ausgebildet werden. Mitarbeiter:innen in den Kreisen und Kommunen werden weitergebildet, Mobilitätsverhalten lesen und ändern zu können, aber auch die Ortspolitik fachlich besser zu beraten.

Werbung ist nicht alles, die Fahrgastinformationen soll auch verbessert werden.

## Ausblick

SMILE24 ist noch kein fertiges Produkt, sondern eine Entwicklung. Die Linien- und Rufbusse werden wahrscheinlich im April 2024 an den Start gehen, alles Weitere folgt. Ein Versuch soll es aber nicht bleiben, das stellte der Landrat von Schleswig-Flensburg bei der Vorstellung klar. Auch die anderen Beteiligten machten deutlich, dass es weitergehen soll, wenn die Fördermittel nicht mehr fließen.

Wünschenswert wäre es. Die Versuche mit On-Demand-Verkehren sind zahlreich, auch die Multimodalität war lange Zeit groß in Mode. Fast immer endeten sie mit dem Versiegen der Fördermittel. Jüngstes Beispiel: der Murnauer Rufbus omobi, vielfach preisgekürt, keine drei Jahre alt geworden. Dass in einer ganzen Region alle Verkehrsträger miteinander verknüpft werden sollen, hat es in dieser Konsequenz aber auch noch nicht gegeben.

Schön ist, dass nicht nur abstrakte Ideen erforscht werden sollen. Eine Verdoppelung des Busangebots ist eine echte Ansage und lässt uns deutliche Fahrgastzuwächse erwarten. Als Landesverband sind wir gespannt, wie gut die Expressbusse, die Spätverkehre und die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme angenommen werden, alles Themen, die uns schon länger bewegen. Wir hoffen, dass ein Erfolg der Expressbusse ins-

besondere unsere Forderung nach einem Landesbusnetz beflügelt.

Wir sind aber auch gespannt, was vom übrigen Busangebot noch bleiben wird. Rendsburg-Eckernförde hat bereits zwei Linien gestrichen. Der Kreis Schleswig-Flensburg noch nicht, hat aber die Erwartung kommuniziert, das Projekt kostenneutral führen zu können. Man will heute wenig ausgelastete Linienverkehre durch den On-Demand-Verkehr ersetzen und so den Eigenanteil an der Projektfinanzierung vollständig kompensieren. Gutes lässt diese Einstellung nicht erwarten. Schwach ausgelastete Linien können Folge fehlenden Bedarfs sein – das Angebot kann aber auch schlecht oder nicht hinreichend bekannt gewesen sein.

Gegenüber dem On-Demand-Verkehr neigen wir zur vorsichtigem Optimismus. Es stimmt, Bus und Bahn können nicht überall sein, der Rufbus ist eine notwendige Ergänzung und er wird eine große Rolle beim Einlösen der Mobilitätsgarantie im ganzen Land spielen. Das Versprechen jederzeit möglicher Mobilität steht aber unter der Bedingung, dass auch ein Bus in der Nähe und frei ist. Mit remo und dem DorfSHUTTLE gibt es bereits zwei Beispiel aus dem Land, die durchaus erfolgreich sind. Ein Blick in die Zahlen zeigt aber, dass sehr viele Fahrtwünsche abgelehnt werden, weil gerade keine Kapazität frei ist. Ein Verzicht auf einen Fahrplan ist auch eine Verzicht auf Verlässlichkeit. Was bleibt dann aber noch von der Mobilitätsgarantie? So viel sei hier gesagt, eine umfangreiche kritische Auseinandersetzung mit On-Demand-Verkehren führte unser Verbandskollege Michael Stödter in Ausgabe 3/23 von *derFahrgast*. Teil des Projektes ist aber auch, eine intelligente Steuerung der Rufbusse zu entwickeln, um möglichst wenig Fahrtwünsche abzulehnen und effektiv zu bündeln. Wir bleiben gespannt.

Als die Fördermittel am 30.08. überreicht wurden, haben wir das vielköpfige Team aus NAH.SH, Kreisverwaltungen und Planungsbüros kennengelernt. Von den Verantwortlichen für die App-Entwicklung, den Fahrplanleuten bis zu den Designer:innen, alle waren hochmotiviert, der Enthusiasmus war ansteckend. Kein Wunder, es hat bundesweit bisher auch keine Entwicklung dieser Größe gegeben. „Die ganze Republik schaut auf uns“ – das Grußwort von Wolfgang Buschmann, Landrat im Kreis Schleswig-Flensburg, war durchaus angemessen. Wir werden das Projekt begleiten. Mindestens zu den Linien- und zu den Rufbussen sowie den Mobilitätsstationen wird es noch Artikel geben.

 **JAN NIEMEYER**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN  
MITGLIED IM LANDESVORSTAND  
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG**

## Ausbau der AKN-Stammstrecke zur S5

■ Der Ausbau von Eidelstedt bis Kaltenkirchen geht voran. Die erste Bauphase ist (fast) im Plan und war am 19.08 abgeschlossen. Nur die Oberleitung fehlt, nachdem sich die Vergabe dieses Loses verzögerte. Alle Lose für die zweite Phase konnten dafür vergeben werden (auch der Oberleitungsbau). Lieferschwierigkeiten verzögern den Bau der Umrichterwerke, die Auswirkungen sind aber noch unklar. Die zweite Phase soll am 29.06.2024 abgeschlossen sein, die dritte am 08.03.2025 und die letzte Phase am 31.12.2025. Für den S-Bahn-Betrieb werden eine Oberleitung und ein zweites Gleis errichtet, die Bahnsteige werden auf 96 cm erhöht und auf 140 m verlängert.

## Sommerfahrten der Angelner Dampfeisenbahn ein Erfolg

■ Das dritte Jahr in Folge fuhr Deutschlands nördlichste Museumsbahn als vom Land bestellter Nahverkehr, zum zweiten Mal mit Uerdinger Schienenbussen. Um die 750 Fahrgäste nutzten alleine die vier Dampfbusfahrten, insgesamt sind 2600 Fahrgäste mitgefahren. Es waren zwar nicht ganz so viele Fahrgäste wie im letzten Jahr, doch das war ohne 9-Euro-Ticket und mit einem Inselbetrieb, ohne Anbindung von Eckernförde, auch nicht zu erwarten. Etwas Pech mit dem Wetter kam dazu.

## 2 Jahre remo

■ Anfang August hat das On-Demand-Angebot im Raum Rendsburg seinen 2. Geburtstag gefeiert. Die inzwischen 5 elektrischen Kleinbusse ergänzen das Angebot von Freitag auf Samstag 21:00–03:00 und Samstag auf Sonntag 21:00–00:00. Insgesamt waren 18.000 Fahrgäste in 11.000 Fahrten unterwegs, was eine passable Bündelungsquote von 1,8 ergibt – es ist eben doch mehr als ein Taxi. Es wurden aber nur knapp 40 % der Fahrten geteilt. Durchschnittlich werden 5,7 km zurückgelegt. Nicht veröffentlicht wird leider, ob und wie viele Fahrtwünsche abgelehnt werden müssen. Amüsant: häufigster Startpunkt ist der Bahnhof Rendsburg, häufigstes Ziel der berüchtigte Club Cheyenne.

## Akku-FLIRT ist zugelassen

■ Endlich – die neuen Akku-Triebwagen gehen an den Start. Mehr als die Hälfte ist fertig, 5 sind im bereits in Kiel, die Ausbildung der Triebfahrzeugführer:innen läuft, aber seit Monaten verzögerte sich die Zulassung. Jetzt ist sie da und am 01.10. wird erixx mit ihnen bis Oppendorf fahren. Mitte Oktober gehen die Akku-Triebwagen auch auf die Strecke Kiel–Lüneburg. Die Nordbahn bekommt die Wagen zur Betriebsübernahme im Dezember. Die Strecke Neumünster–Büsum wird das erste Einsatzgebiet.

## Dänemark übernimmt Kosten für Aufrüstung des RE7

■ Der Vertrag über die neuen Elektrotriebwagen für das Netz Mitte wurde im August unterzeichnet, künftig fahren zwischen Hamburg und Flensburg Züge des Typs Alstom Coradia Stream. Da es in Dänemark an Fahrzeugen für den Verkehr nach Deutschland fehlt, werden die dänischen IC in Flensburg bald Geschichte sein. Zuletzt wurde daher über eine Aufrüstung der neuen Fahrzeuge verhandelt. Jetzt hat der dänische Verkehrsminister das Mandat dafür bekommen. Der dänische Staat übernimmt die Kosten für zwei zusätzliche Fahrzeuge und für die Aufrüstung von 21 Garnituren für den Dänemarkverkehr.

Nach dem Infrastrukturplan 2035 soll Tinglev dann Umsteigebahnhof für dänische und deutsche Regionalzüge werden. Der dänische Verkehr wird nach Sønderborg weitergeführt, dadurch wird die Stadt ab 2028 stündlich angebunden. Ob die deutschen Züge weiter nach Tinglev fahren sollen, soll noch genauer geprüft werden.

## Erhalt des Bahnhofs Süderbrarup gesichert

■ Mit Bescheid vom 16. August hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) eine Freistellung von Bahnhofsgleisen in Süderbrarup abgelehnt. Die Grundstücke wurden von der DB bereits an die Gemeinde Süderbrarup verkauft. Jetzt wollte die Käuferin sie von Bahnbetriebszwecken freistellen lassen. Das EBA hat aber eine Verkehrsbedürfnis gesehen, nachdem es NAH.SH und die Angelner Dampfeisenbahn angehört hat. Insbesondere möchte die NAH.SH mittelfristig ein drittes, durchgehendes Gleis westlich der bestehenden Gleise anlegen lassen. Sie konnte das in dem Verfahren mit Verweis auf den LNVP und den Koalitionsvertrag der Landesregierung rechtfertigen, nach denen der Verkehr auf der Strecke verdichtet und die Strecke nach Kappeln reaktiviert werden soll. Die Grundstücke wurden auch deswegen als unabkömmlich gesehen, weil die Angelner Dampfeisenbahn mindestens ein Abstellgleis in Süderbrarup braucht. Damit wären vier Gleise erforderlich. Die Dampfeisenbahn hat aber weitergehende Pläne. Sie möchte schon seit längerem in Süderbrarup einen Lokschuppen bauen sowie den Gleisplan auf ihre Bedürfnisse zuschneiden. Das EBA zweifelte, dass diese Pläne ausreichend wahrscheinlich sind. Mit Blick darauf, dass die Abstellsituation in Kappeln derzeit schon prekär ist, aber eine Reaktivierung dort einen Bahnsteig erfordern würde, konnte das EBA dieses Argument nicht ignorieren. Gerade auch weil das Land bei der Reaktivierung zum Schönberger Strand großzügig gegenüber dem dortigen Museumsverein war. Die ganze Fläche ist damit aber nicht dauerhaft gesichert. Die Gemeinde könnte die Grundstücke so zuschneiden, dass sie die Flächen abseits der beiden erforderlichen Gleise stilllegen kann.

## Bäderbahn

■ Das Land scheint sich überraschend von der Bäderbahn verabschiedet zu haben. Nachdem es für eine Reaktivierung immer besser aussah, die Kommunen vor Ort mitzogen und erste Pläne vorlagen, hat Staatssekretär von der Heide am 07.09. mit einer Kehrtwende überrascht. Das Land sei sich mit Bund und DB einig, dass ein Anschluss der Bäderbahn für die Hinterlandanbindung zu viele Risiken habe. Der Bau könne sich um Monate verzögern. Das Land habe daher der DB versichert, keinen Nahverkehr mehr auf der Strecke zu bestellen, um den Weg für eine Stilllegung frei zu machen.

PRO BAHN kann die Entscheidung nicht nachvollziehen. Der Anschluss bei Ratekau beschränkt sich auf eine Weiche, eine aufwendige Variantenprüfung halten wir für unrealistisch. Tatsächlich ist es ein Abwägungsfehler der DB, wenn eine erfolgreiche Stilllegung in der Planfeststellung vorausgesetzt wurde. Sollte das Verfahren scheitern, weil die neg als Interessent die Strecke erfolgreich übernimmt, würde es erst recht zu Verzögerungen kommen. Ein Scheitern des Stilllegungsverfahrens kann aber nicht ausgeschlossen werden, solange es Interesse an der Strecke gibt. Die DB täuscht sich, wenn sie glaubt, ein Verzicht des Landes auf Nahverkehrsbestellungen würde dieses Interesse ausschließen. Es bleibt ein Interesse an touristischen Verkehren, für den die Badeorte mehr als genug Potential bieten. Die letzten Jahren ist der Verkehr auf der Bäderbahn stark gewachsen, seit Fahrplanwechsel fahren die Züge halbstündlich. Nur einen Tag nach der Pressekonferenz fuhren überfüllte Züge in Lübeck ab und ließen viele Fahrgäste zurück.

## Kommentar: Personalmangel überall

■ Nahezu täglich erleben Fahrgäste an Bahnhof oder Bushaltestelle, dass Fahrten ausfallen. Der Grund: Personalmangel oder erhöhter Krankenstand. Erix, Metronom, DB, aber auch bei verschiedenen Busunternehmen. Wir Fahrgäste sind die Betroffenen, die nicht so fahren können, wie es der Fahrplan versprochen hat. Klar: die fehlenden Fahrer\*innen lassen sich nicht von heute auf morgen ersetzen. Wir erwarten aber, dass die Unternehmen verlässliche Fahrpläne mit reduziertem Angebot erstellen und über kurzfristige Ausfälle rechtzeitig im Internet und an den Bahnhöfen informieren.

Die Gründe liegen in der Vergangenheit: es wurde zu wenig ausgebildet. Das ist aber nicht nur Schuld der Unternehmen, sondern liegt auch an den politischen Rahmenbedingungen, die zu einem großen Kostendruck auf diese führten. Hinzu kommt, dass die Ausbildung von Fahrer\*innen ausschließlich von den Unternehmen zu finanzieren ist – eine duale Ausbildung mit staatlichen Berufsschulen gibt es nicht. Soll sich die Situation langfristig ändern, muss hier angesetzt werden, wenn die Verkehrswende wirklich gewollt wird.

Weiterhin müssen diese Berufe attraktiver gemacht werden. Es müssen nicht nur alle gut bezahlt werden müssen, sondern für einen Job, in dem an 24 Stunden an 7 Tagen gearbeitet werden muss, braucht es auch gute Freizeitregelungen. Das kostet letztlich auch wieder Geld. Für uns als Fahrgastverband kann dies nur bedeuten, dass mehr Geld ins System zu geben ist – gerade auch für Personal, neben dem Infrastrukturausbau und einer Angebotsausweitung.



*Wir schreiben das Jahr 2023 und Dampfloks ziehen bestellten Nahverkehr. Erfolgreich. Die vier Fahrten am Sonntag des Brarupmarktes waren extrem beliebt.*

