

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Wo bleibt die Schleswig-Holstein-Schiene? Diese Frage wurde von vielen PRO BAHN-Mitgliedern und anderen Leserinnen und Lesern oft gestellt. Über viele Jahre hat unser Mitglied Thorsten Brandt die SHS fast allein zusammengestellt, redigiert und druckfertig gemacht. Aus beruflichen Gründen konnte er diese zeitraubende Arbeit, für die wir ihm sehr herzlich danken, nicht mehr fortsetzen. Ein neues Redaktionsteam will versuchen, an diese Tradition anzuknüpfen und die SHS in äußerlich nur leicht veränderter Gestalt wieder regelmäßig erscheinen zu lassen. Wie bisher soll sie Informationen aus dem Landesverband und den vier Regional-

verbänden (Hamburg, Westholstein, Schleswig / Mittelholstein, Lübeck und Umland) enthalten. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Hamburger Fahrgast-Forum (HFF) vorgesehen, und auch ein gelegentlicher Blick über den Zaun, vor allem nach Niedersachsen und nach Mecklenburg-Vorpommern ist nicht ausgeschlossen. Wir sind dabei auf die Mitarbeit möglichst vieler Mitglieder angewiesen. Wer etwas zu berichten hat, das von allgemeinem Interesse ist, sollte zur Feder oder zum Computer greifen und uns seinen Artikel schicken.

Dafür bedankt sich schon jetzt
Das Redaktionsteam

Der SH-Tarif im Alltag

(ps) Seit 01.04.2005 ist nun bekanntermaßen die nächste Stufe des SH-Tarifs in Kraft. Es gab teilweise schon erhebliche Veränderungen, die im weiteren Verlauf näher beleuchtet werden sollen. Der Verfasser wird es dem Leser ersparen, mit wenig belastbarem Zahlenmaterial zu operieren.

Der Fahrgast, der mit einer Netzkarte (Tag, Woche oder Monat) fährt, befindet sich nahezu im Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Die Autokraftbusse sind genauso zu benutzen wie die Stadtbusse in Kiel. Die Fördeschiffahrt in Kiel ist ebenfalls integriert, das selbe gilt für den Stadtverkehr in Lübeck und Flensburg, um nur ein paar Beispiele zu nennen.

Bei personengebundenen Zeitkarten können an Wochenenden und Feiertagen Kinder gratis im Geltungsbereich mitgenommen werden. Die Mitnahmeregelung für einen Erwachsenen zum Kindertarif scheint ein wenig schwergängig, hier wäre es schön, wenn die

kundenfreundliche Regelung des HVV übernommen würde.

Es ist kein Problem mehr, in den HVV hinein zu lösen. Der Einzelfahrschein von Lübeck nach Hamburg beinhaltet automatisch den Großbereich Hamburg. Sollte der Insider denken, der Tarif könne mit einem Fahrschein z.B. von Lübeck nach Ahrensburg unterlaufen werden, sieht er sich getäuscht, denn für diesen Fall wird nur der HVV-Ring B zur Nutzung angeboten, ein kluger Schachzug von den Machern des Tarifs. Es kann mittlerweile aus dem HVV-Bereich ein Anschluss-Fahrschein nach Schleswig-Holstein gelöst werden. Die Menüführung über Kennzahl 8888 und ggf. 0000 erscheint mir ein wenig schwierig, ist aber letztlich zu durchdringen.

Inakzeptabel wird die Sache allerdings in dem Moment, wo der Kunde z.B. von einem Tarifpunkt der Hamburger Hochbahn startet, hier muss zuerst ein HVV-

Fortsetzung S. 2

In dieser Ausgabe:

| | |
|--|-----------|
| Betriebsführung Niebüll - Westerland | |
| Teil 1 | S. 2 |
| Anschluss für alle Verkehr Elmshorn - Hamburg | |
| | S. 3 |
| HVV-Verkehr in der Hauptverkehrszeit | |
| | S. 4 |
| Lübeck | S. 6 |
| Bahnhof Ahrensburg eine unendliche Geschichte | |
| | S. 7 |
| Hamburger Fahrgast Forum | S. 9 - 14 |
| Schleswig / Mittel- holstein | S. 14 |
| Fernbahnhof Altona | S. 16 |
| Westholstein | S. 17 |

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Fortsetzung von S. 1

Ticket gelöst werden bis zum nächsten erreichbaren Automaten, an dem dann zum SH-Tarif gelöst werden kann. Da der HVV-Anteil eingepreist ist, handelt es sich bei diesen Fällen um unzumutbare Preiserhöhungen, wie man am Beispiel Ahrensburg - Lübeck gut darstellen kann:

Im Mai 2003 kostete die einfache Fahrt mit BahnCard 25 3,30 Euro - im November wurde der Preis auf immerhin 4,95 Euro erhöht. Zum 01.04.2005 wurde noch einmal erhöht und zwar auf sage und schreibe 6,25 Euro.

Der Kunde bekommt zwar den Bus in Ahrensburg inklusive, aber wer z.B. von Großhansdorf mit der U-Bahn anreist, kann erst in Ahrensburg den Fahrschein erwerben, mit dem er dann die U-Bahn hätte nutzen können.

Leider wird auch seitens der Macher des Tarifs ständig von erheblichen Fahrgastzahlen ausgegangen, die mit dem Bus anreisen oder in Lübeck mit dem Bus weiterfahren. Meine Beobachtungen gehen in eine ganz andere Richtung, nämlich dass nur ein recht geringer Anteil wirklich Bus - Schiene - Bus benutzt. Alle, eben auch die vielen nur Schiene-Nutzer müssen aber die teils erheblich höheren Preise zahlen. Es wird es meines Erachtens zu Abwanderungen kommen, sollte hier nicht gegengesteuert werden.

Fazit: Nutznießer des SH-Tarifs sind diejenigen, die den ÖPNV von Anfang bis Ende ihrer Fahrt und regelmäßig nutzen, sinnvollerweise mit einer Zeitkarte. Ich selbst bin im Oktober beruflich ca. 4000 Kilometer mit einer Monatsnetzkarte kreuz und quer durch Schleswig-Holstein gefahren. Ich habe durchweg positive Erfahrungen gemacht.

Nachteilig wirkt sich der Tarif insbesondere für Familien aus, da es keine „Talzeit“-karten und keine Kindermitnahme bei den Tageskarten gibt. Ebenfalls wird nur eine Ermäßigung von 40% für Kinder eingeräumt.

Nur durch den SH-Tarif war es für die DB möglich, das alte Länderticket zu 21,00 Euro in Schleswig-Holstein auf immerhin 27,00 Euro zu verteuern. Das ist nach meinem Kenntnisstand der höchste Preis in ganz Deutschland. Singletickets wie in anderen Bundesländern gibt es auch nicht, da ja der SH-Tarif mit seinen Angeboten sogar noch über den genannten Preisen liegt. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass jemand, der von Hamburg oder Lübeck nach Mecklenburg-Vorpommern fahren möchte, unbedingt das Mecklenburg-Vorpommern-Ticket (22,00 Euro) erwerben sollte. Es kann nur in diesem Bundesland benutzt werden, aber ausdrücklich sind die „Transitstrecken“ von Hamburg bis Schwanheide und von Lübeck-Travemünde bis Bad Kleinen integriert.

Nachtrag: Inzwischen wurde, vielleicht auch auf Grund der Einwände von PRO BAHN, der Fahrpreis von Ahrensburg nach Lübeck (mit BahnCard 25) auf 5,50 Euro zurückgenommen.

Mitnahmeregelung: Monatskarten und Monatskarten im Abonnement erlauben an Wochenenden und an gesetzlichen Feiertagen im räumlichen Geltungsbereich der Monatskarte die Mitnahme eines Erwachsenen zum Kinderfahrpreis (auf Bahnstrecken kostenlos) und maximal dreier Kinder zwischen sechs und einschließlich vierzehn Jahren. Bei Monatskarten, die auch im HVV-Großbereich gelten, richtet sich die Mitnahmeregelung im HVV-Großbereich (S-Bahnen, U-Bahnen, Busse und Fährverkehr) nach den HVV-Bestimmungen, die grundsätzlich die kostenlose Mitnahme eines Erwachsenen und dreier Kinder (6 bis einschl. 14 Jahren) an Wochentagen und gesetzlichen Feiertagen erlauben.

Die Regelung gilt nicht für Schülermonatskarten.

Betriebsführung Niebüll – Westerland

1. Teil (Fortsetzung in der nächsten Ausgabe)

(ps) Beginnen wir mit dem Dreh- und Angelpunkt der nördlichen Marschbahn. Ausgerüstet mit alter mechanischer Stellwerkstechnik und windenbedienten Schranken werden hier von den Mitarbeitern der DB-Netz AG tagtäglich Höchstleistungen erbracht. Die zulaufenden Strecken von Klanxbüll (Westerland) und Tondern sind nur eingleisig, die von Husum steht ab Bredstedt zweigleisig zur Verfügung.

Jeder Autozug der Auto-Zug-Sylt GmbH wird derzeit noch von zwei Loks der Baureihe (BR) 215 / 218 gefahren, dies ist für die Anfahrbeschleunigung und bei starkem Gegenwind auf dem Hindenburgdamm unerlässlich. Nach jeder Ankunft müssen die Loks umlaufen, um den Zug Richtung Sylt wieder zu bespannen. Da der Lokführer seinen Fahrweg selbst beobachten muss, wechselt er beim Fahrtrichtungswechsel nicht nur den Führerstand sondern auch das Fahrzeug, also runtersteigen und auf die andere Lok wieder rauf. Nur bei angespannter Betriebslage wird die Spitze durch einen Rangierbegleiter besetzt.

Von April bis Oktober bringen die IC / EC aus Richtung Süden im Schnitt zwei Kurswagen für die Norddeutsche Eisenbahn GmbH (NEG) mit. Diese werden am Schluss abgehängt und von dem Zug der NEG übernommen. Nach Ausfahrt des IC / EC nach Westerland fährt der NEG-Zug als Rangierfahrt in Richtung Norden hinterher über den Bahnübergang in das Übergabegleis. Von dort geht es dann in den Bahnhof Niebüll-NEG, der westlich des DB-Bahnhofs liegt, weiter geht's dann nach Dagebüll.

Die aus Hamburg kommenden Züge des Regionalverkehrs kreuzen in der Regel mit dem entsprechenden Gegenzug aus Westerland. Sofern die Züge planmäßig laufen, passt es auch alles prima. Sollte in der Saison nur ein Zug zehn Minuten Verspätung haben, kegelt der Fahrplan auseinander. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass bei Verspätungen die Autozüge mit höchster Priorität vor den Regionalzügen gefahren werden, was erhebliche Zusatzverspätungen zur Folge hat. Der Verfasser hat selbst auf einem Pfingstsonntag kopfschüttelnd in Niebüll zur Abfahrtszeit seines Zuges nach Hamburg auf dem Bahnsteig gestanden. Zuerst kam ein Autozug von Sylt und anschließend fuhr der Auto-Gegenzug raus, um in dem kleinen Betriebsbahnhof Lehnshallig mit dem Regionalzug nach Hamburg zu kreuzen. Das Ende vom Lied war, dass die Züge nach Hamburg und Westerland beide mit ca. 15 Minuten Verspätung abfuhr. Da in der Saison fast jede mögliche Fahrplantrasse belegt ist, lässt sich bei Verspätungen auch der Fahrplan nicht wieder „glatt“ fahren. Nach den Erfahrungen des Verfassers ist dies keine Ausnahme, sondern gehört zum regelmäßigen Erleben der Vielfahrer. Bleibt nur abzuwarten, wie der neue Betreiber des Nahverkehrs, die Nord-Ostsee-Bahn (NOB), mit der ständig vorrangigen Durchführung der Autozüge umgehen wird?

Zwischen der Ausfahrt nach Westerland und der nach Tondern hat die DB ein recht modernes Instandhaltungswerk für die Autozüge errichtet, was weitere Rangierbewegungen erforderlich macht. Im südlichen Bereich des Bahnhofs stellt die NEG zusätzlich ihre Güterzüge zusammen, was mit umfangreichen Rangierarbeiten verbunden ist. Auf der eingleisigen Strecke nach Tondern wird alle zwei Stunden mit einem Triebwagen der NOB gefahren. Zusätzlich werden durch die NEG teils auch schwere Güterzüge von und nach Däne-

mark mit ehemaligen Loks der dänischen Staatsbahn (DSB) der Baureihe My / Mx, sogenannten Nohabs, gefahren.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass alle beteiligten Personale Spitzenleistungen erbringen, dies gilt insbesondere auch für die Planer und Aufsichtsführenden der Infrastrukturbetreiber. Mir scheint es dringend geboten, an die Politik zu appellieren, endlich den Weg für den zweigleisigen Ausbau und für modernste Sicherungstechnik zwischen Niebüll und dem Hindenburgdamm zu ebnen.

Anschluss für alle - Hamburg hat mehr als nur den Hauptbahnhof

Verbindung Elmshorn - Hamburg

Schaut man sich das Zugangebot von Elmshorn aus Richtung Hamburg an, so stellt man fest, dass immer wieder innerhalb kurzer Zeit zwei Züge Richtung Hamburg fahren: Einer zum Hauptbahnhof und einer nach Altona oder gar nur bis Pinneberg. Dabei ist für einen großen Teil der Fahrgäste die Frage Altona oder Hbf. ohnehin eher akademisch, da sie an einem der beiden Bahnhöfe in eine S-Bahn steigen, zu meist um ihr Ziel im City-Tunnel der Innenstadt zu erreichen.

Wie lange noch wollen und können wir uns diesen Luxus der Parallelfahrten leisten?

Eine Verbesserung könnte da aus Niedersachsen kommen. Dort wird in Zukunft die S-Bahn nach Stade verlängert. Da aber der Bau von S-Bahngleisen vom heutigen Endpunkt Neugraben bis nach Stade zu teuer würde, entschloss man sich, S-Bahntriebwagen oberleitungstauglich zu machen.

Die konventionelle Planung sieht wohl vor, mit allen Halten von Pinneberg aus zu fahren. Führen diese Triebwagen jedoch den Abschnitt Pinneberg - Altona ohne Halt, könnten sie bei gleicher Fahrzeugzahl auch von Elmshorn aus starten. Dabei würden bei jeder Fahrt nicht nur sowohl Altona als auch der Hauptbahnhof erreicht werden, sondern auch alle Stationen des City-Tunnels der Innenstadt.

Mit einer Erweiterung des Fahrzeugparks in Schleswig-Holstein kämen Itzehoe und Glückstadt auch erstmals direkt und regelmäßig zum Hauptbahnhof, ohne die Verbindungen nach Altona zu verlieren. Gleiches würde für Prisdorf sowie Tornesch und somit auch Uetersen gelten. Alle Verbindungen wären umsteigefrei und regelmäßig.

Sicher, die Fahrzeit Elmshorn - HH-Hbf. wäre ein paar Minuten größer als mit der heutigen Expressbedienung, aber das würde ein dann ermöglichter Haltepunkt Elmshorn Süd für viele Elmshorner kompensieren, da er den Fahrgästen den Weg zur Bahn verkürzt. Außerdem kann ein Teil der Züge



auch weiterhin zwischen Elmshorn und Pinneberg ohne Halt verkehren, und so die Fahrzeit weiter verkürzen. Zu denken wäre an einen Halbstundentakt Itzehoe/Neumünster - Elmshorn - Tornesch - Prisdorf - Pinneberg - Altona - weiter mit allen Halten - Hauptbahnhof als Grundangebot. Zusätzlich können dann in Elmshorn beginnende Züge, die nicht zwingend Elmshorn Süd, Tornesch und Prisdorf bedienen müssen, das Angebot ergänzen.

Besonders interessant ist dabei, daß trotz des für die meisten Fahrgäste verbesserten Angebotes, die Engpässe Verbindungsbahn Hamburg und insbesondere Elmshorn - Pinneberg entlastet und gleichzeitig die Zugkilometer weniger würden. Das spart richtig.

Zu betonen ist, dass nicht nur die Fahrzeiten entscheidend sind, sondern dass durch dieses Konzept trotz geringeren Aufwands alle Verbindungen ohne Umsteigen regelmäßiger und viel öfter angeboten werden können als heute.

Holger Busche

Foto: Holger Busche

Direktverbindungen (vertaktete Zugpaare/Stunde) nach dem RSB (Regional-Schnell-Bahn)-Konzept im Vergleich zum Ist-Zustand:

| Neues Konzept | Altona | City-Tunnel | Hbf. |
|------------------|--------|-------------|------|
| von Itzehoe | 2 | 2 | 2 |
| von Glückstadt | 2 | 2 | 2 |
| von Elmshorn | 4 | 4 | 4 |
| von Elmshorn Süd | 2 | 2 | 2 |
| von Tornesch | 2 | 2 | 2 |
| von Pinneberg | 10 | 10 | 10 |

| Heute | Altona | City-Tunnel | Hbf. |
|------------------|--------|-------------|------|
| von Itzehoe | 2 | 0 | 0 |
| von Glückstadt | 1 | 0 | 0 |
| von Elmshorn | 2 | 0 | 2 |
| von Elmshorn Süd | 0 | 0 | 0 |
| von Tornesch | 1 | 0 | 0 |
| von Pinneberg | 7 | 6 | 7 |

Verbesserung zwischen Kiel und Neumünster im Berufsverkehr

Wie der regionalen Presse zu entnehmen war, ist ab dem 10.01.06 für die Bahnpendler auf der KBS 131 Kiel - Neumünster deutlich mehr Sitzplatzkapazität vorhanden. Konkret geht es um die NOB 6.55 Uhr ab Kiel Hbf., die ab Bordesholm häufig total überfüllt war, da die NOB häufig leider nur einen LINT 41 stellen konnte.

Ab dem 10.01.06 läuft es besser, denn jetzt setzt die Regionalbahn SH einen SH-Express mit 380 Sitzplätzen ein, was für die morgendliche Nachfrage sicherlich ausreichend sein wird.

Fortsetzung S. 4

Trotzdem : Weitere Verbesserungen für die Strecke Kiel - Hamburg sind nötig.

Weitere Verbesserungen sind nötig und sogar kurzfristig umzusetzen: Die SH-Express-Wagen müssen abends nach Kiel zur Überprüfung gebracht werden, was bisher durch Zuführung mit dem Verstärker-RE (ab Hamburg Mo - Do 17.50 Uhr, Fr 15.48 Uhr) geschehen ist.

Die Wagen werden morgens wieder nach Neumünster überführt, was seit 10.01. durch die Übernahme der NOB 6.55 Uhr erfolgt. Hier könnte man mit einer Schwächung auf vier Wagen eine Verstärkung des SH-Express, der Neumünster um 07:23 Uhr verlässt, ermöglichen. Dies hätte mehrere Vorteile:

Schaffung einer zusätzlichen Verbindung ab Kiel um ca. 7 Uhr in 80 min bis Hamburg Hbf

Deutliche Erhöhung der Kapazität in der Hauptverkehrszeit (besonders wichtig ab Elmshorn Richtung Hamburg Hbf).

Die zusätzliche Zeit zum Kuppeln der Zugteile in Neumünster kann durch eine Erhöhung der Fahrplangeschwindigkeit auf 140 km/h gewonnen werden, was etwa 2-3 min. Fahrzeit sparen würde. Genug Zeit also, die zum Kuppeln der Züge in Neumünster genutzt werden kann.

Stefan Barkleit

HVV-Verkehr in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ)

Als wir Anfang Oktober auf unserem Vereinsabend die Themen für die erste „neue“ Schleswig-Holstein-Schiene festlegten, fiel mir die Aufgabe zu, das Fahrgastvolumen auf der Nordbahn Richtung Bad Oldesloe und weiter Richtung Hamburg während der morgendlichen HVZ zu testen. Ich hatte oft erklärt, wenn die Rede von überfüllten Nahverkehrszügen war, daß ich nur halbleere Züge kennen würde, allerdings zu anderen Tageszeiten. Seit dem Ende meiner Berufstätigkeit pflege ich die Morgenstunden anders zu nutzen als zu frühen Bahnfahrten. Doch nun mußte es einmal sein.

Am 25.11. ging es los, 6.05 Uhr ab Ahrensburg, 5 Uhr aufstehen. Über Nacht hatte sich der Herbst verabschiedet, der Blick aus dem Fenster zeigte eine tief verschneite Landschaft. Die RB von Ahrensburg nach Bad Oldesloe - 10 Min. Verspätung - war nur schwach besetzt. Na also, wie sollte es auch anders sein. Doch schon in Oldesloe war es anders als gewohnt. Die Nordbahn Richtung Neumünster 6.42 Uhr abfahrbereit mit ca. 35 Fahrgästen, zu denen noch 15 Umsteiger aus dem Hamburger Zug kamen. In Wakendorf stiegen noch ca. 20 Schüler zu und in Altengörs noch einmal zehn. 60 Fahrgäste gegen die Hauptverkehrsrichtung! Mein Weltbild geriet ins Wanken! Da der Zug einige Minuten Verspätung hatte, bekam ich Sorgen um den Anschluß in Bad Segeberg und stieg in Altengörs aus, um hier den Gegenzug zu erwarten. Dieser kam dann auch, doch auf dem anderen Bahnsteig! Altengörs leistet sich als einziger Haltepunkt an dieser eingleisigen Strecke den Luxus von zwei zueinander versetzten Außenbahnsteigen (Sicherheitsvorkehrungen wegen Straßenkreuzung?). Das wußte ich nicht, jetzt hieß es also sprinten. Über Gleis und Straße dem Zug hinterher. Dem auf mich wartenden Lok-Führer auf diesem Wege noch meinen Dank.

Doch zurück zu den Fahrgastzahlen. Im Triebwagen, der über 131 Sitzplätze verfügt, befanden sich etwa 100 Fahrgäste, von denen ein kleiner Teil stand, da nicht alle Sitzplätze ausgenutzt wurden. In Wakendorf stiegen noch ca. 20 Fahr-

gäste zu, in Fresenburg 8. Es bekam also nur theoretisch jeder Fahrgast einen Sitzplatz. Das sollte jedoch zu verkraften sein, da es sich nur um eine Fahrzeit von wenigen Minuten handelt. Hierfür den Zug zu verlängern, wie es in letzter Zeit einige Male gefordert wurde, ist wegen der hohen Kosten und der technischen Probleme (teilweise zu kurze Bahnsteige) nicht sinnvoll.

In Oldesloe angekommen, warteten auf dem Bahnsteig Richtung Hamburg ca. 120 - 150 Fahrgäste auf den RE 7.27 Uhr nach HH. Er fuhr mit 8 Wagen und etwa 90 % Auslastung der Sitzplätze leicht verspätet ein. Etwa 50 Fahrgäste stiegen aus, bei geschätzten 750 Sitzplätzen hat also wieder nur theoretisch jeder einen Sitzplatz. Damit muß man wohl in der HVZ leben. Als letztes überraschte mich die starke Frequentierung der RB von Bad Oldesloe nach Ahrensburg. Die Züge kenne ich tagsüber und abends nur als sehr schwach besetzt. Jetzt warteten auf dem Bahnsteig ca. 70 Fahrgäste, wozu noch einige in Kupfermühle und mindestens je 100 in Bargtheide und Ahrensburg kamen.

Fazit: Für mich eine erfreulich starke Frequentierung der Züge im Frühverkehr. HVV-Erweiterung, hohe Benzinpreise und verbesserter Service haben offensichtlich einiges bewirkt. Das Zugangebot fand ich o.k., in der Zeit leerer Kassen ist wohl kaum etwas zu verbessern. Vielleicht entspannt sich die Situation aber doch mit dem Einsatz der Doppelstockwagen im Sommer 2006.

Nicht in Ordnung fand ich die Betriebsführung beim ersten Schneefall des Jahres - ca. 5 cm - jeder von mir benutzte Zug hatte Verspätung. Man war offensichtlich völlig überrascht worden.

Günther Stoltze, Großhansdorf



Bad Segeberg, 13.12.2005, 11 Uhr

Foto: Günther Stoltze

Direkt zum Ziel:

„Umsteigen? Nein danke!“

Fahrgäste wollen nicht umsteigen. Durchbindungen von Zügen sind demnach ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV – gerade auch im Wettbewerb mit dem Auto. Aber dem Wunsch der Kunden stehen betriebliche Gründe entgegen: Ein Zug kann an einem Knotenpunkt nicht beliebig geteilt und in alle Richtungen weitergefahren werden. Oft erfordert die unterschiedliche Nachfrage auf den Strecken unterschiedliche Kapazitäten bei den Fahrzeugen. Und dann ist da noch die Angst, Verspätungen bei langen Zugläufen nicht mehr aufholen zu können; so begründet zum Beispiel die NOB, warum Ihre Züge Kiel-Husum nicht bis Bad St. Pe-

Fortsetzung S. 5

ter-Ording durchfahren. Aber sollen Verspätungen zum Maßstab für alle Züge gemacht werden? Vermindert das nicht das Interesse an Investitionen gegen Verspätungen? Leidtragende sind die Fahrgäste, die umsteigen müssen.

Ein neuerliches Problem ist die Praxis der LVS, den Regionalverkehr streckenweise an die verschiedenen Bahnanbieter zu vergeben, deren Fahrzeuge mitunter nicht einmal miteinander kuppelbar sind. Ist es nicht sinnvoller, bei den Anbietern Kilometer einzukaufen und diese zu sinnvollen Zugläufen zu bündeln? Besonders geboten ist so etwas für die wiedereröffnete Strecke Neumünster - Bad Oldesloe. Hier sind Durchbindungen nach Hamburg, Kiel und Lübeck äußerst attraktiv.

Vor diesem Hintergrund entstand der abgebildete Entwurf eines „umsteige-minimierten“ Netzes von Zugverbindungen

im nördlichsten Bundesland. Insbesondere das Fernverkehrszentrum Hamburg, die Landeshauptstadt Kiel sowie Lübeck sollten dabei von mehr Bahnhöfen direkt erreichbar sein; oft im Zweistundentakt (gestrichelte Linie), denn dann können im stündlichen Wechsel zwei Teilabschnitte direkt angebunden werden. Alle zwei Stunden besteht eine Umsteigerbindung, insgesamt bleibt es also beim Stundentakt (durchgezogene Linie).

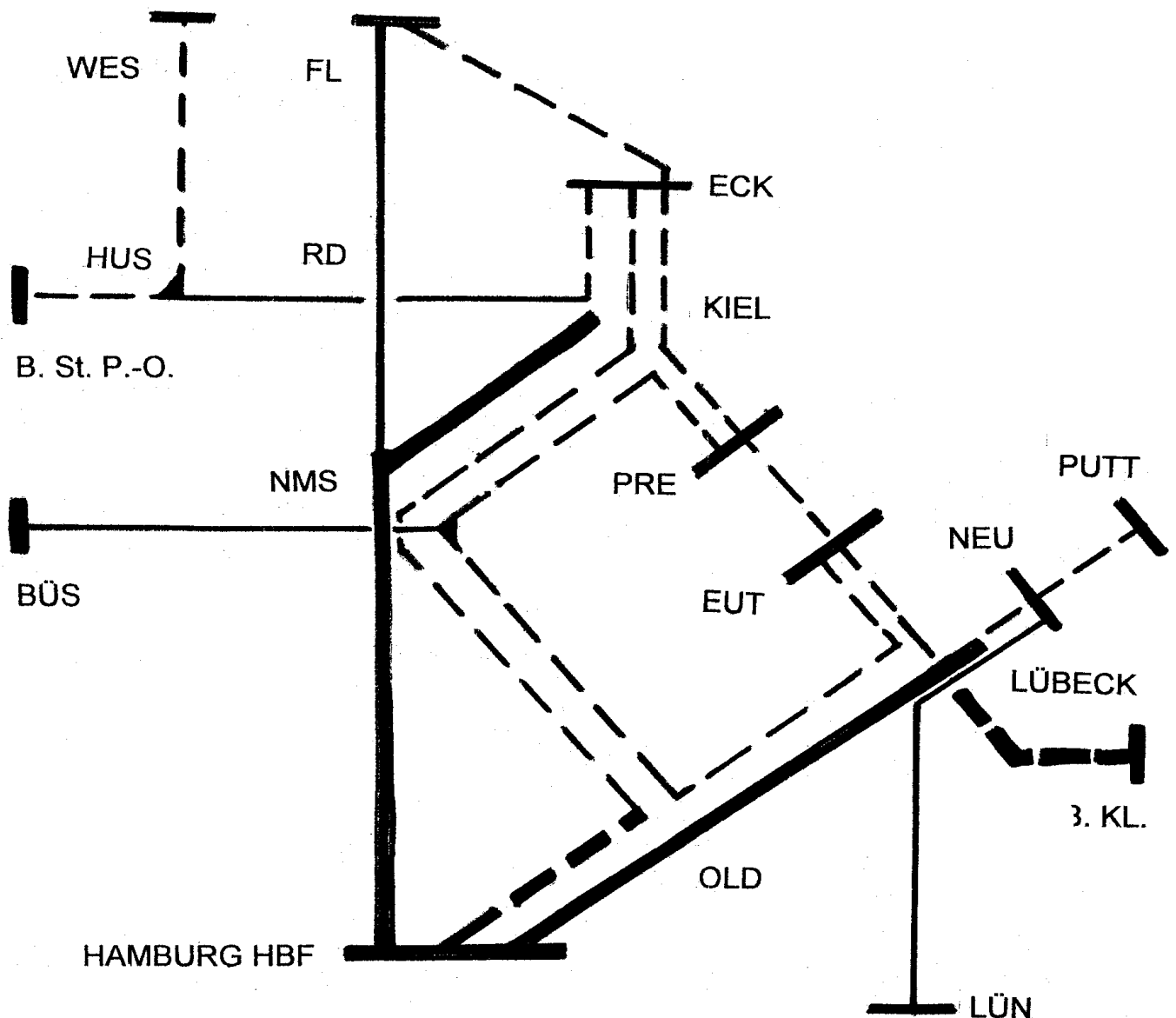
Nicht alle Strecken und Zugleistungen sind berücksichtigt, und natürlich mag sich manches als nicht realisierbar herausstellen, aber das Modell soll anregen, nicht die „Ideallösung“ bieten. In jedem Fall werden Direktverbindungen die Akzeptanz der Bahn in Schleswig-Holstein merkbar erhöhen, auch ohne nennenswerte zusätzliche Zugleistungen!

Malte Bischoff, Schleswig

Neue Direktverbindungen für Schleswig-Holstein

(übrige Zugverbindungen nicht aufgeführt)

- Stundentakt
- - - Zweistundentakt
- ▬ Halt nur an ausgewählten Stationen



Achillesferse Kanalbrücken

Es gibt in Schleswig-Holstein vier Eisenbahn-Hochbrücken über den Nord-Ostsee-Kanal. Alle haben eine Durchfahrts-höhe von 42 m. Eine liegt nördlich von Kiel bei Levensau an der Nebenstrecke von Kiel nach Flensburg. Sie ist nicht neu, aber offenbar noch ohne wesentliche Abnutzungserscheinungen; von ihr soll hier nicht die Rede sein.

Es geht um die Hochbrücken von Rendsburg und Hochdonn an den Hauptstrecken Hamburg - Elmshorn - Flensburg - Dänemark und Hamburg - Elmshorn - Westerland. Es ist immer wieder ein Erlebnis, mit dem Zug über die Rendsburger Hochbrücke zu fahren, denn sie ist wirklich ein faszinierendes Bauwerk. Leider ist sie, wie auch die Brücke bei Hochdonn, über 100 Jahre alt, und damit liegt die Faszination eher im musealen als im modernen technischen Bereich. Heute ist sie mit ihrer 4,5 km langen Anfahrtsschleife ein Verkehrshindernis. Ein Tunnel müßte her, aber für ihn gibt es zur Zeit keine Finanzierung. Daher muss zunächst einmal die Brücke weiter saniert werden. Wie schwierig diese Sanierung ist, zeigt die Tatsache, dass seit Jahren eingleisig gefahren werden muss. Jetzt ist Hochdonn an der Reihe. Hier ist es nicht so problematisch, aber einfach ist es auch nicht, Streckensperrungen sind kurzzeitig vorstellbar.

Im Herbst 2005 fuhr ich von Heide nach Neumünster. Diese eingleisige Nebenstrecke von 63 km Länge ist zwar vor einigen Jahren saniert worden, aber trotzdem nur beschränkt leistungsfähig. Es gibt einige Langsamfahrstellen, aber eine moderne Kanalbrücke! Da sie auf dem Geestrücken bei Grüental liegt, ist sie eine einfache Konstruktion und ohne lange Anfahrtsrampen einfach zu befahren. Der Umweg gegenüber der Direktverbindung Elmshorn - Itzehoe - Heide beträgt nur 12 km. (Elmshorn - Itzehoe - Heide: 94 km; Elmshorn - Neumünster - Heide: 106 km).

Es ist doch ein Gebot der Vernunft, diese Strecke pfleglich zu behandeln; man könnte sie einmal brauchen! Sicher, irgendwann werden die Brücken wieder voll befahrbar sein. Dass sie aber noch viele Jahrzehnte ihren Dienst tun, ist schwer vorstellbar. Wir haben alle noch die Bilder der umgeknickten Strommasten im Münsterland vor Augen. Da hieß es: „Vermutlich Materialermüdung des Baustahls nach nur ca. 45 Jahren!“ Nochmals: Zusammenbrechen werden unsere Brücken sicher nicht, aber ewig halten auch nicht. Deshalb: Investiert ein bißchen in die Strecke Heide - Neumünster!
Günther Stoltze



Nord-Ostsee-Kanal-Brücke Grüental Januar 2006
Foto: Günther Stoltze

Unfälle am Bahnübergang:

Überfahrbleche erhöhen die Überlebens-Chance

Wie so oft zwischen Kiel und Lübeck (KBS 145), hat es auch 2005 wieder schwere Unfälle an Bahnübergängen gegeben, wobei der Bahnübergang Liesch bei Ascheberg sich langsam zu einem Unfallschwerpunkt zu entwickeln scheint. So wurde bei einem Unfall Anfang Dezember eine junge Frau getötet, die Mann und Kind hinterlässt.

Zum Verhängnis wurde ihr dabei, dass der Unfallgegner ein Triebwagen VT 628.2 war. Nach dem Aufprall wurde sie in ihrem Auto unter den Zug gedrückt, so dass sie keine Chance hatte, den Unfall lebend zu überstehen. Folgeschwer war bei diesem Unfall, dass die 628.2er keine Überfahrbleche haben, die ein Überklettern des Fahrzeuges auf den Unfallgegner verhindern können.

Die Vorstellung, sämtliche Bahnübergänge mit Schrankenanlagen technisch zu sichern, dürfte noch für längere Zeit ein Wunschtraum bleiben, da die Kommunen für die sogenannten finanziellen Drittel-Beteiligungen an diesen Bahnübergangssicherungen kein Geld haben.

Wichtiger ist es, sofort Maßnahmen zur Erhöhung der Überlebenschancen von autofahrenden Unfallgegnern an Bahnübergängen zu ergreifen; das heißt, dass auch die 628.2er mit Überfahrblechen auszurüsten sind. Der Kieler 628/928 221 ist bereits seit einiger Zeit mit Überfahrblechen unterwegs. Hätte der an dem Unfall in Liesch beteiligte 628.2 diese Bleche montiert gehabt, würde die junge Frau (sie wurde nur 34) wahrscheinlich noch leben.

Stefan Barkleit

Streckenbeirat Hamburg - Lübeck

Bei der Sitzung des Streckenbeirats für die Strecke Hamburg - Lübeck am 13.12.2005 berichteten u.a. Herr Jentsch, der neue Leiter des Bahnhofsmanagements Lübeck (DB Station & Service) über den Bahnhofsumbau in Lübeck und Herr Voss (DB Netz) über die geplante Elektrifizierung.

Der Umbau des Lübecker Hauptbahnhofs schreitet demnach planmäßig voran. Er soll Mitte 2007 abgeschlossen werden. Im Bahnhof soll eine Abfahrtstafel für die Busse ab ZOB Lübeck installiert werden, am ZOB eine Abfahrtstafel für die Züge ab Hauptbahnhof. Mit 16.000 Reisenden und zur Zeit 321 Zughalten täglich ist Lübeck Hbf einer der am stärksten frequentiertesten Bahnhöfe in Schleswig-Holstein.

Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 fertig sein, der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Bad Schwartau Waldhalle bis Kücknitz ein Jahr später. Vier Straßenbrücken über die Bahnlinie müssen neu gebaut werden, je eine in Hamburg und in Bargtheide und zwei in Lübeck.

Auf Anfrage wurde mitgeteilt, dass der Ausbau des Streckenabschnitts Bad Schwartau Waldhalle bis Kücknitz so geplant ist, dass danach im Prinzip ein Halbstundentakt nach Travemünde möglich wäre; Sonderzüge können jedenfalls wieder eingesetzt werden. Die Höchstgeschwindigkeit zwischen Hamburg und Lübeck bleibt bei 140 km/h wie bisher; eine Erhöhung ist nicht vorgesehen.

Für die Strecke Lübeck - Bad Kleinen gibt es zur Zeit keine konkreten Ausbaupläne.

Ulrich Bahr

Bahnhof Ahrensburg - eine unendliche Geschichte

Alle Jahre wieder schaut man besonders zur Weihnachtszeit auf die desolade Anlage des Ahrensburger Bahnhofs, denn jetzt heißt es für den Fahrgast den 4. Winter fast schutzlos auf dem Bahnsteig dem Wetter ausgesetzt zu sein. Alle Jahre wieder wünscht man sich einen Fernverkehrsautomaten im Bahnhofsgebäude. Alle Jahre wieder wird sowohl die Aufstellung des Automaten wie auch der Beginn der Umbauarbeiten auf Regionalkonferenzen und Streckenbeiratsitzungen versprochen. Alle Jahre wieder warten wir vergebens. Sabine Brunkhorst von der DB sagte, wie die Ahrensburger Zeitung vom 16.02.05 berichtet, sie sei sehr unglücklich über diesen Zustand. Wir sind es auch!

Wenn man sich an einem dunklen, regnerischen Dezembertag die primitiven hölzernen Schutzhütten auf dem Bahnsteig, in denen sich die Wetterschutz suchenden Fahrgäste drängeln, ansieht, so denkt man eher an Ahrensburgs große archäologische Vergangenheit als an ein modernes Verkehrsunternehmen. Sicher, als die Rentierjäger der Eiszeit hier siedelten, da hatten ihre Hütten eine Kegelform, man kannte noch kein flaches Dach. In diesem Punkt ist die Bahn jetzt etwas weiter und wir müssen in den Bahnschuppen nicht wohnen sondern nur warten, aber sonst sind die Unterschiede eher gering.

Doch zurück zur Sachlichkeit; wie geht es weiter? Frau Brunkhorst stellte in der o.a. AZ einen Baubeginn für spätestens Ende Juni 05 in Aussicht. Das wird wohl nicht mehr zu realisieren sein. Irgendwann wurde dann Dezember 05 genannt, nun ja, wie heißt es so schön, die Hoffnung stirbt zuletzt.

Im Herbst des Jahres las ich in einer hiesigen Zeitung, daß ein Bahnsprecher gesagt habe: „Wir haben wohl etwas zu früh mit dem Abriss begonnen“. Wie recht er doch hat, genau so sehen wir es auch.

Günther Stoltze



Bahnhof Ahrensburg am 13.12.2005

Hütte statt Dach

Foto: Günther Stoltze

Zum Thema Bahnhof Ahrensburg erreichte uns der folgende

LESERBRIEF:

Schandfleck Bahnhof Ahrensburg

Seit vielen Jahren benutze ich auch die Bahnverbindung nach Hamburg und jedesmal überkommt mich ein Schauder, geradezu ein Ekel vor diesem Bahnhof!! Seit vielen Jahren handelt es sich um einen Schandfleck und im vierten Winter nun auch noch um eine Bauruine! Als damals der Abriss begann, keimte Hoffnung auf, bald einen menschenwürdigen Bahnhof zu haben. Unannehmlichkeiten im Zuge von Bauzeiten nimmt ja jeder in Kauf, das muß ja sein - aber so? Da wurde die Bahnsteigüberdachung kurzerhand weggeflext und dafür eine mehr als provisorische kleine Unterstellmöglichkeit geschaffen, die aber für die vielen Wartenden in der rushhour nicht ausreicht und außerdem ohne Sitzmöglichkeiten ist. Ein wirklicher Schutz vor Regen, Wind und Schnee ist sie ohnehin nicht.

Eine weitere Zumutung sind die Fahrkartenautomaten: In der ungemütlichen Halle des Bahnhofs gibt es einen solchen für Fernfahrkarten nicht und die für den Regionalverkehr sind nur zu benutzen, wenn man viel Zeit mitbringt und bereit ist - da dort oft Andrang herrscht - den vorgesehenen Zug zunächst mal „sausen“ zu lassen. Außerdem sind sie neben der Tür so ungünstig plziert, daß es ständig zu Drängeleien kommen muß! Die Automatenanlage am Ende des Bahnsteigs ist Wind und Wetter ausgesetzt und somit an manchen Tagen unbenutzbar! Auch sind die Hinweise daran verkratzt und manchmal beschmiert, so daß sie nicht mehr lesbar sind. Technische Geräte bedürfen eben einer ständigen Pflege!

Im neuen Zugangstunnel von der Hagenerallee aus fehlen Hinweise, von welchem Gleis der nächste Zug nach Hamburg fährt. Die Orientierung an den Fahrplänen ist schwierig, da auch diese Kästen meist beschmiert, verkratzt oder von innen beschlagen sind. Außerdem macht das eine weitere Mühe der Fahrwilligen notwendig. Solche Angaben müssen „im Vorübergehen“ erkennbar sein! Am Bahnhof hat man es immer eiliger als sonst!

Und dann die Bahnsteige: Es gibt keine Zug- und Richtungsanzeiger und die Durchsagen über Lautsprecher sind oft unverständlich und kommen meist viel zu spät! Auch fehlt dabei der Hinweis, auf welchen Stationen nicht gehalten wird. Besonders gilt dies für die Regional-Express-Züge nach Lübeck, bei denen nie darauf hingewiesen wird, daß sie nicht in Bargtheide und Kupfermühle halten. Falsch fahrende Fahrgäste sind keine Seltenheit.

Ein wichtiges Thema sind auch die fehlenden Toiletten! Die am Busbahnhof sind zu weit entfernt. Sie sind außerdem überall derartig beschmiert, daß es zivilisierten Menschen unmöglich ist, sie zu benutzen, wobei sie im Winter dann auch noch von Nichtseßhaften bevölkert werden, die sie mit einem Wärmeraum verwechseln!

Mehrmals wurden nun Versprechungen gemacht, daß der Umbau bald losgeht. Um mit Goethe zu schließen: „Die Botschaft hör ich gern, allein mir fehlt der Glaube!“

Jens Westermann, Großshansdorf

Schienenverkehr im Südharz und um Bad Lauterberg

Die bedeutendste Strecke am Südharz - heute auch die einzige - ist die Verbindung Northeim - Nordhausen. Die schon 1869 als zweigleisige Strecke eröffnete Hauptbahn wies früher einen bedeutenden Verkehr auf. Neben dem Güterverkehr verkehrten z.B. 1939 folgende Zugpaare:

11 Personen-, 3 D- und 2 Eilzüge.*

Heute führt die Strecke ein eher beschauliches Dasein. Außer mäßigem Güterverkehr (in Scharzfeld Schüttgut und in Woffleben ein Waggon-Reparaturwerk sowie Holz in Herzberg und Niedersachswerfen) pendeln LINT 41 oder 628er im Stundentakt. Immerhin ist die Strecke von Northeim bis kurz vor Walkenried noch zweigleisig, während im Osten das 2. Gleis abgebaut wurde. Die KBS 357 hat aber noch etwas besonderes zu bieten: Deutschlands erste beheizte Bahnsteige! ** Sie werden mit Solar- und Erdwärme beheizt. Neun je 100 Meter lange Sonden wurden zur Nutzung der Erdwärme unterhalb der Bahnsteige installiert. Heizen zum Nulltarif. Der Haltepunkt mit 2 Außenbahnsteigen wurde neu gebaut, heißt Bad Lauterberg / Barbis und ersetzt die stillgelegten Bahnhöfe Bad Lauterberg und Scharzfeld.



Bad Bad Lauterberg hat seit Dezember 2004 keinen Bahnhof mehr; der Rest der Strecke wurde stillgelegt. Sie führte einmal von Scharzfeld über Bad Lauterberg-Odertal nach St. Andreasberg-West. Hier konnte umgestiegen werden in die Zahnradbahn nach St. Andreasberg-Stadt.

Als erstes wurde in den 50er Jahren die Zahnradbahn stillgelegt, später die Normalspurstrecke bis Odertal zurückgebaut. Man investierte jedoch noch in einen Haltepunkt Bad Lauterberg-Kurpark. Dieser lag sehr günstig mitten im Kurgebiet. Mitte der 80er Jahre baute man dann weiter zurück, bis zum „Hauptbahnhof“; die Stadt bezeichnete ihn damals auf ihren offiziellen Hinweisschildern tatsächlich so. Dieser lag extrem ungünstig am südlichen Rand der Stadt, entsprechend gering wurde er frequentiert. In den letzten Jahren war er unbesetzt, nur mit einem Nahverkehrsautomaten ausgerüstet; daher sanken die Fahrgastzahlen, selbst in guter Verkehrslage, auf 3 - 4 Fahrgäste pro Zug. So war es nur logisch, daß der Bahnhof im Dezember 2004 stillgelegt wurde. Den noch Mitte der 90er Jahre bedeutenden Güterverkehr hatte dieses Schicksal bereits einige Jahre vorher getroffen.

Bad Lauterberg aber hat durch die Stilllegung des Bahnhofs gewonnen. Im Verkehrsamt - in den Räumen des zentral gelegenen Kurhauskomplexes steht in noblen Räumen ein

Nahverkehrsautomat, gegenüber sitzt eine freundliche Dame vom Verkehrsamt und erteilt bereitwillig Auskunft bei Schwierigkeiten.

Erreichbar ist Bad Lauterberg jetzt gut über den Verkehrsknoten Herzberg. Von dort fährt stündlich ein Bus, der an mehreren Stellen der Stadt hält. Die Bahn fuhr dagegen nur alle 2 Stunden nach dem 4 km entfernten Scharzfeld, wo die Mehrzahl der Fahrgäste umsteigen mußte. Die 4 km entsprechen übrigens genau der Straßenentfernung zum neuen Haltepunkt Barbis.

Die einstige große Bedeutung des Bahnhofs Scharzfeld - starker Durchgangsverkehr, erheblicher Güterverkehr, Zielverkehr und die Abzweigung einer Nebenbahn - zeigt das abgebildete große Bahnhofsgebäude.

Günther Stoltze



Oben: Der alte Bahnhof Scharzfeld

Links: Der beheizte Bahnsteig in Bad Lauterberg / Barbis

Fotos: Günther Stoltze, Januar 2006

Quellen: * H.J. Fricke / H.J. Ritzau: „Die innerdeutsche Grenze und der Schienenverkehr“ - Ritzau Verlag

** Hamburger Abendblatt

**Das nächste Heft der
Schleswig-Holstein-Schiene
soll Ende Juni 2006 erscheinen.
Beiträge hierzu bitte als e-Mail an:
bahr@pro-bahn-sh.de
oder per Post an
Ulrich Bahr, Wachtelschlag 22
23562 Lübeck
oder
Günther Stoltze, Beimoorweg 58
22927 Großhansdorf**

Hamburger Fahrgast Forum

Altona - nicht länger Kopfbahnhof?

Kopfbahnhöfe waren im Zeitalter der Dampfloks zweckmäßig, weil der nach einigen 100 km Laufweg notwendige Lokwechsel ohne größeren Zeitverlust erfolgen konnte: Während die erste Lok noch abgekuppelt wurde, konnte die neue Lok am anderen Zugende bereits angekuppelt werden.

Dieser Fahrtrichtungswechsel verliert mit Einführung der E-Loks, Dieselloks und Triebwagen seine Bedeutung. Im Gegenteil, hier ist der Richtungswechsel für Fernzüge eher hinderlich, weil ein notwendiger Loktausch Zeit kostet. Nur Nahverkehrszüge enden ohnehin am nächsten Hauptbahnhof.

Aus betrieblicher Sicht war es daher zweckmäßig, große Kopfbahnhöfe wie Braunschweig oder Kassel durch Durchgangsbahnhöfe zu ersetzen, die zwangsläufig an der Peripherie der Großstädte liegen, wie Kassel in Wilhelmshöhe. Dort blieb der alte „Sackbahnhof“ für Nahverkehrszüge noch erhalten, mit einem aufwändigen Pendelverkehr zwischen den beiden Bahnhöfen.

An den Endpunkten der großen Fernlinien wie Hamburg (-Altona), München oder Stuttgart blieben die Kopfbahnhöfe „mitten im Herz der Städte“ weiter bestehen, was für die Fahrgäste bequemer ist. Dennoch wird auch die Existenz dieser großen Endbahnhöfe neuerdings infrage gestellt.

In Leipzig wird mit dem Bau einer (unterirdischen) Verbindung zwischen dem Bayrischen Bf und Hauptbahnhof eine Durchfahrt auch für die S-Bahn geschaffen. In Stuttgart gibt es bereits eine weiterführende Linie, allerdings nur für die S-Bahn. Dort soll der funktionsfähige Endbahnhof mit 16 Gleisen durch einen (unterirdischen) Durchgangsbahnhof mit nur 8 Gleisen an gleicher Stelle ersetzt werden. Der Engpaß liegt dann in der zweigleisigen Zu- und Abfahrt, so daß sich dort ein künftiges Nadelöhr abzeichnet: Eine Umfahrungsmöglichkeit bestünde über Bad Cannstadt. Von den Eisenbahnfreunden wird diese sinnlose „Verschlümmbesserung“ daher abgelehnt. Nur die Stadtplaner sind begeistert, denn ein großes citynahes Areal könnte ganz neu überplant werden: Doch die Geldbeschaffung steht auf schwachen Füßen, weil eine langfristige Zwischenfinanzierung erforderlich wird, deren Endergebnis nicht überschaubar ist.

Da drängen sich Parallelen zu Altona auf, dessen „Rückbau“ mit dem Abbruch des historischen, 1898 entstandenen Bahnhofsgebäudes mitsamt der großen Halle schon im Jahre 1977 begann. Auch hier soll ein leistungsfähiger Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt werden, der weiter draußen liegen wird: „Altona Nord“ (oder Hamburg West?). Niemand weiß bisher, wie viele Gleise in Höhe Diebsteich möglich sind, denn gerade dort ist ein Engpaß im Schienennetz, der nicht verbreitert werden kann.

Hier im Norden der Republik enden viele Linien vom Westen, Süden und Osten:

- über HH-Harburg weiter nach Soltau, nach Bremen - Köln,
- nach Bremervörde - Bremerhaven, oder Cuxhaven,
- über Uelzen nach Berlin oder Leipzig,
- über Hannover nach Frankfurt oder München,
- über Büchen nach Schwerin - Wismar oder nach Berlin,
- über Lübeck nach Puttgarden - Kopenhagen, oder nach Rostock.

Das sind 12 Linien, die in Richtung Altona weiterfahren können, von denen statistisch nur drei weiter nach Norden durchgebunden werden sollten:

- über Pinneberg - Elmshorn mit Ziel Westerland, bzw. Kiel oder Flensburg.

Die anderen neun enden in Altona. Daß keine der drei weiterfahrenden Züge in Altona „kopfmachen“ müssen, ist klar, Sie fahren an Altona vorbei.

Speziell für Nachtzug-Fahrgäste ist ein längerer Aufenthalt der Schlafwagen am Endbahnhof angenehm. Das geht nur in Altona.

Der Hamburger Hauptbahnhof ist mit acht Gleisen nur ein Durchgangsbahnhof, auf dem für aussetzende Züge keine Zeit ist, wenn alle genannten Linien (ohne Berücksichtigung der Zuggattung) im Stundentakt verkehren.

Auch Nahverkehrszüge aus dem Norden müssen ohnehin in Altona enden, wegen des Engpasses auf der „Verbindungsbahn“ zum Hauptbahnhof. Daher können in Altona nicht alle Gleise entfernt werden. Zumindest ein Bahnsteig muß erhalten bleiben für den Nahverkehr aus Schleswig-Holstein.

Es gibt also keinen Grund, hieran durch kostspielige Neubauten etwas zu ändern, deren langfristige Zwischenfinanzierung ähnlich wie in Stuttgart nicht zu überbrücken wäre.

Die Geschäftsleute, welche am Altonaer Bahnhof gebaut haben, werden geschädigt, wenn dort keine Fernzüge mehr ankommen bzw. abfahren!

Altona muß Endstation bleiben!

Kein anderer Stadtteil Hamburgs wurde in Deutschland so bekannt.

Ganz anders ist es mit der Autoverladung. Diese erfolgt in Altona über den Querbahnsteig hinweg; ein unhaltbarer Zustand! Nachdem diese Einrichtung an der Lagerstraße abgebaut wurde, bietet sich der ehemalige Güterbahnhof an der Harkortstraße dafür an. Hier wäre noch Platz für eine leistungsfähige Autoverladung, die mit geringem Aufwand einzurichten wäre, und wo ein brauchbarer Anschluß auch ans Straßennetz besteht - anders als am Diebsteich.

Engpaß „Verbindungsbahn“

Bei einer zweigleisigen Strecke liegt der Engpass in den Haltestellen und nicht auf der freien Strecke. Somit können hier im 5-Minutentakt nicht mehr als 12 Züge pro Stunde verkehren, solange am Dammtorbahnhof gehalten wird, wo der eigentliche Engpaß besteht. Wenn dort nur noch jeder zweite Zug hielte, würde die Durchlaßfähigkeit etwa verdoppelt! Doch welche Züge sollten das sein? Da der Nahverkehr auch von der S-Bahn bedient wird, könnten alle Nahverkehrszüge am Dammtorbahnhof ohne Halt durchfahren.

Auch diese zusätzlichen Züge können nicht alle über Pinneberg - Elmshorn weiterfahren. Ein aufnahmefähiger Endbahnhof ist also erforderlich, und der besteht bereits in Altona mit

**Dieses Heft der SHS enthält
die in Heft 10 des
Hamburger Fahrgast Forum (HFF)
veröffentlichten Artikel.
Sie geben nicht unbedingt die
Meinung der SHS-Redaktion wieder.**

allen nötigen Zu- und Ausfahrten kreuzungsfrei. Ein etwaiger Neubau gleicher Leistung bringt keinen zusätzlichen Nutzen!

Daß für Güterzüge auf der innerstädtischen Verbindungsbahn kein Platz ist, versteht sich. Hierfür muß die „nördliche Umgebungsbahn“ ausgebaut werden.

Werner Rönsch

Kommentar:

Vor genau zehn Jahren haben wir schon einmal über das Thema Altona berichtet. Damals hatten wir, wie andere Eisenbahn-Interessierte auch, einen neuen Fernbahnhof an der Sternschanze vorgeschlagen. Dieser Standort hätte nicht nur Altona und die Verbindungsbahn entlastet, sondern auch eine Anbindung an die städtische Infrastruktur wäre verhältnismäßig einfach möglich gewesen. Doch die Verkaufs-Strategie der Bahn hat diese Pläne zunichte gemacht. Hätte man die Idee aufgegriffen und weiterentwickelt, blieben uns heute Diskussionen über Altona und die Verbindungsbahn erspart.

Su

Sonderzugbahnhof in Hamburg-Stellingen?

Die Fußballweltmeisterschaft 2006 lässt erhöhte Fahrgastströme zur S-Bahnstation Stellingen erwarten, weil von dort eine fußläufige Verbindung zu den Arenen im Volkspark besteht. Es war deshalb völlig richtig von der Deutschen Bahn AG, den Bahnhof Stellingen so auszubauen, dass er den erwarteten Anforderungen gerecht wird. Es bleibt aber der Nachteil, dass der Bahnhof Stellingen für Fahrgäste aus dem nördlichen Schleswig-Holstein nur durch Umsteigen in Pinneberg oder in Hamburg-Altona auf die S-Bahn erreichbar ist.

Es sind deshalb schon Vorschläge veröffentlicht worden, wie man eine Bahnverbindung zu den Arenen schaffen könnte, etwa durch Verlängerung der AKN-Strecke. Es ist aber unrealistisch, eine neue Trasse für Bahnen bauen zu wollen, die nur für Sonderveranstaltungen verwendbar wäre.

Es scheint bisher nicht beachtet zu sein, dass Sonderzüge aus dem nördlichen Schleswig-Holstein den Bahnhof Stellingen umsteigefrei erreichen könnten, wenn das Güterbahngeleis, das zwischen den S-Bahngleisen und dem Bahnhofsgebäude in Stellingen verläuft, einen einfachen Seitenbahnsteig erhielte. Dieser könnte am Bahndamm zwischen dem Stellingener Bahnhofsgebäude und der Brücke über den Försterweg verlaufen. Er hätte eine Länge von etwa 150 Meter und könnte über eine Treppe direkt zum Stellingener Bahnhofsgebäude führen.

Sonderzüge könnten sowohl auf dem Eidelstedter als auf dem Langenfelder Güterbahnhof abgestellt werden. Auf dem Langenfelder Güterbahnhof stehen hierfür drei Gleise zu Verfügung, auf dem Eidelstedter Güterbahnhof ein Gleis. Ein solcher Bahnhof würde keine zusätzlichen Gleise oder Weichen erfordern. Außer dem Seitenbahnsteig wäre nur noch eine Treppe zum Stellingener Bahnhof zu bauen. Es ist zu bedenken, dass in den Arenen des Volksparks regelmäßig Großveranstaltungen stattfinden und ein Bahnsteig in Stellingen für Sonderveranstaltungen auch außerhalb von WM-Spielen sinnvoll wäre.

Helmuth Haack

Anmerkung:

Auf den ersten Blick hat der obige Beitrag von Helmuth Haack etwas Bestechendes. Die aus dem Norden anreisen-



den Fußballfans könnten direkt in die Stadionnähe gebracht werden.

Die Anfahrt würde dann über den Güterbahnhof Eidelstedt erfolgen. Weitere Verhandlungen mit der DB wären nicht notwendig, da das erwähnte Gütergleis der AKN gehört. Zu klären wäre also zusätzlich die Einstellung der AKN zu dieser Frage und wer die Kosten für die Errichtung des Bahnsteigs trägt. Dies alles unter der Voraussetzung, dass das AKN-Gleis noch für die Nutzung durch Personenzüge zugelassen ist.

Der vorgeschlagene Treppenabgang durch das Stellingener Bahnhofsgebäude, hierzu hätte ein bisher als Abstellplatz verwendeter Durchgang genutzt werden können, ist in dieser Form durch den inzwischen erfolgten Neubau des Gebäudes nicht mehr zu realisieren. Der Zu- und Abgang wäre nur noch über den ungünstig gelegenen Försterweg oder über das Gelände einer neben dem Bahnhof befindlichen Gaststätte möglich.

Die nur sporadisch verkehrenden Sonderzüge würden bei den laufenden Unterhaltskosten die Nutzungsgebühren der-

art in die Höhe schnellen lassen, dass potentielle Betreiber vermutlich von einer Anfahrt der Station absehen werden.

Wegen dieser Argumente werden wir wohl leider auf die Verwirklichung einer im Grunde guten Idee verzichten müssen.

Su

Hamburg Hauptbahnhof und Bahnhof Altona im Vergleich und Empfehlung für die Nutzung

In der letzten Zeit wurden einige Regional- und Fernzüge vom Bf Altona zum Hauptbahnhof (Hbf) verlegt bzw. nicht mehr über den Bahnhof Altona geführt. Auch die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) wollte ihre Züge in Hamburg lieber am Hbf enden lassen als in Hamburg-Altona. Von den Politikern und den Fahrgästen wird in der Regel der Hbf bevorzugt als Ziel in Hamburg gesehen. Bei der DB gehen sogar schon Überlegungen dahin, den Bf Altona zu schließen und einen Ersatzbahnhof an neuer Stelle als Durchgangsbahnhof zu bauen, weil die DB betrieblich einen zweiten Bahnhof braucht.

In der Tabelle 1 möchte ich zunächst anhand von 5 Kriterien die Vor- und Nachteile der Hamburger Bahnstationen Hauptbahnhof und Altona aus städteplanerischer Sicht aufzählen.

Tabelle 2 beschreibt einige Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs.

Hieraus ergibt sich eigentlich klar, dass der Hamburger Hbf von allen Zügen angefahren werden muss, um seine zentrale (Umsteige-) Funktion als Bindeglied zwischen der Bahn und der (Innen-) Stadt zu erhalten. Mit Zugdurchbindungen von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen bzw. Mecklenburg-Vorpommern kann sicher einiges an Trassen und Belegzeiten im Bahnhof und auf dem Engpass Verbindungsbahn gespart werden. (Aufgabe der Politik ist es, dieses zu Organisieren, nicht zu erklären, warum es nicht geht!)

Somit könnte Altona sich auf seine Aufgaben konzentrieren und die Eigenschaften, die dieser Bahnhof hat, als Vorteile nutzen.

Tabelle 1

| | Kriterium | Hamburg Hauptbahnhof | Hamburg Altona |
|---|--|---|--|
| 1 | Übergang zum städtischen ÖPNV (haupts. schienengebunden) | Knotenpunkt aller U- und S-Bahnlinien. Die A-Bahn-Linie A1 (Richtung Kaltenkirchen - Neumünster) wird zum Teil ebenfalls bis zum Hbf geführt. Somit ist er Knoten aller wichtigen Schnellbahnlinien. Die R-Bahnlinien können alle auf den Ferngleisen den Hbf erreichen. Der ZOB ist in der Nähe. | Knotenpunkt im S-Bahn-Netz, jedoch nicht aller Linien. U-Bahnen können ohne bauliche Maßnahmen nicht nach Altona geführt werden. Für R-Bahnen gilt das gleiche wie Hbf, jedoch werden keine A-Bahnen nach Altona geführt und nicht alle wichtigen R-Bahnen erreichen diesen Bahnhof. |
| 2 | Nähe zur Innenstadt (Stadt kern) | Der Bahnhof liegt neben der Innenstadt; wäre der Glockengießerwall verkehrsberuhigt, wäre der Hbf am Rande der Innenstadt und somit Bestandteil dieser, da der Verkehr nicht mehr die Innenstadt vom Hbf abschneiden würde. | Für die Hamburger Innenstadt eher unwichtig. Bezogen auf die Altonaer Innenstadt sehr günstig gelegen und Bestandteil der Innenstadt. Von den Stadtteilen Ottensen und Altona gleich gut erreichbar. |
| 3 | Architektur | Denkmalschutzwürdige, stützenfreie Hallenkonstruktion mit Sandstein-mauerwerk und Kupferdach | Rein zweckmäßige Betonkonstruktion, mit Dekorplatten verkleidet |
| 4 | Einbindung in die Umgebung (Stadt bild) | Im Hbf. liegen die Gleise in der -1-Ebene, (=Keller), was dazu führt, dass der Hbf. theoretisch in seiner Funktion völlig unerkennbar in die städtische Landschaft eingebunden werden kann. Bebauung ringsum möglich. Gleise fallen in direkter Nachbarschaft nicht auf. | Gleise liegen ebenerdig bzw. in +1-Ebene, so dass das Stadtbild beeinträchtigt wird und im Gleisbereich des Bahnhofsumfeldes andere Verkehrsbeziehungen beeinträchtigt werden. Überbauung nur mit besonderen architektonischen Maßnahmen möglich. |
| 5 | Zugführung | Durchgangsbahnhof | Kopfbahnhof |

Der S-Bahnbereich bleibt eh unberührt.

Der oberirdische Teil sollte auf seine eigentlichen Aufgaben beschränkt und reduziert werden (4 bis 6 Gleise).

Das Gelände des Fernbahnhofs sollte im Prinzip neu bebaut werden mit einem Gebäudekomplex, der von der Scheel-Plessen-Straße zur Präsident-Krahn-Straße reicht. und dabei den (neuen) alten Fernbahnhof als eine Etage im Erdgeschoss mit aufnimmt. Die S-Bahn-Rampe sollte in dem Zusammenhang mit überbaut werden, so dass die S-Bahn praktisch hinter dem Lessingtunnel in ein Gebäude fährt. Das Gebäude sollte ein großzügiges hochattraktives Freizeitbad mit enthalten, das auf dem Flachdach ein großes Außenbecken und eine Liegewiese enthält. Somit könnte das baufällige Bismarckbad einen adäquaten Nachfolger erhalten. Und einer der Anziehungspunkte des Bahnhof Altona bliebe erhalten bzw. würde verstärkt.

Aus Richtung Norden sollen planmäßig keine Züge mehr in Altona enden. Dieses bleibt Störungen und Sonderzügen vorbehalten. Soweit die Züge nicht auf der Verbindungsbahn untergebracht werden können (vom RE an aufwärts sollte das klappen), werden sie als Zweisystemzüge in das S-Bahnnetz eingefädelt und setzen ihren Weg via City-S-Bahn zum Hbf fort.

Die Auto-Reisezug-Verladung kann aus dem unmittelbaren Bahnhofsbereich herausgenommen und auf den nicht mehr benötigten Fernbahnteil (event. Auto-Zufahrt Präsident-Krahn-Straße) verlegt werden.

Der Kopfbahnhof Altona wird dann endlich seinen Aufgaben gerecht.

Aufgaben des Bf Altona (Fernbahn-Teil):

- Aufnahme ein- und aussetzender Züge der Richtung Hbf - Süden/Osten (ICE, IC, evtl. RE)
- Bereitstellung von Schlafwagenzügen (längere Nachtruhe)
- Abwicklung Auto-Reise-Zug-Verkehr (über Präsident-Krahn-Straße)
- Notbahnhof im Störfall
- Sonderzüge

Tabelle 2

| | Maßnahmen |
|------|---|
| Zu 1 | - Verlegung des ZOB auf den Hachmannplatz. - Bau eines Parkhauses gegenüber dem Biberhaus. - Verlegung der Bahnhofsmmission auf die Ostseite. - Beseitigung der Container und Schmutzdelecken, stattdessen Errichtung von Gebäuden zur Aufnahme begleitender Servicedienste. |
| Zu 2 | - Führung des Kfz-Verkehrs durch Wallringtunnel bzw. via Ernst-Merck-Brücke und Kirchenallee. - Verkehrsberuhigung des Glockengießerwalls/Steintorwalls zw. Ernst-Merck-Brücke und Steintordamm ähnlich Mönckebergstraße (nur Bus, Taxi, Fahrrad und Straßenanlieger). - Nutzung der Gebäude der jetzigen Bahnhofsmmission für Geschäfte und Cafes. |
| Zu 3 | - Abbruch des achteckigen Verwaltungsgebäudes, das als Ersatz für die Anbauten am Hbf. diente, die beim Bau des unterirdischen S-Bahnsteigs weichen mussten. - Somit weitgehende Wiederherstellung der ursprünglichen Architektur. |
| Zu 4 | - Eventuell Überspannung des Gleisvorfeldes am Nordkopf des Hbf. zwischen Wandelhalle und Ernst-Merck-Brücke mit einer Betonplatte zur vielfältigen Nutzung (Markt und/oder Freizeiteinrichtungen etc.) - Auch zwischen Steintordamm und Altmannbrücke (Südkopf) können noch Gleise überspannt und die Flächen anderweitig genutzt werden. |
| Zu 5 | Kein Handlungsbedarf, außer: Züge durchbinden. |

Keine Aufgaben des Bf Altona sollen sein:

- zusätzlicher Stopp nach Norden verkehrender Züge.
- Lokwechselbahnhof
- End-/Startbahnhof aus/in Richtung Elmshorn verkehrender Züge.

Martin Potthast (bearb. Su)

Der 186 Euro-Fahrradkarten-Berg

Seit dem 01.04.2005 soll ich auf den 12 R-Bahn-Linien in Norddeutschland für jede Fahrt eine neu eingeführte 3 Euro Fahrradkarte kaufen, obwohl BahnCard-100-Inhabern die Mitnahme eines Rades in allen Zügen mit Fahrradabteil ohne Sperrzeit und ohne Aufpreis gestattet ist.

Zur Erklärung der Überschrift: 186 ist ein Monatsbetrag in Euro und ergibt sich aus 31 Tagen und jeweils eine Hin- und Rückfahrt am gleichen Tag = 6 Euro X 31 Tage = 186 Euro.

Als Kulanzmonat wurde der April 2005 bezeichnet, weil die Automaten an den betroffenen Bahnstrecken noch keine Fahrradkartentaste hatten.

Auf der Strecke Hamburg - Lübeck bekam ich zu hören: Wir sind HVV. Der Schaffner forderte mich schon beim Einsteigen auf, wieder auszusteigen, weil ich keine 3 Euro Fahrradkarte vorweisen konnte. In Bahnhöfen mit DB-Fahrschalter kann ich mir zwar Fahrradkarten kostenfrei ausdrucken lassen, ich bin aber gezwungen, die Zugnummern anzugeben und kann daher nur mit diesen Zügen unflexibel durch Norddeutschland fahren.

Bedanken kann ich mich in Bremervörde (EVB) und in Uelzen (Metronom-Eisenbahngesellschaft), deren Züge vom 12.12.2004 bis März 2005, also auch im Winter, angeblich von Fahrgästen mit Fahrrädern gestürmt sein sollen, worauf die Wagen mit sehr wenigen Stellplätzen nicht vorbereitet waren.

Michael K. Hamburg

Probleme mit der Hamburger S-Bahn

Nach einem Besuch in Rissen wollte ich am Mittwoch, dem 19. Oktober, zurück nach Lüneburg fahren. Doch leider war die S-Bahn-Fahrt zum Hamburger Hauptbahnhof schon in Othmarschen zu Ende und wir mussten in einen Bus umsteigen. Durch diese Fahrtunterbrechung und einige andere kleine Unregelmäßigkeiten kam ich zu spät zum Hauptbahnhof und mein Anschlusszug war weg. Das bedeutet eine Stunde Reise-Verlängerung. Immerhin konnte ich erfahren, dass die Unterbrechung durch einen Personenschaden am Bahnhof Reeperbahn (!) verursacht worden war. Diese Haltestelle liegt zwei Stationen von Altona entfernt.

Sind die elektrischen Anlagen der Hamburger S-Bahn so primitiv, dass, bedingt durch eine weit entfernte Störung, der wichtige Verbindungspunkt Altona wegen Strommangel durch Abschaltung nicht angefahren werden kann ?

Jutta E. Lüneburg

Impressum der HFF - HAMBURGER FAHRGAST-FORUM.

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

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

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

HFF 10: Abgeschlossen am 10. Dezember 2005

So erreichen Sie uns: Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle ; Tel. 04104 / 55 10

E-Mail: Martin_Potthast@public.uni-hamburg.de

Günther Stoltze, Beimoorweg 58, 22927 Großhansdorf

Tel: 04102 / 6 12 60

Jürgen Susott, Eidelstedter Weg 1, 20255 Hamburg,

Tel: 040 / 49 67 65

Jürgen Polack, Suckweg 62, 22419 Hamburg,

Tel: 040 / 531 41 59

Verkehr nach Elmshorn aus HVV-Fahrgastsicht unzureichend

Der Verkehr nach Elmshorn wird sich auch zum Fahrplanwechsel nicht verbessern. Wenn man die Pendelzüge nach Pinneberg mit Anschluss an die S-Bahn als für Elmshorn-Hamburg-Reisende gleich als inakzeptabel einstuft, verbleiben den Fahrgästen nicht viele Möglichkeiten. Alle Stunde fährt ein RE nach Hamburg Hbf. Dieser hält auch noch in Pinneberg. Nur der uninteressante Zug nach Altona fährt dort durch. Auch mit Wechsel des Betreibers fahren die Züge von der Westküste nur bis Altona, weil angeblich keine Trasse zu diesem Zeitpunkt auf der Verbindungsbahn frei ist. Hinzu kommt, dass der Zug nur 5 Minuten vor dem RE nach Hamburg Hbf fährt, so dass die wenigen Züge nach Hamburg auch noch geblockt fahren. Nur die Züge von Flensburg fahren etwas im Abstand, nämlich mit 20 Minuten Differenz zum Kieler RE nach Hamburg Hbf. Jedoch nur alle 2 Stunden!

Würde man den Schleswig-Holstein-Express und die Regionalbahn nach Hamburg sowie die stündlich Pinneberg - Neumünster fahrende RB mal zusammenzählen, könnte auch ein stündlicher RE/RB Hamburg Hbf - Flensburg ver-

kehren. So dass nur noch NOB verschoben werden müsste um einen attraktiven 20-Minuten-Takt Elmshorn - Hamburg zu bekommen. Vielleicht ist dann ja sogar eine Trasse nach Hbf frei.

Einige Stunden macht die NOB diesen Sprung sogar, sobald ein IC nämlich die Strecke braucht. Dann muss die NOB weichen. Würde sie immer in dieser Trasse fahren, gingen in Husum und Heide die Anschlüsse verloren. Wollte die NOB sowohl Anschlüsse als auch die HVV-günstigere Trasse, müsste die Fahrzeit gestreckt werden, z.B. durch zusätzliche Halte an der Westküste, was nicht nur Züge (die jetzt dort zusätzlich fahren müssen) einsparen, sondern auch den Nutzern dieser Zwischenhalte durch Direktfahrt statt extrem problematischer Anschlüsse Vorteile bringen würde.

Das Ganze wird nur abgelehnt, weil sonst die Fahrzeit Hamburg - Westerland noch länger dauern würde.

Man sollte aber gerade das unberücksichtigt lassen, da es der einzige Nachteil wäre und Elmshorn als drittstärkst-frequentierte Station Schleswig-Holsteins (nach Kiel und Lübeck) und somit stärkst frequentierte Station Schleswig-Holsteins im HVV ist, doch Vorrang vor Westerland haben müsste.

Ist-Fahrplan ab 11.12. 2005

| | | | | |
|--|---|--|---|---|
| Elmshorn ab Richtung Hamburg | Minute 04 NOB Westerland - Altona | Minute 09 RE Kiel - Hauptbahnhof | Minute 30 NOB Westerland - Altona (wenn IC von Westerland | Minute 49 S-H - Express Flensburg - Hauptbahnhof (nur 2-stdl.) |
| Möglicher Verbesserungsvorschlag (Sommer 2006?) | | | | |
| Elmshorn ab Richtung Hamburg | Minute 04 | Minute 09 RE Kiel - Hauptbahnhof (ohne Halt zw. Neumünster und Elmshorn) | Minute 29 NOB Westerland - Altona (immer) | Minute 49 S-H - Express Flensburg - Hauptbahnhof (stündl.; hält überall zw. Neumünster und Elmshorn) |

„Grenzüberschreitende“ Fahrradbeförderung im HVV

Ein Erlebnisbericht

Seit April 2005 müssen im HVV-Bereich in allen RB und RE Zügen 3,- Euro für die Beförderung eines Fahrrades bezahlt werden. (Siehe meinen Artikel in HFF 8). Das Verständnis für diese Maßnahme bei den Fahrgästen hält sich in Grenzen, zumal sie vom Zugpersonal nicht konsequent durchgesetzt wird. Außerdem besteht beim Personal eine erhebliche Unkenntnis hinsichtlich der Tarife. Folgendes passierte mir:

An einem schönen Augusttag nahmen meine Frau und ich unsere Räder und stiegen in Ahrensburg um 9.05 Uhr in die R 10 nach Plön. Der kontrollierende Zugbegleiter interessierte sich nur für unsere Fahrkarten, nicht für die neben uns stehenden Räder, was auch richtig war. Nun zur Rückfahrt von Plön. Um 15.16 Uhr - also vor der tarifpflichtigen Zeit - fuhren wir von Plön nach Lübeck zu einer kleinen Stadtbesichtigung, ohne Fahrradkarte, ohne Beanstandung. Um 18.07 Uhr von Lübeck nach Bad Oldesloe, keine Beanstandung. Hier umsteigen in die Regionalbahn. Schon auf dem Bahnsteig fragte mich der Zugbegleiter ob wir Fahrradkarten hätten. Ich verneinte es und sagte ihm, daß wir keine brauchten, da wir aus Plön kämen. (SH-Tarif, kostenfreie Fahrradbeförderung außerhalb der HVZ). Das habe damit nichts zu

tun war die Antwort, in „seinem“ Zug müsse jeder für ein Fahrrad zahlen und wenn wir einstiegen, müsse er von uns 2 x 15,- Euro, eigentlich sogar 4 x 15,- Euro kassieren. Da die Abfahrtszeit schon überschritten war, sagte ich ihm er solle doch jetzt abfahren, da wir im Zug weiter diskutieren könnten. Er war nicht zu überzeugen und wollte tatsächlich 30,- Euro haben. Ich weigerte mich, worauf er wortlos in seinem Abteil verschwand. In Bargtheide kam er zu uns und sagte, daß wir den Zug verlassen müßten, wenn wir die Nacherhebung nicht bezahlen wollten. So geschah es. Ich bin in meinem Leben schon viel Bahn gefahren, mit der Reichsbahn und später mit der DB, aber daß ich als Schwarzfahrer aus dem Zug geworfen wurde, passierte mir das erste Mal.

Auf Anfrage bei der Regionalbahn bestätigte man mir, daß ich im Recht sei. Grundsätzlich muß im HVV Bereich in RB und RE Zügen für ein Fahrrad bezahlt werden. Ausgenommen die Fahrgäste die in die angrenzenden Verbünde oder Unternehmen herein oder heraus fahren. In diesen Fällen gelten deren Tarife. Abschließend sei noch erwähnt, daß in Meck.-Pomm. z.B. Lübeck - Bad Kleinen immer für ein Fahrrad bezahlt werden muß! Wären wir also daher gekommen, so wäre der Zugbegleiter im Recht gewesen.

Man kann nur hoffen, daß dieses komplizierte Verfahren zum Fahrplanwechsel aufhört.

Günther Stoltze

Neues Problem mit dem S-Bahn-Begleitservice

Am Mittwoch, 19. Oktober 2005 wollte ich wieder nach Altona fahren. Bei diesen Touren kamen mir als Rollstuhlfahrer immer zwei Hamburger S-Bahn-Begleiter bis Bönningstedt entgegen. Daher rief ich schon am vorhergehenden Montag beim Fahrgast-Begleitservice der S-Bahn an (Tel .040/238841-0), und bat um Begleitung ab Bönningstedt, Abfahrt um 11:30 Uhr. Das wurde mir abgelehnt mit der Begründung, es seien an dem gewünschten Tag keine Fahrgast-Begleiter frei. Tatsächlich waren an jenem Montag Vormittag die Bauarbeiten vom Wochenende nicht rechtzeitig fertig geworden, so dass noch bis in den Nachmittag hinein ab Eidelstedt keine Züge nach Elbgaustrasse und Eidelstedt-Zentrum verkehrten und durch Busse ersetzt werden mussten. Dazu gehörte auch, wie schon am Wochenende, das nötige Personal zur „Fahrgast-Lenkung“ und -Beratung: Mir wurde geraten, ich solle mit Hilfe der AKN bis Eidelstedt-Zentrum, und ab Eidelstedt-Markt mit einem Bus nach Altona fahren: Das schien mir jedoch keine brauchbare Alternative.

Doch am Dienstag war die Gleisunterbrechung beendet, die Züge verkehrten wieder planmässig. Daher rief ich abermals beim S-Bahn-Begleitservice an, und bat wieder um Begleitung am Mittwoch Mittag. Das wurde mir zunächst zugesagt, jedoch gleich danach wieder abgesagt, mit der Begründung, man hätte mir das bereits am Vortage abgelehnt, und wieso ich da nochmal anriefe?

Mein Einwand, die Bauarbeiten seien nunmehr beendet, wurde nicht zur Kenntnis genommen: Im Gegenteil, ein Herr Schrimpf, mit dem ich telefonierte, behauptete sogar, dass mein Informant die Unwahrheit sagt, und ich solle mich bei ihm beschweren.

Doch mein Freund sass noch neben mir, und versicherte glaubhaft, dass er heute morgen mit jenen Zügen planmässig gefahren sei!

Da konnte mir nur noch die AKN helfen, die ich nun kurzfristig um Begleitservice bitten musste. Nach einigem Überlegen wurde mir die Umsteigeilfe mit zwei Männern zugesagt, natürlich nur bis Eidelstedt, und auch die Rückfahrt, die ich für 14:56 Uhr ab Eidelstedt bestellte.

Dafür hatten wir vorsichtshalber etwas Zeit eingeplant. So war Gelegenheit, die Situation in Eidelstedt zu beobachten. Tatsächlich waren die Bauarbeiten noch im Gange, doch die S-Bahngleise waren in Betrieb, so dass kein Personal zur Fahrgast-Lenkung erforderlich war. Dennoch waren einige „Rotjacken“ dort im Einsatz, die ich nach ihren Aufgaben befragte. Sie hatten nicht viel zu tun. Als ich erzählte, wie ich am Telefon abgebügelt worden war, erregte sich eine Helferin so sehr, dass sie mir zusagte, sie wolle sich noch am gleichen Tag über die unterlassene Hilfeleistung für einen Rollstuhlfahrer beschweren!

Werner Rönsch, Bönningstedt

Strecke Kappeln – Süderbrarup

Das Schicksal dieser Strecke hat sich im Verlaufe des Jahres 2005 zum Guten gewendet:

Nachdem die VKSF (Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig-Flensburg) sich von der Bedienungspflicht der Strecke durch das Verkehrsministerium in Kiel hatten entbinden lassen, bestand auch seitens der VKSF keine Verpflichtung mehr, die Strecke betriebsfähig (z.B. für den Museumszug-Verkehr der Angeln-Bahn) zu erhalten.

Unter der Federführung des Kappeler Bürgermeisters Roman Feodoria konnten die an der Strecke anliegenden Gemeinden dazu bewogen werden, in ein gemeinsames Budget von jährlich ca. 150.000 Euro anteilig einzuzahlen. Aus diesem Etat werden die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten am Gleisober- und -unterbau sowie an den Bahnübergängen bestritten.

Der Verkehr mit den Museumszügen der Angeln-Bahn konnte das ganze Jahr 2005 hindurch im gleichen Umfange wie in den Vorjahren unter neuer Geschäftsführung und unter Mithilfe von Personal der Museumsbahn Schönberg/Schönberger Strand aufrecht erhalten werden. Am 31.12.2005 gab es erstmalig eine sogenannte „Sylvester-Fahrt“ von Kappeln nach Süderbrarup und zurück. Für 2006 ist eine Ausweitung des Fahrtenangebotes geplant; u.a. sollen Kombifahrten mit dem Schiff von Kappeln nach Lindaunis (hier wird ein neuer Anleger gebaut), mit dem Bus von Lindaunis nach Süderbrarup und von Süderbrarup nach Kappeln mit dem Museumszug (und umgekehrt) durchgeführt werden.

Rainer Schmidt-Walk, Ulsnis

Streckenbeirats-Versammlungen

Einige Mitglieder des Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein haben in den letzten Monaten an Streckenbeirats-Versammlungen teilgenommen; u.a. im November 2005 in Felde (Strecken Flensburg - Neumünster und Kiel - Husum). Auf Einladung der LVS referierten Mitarbeiter der NOB sowie der DB Regionalbahn Schleswig-Holstein zu den anstehenden Fragen. Die zahlreich anwesenden Fahrgäste ließen ihrem Unmut über Verspätungen, mangelnde Information u.v.a.m. freien Lauf. Die Referenten sahen sich herausgefordert und wirkten bisweilen so, als seien sie der kritischen Situation nicht gewachsen.

Mitglieder des Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein werden in Zukunft versuchen, an jeder Streckenbeirats-Versammlung im Gebiet der Zuständigkeit teilzunehmen. Voraussetzung ist natürlich, dass sie den Termin kennen bzw. eingeladen werden. Bei diesen Veranstaltungen lernt der Teilnehmer viele Aspekte und Probleme der Fahrgast-Zufriedenheit kennen, die ihm sonst nicht zugänglich werden. Die dort gewonnenen Informationen können dazu beitragen, die Arbeit im Sinne der Fahrgäste zu verbessern.

An dieser Stelle werden zukünftig zusammenfassende Kurzberichte von den Streckenbeirats-Versammlungen erscheinen, so dass alle Leser der SHS erfahren können, aufgrund welcher Probleme die Fahrgäste wo „der Schuh drückt.“

Rainer Schmidt-Walk, Ulsnis

Dann eben nicht!

Die BahnCard 100, also die Jahreskarte, macht Bahnfahren zumindest tariflich richtig angenehm. Kein Vorbuchen, keine Einschränkungen, und die Busse und Straßenbahnen sind auch schon mit drin. So kommt es, daß ich als Wochenendpendler Hannover - Kiel gerne seit Jahren ohne großes Nachdenken mir eine zulege, auch wenn es sich gegenüber Einzelfahrkarten nicht rechnet.

Am 19.12.2005 wollte ich mir am Schalter in Kiel nun eine solche für 3.300 Euro zulegen. So viel Geld schleppt man ja nicht gerne bar mit, also wollte ich mit EC-Karte zahlen. Geht aber nicht, da aufgrund der Internetbetrügereien praktisch alle Banken eine Höchstsumme (hier 3.000 Euro) festgesetzt haben und die Bahn nicht in der Lage ist, die Summe in zwei Teilbeträgen abzubuchen. Ich darf auch nicht die BC100 für mich mit der Kreditkarte meiner (anwesenden) Gemahlin bezahlen, und ich habe keine, da sie ja eine hat. Ohne Karte, aber dafür mit Frust fuhr ich per Bus und Niedersachsenticket am nächsten Morgen wieder nach Hannover.

23.12.2005 - die Rückfahrt nach Kiel steht an. Bewaffnet mit 500 Euro-Scheinen, stelle ich mich am Schalter an. Nachdem mir schon der 12.40 Uhr-Zug wegfuhr, stieg ich um 13.20 Uhr in den ICE nach Kiel. Zwar ohne Fahrkarte, aber mit viel Frust. 49 Euro kostet eine einfache Fahrt. Das ist zwar teuer, aber Bargeld hatte ich ja mehr als genug mit. Schade nur, dass man im ICE nicht mit 500 Euro-Scheinen bezahlen darf. Mit noch mehr Frust und einer Fahrpreisnacherhebung (immerhin ohne Strafe) komme ich wieder nach Kiel. Auch dort lange Schlangen. Nun, Weihnachten werde ich in Tönning sein. Da sollte man doch direkt drankommen. Kommt man auch - nur kann man dort keine BC 100 (ver)kaufen.

Inzwischen bin ich wieder per Bus und Niedersachsenticket in Hannover. Kielius und Metronom (fährt seit 11.12. Hamburg - Hannover durch) sind durchaus bequem.

Mit dem Frust kam das Nachdenken und damit die Erkenntnis: So eine BC100 wäre schon was Feines gewesen - wenn man sie denn bekäme ...

Holger Busche

Demokratie ist machbar!

Freitag, 16.45 Uhr. Der RE von Hamburg Hbf nach Kiel endet in Neumünster wegen eines „Personenschadens“ zwischen Meimersdorf und Kleinflintbek. Die Fahrgäste sollen den Zug verlassen. Es wird angekündigt, dass vom Bahnhofsvorplatz zwei Sorten Busse fahren, eine ohne Halt bis Kiel über die Autobahn und eine „über die Dörfer“. Die Fahrgastmasse strömt aus dem Bahnhof und sucht die Busse. Es sind keine zu sehen. Der Bahnhofsvorplatz sieht nicht so aus, als könnten dort überhaupt Busse abfahren. Verwirrung. Um mich herum Stehenden zeige ich den Weg zum ZOB rechts vom Bahnhof. Nachdem alle dort waren, ging ich hinterher. Immer noch Verwirrung. Von welchem Bussteig soll es losgehen? Vermutlich von dem letzten, von wo aus auch der Kielius vom Flughafen Hamburg nach Kiel fährt. Der kam auch planmäßig um 17.05 Uhr. Zuerst lehnte der Busfahrer es ab, die Reisenden zu befördern, da er kein Schienenersatzverkehr sei und der SH-Tarif nicht gelte. Wer mitkommen wolle, müsse bezahlen. Ob er tatsächlich kassierte, entzieht sich der Beobachtung, da ohnehin nicht alle Fahrgäste hineingepasst hätten. Bei der Abfahrt blieben aber noch einige Sitzplätze leer.

Kurze Zeit später kamen die ersten Ersatzbusse. Die Fahrgäste an der Tür fragen nach dem Bus ohne Halt nach Kiel. Die Busfahrer wissen von nichts. „Wir halten überall“. Chaos an den Eingangstüren, da enttäuschte Fahrgäste wieder aussteigen wollen, während andere hineinwollen. Als dann die ersten beiden Busse abfahren, sind nur noch Fahrgäste für Kiel und zwei Busse übrig. Auch diese beiden wollen eigentlich mit allen Halten nach Kiel fahren. Auf den Einwand, dass wir doch alle nur nach Kiel wollten und die Halte dazwischen ja noch durch die andern Busse bedient werden, bespricht sich die eine Busfahrerin kurz mit ihrem Kollegen und fährt ohne Halt nach Kiel.

Fazit: Im Vergleich zu meinem letzten Bericht (SHS 17) ist besser geworden, dass die Busse deutlich schneller bereitgestellt wurden. Die Organisation und Fahrgastinformation war aber leider nach wie vor schlecht. Zum Glück konnten wir Fahrgäste selbständig handeln. Ein Lob an die Busfahrerin, die soviel Flexibilität bewies, obwohl es doch eigentlich ihr freier Tag gewesen wäre! Herzlichen Dank.

Vorschlag zur Verbesserung: Vorhandene Busse mit einbeziehen (hier den Kielius), jemanden mit Ortskenntnis an den Bahnhofsausgang stellen, um Fahrgäste an die richtige Stelle zu lotsen und nach Fahrtziel zu sortieren, Busse besser beschildern. „Schienenersatzverkehr“ sagt nicht viel darüber aus, wohin der Bus fährt.

Und eine Frage: Warum ließ man den Zug nicht bis Bordschholm weiterfahren?

Holger Busche

Nahverkehr Schleswig - Holstein muss sich nicht verstecken

Vielen wird es sicherlich schon aufgefallen sein: Immer mehr Lokomotiven, Triebwagen und Wagen tragen auf den Seitenflächen einen schmalen Balken mit dem allseits bekannten Werbespruch „Mein Weg. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein“. Das ist schön und gut, doch haben Menschen, die vielleicht nicht auf dem Bahnsteig stehen oder, schlimmer noch, selten oder überhaupt noch nicht Zug gefahren sind, davon überhaupt nichts.

Doch ist der Nahverkehr hierzulande so schlecht, dass auf den Zügen nur ein schmaler Balken, der für die meisten Menschen nicht erkennbar ist, für den Nahverkehr in Schleswig - Holstein werben darf?

Nein. Im Gegenteil. Der Nahverkehr ist heute besser als jemals zuvor (vor 20 Jahren sah das anders aus). Folglich darf man nicht nur für den ÖPNV werben, sondern man muss werben. Groß und aufdringlich muss es sein, denn nur wer Aufmerksamkeit erregt, wird die Menschen zum Nachdenken und zum Umdenken bewegen können.

Deshalb: Die Seitenwände der Loks Baureihe 112 und 143 sind groß genug, um mit großen Werbeaufklebern auf den ÖPNV zwischen den Meeren aufmerksam zu machen.

Stefan Barkleit

Vor- und Nachteile eines Fernbahnhofs Altona Nord

Fast schon wie ein Phantom taucht in der Diskussion um die Zukunft der Hamburger Bahnanlagen der Neubau eines Fernbahnhofs Altona Nord und - abgesehen von der S-Bahn - die Stilllegung des bestehenden Bahnhof Altona auf. Es soll hier versucht werden, halbwegs objektive Argumente für die beiden Varianten zu liefern.

Vorteile Neubau Fernbahnhof Altona Nord und Stilllegung Fernbahnhof Altona:

- Der Umstieg zwischen dem Fernverkehr aus Richtung Süden in den Regionalverkehr nach Schleswig-Holstein und umgekehrt wird - außer bei den Fernzügen, die nur den Hauptbahnhof berühren, wie der IC-Linie zwischen Stralsund und Karlsruhe - in einem Bahnhof zusammengefasst. Heute findet der Umstieg nach Kiel am Hauptbahnhof (oder am Dammtor), der Umstieg nach Westerland hingegen in Altona statt.
- Durch den Richtungsbetrieb im neuen Durchgangsbahnhof können die Umstiege prinzipiell bahnsteiggleich erfolgen (und dadurch die Fußwege gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof verkürzen), es sei denn, die Ausfädelung des Regionalverkehrs nach Altona ist aus baulichen Gründen nur über den westlichsten Bahnsteig möglich.
- Es besteht ein direkter Übergang zur AKN-Linie Hamburg - Quickborn - Kaltenkirchen - Bad Bramstedt - Neumünster.
- Zwischen der Autobahn A7 und Altona Nord lässt sich leichter eine günstige Straßenverbindung schaffen als in das Altonaer Kerngebiet hinein.
- Die Brücken - speziell jene des Lessing-Tunnels - und das Gleisvorfeld im Bahnhof Altona erfordern umfangreiche Sanierungsmaßnahmen (dennoch übersteigen die Kosten des Neubaus die Kosten der Sanierung).
- Einmaligen Investitionskosten für den Bahnhofsneubau stehen laufende Betriebskostensparnisse durch die systembedingt gegenüber einem Kopfbahnhof einfachere Verkehrsabwicklung in einem Durchgangsbahnhof gegenüber. Insbesondere der Zeitvorteil durch Verzicht auf zweimalige „Dreiecksfahrten“ kann Umlafoptimierungen nach sich ziehen, die zu Fahrzeugeinsparungen führen, welche sich aufgrund gleichbleibender Wendezeiten nicht auf die Betriebsqualität auswirken.

Nachteile Neubau Fernbahnhof Altona Nord und Stilllegung Fernbahnhof Altona:

- Der Bahnhof Altona ist die zentrale Fern- und Nahverkehrsstation für den gesamten Hamburger Westen mit rund 500.000 Einwohnern, obwohl ähnlich wie im Bahnhof Bergedorf der Fernzughalt sowohl gegenüber dem Stadt- und Regionalverkehr als auch gegenüber dem theoretischen Fahrgastpotenzial deutlich unterproportional genutzt wird.
- Im Umfeld des Bahnhofs Altona liegen erheblich mehr attraktive Wohngebiete in fußläufiger Entfernung als von einem Bahnhof Altona Nord aus.
- Das Umsteigen im oberen Teil des Bahnhofs Altona erfolgt grundsätzlich niveaugleich ohne gerade mit Gepäck hinderliche Über- oder Unterführungen.

- Der Servicebereich im Bahnhof Altona wurde jüngst umfangreich modernisiert.

Wie unterschiedlich das Fahrgastinteresse ist, lässt sich am besten durch das konträre Stimmungsbild in zwei Regionalverbänden ablesen. Der RV Hamburg favorisiert den Neubau eines Fernbahnhofs parallel zur bestehenden S-Bahnstation Diebsteich, den Rückbau des oberen Teils des Bahnhofs Altona auf die Erfordernisse des Regionalverkehrs von und nach Schleswig-Holstein, sowie die Schaffung einer Überleitstelle zwischen dem City-Tunnel der S-Bahn und den Gleisen des Regional- und Fernverkehrs. Dagegen sieht der RV Westholstein in dem bestehenden Bahnhof Altona die beste Lösung für die Fahrgäste. Die Einrichtung einer Überleitstelle zwischen dem S-Bahn-Tunnel sowie der Fernbahn in und aus Richtung Pinneberg ist unabhängig vom Neubau eines Bahnhofs Altona Nord möglich.

Birger Wolter.

Sylt-Express zukünftig ab Hamburg Hbf statt Hamburg-Altona ?

Stellt man diese Frage dem Aufgabenträger, dem Betreiber oder der Mehrzahl der Fahrgäste, wird die Antwort ein klares Ja sein. Betrachtet man hingegen die Trassenbelegung auf der Verbindungsbahn und die Gleisbelegung im Hamburger Hauptbahnhof ab dem Sommerfahrplan 2006, so darf die Frage durchaus mit einem vorsichtigen Ja beantwortet werden.

Für den Sylt-Express besteht aufgrund der Knoten an der Westküste in Heide, Husum und Niebüll kaum Spielraum bezüglich seiner Abfahrts- und Ankunftszeiten in Hamburg. Unter Beibehaltung der zeitlichen Nähe zum Kieler Regional-Express ergibt sich in Hamburg Hbf eine Abfahrt zur Minute 25 und eine Ankunft zur Minute 32. In dieser Zeitlage verkehrt bisher und im Winterfahrplan 2005/6 zweistündlich der ICE Berlin - Hamburg über die Verbindungsbahn, wodurch eine regelmäßige Führung des Sylt-Express zum Hamburger Hauptbahnhof derzeit wirksam verhindert wird. Allerdings wurden dem Betreiber NOB in den übrigen Stunden bereits für den Jahresfahrplan 2006 zahlreiche Trassen angeboten, die zum Teil auch in der Hauptverkehrszeit liegen. Ab dem Sommer 2006 verkehrt der ICE Berlin - Hamburg gegenüber der heutigen Fahrplanlage um eine halbe Stunde versetzt, wodurch zusätzlich zweistündlich Trassen für den Sylt-Express auf der Verbindungsbahn frei werden. Für die dann noch bestehenden einzelnen Trassenkonflikte mit zumeist taktlosen und weniger zeitkritischen Zügen, sollten individuelle Lösungen auffindbar sein.

Etwas differenzierter muss die Gleisbelegung am Hamburger Hauptbahnhof betrachtet werden. Prinzipiell gestattet die Fahrplangestaltung des Sylt-Express in Hamburg Hbf seine Führung über ein einziges Bahnsteiggleis. Hierfür bieten die Gleise 8 und 11 zwecks möglichst kreuzungsfreier Ein- und Aussetzfahrten der maximal 10-Wagen-Züge von und zur Abstellgruppe Högerdamm die besten Voraussetzungen. Unter der Annahme einer Bereitstellungs- und Räumzeit von jeweils zehn Minuten und obigem Fahrplan ergibt sich eine Gleisbelegung von der Minute 15 bis zur Minute 42. Die Untersuchung konzentriert sich erneut insbesondere auf die geraden Stunden, in denen im Winterfahrplan 2005/6 von der Minute 32 bis zur Minute 40 der ICE nach Berlin das Gleis 8 belegt (ohne Berücksichtigung erforderlicher Einfahr- und Ausfahrzeiten). In den geraden Stunden ist die Gleisbelegung für den Sylt-Express am Hamburger Hauptbahnhof offensicht-

lich unkritischer, denn ansonsten wären der NOB - auch innerhalb der HVZ - sicherlich keinerlei Trassen angeboten worden. Die Fernzüge Richtung Berlin und Schwerin können flexibel über die Gleise 5 bis 8 und 11 bis 14 geführt werden. Nur für die Fernzüge Richtung Lübeck kommen ohne Fahrzeitverluste über die südliche Güterumgehungsbahn ausschließlich die Gleise 5 bis 8 in Betracht, doch bereits heute wird der Kopenhagener EC nicht nur über das zum Ein- und Aussetzen besonders geeignete Gleis 8 geführt. Mit dem Einsatz von Zweisystem-Regionalbahnen, welche im Innenstadtbereich auf den Gleisen der Gleichstrom-S-Bahn verkehren, könnten zusätzliche Freiräume auf den Bahnsteigen des Regional- und Fernverkehrs geschaffen werden.

Fazit: Durch die halbstündige Verschiebung des Berliner ICE besteht ab dem kommenden Jahresfahrplan 2006/7 berechtigter vorsichtiger Optimismus, den Sylt-Express der NOB in seiner bisherigen Fahrplanlage anstelle zum Bahnhof Altona, stattdessen zum Hamburger Hauptbahnhof zu führen.

Birger Wolter

Stadtbusverkehr Elmshorn

Seit 1.7.2005 wird der Elmshorner Stadtbusverkehr von der Pinneberger Verkehrsgesellschaft (PVG) betrieben. Seitdem verkehren folgende Linien:

Linie 501: Grenzweg (ehemals Pfahlkrug) - Zeppelinplatz - Holstenplatz / Bahnhof - Hebbelplatz - Hainholz - WAK / BBS

Linie 502: Grenzweg - Flamweg - Holstenplatz / Bahnhof - Klinikum - Industriegebiet / Süd - WAK / BBS

Linie 503: Kölln-Reisick - Langelohe - Ost-West-Brücke - ZOB - Ollnstr. - Klein Nordende (Am Park)

Linie 504: Offenau - Ost-West-Brücke - ZOB - Ollnstr. - Klein Nordende (Bauerweg)

Desweiteren wurden einige Schulbuslinien von der PVG übernommen.

Die Linien 501 und 502 gehen an den Endpunkten jeweils auf die andere Linie über, wodurch jeweils im Norden und Süden der Stadt ein Ringverkehr entsteht. Die Linien verkehren täglich von 6 bis 21 Uhr (Samstags ab 7 und Sonntags ab 13 Uhr). Die Linien 501 und 502 verkehren im 30-Minuten-Takt (mit teilweise Verstärkungen in der HVZ auf einen 15-Minuten-Takt bei der Linie 501). Die Linien 503 und 504 verkehren alle 60 Minuten und ergänzen sich auf dem gemeinsamen Abschnitt zu einem 30-Minuten-Takt.

Die Erfahrungen der ersten Monate haben gezeigt, dass sich der Ringverkehr teilweise als verspätungsanfällig herausstellt, da die Linien kaum Pufferzeiten haben und es faktisch keine Endstellen gibt. Einige Fahrzeitkorrekturen zum Fahrplanwechsel haben hier Verbesserungen gebracht. Desweiteren wurden zum 15.12.2005 einige kleinere Korrekturen vorgenommen. Die Linien 503 und 504 werden unter anderen nicht mehr über den ZOB, sondern wie die anderen Linien wieder über den Holstenplatz geführt, wodurch die Wege zu den Zügen deutlich verkürzt werden.

Obwohl der neue Stadtbusverkehr viele Verbesserungen brachte (Ausweitung der Betriebszeiten, Einsatz von Niederflrbusen), war die Kritik seitens der Elmshorner Bevölkerung sehr groß. Das alte Konzept der Firma Meissner war über Jahrzehnte hinweg bekannt, und gerade die älteren Fahrgäste hatten Probleme, sich an die neue Situation zu gewöhnen. Stetig steigende Fahrgastzahlen zeigen aber, dass das neue Stadtbusnetz der richtige Schritt zur Verbesserung des ÖPNV in Elmshorn war.

Markus Fleischmann

Schnellbuslinien auf dem Vormarsch

Und wieder war es einmal so weit: am 11.12.2005 startete der neue Schnellbus Flensburg - Kappeln, der seitdem wochentags dreizehnmal, samstags achtmal und sonntags immerhin noch sechsmal beide Städte miteinander verbindet. Die Fahrzeit beträgt dabei in der Woche 65 Min, sonntags sogar genau 60 min. Sonntags werden dabei sogar drei Buspaare nach Damp 2000 durchgebunden, das man von Flensburg aus in 80 Min. erreicht.

Doch damit nicht genug. Nach Aussagen von Autokraft werden dieses Jahr im Gebiet des RV Mittelholstein noch drei weitere Schnellbuslinien in Betrieb gehen. Von Kappeln aus soll die Linie 1624 im Laufe des Jahres im festen Takt nach Schleswig verkehren (Hinweis: Linie besteht bereits mit einem täglichen Schnellbuspaar). Daneben sollen zwei neue Linien zum einen Schleswig mit Husum und zum anderen Bredstedt mit Flensburg verbinden.

Spannend dürfte die Frage nach den einzusetzenden Bussen sein, denn nach bisherigen Erkenntnissen scheint die Auslieferung der jetzigen MAN-Gelenkbusse in den letzten Zügen zu sein. Die Großkunden Autokraft und Kieler-Verkehrs-Gesellschaft jedenfalls haben entgegen der üblichen Praxis keine Lieferung zum Dezember 2005 erhalten und Autokraft setzt in Kiel schon das Nachfolgemodell Lion's City ein. Also mal abwarten, was sich da in der nächsten Zeit tun wird.

Stefan Barkleit, Raisdorf

**Wünschen Sie weitere Informationen
über PRO BAHN?**

**Möchten Sie Mitglied werden
oder
in einer der regionalen Gruppen
aktiv mitarbeiten?**

**Auf Seite 19 finden Sie
alle nötigen Anschriften.**

Ostseenetz Hamburg - Rostock - Sassnitz/Binz

Auch in Zukunft wird auf dem sogenannten Ostseenetz die DB Regio fahren. Nach Pressemeldungen hat sie die gemeinsame Ausschreibung der Länder Schleswig - Holstein und Mecklenburg - Vorpommern gewonnen. Dazu herzlichen Glückwunsch.

DB Regio will nach eigenen Verlautbarungen mit RE 160 - Zügen, in diesem Fall also mit Lok und fünf Doppelstock-Wagen, die Strecke befahren. Die Züge sollen dabei von Hamburg über Rostock bis Sassnitz durchgebunden werden, wofür zum Fahrplan 2005/2006 eine umsteigefreie RE-Verbindung Rostock - Sassnitz geschaffen wurde.

Die Aussichten, dass es zur Betriebsaufnahme des Ostseenetzes zum Fahrplanwechsel 2007/2008 deutliche Verbesserungen im Fahrplan geben wird, sind jedoch sehr gering. Durch den Halbstundentakt Hamburg - Berlin im Fernverkehr und die geplante Einführung des „Integrierten Taktfahrplans“ (ITF) mit einem ITF-Knoten Büchen zur Minute 30 wird der RE Hamburg vor Abfahrt des ICE (Knoten 00) verlassen müssen, den ICE in HH-Bergedorf überholen lassen und dann Büchen zur Minute 30 sowie Schwerin zur Minute 20 erreichen (Fahrzeit bis Schwerin ca. 75 Min.).

Damit sind die Folgen absehbar: Die RE-Züge werden dem Vorrang von ICE und IC-Zügen weichen und der ITF - Knoten Büchen sorgt dafür, dass ein ITF - Knoten Schwerin zur vollen Stunde (siehe Konzept zur besseren Verknüpfung der ITF Schleswig - Holstein und Mecklenburg - Vorpommern) unmöglich wird, der RE Hamburg - Rostock in der Warnowstadt 5 Min. zu spät eintreffen wird und somit wichtige Anschlüsse ins Umland nicht erreicht werden können.

Fakt ist : Der RE 160 ist zu langsam, um zwischen ICE / IC-Zügen mitzufahren.

Das bessere Konzept: der RE 200

RE 200 - was soll dieser Begriff überhaupt darstellen und wie wirkt sich das auf den RE - Langlauf Hamburg - Rostock - Sassnitz aus ? Der RE 200 ist eine für den Nahverkehr konzipierte 200 km/h Zuggattung. Im Gegensatz zum bayerischen RE 200 - Lok der Baureihe 101 + IC-Wagen - soll hier jedoch wirklich hochmoderner, komfortabler Nahverkehr angeboten werden. Auf dem Ostseenetz geht es dabei um den Einsatz von lokbespannten Einheiten, was vor allem für den Kernabschnitt Hamburg - Rostock mit seinem Hochgeschwindigkeitsabschnitt von Bedeutung ist.

Fahrzeugtechnisch wird hier auf eine weiterentwickelte Traxx 160 (nennen wir sie Baureihe 146.3) zurückgegriffen, die von Bombardier mit einer Leistung von 6 MW und 200 km/h Höchstgeschwindigkeit schon jetzt angeboten wird. Diese Lok wird vor 5 Doppelstock-Wagen (ertüchtigt für 200 km/h, die Drehgestelle lassen dies zu, bei Testfahrten wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 253 km/h gefahren), als RE 200 verkehren, wobei diese Geschwindigkeit nur zwischen HH-Bergedorf und Hagenow Land gefahren werden kann, auf den übrigen Abschnitten muss man sich mit 120-160 km/h begnügen.

Das Fahrplankonzept

Der RE 200 kann dank höherer Geschwindigkeit Hamburg nach der Abfahrt des ICE (langfristig Abfahrt zur Minute 05

zu erwarten) verlassen, erreicht Büchen nach Halten in HH-Bergedorf und Schwarzenbek trotzdem zur Minute 30, fährt nonstop bis Hagenow Land und dann weiter bis Schwerin, wo er kurz nach der Minute 00 eintrifft (Fahrzeit Hamburg - Schwerin ca. 55 Min.). Bad Kleinen wird um 10 nach passiert, so dass Rostock zur Minute 55 erreicht wird. Von dort geht es nach kurzer Wende in den Fahrplanlagen des heutigen RE Rostock - Sassnitz (gegenüber Fahrplan 2005/2006 leicht verändert) weiter Richtung Ostsee. Um die Attraktivität zu erhöhen, wäre es vielleicht eine interessante Lösung, den Zuglauf von Sassnitz nach Binz abzuändern.

RB-Konzept Büchen - Schwerin

Der RE 200 fährt zwischen Büchen und Schwerin nur mit Halt in Hagenow Land, so dass die kleineren Haltepunkte sowie die Stadt Boizenburg nicht bedient werden. Daher wird der RE 200 auf dem Abschnitt Büchen - Schwerin durch eine RB-Linie ergänzt, die sämtliche Unterwegshalte bedient, wobei die Fahrzeit ca. 55 Min. betragen wird. Als Besonderheit verkehrt diese RB außer am Wochenende nur in der Nebenverkehrszeit. Wochentags wird in der Hauptverkehrszeit zweistündlich ein RE 200 Hamburg - Schwerin verkehren, der ab Büchen an allen Stationen hält. Damit bekommen in der Hauptverkehrszeit alle kleineren Orte eine direkte Verbindung in die Elbmetropole mit einer Fahrzeit von maximal 80 Min., was besonders für Berufspendler ein sehr interessantes Angebot sein dürfte.

Stefan Barkleit



Und von Rostock weiter mit der S-Bahn....

Foto: Thorsten Brandt

Das Redaktionsteam der SHS dankt herzlich allen, die durch Artikel und Fotos zu dieser Ausgabe beigetragen haben.

Für Kritik an Inhalt und Gestaltung sind wir offen. Bitte senden Sie Ihre Anmerkungen an:

bahr@pro-bahn-sh.de

Anschriften der PRO BAHN-Verbände

Landesvorsitzender

Frank Sievert • Flottmooring 1 • 24568 Kaltenkirchen
Tel. + Fax: 0 41 91 / 87 96 44 • Mobil: 0173 / 208 93 53
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Peter Stoltze • Achterdeck 14 • 23570 Lübeck
Tel. 04502 / 70 90 48 • Mobil: 0179 / 53 66 839
E-Mail: stoltze@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

c/o Rainer Schmidt-Walk • Ukeleiweg 13 • 24897 Ulsnis • Tel. 0 46 41 / 29 94
E-Mail: schleswig@pro-bahn-sh.de Fax: 0 46 41 / 988 157

Regionalverband Westholstein

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

Regionalverband Lübeck & Umgebung

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

Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampsredder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 040 / 73 98 98 4
Mobil: 0163 / 8 26 29 84 • E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

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

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg

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

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

RV Lübeck & Umgebung

"Hanseatischer Hof" • Wisbystraße 9 • Lübeck
jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.00 Uhr

RV Schleswig / Mittelholstein

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

RV Westholstein

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

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

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:
<http://www.pro-bahn-sh.de/konzepte.htm>

Alle Adressen und Ansprechpartner von Regional- und Landesverband finden Sie unter
<http://www.pro-bahn-sh.de/adressen.htm>

Die aktuelle sowie die letzten Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene finden sie unter
<http://www.pro-bahn-sh.de/shs>

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen Sie unseren Bundespressesprecher Hartmut Buyken
Telefon: 0 21 04 / 42 994
Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84
E-Mail: h.buyken@pro-bahn.de

PRO BAHN-Konzepte

Fahrgäste nehmen Stellung zu Themen des ÖPNV und des Schienenverkehrs. Sachlich informativ werden Problemstellungen aus der Sicht von Fahrgästen erläutert und Forderungen an die Entscheidungsträger formuliert. Aus der Reihe PRO BAHN-Konzepte werden die folgenden Broschüren empfohlen:

- "Ferienverkehr Mecklenburg-Vorpommern" (16 Seiten DIN A4, 1,00 Euro)
PRO BAHN-Konzept für umsteigefreundliche Ferienreise nach Vorpommern
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)
PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
- "Das intelligente Netz" (40 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)
Alternatives Konzept zur Y-Trasse (Neubau) Hamburg/Bremen - Hannover
- "Das 1 x 1 des Verknüpfens" (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Konzept zur Abstimmung der Schülerverkehre an den Integralen Taktfahrplan der Eisenbahn auf der Halbinsel Eiderstedt (Kreis Nordfriesland)
- "Nie wieder Treppen steigen" (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Konzept für die fahrgastfreundliche Gestaltung des Bahnhof Husum
- "Verstopfung im Watt" (12 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Konzept zur Bahnstrecke Niebüll - Westerland (Hindenburgdamm)
- "Hein Lüttenborg" in Zahlen und Fakten (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Broschüre über die Museumsstrecke mit Geschichte und Fotos

↑
Zum Bestellen
hier ankreuzen
(oder gewünschte
Stückzahl schreiben)

Absender:

und abschicken an:

PRO BAHN
Frank Sievert
Rantzauallee 15
23611 Bad Schwartau

Je mehr Fahrgäste sich zusammenschließen, desto wirkungsvoller können sie ihre Interessen vertreten. Verkehrspolitik ist zu wichtig, um sie Politikern und Verkehrsbetrieben zu überlassen.

Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:

**PRO BAHN Landesverband
Schleswig-Holstein/Hamburg**
Rantzauallee 15, 23611 Bad Schwartau

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

Der Jahresbeitrag beträgt:
Für Einzelmitglieder 38.00 Euro
ermäßigt (auf Antrag) 26.00 Euro
Familienmitgliedschaft 45.00 Euro

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



S 4 - Initiative Hamburg / Stormarn

Die Rahlstedter Initiative lud zum 28.01.2006 zu einem Informationsabend ins Hotel Hameister ein. Die Veranstaltung war mit fast 100 Teilnehmern erstaunlich gut besucht. Es ging um zwei Themen:

1.) Was bringt die kommende Elektrifizierung für die R 10, bzw. die Strecke Hamburg - Lübeck für Vorteile?

2.) Wie weit sind die Planungen für eine Gleichstrom-S-Bahn nach Ahrensburg gediehen?

Als Referenten waren eingeladen:

Ernst Tenholte (DB-Projektbau), Dirk Lau und Volker Blohm (Regionalbahn S-H.) und Michael Hüttel (S-Bahn HH). Die Politik wurde vertreten durch die Mitglieder der Bürgerschaft Jan Quast (SPD), Klaus Peter Hesse (CDU) und Jörg Lühmann (Grüne)

Kurz zusammengefaßt: Der Güterverkehr braucht die Elektrifizierung! Für den Personenverkehr sind die Verbesserungen eher unbedeutend. Die Fahrzeitverkürzung Hamburg - Lübeck beträgt max. 5 Minuten, bis Bad Oldesloe knapp 4 Min. Diese Verkürzung wird erreicht durch die schnellere Beschleunigung der E- Loks; die zulässige Strecken-Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h wird schon heute von den 218ern gefahren. Elektrifiziert wird bis Travemünde, d.h. in Richtung Kiel muß in Zukunft immer umgestiegen werden. Dies ist jedoch schon in naher Zukunft nach dem Einsatz der Doppelstockwagen erforderlich. Die Strecke Bad Schwartau Waldhalle - Kücknitz erhält ein 2. Gleis; hier ist aber die Planfeststellung noch nicht abgeschlossen. Ansonsten wird die Planfeststellung im 1.Quartal 2006 beendet sein. Die Finanzierung ist ebenfalls gesichert. Noch im 1.Quartal wird ausgeschrieben, im September soll Baubeginn sein. Einige Voraussetzungen wurden schon erbracht, z.B. der Gleiswechselbetrieb. Der Dezember 2008 ist als Datum für die Aufnahme des elektrischen Betriebs vorgesehen. Der zweigleisige Ausbau der Strecke nach Kücknitz soll ein Jahr später folgen.

Nun zur S 4:

Die S-Bahn HH hat 2002 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben zum Bau einer Gleichstrom-S-Bahn. Diese würde einen eigenen Bahnkörper benötigen. Ausfädelung aus der S 1 würde in Hasselbrook erfolgen, dann geht es 2-gleisig bis kurz hinter Rahlstedt, danach eingleisig bis Ahrensburg-Nord. Die Strecke würde folgende Bahnhöfe erhalten: Claudiusstr. (statt Wandsbek), Bovestraße, Holstenhofweg, evt. Pulverhofsweg, Tonndorf, Rahlstedt, Ahrensburg und als Endpunkt Ahrensburg-Nord. In Gegenrichtung könnten die Züge aber nicht im Hauptbahnhof enden, sondern müßten weitergeführt werden bis zur Sternschanze, wahrscheinlich sogar bis Altona. Das ist natürlich möglich, aber nicht sinnvoll. Sinnvoll wäre eine Weiterführung in nordwestlicher Richtung nach Elmshorn oder Kaltenkirchen. Ein solches Objekt ist aber zur Zeit nicht einmal vorstellbar, geschweige denn machbar. Als Interimslösung wurde ein 3. Gleis Richtung Ahrensburg angedacht (von Claudiusstr. bis Ahrensburg-Nord?). Dieses würde die Betriebsführung sicher vereinfachen und zu größerer Pünktlichkeit führen. Eine Taktverdichtung wäre aber nur dann möglich, wenn Platz am Hauptbahnhof wäre (freie Bahnsteigkanten). Wenn nicht, müßte mit 2-Systemzügen gefahren werden, die in Hasselbrook auf die S 1 wechseln könnten.

Zum Abschluß noch etwas über das zukünftige Wagenmaterial. Die REs erhalten ab Mai 2006 Doppelstockwagen. Die RBs behalten ihre aufgearbeiteten Silberlinge, von denen noch weitere ein Re-Design erhalten. Herr Tenholte meinte, die 4er Sitzanordnung hätte viele Anhänger, u. a. wegen der größeren Beinfreiheit. Ich gebe ihm Recht; wer mag auch schon reisen, eingezwängt hinter hohen Lehnen in enger Flugzeugbestuhlung, oft gegen die Fahrtrichtung. Im täglichen Betrieb sind jedenfalls fast immer die 4er Sitze zuerst belegt.

Noch ein paar Zahlen zur Information: Den Bahnhof Ahrensburg benutzen 16.500 Fahrgäste täglich, den Bahnhof Bargtheide: 2.500.

Günther Stoltze

Neuer Vorstand im PRO BAHN Regionalverband Lübeck und Umgebung

Auf der Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Regionalverbands Lübeck und Umgebung am 28. Januar 2006 wurde Thomas Rettmer zum neuen Vorsitzenden gewählt. Stellvertretende Vorsitzende wurden Ulrich Bahr, Frank Sievert und Günther Stoltze. Eleonore Sievert wurde als Schatzmeisterin wiedergewählt.

Gleich drei stellvertretende Vorsitzende - das mag etwas übertrieben erscheinen. Aber da der RV Lübeck es übernommen hat, sich der Schleswig-Holstein-Schiene anzunehmen, sollte die Arbeit auf mehrere Schultern verteilt werden.

Ulrich Bahr



Die Rendsburger Hochbrücke, Baustelle seit vielen Jahren
Foto: Thorsten Brandt

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 19, Ausgabe 1/ 2006
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau
Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)
Weitere Autoren: Peter Stoltze (ps)

Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluß: 31.01.2006

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.