

Stadtbahn-Aktions-Tag in Kiel

Forum Nahverkehr will Planungen für Stadtbahnsystem vorantreiben

KIEL (tb) "Was halten Sie von einer Stadtbahn in der Region Kiel?" Diese Frage stellte das Forum Nahverkehr Kiel (FNK) und die Ratsfraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN den Kielern am 3. und 4. Dezember 1999 auf dem Kieler Rathausplatz.

Dort wurde darüber informiert und diskutiert, wie moderne Stadtbahnsysteme funktionieren und welche Vorteile sie für den Stadtverkehr bieten. Als Anschauungsobjekt konnte ein Stadtbahnmodell der Firma ALSTOM LHB in Originalgröße besichtigt werden.



Vorhang auf für das Modell des Stadtbahnzuges "Citadis" von Alstom LHB

und attraktiver Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs ist und einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens leistet. In Städten wie Karlsruhe, Saarbrücken und Kassel zeigen moderne Stadtbahnsysteme, dass der Schienenpersonennahverkehr kein Modell von gestern ist.

Weiter siehe Seite 3

Gute Chancen für eine StadtRegionalBahn

Vor 15 Jahren wurde die Kieler Straßenbahn abgeschafft. Mittlerweile hat man erkannt, dass dies eine Fehlentscheidung war. Damals glaubte man noch, der schienengebundene Nahverkehr behindere den Verkehrsfluß in den Städten. Heute weiß man, dass er ein leistungsfähiger

Reaktivierung Barmstedt - Ulzburg

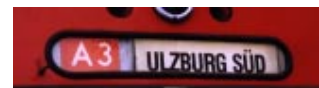
Züge fahren seit dem 26. September regelmäßig im Stundentakt

BARMSTEDT (hm) Lange mußten die Fahrgäste warten. Später als ursprünglich geplant wurde nun der regelmäßige Taktverkehr auch zwischen Barmstedt und Ulzburg aufgenommen.

– Ulzburg (Süd), wobei in Ulzburg bzw. Ulzburg Süd Anschluß an die AKN-Linien A1 Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg Eidelstedt bzw. A2 Norderstedt Mitte besteht. An Sonn- und Feiertagen sowie Samstagabend besteht ein Zweistundentakt.

Mehr auf Seite 2

Mit dem kleinen Fahrplanwechsel – 26. September 1999 – war es nun endlich soweit: In einem Stundentakt fahren jetzt werktags wieder Züge auf der Strecke Elmshorn – Barmstedt



Jetzt öfter zu sehen: Das Ziel "Ulzburg" an den Zügen der AKN-Linie A3

Neuer Faltfahrplan für die A3

(tb) Zur Aufnahme des Taktverkehrs hat auch der Fahrgastverband PRO BAHN wieder ein neues Fahrplanfaltblatt für die Gesamtstrecke herausgegeben. Notwendigerweise im größeren Format sind jetzt auch eine Umgebungskarte sowie Hinweise zum VCD-Bus zum Tierpark Eekholt enthalten. Ein Exemplar für Sie finden Sie in der Mitte dieser Ausgabe.

In dieser Ausgabe:

10 Jahre PRO BAHN Landesverband SH

Was PRO BAHN in dieser Zeit gemacht und erreicht hat, lesen Sie auf Seite 6

Über Sinn und Nutzen des Regionalkursbuches

sinniert PRO BAHN auf Seite Seite 5

Die menschliche Bahn

Wie die Angestellten der Bahnen die Fahrgäste mit menschlichen Äußerungen erfreut zitiert Seite 12

Wenn Kaltenkirchen - dann erst recht Husum!

Ein hier vorgestellter Umbau des Bahnhof Husum erreicht für mehr Fahrgäste mehr als der geplante in Kaltenkirchen Seite 10

PRO BAHN Informationen für Sie!

sowie	Seite
EC-Zuschlag - wofür?	3
Thema Transrapid	4
Nord-Ostsee-Bahn	9
Neues Niebüll - Tønder	13
Kappeln - Süderbrarup	13
Hein Lüttenborg	16



Bahnhofsfest zur feierlichen Eröffnung

Viel Spiel, Spaß und Sonderfahrten auf dem Bahnhof Alveslohe

ALVESLOHE (hm) Auch der Wettergott ist ein Freund der Eisenbahn. Am 25. September gab es herrliches Spätsommerwetter herrschte, während am darauffolgenden Sonntag bereits kühleres, regnerisches Herbstwetter begann.

Der Grund: Zum ersten Mal nach vielen Streckenstilllegungen wurde in Schleswig-Holstein wieder eine Bahnstrecke eröffnet – die im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) befahrene KBS 139 zwischen Barmstedt im Kreis Pinneberg und Ulzburg im Kreis Segeberg.

Es handelt sich hierbei um ein Teilstück der ehemaligen Elmshorn-Barmstedt-Oldesloe Eisenbahn, die ursprünglich bis Bad Oldesloe führte. Während der Streckenabschnitt von

Jetzt jede Stunde von Elmshorn nach Ulzburg

Ulzburg bis Bad Oldesloe in die 70er Jahren abgebaut worden war, blieb der Teil zwischen Elmshorn und Ulzburg erhalten, wurde aber nur noch von Elmshorn bis Barmstedt im Personenverkehr bedient. Zwischenzeitlich wurde zwischen Barmstedt und Ulzburg der Gleiskörper erneuert und Betriebsfahrten nach Kaltenkirchen durchgeführt, die für den öffentlichen Verkehr freigegeben worden waren. Es waren jedoch nur drei Zugpaare wochentags und eines samstags.

Seit Jahren kämpften die Bevölkerung sowie PRO BAHN und der VCD um Wiedereinführung eines regelmäßigen Taktverkehrs, bietet die



Zug nach Elmshorn - noch im oberirdisch gelegenen Bahnhof Ulzburg Foto: Brandt

Anschlüsse müssen noch verkürzt werden

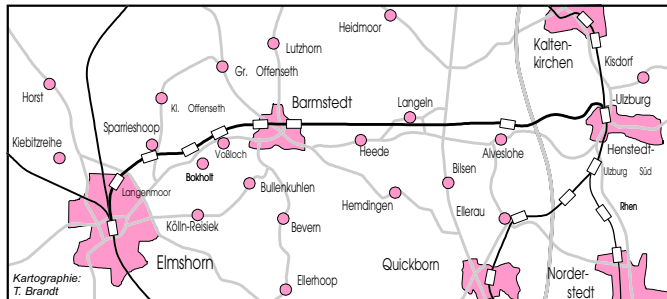
Bahn doch eine gute Möglichkeit, aus dem Raum Elmshorn-Barmstedt schneller nach Norderstedt und in den Nordosten Hamburgs (Ohlsdorf, City Nord, Barmbek) zu gelangen.

Doch nichts ist so gut, als daß es nicht noch verbessert werden kann. So besteht in Ulzburg Süd jeweils eine Umsteigezeit von 8 Minuten, die noch verkürzt werden muß, und der ehema-

Wann wird auch der Bahnhof Langeln bedient ?

lige Haltepunkt Langeln wird noch nicht bedient, da hier noch einige Konzessionsprobleme mit Busunternehmen zu klären sind. Auch sind regelmäßige Busanschlüsse von Ulzburg in die „Kreishauptstadt“ Bad Segeberg erforderlich. Diese Forderung hat der dortige VCD-Kreisverband bereits erhoben.

Jedenfalls gab es am Sonnabend, dem 25. September bei strahlendem Sonnenschein auf einem Bahnhofsfest in Alveslohe viel zu feiern, und am PRO BAHN-Informationsstand waren sehr oft zufriedene Äußerungen der Besucher zu hören, die froh sind, daß jetzt wieder regelmäßiger Zugbetrieb auf der Strecke besteht. PRO BAHN hofft, daß das neue Angebot auch gut beworben und dann auch möglichst oft genutzt wird.



Zum zweigleisigen Ausbau der AKN-Strecke Kaltenkirchen - Ulzburg:

Viel Geld verbaut - und kein bißchen schneller

(kpn) Mit großer Enttäuschung werden die Fahrgäste feststellen müssen, daß trotz der millionenschweren Investitionen in den Ulzburger Tunnel sich die Reisezeiten nicht verbessern werden. So kompensiert sich die geplante 1 Minute Fahrzeitgewinn Richtung Eidelstedt mit dem nun erforderlichen Treppensteigen zum Bahnsteig. Für Reisende der Relation Neumünster - Bad Bramstedt nach Norderstedt wird sich die Reisezeit sogar um 10 Minuten verlängern, da dann in Ulzburg Süd kein unmittelbarer Anschluß mehr besteht, sondern 10 Minuten gewartet werden muß.

Für ein attraktives ÖPNV-Angebot sind die Reisezeiten in den Hamburger Raum noch viel zu lang. Vom etwa gleich weit entfernten Bad Oldesloe braucht man in die Hamburger City 27 Minuten im Regionalexpress bzw. 40 Minuten in der Regionalbahn, die auch an allen Stationen hält. Umsteigen ist dabei nicht erforderlich. Der Ulzburger Fahrgast ist dagegen 57 Minuten über Norderstedt bzw. 56 über Eidelstedt mit zwei- oder einmaligen Umsteigen unterwegs.

Auch Fahrgäste haben natürlich Verständnis für die städtebauliche Umgestaltung in Ulzburg, können aber schwerlich einsehen, daß diese weitestgehend aus Geldern der ÖPNV-Förderung bezahlt wurde. Diese wären mit einer Beschleunigung der Strecke deutlich besser angelegt gewesen. Außerdem muß bezweifelt werden, daß die Stau-problematik in Ulzburg so in den Griff zu bekommen ist, da die Straßenverkehrsampeln eine insgesamt längere Rotzeit hatten und haben werden als die entsprechenden Signale an den Bahnübergängen.

Die Fahrgäste fordern eine wirkliche Schnellbahn von Ulzburg in die Hamburger City.

AKN-Triebwagen bis zum Hamburger Hauptbahnhof

(jk) An allen vier Advents-Sonnabenden fährt die Linie A1 von Eidelstedt weiter auf dem Linienweg der S21 bis Hamburg Hauptbahnhof mit Halt an allen Bahnhöfen. Kurioserweise können die Zugzielanzeiger auf den S-Bahnhöfen die neue Linie nicht anzeigen, so daß die AKN hier als „S21 Hauptbahnhof“ angekündigt wird.

Die AKN plant zur Zeit, die Linie A1 dauerhaft bis Hauptbahnhof zu fahren, um den Fahrgästen aus Kaltenkirchen eine durchgehende Verbindung in die Hamburger Innenstadt bieten zu können.

Zuschlag im EC: Wofür eigentlich?

Eurocitys könnten durch Verzicht des EC-Zuschlages mehr Fahrgäste gewinnen und so zum Erhalt der Vogelfluglinie beitragen

LÜBECK (fs) Schon in Dänemark werden den schlecht informierten Fahrgästen die Eigenheiten des deutschen Zuschlagswesens deutlich gemacht: 14,- DM kostet der - in Dänemark zuschlagfreie EC - für die Weiterfahrt nach Deutschland.

Zwar klagen DB und DSB über teilweise zu leere Züge und damit verbundene Defizite auf der Vogelfluglinie. Trotzdem mag die DB scheinbar nicht auf den kleinen Obolus verzichten, um eventuell weitere Fahrgäste auf ihrem Abschnitt zu gewinnen.

EC/IC -Zuschlag schreckt Fahrgäste ab

Denn gerade auf den relativ kurzen Strecken innerhalb Deutschlands steigern die 7,- DM für den IC/EC-Zuschlag den Fahrpreis erheblich. So kostet eine einfache Fahrt von Oldenburg nach Lübeck im Regionalexpress nur 14,80 DM. Im Eurocity kostet sie dagegen wegen des Zu-

schlags mit 21,80 DM rund die Hälfte mehr. Auch für die BahnCard-Nutzer bleibt es teuer: Der EC-Zuschlag ist nicht rabattierungsfähig.

Dabei sind die kurzen Reisezeiten vielsprechend für Fahrgastzuwächse. Während man tagsüber mit Bus und Bahn (Umstieg in Neustadt) in der Regel 100 bis 120 Min. benötigt (selten mal 80 Min.), braucht der EC ganze 31 Minuten für den gleichen Weg - umsteigefrei. Die sonstigen deutschen IC-Züge weisen

Leistungen werden nicht geboten

Standardkomfort wie Restaurant, Funktelefon und regelmäßige (stündliche) Taktfolge auf. Systemvorteile, die aber in den dänischen IC3-Triebzügen nicht vorhanden sind. (Trotzdem hat der IC3 die weltweit bequemsten Sitze) Wofür dann also einen Zuschlag zahlen? In Dänemark muß man dies ja auch nicht.

Bei den sogenannten "Bundeswehr-IC" ist es noch krasser: Eingesetzt werden die scheinbar ältesten Reisezugwagen, jegliche Systemvorteile des IC werden auch hier vergeblich gesucht. Da auch mehr Stationen als im Normal-IC bedient werden, ist der Zeitvorteil auch geringer.

Auch Bundeswehr-IC bieten nichts

Mag für die Deutsche Bahn AG das Erheben der Zuschläge beim Hauptkostenträger Verteidigungsministerium lukrativ sein, so hat der Normal-Fahrgast nichts von seinem Zuschlag.

Aber darüber zu diskutieren, lohnt ohnehin kaum noch. Die beiden letzten Bundeswehr-IC nach Schleswig-Holstein wurden am 25. September 1999 aus dem Fahrplan gestrichen.

Geblichen sind einige Bundeswehr D-Züge, für die zwar kein Zuschlag erforderlich ist, die aber keine Züge des Nahverkehrs darstellen.

D-Züge verprellen Nahverkehrskunden

Besonders schade ist dies für Heimreisende von Neumünster Richtung Flensburg. Die Abfahrt 23.17 Uhr verkehrt nur an Werktagen, an Sonntagen ersetzt der D-Zug diese Fahrt. Benutzer von Wochenendticket oder Zeitkarten des Nahverkehrs haben hier das Nachsehen: Ihr Fahrschein gilt in diesem Zug nicht.

Solche "Pseudo-Fernzüge" bieten keinen wirklichen Komfort. Die zerstören lediglich den Taktfahrplan des Nahverkehrs.

PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein-Hamburg im Internet:
Unsere Presseinformationen finden Sie unter
<http://www.pro-bahn-sh.de / presse>

Den PRO BAHN Bundesverband finden Sie im Internet unter:
<http://www.pro-bahn.de>

Fahrplan 2000/2001:

Neuer IC-Halt in Büchen und besserer Anschluß von Flensburg an Kielus

Bahn und Bus mit besserem Angebot

Kiel (US) Verbesserungen im Bahn- und Busverkehr kündigt die landesweite Verkehrsservicegesellschaft für den Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 an.

Ein IC von Hamburg nach Berlin soll um 7.30 Uhr in Büchen halten, um den Raum Lauenburg und Lübeck besser zu bedienen. Dasselbe gilt für den Gegenzug um 20.30 Uhr. Ein Zubringerdienst von und nach Kiel über Lübeck ist vorgesehen. Außerdem erhalten Bahnfahrpassagiere aus Flensburg in Neumünster direkten Anschluß an den Flughafenbus „Kielius“. In Pretz sollen die Fahrpläne der Stadtbusse besser mit denen der Bahn abgestimmt werden. Und Hamburg-Pendlern zur Westküste bietet die Bahn morgens und abends zwei Regionalzüge an, die bis Itzehoe nur in Elmshorn halten.

Ihre Meinung ist gefragt:

PRO BAHN will mehr über die Fahrgäste der Bahn Neumünster - Heide erfahren (= bitte ankreuzen)

Halten Sie den Fahrplan für

sehr gut ausreichend nicht ausreichend

Fahren Sie mit anderen Zügen weiter ? Ich steige nicht um

nach Kiel nach Hamburg
 nach Husum nach

Halten Sie Toiletten für

notwendig nicht notwendig

Kennen Sie die AKN ?

ja nein

Wie stehen Sie zur AKN ?

negativ gleichgültig positiv

Wenn Sie einen Wunsch frei hätten : (Legen Sie ruhig einen Zettel bei)

Absender:

(freiwillige Angabe)

Ich möchte weitere Informationen über den Fahrgastverband PRO BAHN

Unter allen Einsendungen verlosen wir einige Präsente (z. B. Regenschirm, Mousepads), die freundlicherweise von der AKN zur Verfügung gestellt wurden.

Einsendeschluß ist der 31. Januar 2000!

Und ab die Post an:
PRO BAHN
Postfach 57 23
24001 Kiel

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Fahrgastrückgänge bei der Bahn zwischen Hamburg und Berlin:

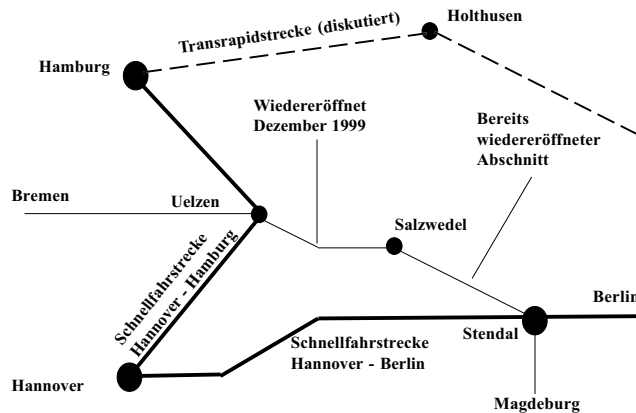
Preis wichtigstes Argument - Transrapid gerät weiter unter Druck

HAMBURG (pb) Die Deutsche Bahn AG (DB) musste nach Informationen des Fahrgastverbandes PRO BAHN auf der Strecke Hamburg-Berlin im vergangenen Jahr Fahrgastrückgänge von 15 Prozent hinnehmen. Viele Fahrgäste seien nach Einschätzung des Pro Bahn-Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann zum preiswerteren Bus abgewandert, der alle zwei Stunden zwischen Elbe und Spree verkehrt. "Trotz der längeren Fahrzeit ist für viele Kunden der Preis das wichtigere Argument bei der Wahl des Verkehrsmittels", stellt Naumann fest. Obwohl die Bahn das Angebot verbessert hat wurde der Fahrgastrückgang nicht gestoppt.

"Wie bei einem geplanten Fahrpreis von 150 DM für den Transrapid 9 Mio. Fahrgäste erreicht werden sollen, ist uns ein Rätsel", stellt Naumann fest. Das solle die Transrapid-Lobby nochmal nachrechnen. Derzeit fahren zwischen Hamburg und Berlin auf allen Verkehrswegen

Bus langsamer aber billiger

rund 2 Mio. Menschen im Jahr. Eine einfache Fahrt zwischen Hamburg und Berlin kostet derzeit mit Bahncard und IC-Zuschlag 47,50 DM. Mit dem Bus ist eine Rückfahrkarte ab 55 DM zu haben.



Schleswig-Holstein-Frage: Transrapid oder Touristen?

Kiel (hb) Im Falle des Baus der Magnetschwebebahn Transrapid soll es keine schnellen Züge mehr zwischen Hamburg und Berlin geben. Was wird dann mit den Direktzügen von und nach Schleswig-Holstein?

Immer wieder wird diskutiert, ob der Bau einer Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin sinnvoll sei oder nicht. Meist wird dabei vergessen, daß einige Züge aus Berlin, Dresden und München nach Schleswig-Holstein weiterfahren. Je zwei nach Westerland und Kiel. Was wird aus diesen Zügen, wenn der Transrapid in Betrieb geht? Die Bahn plant, keine IC parallel zum Transrapid verkehren zu lassen.

Für unsere Züge kann das nun zweierlei heißen: Entweder es gibt keine schnellen Verbindungen von Schleswig-Holstein zur neuen Bundeshauptstadt mehr oder die Züge werden durch zusätzliche Halte zu Bummelzügen.

Beides ist nicht nur aus der Sicht der Fahrgäste abzulehnen. Insbesondere die Tourismus- und Wirtschaftsverbände sollten darauf achten, daß diejenigen, die Ihren Urlaub bei uns verbringen wollen, nicht deshalb woanders hinfahren, weil sie dorthin schneller und bequemer ohne Umsteigen ankommen können.

Zwang zum Umsteigen schreckt gerade Touristen ab

Wir fördern das Land Schleswig-Holstein auf, sich gegen eine derartige Abkoppelung vom IC-Netz erfolgreich zur Wehr zu setzen. Es muß auch weiterhin schnelle IC-Züge von Berlin nach Schleswig-Holstein geben, auch wenn diese zwischen Hamburg und Berlin dem Transrapid Konkurrenz machen und dessen Wirtschaftlichkeit weiter in Frage stellen würden.

Lückenschluß: Strecke Uelzen - Salzwedel eröffnet

Ab 19. Dezember Zugverkehr - Alternativstrecke zum Transrapid damit endlich fertiggestellt

SALZWEDEL (tb) Die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Uelzen-Stendal ist abgeschlossen. Als letzte Maßnahme wurde am 19.12.1999 - mehrere Jahre nach dem geplanten Termin - das 50 Kilometer lange Teilstück von Uelzen nach Salzwedel eröffnet. Die Gleise im Abschnitt Salzwedel - Wieren wurden neu verlegt und wieder im Personenverkehr bedient.

Mit der Fertigstellung wird die Rolle des SPNV als Rückgrat eines vernetzten, attraktiven ÖPNV für die Region gestärkt. Die Fahrzeit von Uelzen nach Stendal beträgt 1 Stunde und 20 Minuten. Damit ist der SPNV eine wirkliche Alternative zum Auto. Auch der bisherige spärliche Busverkehr war keine Alternative.

Die Planungen für den Ausbau der Strecke

zwischen den beiden Bundesländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt begannen im Jahr

Vom Plan Deutsche Einheit blieb nicht mehr viel

1992 durch die Planungsgesellschaft Bahnbaue Deutsche Einheit im Auftrag der Deutschen Bahn. Die insgesamt 113 Kilometer lange Strecke Uelzen-Salzwedel-Stendal ist eingeleistet ausgebaut und durchgehend elektrifiziert. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beträgt 160 km/h.

Vom ursprünglichen Plan, hier eine zweigleisige Strecke für 200 km/h als neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg - Berlin zu bauen, ist damit nicht mehr viel übrig geblieben.

Trotzdem wurden in das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 rund 667 Millionen Mark investiert, wovon über 90 Prozent Bundesmittel sind.

Heute fahren dort nur acht Regionalbahn-Züge zwischen Uelzen-Salzwedel-Stendal und weiter nach Magdeburg. Hat das die Investition von 667 Mio. DM gerechtfertigt?

Strecke als Alternative zum Transrapid

Damit ist nun die Verbindung zwischen Hamburg und Berlin geschaffen, die über Uelzen und Stendal die kostengünstigere Alternative zum Transrapid darstellen kann.

Über den Sinn und Nutzen des Regionalkursbuches für unser Land

Vom Taschenfahrplan zum Regionalkursbuch - wo liegt der Wert?

LÜBECK (fs) Schon seit Jahren gibt die DB neben ihrem Gesamtkursbuch auch regionale Fahrplanbücher heraus. Doch mit den Jahren hat es sich selbst überlebt.

1982 war es mit 328 Seiten von 12 x 18 cm handlich, wog nur 150g und beinhaltete 190(!) Busfahrplankarten. Mit der Zeit wurden immer weniger Bustabellen dargestellt, durch ausführlichere Darstellung wurde das Buch aber immer dicker. Waren früher weitere Haltestellen über das Kilometerband zuordbar, fehlen diese heute ganz.

1999 umfaßt das Regionalkursbuch 528 Seiten im Format 21 x 21 cm, wiegt schon 640g und beinhaltet nur noch 69 Bustabellen. Zwar sind verschiedenste Fernverkehrstabellen nach Köln, Berlin und München dazugekommen, aber gehört sowas in ein Regionalkursbuch?

Ein Blick auf die Liniennetzkarte läßt große weiße Flächen erkennen: Dithmarschen, Lauenburg, Plön. Viele wichtige Buslinien fehlen und sind für den Fahrgast, der nicht vor Ort wohnt verschwunden: Plön - Lütjensburg, Eutin - Timmendorfer Strand, Heide - Brunsbüttel.

Viele Busunternehmen ist der Preis, den sie für die Veröffentlichung an die DB-Kursbuchstelle zahlen mußten, nicht mehr sinnvoll erschienen, so daß heute fast nur noch Buslinien des Mitherausgebers Autokraft enthalten sind. Neben der landesweiten elektronischen Fahrplanauskunft SCOUT wird auf die meist kostenlosen Kreisfahrplanhefte, die es seit einiger Zeit für alle Kreise gibt, gesetzt.

Der Nutzen der Regionalkursbücher wird immer geringer, da immer mehr wichtige regio-

nale und überregionale Buslinien - von deren Existenz viele Menschen nicht wissen - fehlen. Aber macht es im Zeitalter der elektronischen Fahrplanauskunft SCOUT überhaupt noch Sinn, so ein gedruckte Fahrplanwerk zu erstellen? Einzelne Verbindungen an bestimmten Tagen helfen dem Fahrgast im Einzelfall weiter. Aber wenn man doch eher zurück will oder an einem anderen Tag? Der Kreisfahrplan ist 1 Monat nach Fahrplanwechsel im Bus nicht mehr erhältlich, schon gar nicht in den anderen Regionen (zu Hause etwa). Woher nimmt man dann die Informationen? Oder nimmt man gleich das Auto?

Das Prinzip des Veröffentlichens der Fahrplankarten gegen Entgelt hat sich - offenbar - nicht bewährt. Da der Fahrgastverband PRO BAHN die Herausgabe eines überregionalen Fahrplanheftes trotzdem für sinnvoll hält, sollte es ein landesweites, für die Verkehrsunternehmen kostenfreies Heft geben, daß eben alle wichtigen Buslinien enthält - unabhängig davon, welcher Betreiber die Buslinie fährt. Es ist der Fahrgast, der hier auf der Strecke bleibt, weil er nicht genügend Informationen mitnehmen kann.

Ein möglicher Herausgeber so eines Fahrplanheftes wäre die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) - als Aufgabenträger des Schienenverkehrs und Planungsbehörde des ganzen ÖPNV in Schleswig-Holstein, zu dem ja unzweifelhaft auch der Busverkehr gehört.

Den größten Nutzen davon hätte der Fahrgast. Das Land hat sich die Förderung des ÖPNV auf die Fahnen geschrieben - auch die Herausgabe eines solchen landesweiten Fahrplanheftes wäre eine effektive Möglichkeit.

Virtuelle Züge

Kiel (tb) Fahrplanauskünfte weltweit, Tarife und Streckennetze aus 50 Staaten werden im Internet kostenlos zur Verfügung gestellt.

Wer sich vor einer Reise über das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln an seinem Zielort informieren will, kann dieses kostenlos und bequem schon von zu Hause aus tun. Unter www.pro-bahn.de/auskunft findet man im Internet Zugang zu einem weltweiten Fahrplanservice. Angeboten werden die Informationen vom gemeinnützigen Fahrgastverband PRO

BAHN, der zur Arbeitsgemeinschaft der Verbraucherverbände in Bonn gehört.

Der Service ist werbefrei und verfügt über Auskünfte zu Fahrplänen, Tarifen und Streckennetzen aus annähernd 50 Staaten der Welt, die sonst weder in den Bahnhofen noch in Reisebüros zur Verfügung stehen. Von Agentinien über Neuseeland und Thailand bis Vietnam. Nahezu alle Staaten Europas sind ebenso berücksichtigt wie regionale Verkehrsverbände, überregionale Verkehrsträger wie der Deutschen Bahn AG und internationale Anbieter. Allerdings sind Umfang, Qualität und Darstellung der Informationen noch sehr unterschiedlich, wie die Verbraucherschützer erklären.

Pro Bahn beteiligt sich an "Allianz für die Schiene"

HAMBURG (pb) Der Fahrgastverband PRO BAHN wird sich an einer "Allianz für die Schiene" beteiligen.

Zu diesem Ergebnis kamen der Vorsitzende von Pro Bahn, Karl-Peter Naumann, und Norbert Hansen, Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) bei einem Gespräch in Hamburg. "Der Bahn fehlt eine effektive Lobbyarbeit im politischen Raum", stellen Naumann und Hansen übereinstimmend fest. Mit einer intensiveren Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften, Verbänden und Wissenschaftlern soll diesem Missstand jetzt abgeholfen werden. "Viele Probleme der Bahn liegen in den schlechten politischen Rahmenbedingungen", stellt Hansen fest. Hohe Trassenpreise, Subventionen für andere Verkehrsträger und den höchsten Mehrwertsteuersatz im Bahn-Fernverkehr in Europa - das sind erhebliche Nachteile im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. "In der neuen 'Allianz für die Schiene' wollen wir dafür sorgen, dass die Interessen der Fahrgäste im politischen Raum besser als bisher wahrgenommen werden", ergänzt Naumann.

Neben PRO BAHN und der GdED werden weitere Gewerkschaften und Verbände aus dem Umwelt- und Verkehrsbereich der Allianz angehören. Die seit 1994 formal privatisierte Deutsche Bahn AG nimmt nach Einschätzung von Pro Bahn und GdED bei wichtigen politischen Fragen zu stark Rücksicht auf die Belange ihres Eigentümers. Deshalb fehlt häufig eine erfolgreiche Interessenvertretung gegenüber der Politik.

Endlich wieder im Warmen warten können

BAD SCHWARTAU (fs) Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Verbesserung im Raum Ostholstein

Nach jahrelangem hinund her ist die Wartehalle im Bahnhof Bad Schwartau wieder für die Fahrgäste zugänglich gemacht worden. Besonders erfreulich ist dabei, daß diese in der jetzigen kalten Jahreszeit beheizt wird.

Zusammen mit den zusätzlichen Zügen zwischen Lübeck und Eutin hat sich somit die Anbindung Bad Schwartaus deutlich verbessert. "Das ist der Einstieg in die von uns geforderte Citybahn", freut sich Frank Sievert vom Regionalverband vor Ort.

Noch dieses Jahr im Mai soll nach langjähriger Unterbrechung der Bahnhof Pansdorf wiedereröffnet werden. Die Bauarbeiten sollen noch im Februar beginnen.

PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein-Hamburg im Internet: Diese und weitere Internettips finden Sie unter

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

10 Jahre PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein

Ein kleiner geschichtlicher Abriss - Auszüge aus dem erfolgreichen Vereinsleben

Datum	Ereignis
11.02.1990	Gründungsversammlung des Landesverbandes im Restaurant des Schleswiger "Bundes-"Bahnhofes. Tilo Fuchs aus Kiel wird erster Vorsitzender
02.11.1990	Gespräch des Landesvorstandes bei der Bundesbahndirektion Hamburg. Themen waren die anstehende Elektrifizierung der Strecken Hamburg - Kiel / Flensburg und der bevorstehende Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
01.03.1991	Erstmals erscheint der Landes-Info-Dienst als Informationsblatt für die Mitglieder, zusammengestellt von Malte Bischoff
02.06.1991	Der Jahresfahrplan 91/92 bringt Schleswig-Holstein als erstem deutschen Bundesland einen fast flächendeckenden Taktfahrplan im Regionalverkehr.
01.12.1991	Das erste PRO BAHN-eigene Fahrplanfaltblatt zeigt ausschließlich das deutlich aufgewertete Angebot der Bahnhöfe Flintbek und Einfeld
01.04.1992	"Landesbahn für Schleswig-Holstein", eine Broschüre zur Auswirkung der DB-Privatisierung in Schleswig-Holstein wird von PRO BAHN und VCD herausgegeben
31.05.1992	PRO BAHN bietet einen gut besuchten Tagesausflug mit dem Zug nach Schwerin an
31.05.1992	PRO BAHN gibt ein Fahrplanfaltblatt für die Strecke Neumünster - Heide heraus, für die es als einzigste DB-Strecke im Lande kein Fahrplanblatt gibt
01.06.1992	Mitglieder können in der NDR-2-Plattenkiste "auftreten" und den Verband vorstellen
01.06.1992	PRO BAHN gibt ein Flugblatt mit den neuen Fahrzeiten der Züge Barmstedt - Ulzburg heraus, wo erstmals seit vielen Jahren wieder Personenzüge fahren
13.06.1992	Seminar von PRO BAHN und VCD "Wohin fährt die Bahn in Schleswig-Holstein?" in Neumünster
17.10.1992	Anlässlich des 100. Geburtstages der Strecke Tönning - Garding bietet PRO BAHN in den Triebwagen Kaffee und Kuchen an
13.05.1993	Erstmalig nimmt PRO BAHN mit einem Infostand auf der Umweltmesse in den Neumünsteraner Holstenhallen teil
30.08.1993	Gründungsversammlung eines gemeinsamen, eingetragenen Landesverbandes Schleswig-Holstein/Hamburg in Neumünster. Karl-Peter Naumann wird erster Vorsitzender
29.05.1994	Auf Wunsch des Umweltrates Fehmarn erstellt PRO BAHN einem Inselbusfahrplan Fehmarn. Weitere 8 Blätter für den Kreis Ostholstein folgen
29.07.1994	Fahrplangespräch mit der DB Nahverkehr über den Fahrplan 1995
01.04.1995	Der Landes-Info-Dienst Nr. 13 erscheint als "Schleswig-Holstein-Schiene" als Öffentliches Mitteilungsblatt des Landesverbandes noch im DIN A5-Format
01.06.1995	PRO BAHN nimmt mit dem Eröffnungs-ICE an der Elektrifizierungseröffnung Kiel - Hamburg teil und kritisiert diese als teure Investition, die dem Land wenig bringt. Der weitere Fahrplan wird schlechter, so werden z. B. die Verbindungen nach Frankfurt seltener, Umsteigeverbindungen dauern länger. Heute fahren nur noch 2 ICE-Paare, die für 150 Mio. DM allein vom Land gefördert wurden.
15.09.1995	Gespräch mit der Abteilung DB Netz in Hamburg über die Planungen der Zukunft der Strecken in Schleswig-Holstein
05.06.1996	Karl-Peter Naumann wird als PRO BAHN-Mitglied in den Beirat der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) als Vertreter der Fahrgäste aufgenommen.
31.07.1996	Die Schleswig-Holstein-Schiene Heft 5 Extra erscheint als richtige Zeitungsausgabe im DIN A4-Format. Das ist bis heute so geblieben.
30.08.1996	Beim Stadtbahn-Aktions-Tag in Kiel pendelt der Talent-Prototyp zwischen Kiel und Suchsdorf
07.09.1996	Der Landesvorstand trifft die dänischen PRO BAHN-Mitglieder in Fredericia
01.10.1996	Die Projekt-Sammlung "Neue Schienen braucht das Land" erscheint und stellt verschiedene Bahnprojekte (Flensburg, Hamburg, Vogelfluglinie und Stadtbahnen) vor

10 Jahre hat sich der Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein (ab 1995 Schleswig-Holstein/Hamburg) für die Belange der Fahrgäste im nördlichsten Bundesland eingesetzt. Einen Auszug der wichtigsten "Meilensteine" der Vereinsarbeit können Sie in der Tabelle links und folgend auf der nächsten Seite nachlesen.

Dazu kommen noch zahlreiche Gespräche mit den verschiedenen Abteilungen der früheren Deutschen Bundesbahn bzw. den immer wieder wechselnden Abteilungen der heutigen Deutschen Bahn AG und deren Tochtergesellschaften.

Aber auch mit anderen Verbänden und Gruppen wie z. B. dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und anderen, auch touristischen Verbänden haben stattgefunden, um die Ziele von PRO BAHN einem größtmöglichen Kreis bekanntzugeben.

Auch wenn PRO BAHN parteipolitisch neutral ist, haben wir auch immer den Kontakt zu den Fraktionen im schleswig-holsteinischen Landtag gesucht. So war PRO BAHN auch Mitglied des Landesarbeitskreises Verkehr der GRÜNEN. Auch zum Umweltministerium sowie dem Verkehrs- und Wirtschaftsministerium haben viele Kontakte bestanden.

In den letzten Jahren wurde PRO BAHN - nicht nur auf Bundesebene - immer stärker als Verkehrsexperten um seine Meinung gefragt. So wurde PRO BAHN u. a. zu den Arbeitsgruppen des Fremdenverkehrskonzeptes und zuletzt des Güterverkehrskonzeptes des Verkehrsministerium Schleswig-Holstein zu aktiven Mitarbeiter eingeladen. Häufig wurde PRO BAHN an Anhörungen zu wichtigen Themen in den Wirtschaftsausschuß eingeladen.

Besonders guter Kontakt besteht seit 1996 zu der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein (LVS), die für das Land als Aufgabenträger die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs übernommen hat. Hier haben sehr viele konstruktive Gespräche stattgefunden, in denen der Fahrgastverband die Wünsche der Fahrgäste direkt an die zuständige Stelle tragen konnte und die LVS die Fahrgastvertreter über die Ziele und Pläne, Wünsche aber auch Zwänge des Schienenverkehrs informiert hat.

Fortsetzung siehe rechts

10 Jahre PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein

Ein kleiner geschichtlicher Abriss - Auszüge aus dem erfolgreichen Vereinsleben

Fortsetzung von Seite 6

Besonders an der Erstellung des 1. Landesweiten Nahverkehrsplan hat sich PRO BAHN beteiligt, und viele Forderungen und Wünsche von PRO BAHN an den Schienenverkehr finden sich dort wieder.

Ebenso war die Begleitung der Regionalen Nahverkehrspläne der Kreise und Städte ein besonderer Punkt der PRO BAHN-Arbeit vor Ort. Diese wie viele weitere, nicht minder wichtige Arbeiten und Erfolge haben die 4 Regionalverbände von PRO BAHN in Ihrer aktiven Arbeit vor Ort erreicht. So wurden Informationsstände über PRO BAHN in vielen Städten Schleswig-Holsteins durchgeführt. Es gab verschiedenste Gespräche mit den regionalen Verkehrsbetrieben wie Kieler Verkehrs AG, Verkehrsbetriebe Kreis Plön, Stadtwerke Schleswig, Lübeck und Neumünster, Verkehrsbetriebe Kreis Schleswig-Flensburg, der Autokraft, Rohde-Verkehrsbetriebe und sicher einigen mehr.

Abgerundet wird das Ganze von zahlreichen Konzepten, die teilweise als Broschüren - gedruckt in mehreren hundert Exemplaren - einem großen Publikum zugänglich gemacht worden sind. Und schließlich eine große Anzahl von Fahrplanfaltblättern, die - mit denen des Kreises Ostholstein jährlich eine Auflage von 150.000 Stück erreicht hatten.

10 Jahre PRO BAHN-Arbeit: Was haben wir erreicht ?

Waren wir es, die in den Anfangsjahren noch Ideen formulierten und diese in Forderungen an die zuständigen Aufgabenträger und Verkehrsbetrieben weiter gaben, so kommen diese heute auf uns zu. Nicht umsonst ist PRO BAHN an verschiedenen Beiräten und Fahrgastvertretungen regional und bundesweit tätiger Verkehrsunternehmen und Entscheidungsträger beteiligt.

PRO BAHN hat sich im Laufe der Zeit eine hohe Fachkompetenz angeeignet. Insbesondere seine ökologische und politische Unabhängigkeit erweist sich als vorteilhaft.

PRO BAHN Schleswig-Holstein zeichnet sich besonders dadurch aus, daß zwei kompetente Mitarbeiter in die Arbeit des Bundesverbandes eingebunden sind.

Datum	Ereignis
08.02.1997	Frank Sievert wird Landesvorsitzender und löst Karl-Peter Naumann ab, der Bundesvorsitzender von PRO BAHN geworden ist
01.03.1997	Mit der Broschüre "Das Intelligente Netz" stellen PRO BAHN und weitere Verbände ein Gegenkonzept zum Streckenneubau der sog. Y-Trasse vor
07.03.1997	Erstes Gespräch mit DB Fernverkehr Niederlassung Kiel
01.08.1997	Die DB Regionalbahn SH lädt im Rahmen der Ausschreibungen PRO BAHN zur "kritischen Fahrgastbefragung" ein
30.10.1997	Karl-Peter Naumann wird als PRO BAHN-Mitglied in den Fahrgastbeirat der DB ZugBus Schleswig-Holstein als Fahrgastvertreter aufgenommen.
02.12.1997	Vorstellung der Broschüre "Der letzte Fahrplanwechsel" - ein PRO BAHN-Entwurf eines besseren Integralen Taktfahrplanes für Schleswig-Holstein
01.03.1998	Mit der Broschüre "Ferienverkehr nach Mecklenburg-Vorpommern" stellt PRO BAHN seine Vorstellung für eine attraktive Zuganreise in die Ferien vor
20.05.1998	Anhörung im Wirtschaftsausschuß des Landtages zur Schnellbahnanbindung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel
24.05.1998	Auf der Strecke Neumünster - Heide wird der Wochenendverkehr aufgenommen - eine langjährige Forderung von PRO BAHN
29.05.1998	Bei der Elektrifizierungseröffnung Elmshorn - Itzehoe kritisiert PRO BAHN diese wenig effiziente Maßnahme. Ärger mit dieser kaum lohnenswerten Investition kommt auch heute immer wieder auf.
18.06.1998	PRO BAHN wird in den Arbeitskreis Güterverkehrskonzept des Verkehrsministerium SH berufen
26.08.1998	Holger Busche stellt bei den "Energiepolitische Gesprächen der GRÜNEN" seine Projektarbeit "Regenerativer Raketentreibstoff für rasante Züge" vor. Dabei geht es um die "Elektrifizierung" der Strecke Kiel - Lübeck mit Wasserstoffzügen. Weitere Vorträge und ein Untersuchungsauftrag für 1 Mio. DM folgen.
28.04.1999	PRO BAHN wird am Arbeitskreis "(Bahn-)Stationen in Schleswig-Holstein" der LVS beteiligt
10.05.1999	PRO BAHN wird in den Lenkungskreis Tarife zur Erstellung eines landesweiten Tarifs berufen
10.06.1999	Infostand auf dem 1. ÖPNV-Tag in Husum
05.11.1999	Der Landesverband erhält mit der Domain "www.pro-bahn-sh.de" eigene Internetseiten zur Darstellung des Vereins und seiner Ziele
05.02.2000	Die Jahreshauptversammlung findet - nach 10 Jahren - wieder in Schleswig statt
11.02.2000	Die Festveranstaltung "10 Jahre Landesverband" findet in Kiel statt

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene
Heft-Nr. 11, Ausgabe 1/2000

Herausgegeben von PRO BAHN
Schleswig-Holstein/Hamburg
Postfach 5723, 24001 Kronshagen

Redaktion und v.i.S.d.P.: Holger Busche (hb)
Autoren: Joachim Kernitz (jk), Thorsten Brandt (tb), Rainer Schmidt-Walk (rsw), Horst Metzger (hm), Olliver Dittrich (od), Frank Sievert (fs), Holger Jansen (pb), Malte Bischoff (mb), Karl-Peter Naumann (kpn)

Auflage: 800 Stück
Redaktionsschluss: 02.01.2000

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Mitteilungsorgan des Fahrgastverbandes PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg. Die Redaktion nimmt gern Beiträge, Terminhinweise und Anregungen von allen interessierten Lesern und Organisationen entgegen.

Anschriften der PRO BAHN-Landes- und Regionalverbände

Landesgeschäftsstelle

Thorsten Brandt • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel. + Fax: 04 31 / 73 54 80
E-Mail: kiel@pro-bahn-sh.de

Landesvorsitzender

Frank Sievert • Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau • Tel. + Fax: 04 51 / 26 512
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Holger Busche • Harblek 23 • 25870 Oldenswort • Tel. + Fax: 048 64 / 14 78
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

Holger Busche • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel. + Fax: 04 31 / 73 54 80
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Westholstein

Kontaktstelle: Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn • Tel. + Fax: 04 21 21 / 6 39 83

Regionalverband Lübeck & Umgebung

Hans-Jürgen Willenberg • Röntgenstraße 32 • 23562 Lübeck • Tel.: 04 51 / 5 21 74
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Hamburg

Joachim Kemnitz • Kleekeppel 4 a • 22844 Norderstedt • Tel. + Fax.: 040 / 522 67 02
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

Werner Rönsch • Rotdornweg 21 • 25474 Bönningstedt • Tel.: 040 / 556 63 65

PRO BAHN Landesverband 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>

Die Regionalverbände finden Sie unter: <http://www.pro-bahn-sh.de/region.htm>

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

Die neue EMail-Adresse des Landesverbandes und der Landesgeschäftsstelle in Kiel lautet: kiel@www.pro-bahn-sh.de

Weitere EMail-Adressen finden Sie oben im Adreßteil.

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg

Thema HVV:

"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 19 (Altona)
jeden 3. Donnerstag im Monat

Thema DB + Region:

"Alt-Berlin", Schopensteil 15, (Stadtmitte, U-Bf. Meßberg)
jeden 2. Donnerstag im ungeraden Monat 19 Uhr (NEU!)

RV Lübeck & Umgebung

"Wartburg" • Kronsforder Allee 26a • Lübeck
jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.30 Uhr

RV Schleswig / Mittelholstein

im Forum Nahverkehr Kiel (FNK)
im Kieler Aktions- & Umweltzentrum (KAUZ)
Fleethörn 23 (beim Kieler Rathaus)
jeden 2. + 4. Dienstag im Monat 19.30 Uhr

RV Westholstein

Restaurant "Marathon" im Bf. Elmshorn,
jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr

Wir sind
DRIN!

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:

- "Regenerativer Raketentreibstoff für rasante Züge" (63 Seiten DIN A4 geb., 15 DM)
Projektarbeit über wasserstoffelektrische Züge anstelle von Streckenelektrifizierungen
- "Ferienverkehr Mecklenburg-Vorpommern" (16 Seiten DIN A4, 3 DM) **NEU!**
PRO BAHN-Konzept für umsteigefreundliche Ferienreise nach Vorpommern
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 5 DM)
PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
- "Das intelligente Netz" (40 Seiten DIN A4, 5,00 DM)
Alternatives Konzept zur Y-Trasse (Neubau) Hamburg/Bremen - Hannover
- "Die Bus-Bahn-Synthese" (36 Seiten DIN A4, 5 DM)
PRO BAHN-Konzept für einen modernen ÖPNV im Landesteil Schleswig
- "Das 1 x 1 des Verknüpfens" (8 Seiten DIN A4, 0,50 DM)
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 DM)
PRO BAHN-Konzept für die fahrgastfreundliche Gestaltung des Bahnhof Husum
- "Verstopfung im Watt" (12 Seiten DIN A4, 0,50 DM)
PRO BAHN-Konzept zur Bahnstrecke Niebüll - Westerland (Hindenburgdamm)

Absender:

und abschicken an:

PRO BAHN
Postfach 57 23
24001 Kronshagen

Zum Bestellen
hier ankreuzen
(oder gewünschte
Stückzahl schreiben)

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**
Postfach 57 23 • 24001 Kronshagen

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

Der Jahresbeitrag beträgt:
Für Einzelmitglieder 58,00 DM
ermäßigt (auf Antrag) 36,00 DM
Familienmitgliedschaft 70,00 DM

Name, Vorname _____
weitere Familienmitglieder _____
Straße _____
PLZ, Wohnort _____
Datum, Unterschrift _____
Geburtsdatum, Beruf (freiwillige Angaben) _____

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband

Neue Triebwagenwerkstatt für Nord-Ostsee-Bahn entsteht im Bf. Kiel-Süd

Kooperationsvertrag zwischen NOB und VKP in Kiel unterzeichnet

KIEL (nob/vkp) Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) wird die Wartung und Instandhaltung ihrer Triebwagen von der Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH in einem neu zu errichtenden Wartungsstützpunkt in Kiel durchführen lassen.

Nachdem die Tochtergesellschaft der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG) nach einer europaweiten Ausschreibung den Betrieb mit rund 2,4 Mio. Zugkilometern jährlich im kommenden Jahr aufnehmen wird, fiel jetzt die Entscheidung zugunsten der Landeshauptstadt.

Vossloh wird zur Wartung der 9 modernen Triebwagen vom Typ LINT-Coradia des Herstellers Alstom LHB eine neue Werkstatt auf dem Bahnhofsgelände der Verkehrsbetriebe

Fa. Vossloh errichtet Triebwagenwerkstatt

Kreis Plön (VKP) an der Diedrichstraße errichten. Hier wird auf einem 3.200 Quadratmeter großen Gelände eine 20 Meter breite und 55 Meter lange Werkstatthalle mit 2 Gleisen und einer Reinigungsanlage errichtet, die 7 qualifizierten Fahrzeugtechnikern einen Arbeitsplatz bieten wird. Die Werkstatt wird mit modernster Technik zur Wartung von Eisenbahnfahrzeugen ausgestattet sein.

Vossloh-Geschäftsführer Dr. Wolfgang Rösch erläutert die Perspektiven für den neuen Werkstatt-Standort: „Wir werden unsere Dienstleistungen zur Instandhaltung von Eisenbahn-Fahrzeugen auch anderen Bahnunternehmen anbieten. Es könnte durchaus sein, daß durch zusätzliche Aufträge die Bedeutung unseres neuen Standortes in Kiel an Perspektiven gewinnt“.

Auch VKP-Geschäftsführer Günter Gloe sieht zahlreiche Vorteile durch die Entscheidung: „Hierdurch wird unser Bahnhofsgelände erheblich aufgewertet. Zudem ergeben sich interessante Möglichkeiten im Fall der diskutierten Reaktivierung der zur VKP gehörenden Kiel-

Schönberger Eisenbahn. Diese kann nun auch optimal für Probefahrten der neuen Triebwagen genutzt werden.“

Ein Kooperationsvertrag zwischen NOB und der VKP, der am 1. Dezember unterzeichnet wurde, regelt die Mitbenutzung von Gebäuden und Anlagen der VKP durch die NOB. Außerdem stellt die VKP der NOB ihre Bahnstrecke der Kiel-Schönberger Eisenbahn für Probe- und

Kooperationsvertrag VKP und DEG

Ausbildungsfahrten sowie für Überführungsfahrten zum VKP-Bahnhof Kiel-Süd zur Verfügung. Im Personalbereich wird eine gegenseitige Aushilfe der Triebfahrzeugführer vereinbart und auch im Vertrieb und Marketing ist eine beiderseitige Unterstützung geplant. Der Vertrag beinhaltet zudem die Prüfung der Zusammenarbeit im betrieblichen Bereich, beispielsweise mit einer gemeinsamen Betriebsleitzentrale.

Optional sieht der Vertrag eine spätere Beteiligung der VKP an der NOB vor. Eine solche Beteiligung der im Eigentum des Landkreises Plön befindlichen VKP läßt das Kommunalrecht derzeit noch nicht zu.

„Durch die Zusammenarbeit kann die VKP ihre Ressourcen besser ausnutzen. Gleichzeitig ergeben sich neue Perspektiven im Vertriebsbereich, die einen wichtigen Schritt zu einer weiteren Steigerung der Kundenorientierung bedeuten. Beides sind wichtige Elemente zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit im sich wandelnden ÖPNV-Markt.“

Die NOB wird im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein ab Herbst 2000 mit den neu entwickelten Triebwagen auf dem 177 Kilometer umfassenden Streckennetz Kiel-Neumünster, Kiel-Rendsburg-Husum und Husum-St. Peter Ording von frühmorgens bis in die Nacht einen Stundentakt anbieten.

Neues aus Mecklenburg

Streckenstilllegungen in Mecklenburg-Vorpommern

Es sieht nicht gut aus für Mecklenburgs Nebenstrecken. Das Land MV plant für den Mai 2000 die Stilllegung folgender Strecken:

- Zarrentin - Hagenow Land (KBS 104)
 - Dömitz - Ludwigslust (KBS 171)
 - Güstrow - Karow - Meyenburg (KBS 174)
 - Neustrelitz Süd - Feldberg (KBS 187)
- Damit soll jedoch in Mecklenburg-Vorpommern das Thema Streckenstilllegungen beendet sein. Alle anderen Strecken sollen „gute Zukunftschancen“ haben

Trotzdem Zukunft für Neustrelitz - Feldberg?

Unklar ist zur Zeit die Zukunft dieser Nebenbahn, auf der die Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME) mit zweiteiligen TALENT-Triebwagen fährt. Es wurde jedoch bekannt, daß die OME plant, auch nach einer eventuellen Abbestellung der Verkehrsleistungen durch das Land Mecklenburg-Vorpommern, auf dieser Strecke weiterhin Reiseverkehr anzubieten. Dieser soll dann nach Vorstellungen der OME allerdings nur noch saisonal durchgeführt werden. Unklar ist bislang noch die Finanzierung, man hofft auf eine Beteiligung der Anliegerkreise.

Ausbau der Strecke Wismar - Rostock beendet

Am 14.08.99 wurde die Strecke Wismar - Neubukow nach der Streckenerneuerung wieder in Betrieb genommen. Seit dem 15.08.99 ist nun der letzte Abschnitt dieser Strecke, Neubukow - Bad Doberan, wegen Bauarbeiten bis vsl. Januar 2000 gesperrt.

Strecke: Hornstorf - Blankenberg stillgelegt

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Bescheid vom 29.10.99 11.11 BbsI/285 die dauernde Einstellung des Betriebes der Strecke Hornstorf - Blankenberg, KBS 156 genehmigt. Damit ist einer 112 Jahre alten Eisenbahn endgültig der Garau gemacht worden. Mit dieser Entscheidung wurde dem Tourismus in einem landschaftlich äußerst reizvollem Teil von Mecklenburg ein nicht wieder gut zu machender Schaden zugefügt

Weitere Streckenausschreibungen

Heide - Büsum und Neumünster - Bad Oldesloe für neue Betreiber

KIEL (fs) Wie die Landesweite Verkehrs-servicegesellschaft LVS bekanntgab, ist die Bedienung im Personenverkehr für zwei weitere Strecken ausgeschrieben worden.

Für beide Strecken haben sich jeweils drei Anbieter gefunden. So haben für die Strecke Heide - Büsum, auf der nur ein Vertrag für drei Jahre winkt, die AKN, die Prignitzer Eisenbahn und natürlich die DB ZugBus beworben.

Für die ab dem Jahre 2001 wieder im Personenverkehr betriebene Strecke Neumünster - Bad Segeberg werden ebenfalls die Leistungen im Personenverkehr für 9 Jahre ausgeschrieben. Und das umfaßt gleich den Abschnitt Bad Segeberg - Bad Oldesloe mit.

Beworben haben sich hier bislang Bietergemeinschaften DB ZugBus/DEG, AKN und Hamburger Hochbahn (HHA) sowie Cariane S.A., ein Tochterunternehmen der SNCF.

Trotz hoher Kosten keine Attraktivität: Der Bahnhof Husum wie er heute ist

Der Bahnhof besteht aus zwei Ebenen. Auf Straßenniveau befinden sich der Eingang und die Durchgänge zu den höherliegenden Bahnsteigen. Außer zwei Fahrkartenschaltern und einem Buchgeschäft gibt es keinerlei nennenswerte Serviceeinrichtungen. Am entfernten ZOB gibt es darüber hinaus einen Kiosk.

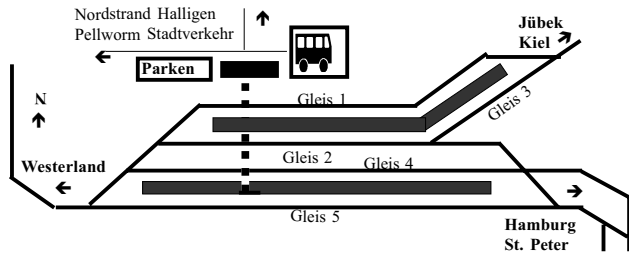
che Bahnsteig ermöglicht die Verbindung Richtung Osten (Jübek). Sein südliches Gleis ist allerdings auch Richtung Süden (Hamburg/St.Peter) angeschlossen.

Heute immer noch nötig: Aufwendiges Rangieren

Kurz nachdem der RE Westerland - Hamburg Gleis 5 verläßt, trifft der Zug aus St. Peter auf Gleis 4 ein und wird nach kurzem Halt im Abstellgleis nordwestlich des Bahnhofes abgestellt. Danach trifft auf Gleis 5 die RB ein, die nach einigen Minuten nach Hamburg zurückkehrt. Genau so macht es auf Gleis 1 der Zug aus Kiel. Steht der Zug nach St. Peter auf Gleis 5 bereit, nutzt der RE Hamburg - Westerland Gleis 4.

Nur eine von fünf Angestellten kann die Bahnsteige sehen

Der obere Teil des Bahnhofes hat zwei Bahnsteige in West-Ost-Richtung. Beide können aus Richtung Westerland erreicht werden. Der südliche kann jedoch nur aus Richtung Hamburg und St. Peter angefahren werden. Der nördli-



So sitzt der Knoten perfekt: Bus, Bahn und Service effizient beieinander

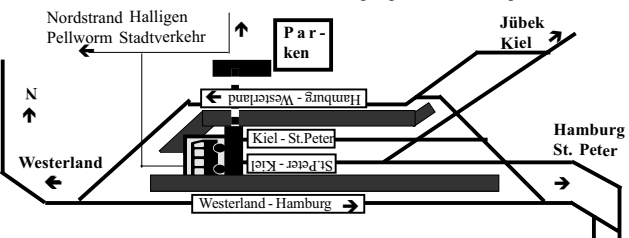
Für den Fahrplanwechsel im Herbst 2000 ist vorgesehen, daß die beiden Linien nach St. Peter und Kiel miteinander verbunden werden. Stündlich ist dann die Halbinsel Eiderstedt mit der Landeshauptstadt umsteigefrei verbunden. Dadurch werden zwei Gleise von Zügen belegt, die gar nicht über das Westende des Bahnhofes hinaus fahren. PRO BAHN schlägt vor, diese Züge auf die mittleren Gleise zu legen, die dann können mittels Prellbock begrenzt werden. Dadurch kann der Nordbahnsteig so weit nach Westen verlängert werden, bis am Ostende eine Verbindung Richtung Hamburg möglich wird.

Schon in dieser ersten Stufe steigen die meisten Fahrgäste bequem bahnsteiggleich um. In einer zweiten Stufe kann die Fläche zwischen den Außengleisen aufgefüllt und mit Serviceeinrichtungen dort, wo Fahrgästen sie benötigen, versehen werden

Mehr Platz für Fahrgäste

In einer dritten Stufe wird diese Fläche über eine auszubauende aber bereits existierende Rampe für die Busse zugänglich gemacht. So kann in der Mitte der Züge eine bundesweit vorbildlich gelegene Umsteiganlage entstehen. Autofahrer profitieren von diesem Konzept, da die Parkplätze dann auf einen dem Eingang nähergelegenen Platz verlegt werden.

In drei Stufen zum Umsteigen ohne Treppen



Husum (hb) Folgendes Szenario ist Fiktion, aber leider nur zu einem geringen Teil. Einzig Folgen und Hergang des Unfalls sind etwas übertrieben dargestellt.

Neun Uhr am Bahnhof Husum, Gleis 1. Der Triebwagen aus Kiel trifft heute ausnahmsweise leicht verspätet ein. 35 Schulkinder mit je zwei Koffern oder Taschen strömen Richtung Treppenabstieg.

Als auf Gleis 5 die nach Hamburg zurückkehrende Regionalbahn den Motor anschmeißt und der heute überpünktliche RegionalExpress aus Hamburg zur Fahrt nach Westerland einrollt geht der Ruf des Lehrers unter, daß keiner der beide Züge der zu erreichende Anschlußzug nach St. Peter sei. Hektik kommt auf. Einzelne Kinder fangen an zu rennen. Am Gepäckförderband entsteht ein heilloses Gedränge.

Als die Züge auf Gleis 4 und 5 abfahren, versucht eine Gruppe der Kinder die steile Treppe mitsamt Gepäck runterzulaufen. Einer der Koffer entgleitet den Händen eines der 12-jährigen. Polternd kracht der Koffer die Stufen hinunter und reißt in einer Kettenreaktion fünf Kinder und weitere Mitreisende samt Gepäckstücken, Fahrrädern und Kinderwagen mit sich in die dunkle Tiefe....

Nur wenige Minuten später: Während BGS-Beamte die Verletzten im Tunnel aus den Trümmern zu befreien versuchen, setzt der Triebwagen aus Kiel nach einer planmäßigen Rangierfahrt vom Gleis 2 nach Gleis 5 seine Reise in Richtung St. Peter Ordng fort.

Der alltägliche Wahnsinn - Was ist wahr am Szenario?

Die umsteigenden Schulklassen mit Riesengepäck, Rangelieen zwischen Fahrgästen und insbesondere die steile Treppe in den dunklen Tunnel des Bahnhofes, die der einzige Regen- und Windschutz darstellt. Sie alle sind heute Alltag in Husum. Nicht einmal der herabstürzende Koffer ist frei erfunden. Er hat glücklicherweise nur eine der Treppenstufen getroffen.

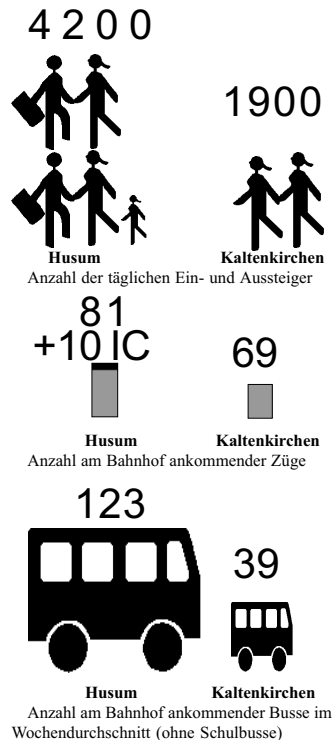
Sogar daß der Triebwagen aus Kiel nach einer Rangierfahrt seine Fahrt nach St. Peter fortsetzt, ist übliche Praxis. Und keine der Schulklassen bekommt den Tipp wenigstens das Gepäck im Zug zu lassen. Der Bahnhof Husum ist zu einer Zeit konzipiert worden, als Züge noch vereinzelt führen und umsteigende Fahrgastmassen nicht berücksichtigt wurden. Auch bei seinem Umbau wurden wieder die Fahrgäste vergessen. So wurde der Bahnsteig Richtung Kiel unnötig lang gemacht, da man einplante, daß die Strecke Itzehoe - Husum stillgelegt würde. Inzwischen erreichen die Züge Husum im Stundentakt und sollen untereinander mit kurzer Wartezeit Anschluß bieten. Mit dieser Entwicklung hat der Bahnhof selbst leider nicht Schritt gehalten. Was soll bloß werden, wenn Schleswig-Holstein endlich nicht mehr nur über die eineinhalb Knoten in Lübeck und Husum verfügt?



Ansicht des "umgebauten" Bahnhofes Husum. Blickrichtung aus Nordwest

Bildmontage: H. Busche

Der Bahnhof in Husum ist wesentlich bedeutender als der Bahnhof in Kaltenkirchen



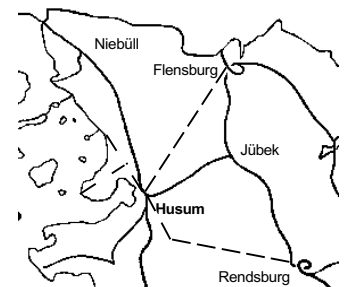
Husum und Kaltenkirchen: Zwei Bahnhofsumbauten im Vergleich

(hb) In Kaltenkirchen ist derzeit ein Bahnhofsumbau geplant (SHS berichtete, 1/99). Für 114 Millionen DM soll dort die AKN-Trasse Ulzburg - Bad Bramstedt tiefergelegt und das marode Bahnhofsgebäude durch ein über den Gleisen liegendes Gastronomie- und Erlebniszentrum ersetzt werden. Eine Maßnahme, die städtebaulich durchaus Sinn macht. Da jedoch 54 Mio. DM öffentlicher Gelder in dieses Projekt fließen (davon 22 Millionen aus Regionalisierungsmitteln), ist hier ein Vergleich der Effizienz zwischen diesem Umbau mit dem hier vorgestellten deutlich einfacheren von Husum angebracht.

In anderen Worten: Wenn der Umbau in Kaltenkirchen mit Verbesserungen für die Fahrgäste begründet wird, dann sollte dem wesentlich effizienterem Umbau in Husum keinerlei finanzielle Hürde mehr entgegenstehen. Jede investierte Mark dort ist zwei bis dreimal so effizient eingesetzt. Sollte Kaltenkirchen jedoch nicht aufgrund von Fahrgastvorteilen umgebaut werden sondern aus städtebaulichen oder sonstigen Gründen, dann muß ernsthaft gefragt werden, warum hierfür ÖPNV-Gelder ver(sch)wendet werden. Diese sind dann in Husum zweckmäßiger angebracht.

Husum hat einen der bedeutenden Umsteigebahnhöfe der Westküste Schleswig-Holsteins. Hier zweigen von der häufig als "Marschenbahn" bezeichneten Hauptstrecke Hamburg - Westerland die Strecken nach Jübek - Kiel und St. Peter Ordng ab. Ebenso starten von hier die Busse zu den Halligen und der Insel Nordstrand, wo sie Fähranschluß nach Pellworm haben. Husum ist nicht nur Drehscheibe einer ganzen Ferienregion sondern auch Kreisstadt Nordfrieslands.

Kaltenkirchen hingegen ist weder Kreisstadt noch der zentrale Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn. Wie die Abbildungen zeigen ist die Bedeutung des Bahnhofes in Husum dem in Kaltenkirchen bei weitem überlegen.



Fazit: Wenn Kaltenkirchen umgebaut wird, dann Husum erst recht!

Findige Verkehrsgemeinschaft im Norden

VGSF mit vielen guten Ideen zur Förderung des ÖPNV voraus

SCHLESWIG (mb) Die **Verkehrsgemeinschaft Schleswig-Flensburg, VGSF, ist ein Zusammenschluß von insgesamt sieben Betreibern öffentlichen Omnibusverkehrs in einem der an Fläche größten Landkreise der Bundesrepublik.**

Beteiligt sind die Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig-Flensburg (VKSF) in Schleswig, die Schleswiger Stadtwerke, die Autokraft in Flensburg und vier Privatunternehmen. Bald soll eine Kooperation mit dem Flensburger Stadtbusverkehr folgen.

Kooperation mit Flensburger Stadtbus und AK angestrebt

Durch ständig neue Aktionen, die pressewirksam in Szene gesetzt werden, macht die Verkehrsgemeinschaft seit einiger Zeit auf sich aufmerksam. Der Slogan „Mein Bus“ in einem freundlich schmunzelndem roten Bus dient als Logo und auch das Motto „Ein Tarif/ein Fahrschein/ein Fahrplan“ - von der landesweiten Planung der Landesregierung bekannt - verspricht einen stark verbesserten ÖPNV.

Am Schleswiger ZOB unterhält die Verkehrsgemeinschaft eine „Mobilitätszentrale“, die an Werktagen tagsüber geöffnet und telefonisch erreichbar ist. Mit der „Info-Post“ erscheinen mehrmals jährlich rund 30 Seiten Information über die VGSF aber auch ganz andere Bereiche unseres täglichen Lebens. Für die Überlandlinien sind Faltfahrpläne - ähnlich denen von PRO BAHN für Schienenstrecken - erhältlich sowie mehrere regionale Fahrplanhefte in dem ja landesweit in den Kreisen verwendeten A5-Format.

Eine Reihe von Sonderangeboten im Tarifbereich wurden eingeführt, etwa ein „Schüler-Plus-Ticket“, mit dem Schülerkarteninhaber für 20 zusätzliche DM im Monat alle Buslinien des Kreises benutzen können. Menschen ab 60 Jahren steht die Senioren-Netzkarte zur Verfügung, mit der sie für 490 DM ein Jahr im Bereich der VGSF fahren. Wer als Rentner seinen Führerschein abgibt, wird entsprechend mit einem Fahrschein „belohnt“. Im übrigen wird auf al-

Wasserstoffelektrischer Bus in Hamburger Innenstadt

HAMBURG (hb) Während der Vorweihnachtszeit konnten die Bürger der Stadt Hamburg beim Einkaufen schon einmal Zukunftsluft atmen. Daimler-Chrysler setzte in Zusammenarbeit mit der Hochbahn den wasserstoffelektrischen NEBUS auf einem Innenstadtrundkurs ein.

Die Vertreter von PRO BAHN zeigten sich deutlich beeindruckt, von der ruckfreien Fahrt und der geringen Geräuschkulisse. Nach dem Aussteigen wollte die Delegation sich das Anfahren des Busses anhören. Es gelang nicht, da der Bus von zwei im selben Moment vorbeifah-

renden Linien die Bahncard anerkannt, so daß deren Besitzer zum Beispiel für nur eine DM mit den Bussen im Stadtbereich Schleswigs fahren können - mit denen der Stadtwerke und mit denen des Überlandverkehrs, die im Stadtgebiet an jeder Haltestelle halten.

Auch in Fahrplangestaltung wurde manches „renoviert“, etwa jüngst mit Erfolg ein Schnellbus Schleswig-Kappeln eingeführt. Die Umsetzung einer Vertaktung, die im Schienenverkehr des nördlichsten Bundeslandes zu hohen Fahrgastzuwächsen geführt hat, steht außerhalb der Stadtbuslinien indes noch in den Anfängen.

Interessant ist die Einführung von „Bus-Engeln“, Begleitpersonal, das aus Schülern und Auszubildenden besteht. Sie sind zur Hilfestel-

„Bus Engel“ helfen Reisenden

lung für die Reisenden aber auch zur Beobachtung von Fehlverhalten beim Fahrpersonal auf vielen Bussen im Einsatz. Optischer Blickfang ist ein moderner dreiecksiger 15-Meter-Überlandbus, der als Vorführfahrzeug günstig erworben werden konnte. Er ist mit Ansichten der bekanntesten Bauwerke Schleswigs, einem Wikingerschiff, einem Leuchtturm und anderen Symbolen der Region bemalt und fährt im Liniendienst.

Die erwähnten und weitere Maßnahmen werden wesentlich zu einer deutlichen Imageverbesserung des Linienbusverkehrs im Kreis Schleswig-Flensburg geführt haben. Fahrgastzahlen und Einnahmen sind merkbar angestiegen. Dieses ist gerade für einen ländlich geprägten Kreis, der mit 620 PKW pro 1000 Einwohner eine größere PKW-Dichte als Großstädte aufweist, bemerkenswert. Es steht zu hoffen, daß sich die Verbesserungen bald auch auf die Vertaktung von Überlandlinien erstrecken und daß man bei aller unüberschaubaren Werbung für den Verkehrsträger Bus nicht die Zusammenarbeit mit dem „großen Bruder“ Zug hinterstellt. Schließlich wünschen wir Fahrgäste uns eine größtmögliche Vernetzung beider öffentlichen Verkehrsmittel, bei der jedes seine Vorteile nutzen kann und uns auch das Umsteigen so leicht wie möglich fällt.

renden Radfahrern übertönt wurde.

Interessant in diesem Zusammenhang war die Erwartung eines Hochbahnangestellten, daß in zehn Jahren ein Drittel der Hochbahnbusflotte wasserstoffelektrisch fahren wird. Aus diesem Grund sollen schon jetzt dieselektrische Busse beschafft werden, da man bei diesen dann nur noch den Dieselmotor gegen die Brennstoffzelle austauschen müsse.

Die für die Bahn Verantwortlichen wären gut beraten diese neue elektrische Antriebsform voranzubringen. Ansonsten droht der in der Bevölkerung anerkannte Umweltvorteil der Bahn verloren zu gehen.

Der menschliche Aspekt

„Wir klauen Ihnen eine Lok“

Nein, dieses ist keine Erpresserstory gegen die Bahn. Es geht vielmehr um die menschliche Bahn. Jene kleinen Zitate, die das Bahnfahren um so vieles bereichern, weil man merkt, daß es doch Menschen sind, die uns bedienen.

Sei es die schwungvolle Ankündigung des Servicemitarbeiters mit "Gleich kommt die nette Blonde mit dem blauen Wagen" oder doch nur der die etwas lapidare Korrektur "Wir erreichen jetzt Kiel - QUATSCH - Neumünster".

Noch schöner ist es natürlich, wenn ansonsten schöne klingende Fachausdrücke umgangssprachlich ausgedrückt werden. So z.B. als ein IR ein falsch aufgestelltes Sperrsignal überfuhr. "Wir haben soeben eine Blechtafel ein wenig weggenietet..."

Etwas weinerlich aber mindestens so erfolgreich war der Zusatz eines Hamburger U-Bahnangestellten, der mitteilen mußte, daß eine U-Bahn ausfällt. "...aber geben Sie bitte nicht mir die Schuld. Ich kann doch auch nichts dafür."

Die Spitzenleistung kommt von einem in Husum bestens bekannten Bahnhofsvorsteher, als der RE Hamburg - Westerland eine seiner beiden Loks an eine in Husum liegende beliebte Regionalbahn abgeben mußte. Statt nur zu sagen, daß sich die Weiterfahrt des RE verzögert oder nur zu schweigen, sagte er: "...sich um wenige Minuten. Der Grund ist: Wir klauen Ihnen eine Lok!". Kein Fahrgast war wie sonst üblich verärgert. Im Gegenteil, viele stiegen aus, um sich das Abkuppeln direkt anzuschauen.

Das nenne ich (Fahrgast-)Motivation. Ich habe mir jetzt jedenfalls angewöhnt allen Guten Geistern der Bahn auch zu sagen, wenn ich mich wohlgefühlt habe beim Reisen. Ich denke sie haben es verdient.

Holger Busche

Halten auf Handzeichen!

(hb) Während der Ferienzeit sowie an Sonn- und Feiertagen halten die Busse von Dithmarschenbus außerhalb geschlossener Ortschaften im gesamten Kreis Dithmarschen auf Handzeichen - auch zwischen den offiziellen Haltestellen!

Es gibt für diesen besonderen Service keine gesetzliche Beförderungspflicht. Damit liegt die Verantwortung alleine beim Fahrer. Es sind in absoluten Ausnahmefällen Verkehrssituationen denkbar, die es dem Fahrer nicht erlauben, auf der Bundesstraße zu halten. Bitte haben Sie in diesem Fall Verständnis dafür.

Grundsaniierung für Bahnstrecke zwischen Süderbrarup und Kappeln

Die Zukunft der Strecke scheint vorerst gesichert

SÜDERBRARUP (rsw) Die **Trasse der Strecke Süderbrarup - Kappeln soll für rund 2,1 Mio. Mark saniert werden. Ein Entsprechender Zuschußantrag soll an die Landesregierung gestellt werden.**

Der verbleibende Eigenanteil des Kreises Schleswig-Flensburg ist dann zwischen dem Kreis und den Anliegergemeinden aufzuteilen. Dies beschloß der Werkausschuß des Kreises Schleswig-Flensburg in seiner Sitzung Anfang November 1999.

Diese für die Betreiber der „Angeler Dampfeisenbahn“, den „Freunden des Schienenverkehrs, Flensburg (FSF)“ an sich zukunftsweisende Nachricht wurde durch eine parallel zum Beschluß des Werkausschusses verlaufende Entwicklung relativiert:

Zukunft hängt von einer Weiche ab

Durch Pläne der Bahn AG, eine Weiche in Flensburg abzubauen, würde die Museumsbahn, die ihre Fahrzeuge im ehemaligen Ausbesserungswerk Flensburg abstellt und wartet, von ihrer Stammstrecke Süderbrarup - Kappeln abgeschnitten werden. Gegen dieses Vorhaben hat Wirtschaftsminister Bülow Protest eingelegt. Das Alternativangebot der Bahn AG, die Weiche der Angeln-Bahn für rund 220 000 DM zu verkaufen, übersteigt deren finanzielle Möglichkeiten bei weitem.

In einem Bericht des „Flensburger Tageblattes“ vom 3. Dezember 1999 sieht Torwald Peters, Geschäftsführer der Angeln-Bahn, das

Gespenst des endgültigen Abschieds vor Augen: „Die Verbindlichkeiten des Vereins werden durch den Verkauf beziehungsweise die Verschrottung der zum Teil wertvollen Fahrzeuge ausgeglichen werden.“ Bis zum 19. Dezember muß eine Lösung für den Gleisanschluß in Flensburg gefunden werden ...

Milchprodukte auf der Schiene

Außer von den „Freunden des Schienenverkehrs“ mit ihrer Museumsbahn wird die Strecke Süderbrarup - Kappeln von der Nestlé-Nachfolgerin Cremilk - zumindest für die nächsten fünf Jahre - zum Transport ihrer Milchprodukte genutzt. Beide Nutzer könnten also von der Reparatur und Grundsaniierung der Strecke auf absehbare Zeit profitieren.

Durch regelmäßige kleinere Reparaturen in den vergangenen Jahren zeigt sich die Strecke in einem relativ guten Zustand, aber die Signalanlagen und die Bahnübergänge bedürfen dringend einer Überholung. Besonders die Licht-

Die Strecke zeigt sich heute in einem guten Zustand

zeichenanlage am Bahnübergang Faulück (B 201) ist seit Jahren ein Problemschwerpunkt. Selbst wenn man eine gebrauchte DB-Anlage anstelle der jetzigen einsetzen würde, so würden sich die Kosten dafür immer noch auf 250 000 DM belaufen, machte Karl-Heinz Pütz, Betriebsleiter für die Strecke, in der Werkausschuß-Sitzung deutlich.

Neues von der Strecke Niebüll - Tønder

Reaktivierung nun im Mai 2000

NVAG hat Strecke gekauft - Genehmigungsverfahren vereinfacht

NIEBÜLL (hb) Die **in der letzten Schleswig-Holstein-Schiene angekündigte Reaktivierung der Strecke von Niebüll ins dänische Tønder konnte leider nicht umgesetzt werden.**

Die Genehmigung der zuständigen Behörden zur Aufnahme des Schienenpersonenverkehrs wurde aufgrund einiger technisch nicht ausreichend gesicherter Bahnübergänge nicht erteilt.

Mittlerweile hat die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG - in aller Stille - die Strecke von

der DB AG gekauft. Die NVAG hat auch den Güterverkehr nach Süderlügum wieder aufgenommen, der von der DB Cargo bereits eingestellt wurde.

Wiederaufnahme des Personenverkehrs folgt

Alles wartet nun gespannt auf die Wiederaufnahme des Personenverkehrs. Wie zu hören war, soll dies nun zum Beginn des Sommerfahrplans am 28. Mai 2000 erfolgen.

PRO BAHN Ausstellung

Mit Schautafeln entlang der Westküste

(rsw) Der Regionalverband Schleswig/Mittelholstein hat auf der Basis des PRO BAHN-Konzeptes „Der letzte Fahrplanwechsel“ Schautafeln erstellt, mit denen über mögliche Verbesserungen des Fahrplanangebotes der Westküstenbahn informiert wird.

Im Jahre 1999 wurden mit jeweils regional modifizierten Darstellungen im Amtshaus Friedrichstadt, in der Tourist-Information / Rathaus Heide, im Haus des Kurgastes Büsum und im Rathaus Niebüll Hunderte von interessierten Bürgern angesprochen und mit diesem Beispiel für konstruktive Verbesserungsvorschläge auf die Arbeit von PRO BAHN aufmerksam gemacht. Die an den Tafeln angebrachten Prospekthalter (für Neumitglieder-Werbung) waren nach den jeweils 2 - 3wöchigen Einsätzen leer. Das Entgegenkommen der Offiziellen in den Verwaltungen machte es ohne große Umstände möglich, Termine und Räume für die Ausstellungen zu finden. In alle Orten fanden die Ausstellungen auch ein Echo in den Zeitungen.

Anlässlich der Ausstellung in Heide berichtete das Studio Heide der NDR Welle Nord über unsere Konzepte zur Verbesserung des Angebotes auf der Westküstenbahn.

Für die erste Hälfte des Jahres 2000 sind weitere Ausstellungen längs der Westküstenbahn geplant. Eine in Husum wird insbesondere auf den notwendigen Umbau des Bahnhofes Husum eingehen. Weitere in Brunsbüttel und Leck sollen zeigen, wie auch abseits der Schienen gelegene Orte der Westküste von den PRO BAHN-Konzepten profitieren können..

Ebenfalls nächstes Jahr soll das PRO BAHN-Konzept „Die Bus-Bahn-Synthese“ in Form von Schautafeln vom Regionalverband Schleswig-Mittelholstein ausgearbeitet werden. Dann sind Einsätze im östlichen Landesteil Schleswig vorgesehen, das das Konzept viele praktische Beispiele aus dieser Region enthält.

Kurze Dienstwege

HUSUM (hb) BUND, ADFC und VCD mit PRO BAHN zusammengeschlossen. Bei einem Gespräch mit Herrn Rohde vom Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusunternehmer (sho) besprachen sie eine gemeinsame Vorgehensweise zur Verbesserung des Umweltverbundes Bahn+Bus+Fahrrad in den beiden Westküstenkreisen Nordfriesland und Dithmarschen. Angedacht wird dabei eine enge Zusammenarbeit auf regionaler Ebene um vor allem kleine Probleme vor Ort anzugehen. "Vieles kann man doch oft schon in einer kleinen Runde erreichen. Dazu muß man doch nicht immer gleich nach Kiel oder Frankfurt schreien", betonte Regionalvorsitzender Holger Busche



StadtRegionalBahn in der Kieler Region machbar und sinnvoll

Fortsetzung von Seite 1: Die Stadt Kiel hat vor diesem Hintergrund von der Firma Transport-Technologie-Consult Karlsruhe (TTK) ein Gutachten über ein Stadtbahnkonzept für Kiel und das Umland bei Preetz, Neumünster und Eckernförde erarbeiten lassen. Darin wird die technische Machbarkeit bestätigt und eine Stadtbahn aus wirtschaftlichen Gründen empfohlen. Das Gutachten ist jedoch nur ein erster Schritt. Soll das Ziel einer Stadtbahn für die Region Kiel ernsthaft weiter verfolgt werden, müssen weitere Schritte folgen.

Wie diese Schritte aussehen müssten, soll Mitte März 2000 im Rahmen einer Veranstal-

tung des Forum Nahverkehr Kiel diskutiert werden. Als Referenten sind eingeladen: Roland Klein-Knott, Stadtbaurat der Stadt Kiel; Man-

Informationsabend im März in Kiel

fred Beinhauer, Leiter der Bauabteilung der Kasseler Verkehrsgesellschaft AG und Hans-Ulrich Mann, Firma Intraplan, München.

Genaue Informationen erhalten Sie bei PRO BAHN oder im Internet unter <http://www.pro-bahn-sh.de/stadtbahn>

Der Stadtbahn-Aktions-Tag in Kiel

Ein kleiner Rück- und Ausblick von Oliver Dittrich

Am 4. Mai 1985 wurde die Kieler Strassenbahn auf das Abstellgleis geschickt. Das in der Bevölkerung beliebte Verkehrsmittel galt damals als veraltet und war dem Strassenausbau im Weg. Busse galten als modern und sollten die Verkehrsprobleme lösen. Die meisten Strassenbahnwagen wurden verschrottet, die Gleise entfernt oder zugeteert. Heute erinnert nicht mehr viel an die Kieler Strassenbahn, die über 100 Jahre lang durch die Stadt fuhr - aber angesichts voller Strassen und voller Busse erinnern sich wieder viele Menschen an die Strassenbahn. Mittlerweile gibt es neue Schienenfahrzeuge und neue Verkehrskonzepte, eine Stadtbahn für den Großraum Kiel gilt nicht nur als sinnvoll, sondern wird sogar aus wirtschaftlichen Gründen empfohlen.



Zu diesem Ergebnis kommt die Machbarkeitsstudie eines Ingenieurbüros aus Karlsruhe, die von den Gebietskörperschaften, dem Land und den Verkehrsunternehmen der Region Kiel in Auftrag gegeben wurde.

Das Gutachten regt an, in Kiel ein Schienennetz für eine Stadt-Regional-Bahn zu schaffen. Diese Bahn sollte die verschiedenen Stadtteile und das Umland mit dem Kieler Zentrum verbinden. An geeigneten Schnittstellen könnte die Stadtbahn auf vorhandene Eisenbahntrassen der Deutschen Bahn AG und der Kiel-Schönberger-Eisenbahn wechseln und auf schnellstem Wege nach Eckernförde, Neumünster, Plön und Schönberger Strand fahren. Ähnliche Konzepte aus Karlsruhe und Saarbrücken, die in den vergangenen Jahren realisiert worden sind, beweisen, dass dieses Vorhaben technisch machbar und auch finanzierbar ist; wie in Kiel war auch in Saarbrücken zuvor die Strassenbahn abgeschrieben worden.

Die Infrastrukturkosten für den Bau einer Stadtbahn betragen mindestens 575 Mio. DM. Das Gutachten setzt darauf, daß der Bund und das Land Schleswig-Holstein 85 Prozent der Kosten übernehmen. Das Stadtbahn-Konzept sollte über einen Zeitraum von 11 Jahren umgesetzt werden, für den Betrieb würden ungefähr 60 Stadtbahnwagen benötigt werden.

Damit die geplante Stadtbahn ins Rollen kommt, präsentierte das „Forum Nahverkehr Kiel“ (FNK) am 3. und 4. Dezember 1999 auf dem Kieler Rathausplatz das Modell eines modernen Stadtbahnwagens in Originalgröße. Die Interessengemeinschaft, zu der sich mehrere Verbände sowie die Partei Bündnis 90/ Die Grünen zusammengeschlossen haben, informierte über die Vorteile dieses modernen und umweltfreundlichen Verkehrsmittels.



PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein-Hamburg im Internet: Informationen und Terminhinweise des Stadtbahn-Aktions-Tages unter:

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

Nebenstraßen stilllegen ?

Im Februar diesen Jahres stellte eine Leserin der Lübecker Nachrichten in einem Leserbrief die ungewöhnliche These auf: „Wenn die A 20 gebaut werden sollte, müssen andere Nebenstraßen stillgelegt werden“ Unschwer wird man diese Leserin den A 20 - Gegnern zuschreiben und ihre These einfach belächeln. Doch beschäftigen wir uns mit dem Thema ein bischen genauer:

Worum handelt es sich bei der A 20? Zunächst soll sie für den Autoverkehr einen Autobahnanschluß nach Mecklenburg-Vorpommern schaffen. Dabei legt man Wert auf neue und hohe Verkehrskapazitäten, damit man sein Auto schnell und bequem spazieren fahren kann. Diese Eigenschaften erinnern stark an die Prestigebauten der Deutschen Bahn AG, die ICE-Neubaustrecken. Diese Strecken werden ebenso wie die Autobahnen damit begründet, daß der Fahrgast eine schnelle und bequeme Verbindung bekommen soll (ob er sie wirklich bekommt ist eine andere Frage). Gerade diese Neubaustrecken sind jedoch in Bezug auf die gefahrenen Zugkilometer überdimensional teuer und wären ohne eine nächtliche Mitbenutzung durch den Güterverkehr absolut unwirtschaftlich. Um diesen Luxus der ICE-Neubaustrecken bezahlen zu können, müssen die übrigen Strecken natürlich nicht nur wirtschaftlich, sondern richtig lukrativ sein. Dies ist jedoch selten erfüllt (die Gründe sollen hier nicht behandelt werden), was zu der allgemein bekannten Folge führt: Nebenstrecken werden auf ein Gleis zurückgebaut oder ganz stillgelegt.

Wenn man diese Argumentation wieder zurück auf den Straßenverkehr überträgt, dann sieht es nicht anders aus. Die Nutzer von Autobahnen zahlen für den gehobenen Straßenstandard auch nicht mehr Steuern als die Nutzer von innerstädtischen Straßen oder von ländlichen Erschließungsstraßen zu abgelegenen Höfen. Wenn man nun die Wirtschaftlichkeit der Straßen in gefahrenen Pkw-Kilometer messen würde, so wie man es bei der Eisenbahn für richtig hält, dann würden diese Nebenstraßen ebenfalls absolut unwirtschaftlich abschneiden. Und von unwirtschaftlicher Infrastruktur soll man sich doch trennen, oder? - Also die ganzen kleinen Nebenstraßen, wo täglich nicht mehr als ein bis zwei Duzend Pkw fahren, müssen demnach mindestens auf eine Fahrspur verengt werden und Straßen, die täglich nur von einer Handvoll Pkw genutzt werden, müssen ganz stillgelegt und abgerissen werden. So wie bei der Bahn!

Als Fazit sollte man auf jeden Fall festhalten: Entweder man verändert die mehr als zweifelhaften Bewertungskriterien für die Wirtschaftlichkeit von Verkehrswegen, oder man wird der zitierten LN-Leserin zustimmen müssen: Nebenstraßen Stilllegen! Ist doch Klar!

Frank Sievert, PRO BAHN

Eisenbahn Hamburg-Lübeck und die S4 - Der Ausbau ist dringend erforderlich!

HAMBURG Schrott- oder Graffiti-Express, Wahn-Bahn, Fossil auf Gleisen - dieses sind nur einige der Begriffe, die mit der S4 (Hamburg Hbf.-Ahrensburg) in Zusammenhang gebracht werden. Seit Jahren wird die Strecke von der Bahn vernachlässigt, an der Infrastruktur hat sich in den vergangenen Jahrzehnten kaum etwas verändert.

Dabei gehört die Strecke Hamburg-Ahrensburg(-Lübeck) zu den wichtigen Siedlungsachsen im Hamburger Osten (allein im Raum Hamburg-Rahlstedt werden bis 2002 weit über 2.000 neue Wohnungen gebaut).

Derzeit wird das Fahrgastpotenzial, das die S4 als ideale Verbindung in die Hamburger City hat, bei weitem nicht ausgenutzt. Die S4 ist noch lange nicht so gut, wie sie sein könnte. Ein Ausbau der S4 ist nicht in Sicht.

Die S4 heute

Verspätungen und Zugausfälle sind bei der S4 Normalität. Werktags befahren ca. 226 Züge (Stand 1997) die Strecke, Verspätungen werden an die S4 weitergegeben. Personenschäden, Lokschäden, nichtöffnende Türen, Schienenbrüche und Brückenpannenschäden tragen dazu bei.

Dabei fahren trotz aller Widrigkeiten werktäglich immerhin ca. 10.000 Fahrgäste pro Richtung mit der S4 (HVV-Schnellbahnerhebung 1992). Derzeit verkehren auf der S4 in der Regel 6-Wagen-Züge (Silberlinge) mit einem Sitzplatzangebot von 490 Plätzen, bespannt mit den alten Dieselloks der Baureihe 218. Die Reisezugwagen werden derzeit von der Regionalbahn Schleswig-Holstein modernisiert und schrittweise bis Ende 2000 gegen redesierte Wagen ausgewechselt. Immerhin ein erster, wenn auch kleiner Schritt zur Steigerung der Attraktivität der Strecke.

Im Berufsverkehr verkehren ca. vier Züge pro Richtung, ansonsten besteht ein annähernd verlässlicher 30-Minuten-Takt. Einige der Züge im Berufsverkehr halten zwischen Rahlstedt und Hauptbahnhof nicht, die Fahrtzeit verkürzt sich dadurch um ca. fünf Minuten.

Elektrifizierung in Planung

Ein Lichtblick sind die Überlegungen zur Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck. Im September teilte der schleswig-holsteinische Verkehrsminister mit, dass ab sofort die Elektrifizierung der Bahnstrecke geplant werden kann. Der Bund hatte sich bereit erklärt, die Hälfte der Planungskosten von 8,9 Millionen Mark nach dem Bundeschienenwegeausbaugesetz zu übernehmen. Die Deutsche Bahn AG war bereits mit 3,6 Mio. in Vorleistung gegang-

gen. Für das Projekt werden Gesamtkosten von 185 Mio. Mark veranschlagt. Wenn der Bundestag die Elektrifizierung als vordringlich anerkennt, könnten die Bauarbeiten in etwa drei Jahren beginnen und würden dann voraussichtlich zwei Jahre dauern. Vor dem Hintergrund der künftig engeren Kooperation der Häfen Hamburg und Lübeck wäre dies ein notwendiger Schritt zur deutlichen Erhöhung der Kapazitäten der Strecke; damit könnte jedoch auch die S4 z.B. durch die Verdichtung des Taktes und durch den Einsatz von Wechselstrom-S-Bahn-Zügen deutlich attraktiver werden.

Ausbau Gleichstrom S-Bahn?

Bereits im Juli 1988 wurde eine Planstudie zu den „Möglichkeiten eines späteren S-Bahnbaues von Hasselbrook bis Rahlstedt“ vorgestellt. Diese Untersuchung bezieht sich auf einen S-Bahnbaue, der auf der gesamten Strecke parallel zur Fernbahn geführt wird und sechs Haltestellen vorsieht. Die gesamte S-Bahn-Strecke ist auf eine Länge von 8,2 km ausgelegt. Ziel der Untersuchung war es, sicherzustellen, dass nach Beseitigung der Bahnübergänge die Ergänzung der Fernbahnstrecke durch zwei zusätzliche S-Bahnstrecken und die Haltestellen ohne besondere Vorleistungen möglich ist. Die Strecke der S4 eignet sich für den viergleisigen Ausbau, der schon seit den dreißiger Jahren im Gespräch ist, sehr gut, da die dafür notwendigen Grundstücke ohnehin schon vielfach im Besitz der Bahn oder der Stadt sind. Für den Bau der Strecke wurden damals in der günstigsten Variante 209 Mio. Mark veranschlagt.

Aufhebung der Bahnübergänge

Während im Bereich Ahrensburg die Aufhebung der Bahnübergänge weitestgehend abgeschlossen ist, hinkt Hamburg dem ursprünglichen Zeitplan hinterher. Im nächsten Jahr beginnen die vsl. 3 ½ Jahre dauernden Bauarbeiten zur Aufhebung des Bahnübergangs am Bahnhof Rahlstedt. Diese Maßnahme beinhaltet auch Verbesserungen für den Bahnhof; unter anderem sind ein neuer Zugangstunnel mit Zugangsanlage und Aufzug zum Bahnsteig, die Bahnsteigverlängerung und die Verlängerung der vorhandenen Bahnsteigüberdachung vorgesehen. Als Ersatz für den Bahnübergang wird eine Eisenbahnunterführung für Pkws gebaut. Für die übrigen Hamburger Bahnübergänge entlang der Strecke sind die Aufhebungsplanungen zum Teil schon sehr weit fortgeschritten.

Ausblick

Wichtigstes Ziel ist zur Zeit die deutliche Verdichtung und die konsequente Vereinheitli-

chung des Taktes. Spätestens durch die Elektrifizierung werden auf der Strecke neue Kapazitäten geschaffen, die dieses zuließe. Auch „richtige“ S-Bahn-Züge müssten dann eingesetzt werden.

Langfristiges Ziel ist jedoch und bleibt der viergleisige Ausbau der Strecke als Gleichstrom-S-Bahn. Im Falle der Elektrifizierung der Strecke muss deshalb auch sichergestellt werden, dass die Fernbahntrasse an den entsprechenden Stellen bereits so verschwenkt wird, dass die Trasse für den Bau der Gleichstrom-S-Bahn durchgängig auf einer Seite zur Verfügung steht. Dieses wird um so dringender, sollte die zur Zeit viel diskutierte feste Querung des Fernbahnbetts tatsächlich Realität werden: Die dann zu erwartende Zunahme des umfangreichen Güterverkehrs aus Skandinavien darf dann nicht zu Lasten des SPNV gehen.

Zu guter Letzt: Die S4 im Internet

Seit einiger Zeit gibt es sogar im Internet eine private S4-Homepage. Hier kann man erfahren, wann die Insassen der S4 in den Genuss einer Verspätung kamen. Die Homepage bietet viele 'romanreife' Anmerkungen zu den Verspätungen der S4. Die Seite ist zu finden unter <http://www.warpsite.de/de/nav/s4/index.htm>.

Ole Thorben Buschhüter ist verkehrspolitischer Sprecher der SPD Hamburg-Rahlstedt und PRO BAHN-Mitglied seit 1998

Neuer Termin für Treffen des Regionalverbandes Hamburg

Im neuen Jahr wird sich der Regionalverband jeweils am 2. Donnerstag im ungeraden Monat treffen. Dies hat der Regionalverband auf seiner letzten Sitzung beschlossen in der Hoffnung, daß mehr Mitglieder an diesem Termin Zeit zum Besuch der Sitzung haben werden.

Die Sitzungen finden in der Gaststätte "Alt Berlin", Schopenstehl 15 (Ecke Kattrepel) in der Hamburger Innenstadt statt. Zu erreichen ist die Gaststätte fußläufig von den Stationen Hauptbahnhof und Jungfernstieg sowie direkt mit der U-Bahn-Linie 1 bis zur Station Meßberg.

Die Arbeitstreffen der Fahrinitiativen Hamburg (FIH) bleiben fest beim 3. Donnerstag in jedem Monat.

Hein Lüttenborg fuhr Spitzenergebnis

BAD MALENTE (od) Die Nostalgiefahrten von der Holsteinischen Schweiz an die Ostsee waren auch 1999 wieder ein großer Erfolg.

Die Dampfzüge zwischen Bad Malente-Gremsmühlen und Lüttenburg (ex-KBS 147) verkehrten an Sonntagen vom 9. Juli bis zum 11. September. Zusätzliche Fahrten fanden am 11. Juli statt: Aus Anlaß des Stadtfestes in Lüttenburg pendelte die Museums-Diesellok V 160 003 mit einer Garnitur Mitteleinstiegswagen fünfmal zwischen Bad Malente-Gremsmühlen und Lüttenburg.

Und am Sonntag, den 11. September, ein zusätzlicher Zug nach Lüttenburg: Aus Anlaß des „BahnTages '99“ fuhr die Museums-Diesellok V 200 007 mit einem historischen Eilzug

im Stil der 50er Jahre von Lübeck nach Lüttenburg und zurück.

Die Fahrten von der Holsteinischen Schweiz an die Ostsee erfreuen sich vor allem bei Reise-

Nostalgiefahrten auch in Jahr 2000

gruppen großer Beliebtheit. Auch im Jahr 2000 wird „Hein Lüttenborg“ wieder über die Gleise rollen, die Planungen dafür laufen bereits.

Auskunfte erteilen auch gerne die Mitarbeiter des Bahnhofes Bad Malente-Gremsmühlen (Telefon und Fax 0 45 23 / 22 21 oder Telefon 0 45 23 / 98 88 84) oder im Internet unter <http://www.pro-bahn-sh.de/luettenborg>, wenn die neuen Fahrpläne bekannt sind.

Hein Lüttenborg soll verkauft werden

Kreise an Übernahme interessiert - VKP soll Strecke unterhalten

LÜTTENBURG (od) Am 16. November fand eine Besichtigung der Strecke Malente-Gremsmühlen - Lüttenburg statt.

An der Streckenbesichtigung nahmen neben Mitarbeitern von DB Netz und DB Immobilien sowie des Eisenbahn Bundesamtes und des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr auch Vertreter der Kreise Ostholstein und Plön, der Gemeinde Bad Malente und der Stadt Lüttenburg sowie der Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP) teil.



die Strecke technisch in einem sehr guten Zustand befindet, wurden beim Ortstermin nur kleine Mängel gefunden, die schnell zu beheben sind.

Bei der Streckenbesichtigung kamen die ehemalige Lok 5 der Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel (Ddh, MaK 1000012/59, Typ 1000D) und ein historischer Plattformwagen der Kiel-Schönberger Eisenbahn, die beide im

VKP möglicher Betreiber der Strecke

Besitz des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn Hamburg (VVM) sind, zum Einsatz. Lok und Wagen fahren zwischen Kiel und Malente als Dnr 80785 und Dnr 80782. Interessant ist, daß die Lok nach dem Eintreffen in Malente aus Richtung Kiel nicht umgelaufen ist und den Wagen nach Lüttenburg geschoben hat.

Eine Entscheidung über die Zukunft von „Hein Lüttenborg“ steht noch aus.

Der Inspektionszug auf der Strecke unterwegs Fotos: O. Dittrich

PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein-Hamburg im Internet: Weitere Informationen über Hein Lüttenborg 2000 finden Sie unter <http://www.pro-bahn-sh.de/luettenborg>

Wird die Region Lübeck vom Fernverkehr abgehängt?

LÜBECK (fs) Mit dem letzten Fahrplanwechsel hat die Deutsche Bahn AG durch ihre Tochtergesellschaft Reise&Touristik AG die glorieiche Leistung vollbracht, die Fernverkehrsfahrzeiten in Hamburg Hbf so zu verschieben, daß der Fahrgast seit Mai 1999 gezwungen ist, bis zu 59 Minuten auf seinen Anschluß warten darf.

Doch dies ist nur ein weiteres Glied in einer langen Kette von Verschlechterungen durch die Deutsche Bahn AG. Schon seit Jahren werden die Anschlüsse kontinuierlich verschlechtert. Der PRO BAHN Regionalverband Lübeck und Umgebung hat nach dem Fahrplanwechsel gegenüber der Bahn protestiert und auch eine Unterschriftensammlung in Lübeck gestartet.

Als Antwort präsentierte die Reise&Touristik AG wie immer die fehlende Wirtschaftlichkeit, die in diesem Fall aber keine Rolle spielt, und die vor Logik strotzende Erklärung, man hätte die bisherigen Anschlüsse aufgeben müssen, weil sie nur selten eingehalten werden konnten.

Aus Sicht von PRO BAHN kann man hier nur kommentieren: Na klar, Anschlüsse die es nicht gibt, kann man auch nicht mehr verpassen. Genial! - DB Reise&Touristik AG, da werden Sie geholfen.

Neue Termine für den Fahrplanwechsel

(tb) In den nächsten Jahren wird es neue Gültigkeitszeiträume für das Fahrplanwesen geben. Stufenweise wird bis zum Jahr 2002 der Zeitpunkt grundlegend verändert. Letztendlich wird am 28.05.2000 der Fahrplanwechsel im Mai stattfinden. Wegen der EXPO in Hannover wird nach dem 04.11.2000 der Winterfahrplan in Kraft treten. Einmalig wird im Folgejahr der Fahrplanwechsel zum 10.07.2001 stattfinden. Erst danach wird der Fahrplanwechsel regelmäßig Mitte Dezember eines Jahres stattfinden.

Der größte Vorteil ist die rechtzeitige Bekanntgabe der neuen Fahrpläne an die Tourismusindustrie, die dann bereits ihre Prospekte für das Folgejahr erstellt. Auch sollte das Fahrplanjahr näher an das Wirtschafts-(Kalender-)Jahr angeglichen werden.

Nachteilig dürfte es sich allerdings auswirken, daß neben den durch Fahrplanänderungen bedingten Unregelmäßigkeiten noch die Weihnachtsreisezeit oder sogar Wintererbrüche aufeinandertreffen. Ein Termin z. B. Anfang November würde diese Situation deutlich entspannen.

Datum	Ereignis
11.02.1990	Gründungsversammlung des Landesverbandes im Restaurant des Schleswiger "Bundes-"Bahnhofes. Tilo Fuchs aus Kiel wird erster Vorsitzender
02.11.1990	Gespräch des Landesvorstandes bei der Bundesbahndirektion Hamburg. Themen waren die anstehende Elektrifizierung der Strecken Hamburg - Kiel / Flensburg und der bevorstehende Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
01.03.1991	Erstmals erscheint der Landes-Info-Dienst als Informationsblatt für die Mitglieder, zusammengestellt von Malte Bischoff
02.06.1991	Der Jahresfahrplan 91/92 bringt Schleswig-Holstein als erstem deutschen Bundesland einen fast flächendeckenden Taktfahrplan im Regionalverkehr.
01.12.1991	Das erste PRO BAHN-eigene Fahrplanfaltblatt zeigt ausschließlich das deutlich aufgewertete Angebot der Bahnhöfe Flintbek und Einfeld
01.04.1992	"Landesbahn für Schleswig-Holstein", eine Broschüre zur Auswirkung der DB-Privatisierung in Schleswig-Holstein wird von PRO BAHN und VCD herausgegeben
31.05.1992	PRO BAHN bietet einen gut besuchten Tagesausflug mit dem Zug nach Schwerin an
31.05.1992	PRO BAHN gibt ein Fahrplanfaltblatt für die Strecke Neumünster - Heide heraus, für die es als einzige Strecke im Landes kein DB-Blatt gibt
01.06.1992	Mitglieder können in der NDR-2-Plattenkiste "auftreten" und den Verband vorstellen
01.06.1992	PRO BAHN gibt ein Flugblatt mit den neuen Fahrzeiten der Züge Barmstedt - Ulzburg heraus, wo erstmals seit vielen Jahren wieder Personenzüge fahren
13.06.1992	Seminar von PRO BAHN und VCD "Wohin fährt die Bahn in Schleswig-Holstein?" in Neumünster
17.10.1992	Anläßlich des 100. Geburtstages der Strecke Tönning - Garding bietet PRO BAHN in den Triebwagen Kaffee und Kuchen an
13.05.1993	Erstmalig nimmt PRO BAHN mit einem Infostand auf der Umweltmesse in den Neumünsteraner Holstenhallen
30.08.1993	Gründungsversammlung eines gemeinsamen, eingetragenen Landesverbandes Schleswig-Holstein/Hamburg in Neumünster. Karl-Peter Naumann wird erster Vorsitzender
29.05.1994	Auf Wunsch des Umweltrates Fehmarn erstellt PRO BAHN einem Inselbusfahrplan Fehmarn. Weitere 8 Blätter für den Kreis Ostholstein folgen
29.07.1994	Fahrplangespräch mit der DB Nahverkehr über den Fahrplan 1995
01.04.1995	Der Landes-Info-Dienst Nr. 13 erscheint als "Schleswig-Holstein-Schiene" als Öffentliches Mitteilungsblatt des Landesverbandes noch im DIN A5-Format
01.06.1995	PRO BAHN nimmt mit dem Eröffnungs-ICE an der Elektrifizierungsöffnung Kiel - Hamburg teil und kritisiert diese als teure Investition, die dem Land wenig bringt. So werden die Verbindungen nach Frankfurt seltener, Umsteigeverbindungen dauern längern. Heute fahren nur noch 2 ICE-Paare, die für 150 Mio. DM allein vom Land gefördert wurden.
15.09.1995	Gespräch mit der Abteilung DB Netz in Hamburg über die Planungen der Zukunft der Strecken in Schleswig-Holstein
05.06.1996	Karl-Peter Naumann wird als PRO BAHN-Mitglied in den Beirat der Landesweiten Verkehrsserviceges. (LVS) als Vertreter der Fahrgäste aufgenommen.
31.07.1996	Die Schleswig-Holstein-Schiene Heft 5 Extra erscheint als richtige Zeitungsausgabe im DIN A4-Format. Das ist bis heute so geblieben.
30.08.1996	Beim Stadtbahn-Aktions-Tag in Kiel pendelt der Talent-Prototyp zwischen Kiel und Suchsdorf
07.09.1996	Der Landesvorstand trifft die dänischen PRO BAHN-Mitglieder in Fredericia
01.10.1996	Die Projekt-Sammlung "Neue Schienen braucht das Land" erscheint und stellt verschiedene Bahnprojekte (Flensburg, Hamburg, Vogelfluglinie und Stadtbahnen) vor
08.02.1997	Frank Sievert wird Landesvorsitzender und löst Karl-Peter Naumann ab, der Bundesvorsitzender von PRO BAHN geworden ist
01.03.1997	Mit der Broschüre "Das Intelligente Netz" stellen PRO BAHN und weitere Verbände ein Gegenkonzept zum Streckenneubau der sog. Y-Trasse vor

Der alltägliche Wahnsinn Was ist wahr an dem Szenario

Sicher, dieses Szenario ist Fiktion, aber leider nur zu einem kleinen Teil. Lediglich der Unfall selbst ist etwas übertrieben dargestellt. Das meiste jedoch ist Realität. Die umsteigenden Schulklassen mit Riesengepäck, Rangeläufen zwischen Fahrgästen und insbesondere die steile Treppe in den dunklen Tunnel des Bahnhofes. Sie alle sind heute Alltags in Husum. Nicht einmal der herabstürzende Koffer ist frei erfunden. Er hat glücklicherweise nur eine der Treppenstufen getroffen.

Sogar daß der Triebwagen aus Kiel nach einer Rangierfahrt seine Fahrt nach St. Peter fortsetzt, ist übliche Praxis. Und keine der Schulklassen bekommt den Tipp wenigstens das Gepäck im Zug zu lassen. Der Bahnhof Husum ist zu einer Zeit konzipiert worden, als Züge noch vereinzelt fuhren und umsteigende Fahrgastmassen nicht berücksichtigt wurden. Auch bei seinem Umbau wurden wieder die Fahrgäste vergessen. So wurde der Bahnsteig Richtung Kiel unnötig lang gemacht, da man einplante, daß die Strecke Itzehoe - Husum stillgelegt würde. Inzwischen erreichen die Züge Husum im Studentakt und sollen untereinander mit kurzer Wartezeit Anschluß bieten. Mit dieser Entwicklung hat der Bahnhof selbst leider nicht Schritt gehalten. Was soll bloß werden, wenn Schleswig-Holstein endlich nicht mehr nur über die eininhalb Knoten in Lübeck und Husum verfügt?

Mit dem Fahrplanwechsel 1991 wurden die früher zur Stilllegung vorgesehen - Bahnhöfe Flintbek und Einfeld regelmäßig bedient. Durch Fahrplangespräche werden weitere Halte erreicht bzw. das Angebot noch besser verteilt. Ähnliches gilt für die Bahnhöfe Brokstedt und Dauenhof. Mit eigenen Faltblättern, die an alle Haushalte verteilt werden, wirbt PRO BAHN auch für deren Nutzung.

Die Fahrzeiten der Züge Neumünster - Heide werden besser an Anschlüsse und Schulbedürfnisse angepaßt. 1998 wird der Verkehr auf das Wochenende erweitert.

Nach Kritik an den Fahrplan nach der Elektrifizierung Kiel - Hamburg werden Umsteigeverbindungen in Neumünster zum Interregio nach Süden geschaffen.

Auf der Buslinie Süderbrarup - Kappeln werden abends neue Fahrten mit Taxen eingerichtet, die sich auch bis heute gehalten haben.

Das Liniennetz im Stadtverkehr Neumünster wird auf Durchmesserlinien umgestellt und mit merkbareren Takten befahren. Zuletzt wird die Linie 5 zum Einfelder Bahnhof verlängert.