

Schleswig - Holstein - Schiene

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

**Neu: Mit Extra-Teil
Hamburger Fahrgast Forum**

Heft 16
Ausgabe 1 / 2003

100 Tage neuer Fahrplan - Änderungen ohne Ende

ITF auf der Marschenbahn erfuhr mehrere Nachbesserungen

HUSUM (hb) Noch nicht in Kraft, wurde der am 15.12.2002 eingeführte neue Taktfahrplan der Marschenbahn Hamburg - Westerland (KBS 130) erweitert.

Pendelbusse Heide - Meldorf

Um die zu langen Wartezeiten von ca. 30-40 Minuten beim Umsteigen von der Regionalbahn Itzehoe - Heide auf die RE nach Husum/Westerland zu verkürzen, wurde ab dem 16.12. ein Buspendelverkehr zwischen Heide und Meldorf eingerichtet. Die Busse fahren morgens zweimal sowie nachmittags siebenmal - fast im Stundentakt (Fahrzeiten siehe unten). Im Bus gilt der Bahntarif.

Pendelzüge Husum - Heide

Schon am 20.01.2003 konnte ein durch Preisanfrage ausgeschriebener Pendelzug zwischen Heide und Husum starten. Jeweils zweimal morgens und nachmittags fährt nun die NOB mit einem Triebwagen von Heide im Anschluß an die von/nach Hamburg kommenden Regionalbahnen nach Husum. Damit soll auch den Pendlern aus St. Michaelisdonn und Burg die Möglichkeit gegeben werden, ohne lange Wartezeit in Heide nach Husum fahren zu können. Zwar sind die Übergangszeiten je eines Zuges mit 15 Minuten recht lang, bedingt durch die Fahrzeit bis Husum wäre ein anderer Fahrplan jedoch nur mit zwei Triebwagen machbar.

Weitere Züge für Klanxbüll

Durch den wirklich starken Protest von Pendlern der Strecke Klanxbüll - Westerland wird auch hier das Angebot erweitert. Zum Fahrplanwechsel wurde das Angebot auf dem Hindenburgdamm auf den neuen Integralen Taktfahrplan (ITF) umgestellt. Danach wird Klanxbüll nur noch im Stundentakt von den Regionalbahnen

Niebüll - Westerland bedient. Dazu kamen noch einige Halte von RE-Zügen in den Morgenstunden, so dass hier morgens ein fast sauberer 30-Min.-Takt nach Westerland besteht.

RB noch nicht im Stundentakt

In der Wintersaison, die bis zum 05. April dauerte, verkehren noch nicht alle Regionalbahnen, so dass im Fahrplan über den Tag verteilt je drei Zweistundenlücken entstehen. Weiter kommt für die Pendler erschwerend dazu, dass die Regionalbahnen immer zur Minute 53 ab Westerland fahren. Pech für den, der wie die meisten Berufstätigen zur vollen Stunde Feierabend hat. Wer um 19 Uhr Feierabend hat, konnte bisher erst um 20.53 Uhr zurück fahren.

Ein weiterer Schritt zur Verbesserung des Angebotes wäre gewesen, die ab dem 06. April ohnehin stündlich fahrenden Regionalbahnen schon vorher verkehren zu lassen. Denn es ist kaum einsichtig, dass das Angebot, das in der Sommersaison auf der sicher noch stärker frequentierten Strecke durchführbar ist, nicht schon vorher gefahren werden könnte.

Weitere Züge und neue Halte

Zum 1. Februar wurden von der LVS bereits drei weitere Züge und drei Halte von Regionalexpress-Zügen in Klanxbüll bestellt. Damit wurden zwar einige Kritikpunkte gelöst, der Wunsch nach einem weit besseren Fahrplan der zahlreichen Pendler bleibt. Ein Halt aller RE in Klanxbüll ist derzeit auch aus technischen Gründen nicht möglich. Die Züge nach Niebüll halten in Klanxbüll auf einem Inselbahnsteig, der nur über das nach Westerland führende Gleis erreicht werden kann. Der Bau eines weiteren Außenbahnsteiges ist zwar in der Planung, scheiterte bisher aber an einer fehlenden Einigung mit einem Baustoff-

In dieser Ausgabe:

Fahrkartenverkauf - wo auch immer ...

Über den unterschiedlichen Service der Bahngesellschaften ab Seite 5

Das Hamburger Fahrgast-Forum in der SHS

Über den ÖPNV im und um den Großraum Hamburg ab Seite 9

Güterverkehr

Neue Ansätze im Güterverkehr in Neumünster und anderswo Seite 14

Start Niebüll - Tønder

Über den Start der ganzjährigen Zugverbindung nach Dänemark Seite 20

PRO BAHN Informationen für Fahrgäste!

sowie	Seite
Taktlos - Start der Nordbahn	2
Stadtbus Schleswig	6
Takt Kiel-Rendsburg	6
Mehr Züge nach Puttgarden	7
100 Tage HVV	8
Rund um den Bus	18
PRO BAHN intern	16/17

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



händler, dessen Gleisanschluß genau in diesem Bereich liegt. Erst dann wäre der Halt weiterer RE-Züge möglich. Ein weiteres Problem sind die nur eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie vor Westerland, die aufgrund mangelnder Signaltechnik einen Zugverkehr von 2 Personenzügen und mindestens einem Autozug je Stunde und Richtung deutlich erschweren.

3.000 Pendler auf dem Hindenburgdamm

Klanxbüll und die gesamte Umgebung bis Süderlügum und Niebüll ist das heimliche Wohngebiet von Sylt. Hier werden die meisten Arbeitsplätze geboten, umgekehrt ziehen immer mehr Familien von Sylt aufs Festland, um hier bezahlbaren Wohnraum oder gar Eigentum haben zu können. Ca. 3.000 Pendler fahren daher jeden Tag per Bahn über den Hindenburgdamm – denn eine Alternative gibt es für sie nicht.

Täglich: Zugausfälle und Verspätungen

Weiter beklagen die Pendler, dass darüber hinaus einige Züge wegen Personalmangel ausfallen oder wegen nicht rechtzeitig erfolgter Wagenzusammenstellung und nicht oder zu spät betankter Loks sehr häufig mit Verspätung verkehren. "Die Situation für die Pendler ist mittlerweile unerträglich geworden", beklagt sich Frauke Ipsen aus Klanxbüll, die selber jeden Tag nach Westerland pendelt. Sie hat daher gleich eine Pendler-Initiative ins Leben gerufen, die mit der Bahn und den Aufgabenträgern LVS und Kreis Nordfriesland für ein besseres Angebot auf der Schiene bemüht.

Nach Aussage von Frau Ipsen hat die LVS der Pendlerinitiative noch keine direkte Antwort auf deren Forderungen. Dem Angebot, einen Streckenbeirat nach bewährtem Vorbild auch an dieser Strecke zu installieren, stehen sie positiv gegenüber.

Pendlerinitiative Klanxbüll - Sylt

Frauke Ipsen • Ringstraße 22 • 25924 Klanxbüll
Tel. 0 46 68 / 298

Schulzeiten passen zum Stundentakt

„Unsere Schulzeiten haben wir gleich zum Fahrplanwechsel umgestellt“, bestätigt Herr Vollersen, Schulleiter der HTS in Husum, den verschobenen Schulbeginn um 07.50 Uhr. Mit dieser Umstellung wurden die Schulzeiten an den seit Fahrplanwechsel existierenden Taktknoten in Husum zur halben Stunde angepaßt. „PRO BAHN hatte den Knoten zur halben Stunde schon ange-regt, als andere dies noch für illusorisch hielten“, lobte er die Arbeit des ehrenamtlichen Fahrgastverbandes. Dadurch hatte die Schule genügend Zeit sich auf die Fahrpläne einzustellen. Lediglich mit der Pünktlichkeit gab es bisher einige Probleme. Diese Schwierigkeiten sind aber allgemeiner Art und nicht im Fahrplan begründet. „Wenn der Fahrplan funktioniert, ist er gut und wir

können
sehr zu-
frieden
sein“,
schließt
er.



Auch hier Taktfahrplan im ITF möglich Bus zwischen Bahn und Fähre

HUSUM (hb) Seit dem 15.12.2003 ist Husum ein Taktknoten geworden. Kurz vor der halben Stunde kommen alle Züge an und kurz danach fahren alle wieder ab. Dem hat sich auch die Buslinie Husum - Nordstrand vorbildlich angepasst. Abfahrt der Busse praktisch immer um 35 und Ankunft zur Minute 16. Na also, es geht doch. Auch der Bus kann es! Wenn das dann als Stundentakt zum ITF gehört, sollte es von den Verantwortlichen auch unterstützt werden. Nur Mut, Herr Rohde. Unsere Unterstützung haben sie.

Eingezäunter Bahnhof ?

KIEL (hb) "Plötzlich kam der ICE", titelte die Ostholsteiner Zeitung in Ihrer Ausgabe vom 17.01.2003. Darin wurde die Bahn als Nachlässig dargestellt, da sie nicht vor jedem Zug, der durch den Bahnhof Bordschholm fuhr per Lautsprecher warnt. Und überhaupt, sollten mittels Zäunen das überqueren der Gleise unterbunden werden.

Es ist nicht wichtig, daß das überqueren der Gleise bloß verboten ist. Es ist wichtig, daß das überqueren der Gleise verboten ist, weil es gefährlich ist. Es hat auch schon seinen Sinn, daß man erst an die Bahnsteigkante herantritt, wenn ein Zug gehalten hat. Jedem, der nachdenken kann sollte das eigentlich wissen und einsehen. Man mag ja dagegen verstoßen, aber dann muß man gefälligst auch die Konsequenzen zu tragen bereit sein.

Muß man wirklich die Leute vor sich selbst schützen, bloß weil wir erstaunt feststellen müssen, daß an Bahnhöfen verstärkt mit Zügen zu rechnen ist? Vorschläge, die ebenfalls durch Bordschholm führende Bundesstraße 4 einzuzäunen, wurden jedenfalls noch nicht gemacht, obwohl täglich 6.000 Autos durchrasen und sich im Gegensatz zu den Zügen meist nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten.



An welcher Straße findet man schon solche Warnhinweise?
Foto: Busche

Umbau Bahnhof Heide beginnt

HEIDE (lvs/hb) Die LVS hat die DB AG mit dem Umbau des Bahnhofs Heide beauftragt. Der Bahnsteig Richtung Hamburg wird als Außenbahnsteig zur Stadtseite verlegt. Auch der Bahnsteig Richtung Neumünster wird ebenfalls ein Außenbahnsteig. Zwischen den Gleisen nach Westerland und Büsum wird eine Umsteigeplattform errichtet, so dass hier zukünftig ebenerdig umgestiegen werden kann. Alle anderen Umsteigevorgänge werden über einen neuen Tunnel laufen, der mit Treppen und Aufzügen versehen wird. Der Tunnel soll gleichzeitig den Stadtteil Rüsdorf direkt an die Heide Innenstadt anbinden.

Weiter wird ein neuer Bahnhofsvorplatz an der stadtzugewandten Seite entstehen. Damit ist der Bahnhof vom Stadtzentrum aus auch besser zu erreichen. Auch der ZOB wird an diese Seite verlegt, so dass endlich auch ein bequemes Umsteigen zwischen Bus und Bahn in Heide erfolgen kann. Bislang war ein Fußweg von weit mehr als 10 Minuten notwendig.

Start Nordbahn: Taktlos

Mit diesem Wort begrüßte die Nordbahn Ihre Fahrgäste über den Jahreswechsel

„Kaum gestartet, sind wir leider gleich aus dem Takt geraten!“ bittet die Nordbahn für die unzumutbar langen Wartezeiten und die teilweise mangelhafte Lautsprecherinformation um Entschuldigung. Die Ursachen dafür lägen leider nicht im Einfluss der Nordbahn, sondern waren durch Störungen des Stellwerkes in Neumünster Süd bedingt. Außerdem wären die Lautsprecherdurchsagen durch die Deutsche Bahn AG (DB) aus technischen Gründen zur Zeit nur auf den Bahnhöfen Neumünster, Bad Segeberg und Bad Oldesloe möglich. Die Nordbahn habe umgehend Kontakt zur DB aufgenommen, um die bislang nur sporadisch weiter gegebenen Informationen deutlich zu verbessern. „Natürlich entspricht dieser Zustand nicht unserem Anspruch, Service auf der ganzen Linie zu bieten. Wir sind sicher, Sie in Kürze von unserer Leistungsfähigkeit - und zwar im richtigen Takt - überzeugen zu können.“ wirbt die Nordbahn dafür, auch weiterhin mit dem Zug zu fahren. Quelle: Aushang Nordbahn

Reaktivierung ist voller Erfolg

Kiel (sb) Die wiedereröffnete Strecke Neumünster – Bad Segeberg übertrifft alle Erwartungen. Trotz anfänglicher Verspätungen und Zugausfälle sind ca. 2000 Fahrgäste pro Tag unterwegs. Prognostiziert waren nur etwa 1200 Fahrgäste.

Am stärksten frequentiert ist der Haltepunkt Rickling mit 330 Fahrgästen; es folgen Wahlstedt mit 300 und Fahrenkrug mit 120 Fahrgästen. Rickling und Wahlstedt zeichnen sich dadurch aus, dass die Haltepunkte mit Kombibahnsteigen versehen wurden, die ein schnelles Umsteigen vom Zug in den Bus oder umgekehrt ermöglichen. Der Busverkehr wurde zum Fahrplanwechsel neu auf den Fahrplan der nbe-Züge ausgerichtet, was die Attraktivität der Bahnstrecke erheblich gesteigert haben dürfte.

Bleibt nur noch der Makel der niedrigen Streckenkapazität, die Verspätungen nicht auffangen kann, und der frühe Betriebsschluss der neuen Strecke zu erwähnen. Aber der nächste Fahrplanwechsel kommt ja ganz bestimmt ...

Der Kommentar:

Situation des ÖPNV 100 Tage nach der Streckenreaktivierung

14 Jahre hat es nach Gründung der Aktion "Rettet die Bahn" gebraucht bis Verkehrsminister Rohwer am 15. Dezember 2002 zu einer Feierstunde anlässlich der Wiedereröffnung der Strecke Bad Segeberg – Neumünster in Bad Segeberg mit dem Zug aus Kiel (bzw Flensburg) anreisen konnte und „Schienenverkehr vom Feinsten“ versprach.

Die Gründe für die jahrelange Verzögerung sind hinlänglich bekannt, doch – Schwamm drüber – wie gestaltet sich die groß angekündigte Qualitätsoffensive im ÖPNV in Bad Segeberg?

Tatsache ist, dass speziell in Bad Segeberg ein enormer Qualitätssprung am 15. Dezember stattgefunden hat; es wurde nicht nur die Strecke nach Neumünster reaktiviert, sondern auch ein innenstadtnaher neuer Haltepunkt eingerichtet, zeitgleich gehört der gesamte Kreis Segeberg zusammen mit anderen Hamburg-Randkreisen zum erweiterten HVV-Gebiet, fährt in Bad Segeberg ein modernes Stadtbussystem, gilt der SH-Tarif auf der Schiene in Schleswig-Holstein, fährt ein Schnellbus im Stundentakt nach Lübeck etc.

Doch die Chancen dieser strukturellen Verbesserungen blieben zum Teil weit hinter ihrem möglichen Optimierungspotential zurück: Die Verbindung nach Kiel erfordert Umsteigen in Neumünster mit zumindest auf dem Rückweg unangenehm langen Übergangszeiten (17 Minuten). Die letzten Fahrtmöglichkeiten von Kiel (21.56 Uhr) und Hamburg (22.38 Uhr) nach Bad Segeberg sind deutlich zu früh (der Besuch kultureller Abendveranstaltungen mit dem ÖPNV ist also weiterhin nicht möglich).



Der neu angelegte Haltepunkt in Bad Segeberg offenbart sich bislang als liebloses Provisorium: ein verwahrlostes Grundstück eines ehemali-

gen Landhandels dient als P&R-Platz, ein Container als Kiosk und „Reisezentrum“. Besonders ärgerlich: Die von der Nordbahn „angestellten“ Kioskbetreiber verkaufen nur HVV-Tickets. Fahrkarten außerhalb des HVV-Gebietes werden nicht verkauft. Kompetente Information und Beratung gibt es ebenfalls nicht. Es ist also nicht einmal möglich, einen Fahrschein von Bad Segeberg nach Neumünster, geschweige denn zu Zielen außerhalb Schleswig-Holsteins zu bekommen. - „Wir können nur HVV!“

Der Stadtbus stellt leider nicht alle Bahnanschlüsse sicher; desweiteren fehlt eine echte Rendezvous-Haltestelle der zwei Linien. Der Schnellbus Lübeck fährt zwar stündlich, verdient seinen Namen aber nur bis Strukdorf, da er dann die Dörfer Mönkhagen und Eckhorst anfährt und mit 40 Minuten Fahrzeit 10 Minuten länger braucht als der Regionalbus Itzehoe – Lübeck zuvor.

Um so erstaunlicher, dass diese neuen Angebote trotz gewisser Mängel sogar besser als erwartet angenommen werden: Die Nordbahn freut sich über ein tägliches Fahrgastaufkommen von ca. 2000 Personen, der Stadt- und Schnellbus wird ebenfalls gut frequentiert.

Für Unmut bei Land und Fahrgastverbänden sorgen indessen die Pläne der Stadt Bad Segeberg zur Umgestaltung der jetzigen Ortsdurchfahrt und der ZOB-Verlegung:

Die Stadt hat sich leider von der ursprünglichen Planung, den ZOB direkt an den innenstadtnahen neuen Bahnhofpunkt zu verlegen, verabschiedet und hat vor, diesen stattdessen auf dem ehemaligen innenstadt- und haltepunktfernen Bahnhofsvorplatz einzurichten (natürlich nicht aus Gründen der ÖPNV-Optimierung, sondern vor dem Hintergrund der lukrativen Veräußerung des jetzigen ZOB-Grundstückes an einen Kaufhaus-Betreiber). Auch die Pläne zur Errichtung eines Mobilitätszentrums am neuen Haltepunkt sind wegen finanzieller Probleme ins Stocken geraten.

Trotz grundlegender Verbesserungen bleibt also noch eine Menge zu tun und die Notwendigkeit der Fahrgastverbände weiterhin Druck zu machen und sich konstruktiv in die Planungen einzubringen.

Zu diesem Zweck wird sich in Bad Segeberg ein „Forum Nahverkehr“ aus ehemaligen "Rettet die Bahn"-Aktionisten, PRO BAHN- und VCD-Mitgliedern gründen (Gründungstreffen um 19.30 Uhr am 07. Mai 2003 in der BUND-Geschäftsstelle am ZOB in Bad Segeberg).

Arne Hansen

Bahnhof Kiel soll fertig werden

KIEL (hb) So richtig glaubt ja niemand mehr daran: Die nun seit einigen Jahren andauernde Modernisierung des Kieler Bahnhofes sollte schon längst abgeschlossen sein.

Während die Fahrgäste schon seit Monaten unter einem nicht mehr verglasten Hallendach Regen, Wind und Schnee ausgesetzt sind, wurde das Hallendach über Gleis 1 und 2 bereits im letzten Jahr ganz entfernt. Es war baufällig gewesen, so dass aus Sicherheitsgründen der Zugverkehr auf Gleis 1 „außerhalb der Bahnhofshalle“. Die Halle existiert zwar nicht mehr, die Züge halten aber weiterhin „außerhalb der Halle“.



Gleise 1 und 2 ohne Dach: Hier wurde die Halle bereits abgetragen. Gleis 1 rechts immer noch gesperrt Foto: Brandt

Bahnhof 2003 wie 1946

Zynische Stimmen meinen, dass der Zustand des Bahnhofes heute fast dem des Nachkriegsjahres 1946 entspricht – vergleichbare Fotos belegen dies. Dass Bahnhöfe von Zeit zu Zeit

modernisiert werden müssen, ist verständlich und im Sinne der Fahrgäste auch wünschenswert. „Dass jedoch Fahrgäste seit Jahren auf einer nicht überdachten Baustelle mit ständig geänderter Wegführung leben müssen, finden wir auf dem größten Bahnhof Schleswig-Holsteins eine Zumutung“, meint Holger Busche von Fahrgastverband PRO BAHN. Die DB AG-Tochter Station & Service vertröstet Stadt und Fahrgäste seit Jahren mit immer wieder späteren Fertigstellungsterminen, wobei die Schuld häufig den Bauunternehmen zugeschoben wurde.



Kieler OB für rasche Fertigstellung

PRO BAHN hofft hier nun auch auf die neue Kieler Oberbürgermeisterin Angelika Volquartz, die auf einer Wahlkampfveranstaltung versprach, sich für die schnellstmögliche Fertigstellung des Kieler Bahnhofes einzusetzen, damit die Empfangsstation für Kiel-Besucher wieder ein einladendes Bild abgibt.



Weihnachtsmarktidylle auf dem Kieler Hauptbahnhof: Der Express-Schalter Foto: Brandt

Fahrpreisauskunft am Telefon

Was macht man, wenn man wissen möchte, wieviel eine Pendlerkarte Kiel - Hamburg kostet? Klar, man ruft die Auskunft der Bahn an und die lautete 01805 996633. Doch dort bekommt man nur die automatische Auskunft, daß man unter 0800/1507090 eine automatische Fahrplanauskunft und unter 11861 eine persönliche Auskunft bekommen kann. Weg sind die ersten 42 Cent. Nun, das kann ja vorkommen. 11861 angerufen, "Schönen Guten Tag, ich hätte gerne gewußt, wieviel eine Pendlerkarte Kiel - Hamburg kostet".

"Da müssen sie sich an die 01805 255xxx wenden". Die Frage, ob die Dame mich durchstellen könne, wurde verneint und schon war das Gespräch beendet und die Rechnung um 1,48 Euro höher. Als die nächste Nummer. "Schönen Guten Tag, ich hätte gerne gewußt, wieviel eine Pendlerkarte Kiel - Hamburg kostet". Schweigen. "Äh, da sind sie hier falsch. Ich kann Ihnen nur die neuen Tarife für Einzelkarten erklären. Bitte wenden Sie sich an die 11861". Hm, die hatten mich doch aber gerade an diese Nummer vermittelt. "Och, nee, nicht schon wieder", war die pure Verzweiflung des Angestellten zu vernehmen, "Ich muß sie leider bitten, da nochmal anzurufen". Durchstellen war wieder nicht möglich dafür waren aber wieder 97 Cent mehr auf der Rechnung und es stand natürlich noch der Anruf bei 11861 an. Also, 11861. Neue Dame - neues Glück. Die konnte mich dann zwar weiterverbinden, doch auch dort bekam ich nur die Auskunft, daß man am Telefon nicht sagen könne, wieviel eine Pendlerkarte kostet. Das müsse man schon am Bahnhof erfragen. Auf meinen Einwand, daß ich in Niedersachsen bin, erwiderte sie, daß jeder Bahnhof die Auskunft erteilen könnte. Schade nur, daß man auch am Bahnhof in Hannover nicht weiß, wieviel eine Pendlerkarte Kiel - Hamburg kostet. Fazit: Für insgesamt 5,39 Euro glaube ich jetzt, daß die nicht wollen, daß man zwischen Hamburg und Kiel pendelt, obwohl man, wie ich inzwischen von Bekannten erfahren habe, dafür immerhin 165,00 Euro im Monatsabo bezahlt...

Holger Busche

Frühstücksservice im Zug:

RE schlägt ICE

KIEL (hb) "Bei uns fängt der Tag gut an", wirbt DB ZugBus für Ihren Frühstücksservice, den sie seit 19. Januar 1998 auf ausgewählten Strecken und Zügen anbietet. In Schleswig-Holstein gibt es diesen Service in den Zügen der Regionalbahn Richtung Kiel.

A wie Apfelschorle Z wie Zeitung

Kaffee, Tee, Kakao und frischen Brötchen sowie kalte Getränke und Snacks kann man genießen. "Wenn ich morgens nichts gegessen habe, fahre ich sogar extra mit dem Regionalexpreß statt mit dem ICE nach Hamburg," lobt Holger Busche die Qualität. Ein Heißgetränk mit satt und lecker belegtem Brötchen für 2,50 EUR ist ein fairer Preis, ganz im Gegensatz zum ICE-Mitropa-Angebot, das zudem rund das Doppelte kostet. "Mit der Firma KKC hat die Regionalbahn einen guten Griff getan", rechtfertigt Holger Busche mit Blick auf seinen Bauch den Griff zum zweiten Brötchen.

Fahrgast auf dem Weg nach Lübeck Eine zumindest mit dem Frühstück zufriedene Kundin



"Der kleine Dicke mit dem blauen Wagen", wie sich Herr Degner der Fa. KKC selbst nennt. Fotos: H. Busche



Fahrkartenverkauf im Zug

Service der Bahnen ist sehr unterschiedlich

Kiel (hb) Während bei den „privaten“ Bahnunternehmen AKN, NOB, Flex und Nordbahn ein Nachlösen im Zug problemlos möglich und - aufgrund hoher Provisionszahlungen an DB Reise & Touristik durchaus auch erwünscht ist - hat die DB Regionalbahn Schleswig-Holstein ganz auf „Stur“ gestellt.



Mit sehr langen Durchsagen wurden die Fahrgäste daraufhingewiesen, dass seit Einführung des SH-Tarifs ein Nachlösen im Zuge nicht mehr möglich ist. Dies wird weiter erschwert, da immer mehr Leistungen mit schaffnerlosen VT 628 gefahren werden (u.a. auch Kiel – Lübeck – Bad Kleinen und die RB Hamburg – Bad Oldesloe) oder die Zugbegleiter in den lokbespannten Zügen auch nicht immer zu sehen sind.

Die stationären Nahverkehr-Fahrkartenautomaten auf den Bahnhöfen sind jedoch nur in der Lage, Fahrausweise ab genau diesem Startbahnhof zu lösen. Ein Verkauf über die Fernverkehrsautomaten der DB ist wegen des dort nicht erhältlichen SH-Tarifes nicht möglich. Fahrgäste die als Besitzer einer örtlichen Zeitkarte nur einen Anschlussfahrausweis brauchen, müssen ein Reisezentrum aufsuchen, die häufig überfüllt sind und auch nur zu bestimmten Zeiten geöffnet haben. Bei Stationen ohne Schalter haben die Fahrgäste gar keine Chance, Anschlussfahrausweise zu lösen: Entweder einen zu teuren Fahrschein lösen oder als „Schwarzfahrer“ einsteigen. Auch bei Defekt der Automaten wird der Kunde erst mal zum „Schwarzfahrer“ und muss selbst den Defekt nachweisen. Nach mehreren Anregungen von PRO BAHN und zahlreichen Beschwerden ist seit März ein Lösen von Anschlussfahrausweisen oder bei Defekt des Automaten im Zug wieder möglich.

Dagegen können die Fahrgäste der „Privaten“ ohne Sorgen in den Zug einsteigen und sich dann in Ruhe den passenden Fahrschein aussuchen. Auch können andere Starthaltestellen ausgewählt werden, somit auch problemlos Anschlussfahrausweise gelöst werden.

Dazu sind zumindest die Automaten in der NOB deutlich störungsunanfälliger als stationäre auf den Bahnhöfen. Die Automaten der NOB verkaufen neben dem Angebot des Verkehrsverbundes Region Kiel (VRK) auch die anderen Fahrscheine des neuen SH-Tarifes.

Die Automaten der AKN/Nordbahn verkaufen ebenfalls auch ab einer anderen Starthaltestelle. Jedoch ist hier auffällig, dass diese nur ab anderen AKN-Bahnhöfen gelten können. Auch hier ist im Nachteil, wer ein Anschlussticket an den HVV z.B. Dauenhof-Kiel lösen möchte. Weiter fiel auf, dass der Nordbahn-Automat keine HVV-Tickets verkauft, solange der Zug nicht eine



HVV-Station erreicht hat. Noch in Neumünster wird dem Fahrgast fälschlicherweise angezeigt, dass z.B. der Verkauf einer Karte Rickling – Hamburg „an diesem Automaten nicht möglich ist“. So wird zum ungewollten Schwarzfahrer, wer es in Rickling nicht noch einmal versucht.

Während die Zugbegleiter des Flex in den ersten Tagen nur Fahrkarten auf der eigenen Strecke und z.B. nicht einmal Elmsborn – Kiel verkaufen konnten, sind die Züge mittlerweile um je einen Automaten des Nahverkehrs und des Fernverkehrs nachgerüstet worden. Weiter verkaufen die Zugbegleiter mittels eines mobilen Fahrscheindruckers die gewünschten Tickets.

Es bleibt zu hoffen, dass sich auch die Regionalbahn SH dem Serviceangebot Ihrer Mitbewerber anpasst und auch in Ihren Zügen Fahrkartenautomaten einbaut, die mit frei wählbarer Starthaltestelle jeden beliebigen Fahrschein verkaufen können. Ihre Fahrgäste werden es ihr danken.

Weiteres in Kürze:

Fahrkarten außerhalb SH

Ab dem 1. April 2003 kann man an den Nahverkehrsautomaten in Schleswig-Holstein auch wieder Fahrkarten für Ziele außerhalb Schleswig-Holsteins erwerben und bar bezahlen.
Quelle Wirtschaftsministerium SH

Preisstufen vertauscht:

Leider sind bei der Erstellung der Preisstufenmatrix die Preisstufen Heide - Nordhastedt und Heide-Albersdorf vertauscht worden. Das Problem wurde zum 01. Februar 2003 behoben. Die Regionalbahn und die AKN haben die Rückerstattung bei zuvielgezahlten Zeitkarten zugesagt.

Fahrkosten-Tip:

Wer eine Gesamtnetzkarte für den HVV löst, braucht für die Weiterfahrt Richtung Kiel nur einen Fahrschein ab Dauenhof zu lösen – egal, ob der Zug dort hält oder der RE eben nicht. Hier hat es einige gegenteilige, falsche Meldungen gegeben.
Quelle: LVS

Keine Rückfahrkarten mehr

Weitere Neuerung im Verbundsystem ist die Tatsache, daß es keine Rückfahrkarten mehr gibt. Das ärgert nicht nur die Kunden, sondern auch die Schalterbeamten, die jetzt für Hin- und Rückreise jeweils 2 Karten ausdrucken müssen - und mehr zu tun haben, weil dies am Automat überhaupt nicht geht.

Kinder älter, aber nur noch ca. 40 % Rabatt

Auch wenn die Altersbegrenzung für Kinder jetzt angehoben wurde - statt ab 12 Jahre brauchen erst 15-Jährige voll zu bezahlen - ist der bisher gewöhnliche Rabatt von 50 % für Kinderfahrscheine auf etwa 40 % gesunken.

Reinfeld und Dauenhof gehören zu Niedersachsen?

Da die DB-Ländertickets auch im HVV gültig sind, gehörten bislang auch Reinfeld und Dauenhof "zu Niedersachsen", da diese die letzten Stationen im HVV-Gesamtbereich waren. Fahrgäste brauchten also erst ab hier nachlösen. Ab dem 1. April 2003 gelten die Ländertickets allerdings **nur** noch im Tarifbereich Ring A und B, also dem ehemaligen "Großraum Hamburg"

Neuer DB-Tarif im Fernverkehr

Es wurde schon viel gestritten über das neue Bahntarifsysteem. Sogar vor Gericht. Doch warum erzürnen sich so viele daran?

Die Bahn war nicht mehr glücklich mit der BahnCard und dem gesamten alten Tarifsysteem. Zu kompliziert, zu wenig Einnahmen und nicht effektiv genug beim Abbau der Verkehrsspitzen, die für Bahn, Bahner und Fahrgäste mehr als nur streßig sind. Darum hat die Bahn ein neues erdacht, daß nun immerhin nicht mehr aus mehreren Aktenordnern, sondern nur noch aus einer rund 50-seitigen A5-Broschüre besteht. Vorgestellt werden muß es hier ja wohl nicht mehr. Nur soviel sei noch erwähnt. Um an die Ermäßigungen zu kommen, muß man drei Dinge erfüllen: Rechtzeitig kommen, Glück haben, daß noch Platz im Kontingent ist und sich auf die Minute genau festlegen, wann man fährt.

Küssen verboten!

Wir erinnern uns an das äußerst gelungene Werbeposter der Bahn mit dem für die Flexibilität des Bahnreisens durch den Stundentakt geworben wurde: Ein sich küssenden Paar und der Untertitel "Eigentlich wollte sie den Zug um 11.17 Uhr, 12.17 Uhr, 13.17 Uhr... nehmen?". Der Kuß kann sie nun teuer zu stehen kommen.

Rien ne va plus - Nichts geht mehr

"Früher Vogel fängt den Wurm", heißt es so schön. Doch selbst, wenn man früh kommt, heißt das nicht, daß man die gewünschte Fahrkarte auch bekommt. So sind schon Anfang November jegliche Sparfahrkarten für den Weihnachtsverkehr ausgebucht. Eine frühzeitige Buchung z.B. Anfang Dezember, also immer noch drei Wochen vor der Fahrt, stellt keine Ermäßigung sicher.

Warum verwirft die Bahn ihren Vorteil der Flexibilität? Die Bahn möchte die Auslastung steuern, doch reicht dazu nicht auch schon die Mengenkotigentierung? Die Bahn möchte im voraus wissen, welche Züge voll sind, um sie zu verstärken, doch zeigt das nicht auch die ErFAHRUNG? Und wie will die Bahn Züge verstärken, wenn sie -ebenfalls aus Erfahrung- keine in Reserve mehr hat? Es ist verständlich, daß nur bestimmte Mengen eines Zuges preisgünstiger zu bekommen ist. "Angebot und Nachfrage



Bahnmitarbeiter auf der Suche nach Fahrgästen ?

Foto: Busche

Tagesausflug von Hamburg nach Hannover.

40%-Ermäßigung geht nicht, da zwischen Hin- und Rückfahrt die Nacht zwischen Sonnabend und Sonntag liegen muß. Für 25 % muß man drei Tage im voraus buchen und kommt somit immerhin in den Bereich der für einen solchen Ausflug wichtigen Wettervorhersage. Doch man weiß zwar vielleicht im voraus, wann man hinfahren wird, doch wie lange bleibt man? Durch die Zugbindung muß man sich ja auf einen bestimmten Zug festlegen. Also wenn man zulange in den Herrenhäuser Gärten war, muß der Zoobesuch eben ausfallen. Hinfahrt 25%-ermäßigt und Rückweg voll zahlen? Geht auch nicht. Die Ermäßigung gilt nur für Fahrkarten zu Hin- und Rückfahrt, so daß ganze 10% Ermäßigung bleiben. Auf die gibt es zwar noch 25% so man den eine BahnCard hat, doch damit liegt der Preis mit 25,80 Euro weit



Leerer ICE HH Richtung München, Do, 10.10.2002, 10.05 Uhr. Wird der neue Tarif diese Plätze füllen?? Foto: H. Busche

bestimmen den Preis", lautet einer der Grundsätze der Privatwirtschaft. Schließlich ist telefonieren ja auch zu bestimmten Zeiten teurer. Doch warum soll ich mich auf den leeren 09.05 Uhr-ICE von Hamburg nach Hannover schon Tage vorher festlegen müssen, wenn der 10.05 Uhr-ICE genauso leer ist? Günstige Abendtelefonate, sind auch nicht vorher zu beantragen.

Die Bahn muß Ihre Vollkosten erwirtschaften. Doch das kann man nur Wirtschaftsstudenten klarmachen. Die Kunden am Schalter (oder leider auch immer mehr zwangsweise am Automaten) sind aber besonders im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr nur bereit, die Betriebskosten von PKW zu zahlen. Die liegen ungefähr auf dem Niveau, das die BC50 bietet. Dabei muß man das Auto nicht vorausbuchen und Sitzplätze sind garantiert. Auch für Mitfahrer

Das "Robin-Hood-Prinzip"

Es gibt durchaus Reisende, die mit den Vollkosten eines Autos oder eines Fluges (bis zu 50 ct/km) rechnen. Es gibt Strecken, da ist die Bahn so attraktiv und so nachgefragt, daß sie hohe Preise nehmen könnte. Doch auch diese Fahrgäste bekommen Rabatte. Klar freuen die sich, aber die meisten wären auch ohne sie gefahren, da sie meist die Reisekosten in welcher Form auch immer erstattet bekommen oder andere Vorteile für sie geldwert sind. Andernorts und zu anderen Zeiten akzeptieren die Kunden keine solchen Preise. Derartige Reisen sind dann oftmals aber auch wenig termingebunden, d.h. der Kunde kommt irgendetwann zum Bahnhof und will losfahren. Die kann man nicht vorausbuchen lassen. Hier gilt es nun eine Regelung zu finden, die es ermöglicht zu Spitzenzeiten höhere Preise zu nehmen, die auch bezahlt werden, um in schwächeren Zeiten unkomplizierte Rabatte zu gewähren. Das neue Tarifsysteem war ein erster Schritt. Mutig, notwendig aber mißlungen. Wenn es den Kundenbedürfnissen entsprechend weiterentwickelt wird, war er richtig und wichtig. Ansonsten produziert es am Kunden vorbei.

über dem der alten BahnCard (17,20 Euro). Bleibt der Hinweis auf das Niedersachsenticket zu 21 Euro. Doch dieses gilt leider nur für Bummelzüge und die gibt es nichtmal durchgehend zwischen Hamburg und Hannover, so daß sie für Autofahrer hoffnungslos schlecht sind. Wer fragt, was die Bahn mit solchen Ausflüglern soll, dem sei gesagt, das der Großteil der Verkehrsleistung im Mittelstreckenbereich und im Freizeitverkehr anfällt. Diese beiden Bereiche bleiben tarifmäßig wohl dem Auto vorbehalten. Das kennt schließlich nur einen Tarif: So ca. 6-8l/100km * rund 0,9-1,1 Euro/l. Damit kostet der o.a. Tagesausflug (350 km) für Autobesitzer rund 20-30 Euro. Und die paar, die kein Auto haben, müssen eben nach Hagenbek gehen, durch Planten un Blumen latschen, dummbleiben und in dem Aberglauben gelassen werden „nichts sei doofer als Hannover“.

Mehr Angebot auf Vogelfluglinie

Weitere Regionalzüge nach Puttgarden – Bahnhof Großenbrode wird reaktiviert

Kiel (hb) Nicht nur Wochenendausflügler können sich freuen: Ab dem 06. April 2003 hat die LVS bei der DB Regionalbahn weitere Nahverkehrszüge auf der Vogelfluglinie von Lübeck nach Puttgarden bestellt.

Damit wird es erstmalig möglich, vom Festland aus Ausflugsfahrten mit Wochenend-Ticket oder SH-Ticket zu unternehmen. Bislang fuhren die Regionalzüge nur morgens von Fehmarn und abends zurück. Tagsüber fuhren nur die Euro-City-Züge nach Dänemark, in denen die günstigen Ausflugskarten nicht gültig waren. Damit steht nun auch der nördliche Kreis Ostholstein für Tagesausflüge mit oder ohne Fahrrad zur Verfügung.

Neue Bahnhöfe reaktivieren

Zusätzlich wird der Bahnhof Großenbrode, der sich kurz vor der Fehmarnsundbrücke und in kurzer Entfernung des Ostseebades Heiligenhafen befindet, für die Regionalzüge reaktiviert. Der Bahnhof in Lensahn konnte jedoch nicht wieder reaktiviert werden: Die Bahnsteigkanten waren nicht mehr verkehrssicher, so daß das Eisenbahn Bundesamt keine Freigabe erteilte. Der Bahnhof soll nun umgehend modernisiert und eröffnet werden.

Damit erhalten weite Teile des Kreises Ostholstein wieder einen Anschluß an den Schienennahverkehr in Schleswig-Holstein. Allerdings kann das kommende Angebot von dann täglich 4 bzw. 5 Zügen nur ein Anfang sein auf den geplanten Zweistunden-Takt mit Regionalzügen nach Fehmarn, wenn dieser – hoffentlich – Bestandteil des kommenden Nahverkehrsplanes sein wird.



Ein Bild aus alten Tagen: Auf der Vogelfluglinie wurden die internationalen Züge auf die Fähre rangiert. Dieses Jahr wird es mehr Nahverkehrszüge zum Fahrbahnhof Puttgarden geben
Foto: Joachim Kemnitz

Die neuen Abfahrtszeiten der Regionalbahnen:

ab Lübeck: Mo-Fr: 8.37 , 11.40 , 18.33 , 21.40.

Sa/So: 8.29 , 12.36 , 18.33 , 21.40

ab Puttgarden: Mo-Fr: 5.18 , 6.30 , 10.10 , 13.24 , 20.07

Sa/So: 5.18 , 6.30 , 11.07 , 17.19 , 20.07

SHS-Redaktion sagt DANKE!

Auch diese Ausgabe ist wieder dank der Unterstützung zahlreicher Autoren zu einem sehr interessanten Ausgabe geworden. Dafür möchten wir allen Beteiligten danken und hoffen auf eine ebenso nächste Ausgabe.

Schleswig – Holstein – Bahn will zeitgemäßes Angebot bieten

Kiel (sb) Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2003 wird es nach langem Warten endlich ein vertaktetes und damit verlässliches Angebot geben.

Ab 14.12.2003 wird alle zwei Stunden eine Regionalbahn von Neumünster über Heide nach Büsum verkehren, so dass endlich eine attraktive durchgehende Linie von der Mitte Schleswig – Holsteins an das Touristenzentrum Büsum besteht. Zusammen mit der reaktivierten Strecke Neumünster – Bad Segeberg ergeben sich damit interessante Reisemöglichkeiten von der Ostsee- zur Nordseeküste oder umgekehrt. Zwischen Neumünster und Hohenwestedt sowie zwischen Heide und Büsum wird dabei sogar ein Stundentakt angeboten werden. Neu werden die Züge dabei in Neumünster am Stadtwald halten, wo demnächst ein moderner Haltepunkt entstehen wird. Dafür überträgt die AKN als Muttergesellschaft der SHB ihre drei modernen CORADIA LINT 41/H 2.71 – 2.73, die ihrerseits durch einen vierten Triebwagen ergänzt werden.

Bahn steht zu Sanierungsplan

LÜBECK (gh) Die Deutsche Bahn AG steht zu ihren Plänen, den Lübecker Hauptbahnhof zu sanieren. Spätestens Anfang 2003 werden mit dem Umbau begonnen, sagte der Konzernbeauftragte der DB Rainer Latsch. Er trat damit Spekulationen entgegen, die Bahn könnte das Sanierungsvorhaben wegen der Kosten der Flutschäden verschieben. Insgesamt will die Bahn 50 Mio. Euro in Lübeck investieren.

Hochbahn erhält Zuschlag

LÜBECK (gh) Die Hamburger Hochbahn HHA wird sich zusammen mit ihren Partnern PVG und VHH an der Stadtverkehr Lübeck GmbH „beteiligen“. Anfang Dezember 2002 stimmte die Lübecker Bürgerschaft einstimmig einer 49,9-prozentigen Beteiligung der Hochbahn-Bietergemeinschaft zu.

Das Unternehmen konnte sich mit seinem Angebot gegen die Konkurrenten Connex, Rhenius-Keolis und Autokraft (DB) durchsetzen. Ziel der Beteiligung ist es, die Stadtverkehr Lübeck GmbH durch Restrukturierung und Ertragsmanagement zu einem wettbewerbsfähigen Unternehmen zu machen. Die Lübecker befördern jährlich auf 39 Buslinien 28 Mio. Fahrgäste. Das Unternehmen hat rund 500 Mitarbeiter und ca. 140 Fahrzeuge.

Ein Grund für die Entscheidung zu Gunsten der Hochbahn-Bietergemeinschaft war die Zusage, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten und Mitarbeitern im Falle eines Arbeitsplatzabbaues eine Beschäftigung bei den Partnern anzubieten. Der Beginn der Beteiligung ist für das Jahr 2003 vorgesehen.

HHA/PEG expandieren im Osten

Sieger bei Ausschreibung „Ostnetz Brandenburg“

Die Bietergemeinschaft HHA/PEG (Prignitzer Eisenbahn) hat die Regionalstreckenausschreibung „Ostnetz Brandenburg“ gewonnen. Die gaben die zuständigen Minister der Länder Berlin und Brandenburg im Dezember bekannt. Die Betriebsaufnahme soll 2004 erfolgen, die Vertragslaufzeit beträgt 10 Jahre. Die vier gewonnenen Strecken im Raum Berlin – Frankfurt/Oder gehören dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB an und umfassen ca. 3,5 Zugkilometer jährlich. Für die Bietergemeinschaft ist es die zweite gewonnene Ausschreibung in den neuen Ländern.

PRO BAHN verbessert Stadtbus

PRO BAHN-Vorschläge in Schleswig umgesetzt

SCHLESWIG (mb) Eine Arbeitsgruppe des PRO BAHN Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein hat sich seit einigen Jahren mit einer Optimierung des Schleswiger Stadt- und Regionalbusnetzes auseinandergesetzt.

Ziel war eine einheitlichere Linienführung im Stadtgebiet und eine bessere Anbindung der immer stärker wachsenden Umlandgemeinden. Besonderer Augenmerk lag der Anbindung des stadtauswärts gelegenen Bahnhofes an den innerstädtischen ZOB.

Regiobus als Stadtbus

Idee des PRO BAHN-Konzeptes ist die vertaktete Führung vorhandener oder zu erweiternden Regionalbuslinien, die ohnehin nach oder sogar durch Schleswig fahren und auf diesem Wege eigentlich schon heute Stadtverkehrsleistungen wahrnehmen. Diese sollen zumindest im Stadtgebiet zu einem Stundentakt verdichtet und als Durchmesserlinie durch die Stadt geführt werden. Die Stadtlinien nehmen die Bedienung der Gebiete neben den Hauptachsen oder ggf. deren Verstärkung wahr.

10-Minuten-Takt ZOB-Bahnhof

Auf der Achse ZOB – Bahnhof verdichten sich so 3 „Regionallinien“ und 3 Stadtbusse zu einem reinen 10-Minuten-Takt. Als Durchbindungen sind geplant, die Linie von Kappeln nach Kropp, von Böklund nach Selk. Die Linie Flensburg – Kiel fährt ohnehin fast im Stundentakt durch Schleswig, diese sollte jedoch Fahrdorf in ganzer Länge bedienen. Mit dem Angebot wäre auch die regelmäßige Anbindung des Gewerbegebietes St. Jürgen, der Ortslage Fahrdorf sowie ein Halbstundentakt nach Busdorf. Die Vororte im westlichen „Speckgürtel“ Dannewerk, Hüsby, Schuby und Lürschau sollten über die stündliche Verlängerung einer Stadtbuslinie von der Erikstraße zum real-Markt im Nordwesten Schlesiws angebunden werden, so dass von der Innenstadt aus zwei Fahrten jede Stunde möglich sind. Für alle Verbindungen wurden Musterfahrpläne mit weiteren Haltestellen, neuen Haltestellenamen und regelmäßigeren Bedienung erstellt, die der Verkehrsgemeinschaft Schleswig-Flensburg (VGSF) im letzten Sommer übergeben wurden. Die Unterlagen sind im Internet unter www.probahn-sh.de/schleswig abrufbar. Eine Antwort zu den Vorschlägen steht jedoch noch aus.

VGSF setzt einige Maßnahmen um

Zum letzten Fahrplanwechsel wurden nun von der VGSF zumindest zwei Maßnahmen schon umgesetzt: Die Regionallinie Flensburg – Kiel bedient die Ortslage Fahrdorf mit weiteren Haltestellen. Weiter gibt es eine neue Buslinie Erikstraße – real-Markt über den „Speckgürtel“, jedoch nur wenige Fahrten ohne eine regelmäßige Vertaktung. Dafür konnte der Fahrplan der Regionallinien Richtung Dörpstedt vereinfacht und übersichtlicher dargestellt werden. Dieser Fahrplan ist im Januar nach Protesten noch einmal nachgebessert worden.

Weitere Verbesserungen sollten folgen

„Es ist zwar erst ein kleiner Anfang, aber ein Schritt in die richtige Richtung“, sagt Malte Bischoff vom Regionalverband, dem nun weitere folgen sollten. PRO BAHN wird sich weiter um die Verbesserung des Stadtverkehrs Gedanken machen und den Dialog mit den Verkehrsbetrieben wieder erneuern.

Wieder Kiel – Rendsburg

KIEL (hb) Die Fahrgastzahlen auf der Verbindung zwischen Kiel und Rendsburg steigen weiter. Seit Übernahme des Personenverkehrs durch die Nord- Ostsee-Bahn (NOB) am 5.11.2000 sind die Fahrgastzahlen nach Mitteilung der NOB um 20-30 Prozent gestiegen. Dies führt zu weiteren gut gefüllten Zügen Richtung Kiel, neuerdings aber auch zwischen Owschlag und Rendsburg.

Höhere Qualität für Pendler

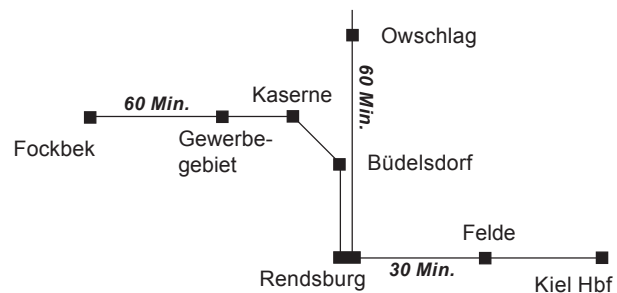
Durch die Taktverschiebung der Züge nach Kiel ist auch Protest der Pendler laut geworden, deren Arbeitszeiten in Kiel zur vollen Stunde beginnen oder enden. Die NOB fährt seit dem 15.12. ab Kiel zur Minute .03, Ankunft ist zur Minute .58. Diese Fahrzeiten sind im Rahmen des Integralen Taktfahrplans (ITF) von der LVS so vorgegeben worden, machen aber auch aus Fahrgast-sicht unbedingt Sinn: Dadurch kann in Husum innerhalb weniger Minuten nach Westerland, Heide oder St. Peter umgestiegen werden, dies war früher mit zum Teil extremen Wartezeiten verbunden.

30-Min.-Takt Kiel-Rendsburg hilft

Daher erhält der im Sommer 2002 vom PRO BAHN Regionalverband Schleswig/Mittelholstein gemachte Vorschlag, zwischen Kiel und Rendsburg einen Halbstundentakt einzuführen, neuen Auftrieb. Wie beschrieben müsste dazu jedoch eine Ausweichstelle eingerichtet werden, nach dem die Deutsche Bundesbahn seinerzeit alle Ausweichstellen zwischen Kiel-Hassee und Osterrönfeld entfernt hatte. Dies würde am Bahnhof Felde Sinn machen, da die Züge hier ohnehin im Personenverkehr halten. Auch der bereits geplante Ausbau der Strecke Kiel Hbf – Kiel-Hassee würde dazu beitragen, dass der Fahrplan im Halbstundentakt noch etwas flexibler durchgeführt werden kann.

Durchbindung bis Fockbek ?

Vorschlag von PRO BAHN war weiterhin, die stündlich in Rendsburg endenden Zwischenzüge auf der immer noch existenten Bahnstrecke nach Fockbek weiterzuführen. Die nur wenige Kilometer lange Strecke führt entlang an mehreren dicht bebauten Siedlungen. Weitere Haltestellen wie Büdelsdorf, Mastbrook/Kaserne, Gewerbegebiet und Fockbek wären denkbar, um diese Stadtteile für Pendler schnell und bequem direkt an die Landeshauptstadt anzubinden. Eine Alternative wäre – wenn nicht ohnehin ein Anschluß an die Züge nach Flensburg geboten werden kann, die zusätzlichen Züge bis Schleswig weiterzuführen.



Schema des Halbstundentaktes nach Rendsburg: Jede Stunde verkehrt die NOB wie gehabt über Rendsburg nach Husum- Die Verstärkerzüge fahren um eine halbe Stunde zeitversetzt nach Rendsburg. Bei der Variante "Durchbindung Fockbek" fahren die Züge bis Fockbek auf der alten Husumer Bahn weiter. Je nach Bedarf können dabei 4 weitere Stationen bedient werden.

Hamburger Fahrgast Forum

AKN contra S-Bahn

Warum die AKN nicht zum Hauptbahnhof fahren darf, die S-Bahn nicht nach Quickborn fahren kann.

AKN-Fahrgäste, die täglich in Eidelstedt umsteigen müssen, fordern schon lange die durchgehende Weiterfahrt zum Hauptbahnhof. Alle Politiker der Anliegergemeinden und auch die FIH, haben sich dieser Forderung angeschlossen. Bisher waren solche „Sonderfahrten“ nur mit zwei bis drei Zügen an einigen ausgewählten Sonntagen möglich, z.B. im Advent oder bei Großereignissen in Hamburg. Als Grund für diese Beschränkungen mußte es bisher gelten, daß die dieselbetriebenen AKN-Züge wegen der Geruchsbelästigung (Gesundheitsgefährdung?) nicht in den Tunnelbahnsteig des Hauptbahnhofs einfahren durften.

Die AKN hat daraufhin untersuchen lassen, ob sich die vorhandenen Züge, die ja ohnehin diesel-elektrisch fahren, so umbauen lassen, daß sie an der S-Bahn-Stromschiene fahren können, d.h. der Dieselmotor wird so lange abgestellt, wie man elektrisch fährt. Nach erfolgreich verlaufenen Probefahrten wurden zunächst sechs Züge der neueren Baureihe umgebaut. Damit sollte ab dem Winterfahrplan 2002/03 wenigstens in den Abendstunden ein regelmäßiger Betrieb bis zum Hauptbahnhof durchgeführt werden. Das macht Sinn, weil gerade beim 40-Minutentakt in den Abend- und Nachtstunden für die Fahrgäste ein längeres Warten in Eidelstedt unzumutbar ist.

Diese Hoffnung wurde dadurch genährt, daß die Forderung nach einem durchgehenden Betrieb der AKN sogar in die Koalitionsvereinbarungen des neuen Senats aufgenommen wurden.

Die S-Bahnleitung hatte dennoch wieder etwas dagegen, weil in der Hauptverkehrszeit (HVZ) keine Fahrplantrassen auf der Verbindungsbahn frei wären. Doch das stand nicht zur Debatte. Für einen solchen Betrieb auch in der Spitzenzeit würden ohnehin die vorhandenen Züge nicht ausreichen, selbst wenn alle Züge dieser neueren Baureihe umgerüstet würden.

Die FIH hatte schon 1990 nachgewiesen, daß im 10-Minutentakt ein vierter Zug auf der Verbindungsbahn fahren könnte. Bedingung wäre nur, daß die AKN-Züge nach unveränderter Ankunft in Eidelstedt bis Holstenstraße ohne Halt durchfahren müßten, um dort eine freie Fahrplantrasse zu erreichen. Stadtauswärts gilt das Entsprechende (vgl. HFI 27 - 1/90). Eine solche Betriebsweise würde auch die Bedenken der S-Bahn ausräumen, die AKN-Züge könnten auf der S-Bahnstrecke zu viele Fahrgäste mitnehmen, was ohnehin nicht möglich wäre, weil die kurzen AKN-Züge gar nicht das Fassungsvermögen dafür haben.

Statt dessen möchte die S-Bahn selber auf AKN-Gleisen fahren, womöglich sogar bis Kaltenkirchen. Das wiederum würde von der AKN als „Feindliche Übernahme“ gesehen. Tatsächlich wäre eine Umlenkung der S21 ab Eidelstedt denkbar, die in Elbgaustraße ohnehin keinen ZOB bedient. Dem steht allerdings der Aufwand der Elektrifizierung entgegen.

Wollte man mit den Gleichstromzügen fahren, so müßten nicht nur die Stromschienen verlängert, sondern auch eigene Unterwerke gebaut werden, weil die relativ niedrige Betriebsspannung der S-Bahn von ca. 1200 Volt bei größeren Distanzen zu höheren Spannungsabfällen führt.

Dennoch gilt diese „niedrige“ Spannung schon als Hochspannung mit einem erheblichen Gefährdungspotential, so daß die Stromschiene nicht unmittelbar an die Bahnübergänge herange-

führt werden darf. Da die AKN meist ebenerdig fährt, gibt es zahlreiche Bahnübergänge, an denen die Stromschiene zwangsläufig unterbrochen wäre. Größere Abstände als 59 Meter zwischen beiden Stromschienen-Enden sind bei niveaugleichen Straßenkreuzungen nicht möglich, weil sonst ein Kurzzug gerade auf dem Bahnübergang liegenbleiben könnte.

Nun soll ja die Hamburger S-Bahn mit Zweistromzügen ausgestattet werden, die wechselweise an der Oberleitung mit 15.000 Volt fahren können. Doch auch die Installation einer Oberleitung entlang der AKN-Strecke erfordert hohen Aufwand, der um so höher ist, je schneller man fahren will. Eine Elektrifizierung über Quickborn hinaus würde sich so oder so kaum rechnen.

Wie dem auch sei - wir sind der Meinung, daß eine Kooperation zwischen AKN und S-Bahn möglich sein müßte, in der Weise, daß sowohl AKN-Züge zum Hauptbahnhof, wie auch S-Bahnzüge wechselweise bis Quickborn fahren könnten. In diesem Falle ließen sich die Trassenpreise gegenseitig aufrechnen, so daß unterm Strich keiner der beiden Partner für die gegenseitige Streckenbenutzung zu zahlen hätte.

Doch allen solchen Plänen wollte die AKN bereits einen Riegel vorschieben. Zwar wird jetzt die A1-Strecke abschnittsweise zweigleisig ausgebaut. Bei der Tieferlegung des Bahnhofs Eidelstedt-Ost (künftig Eidelstedt-Markt), die derzeit gerade im Bau ist, wurde die Bahnsteiglänge mit 120 Meter so bemessen, daß ein Sechswagenzug der AKN darauf paßt, nicht jedoch ein Sechswagenzug der S-Bahn. Ein Vier-Wagenzug der AKN ist genau so lang wie ein Drei-Wagenzug der S-Bahn. Mit so kurzen Zügen könnte die S-Bahn aber nicht in der HVZ fahren. Eine spätere Verlängerung der Seitenbahnsteige wäre nicht möglich wegen der betonierten Spundwände. Wie wir dazu erfahren, hatte die S-Bahn-GmbH bei der Planfeststellung gegen die allzu kurzen Bahnsteige in Eidelstedt-Ost Einspruch erhoben. Ist das der Grund, daß dort die fertigen Spundwände geändert wurden, wie Fahrgäste beobachten konnten?

Nachdem die Durchfahrt der AKN-Züge zum Hauptbahnhof technisch möglich ist, wird sie politisch auf Dauer nicht zu verhindern sein.

Gegen eine Fahrt durch den 6 km langen Citytunnel mit Dieseltriebwagen mit ihren Kraftstofftanks würden wir allerdings Einspruch erheben. Das käme einem Gefahrgut-Transport gleich, wie er beispielsweise im Autobahn-Elbtunnel verboten ist.

Daher hatten wir bei der AKN-Leitung vorgeschlagen, für die ohnehin zusätzlich zu beschaffenden Züge Akku-Triebwagen zu bestellen. Damit wären aufwendige Zwei-System-Züge überflüssig, die ständig ein schweres Diesel-Aggregat samt Treibstofftank mitführen. Stattdessen kämen Akkus hinzu, die auf der ganzen Strecke gebraucht würden. Denn solche Akku-Triebwagen können sowohl an der Stromschiene im Pufferbetrieb arbeiten, wo sie während der Fahrt und beim Halten und Kehren an der Endstation aufgeladen werden, als auch im Außenbereich ohne Stromschiene elektrisch fahren. Damit kommt es nicht zu langen Stillstandszeiten während eines Ladevorgangs - sonst ein großer Nachteil aller bekannten Akkutriebwagen.

Zu diesem interessanten Vorschlag haben wir nie eine verbindliche Stellungnahme erhalten. Mündlich wurde uns entgegengehalten, daß Akkus nicht mit den Spannungsspitzen belastet werden könnten, wie sie im Gleichstromnetz der S-Bahn auftreten. Eine solche Gefahr würden wir eher bei den empfindlichen Halbleitern sehen, die neuerdings an der Stromschiene arbeiten.

Werner Rönsch

100 Tage HVV-Norderweiterung

Am 15.12.2002 war es endlich soweit: Der nunmehr schon mehr als 35-jährige HVV wurde erwachsen. Aus dem über viele Jahre im wesentlichen auf das Hamburger Stadtgebiet begrenzten Verkehrsverbündchen wurde ein umfassender Regionalverkehrsverbund, für die nächsten Monate jedoch noch auf das Stadtgebiet Hamburg, die schleswig-holsteinischen Hamburger Randkreise und wenige niedersächsische Gemeinden beschränkt. Zur mindestens unter dem Strich reibungslos verlaufenen Wandlung vom Teenager zum Erwachsenen darf gratuliert werden. Wenn dieser Artikel dennoch ein wenig lang geraten ist, so mag er einerseits Gelegenheit zum Schmunzeln und andererseits Anregungen für die anstehende Ausdehnung auf die kompletten niedersächsischen Hamburger Randkreise geben.

Besonders von der HVV-Erweiterung profitieren Pendler aus dem Umland nach Hamburg, einerseits über die Durchtarifierung von z.B. Stadtverkehr, Regionalzug und U-Bahn, sowie andererseits durch den - gegenüber dem DB-Tarif - günstigeren HVV-Tarif, inklusive der Ausweitung seiner Gültigkeit auch auf die RegionalExpress-Züge. So feierte der ursprüngliche nur in Personen - jedoch nicht in Eilzügen gültige Vororttarif zwischen Elmshorn und Hamburg fröhliches Überleben in der Form „RegionalExpress - HVV- Fahrausweise ungültig“. Es ist eine gewisse Verkehrsverlagerung von der Regionalbahn zum RegionalExpress samt Stehplatzneigung in der Hauptverkehrszeit zu beobachten. Jedoch in einem geringeren Maße als selbst seitens der Aufgabenträger und Verkehrsbetriebe befürchtet. Jedenfalls sollten für eine knapp zehnmündige Fahrt im RegionalExpress zwischen Elmshorn und Pinneberg keine anderen Maßstäbe angelegt werden als für eine ebenso lange Fahrt in der S-Bahn zwischen Wilhelmsburg und Hauptbahnhof, wo Stehplätze in der Hauptverkehrszeit einerseits unvermeidbar sind und andererseits zumindest geduldet werden.

Mit der HVV-Erweiterung wird im Umland vielerorts die Erwartung verbunden, die in der Großstadt angebotenen Taktfolgen würden auch auf die ländlichen Regionen ausgedehnt. Hierfür besteht jedoch objektiv gesehen kein ausreichendes Nachfragepotential, allerdings sollte mittelfristig ein stündliches (an Wochenenden ggfs. zweistündliches) Angebot auf den regionalen Hauptlinien angestrebt werden. Deutliche Angebotsausweitungen sind u.a. im Landkreis Pinneberg (z.B. ganztägige Buslinie Wedel - Pinneberg) sowie in der Stadt Segeberg (Einrichtung zweier Stadtverkehrslinien) zu verzeichnen. Doch alleine durch die tarifliche Integration des ÖPNV-Angebots lassen sich positive Effekte bei den Fahrgastzahlen erzielen, wie sich zum Beispiel am gegenüber Pinneberg, Uetersen und Wedel unterdurchschnittlich entwickelten Busverkehr (Stichwort: Abend- und Wochenendverkehr) in Elmshorn beobachten läßt. Apropos Elmshorner Busverkehr: Die von der Firma Meißner ausgehängten Fahrpläne bieten zwar einen kompletten Überblick über das Angebot der betreffenden Linie, aus ihnen die nächste Busabfahrt samt Fahrtverlauf abzulesen ist jedoch einigermaßen schwierig.

Der ganze Kreis Segeberg gehört dem HVV an. Ganz Segeberg? Nein, nur ein einziges Unternehmen hat sich nicht in den Verkehrsverbund integrieren lassen. Die Firma Peters Reisen aus Wasbek, die die Linien Neumünster – Bornhöved – Schmalensee und Neumünster – Bönebüttel betreibt, ist nunmehr in keinem Verkehrsverbund vertreten. Dementsprechend sind die an sich umfangreichen Fahrpläne der beiden Linien in keinem Fahrplanheft mehr nachzulesen sondern ausschließlich über das Internet zu erhalten (www.peters-reisen.de). Eine wahre Asterixtråde?
Auch der Stadtverkehr Kaltenkirchen gehört nicht dem HVV-Tarif an.

Für die Umstellung der Fahrkartenautomaten verwendeten Hochbahn und S-Bahn unterschiedliche Strategien. Da der Austausch aller Beschriftungen auf allen Schnellbahnhaltestellen in einer Nacht jedenfalls unter halbwegs wirtschaftlichen Bedingungen unmöglich ist, wurde die Beschriftung entweder vor der Stichnacht 14./15. Dezember, so geschehen bei den Hochbahn-Automaten, oder in den folgenden Tagen, so geschehen bei den S-Bahn-Automaten, durchgeführt. Letztere Strategie war mit für wenige Tage besonders günstigen Gesamtbereichskarten verbunden. Von Ausnahmen wie z.B. den Eintrittskarten für den Hamburg-Dungeon abgesehen wurde die Zehnertastatur auf den Automaten der S-Bahn bisher nicht genutzt. Dies hat sich grundsätzlich geändert, denn mit Ausnahme von besonders häufig nachgefragten Fahrkarten wie Einzelfahrt Nahbereich oder Tageskarte Großbereich Hamburg, für die Tasten auf den „herkömmlichen Tastenreihen“ reserviert wurden, muß nun - der natürlichen Logik des Verkaufsprozesses folgend - zunächst die Fahrkartenart (per „herkömmlicher Tastenreihe“) und anschließend die Entfernung (per Zehnertastatur) gewählt werden. Das selbstverladene Stückgut stand in den ersten Wochen bisweilen etwas ratlos vor den umgestellten Automaten, doch nach bewährter Manier erklärt der Fahrgast, welcher dem Automaten gerade erfolgreich einen Fahrschein abgerungen hat, dem bzw. der nächsten Verkaufswilligen die Funktionsweise des Automaten. Die rechte Tastenreihe der S-Bahn-Automaten ist zur Zeit noch unbelegt und für das Angebot des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) reserviert. Derartige Kombinationen findet man bereits an DB-Regio-Automaten im Erweiterungsgebiet. So befindet sich im Elmshorner Bahnhofstunnel eine imposante Ansammlung bestehend aus vier gelben S-Bahn-Automaten (nur HVV-Tarif), zwei blauen DB-Reise&Touristik-Automaten (nur DB-Tarif, kein HVV- und SH-Tarif) und drei blauen DB-Regio-Automaten (HVV- und SH-Tarif, kein DB-Tarif).

Problematisch gestaltete sich bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein zunächst der Erwerb von Anschlußfahrscheinern insbesondere für HVV-Gesamtbereichs-Karteneinhaber. Während bei einer Fahrt von Hamburg nach Neumünster mit der AKN oder Nordbahn ein Verkauf im Zug per Fahrkartenautomat und bei der FLEX sogar beim Schaffner möglich ist, wurde der Fahrgast bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein mangels Verkaufsmöglichkeit im Zug zum Schwarzfahrer. Zwischenzeitlich ist auf Drängen der Kunden, der Fahrgastinteressenvertreter und der LVS (Landesweite Verkehrs Servicegesellschaft) ein eingeschränkter mobiler Verkauf eingerichtet worden, sofern für den Fahrgast am Abgangsbahnhof keine Möglichkeit zum Erwerb der entsprechenden Fahrkarte besteht und er sich unverzüglich an das Zugbegleitpersonal wendet. Ab Anfang April werden die schleswig-holsteinischen DB-Regio-Automaten neben dem SH-Tarif auch wieder den DB-Tarif für Fahrten nach Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern anbieten.

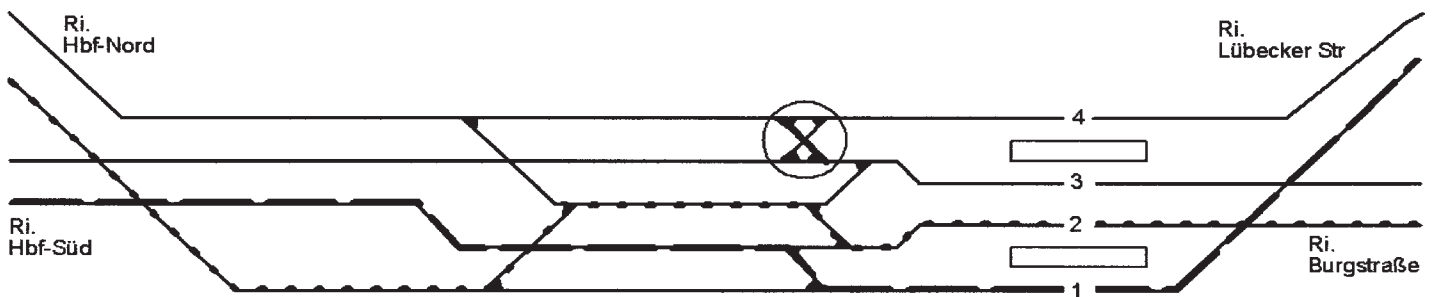
Und dann ist (oder zwischenzeitlich war ?) da noch der Zug 46 der neuen Hamburger S-Bahnflotte, welcher dem Autor dieser Zeilen seine müden Pendler-Augen reiben ließ. Der Logo-Bereich des Schnellbahnplans machte statt eines blau-roten, einen seltsam gelben Eindruck, hervorgerufen durch ein denkmalgeschütztes Exemplar, bei dem die A3 sich noch auf den Abschnitt Elmshorn - Barmstedt beschränkt.

Möge das ehrgeizige Ziel der HVV-Süderweiterung zum 14. Dezember dieses Jahres erreicht werden, vielleicht zunächst auch nur auf den Landkreis Harburg, sowie die Stadtgebiete Buxtehude und Stade beschränkt, von denen sich ja bereits heute verschiedene Kombi-Fahrkarten im Angebot befinden.

U2/U3-Tausch am Berliner Tor

Bekanntlich planen die Hamburger Hochbahn und die Baubehörde einen Tausch der östlichen Äste der Linien U2 und U3. Als im Jahre 1973 die Verbindung zwischen Schlump und Berliner Tor in Betrieb genommen wurde, sollte dieses Bauvorhaben zum einen den Eimsbüttlern einen schnellen Zugang zur Innenstadt ermöglichen, zum anderen aber auch den verspätungsanfälligen Ring aufspalten. Durch den Anschluß der Großsiedlungen zwischen Billstedt und Mümmelmannsberg haben sich die Fahrgastströme soweit verschoben, daß eine Änderung der damaligen Maßnahmen angebracht erscheint. Die Umgestaltung des Bahnhofs Berliner Tor soll gleichzeitig mit dem Neubau der U-Bahn-Linie 4 erfolgen.

Eine Umrüstung der Haltestelle wäre auch mit verhältnismäßig einfachen Mitteln herzustellen, ohne das eventuelle spätere Bauvorhaben beeinträchtigt werden würden. Es müßte lediglich eine neue Gleisverbindung zwischen den westlichen Ausfahrten von Gleis 3 und Gleis 4 errichtet werden. Diese Verbindung könnte zusätzlich zu der bestehenden zwischen den Gleisen 4 und 3 entstehen (siehe Skizze unten).



Vereinfachte Skizze. Auf die Darstellung des U1-Tunnels und der Abstellgleise wurde verzichtet.

U-Bahnanbindung der HafenCity ohne realistische Alternative

Immer wenn ein neuer Stadtteil entsteht, stellt sich das Problem einer ÖPNV-Anbindung. In der projektierten Hamburger HafenCity sollen 20 000 Arbeitsplätze und 5 000 Wohnungen entstehen. Damit dürfte ein hinreichendes Fahrgastpotential für eine Schnellbahn-Anbindung gegeben sein. In der Baubehörde schätzt man das spätere Verkehrsaufkommen auf täglich 10 - 14 000 Fahrgäste, bei einer angedachten Streckenverlängerung Richtung Wilhelmsburg wesentlich mehr.

Die HafenCity soll mit einer neuen U-Bahnlinie - U 4 - erschlossen werden. Diese Entscheidung des neuen Senats kam für viele überraschend schnell. Die neue Linie soll am Rathaus in die Ringstrecke einmünden und mit einer Ausfädelung vor der Habichtstraße Steilshoop und Bramfeld bedienen (mit geschätzten 25 000 Fahrgästen). Die Frage ob damit eine optimale ÖPNV-Anbindung der HafenCity geschaffen werden kann, mag für Interessierte nicht nur von theoretischem Interesse sein. Immerhin könnte von einer etwaigen nochmals anderen Regierungsmehrheit eine abweichende Entscheidung getroffen werden; ein Baubeginn der HafenCity-Strecke ist vor 2007 nicht realistisch.

Alternative Vorstellungen für eine ÖPNV-Anbindung der Hafencity sind in Fachkreisen debattiert und von der Baubehörde untersucht worden.

Dabei war abzusehen, daß „exotische“ Alternativen wie Magnetbahn und H-Bahn nicht ernsthafte Realisierungschancen haben konnten. Die in Betracht kommenden Übergänge zu den Schnellbahnnetzen wären nur schwer und umständlich zu ver-

Der Betrieb würde folgendermaßen ablaufen: In West-Ost-Richtung fährt die U2 von Hbf-Nord kommend durch den vorhandenen Verbindungstunnel (an den westlichen Abstellanlagen) und erreicht Gleis 2. Die U3 von Hbf-Süd fährt über die bestehende Weichenverbindung nach Gleis 1. Damit ist zeitgleiches Ein- und Ausfahren der Züge möglich.

In der Ost-West-Richtung sieht die Situation etwas anders aus. Die Züge der U2 (neu) von Burgstraße und der U3 (neu) von Lübecker Str. kommend, können gleichzeitig einfahren. Wegen der Trassenkreuzung ist die Ausfahrt jedoch nur gestaffelt möglich. Diese Prozedur war vor dem Umbau jahrelang in Barmbek (Westausfahrt) üblich. Dabei sollte die U3, Richtung Hbf-Süd, vor der U2, nach Hbf-Nord, ausfahren, da m.E. die Zeitverschiebung (Verspätung) auf der Durchmesserstrecke leichter aufzuholen ist.

Bei der Überleitung von Einsatzwagen, Verstärkern und Betriebsfahrten ändert sich nichts an der bestehenden Praxis. Durch diese Maßnahme, Sicherung der Strecke durch den Verbindungstunnel, Einbau der Gleisverbindung und Umstellung der Signalanlagen, könnte ein Linientausch innerhalb kürzerer Zeit realisiert werden, ohne auf den aufwendigen Umbau im Zuge der geplanten U4 warten zu müssen.

Jürgen Susott

wirklichen. Auch erscheint die Praxistauglichkeit dieser Systeme noch nicht ausreichend erwiesen.

Ein modernes Bussystem - womöglich mit Brennstoffzellentechnik - würde eine feinteilige Erschließung der HafenCity ermöglichen und könnte u.U. sogar ökologische Vorteile bieten. Bedenken bestünden aber auch hier wegen zeitraubender Umsteigezwänge und verstopfter Straßen.

Die denkbar komfortabelste Anbindung der HafenCity könnte wohl eine S-Bahn bieten und würde als Gegenast zur künftigen S 4 (Rahlstedt - Ahrensburg) ein besseres verkehrliches Gleichgewicht zwischen Ost/Süd und West ermöglichen. Aber auch die Durchleitung von Flughafenzügen wäre vorstellbar. Allerdings wäre die einzig vertretbare Anbindung am Jungfernstieg bautechnisch schwierig und kostspielig. Auch insgesamt wäre eine S-Bahn derart aufwendig, daß eine Förderung durch den Bund nach dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) ausgeschlossen erscheint.

Das vom Aufwand und Komfort entgegengesetzte schienengebundene Extrem wäre eine Stadtbahn, dann wohl verbunden mit einer Realisierung der Stadtbahnplanung des Vorgängersensats zwischen Hauptbahnhof und Bramfeld. Auch hier liegen die Nachteile auf der Hand: verhältnismäßig langsam und zeitraubendes Umsteigen zu den Schnellbahnen.

Für die vom Senat beschlossene U-Bahn sprechen vor allem positive verkehrliche Gesichtspunkte. So können Hauptbahnhof

und Innenstadt direkt bedient werden und vor allem würde sich die neue U 4 am besten in eine weitergehende künftige Schnellbahnplanung einfügen. Demgegenüber sollten die durch eine unterirdische Führung - teilweise in extremer Tieflage - bedingten Schwierigkeiten in Kauf genommen werden, trotz der daraus resultierenden hohen Kosten dürfte die erforderliche Gesamtbewertung eine Förderung nach dem GVFG nicht ausschließen.

Ewald Brincken

Kritik an der neuen U4

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH) bekam einen Anruf, in dem uns verwundert mitgeteilt wurde, warum wir das ehemalige Stadtbahnkonzept des früheren Senates kritisiert haben, jedoch das U-Bahn-Konzept des jetzigen Senates unsere volle Zustimmung findet, wo wir doch ein eigenes Konzept (U-Stadtbahn) jüngst vorgeschlagen haben, das die Vorteile beider Varianten kombiniert.

Das U4-Projekt wird von vielen Seiten wegen der hohen Kosten abgelehnt. Zunächst möchte ich festhalten, daß wir nur dargestellt haben, was kommen soll und haben dieses aus FAHRGAST-Sicht beurteilt. Die hohen Kosten sind nicht unser Problem, sondern die des Senates. Das Stadtbahnkonzept des vorigen Senates weist auch aus Fahrgastsicht erhebliche Mängel auf (kein vollwertiger Schnellbahnersatz, weitgehende Abhängigkeit vom (M)IV trotz eigenen Gleiskörpers).

Aber nun gibt es noch drei entscheidende Gründe, warum das neue U4-Konzept uns genehmer ist, als das Stadtbahnkonzept des früheren Senates:

1. Es gibt eine entscheidende Übereinstimmung zwischen dem Senat U4-Konzept und unserem U-Stadtbahn-Konzept, nämlich die Doppelnutzung der Innenstadt-U-Bahnstrecken. So sollten auch nach unserem Konzept die Strecken Rathaus - Berliner Tor (U3) und Berliner Tor - Barmbek (heute U2, künftig auch U3) von zwei Linien befahren werden (jeweils von einer U-Bahn und einer U-Stadtbahn). Somit war ein Neubau einer Schienenstrecke im gut erschlossenen innerstädtischen Bereich entbehrlich und das Angebot auf den vorhandenen Schnellbahnstrecken verdichtet. Außerdem hat das Angebot in diesen Bereichen Schnellbahn- und nicht bloß Straßenbahn-Qualität, so daß auch Steilshoop und Hafencity, sowohl nach unserem U-Stadtbahnkonzept, als auch nach den aktuellen Senatsplänen, nicht jedoch nach dem Stadtbahnkonzept des früheren Senates, an das Schnellbahnnetz angebunden würden.

2. Der Umbau in Berliner Tor, der einen Linientausch U2 und U3 ermöglicht, wurde auch von der FIH schon immer gewünscht, jedoch bei unserem neuesten Stadtbahnvorschlag nicht zur Voraussetzung gemacht. (Leider gibt es bei dem Konzept noch keinen ständigen Linientausch.)

3. Schließlich und endlich werden wir nicht aufwendigere und komfortablere Konzepte ablehnen, soweit sie nicht VER-SCHLECHTERUNGEN für die FAHRGÄSTE darstellen, sondern NUR für den (vielleicht den ÖPNV nichtnutzenden) Steuerzah-

ler. Hinsichtlich des Komforts bei innerstädtischen Verbindungen gilt für mich (und wohl für fast alle) folgende Rangordnung: Schnellbahn (U,S) > (U-)Stadtbahn > Straßenbahn (in HH Stadtbahn genannt) > BUS > gar nichts.

In finanzieller Hinsicht (Baukosten/Betriebskosten) ist das wohl genau andersherum (bis auf, daß es nicht immer <, sondern auch & heißen kann). Deshalb werden immer Kompromisse geschlossen von den offiziellen Planern. Wir jedoch werden nur uns beschweren, wenn etwas schlechteres für Fahrgäste geplant ist. Dann (und nur dann) versuchen wir nachzuweisen, daß man für das gleiche Geld auch etwas mehr bekommt. *Martin Potthast*

Kein Anschluß in Büchen

Die Umsteigesituation im Bahnhof Büchen hat sich nun nochmals verschlechtert: die RE-Züge Hamburg - Rostock kommen teils mit erheblicher Verspätung in Büchen an (längerfristige Baustelle zwischen Friedrichsruh und Schwarzenbek mit eingleisigem Betrieb), so dass die Anschlüsse Richtung Lauenburg und Ratzeburg praktisch nicht mehr bestehen. Die Langsamfahrstelle zwischen Lauenburg und Basedow (60 km/h) besteht immer noch (inzwischen mehr als 7 Monate seit dem Elbe-Hochwasser).

Seit dem 15.12.2002 gibt es im Bereich des Knotens Büchen Angebotsveränderungen durch eine neue Taktlage des RE Hamburg-Schwerin, der nun bis Rostock verlängert worden ist. Durch diese (durch das Land Mecklenburg-Vorpommern gewünschte) neue Taktlage ergeben sich etwas angepasste Fahrpläne der RB Aumühle - Büchen. Dennoch ist es dabei das Ziel der LVS, die Anschlüsse in Büchen weiterhin sicherzustellen.

Außerordentlich unglücklich stellt sich die Kreuzung der beiden Zügen der Strecke Lübeck - Büchen - Lüneburg da. Der nach Lüneburg fahrende Zug belegt hierbei das kurze Gleis 140 am Hausbahnsteig, während der Zug nach Lübeck das Gleis 41 am langen Bahnsteig besetzt. Die Fahrgäste bleiben vor der geschlossenen Schranke stehen und verpassen deshalb den Anschluss.

Eine Alternative wäre es, den Zug nach Lüneburg über die Schranke weiter nach Gleis 40 einfahren zu lassen, auch wenn sich dadurch der Umsteigeweg für die Reisenden etwas verlängert. Nach der Ankunft dieses Zuges (Minute 51 bzw. 52) wäre dann der Überweg durchgehend frei und die Schranke müsste nicht mehr geschlossen werden. Ein Tauschen der Gleise ist aufgrund fehlender Signalinfrastruktur nicht möglich.

Zum Wohle der Fahrgäste muss hier möglichst umgehend eine praktikable Lösung zur Sicherung der Anschlusssituation gefunden werden, damit der Umsteigebahnhof und Taktknoten Büchen hält, was er versprochen hat, fordert PRO BAHN. *Holger Busche*

Umbau des Bahnhofes Quickborn

HAMBURG Das Land und die AKN stellten die Pläne zur Neugestaltung des Bahnhofes Quickborn vor. Der Mittelbahnsteig wird durch zwei Außenbahnsteige ersetzt, wozu eine Gleisverlegung notwendig sei. Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wird an die Torfstraße verlegt und erhält damit eine direkte Anbindung an den neuen Bahnhof.

Auf dem Bahnhofsvorplatz wird dann ein Einkaufszentrum errichtet, das direkt einen Zugang zum Gleis erhält. Hier soll ein mustergültiger Bahnhof entstehen, kündigte die LVS an.

An den Kosten von ca. 2 Mio. Euro beteiligt sich das Land mit GVFG-Mitteln an den Kosten, die zu Verbesserungen für Fahrgäste führen. Die weiteren Kosten teilen sich AKN und ein private Investor.

Günter Hasenberg

Das Hamburger Fahrgast Forum ist das Mitteilungsblatt der Fahrgastinitiative Hamburg (FIH). PRO BAHN Hamburg und die FIH arbeiten zusammen für die Fahrgastbelange des ÖPNV in der Region Hamburg.

Schwarzfahren lohnt sich nicht?

KIEL (hb) 4. Januar 2003. Auf dem Kieler Bahnhof türmen sich Schneehaufen. Wer kann bleibt zu Hause. Nicht zu Hause geblieben ist der Kontrolleur der NOB, der auf der Fahrt um 13.56 Uhr nach Neumünster die Fahrscheine kontrolliert. Zwar sind nur etwa 25 Reisende im Zug, trotzdem wird der Kontrolleur im Zug gleich zweimal fündig: Keinen gültigen Fahrschein dabei hatten min. 3 Personen. (Oder wie viel waren es?)

Am Abend im Hamburger Hauptbahnhof: Der RE nach Kiel fährt um 0.18 Uhr ab. Der Zugbegleiter rappelt seine Durchsage herunter, dass mit dem neuen SH-Tarif ein Nachlösen im Zug nicht mehr möglich ist. Dies ist zwar nicht vom Tarif abhängig, sondern ist eine interne Regelung der Regionalbahn SH. Da der Zugbegleiter in den nächsten 90 Minuten zumindest im 1. Wagen nicht gesehen ward, bekommt die Durchsage aber eine völlig neue Bedeutung: Kein Schaffner – kein Nachlösen!

...zumindest nicht für die Bahnen!

Der RE Hamburg - Kiel benötigt rund eineinhalb Stunden. Wenn ein Zugbegleiter 30 Euro/Stunde kostet, wie in vielen Gutachten vorgerechnet, dann kostet er rund 45 Euro pro Fahrt. Gemäß SH-Tarif entspricht dieses dem Gegenwert von ganzen drei Fahrkarten. Sprich: wenn die Anwesenheit eines Schaffners auch nur drei Reisende dazu bringt sich doch eine Fahrkarte zu besorgen anstatt schwarzzufahren, dann hat er sich schon amortisiert. Von all dem sonstigen Nutzen für die Bahn und die Fahrgäste (mehr Sicherheit, mehr Sauberkeit, mehr Service) mal ganz zu schweigen. Warum also am Personal sparen?

Gründung Forum Nahverkehr Segeberg:
Am 7. Mai 2003 • 19.30 Uhr
BUND-Geschäftsstelle im ZOB Bad Segeberg

Kettenreaktion

Am 09.01. nachmittags kommt die Mecklenburgbahn aus Parchim kurz nach der Einfädelung in die Hauptstrecke bei Schwerin-Görries auf dem Gegengleis neben dem RE nach Wismar zum Halten. Insidern ist klar, hier läuft was quer. Nach kurzem Aufenthalt wurde gesagt, dass die Weiterfahrt sich wegen eines Lokschadens verzögern wird. Ca. zehn Minuten später fuhr neben uns der RE nach Wismar ab und nach weiteren 15 Minuten erschien ein Gegenzug auf der jetzt nur eingleisig befahrenen Hauptstrecke. Anschließend fuhren wir dann im Gleis der Gegenrichtung ab und sahen neben uns einen Güterzug. Dieser konnte aber nicht weiter, weil er unmittelbar hinter dem defekten Zug im Haltepunkt Schwerin-Mitte stand. Eine Durchsage kündigte weitere Verspätungen infolge vereister Weichen und Signalanlagen an.

Zehn Minuten nach Ankunft einer Hilfslok war der Weg in den Hbf Schwerin frei, wo jedoch scheinbar tagelang nur ein Gleis von Eis und Schnee befreit worden war. Zudem sind mehrere Abschnitte wegen maroder Gleis- und Weichenlagen nur mit 20 Km/h befahrbar, so daß sich die Verspätung des RE nach Hamburg auf 45 Minuten summierte. Immerhin war die Fahrt dann problemlos.

Peter Stoltze

Es ist ja klar, daß im Winter mal was schiefehen kann. Als Fahrgast fragt man sich dann aber wieso es zu solchen Kettenverspätungen kommen muß und wieso diese so wenig vorhersehbar sind, daß keine halbwegs genauen Verrspätung-ankündigungen gemacht werden (können). Leser, die eine Antwort wissen, mögen sich bitte an die Redaktion wenden.

Hamburg - Lübeck - Travemünde darf elektrifiziert werden

Kiel (sb) Das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Travemünde ist beendet und wenn die erforderlichen Zuweisungen aus dem Bundesverkehrsministerium termingerecht bereitgestellt werden, kann noch im Dezember diesen Jahres mit dem Bau begonnen werden.

Wenn die Bauarbeiten vom Zeitplan her eingehalten werden, wird Ende 2006 die erste E-Lok die Hansestadt Lübeck erreichen. Da für die Strecke dann neues Wagenmaterial beschafft werden muss, ist davon auszugehen, dass in diesem Zusammenhang auch eine Ausschreibung erfolgt.

Sinnvoll wäre es endlich die S4 zumindest zwischen Hamburg und Ahrensburg im 10 Minutentakt auf eigenen Schienen laufen zu lassen. Bei der Planung für den Abschnitt Ahrensburg - Bad Oldesloe ist darauf zu achten, dass ein 20 Minutentakt der S-Bahn nicht zu einem Halbstundentakt der Regionalzüge passt.

Für den Güterverkehr ist zu hoffen, dass die Elektrifizierung so durchgeführt wird, dass eine Elektrifizierung Bad Oldesloe - Neumünster ähnlich durchgeführt werden kann wie zwischen Itzehoe und Elmshorn. Dann bietet sich die Streckenführung Neumünster - Bad Oldesloe - Hamburg als Entlastung für den Engpass Elmshorn an. Hier müssen jedoch die Kapazitäten erhöht werden.

Nortorfer wünschen Stundentakt

KIEL (sb) Durch Nortorf fahren seit Fahrplanwechsel alternierend eine RB Flensburg - Neumünster und der IR-Ersatz FLEX Richtung Padborg. Nortorf wird jedoch nur alle zwei Stunden bedient, da nur die RB dort hält. Dies ist vor allem für Nortorfer Schüler ein Problem, da die Schüler sehr lange auf ihre Züge warten müssen. Obwohl es der Produktphilosophie (Zwischenprodukt zwischen Fern- und Nahverkehr) des FLEX eigentlich widerspricht, hält der FLEX morgens auch in Nortorf, um dem ärgsten Problem abzuwehren. Trotzdem bleiben Probleme zu anderen Zeiten. Als Lösung schlagen die Nortorfer vor, dass auch der FLEX regelmäßig in Nortorf hält.

SWT nicht teurer

Zur Zeit liegt ein Antrag der Deutschen Bahn beim Regierungspräsidium Darmstadt, den Preis des „Schöne-Wochenend-Tickets“ ab 1. April um 2 auf 30 Euro zu erhöhen, wenn man es am Schalter oder im Reisebüro kauft. Beim Kauf im Internet oder im Automaten soll der Preis unverändert bei 28 Euro bleiben.

Nachdem das Ticket vor einem Jahr schon um 7 Euro teurer wurde, sind die Verkaufszahlen von 6,7 Millionen im Jahr 2001 auf 4,9 Millionen im Jahr 2002 zurück gegangen (7. 2. 03).

Von der Tarifkommission der Länder ist die Erhöhung erstmal abgelehnt worden. Damit bleibt der Preis bis zum 15.06.2003 erstmal unverändert.

Länderticket auch am Wochenende gültig

Sollte sich das Wochenende-Ticket weiter im Preis verteuern, sollten die Länder überlegen, die entsprechenden Ländertickets auch für die Wochenenden zu verkaufen - mit der entsprechenden regionalen Gültigkeit. Wer weniger Fläche benötigt, muß - preisgerecht - etwas weniger bezahlen.

Reaktivierung von Güterverkehrsinfrastruktur in Neumünster

NEUMÜNSTER Eisenbahnknotenpunkt. So wurde es in den 60er und 70er Jahren noch in der Heimatkunde gelehrt: Neumünster, für Landverkehre günstig auf dem sandigen Mittelrücken eines vor der Zeit der Industrialisierung weitgehend unzugänglichen Landes gelegen, entstand und wuchs eben wegen seiner Erreichbarkeit und Lage.

Folgerichtig wurde Neumünster der Ausgangs und Endpunkt vieler regionaler und lokaler Schienenstrecken und erheblich Gleisanlagen. Personen und Güter erreichten über den Knoten Neumünster Ihre Ziele.

Das war gestern. Seither dümpelt der Schienengüterverkehr vor sich hin und jeder Bürger „weiß“ dank einer insgesamt unglücklichen PR alles negative über die Bahn. Verspätungen im Personenverkehr und Langsamkeit der Güter sind Premiumthemen der Stammtischexperten. Gewollte Gewinner: PKW und LKW.

Doch die Zeiten ändern sich. Wieder einmal. Spediteure, Verkehrsverbände sowie sämtliche Fachleute rechnen mit bevorstehenden Leistungseinschränkungen und/oder spürbaren Kostenanstieg beim LKW Verkehr. Elektronischer Tacho und LKW-Maut werden Dumpingpreise und illegale Frachten (Überlast, Überschreitung der Lenkzeit) drastisch erschweren: ein neuer Wettbewerbsvorteil für seriöse Spediteure und für die Schiene! Da viele Spediteure sich für die Durchführung von Schienengüterverkehr interessieren ist vor dem Hintergrund der neuen Strukturen bei der DBAG mit erheblichen Chancen des Schienengüterverkehrs zu rechnen.

Warum in Neumünster ?

Neumünster ist in vielerlei Hinsicht nach wie vor bestens gelegen:

1. Am Fusse eines gedachten „Y“ treffen sich hier Verkehre aus Skandinavien und dem Seehafen Kiel. Dänische Spediteure können sich sehr gut vorstellen, Neumünster aus der Fläche per LKW anzufahren um die Güter hier für die weiten Wege (Süddeutschland, Südeuropa) auf die Schiene zu setzten. Der Kieler Seehafen kann seine Verkehre hier mit den westskandinavischen Verkehren bündeln.
2. In alle Richtungen bestehen Schienenverbindungen: Eisenbahnknoten!
3. Neumünster ist Heimat und Wirkungsstätte leistungsfähiger moderner Logistikunternehmen, welche die wirtschaftliche Potenz und die Absicht haben Schienengüterverkehrsprodukte zu entwickeln und anzubieten.
4. Neumünster Anlagen sind kostengünstig zu reaktivieren.



Schon heute wird in Neumünster Wagenladungsverkehr nach Sylt abgefertigt. Lebensmittel für einen Supermarkt Foto: Brandt



Nördlich der Straßenbrücke wird das neue Ladeterminal von der NVAG gebaut Foto: Bubach-Bernhardt

Ein KLV-Terminal dürfte funktional bedeutend für den gesamten Wirtschaftsraum sein, der in diesem Falle weit über die K.E.R.N. – Region hinausgeht. Ein funktionierender Knoten in Neumünster kann für die gesamte regionale Wirtschaft eine wirtschaftliche und sicher Belieferung gewährleisten. Eine Arbeitsgruppe bereitet alle notwendigen Schritte für die Gründung einer Gesellschaft für Betrieb und einer Besitzgesellschaft vor. Sie sammelt alle notwendigen Fakten, ermittelt Fakten und führt Vorverhandlungen mit potentiellen Akteuren. Die Arbeitsgruppe informiert Selbstverwaltung, Wirtschaft, Politik und Verwaltung und sorgt für einen Kommunikationsprozess zwischen den Akteuren. Sie arbeitet nach Abstimmung mit der Wirtschaft, mit der Selbstverwaltung der Stadt Neumünster und mit dem Oberbürgermeister der Stadt Neumünster an der Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs in der Stadt Neumünster. Ein von der Stadt Neumünster mit Unterstützung des Landes vergebenes Gutachten, das als Folge eines fruchtbaren Kommunikationsprozesses zwischen den lokalen und regionalen Akteuren zur Klärung der Sachfragen notwendig wurde, kommt zu aufmunternden Ergebnissen. Nun sollen die zur Erzielung der möglichen Ergebnisse notwendigen Schritte getan werden.

Heino Bubach-Bernhardt

Heino Bubach-Bernhardt ist Projektleiter der:
Wirtschaftsagentur Neumünster GmbH
Memelandstraße 2 • 24537 Neumünster
Tel.: +49 (0) 4321 / 6900 - 104 (100)
Fax: +49 (0) 4321 / 6900 - 111
mailto: hbb@wa-nms.de • www.login-neumuenster.de

NVAG fährt neuen Müllzug

FLENSBURG (bm) Die NVAG hat die Ausschreibung um den Mülltransport vom Flensburger Abfallwirtschaftszentrum zur Mülldeponie Neumünster-Wittorferfeld gewonnen und setzte sich somit gegen sieben Lkw-Unternehmen durch.

Zum Einsatz kommt das Abrollcontainer-Transportsystem (ACTS), wodurch für den gesamten Vor- und Nachlauf der Container nur jeweils ein Mitarbeiter benötigt wird. Er holt die Container im Flensburger Abfallwirtschaftszentrum per Lkw ab, fährt sie zum Güterbahnhof FL-Weiche und schlägt sie dort auf die Waggons um. In Neumünster werden die Container wieder auf einen Lkw umgeschlagen und zur Deponie gefahren. Dieser Vorgang macht den Bahntransport gegenüber dem reinen Lkw-Transport entscheidend günstiger.

Kombi Dan mit neuem KV-Zug Taulov/Padborg – Hamburg

FLENSBURG (bm) Das auf den kombinierten Güterverkehr spezialisierte Padborger Unternehmen Kombi Dan bietet ab dem 31. März 2003 eine neue werktägliche KV-Verbindung Taulov – Padborg - Hamburg Billwerder an.

In Hamburg wird in Zusammenarbeit mit der Frankfurter Kombiverkehr der Anschluss an das deutsche Kombinetz hergestellt. Von Billwerder aus werden Basel Weil, Duisburg, Frankfurt/Main, Köln Eifelort, Ludwigshafen BASF, München Riem und Nürnberg angefahren.

Der Zug wird in der Regel aus 24 Waggons mit einer Ladekapazität von 1.200 Tonnen bestehen und wird Wechselbrücken, Container und Lkw-Trailer befördern können. Der Verladeschluss in Padborg wird um 12.30 Uhr sein. Ab 6 Uhr des Folgetages wird dann am Zielterminal ausgeliefert.

NOB-Autozug nach Sylt

KIEL (nob) Die Connex-Tochter Nord-Ostsee-Bahn NOB plant, ab Mai Autozüge zwischen Niebüll und Westerland anzubieten. Das Angebot wird auf eigenes wirtschaftliches Risiko gestellt.

Das Land steht dieser Initiative aber positiv gegenüber, da hier von deutliche Verbesserungen erwartet werden. „Dies sei ein Zeichen der Wettbewerbspolitik des Landes und bietet für den Autofahrer nur Vorteile“, so Minister Rohwer bei der feierlichen Lokübergabe in Kiel.

Für diesen Verkehr hat die NOB von Vossloh zwei Lokomotiven der Reihe G 1700 gekauft. Die NOB wird mit einer Zuggarnitur fahren, die aus vierachsigen Flachwagen bestehen wird. Hauptsächlich sollen Lkw und Lieferwagen, die täglich zur Insel pendeln, angesprochen werden. Neben geringeren Fahrpreisen soll auch die Möglichkeit der Vorbestellung möglich sein – beim DB-Autozug derzeit nicht möglich.

Während die Bestellung von Trassen mit DB Netz weitgehend abgestimmt ist, laufen noch die Verhandlung mit dem Eigentümer der Terminals, DB Autozug. Schließlich wurden die Verladeanlage zu großen Teilen mit öffentlichen Mitteln gefördert.

Autokraft gewährt auch bei Alter BahnCard BC50 nur 25% Rabatt

FLENSBURG (bm) Seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2002 und der damit verbundenen Einführung der BC25 gewährt die Autokraft, im Gegensatz zur Muttergesellschaft DB, Fahrgästen mit der alten BahnCard nur noch 25% Rabatt. Diese Regelung betrifft auch alle anderen Tochterunternehmen der DB. Technische Gründe und die einfachere Handhabung für den Busfahrer wurden als Beweggründe für diesen Schritt genannt.

Infos über Fahrgastrechte

BERLIN (pb) Die Internetseite www.fahrgast-rechte.de informiert Kunden und Fahrgäste über die wichtigsten Kundenrechte. Bei dem Projekt Fahrgastrechte handelt es sich um ein gemeinsames Projekt von Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) und dem Fahrgastverband PRO BAHN. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft gefördert.

LKW-Rasen billiger als Schwarzfahren

Das Bundesamt für Güterverkehr hat im letzten Jahr bei seinen Kontrollen 131.000 LKW beanstandet. Das war mehr als jeder fünfte. 8,4 % davon waren sogar so gefährlich, dass sie sofort aus dem Verkehr gezogen werden mussten. Rund jeder dritte LKW wies nicht nur technische Mängel auf. In zwei Dritteln dieser Fälle wurde zudem gegen Lenkvorschriften verstoßen. Erschreckend aber ist, dass die Strafe mit durchschnittlich 29,63 Euro geringer war als die Strafe fürs Schwarzfahren.

Wann kommen endlich die Güter auf die Schiene?

Probleme mit ARRIVA in Jütland

FLENSBURG (rsw) Nachdem die Zahl der Klagen und Beschwerden der Fahrgäste über Zugausfälle und Verspätungen auf den von der englischen Gesellschaft ARRIVA betriebenen südwest- und mitteljütischen Strecken in den ersten Monaten dieses Jahres erheblich gestiegen war, hatten mehrere Bürgermeister der betroffenen Gemeinden und Städte den dänischen Verkehrsminister Fleming Hansen (Konservative) aufgefordert, von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, andere Verkehrsgesellschaften mit dem Betrieb auf den betroffenen Strecken zu beauftragen.



Als Reaktion darauf lancierte der Verkehrsminister über die DSB eine „Überbrückungshilfe“, die so lange gewährt werden sollte, bis die Ausbildungs-

maßnahmen der ARRIVA abgeschlossen sein sollten. Es wurden 39 Triebwagenführer von den DSB an ARRIVA ausgeliehen. Von diesen wollen 27 nach Ablauf der Frist lieber wieder bei den DSB arbeiten.

Allerdings vereinbarte der Minister mit den DSB auch, dass alle bisher von der ARRIVA betriebenen Strecken in deren Wahrnehmung verbleiben – außer der mitteljütischen West-Ost-Verbindung Struer – Langa – Århus, die in die Betreuung der DSB zurückkehrt. Die NOB haben – nachdem sie den Zuschlag für NIEBÜLL – TONDER erhalten hatten, erneut ihr Interesse bekundet, in Zusammenarbeit mit ARRIVA Züge auch bis nach Esbjerg durchzubinden.

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 16, Ausgabe 1 / 2003
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Postfach 5723 • 24001 Kronshagen
Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)
Weitere Autoren: Holger Busche (hb), Horst Metzger (hm), Björn Maßheimer (bm), Stefan Barkleit (sb), Thorsten Brandt (tb), Günther Hasenberg (gh)
Auflage: 800 Stück; Redaktionsschluss: 01.04.2003

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.

Neue Termine beim RV Westholstein

Der Regionalverband hat die Termine für seine Arbeitstreffen für dieses Jahr festgelegt. Diese finden weiterhin jeden 1. Mittwoch im geraden Monat um 19 Uhr im Restaurant "Al Canale" Königstraße 1 am Bahnhofstunnel Elmshorn.

Die nächsten Termine sind: 4. Juni, August Sommerpause, 1. Oktober, 3. Dezember 2003.

Neue Regelung bei RV Hamburg / FIH

Ab sofort finden in Hamburg die jeweiligen Treffen von PRO-BAHN und Fahrgastinitiative Hamburg (FIH) regelmäßig abwechselnd nur einmal im Monat statt. Die FIH an jedem 3. Donnerstag im geraden Monat mit dem Themen des Hamburger ÖPNV, PRO BAHN mit den Themen des regionalen ÖPNV am 3. Donnerstag des ungeraden Monats.

Im Monat Juli finden keine Treffen statt. Wir wünschen (nicht nur) allen Hamburgern einen schönen Sommer!

RV-Treffen Schleswig/Mittelholstein

KIEL (tb) Die im letzten Jahr vom Regionalverband Schleswig/Mittelholstein aufgenommenen Regionalversammlungen sind weiterhin ein großer Erfolg und immer gut besucht.

So waren wir im Januar bei der Initiative "Rettet die Bahn Neumünster-Segeberg" im BUND-Büro in Bad Segeberg gewesen und haben uns mit den Aktiven über die Reaktivierung und die offen gebliebenen Wünsche unterhalten. Auch der neue Stadtbus Bad Segeberg war ein Thema.

Im Februar stand ein Gespräch mit der NOB an, in deren Verlauf wir eine Menge Themen angesprochen haben. Auch im März stand ein aktuelles Thema auf dem Plan: Das Güterverkehrszentrum in Neumünster soll wiederbelebt werden. Nach einem Rundgang über das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs wurde in einem Café das Projekt näher vorgestellt.

Auch zukünftig werden weitere Termine mit sicher interessanten Themen anstehen. Da die Absprache mit den Gastreferenten meist sehr kurzfristig stattfindet, fällt es immer schwerer, rechtzeitig alle Mitglieder schriftlich einzuladen, wobei jedesmal auch enorme Kosten entstehen. Daher haben wir uns entschlossen, zu den Treffen nicht mehr gesondert einzuladen. Die Termine werden zukünftig im Internet unter www.pro-bahn-sh.de/schleswig.htm veröffentlicht sowie Einladungen per EMail versandt, sofern uns die EMail-Adresse bekannt ist. Auf Wunsch können wir Sie auch telefonisch informieren (über Landesgeschäftsstelle Kiel). Dabei wird immer der 1. Freitag im Monat als Datum angestrebt.

Danke schön, Holger Busche

Mit der Jahreshauptversammlung am 18. Januar 2003 ist Holger Busche als bisher stellvertretender Landesvorsitzender nicht mehr angetreten und somit aus dem Vorstand ausgeschieden.

Viele interessante wie manchmal bestechend einfache Konzepte wie zum Beispiel der Flugzug, der Antrieb von Eisenbahnzügen mittels Wasserstoffzellen sowie eine Vielzahl "kleinerer" Konzepte aus dem Bereich der Westküste (seinem letzten Heimatland) haben PRO BAHN und nicht zuletzt ihn selbst bei Verkehrsbetrieben und Politik ein ewiges Andenken gesetzt.

Besonders sein Konzept "Der letzte Fahrplanwechsel" - ein ITF für Schleswig-Holstein hat einmal mehr gezeigt, daß seine Kon-

zepte trotz der gewohnten Skepsis aller Bedenkenräger durchaus umsetzbar sind: Der ITF für die Westküste ist fast 1:1 aus dem Konzept in den realen Fahrplan umgesetzt worden. Siehe auch SHS 2/2002.

Thorsten Brandt

Gestatten: Peter Stoltze

Mein Name ist Peter Stoltze, ich bin am 30.10.1956 in Hamburg geboren und bin im Jahre 1974 zur damaligen Deutschen Bundesbahn gegangen. Nach einer beruflichen Unterbrechung unterrichte ich jetzt freiberuflich in den Bereichen Bahnbetrieb und Sicherungstechnik.

Als neu gewählter stellvertretender Landesvorsitzender habe ich mir folgende Ziele gesetzt. Ich bin sehr für angebrachte konstruktive Kritik an den Systemen, aber gegen persönliche Angriffe der beteiligten Personen. Ich werde versuchen, Alternativen zu bestehenden Schwachstellen anzubieten. Die Beziehungen zu den Verkehrsbetrieben, insbesondere zur DB AG und zu den politischen Entscheidungsträgern sollte verbessert werden. Nur bei offenen Ohren werden wir auf Gehör stoßen und dann auch Chancen haben, weitere Verbesserungen zu erreichen oder zumindest den vorhandenen Zustand zu halten.

Verkehrspolitisch halte ich die Fehmarnbeltquerung, die Absenkung der Mehrwertsteuer für Bahnfahrkarten und die Einführung der LKW-Maut für geradezu zwingend.

Für unseren Bereich müssen die Abschnitte Pinneberg - Elmshorn und Hmb-Wandsbek - Ahrensburg unbedingt dreigleisig ausgebaut werden. Dagegen halte ich die Forderung nach einer Gleichstrom S-Bahn nach Bad Oldesloe für unrealistisch. Falls die Fehmarnbeltquerung nicht kommen sollte, muss vorrangig ein Eisenbahntunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg realisiert werden, um das Nadelöhr auf der wichtigsten Strecke nach Skandinavien zu beseitigen.

Peter Stoltze

Herzlich Willkommen, aber ...

...wenn im Bundesverkehrswegeplan von einem dreigleisigen Ausbau der Strecke bis Ahrensburg gesprochen wird, dann nur deshalb, weil es das Maximum ist, was der Bund aus Mitteln den BVWP bezahlen könnte. Denn ein dreigleisiger Ausbau ist aus Sicht des Güter- und Fernverkehrs völlig ausreichend. Will man aber auch wesentliche Verbesserungen für den Nahverkehr erreichen, so reichen drei Gleise nicht aus.

Dies hat jedenfalls eine Studie der S-Bahn Hamburg GmbH deutlich gemacht, die im letzten Jahr vorgestellt wurde. Darin wird nachgewiesen, dass ein S-Bahn-Betrieb bis Bad Oldesloe sinnvoll und machbar ist. Konkret müsste hierfür die Strecke bis hinter Rahlstedt viergleisig ausgebaut werden, im Anschluss daran würde ein dreigleisiger Ausbau bis Ahrensburg-Gartenholz folgen, wo die bis dahin separate S-Bahn-Strecke in die Fernbahnstrecke eingefädelt würde. Bei Einsatz von Zweisystem-S-Bahn-Zügen könnte ein S-Bahn-Betrieb bis Bad Oldesloe angeboten werden. Hinzu kommen mehrere zusätzliche Haltestellen. Dieses Konzept der S-Bahn Hamburg GmbH wird von der S 4-Initiative, deren Hamburger Sprecher ich bin, ausdrücklich unterstützt und befürwortet.

Ole Thorben Buschhüter

Hamburger Sprecher der S 4-Initiative, Swinemünder Straße 29, 22147 Hamburg Telefon 0 40/64 89 30 37

Gründung Forum Nahverkehr Segeberg:

Am 7. Mai 2003 • 19.30 Uhr

BUND-Geschäftsstelle im ZOB Bad Segeberg

Anschriften der PRO BAHN-Landes- und Regionalverbände**Landesgeschäftsstelle**

Thorsten Brandt • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel.: 04 31 / 73 54 80
E-Mail: kiel@pro-bahn-sh.de Fax: 04 31 / 73 94 91 7

Landesvorsitzender

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

stellvertretender Landesvorsitzender

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

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

Holger Busche • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel.: 04 31 / 73 54 80
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de Fax: 04 31 / 73 94 91 7

Regionalverband Westholstein

Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn • Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83

Regionalverband Lübeck & Umgebung

Ulrich Bahr • Am Wachtelschlag 22 • 23562 Lübeck • Tel.: 04 51 / 59 83 32
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampsdreder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 040 / 73 98 98 4
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

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

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände**RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg**

Thema HVV:

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

Thema DB + Region:

"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr
jeden 3. Donnerstag im **ungeraden** Monat (außer Juli)

RV Lübeck & Umgebung

"Holstenresidenz" • Wisbystraße 9 • Lübeck
jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.30 Uhr

RV Schleswig / Mittelholstein

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

RV Westholstein

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

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

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:

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

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

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

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

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen

Sie unseren Bundespressesprecher

Harmut Buyken

Telefon: 0 21 04 / 42 994

Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84

E-Mail: h.buyken@pro-bahn.de

PRO BAHN-Konzepte

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

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

↑
Zum Bestellen
hier ankreuzen
(oder gewünschte
Stückzahl schreiben)

Absender:

und abschicken an:

PRO BAHN
Postfach 57 23
24001 Kronshagen

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 34.00 Euro

ermäßigt (auf Antrag) 23.00 Euro

Familienmitgliedschaft 40.00 Euro

Name, Vorname

weitere Familienmitglieder

Straße

PLZ, Wohnort

Datum, Unterschrift

Geburtsdatum, Beruf (freiwillig)

PRO BAHN

Ihr Fahrgastverein



Die Internetpräsenz von privaten Busbetrieben

KIEL (hb) Fast jedes kleine Unternehmen ist heutzutage im World-Wide-Web zu finden, da machen auch die Busbetriebe in Schleswig-Holstein keine Ausnahme. Mittlerweile sind auch fast alle privaten Busbetriebe zu finden (siehe Liste), allerdings mit sehr unterschiedlichen Präsenzen.

Glaukt man den angebotenen Informationen, so sind viele Busbetriebe scheinbar gar nicht im Linienverkehr aktiv. Bei den Firmen Storjohann, Rix-Reisen, Holsten-Express und Wriedt Reisen (außer Berlin-Bus) sucht der Besucher vergeblich nach Informationen zum Linienverkehr. Nicht einmal ein Link auf die Fahrplanauskunft Scout oder der Bahn oder des zugehörigen Verkehrsverbundes finden sich auf den Seiten. Dafür dominieren oft die Angebote im Reise- und Mietwagenverkehr. Schnell ahnt man, wo die Prioritäten gesetzt sind ...

Sehr positiv sticht daher die Seite des Stadtverkehrs Heide hervor: Viele Informationen rund um die 4 Stadtlinien und 2 Busse sind zu finden. Fahrpläne, Haltestellenverzeichnis, sogar eine Fotogalerie der Haltestellen und natürlich der Busse ist zu finden. Lediglich der Liniennetzplan ist verbesserungswürdig. Auch die Seiten von SegebergBus lassen keine Wünsche offen und informieren umfassend um den neuen Stadtbus.

Die Linienfahrpläne kann man bei Gorzelniaski und Förde-Bus ausdrucken, bei letzterem können sogar persönliche Fahrpläne erstellt werden. Sievers Reisen (Stadtverkehr Rendsburg) hat leider nur die alten Fahrpläne dargestellt: Linie 10 fährt schon länger ins Neubaugebiet Brandheide. Auch der Liniennetzplan ist schon ziemlich alt und gar nicht mehr aktuell. Bei Peters-Reisen können die zwei Linienfahrplan im pdf-Format heruntergeladen werden. Das ist auch notwendig, werden die Pläne nirgendwo anders veröffentlicht. Leider werden die Fahrpläne nur selten im pdf-Format angeboten. Bei den z. T. nicht DIN A4-genormten Sei-

ten wird ein Ausdrucken einer gesamten Tabelle mitunter sehr verschwenderisch.

Fahrpreise findet man jedoch sehr selten. Neben Heide findet man diese bei „die linie“ (Itzehoe) aber auch nur zufällig, wenn man sich den Tarifzonenplan herunterlädt. Die Seiten bestechen sonst auch durch einen großen Informationsgehalt und viele redaktionelle Berichte rund um Angebot und Fahrpläne.

Da das Internet von den meisten Mitbürger genutzt wird, sollten auch die privaten Verkehrsunternehmen schon im eigenen Interesse sich auch den Webseiten als Linienbusunternehmen zu erkennen geben und wenigstens weitergehende Hinweise bieten.

Auffällig bei der Internetsuche bei Google waren die vielen Treffer auf privaten Busfanseiten, die über die Unternehmen und besonders neue und verkaufte Busse bei den Verkehrsunternehmen berichten. Da sind sie fast alle zu finden.

Folgende Links haben wir gesichtet:

die linie, Itzehoe	www.diellinie.de
Förde-Bus, Flensburg	www.foerde-bus.de
Gorzelniaski, Flensburg	www.gorzelniaski.de
Graf-Recke, Schacht-Audorf	www.graf-recke-reisen.de
Holsten-Express, Itzehoe	www.holsten-express.de
Peters Reisen, Wasbek	www.peters-reisen.de
Rix Reisen, Glückstadt	www.rix-reisen.de
SegebergBus, Segeberg	www.segebergbus.de
Stadtverkehr Heide GmbH	www.stadtverkehr.com
Storjohann, Kellinghusen	www.storjohann-web.de
Wriedt-Reisen, Schleswig	www.wriedt-reisen.de

Weitere ÖPNV-Links finden Sie unter www.pro-bahn-sh.de/links

Hurra, die Saison beginnt! Aber welche?

KIEL (hb) Die Tage werden langsam länger und sogar wärmer, die Zeit wurde umgestellt, die Zeichen sind unverkennbar: Die Sommersaison beginnt. Auch die Verkehrsbetriebe erweitern dann auf touristisch interessanten Verbindungen das Fahrplanangebot. Nur ab welchem Datum dies geschieht, variiert enorm.

Während der Zugverkehr seinen Saisonfahrplan bundesweit einheitlich zum 6. April 2003 und dann bis zum 2. November 2003 erweitert – hier gibt es mehr Verbindungen von Hamburg nach Westerland, nach Kopenhagen sowie am Wochenende die Fahrradzüge – kommt bei den regionalen Busbetrieben eine erheblich größere Spannweite an möglichen Terminen in Frage.

Beim Bus ist vieles möglich

Während im Kreis Ostholstein das erweiterte Angebot nur zum Teil an die Öffnung des Freizeitparkes „Hansaland“ gebunden ist (25.05. – 19.10.; Park öffnet am 17.04.), beginnen andere Busbetriebe zwischen dem 1.4. und 1.5. und enden zwischen dem 19.10. und 2.11. mit ihrem zusätzlichen Saisonbetrieb. Selbst firmenintern sind bei Autokraft mehrere verschiedene Saisonzeiten auch bei den Fernlinien vorgesehen.

Beim Schiff ist alles möglich

Die Fährschiffahrt der WDR ist – dank der Kurswagenverbindung der IC-Züge – ebenfalls an die DB-Saison gebunden. Bei anderen Linienverbindungen sind zahlreiche weitere Zeiträu-

me im Angebot. So unterscheidet die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel auf der Kieler Förde einen Winter-, Frühjahr-/Herbst- sowie Sommerfahrplan. Bei der Ausflugsschiffahrt fährt dann letztendlich jeder, wann es ihm gerade einfällt. Erschwerend kommt hier hinzu, dass für die Ausflugsschiffahrt kein einheitliches Fahrplanwerk existiert. Die potentiellen Fahrgäste müssen sich selbst aus Prospekten oder dem Internet über die Saisonzeiten und Fahrpläne informieren.

Fortsetzung rechts

Unternehmen	von	bis	Bemerkung
Nordfrieslandbus	01.04.	31.10.	Bus nach Nordstrand
NPDG	01.04.	30.10.	Inselverkehr Pellworm
Deutsche Bahn	06.04.	02.11.	Saisonzeiten gemäß LVS Vorgabe
Einsmann	06.04.	31.10.	Saison Ortsverkehr St. Peter Ording
Stadtverkehr Lübeck	18.04.	05.10.	Fahrradbus
Einsmann	15.06.	30.09.	Fahrradanhänger in Dithmarschen
WDR	06.04.	02.11.	Schiffs-/Inselbusverkehre Föhr/Amrum
Autokraft	07.04.	19.10.	Bus HH-Weißenhäuser Strand
Autokraft	14.04.	18.10.	Berlin-Bus
SVG	18.04.	31.10.	Saison Inselbusverkehr Sylt
VKP	18.04.	28.10.	Ostern bis Herbstferien (Linie 350)
Autokraft Meldorf	01.05.	21.09.	Fahrradanhänger in Dithmarschen
Förde Bus	01.05.	03.10.	Wochenendbusse nach Holnis
Nordfrieslandbus	01.05.	19.10.	Bus nach Schlüttsiel
Autokraft Ostholstein	25.05.	19.10.	Saison und Hansapark
Härzer	25.05.	19.10.	Saison
Autokraft Meldorf	27.06.	29.08.	Badebus Meldorf
SFK	29.03.	28.05.	Frühjahr-Fahrplan
SFK	29.05.	07.09.	Sommer-Fahrplan
5Seen-Fahrt	14.04.	19.10.	Ausflugsschiffahrt
Kellersee-Fahrt	14.04.	19.10.	Ausflugsschiffahrt

Nach raucherfreien Bahnhöfen:

PRO BAHN fordert urinfreie Bahnhöfe

Echt Scheiße: Wer dahin pinkelt, ist nicht ganz dicht!

KIEL (hb) PRO BAHN begrüßt die Bestrebungen der Deutschen Bahn AG zur Einrichtung rauchfreier Bahnhöfe, weist jedoch daraufhin, dass die vielen nach Urin riechenden Ecken auf Bahnhöfen und besonders in den Unterführungen ein echtes zum „Himmel stinkendes“ Problem sind.

Gerade auf nicht mehr mit Bahnhofspersonal versehenen Stationen ist dies häufig zu bemerken. Und da häufig gar keine Toiletten mehr unterhalten werden bzw. diese mitunter dann verschlossen sind, bleibt den Fahrgästen manchmal auch keine andere Möglichkeit mehr.

Soltau war ein Paradebeispiel: Kein Schalter- oder Fahrdienstpersonal, die öffentliche Toilette auf dem Bahnhofsvorplatz um 17 Uhr schon abgeschlossen, Bahnhofsrestaurant außer Betrieb, und das Bahnhofsumfeld gut im Blickfeld der umliegenden Gebäude. Also ab die Bahnsteigunterführung, da sieht es ja keiner. Aber riechen tut es jeder!

„Es sollte jedoch nicht zum Volkssport werden, am Geruch erraten zu können, an welchem Bahnhof man gerade steht“, meint Holger Busche von PRO BAHN.

Statt Hokus-Pokus lieber ein LOKUS

Auf das Pendant zu den Raucherecken IM Bahnhof verzichtet PRO BAHN jedoch gerne, es sei denn sie heißen wirklich „Toiletten“ und sind auch geöffnet. Also Jungs: Verpisst Euch!

Fortsetzung von Seite 18

Einheitliche Lösung in Aussicht?

Bei den Busbetrieben ist immerhin über den als Ganzjahresfahrplan konzipierten Fahrplantabellen die jeweilige Saisonzeit abzulesen. In den meisten Fällen handelt es sich auch nur um Erweiterungen auf einer ohnehin ganzjährig betriebenen Buslinie. Trotzdem hält der Fahrgastverband PRO BAHN im Interesse von leichter lesbaren und vor allem merkbaren Fahrplänen eine einheitliche Festlegung der Saisonzeiten, die sich ja nicht wirklich großartig unterscheiden, für die Fahrgäste und insbesondere Urlauber in unserer Ferienregion sinnvoll. PRO BAHN möchte anregen, dass in Zusammenarbeit mit der LVS und den Omnibusverbänden SHO und VDV für 2004 eine gemeinsame Saisonregelung finden lässt.

Optimale Saison

Ein Vorschlag für einheitliche Saisonzeiten wäre der Zeitraum vom 1. Samstag im April bis zum letzten Sonntag der Herbstferien. Sollte Ostern noch im März sein, wäre der Karfreitag der erste Saisontag.

Positiv bleibt noch anzumerken, dass es sich bei fast allen Verkehrsbetrieben durchgesetzt hat, dass DIE Saison nicht mehr nur vom 1. Juni bis 25. September stattfindet (wie der frühere DB-Sommerfahrplan), sondern die Urlauber einen viel längeren Zeitraum im Jahr bei uns zu Gast sind. Dafür möchte Ihnen der Fahrgastverband PRO BAHN ganz herzlich danken.



Von wegen Dreck. Das ist sorgfältig angebrachter Spieluntergrund.

Schade nur, daß man das Spiel nicht zuendespielen konnte, da der Zug abfuhr....

Der Untergrund eignet sich auch für ganz andere Mitteilungen ...

Fotos: H. Busche

Abfahrt	Ziel
16 46 SE	Pinnebe
16 34 RB	Husum
17 08 IC mit Zuschlag Emil Nolde	Berlin

DB Fernverkehr: Immer neue Ideen für neue Zuschläge. Heute: Der IC-Zuschlag-Emil-Nolde

Reine Nervensache

KIEL (hb) Sich selbst öffnende Türen sind für so manchen Fahrgast eine Erleichterung. Allerdings benötigen einige neue Modelle doch einige schier unendlich lange erscheinende Sekunden bevor sich die Türen wirklich öffnen. Da werden schon viele Fahrgäste doch ungeduldig. Insbesondere bei kleineren Stationen plagt einen die Angst, der Triebwagen könne losfahren, ohne einen rausgelassen zu haben. Da heißt es Nerven bewahren, denn Türversagen ist doch recht selten.

Bei der S-Bahn in Hannover piept's wohl.

Die S-Bahn-Hannover hat das Problem erkannt. Zwar war man nicht in der Lage die Türen schneller zu öffnen, aber man kam auf den Dreh, die Türen mit einem Piepton zu versehen. So weiß der Fahrgast, daß der Türöffnungsprozeß auch tatsächlich begonnen hat.



Niebüll – Tønder startet am 6. April

Ganzjährige Verbindung von der NOB angeboten

KIEL (nob) Für den Verkehr nach Tønder wurde der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) die Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen für den internationalen Verkehr erteilt.

Damit konnte der Betrieb auf der Strecke Niebüll – Tønder wie geplant am 6. April dieses Jahres aufgenommen werden. Die NOB konnte sich erfolgreich gegen drei Mitbewerber (DB, NVAG und DSB) durchsetzen.

Züge im 2-Stunden-Takt

Grundsätzlich sollen die Züge ganzjährig im 2-Stunden-Takt fahren. Die Fahrzeit auf der 17,9 km langen Strecke wird mit einem Unterwegshalt in Süderlügum etwa 26 Minuten betragen. Montags bis samstags sollen täglich 8 Zugpaare verkehren, an Sonn- und Feiertagen immerhin 7.

Als Fahrzeug wird die NOB einen rund 20 Jahre alten Triebwagen vom Typ NE 81 einsetzen. Das Fahrzeug verfügt über ca. 80 Sitzplätze und ein Mehrzweckabteil zur Fahrradmitnahme. Bis zur Betriebsaufnahme wird es modernisiert und zusätzlich mit einer Toilette ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 90 km/h und entspricht damit voll den Anforderungen der Strecke,



die aufgrund der vorhandenen Schieneninfrastruktur derzeit nicht schneller befahren werden kann.

Das neue Zugangebot richtet sich in erster Linie an

Tagestouristen nach Tønder und in die weiter nördlich gelegene Domstadt Ribe. Gerechnet wird aber auch mit dänischen Fahrgästen, die zum Einkaufen über die Grenze nach Süderlügum oder Niebüll fahren. Am 6. April 2003 wird der Bahnbetrieb auf der Strecke zwischen Niebüll und Tønder aufgenommen.

Der SH-Tarif gilt auch in Dänemark

Der SH-Tarif gilt auf der gesamten Strecke, so dass alle Fahrkarten im Nahverkehr durchgängig von Tønder in das ganze Land gelöst werden können. Eine einfache Fahrt von Niebüll nach Tønder kostet z.B. 3,10 •. Eine Fahrt von Niebüll nach Süderlügum kostet 2,30 • und eine Fahrt zwischen Süderlügum und Tønder kostet 1,70 •. Eine Monatskarte für Pendler gibt es für 66 • (im

Ab 6. April: Niebüll–Tønder ...



... da wird jede Fahrt zum Kurzurlaub.

Seit dem Jahr 2000 ist die Nord-Ostsee-Bahn für Sie unterwegs. Und ab 6. April 2003 fahren wir auch nach Dänemark. Steigen Sie ein:

- Neu: von Niebüll über Süderlügum nach Tønder täglich im Zwei-Stunden-Takt
- modernisierte Triebwagen
- 80 Sitzplätze
- Mehrzweckabteil z. B. für Ihr Fahrrad
- Anschlussmöglichkeiten nach Ribe und Esbjerg
- Tageskarte und Kleingruppenkarte



Spannende Ausflugsziele erwarten Sie auch ab Kiel. Abfahrt am Hauptbahnhof stündlich „um 3 nach“:

- Naturpark Westensee, Felde
- Schloss Gottorf, Schleswig
- Hafenstadt Husum: „400 Jahre Husum“
- Multimar Wattforum, Tönning
- Strand oder Dünentherme, St. Peter-Ording

Hotline: 0 180/10 180 11
www.nord-ostsee-bahn.de



Die neue Nähe für Schleswig-Holstein – Nord-Ostsee-Bahn

Abo 55 •). Preisinformationen erhalten Sie über den Preisberater Schleswig-Holstein (www.nah-sh.de).

Fahrplan Niebüll - Tønder ab 06.04.2003

	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB
Niebüll	ab c 6.05	a 6.22	8.05	10.05	12.05	14.05	16.05	18.05	20.05	
Süderlügum	c 6.18	a 6.35	8.18	10.18	12.18	14.18	16.18	18.18	20.18	
Tønder	an c 6.31	a 6.48	8.31	10.31	12.31	14.31	16.31	18.31	20.31	
Tønder	ab	6.37	6.54	b 8.37	10.37	12.37	14.37	16.37	18.37	20.37
Ribe	an	7.25	7.44	b 9.25	11.25	13.25	15.25	17.25	19.25	21.25
Esbjerg	an	7.58	8.20	b 9.58	11.58	13.58	15.58	17.58	19.58	21.58
Esbjerg	ab c 5.09	a 5.10	7.08	9.08	11.08	13.08	15.08	17.08	19.08	
Ribe	ab c 5.43	a 5.48	7.43	9.43	11.43	13.43	15.43	17.43	19.43	
Tønder	an c 6.33	a 6.41	8.33	10.33	12.33	14.33	16.33	18.33	20.33	
		NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	NOB	
Tønder	ab	b 7.00	9.00	11.00	13.00	15.00	17.00	18.40	20.40	
Süderlügum		b 7.10	9.10	11.10	13.10	15.10	17.10	18.50	20.50	
Niebüll	an	b 7.26	9.26	11.26	13.26	15.26	17.26	19.06	21.06	

a = Mo-Fr außer an Feiertagen b = Mo-Sa außer an Feiertagen c = nur Samstag außer an Feiertagen

Schon jetzt steht fest, dass der Zugbetrieb ab dem 28. April für voraussichtlich 3 Wochen unterbrochen werden muß. Wegen erforderlicher Bauarbeiten an der Grenzbrücke werden in dieser Zeit Busse verkehren. Trotz dieser Einschränkung wollte die NOB den Betrieb so schnell wie möglich aufnehmen, damit über Ostern schon eine attraktive Ausflugsmöglichkeit angeboten werden kann.

Schon laufen Vorarbeiten für zukünftige Verbesserungen auf dieser Strecke. Gedacht wird sowohl an über Tønder hinausgehende Fahrten, z.B. Richtung Esbjerg, aber auch an Fahrscheine, die sowohl in den Zügen der zwischen Tønder und Esbjerg verkehrenden Bahngesellschaft Arriva als auch in den Zügen der NOB gelten. Erste Gespräche haben bereits stattgefunden.