

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Wir haben uns vorgenommen, die Schleswig-Holstein-Schiene künftig möglichst regelmäßig zweimal jährlich, und zwar jeweils Anfang Juni und Anfang Dezember, erscheinen zu lassen. Nur für 2006 stehen drei Ausgaben auf dem Programm, wobei wir die erste (Heft 19) als „Nachholausgabe“ für die lange, davor liegende Pause ansehen. Sie ist daher auch etwas umfangreicher ausgefallen, und wir hoffen, dass sie für jeden etwas Interessantes geboten hat.

Ein regelmäßiges Erscheinen setzt natürlich auch einen einigermaßen regelmä-

ßigen Eingang von Beiträgen voraus. Wir wiederholen daher unsere Bitte aus dem vorigen Heft: Wer etwas zu berichten, einen Vorschlag zu machen oder begründete Kritik zu üben hat, sende uns seinen / ihren Beitrag ein. Auch aussagekräftige Bilder sind willkommen.

Auf eine rege Beteiligung hofft

das Redaktionsteam.

Ein Hinweis:

Auch dieses Heft enthält wieder die Beiträge aus dem Hamburger Fahrgast Forum (HFF) und zwar aus Heft 11.

Betriebsführung Marschbahn 2. Teil

Von Niebüll nach Süden ist die Strecke zweigleisig ausgebaut, herkömmliche Stellwerkstechnik sichert den Betrieb im anschließenden Bahnhof (Bf.) Lindholm. Hier werden die Schranken mechanisch mit Winden, die Weichen und Signale mit Hebeln bedient. Nach links zweigt die stillgelegte eingleisige Strecke über Leck nach Flensburg Weiche ab. Auf der Hauptstrecke in Richtung Süden kommt als nächstes der Bf. Stedesand, wo linkerhand das Anschlussgleis zur Bundeswehr liegt, das aber nicht mehr genutzt wird. Für Reisende hat Stedesand heute keine Bedeutung mehr, da es keine Verkehrshalte mehr gibt. Hinter Stedesand fährt man durch die flache Marsch, wo man Land und Strecke prima übersehen kann. Unterwegs huscht der Schrankenposten 184 vorbei, ein winziges Wärterhäuschen mit Schrankenwinden, was aus einer vergangenen Epo-

che stammt. Danach kommt der Haltepunkt (Hp.) mit Blockstelle (Bk.) Langenhorn, auch noch mit Betriebspersonal besetzt. Der Bahnübergang (Bü.) vor Ort ist seltsamerweise zuggesteuert, der weiter entfernte Bü. ist eine Anrufschranke und muss vom Mitarbeiter auf Anforderung geöffnet werden, natürlich nur, wenn kein Zug zu erwarten ist.

Hinter Langenhorn kommen wir dann endlich in der Neuzeit an. Ab Einfahrsignal Bredstedt sind sogenannte Ks-Signale aufgestellt, die dem Lokführer in der Regel nur noch einen Lichtpunkt zeigen. Der Bahnhof Bredstedt wird vom Stellwerk Husum ferngesteuert. Hinter dem Ausfahrsignal wird die Strecke wieder eingleisig bis zur Überleitstelle Hattstedt, von dort geht es zweigleisig bis Husum Nord. In Höhe des Stellwerks in Husum wird der Betrieb wieder über ein Gleis geführt, da die Klappbrücke über die Hafenzufahrt überquert werden muss. Unmittelbar vor dem Bahnsteig verzweigen sich die Gleise dann wieder. Nach links zweigt die ein-

In dieser Ausgabe:

Betriebsführung Marschbahn

Teil 2 S. 1/2

Verkehr Hamburg - Elmshorn

S. 2

Fahrplanwechsel am 28.05.06

S. 3

ITF 2007

S. 4

Fahrradbeförderung

S. 5

Hamburger Fahrgast Forum

S. 6 - 11

Blick über den Zaun

S. 11 - 13

Hamburg

S. 14

Lübeck und Umgebung

S. 16

Impressum

S. 16

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



gleisige Strecke nach Jübek ab, die mit Triebwagen der NOB in Richtung Kiel befahren wird. Im südlichen Bereich des Bahnhofs ist unter Einbeziehung des alten Bahnbetriebswerks (Bw.) der moderne Wartungsstützpunkt der NOB entstanden. Alle Fahrzeuge sollen künftig hier gewartet, gereinigt, ver- und entsorgt werden. Leider gibt es nur ein Zufahrtgleis vom und zum Bahnhof, was den Disponenten schon einiges Geschick abverlangt.

Nach Verlassen des Bahnhofs Husum in Richtung Süden zweigt nach einigen Kilometern nach rechts die eingleisige Nebenbahn nach Tönning und Bad St. Peter-Ording ab. An dieser Abzweigstelle gibt es nur eine Weiche, so dass auf der Rücktour von Tönning nach Husum planmäßig das Gegengleis befahren wird. Auf der Weiterfahrt nach Süden erreichen wir nach wenigen Kilometern den Bahnhof Friedrichstadt; hier sind wieder alte Flügelsignale zu sehen, die vom örtlichen Personal mit den schon erwähnten Hebeln bedient werden müssen. Nach Verlassen des Bahnhofs steigt die Strecke an, weil auf den Eiderdeich gefahren wird. Vor der Drehbrücke (Eiderbrücke) wird es wieder eingleisig, dahinter wieder zweigleisig. Das westliche Brückenteil ist einschließlich der Vorflutbrücken vor Jahren abgebaut worden, was die ständig eingleisige Betriebsführung zur Folge hatte. Südlich der Brücke befindet sich das Stellwerk Eiderbrücke, wo der Bediener sowohl die Drehbrücke wie auch die Weichen und Signale stellt.

Hinter dem Eiderdeich verläuft die Strecke im Gefälle und wir erreichen nach wenigen Kilometern den Haltepunkt Lunden. Da hier die Weichen ausgebaut worden sind, musste eine Umbenennung in Bk. und Hp. erfolgen. Als Besonderheit in Lunden müssen die höhengleichen Bahnsteigzugänge genannt werden. Die Reisenden müssen zu den Zügen nach Norden das Gleis Richtung Süden auf Bohlenwegen überschreiten. Hier sind natürlich Maßnahmen des örtlichen Personals in der Form erforderlich, dass vom Norden nicht eingefahren werden darf, wenn im anderen Gleis Fahrgastwechsel stattfindet.

Peter Stoltze

Standpunkt zum Verkehr Hamburg - Elmshorn

Ohne Frage hätte ein 20-Minutentakt gewichtige Vorzüge für die Fahrgäste. Leider ist dies bei Betrachtung des Gesamtfahrplans unrealistisch, da die verschiedenen Trassenkonflikte nur mit dem dreigleisigen Ausbau beseitigt werden können. Da dies nach den aktuellen bundespolitischen Planungen in weite Ferne gerückt ist, werden wir die praktikablen Möglichkeiten im Auge behalten müssen.

Hierzu ist festzuhalten, dass zu einigen Zeiten kein einziger weiterer Zug in die Trassenkonstruktion zwischen Pinneberg und Elmshorn passt. Hierzu ein Beispiel mit Näherungswerten aus Elmshorn:

Um 6:54 rauscht der ICE in Richtung Hamburg durch, 6:56 fährt die RB hinterher, gefolgt von der NOB um 7:04, RE um 7:09 und RB um 7:13. In Richtung Norden fährt die NOB um 6:55, dann RB nach Itzehoe um 7:04, SH-Express um 7:11, danach KLV-Güterzug usw.

Im Falle von Störungen an Bahnübergängen, Weichen, Signalanlagen oder geringfügigen Verspätungen kegelt der Fahrplan auseinander. Regelmäßig müssen schnellfahrende Züge im Abstand hinter den unterwegs haltenden RB herfahren, was zu empfindlichen Folgeverspätungen führt.

Die NOB muss ja nur deshalb aus dem Stundentakt weichen, weil die DB die eigenen IC's nachvollziehbar mit höherer Priorität behandelt. Ziel von PRO BAHN, LVS und NOB ist ein durchgängiger Stundentakt zum Hbf. ohne die ärgerlichen Verschiebungen. Hier bleibt zu hoffen, dass die neue Rechtslage die Trassenvergabepraxis der DB-Netz beendet und dem ganzjährigen Taktverkehr Vorrang einräumt.

In diesem Sinne sollten alle Aktiven folgende Ziele gemeinsam verfolgen:

- Keine zusätzlichen Züge in der HVZ zwischen Pinneberg und Elmshorn
- Beseitigung der wichtigsten Bahnübergänge
- Weitere Forderung nach dreigleisigem Ausbau
- Viergleisiger Ausbau des Bf's Elmshorn
- Überleitung in den Gleichstromverkehr in Pinneberg
- Keine Verschiebung der Taktzüge auch wegen des ITF
- Auch künftig Bündelung von Westerland / Kiel nach Altona / Hbf .

Peter Stoltze

Wohin mit dem Bahnhof?

Eine Diskussion um den nördlichen Ersatzbahnhof Altona aus Schleswig-(Mittel)holsteinischer Sicht.

Schon lange und so auch in der vorigen SHS wird diskutiert, ob der Bahnhof Altona durch einen Durchgangsbahnhof nördlich der Abzweigung Rainweg ersetzt werden sollte. Dieses hätte z.B. den Vorteil, daß die ICE ohne Kopfmachen direkt in "ihr" Betriebswerk fahren könnten. Außerdem könnten so Fahrgäste aus Richtung Elmshorn/Pinneberg schon dort in den Fernzug steigen.

Darüber hinaus wurde in der letzten SHS auch ein Bedarfsbahnhof in der Nähe der Station Hamburg-Stellingen eingebracht. Warum macht man nicht den konsequenten Schritt und favorisiert den neuen Fernbahnhof dort? Neben den Vorteilen, die auch schon für Diebsteich diskutiert wurden (s. SHS1/06) bietet ein solcher Bahnhof im Bereich von Hamburg-Stellingen / Eidelstedt weitere Vorteile:

Wünschen Sie weitere Informationen über PRO BAHN?

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

Auf Seite 15 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Die Fahrgäste der AKN können direkt in die Fernzüge einsteigen - unabhängig von der leidigen Diskussion einer Durchbindung zum Hauptbahnhof.

Ab Stellingen fährt zusätzlich zu der Buslinie 180 auch noch die Metrobuslinie 22. Nur drei Haltestellen in Richtung Osten entfernt kommt der Tierpark Hagenbeck. Der ist nicht nur ein interessantes Ziel für uns, sondern man erreicht dort auch die U-Bahnlinie 2. Die Buslinie erreicht weiter östlich die Kellinghusenstraße, einen der zentralen Verknüpfungspunkte der U-Bahn. In Richtung Westen geht es Richtung Lurup/Schenefeld. Noch interessanter ist natürlich, daß die Sport- und Veranstaltungsstätten im Volkspark in Fußwegreichweite sind.

Ab Diebsteich fährt nur die Buslinie 180, die auch ab Stellingen fährt. Diese fährt zudem auch nur bis zur Holstenstraße. Doch um dort hinzukommen, kann man auch in eine S-Bahn steigen und muss nicht den Bus nehmen.

Ganz klarer Vorteil der Lage Stellingen/Eidelstedt ist die dort die Schienen überquerende A 7. Viele Fahrgäste können oder wollen die Fernzüge nur mit dem Auto erreichen, weil es schneller und für Gepäck oder Gehbehinderte wesentlich angenehmer ist.

Lässt man darüber hinaus auch Visionen zu, so könnte mit einer Kurve eine Verbindung zur Güterumfahrungsbahn geschlagen werden und so etliche Stadtteile im Norden Hamburgs direkt mit dem Fernbahnhof verbunden werden, der zudem auch schnelle Regionalanschlüsse Richtung Pinneberg - Elmshorn ermöglichen würde. Dazu müsste man sich allerdings entschließen, die Güterzüge endlich östlich um Hamburg fahren zu lassen, was aber wiederum den Bau der S4 begünstigt.

Es ist also an der Zeit ein umfassendes Konzept zu entwickeln, das schnelle Lösungen, aber auch weitere Entwicklungsstufen ermöglicht.

Holger Busche

Fahrplanwechsel am 28.05.2006

Am 28.05. tritt mit der Inbetriebnahme des Berliner Pilzkonzeptes deutschlandweit ein neuer Fahrplan in Kraft. Hier nun die Veränderungen für Schleswig-Holstein :

Fernverkehr:

Der ICE Kiel-Berlin-Leipzig-München verlässt Kiel neu um 7.55 Uhr, Ankunft von Berlin abends um 20.12 Uhr. Die Fahrzeit nach Berlin beträgt 2:45 h.

Um 7.12 Uhr verkehrt neu ein ICE Kiel - Frankfurt-Zürich (Verbindung bestand schon früher einmal). Dafür entfällt der ICE ab 8.12 Uhr Kiel - Stuttgart.

Nahverkehr:

KBS 100 : Die zusätzlichen Schülerzüge Bergedorf - Aumühle - Büchen entfallen, da die RB durch den neuen ICE-Fahrplan so verschoben wird, dass sie diese Aufgaben mit erfüllen kann.

KBS 140 : Der stündliche RE Hamburg-Lübeck wird neu mit Doppelstockwagen gefahren; die Züge werden im Sommer sonnabends und sonntags stündlich nach Travemünde durchgebunden.

Die Verstärker-RE werden teils mit Doppelstockzügen, teils mit modernisierten Silberlingen gefahren, wofür weitere Fahrzeuge eine Auffrischung der Inneneinrichtung erfahren.

KBS 141 : Die Züge Lübeck-Puttgarden werden in Neustadt Güterbahnhof geflügelt, eine Einheit fährt nach Neustadt, die andere weiter nach Puttgarden. Die Fahrzeiterparnis beträgt ca. 5-10 Minuten.

KBS 145 : Alle Leistungen zwischen Kiel und Lübeck sollen mit 628er-Triebwagen gefahren werden. Die Durchläufe nach Hamburg entfallen mit dem Einsatz der Doppelstockwagen zwischen Lübeck und Hamburg.

Stefan Barkleit

KBS 141: Neuer Fahrplan enttäuscht

Mit dem Artikel im Kursbuch 2005/2006 hat die Regionalbahn SH große Erwartungen geweckt: Mit dem Einführen der Zugflügelung in Neustadt Gbf bzw. Sierksdorf sollte die Fahrzeit der RB Lübeck - Puttgarden deutlich verkürzt werden.

Doch nun ist klar: Trotz der aufwendigen Zugflügelung beträgt die Fahrzeit künftig um die 90 min - für 87 km. Das ist wahrlich kein Fortschritt. Nach Berechnungen von PRO BAHN wäre eine Fahrzeit von 80-85 min zu erwarten gewesen, tendenziell sogar eher zu 80 min. Gespannt darf man dann auf die Angebotskonzeption für die Strecke nach Vergabe des Netzes Ost sein, ist doch die Regionalbahn SH aussichtsreichster Bewerber bei dieser freihändigen Vergabe (sogenanntes Interessenbekundungsverfahren). Darf man den Gerüchten trauen, will man jedoch auch bei einem neuen Verkehrsvertrag 628er-Triebwagen einsetzen, die lediglich eine Auffrischung der Innenausstattung bekommen sollen.

Stefan Barkleit

Einsatz der 628er ab 28.05.2006

Die 628er-Triebwagen werden ab Fahrplanwechsel weiterhin auf den Strecken Puttgarden - Neustadt - Lübeck, Lübeck - Lüneburg und mit Teilleistungen auf der Strecke Lübeck - Travemünde zu sehen sein.

Neu ist, dass neben den RE Kiel - Bad Kleinen alle Leistungen zwischen Kiel und Lübeck mit 628ern gefahren werden. Doch wie soll das funktionieren ? In der Hauptverkehrszeit muss zwischen Kiel und Lübeck eine Dreifachtraktion eingesetzt werden; rechnet man die RE-Leistungen und die RB Kiel - Preetz sowie die RB Eutin - Lübeck hinzu, ergibt sich ein Bedarf von 13 Triebwagen.

Auf der Strecke Puttgarden - Neustadt - Lübeck sind zu Stoßzeiten ebenfalls 4 Triebwagen unterwegs, zwischen Lübeck und Lüneburg sind es nochmals 3 - 4. Rechnet man den Gesamtbedarf zusammen, kommen 21 Triebwagen heraus, die benötigt werden. Der Bestand beträgt 23 Triebwagen. Davon wird einer für das Re-Design der Inneneinrichtung abgerechnet und eine Einheit muss noch für den Einsatz im Kieler 648er-Triebwagen-Plan gerechnet werden.

Das Fazit lautet : Im Endeffekt ist keine Reserve vorhanden, fällt ein Fahrzeug aus, wird es eng für den Kunden. Das kann nicht im Sinne einer Verkehrspolitik sein, die mehr Menschen auf die Schiene holen will.

Stefan Barkleit

Hamburg - Kopenhagen : IC 3 gehen, ICE-TD kommt

Größere Veränderungen soll es ab 10.12.2006 auf der EuroCity-Linie Hamburg - Kopenhagen geben.

Die Danske Statsbaner (DSB) möchten die IC 3-Züge von der Verbindung wegen Eigenbedarfs abziehen. Hintergrund sind die nach wie vor nicht zu behebenden Probleme mit den neuen Zügen des Typs IC4/ IC2. Außerdem sollen die IC 3-Züge nach über 15 Jahren Einsatz modernisiert werden.

Daher sollen ab 10.12. Diesel-ICE eingesetzt werden; die DB hätte dann endlich ein Einsatzgebiet für die Züge gefunden. Interessant ist dabei der Aspekt der Wirtschaftlichkeit, die im Dänemarkverkehr dank anderer Rahmenbedingungen gegeben sein soll (ein Diesel-ICE hat insgesamt nur 195 Sitzplätze). Bewähren sich die Züge, sind laut Aussagen der DB auch Einsätze über Flensburg / Padborg denkbar.

Im März sollen auf der Strecke Hamburg - Puttgarden schon Testfahrten mit den Diesel-ICE stattgefunden haben. Außerdem wurde das Einfahren auf die Fähren geübt.

Die Erwartungen an den Einsatz der hochmodernen Diesel-ICE sollten jedoch nicht zu hoch gesetzt werden: Mit einer kurzfristigen Fahrzeitverkürzung ist nicht zu rechnen.

Stefan Barkleit

Gedanken zu einem integrierten Taktfahrplan (ITF) 2007 : Kleine Maßnahmen - große Wirkung

2007 ist es schon fünf Jahre her, seitdem der ITF Westküste an den Start gegangen ist; fünf lange Jahre, in denen Fahrgäste in Kiel lange auf ihre Anschlusszüge gewartet haben. Jedes Jahr davon war eines zuviel.

Immer noch gibt es keinen ITF-Knoten Kiel - begründet wird dieses Manko mit dem fehlenden Streckenausbau Kiel - Lübeck. Doch damit macht man es sich zu leicht. Denn auch ohne den Ausbau kann die Strecke in den ITF Ostholstein eingefügt werden.

Voraussetzung dafür ist streckenspezifisch lediglich eine grundlegende Überarbeitung des Streckenoberbaus und die Beseitigung der Langsamfahrstellen.

Ein RE könnte dann die Strecke - mit der Aufgabe der Halte in Ascheberg, Pönitz und Bad Schwartau und mit einer Zugkreuzung in Plön - in etwas über einer Stunde zurücklegen; Abfahrt in Kiel wäre kurz nach der vollen Stunde und Ankunft in Lübeck wäre zur Minute 04 (der Anschluss nach Hamburg wäre also - bei bahnsteiggleichem Umsteigen - gesichert). Der schnelle RE könnte dann aber auch weiter nach Lüneburg ver-

längert werden, womit die bis 1994 existierende Direktverbindung wiederhergestellt wäre.

Der bisherige RE würde als RB mit allen Halten verkehren, Kiel dabei kurz nach der halben Stunde verlassen und in Lübeck pünktlich zum Knoten 00 ankommen.

Als Fahrzeuge für den schnellen RE müssen mindestens 628.4er zum Einsatz kommen, jedoch wäre ein Einsatz der Baureihe 629 (zweimotorig) wesentlich besser für die Einhaltung des straffen Fahrplanes und damit der Betriebsqualität. (629er fahren in Rheinland-Pfalz in normalen 628er-Plänen mit und werden für den vorgesehenen Einsatzzweck nicht mehr gebraucht).

Mit der Integration der Strecke Kiel - Lübeck in den ITF Ostholstein könnten dann endlich die Fahrpläne in Mittelholstein so gestaltet werden, dass attraktive Fahrzeiten durch kurze Umsteigezeiten auch zu einer deutlichen Verkürzung der Reisezeiten im schleswig-holsteinischen Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) führen.

Um Fahr- und Reisezeiten insgesamt zu optimieren, müssen auf vielen Strecken, die mit dem ITF-Knoten Kiel in Bezug stehen, die Fahrpläne angepasst oder neu konzipiert werden :

KBS 104 (Hamburg Hbf. - Bad Oldesloe - Lübeck): Die RB-Züge von Bad Oldesloe nach Hamburg werden auf eine Abfahrt zur Minute 45 - 50 verschoben. Damit einher geht eine neue Vertaktung Ahrensburg - Hamburg Hbf.

KBS 131 (Hamburg Hbf. - Neumünster - Kiel): Die RE-Züge Kiel - Hamburg werden auf den Nullknoten Neumünster und fahrplantechnisch auf 7-Wagen-Garnituren ausgerichtet. Die Halte in Wrist und Pinneberg entfallen (Konzept LNVP). Die RB Neumünster - Pinneberg wird durch eine RB Kiel - Neumünster - HH-Altona ersetzt, die in Neumünster zur Minute 30 fährt. Auf der Strecke Flensburg - Hamburg werden die SHE-Züge fahrplantechnisch auf 7-Wagen-Züge ausgelegt; die RB wird auf den 00-Knoten Neumünster ausgerichtet.

KBS 137 (AKN-Strecke Neumünster - Hamburg): Die AKN-Züge werden um eine halbe Stunde verschoben, so dass in der Relation Kiel - Kaltenkirchen kurze Anschlüsse von ca. 5 min entstehen.

KBS 142 (Bad Oldesloe - Segeberg - Neumünster): Die NBE-Züge werden um eine halbe Stunde verschoben, so dass kurze Anschlüsse Kiel - Bad Segeberg entstehen.

KBS 146 (Kiel - Flensburg): Die RB-Züge kreuzen zukünftig in Eckernförde und Sörup und werden auf den 00-Knoten Kiel ausgerichtet.

Elmshorn : Der große Wurf

Mit der Einführung des ITF 2007 kann das Angebot vollkommen neu gestaltet werden. Der RE Kiel - Hamburg hält zukünftig wie der SHE zwischen Neumünster und Hamburg nur in Pinneberg, so dass ein genauer Halbstundentakt nach Hamburg entsteht - wohlgernekt jede zweite Stunde, doch kann der Verstärker Kiel - Hamburg morgens und abends integriert werden.

Die NOB verkehrt 5 min nach dem SHE und stellt damit den Anschluss nach Pinneberg und HH-Altona her.

Vollkommen überarbeitet wird auch das RB-Angebot: Die neue RB-Linie Kiel - Hamburg-Altona verlässt Elmshorn zur Minute

10 und wird in der Hauptverkehrszeit ergänzt durch die halbstündliche RB Itzehoe - Pinneberg, die stündlich weiter nach HH-Altona fährt. In der Normalverkehrszeit bildet die RB Itzehoe - HH-Altona mit der RB Kiel - HH-Altona ab Elmshorn einen sauberen Halbstundentakt. Sämtliche RB-Züge verkehren als 6-Wagen-Züge.

Besonders wichtig ist der Effekt der Kapazitätserhöhung, die mit dem neuen ITF-Konzept um ca. 20 % von heute ca. 2750 Sitzplätzen / Stunde auf ca. 3325 Sitzplätze / Stunde gesteigert werden kann.

Stefan Barkleit

Eine Anmerkung zu vorstehendem Artikel:

Eine Verschiebung der NBE-Züge Bad Oldesloe - Neumünster (KBS 142) würde die bestehenden Anschlüsse in Bad Oldesloe in und aus Richtung Lübeck (RE) sowie in und aus Richtung Hamburg (RE und RB) zerstören, wäre also für die nicht wenigen Fahrgäste, die in Bad Oldesloe von der Hamburg - Lübecker Strecke auf die Strecke Bad Oldesloe - Neumünster umsteigen, nur hinnehmbar, wenn bei den RE zwischen Hamburg und Lübeck und auch bei den RB zwischen Hamburg und Bad Oldesloe wirklich ein durchgehender Halbstundentakt eingeführt würde.

Ulrich Bahr

Fahrradbeförderung - Logisch oder unlogisch?

Bei S- und U-Bahn sowie den meisten Bussen ist - abgesehen von den Sperrzeiten - die Fahrradbeförderung im HVV kostenlos, im Innenstadtbereich aber oft problematisch. Schimpfende Fahrgäste beschmutzen in vollen Zügen leicht ihre Kleidung an den sperrigen, öligen Vehikeln. Doch das ist ihre Sache, warum passen sie nicht auf. Die Biker nehmen es gelassen hin, letztendlich zahlt man ja auch nichts. Das ist doch eigentlich logisch!

Anders bei den Regionalbahnen im HVV. Hier bietet die Bahn wirklich etwas, einmal abgesehen von vielen niedrigen Bahnsteigen und zu engen Einstiegen. Ist man einmal im Zug, so findet man, je nach Bauart, ein oder mehrere geräumige Fahrradabteile. Jetzt macht das Reisen mit Bike und Bahn richtig Spaß. Für diesen Komfort muss man halt zahlen, das sieht doch wohl jeder ein! 3,50 Euro für die Tageskarte (Hin- und Rückfahrt) im HVV. Logisch! (Sieht die Bahn es auch so?)

Nun geht die Reise weiter ins Nachbarland Schleswig-Holstein, in den Bereich des S-H - Tarifs. Bei 2 Personen - man gönnt sich ja sonst nichts - ein SH-Ticket für 27,00 Euro und natürlich 2 Fahrrad-Tageskarten für je 3,50 Euro. Diese gelten aber nur im HVV Bereich. Bei näherem Studium des HVV-Automaten hätte man die Taste: „Fahrradkarte zum SH-Ticket“ ja auch gefunden, nur man hat sie ja nicht gesucht, da man die Bahnlogik nicht beherrscht.

Also noch einmal die Kosten einer 2-Personen Fahrt Ahrensburg - Plön: SH-Ticket 27,00 Euro, dazu 4 Fahrradkarten je 3,- Euro, macht insgesamt 39,- Euro. Jetzt kann ich natürlich den ganzen Tag mit Frau und Fahrrädern durch Hamburg und

Schleswig-Holstein fahren, aber wer will das schon? Ich denke, ein Radfahrer denkt doch eher ans Radeln, das ist doch logisch.

Diese Tarifgestaltung begreife ich nicht. Wir Schleswig-Holsteiner subventionieren die kostenfreie Fahrrad-Beförderung in Hamburg. Logisch ist das nicht. Mein Vorschlag: Jeder bezahlt für die Beförderung eines Fahrrades einen Einheitspreis von 1,00 bis 2,00 Euro, und wir hätten klare und gerechte Verhältnisse. Wenn es dann noch eine Zeitkarte für Fahrräder gäbe, so könnten doch alle zufrieden sein. Wie heißt es noch so schön in Anlehnung an die wohl beste Bahnwerbung der Vergangenheit: „Alle reden vom Nordstaat, wir nicht“.

Günther Stoltze

Fahrstuhl für Bahnhof Elmshorn

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V. RV Westholstein freut sich, dass seine langjährige Forderung, die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig Gleis 2 und 3, nun endlich verwirklicht werden soll. Ein Fahrstuhl wird von der Unterführung Königsstraße direkt zum Bahnsteig gebaut werden. Dazu wird der jetzige nördliche Ausgang geschlossen. Des Weiteren erhält der Fußgängertunnel am Bauerweg einen komplett neuen Zugang zum Bahnsteig Richtung Hamburg. Hierzu sollen an diesem neuen Ausgang auch zusätzliche Fahrkartenautomaten eingebaut werden. Die Planungen sind so gut wie abgeschlossen, danach sollen die Bundesmittel für das Projekt beantragt werden. Der Bahnsteig Gleis 1 hat sein Jahren einen barrierefreien Zugang.

Der RV Westholstein begrüßt diesen richtigen Schritt und hofft auf eine schnelle Umsetzung.

Markus Fleischmann

(Pressesprecher PRO BAHN e.V. - RV Westholstein)

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

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

bahr@pro-bahn-sh.de

Hamburger Fahrgast Forum

Baubeginn am Bahnhof Ahrensburg

Nach den vielen Negativ-Schlagzeilen, für die der Bahnhof Ahrensburg besonders in den letzten 4 Jahren gesorgt hat, jetzt einmal etwas Positives.

Am Montag, dem 20.02.2006 begannen tatsächlich die Bauarbeiten am Ahrensburger Bahnhof. Zunächst mit der Einrichtung der Baustelle, eine Woche später mit den eigentlichen Arbeiten. Als erstes entstand eine neue Bahnsteigkante an Gleis 4, sowie Behelfsbrücken für die Gleise 4 und 5, die untertunnelt werden müssen. Der jetzige Fußgängertunnel wird bis zur ehemaligen Ladestraße verlängert. Er ist jetzt hinter der Treppe zu Gleis 1 und 2 gesperrt.

Am 17. März luden Bahn, Land und Stadt, vertreten durch Ute Plambeck (Konzernbevollmächtigte für Hamburg und Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG), Karin Wiedemann (Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium) und Ursula Pepper (Bürgermeisterin von Ahrensburg) zum symbolischen Tunneldurchstich ein. „Pro Bahn“ war durch Dr. Ulrich Bahr vertreten. Der lange Winter hatte die Bauarbeiten verzögert, sodaß der symbolische Akt auf das Durchlöchern einer Sperrholzwand beschränkt werden mußte. Das soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß in Ahrensburg jetzt eifrig gebaut wird. Es sind fast täglich Fortschritte sichtbar.

Hier eine Erklärung des Bauvorhabens:

- 1.) Der Fußgängertunnel von der Halle zu den Bahnsteigen wird bis zur ehemaligen Ladestraße - jetzt Parkplätze - verlängert und mit 4 Fahrstühlen ausgestattet. Damit werden die Parkplätze und die südöstlichen Teile der Stadt besser erreichbar. Der Tunnel soll im Oktober 2006 fertig sein.
- 2.) Die Bahnsteige werden mit neuen Kanten in 76 cm Höhe über Schienenoberkante versehen. Sie werden 230 m lang, bekommen neue Platten und vor allem endlich wieder Dächer, jedes 82 m lang. Ob eine Zugzielanzeige auf den neuen Bahnsteigen vorgesehen ist, konnte ich nicht in Erfahrung bringen.
- 3.) Die alte Fassade des Bahnhofs bleibt erhalten, wird aber renoviert und im Eingangsbereich durch eine Glaskonstruktion ergänzt. Dass wir nach jahrelanger Abstinenz endlich einen Fernverkehrsautomaten in die Halle bekommen, sehe ich als selbstverständlich an. Hoffentlich die DB auch!! Die Fertigstel-

lung des Gesamtobjekts ist für den Herbst 2007 vorgesehen und soll ca. 7,1 Mio Euro kosten. Die werktäglichen Fahrgastzahlen wurden mit 7000 Personen angegeben.

Zum Schluß noch ein Wort in eigener Sache:

In der letzten Schleswig-Holstein-Schiene Heft 19 Ausg. 1/2006 schrieb ich auf der letzten Seite einen Artikel über die S 4 Initiative. Am Ende dieses Berichts nannte ich die täglichen Fahrgastzahlen (Wochendurchschnitt) für Ahrensburg. Durch einen Schreibfehler von mir stand in der S.H.S. 16.500, es sollte aber 6.500 heißen. Leider konnte dieses nur in einem Teil der Ausgabe berichtigt werden. Ich bitte meinen Fehler zu entschuldigen.

GÜNTHER STOLTZE

Engpaß Verbindungsbahn

Von den Fahrgästen aus dem Bereich nördlich Pinneberg (Tornesch - Elmshorn usw.) besteht der verständliche Wunsch, nicht nur bis Altona, sondern bis zum Hauptbahnhof durchzufahren, also ohne Umsteigen zur S-Bahn. Das scheitert meist an der mangelnden Durchlaßfähigkeit der „Verbindungsbahn“ (Altona - Hauptbahnhof). Bereits in der vorigen Ausgabe des HFF hatten wir eine Möglichkeit aufgezeigt, deren Kapazität zu erhöhen.

Auf jeder zweigleisigen Strecke entstehen die Engpässe an den Haltestellen, also auch am Dammtor-Bahnhof. So lange dort jeder Zug hält, kann nur im Fünfminutentakt gefahren werden, also 12 Züge pro Stunde.

Wenn man akzeptiert, daß dort nur jeder zweite Zug hielte, könnte in einem 2/4-Minuten-Takt gefahren werden, also mit bis zu $10 \times 2 = 20$ Zügen pro Stunde, d.h. 10 Züge mit Halt, und dazwischen weitere 10 Züge ohne Halt am Dammtor!! Dabei wird man vorzugsweise 10 Fernzüge pro Stunde halten lassen, während 10 Nahverkehrszüge, die über die gleichen Strecken hereinkommen, auch andere Umsteigemöglichkeiten auf Hamburger Vorortstrecken bieten, wenn sie am Dammtor durchfahren.

Außerdem wäre auch die oberirdische S-Bahnstrecke für zusätzliche Nahverkehrszüge geeignet, wenn sie (wegen der Profileinschränkung im Hauptbahnhof) mit Triebwagen fahren. Dann gibt es Haltestellen nicht nur am Dammtor, sondern auch an der Sternschanze und der Holstenstraße.

Zu den geeigneten Fahrzeugen gehören zunächst die AKN-Triebwagen, die schon jetzt als Zweisystemzüge auf S-Bahngleisen fahren, und damit die Zugzahl innerhalb von 10 Minuten von drei auf vier erhöhen (S11, S21, S31, A1). Dabei müßte immer noch eine Fahrplantrasse frei sein für eine fünfte Linie, z.B. S41.

Sobald auch die Hamburger S-Bahn über Zweistromzüge verfügt, gibt es zahlreiche Möglichkeiten, weitere Vorortstrecken durch Verlängerung der vorhandenen Linien an das S-Bahnnetz anzuschließen.

Darüber hinaus sollten auch auf der unterirdischen Tunnelstrecke der S-Bahn nicht nur drei Linien (S1, S2, S3) verkehren, sondern nach Münchner Vorbild im Zwei-Minutentakt (bis zu fünf S-Bahn-Linien pro 10 Minuten) fahren, um die oberirdischen Strecken zu entlasten.

**Dieses Heft enthält die in Heft 11
des Hamburger Fahrgast Forum
(HFF) veröffentlichten Artikel.**

**Sie geben nicht unbedingt
die Meinung der
SHS-Redaktion wieder.**

Daß schwerfällige Güterzüge nicht die innerstädtische Verbindungsbahn blockieren dürfen, verbietet sich, trotz der Gütergleise in der Hauptbahnhofshalle. Dafür gibt es die Güterumgehungsbahn, die zumindest an einigen Stellen zweigleisig ausgebaut werden muß.

Anders als der Altonaer Kopfbahnhof wurde der Hamburger Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof konzipiert. Daher ist es unzweckmäßig, wenn dort Züge enden, welche die Bahnsteige bis zu ihrer Rückfahrt oder bis zum Abräumen unnötig lange blockieren. Mit einer erhöhten Durchlaßfähigkeit auf der Verbindungsbahn können am Hbf alle Züge weiterfahren. Dann bestehen neue Möglichkeiten, Vorortlinien durchzubinden, soweit sie mit dem gleichen Antriebs-System und etwa der gleichen Zuglänge zueinander passen.

(wird fortgesetzt)

WERNER RÖNSCH

U-Bahn: Bessere Beschilderung für Umbauphase.

Bekanntlich wird die U-Bahnhaltestelle Berliner Tor für den geplanten Linienästetausch der Linien U2 und U3 derzeit umgebaut. Die Durchführung der Bauarbeiten erfordert jedoch heute schon, dass in der einen Richtung (West-Ost, stadtauswärts) die Züge ihre künftigen Routen fahren, also mit getauschten Linienästen, während in die andere Richtung (Ost-West, stadteinwärts) alles so bleibt. Dieser Zustand soll 3 Jahre andauern.

Bei der HOCHBAHN und beim HVV hat man sich entschieden, die Linienführung weiterhin in der alten Form darzustellen und erst 2009, wenn auch in der anderen Richtung die Linienäste getauscht werden, die neue Darstellung zu präsentieren.

Dieses ist auf den ersten Blick vernünftig, da es den geringsten Aufwand verursacht, übersichtlich ist und Verbesserungen erst präsentiert, wenn sie abgeschlossen sind. Natürlich wird den Fahrgästen auf den Linienanzeigern am Bahnsteig der betreffenden Linien mitgeteilt, dass am Berliner Tor die Äste getauscht werden und man gegebenenfalls umsteigen muss. Hier und auf den Fahrplantabellen sind die Linien in der betroffenen Richtung gebrochen dargestellt und bei den Linientafeln ist sogar ein kleiner Pfeil als Hinweis auf die andere Linie, auf die die Züge übergehen, eingezeichnet. Informationen in den Schauvitriolen und Ansagen erfüllen ihr übriges.

Nicht ganz so optimal jedoch ist die Zielbeschilderung an den Zügen und am Bahnsteig. Züge der Ost-West-Richtung schildern grundsätzlich zunächst „Berliner Tor“ und hinten, soweit kein DT4 (derzeit modernste Baureihe), gar nichts. Am Berliner Tor wird dann auf das endgültige Ziel der dann jeweils neuen Linie umgeschildert (wiederum nur vorne, wenn kein DT4).

Hinzu kommt nach der Durchsage: „Nächste Haltestelle Berliner Tor“ der Text: „Endstation – Bitte alle aussteigen!“ und danach: „Der Zug fährt weiter auf der Linie ...“

Dieses wird wohl technisch bedingt sein und muss von der HOCHBAHN schnellstens abgeschafft werden. Hierfür muss

einiges umprogrammiert werden, denn man hat vor der Umstellung vermutlich nicht damit gerechnet, welche Probleme entstehen, wenn am Berliner Tor die Linien wechseln.

Das Problem mit dem Schildern „Berliner Tor“ scheint gut gemeint zu sein, da man offenbar damit noch zusätzlich auf den Linienwechsel aufmerksam machen möchte.

Tatsächlich bringt es aber zwei Nachteile mit sich:

1. Wenn z.B. in Schlump die Fahrgäste sehen, dass zwei Züge nach Berliner Tor fahren, so nehmen sie den nächsten. Dabei beachten sie oft nicht, dass die Linienführung unterschiedlich ist und der „nächste“ Zug tatsächlich wesentlich später in Berliner Tor ankommt als der „überrächste“, der eine andere Strecke fährt.

2. Durch diese Beschilderung wird das tatsächliche Ziel des Zuges nicht angezeigt, was insbesondere tagsüber, außerhalb der Berufsverkehrszeit ungünstig ist. Zu diesem Zeitpunkt erreicht ja planmäßig nur jeder zweite Zug den Strecken- bzw. Linienendpunkt (Wandsbek Gartenstadt bzw. Mümmelmansberg). Die anderen Züge kehren bereits an den Zwischenendpunkten Barmbek bzw. Billstedt. Hierüber müssen die Fahrgäste schon vor Berliner Tor aufgeklärt werden.

Zwei Lösungsansätze:

1.) Die Züge und Bahnsteiganzeiger schildern einfach das Fahrziel, das ohne Linientausch geschildert würde. Am Berliner Tor wird nur einfach dann auf die neue Linie umgeschildert. Somit weiß man, ob man Anschluss nach Barmbek oder Wandsbek Gartenstadt hat. Wohin der Zug tatsächlich fährt, kann man dann leicht errahnen, da Züge nach Barmbek meist an Züge anschließen, die bereits in Billstedt enden. Vorteil: einfach zu realisieren.

2.) Die Züge und Bahnsteiganzeiger schildern das tatsächliche Ziel. Das geht dann auch am Zugschluss, denn es muss unterwegs nicht geändert werden. Als Liniennummern könnten dann die altbekannten Doppelnummern U2/U3 bzw. U3/U2 verwendet werden, welche auf den früheren Linienbändern der Züge und den Palettenzielanzeigern am Bahnsteig noch vorhanden waren.

Linie U2/U3 würde von Niendorf Nord bzw. Niendorf Markt nach Billstedt bzw. Mümmelmansberg fahren,



Linie U3/U2 würde von Barmbek nach Wandsbek Gartenstadt über den Ring fahren bzw. die nun neu entstandenen Ringfahrten, die man als solche kennzeichnen sollte, übernehmen (U2/U3 Ring).

Auf dem Schnellbahn-Linienplan werden die neuen Liniennummern in Niendorf Nord, Barmbek, Wandsbek Gartenstadt und Mümmelmansberg einfach neben die bisherigen mit aufgetragen.

MARTIN POTTHAST

Anmerkungen

Die von Martin Potthast aufgezeigten Probleme mit der Beschreibung der U-Bahnzüge scheinen auch mehrere Wochen nach der Linien-Umstellung noch relevant zu sein. Eigene Erfahrungen zeigen, dass immer noch Fragen auftauchen wie z.B.: „Fährt der nächste Zug nach Barmbek?“ oder: „. . . nach Billstedt?“ Eine Kennzeichnung mit dem bisherigen oder dem neuen Fahrtziel ist dringend geboten.

Der andere Missstand, die falsche Ansage, ist teilweise gemildert, der Text: „. . . bitte alle aussteigen!“ ist inzwischen entfernt worden. Geblieben ist noch die irritierende Aussage: „Endstation“.

Die oftmals beobachtete Unverständlichkeit der Information in den Zügen ist jedoch immer noch akut. Die Mitteilung erfolgt durchweg während der Fahrt durch den Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Berliner Tor und wird oft durch die Umweltgeräusche übertönt. Der Hinweis auf den Linientausch und das eventuell notwendige Umsteigen muss, wie z.T. schon praktiziert, immer vor der Abfahrt am Hauptbahnhof erfolgen.

Su

Weniger Busse für mehr Fahrgäste

Doppelgelenkbusse fahren seit kurzem auch in Hamburg im Linienverkehr. Die fast 25 m langen Fahrzeuge wechseln sich vorerst auf der Metrobuslinie 5 mit den gewohnten Gelenkbussen ab. Diese Linie verkehrt bekanntlich zwischen Burgwedel und der Innenstadt über Niendorf - weitgehend auf der Trasse der 1978 eingestellten Straßenbahnlinie 2. Mit etwa 50 000 Fahrgästen werktäglich gehört die Buslinie 5 zu den am stärksten genutzten Busverbindungen in Europa.

Doppelgelenkbusse werden gegenwärtig in Europa von Volvo und Van Hool angeboten. Von dem belgischen Fabrikat, dem weltweit längsten Niederflerbus mit der Typbezeichnung AGG 300, hat die HHA zunächst zehn Fahrzeuge erhalten.

Diese Busse verkehren zwischen Nedderfeld und der Innenstadt, weitgehend auf eigener Trasse. Hier sind auch keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich; der AGG 300 bewegt sich im Straßenverkehr kaum anders als ein Eingelenkbus, sein

Wendekreis ist nur wenig größer. Der gesamte Linienweg soll ab Mitte 2007 nach Lieferung weiterer Doppelgelenkbusse vollständig mit diesen Fahrzeugen bedient werden. Bis dahin sind allerdings ab Niendorf einige Anpassungen vor allem bei Haltestellen mit Kosten von über einer Mio Euro erforderlich. Diese und andere mit der vollständigen Umstellung auf die Großraumbusse verbundene Aufwendungen sollen sich aber vor allem durch niedrigere Betriebskosten bald amortisieren.

Mit dem Einsatz von Doppelgelenkbussen - vorerst auf einige Städte beschränkt - versuchen die Verkehrsunternehmen dem anhaltenden Kostendruck entgegenzuwirken. Aber auch Pulkbildung an oder vor Haltestellen infolge sehr kurzer Fahrplankarte soll damit eingeschränkt werden.

Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit von Doppelgelenkbussen ist natürlich die um mindestens ein Fünftel größere Fahrgastkapazität und damit ein entsprechend höherer Fahrer-Wirkungsgrad im Vergleich mit gängigen Eingelenkern (und ähnlich mit den 15 m-Dreiaxsern).

Den Fahrgast interessieren verständlicherweise meist weniger die wirtschaftlichen Belange der Verkehrsunternehmen, wie sie auch in der Fachpresse eingehend gewürdigt worden sind. Dem Kunden kommt es vielmehr darauf an, möglichst schnell und bequem an sein Ziel zu gelangen. Insoweit sind jedoch beim aktuellen und künftigen Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 5 kaum Vorteile zu erkennen. So werden weiterhin viele Fahrgäste stehen müssen, weil die bisherigen Fahrplankarte gedehnt und somit weniger Busse eingesetzt werden. Mögliche leichte Fahrzeitgewinne durch weniger Pulkbildungen werden wohl nicht zum Tragen kommen, weil der einzelne Fahrer mehr Barzahler abzufertigen hat. Schließlich werden diese Kunden noch häufiger als bisher vor dem Fahrereingang warten müssen und dabei der Witterung ausgesetzt sein.

Jüngste Neuentwicklungen von Großraumбусsen könnten auch für Fahrgäste vorteilhaft sein. So dürfte sich der elegante, an moderne Eingelenktriebwagen erinnernde „CapaCity“ von Mercedes Benz zu einer Konkurrenz für bisherige Konzepte entwickeln. Dafür spricht auch ein komfortableres Fahrverhalten und ein niedrigeres Leergewicht, das eine aufwendigere Innenausstattung zulässt.

EWALD BRINCKEN

„Korridore“ zur Abrundung des HVV-Tarifs

Die HVV-Ausweitungen von Ende 2002 und Ende 2004 haben es mit sich gebracht, dass der HVV-Tarif nunmehr an Landkreisgrenzen und damit an unbedeutenden Orten „in der Wildnis“ endet – z.B. Boostedt, Rickling, Kutenholz oder, um ein Extrembeispiel zu nehmen, die Bushaltestelle „Abzweigung Hemelingbostel“ der Linie 2322 (Stade – Bremervörde), wo niemand wohnt und daher kaum ein Fahrgast ein- oder aussteigt. Eine Haltestelle weiter, in Hesedorf, besteht eine Umsteigemöglichkeit zur R51 – doch die liegt im Landkreis Rotenburg/Wümme und damit außerhalb des HVV. Der HVV-Dauerkartenbesitzer muß für solche „Über-Eck-Verbindungen“ (weitere Beispiele: Ratzeburg – Reinfeld, Boostedt – Rickling) entweder zuzahlen oder einen zeitraubenden Umweg auf sich nehmen, um den HVV-Bereich nicht zu verlassen – eine unbefriedigen-

Impressum der HFF - HAMBURGER FAHRGAST-FORUM.

Herausgeber: „FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG“.

Mitglied im PRO BAHN LV Hamburg / Schleswig-Holstein e.V.

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

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

HFF 11: Abgeschlossen am 13. April 2006

So erreichen Sie uns:

Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle ;

Tel. 04104 / 55 10. E-Mail: Martin_Potthast@public.uni-hamburg.de. ;

Günther Stoltze, Beimoorweg 58, 22927 Großshansdorf

Tel: 04102 / 6 12 60

Jürgen Susott, Eidelstedter Weg 1, 20255 Hamburg, Tel: 040 / 49 67 45

Jürgen Polack, Suckweg 62, 22419 Hamburg, Tel: 040 / 531 41 59

de Situation, an der sich nichts mehr ändern soll. Der HVV betont jedenfalls immer wieder, dass seine Ausweitung jetzt definitiv abgeschlossen sei.

Gewiß, ganze Landkreise wie z.B. Rotenburg/Wümme müssen nicht mehr in den HVV einbezogen werden. Wünschenswert wäre aber eine Abrundung des HVV-Tariffbereichs, also eine Ausdehnung über die bisherigen Grenzen hinaus bis zu nahen wichtigen Verknüpfungspunkten (Neumünster, Lübeck, Bremervörde). Dabei brauchen nur diese „Korridore“, nicht aber die übrigen in dem jeweiligen Gebiet fahrenden Busse oder Bahnen in den HVV-Tarif einbezogen zu werden. Das könnte dann so aussehen:

- Bereich Lübeck: In den HVV einbezogen werden die R10 zwischen Reinfeld und Lübeck Hbf., die R21 zwischen Ratzeburg und Lübeck Hbf. so-wie alle Überlandbuslinien, die aus den Kreisen Stormarn und Herzogtum Lauenburg kommen und bei denen die Gültigkeit des HVV-Tarifs derzeit an der Lübecker Stadtgrenze endet, bis Lübeck ZOB. Die Lübecker Stadtbushinien bleiben dagegen außerhalb des HVV.
- Im Bereich Neumünster: In den HVV einbezogen werden die A1 zwischen Boostedt und Neumünster, die R11 zwischen Rickling und Neumünster sowie die Buslinien 7915 und 7940 zwischen Kleinkummerfeld und Neumünster; außerhalb des HVV bleibt wiederum der Neumünsteraner Stadtbusverkehr.
- Bereich Bremervörde: In den HVV einbezogen werden die R51 zwischen Kutenholz und Bremervörde sowie die aus dem Landkreis Stade bis Bremervörde verkehrenden Buslinien 2028, 2322 (von Stade), 2708 (von Finkenwerder) und 3003 (von Oldendorf). Innerhalb der Stadt Bremervörde würde auf diesen Linien weiterhin der Stadtverkehrstarif gelten.

Eine solche Lösung ließe sich natürlich nur realisieren, wenn die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen (für die Schiene), der Landkreis Rotenburg/Wümme sowie die Städte Lübeck und Neumünster (für die Busse) sie finanzieren. Vielleicht sollte der HVV einfach einmal die notwendigen Zuschußbeträge berechnen und den betroffenen Aufgabenträgern ein entsprechendes Angebot unterbreiten.

KLAUS MÜLLER

Über die oben angeschnittenen Probleme hatten wir bereits im Heft 8 unter dem Titel „Tarif-Fallen im Norden“ berichtet. Allerdings hatten wir damals den Schwerpunkt mehr auf die Umsteige-Stationen Ulzburg-Süd und Neumünster-Süd im Schienenverkehr gelegt. Eine zukünftige, je nach Anreise-Richtung, wechselseitige Zuordnung zum niedersächsischen, schleswig-holsteinischen oder hamburgischen Tarifgebiet sollte auf jeden Fall beibehalten werden. Die aus dem Artikel zu entnehmende vollständige Integration der genannten Linienabschnitte in den HVV würde für die Fahrgäste aus den betroffenen Gemeinden eine gravierende Verschlechterung bedeuten.

Su

Fahrpreisvergleich

Vorweg eine grundsätzliche Bemerkung: Der Preisstand der angegebenen Beispiele ist Januar 2006. Wegen der Kürze der Zeit bis Redaktionsschluss konnte die Preisänderung zum April nicht berücksichtigt werden. Die Relation der einzelnen Preise zueinander dürfte jedoch nahezu gleichgeblieben sein.

Bei einer Fahrt aus den Nachbargemeinden in den HVV-Bereich hinein, können sich, je nach Wahl der Fahrkartenart, gravierende Preisunterschiede ergeben. In diesem Beitrag wurde als Beispiel die Stadt Neumünster ausgewählt. Ähnlich liegen die Verhältnisse vermutlich auch beim Start in Lübeck.

Ein Problem ergibt sich oftmals beim Versuch, einen HVV-Fahrtausweis außerhalb des Hamburger Verkehrsverbundes lösen zu wollen. Diese Schwierigkeit gibt es in Neumünster nicht, denn in Richtung Bad Oldesloe können die Fahrtausweise am Automaten im Zug erworben werden. Bei der Fahrt über Boostedt empfiehlt sich die teilweise Nutzung der Stadtbusse. Außerdem werden die Fahrscheine auch am AKN-Automaten angeboten.

Bei diesen Fahrten lohnt sich z.B. eine Stückelung:

nach Ahrensburg

| | | | |
|-----|--------------|-------------------|--------------|
| | | SHT nach Rickling | 02,40 |
| | | HVV | 04,95 |
| SHT | 11,95 | SHT / HVV | 07,35 |

nach Bad Oldesloe

| | | | |
|-----|--------------|-------------------|--------------|
| | | SHT nach Rickling | 02,40 |
| | | HVV | 02,40 |
| SHT | 06,10 | SHT / HVV | 04,80 |

Ebenfalls preisgünstiger werden Fahrten nach Elmshorn, Pinneberg und Hamburg bei ausschließlicher Nutzung der AKN, nach Pinneberg zusätzlich der Regionalbahn.

In einigen Verbindungen ergeben sich kaum Preisvorteile bei zwei Fahrkarten, so z.B.:

nach Bad Segeberg

| | | | |
|-----|--------------|-------------------|--------------|
| | | SHT nach Rickling | 02,40 |
| | | HVV | 01,95 |
| SHT | 04,40 | SHT / HVV | 04,35 |

nach Hamburg über Wrist

| | | | |
|-----|--------------|-------------------|--------------|
| | | SHT nach Dauenhof | 06,10 |
| | | HVV | 04,95 |
| SHT | 11,95 | SHT / HVV | 11,05 |

Der SH-Tarif kann auch günstiger sein, z.B. bei den schnellen Verbindungen mit der DB über Wrist:

nach Elmshorn

| | | | |
|--|--|-------------------|-------|
| | | SHT nach Dauenhof | 06,10 |
| | | HVV | 01,95 |

SHT 07,35 SHT / HVV 08,05

nach Pinneberg

SHT nach Dauenhof 06,10

HVV 03,85

SHT 08,70 SHT / HVV 09,95

Beim Heft 8 hatten wir für eine „Über-Eck“-Fahrt aus dem HVV-Bereich heraus über Neumünster einen Preis nach SH-Tarif von • 5,80 ermittelt, der bei Stückelung bis und ab Neumünster nur • 4,20 betragen hätte. Kurz nach Erscheinen unseres Hefes zeigten die Automaten einen Preis von • 3,90 an. (!!)

Zum Schluss noch eine Kuriosität.

Auf der Preistafel in Bönningstedt befinden sich u.a. folgende Einträge:

Ab Bönningstedt nach

Bad Oldesloe über Lübeck Euro 13,75

Lübeck über Bad Oldesloe Euro 10,30

Bad Segeberg über Neumünster Euro 11,95

(ohne Kommentar !)

JÜRGEN SUSOTT

Verbesserungen für AKN-Fahrgäste bei Schienenersatzverkehr im Bereich Eidelstedt

Es kam in den letzten Jahren und besonders in letzter Zeit des öfteren vor, dass im Bereich Stellingen, Eidelstedt größere Bauarbeiten mit Streckensperrungen der Schnellbahnen (A1, S21, S3) und Schienenersatzverkehr (SEV) stattfanden. Mal sind es Erneuerungen von Schienen, mal ganze Bahnhofsumbauten. Insbesondere der Umbau der AKN-Einfädelung in Eidelstedt, sowie die Erneuerung der Brücke Reichsbahnstraße, machen zurzeit immer mal erhebliche Sperrungen erforderlich. Natürlich lassen sich Unannehmlichkeiten nicht immer vermeiden, aber so manches könnte besser laufen.

Wenn die Strecke Eidelstedt - Elbgaustraße komplett gesperrt ist und auf SEV umgestellt wird, dann bedeutet dieses, dass nur die S3 überhaupt bis Eidelstedt fahren kann. Die S21 muss bereits Sternschanze enden, die A1 von Norden kommend Eidelstedt Zentrum oder gar Schnelsen.

Hat man einen Tag mit einer solchen Sperrung erwischt und kommt aus Richtung Bergedorf mit dem Fahrziel auf einer typischen A1-Station (z.B. Bönningstedt), so verlängert sich die Fahrzeit gleich um 40 Minuten.

Da man normalerweise in Eidelstedt gleich Anschluss hat, kostet es 20 Minuten, wenn man von der verkürzten S21 in Sternschanze angekommen, dann mit der S31 weiter nach Altona fährt, um dort die S3 zu erreichen, die planmäßig Anschluss an den A1 Zug hat, der 20 Minuten später fährt, als der, den man sonst erreicht hätte. Der SEV auf der A1 sorgt für weitere 20 Minuten.

Da ist es nahe liegend, dass man auf die weiträumig parallel fahrende U2 nach Niendorf ausweichen möchte.

Tatsächlich hat GEOFOX-online, wo der SEV mit eingearbeitet ist, auch eine Variante anzubieten, die genau diese U-Bahnlinie berücksichtigt und 20 Minuten einspart. Dabei wird man ab Berliner Tor auf die Reise nach Niendorf Markt geschickt und das sogar mit einer Verstärkungsfahrt, die dort endet! Dann geht es weiter, aber nicht etwa, wie man erwarten könnte, mit der Metrobuslinie 5 nach Burgwedel. Dieser Weg wäre viel zu lang und würde zeitlich nichts einsparen. Vielmehr schickt man den Fahrgast auf die Linie 191. Nein, nicht dass GEOFOX noch auf dem Stand ist, dass die 191 nach Burgwedel fährt! Diese Linie soll man bis zur Haltestelle Kriegerdankweg nutzen, welche in räumlicher Nähe zu A-Schnelsen liegt. Von dort geht es dann mit der A1 weiter. Hiermit schafft GEOFOX tatsächlich etwas, was man auch erwartet, selbst ortskundigen Leuten noch Tricks zu verraten.

Schade nur, dass man die U-Bahn nicht professioneller nutzt. Die A1 hat inzwischen doch ein erhebliches Fahrgastpotential, das man nicht über SEV zu einer S-Bahnstrecke mit eingeschränktem Betrieb schicken sollte, zumal diese zeitweilig auch noch mit Fußballfans überlastet ist.

Ich schlage vor, künftig in solchen Fällen einen zweiten SEV bzw. Sonderpendelverkehr zwischen Burgwedel und U-Niendorf Nord einzuführen. Dieser könnte auf kürzestem Weg (B 447, Ring 3, Vielohweg) fahren. Die U2-5-Minuten-Verstärkerzüge sollten dabei bis Niendorf Nord verlängert werden.

MARTIN POTTHAST



Ein Blick über den „Tellerrand“:

Erdwärme - eine Lösung für eisglatte Bahnsteige?

Am 12.12.05 berichtete das Hamburger Abendblatt von dem neuen Bahnhof Barbis im Südharz, dessen 2 Bahnsteige - lt. DB - mit Solar- und Erdwärme beheizt werden. Neun Sonden von je 100 m Länge wurden unterhalb der Bahnsteige verlegt, um diese frei von Schnee und Eis zu halten. Das Projekt kostete 1,2 Mio Euro.

Die Sache interessierte mich und so investierte ich 17,— Euro in ein Niedersachsen Ticket und reiste ab gen Süden. Der neu erbaute Haltepunkt in Barbis hat 2 Außenbahnsteige, die mit Wartehäuschen und Fahrkartenautomaten ausgerüstet sind. Er liegt an der Hauptstrecke Northeim - Nordhausen (KBS 357). Im Gegensatz zu früher herrscht hier heute ein eher beschaulicher Verkehr. Obwohl im westlichen Teil noch zweigleisig, verkehren hier, neben wenigen Güterzügen, für den Personen-

verkehr LINT 41 bzw. 628er im Studententakt. Das Fahrgastaufkommen in Barbis ist relativ gering, obwohl die Station die Bahnhöfe Scharzfeld und Bad Lauterberg ersetzt. Daher heißt der neue HP auch Bad Lauterberg/Barbis. Er ist auf der Straße, genau wie Scharzfeld, ca. 4 km vom alten Bahnhof Bad Lauterberg entfernt. Sicher erwartet niemand, daß sich eine Investition von 1,2 Mio hier rechnet. Es sind Forschungsmittel, und wir wollen hoffen, daß die neue Technologie durch solche Pilotprojekte zu vertretbaren Kosten zur Serienreife kommt.

Doch jetzt zum Kern der Sache: Die Bahnsteigheizung. Es ist ein faszinierender Anblick, mitten im tief verschneiten südlichen Harzvorland absolut schneefreie Bahnsteige zu sehen. Ein Handauflegen zeigte keine spürbare Erwärmung, das war ja auch wohl kaum zu erwarten. Sonnenkollektoren konnte ich keine erblicken, Erdwärme scheint also entscheidend für die Heizung zu sein. Technisch scheinbar sehr einfach. Man bohrt zwei Löcher von ca. 2000 m Tiefe in die 90 km dicke Erdkruste, und je näher man dem heißen, flüssigen Erdkern kommt, je tiefer also gebohrt wird, desto wärmer wird es. Leider konnte ich nicht in Erfahrung bringen, wie tief in Barbis gebohrt wurde, auch nicht ob und wie man die einzubringenden Rohre isoliert hat, denn ein zirkulierendes Warmwassersystem müßte die Grundlage sein.

PS.: Der Schaltkasten und Rohrkrümmer an der Stirnseite des Bahnsteigs in der obigen Abbildung sind der einzige optische Hinweis auf die high-tec Heizung.

Ich gehe natürlich davon aus, daß keine Thermalquelle verfügbar ist.

GÜNTHER STOLTZE

Ende HFF

Nachbar im Osten:

KBS 100 : Hamburg - Büchen - Schwerin - Rostock

Integraler Takt-Fahrplan Ostholstein/ Westmecklenburg als Grundlage für einen attraktiven SPNV im Dreieck Hamburg / Lübeck / Schwerin

Eine Ergänzung zu den Überlegungen aus Heft Nr. 19.

Im Integralen Takt-Fahrplan Ostholstein / Westmecklenburg werden in Hamburg, Schwerin und Rostock Taktknoten zur vollen und in Büchen zur halben Stunde eingerichtet. An allen Stationen werden optimale Anschlüsse angeboten :

In Hamburg bestehen Anschlüsse von Fern- und Regionalverkehr, S- und U-Bahn.

In Büchen wird Anschluss an den RE Kiel - Lübeck - Lüneburg hergestellt.

In Hagenow Land werden Anschlüsse zur Mecklenburgischen Seenplatte und nach Berlin hergestellt.

In Schwerin ist Korrespondenz zur RB Lübeck -Ludwigslust und zur RB nach Parchim gegeben.

In Bad Kleinen besteht Anschluss nach Wismar.

In Bützow kann nach Güstrow und nach Neubrandenburg umgestiegen werden.

In Rostock bestehen Anschlüsse zu Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr.

Infrastruktur

Die Infrastruktur ist im westlichen Teil der Strecke sehr gut hergerichtet worden, so dass von Hamburg bis Bergedorf 160 km/h und danach bis Hagenow Land 230 km/h möglich sind. Für die Zukunft ist der weitere Ausbau der Strecke Hagenow Land - Rostock für 160 km/h zu verfolgen und fertig zu stellen.

Die Bahnhöfe und Haltepunkte sind im Laufe der Instandhaltungsarbeiten nach und nach für Schritt zu modernisieren.

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge des Ostsee-Express müssen aufgrund der Vorgabe, dass Schwerin von Hamburg aus in weniger als 60 min zu erreichen ist, eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreichen. Bisher sind Regionalfahrzeuge (Dostos, Talent, ET 423-426, Flirt und Desiro) jedoch nur bis maximal 160 km/h einsetzbar.

Einzig Bombardier (genauer gesagt das Vorgängerunternehmen DWA) hat entsprechende Vorarbeiten geleistet. So wurden schon Anfang der 90er Jahre Hochgeschwindigkeitstests mit Doppelstockwagen durchgeführt, wobei Geschwindigkeiten bis 253 km/h erreicht wurden.

Mit den modernen Lokomotiven der TRAXX-Reihe (Höchstgeschwindigkeit 200 km/h) dürfte es möglich sein, auf der Strecke Hamburg - Schwerin - Rostock ein schnelles überregionales Angebot auf die Beine zu stellen.

Verkehrsangebot:

Alternierende Linienführung

Auch eine infrastrukturelle und fahrzeugtechnische Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h reicht nicht allein, um den Taktknoten Schwerin zu erreichen. Sinnvoll ist es daher, den Ostsee-Express zwischen Büchen und Hagenow Land mit möglichst wenigen Zwischenhalten zu fahren. Anbieten würde sich lediglich ein Systemhalt in Boizenburg (ca. 10000 Einwohner). Voraussetzung dafür wäre allerdings ein leistungsfähiger Busshuttle vom Bahnhof zum Zentrum, da der Bahnhof doch etwas abgelegen von der Stadt liegt.

Die Halte in Schwanheide, Brahlstorf und Pritzier sollten im Rahmen des neuen RE 200-Konzeptes aufgelassen werden und stattdessen ein leistungsfähiges Anrufbus-System für die schwach besiedelte Region aufgebaut werden. So könnten die durch die wegfallenden Halte entstehenden Nachteile ausgeglichen und wahrscheinlich überkompensiert werden.

Der heutige RE Hamburg - Rostock wird um ca. 45 min beschleunigt und weiter über Stralsund nach Binz verlängert. Damit wird alle 2 Stunden eine attraktive Verbindung von der Elbe zu den Touristenhochburgen der Ostseeküste geboten.

In den Zwischenstunden verkehrt ein weiterer schneller RE 200 auf der Relation Hamburg - Wismar, so dass auf dem Abschnitt Hamburg - Schwerin ein Stundentakt entsteht.

Im Abschnitt Aumühle - Büchen wird der RE dabei durch eine RB ergänzt, die auf den Knoten Büchen ausgerichtet ist und damit attraktive Umsteigebeziehungen Richtung Mölln und Lüneburg schafft. Die RB verkehren dabei aufgrund der schwachen Nachfrage nachfragegerecht am Schüler- und Pendlerverkehr orientiert. So entstehen zwischen der RB Aumühle - Büchen, dem RE Lübeck - Lüneburg und dem RE 200 ideale Anschlüsse. Eine Fahrt von Mölln zum Hamburger Hbf würde dann mit Umsteigen nur noch 35 min dauern.

Auf dem Abschnitt Hagenow Land - Schwerin wird das Angebot ebenfalls durch eine RB ergänzt, die den Knoten Schwerin zur halben Stunde bedient, und über Lübstorf weiter nach Bad Kleinen fährt. Auch hier sollte das Angebot nachfragegerecht am Schüler- und Pendlerverkehr orientiert werden.

Sehr wichtig ist vor allem der leistungsfähige Ausbau des Bahnhofs Hagenow Land, so dass von Hamburg Hbf auch Anschlussbeziehungen nach Hagenow, Ludwigslust, Neustrelitz und vor allem Berlin ermöglicht werden.

| | RE | RB | RE | RB |
|-------------------|------|------|--------------|------|
| Hamburg Hbf | 6.05 | | 7.05 | |
| Hamburg-Bergedorf | 6.14 | | 7.14 | |
| Aumühle | | 6.05 | | 7.05 |
| Friedrichsruh | | 6.08 | | 7.08 |
| Schwarzenbek | 6.23 | 6.18 | 7.23 | 7.18 |
| Müssen | | 6.22 | | 7.22 |
| Büchen an | 6.28 | 6.26 | 7.28 | 7.26 |
| Büchen ab | 6.30 | | 7.30 | |
| Boizenburg | 6.37 | | 7.37 | |
| Hagenow Land an | 6.49 | | 7.49 | |
| Hagenow Land ab | 6.50 | | 7.50 | 8.02 |
| Kirch-Jesar | | | | 8.06 |
| Zachun | | | | 8.12 |
| Holthusen | | | | 8.17 |
| Schwerin Süd | | | | 8.20 |
| Schwerin-Görries | | | | 8.25 |
| Schwerin Mitte | | | | 8.27 |
| Schwerin Hbf. an | 7.04 | | 8.04 | 8.29 |
| Schwerin Hbf. ab | 7.05 | | 8.05 | 8.30 |
| Lübstorf | | | | 8.38 |
| Bad Kleinen an | 7.13 | | 8.13 | 8.42 |
| Bad Kleinen ab | 7.15 | | 8.15 | |
| | | | | |
| Wismar | 7.28 | | | |
| | | | | |
| Bützow | | | 8.38 | |
| Rostock | | | 8.54 | |
| | | | nach Binz | |

| | RB | RE | RB | RE |
|-------------------|------|-------------|------|------|
| | | von Binz | | |
| Rostock | | 5.06 | | |
| Bützow | | 5.23 | | |
| | | | | |
| Wismar | | | | 6.32 |
| | | | | |
| Bad Kleinen an | | 5.45 | | 6.45 |
| Bad Kleinen ab | | 5.47 | 7.18 | 6.47 |
| Lübstorf | | | 7.23 | |
| Schwerin Hbf. an | | 5.55 | 7.30 | 6.55 |
| Schwerin Hbf. ab | | 5.56 | 7.31 | 6.56 |
| Schwerin Mitte | | | 7.34 | |
| Schwerin-Görries | | | 7.36 | |
| Schwerin Süd | | | 7.41 | |
| Holthusen | | | 7.44 | |
| Zachun | | | 7.49 | |
| Kirch-Jesar | | | 7.55 | |
| Hagenow Land an | | 6.10 | 7.58 | 7.10 |
| Hagenow Land ab | | 6.11 | | 7.11 |
| Boizenburg | | 6.24 | | 7.24 |
| Büchen an | | 6.30 | | 7.30 |
| Büchen ab | 6.34 | 6.32 | 7.34 | 7.32 |
| Müssen | 6.39 | | 7.39 | |
| Schwarzenbek | 6.46 | 6.38 | 7.46 | 7.38 |
| Friedrichsruh | 6.53 | | 7.53 | |
| Aumühle | 6.55 | | 7.55 | |
| Hamburg-Bergedorf | | 6.47 | | 7.47 |
| Hamburg Hbf. | | 6.55 | | 7.55 |

Stefan Barkleit

Direktverbindung Niebüll-Esbjerg

Drei Jahre sind inzwischen vergangen, seitdem die Strecke von Niebüll in Richtung Esbjerg reaktiviert wurde. Doch eine Direktverbindung gibt es bis heute nicht. Die Fahrgäste müssen in Tondern aus den NOB-Zügen in die Arriva-Triebwagen nach Esbjerg umsteigen. Bei den schwachen Fahrgastzahlen in dieser dünn besiedelten Region kein Grund, unbedingt mit dem Zug zu fahren.

Das soll nun anders werden. Auf Wunsch beider Länder haben sich Arriva und NOB zusammengesetzt, eine Direktverbindung möglichst schon zur diesjährigen Saison einzurichten. Gefahren würde dabei höchstwahrscheinlich mit dem Arriva-LINT41 - einem Fahrzeug, das die NOB aus ihrem eigenem Fahrzeugpark gut kennt.

Stefan Barkleit

Berlin hat erstmals einen richtigen Hauptbahnhof

Mit dem neuen Berliner Hauptbahnhof als derzeit Europas modernster Station entsteht mitten im Herzen der Stadt eine Verkehrsdrehscheibe für alle Fern- und die meisten Regionalverkehrslinien. Durch die klare Gliederung und die offene Gestaltung des Bauwerks entstehen überraschend kurze Wege zwischen dem oberen Bahnhofsteil an der Stadtbahn und dem unteren Bahnhofsteil am Nord-Süd-Tunnel. Die modernen Einkaufszentren nachempfundene offene Bauweise zieht allerdings auch nach sich, das in den bisherigen Bahnhöfen eher die Tauben und im neuen Hauptbahnhof eher mal ein Reisender auf das Köpfchen ... aber vertiefen wir das leicht anrühige Thema besser nicht. Neben der eigentlichen betrieblichen Funktion des neuen Bahnhofs wurden darüberhinaus vielfältige Einkaufsmöglichkeiten und eine Erlebnisgastronomie geschaffen. Die Bahnsteige, Rolltreppen und Verteilerebenen sind großzügig gestaltet und somit auch umfangreicher Fahrgastnachfrage zu Verkehrsspitzenzeiten gewachsen. Ob die Serviceeinrichtungen ausreichend dimensioniert sind, muss der Alltagsbetrieb der kommenden Wochen zeigen. Einen größeren Wermutstropfen stellt vorerst jedoch die noch nicht vollzogene Anbindung an das U-Bahn- und Strassenbahn-Netz dar, welche aber 2007 bzw. 2008 zumindest abschnittsweise nachgeholt wird. Die ohnehin nur für einen Teil der Berliner Bevölkerung gegebene emotionale Bindung mit dem Bahnhof Zoo als Symbol des freizügigen Reisens kann hingegen nicht als dauerhaftes Argument für einen dortigen Fernzughalt erhalten, zumal der Zoobahnhof ein wichtiger Regionalverkehrshalt bleiben wird, und auch die Nachtzüge ihn weiterhin anfahren werden. Jüngste Meinungsumfragen scheinen diesen Trend ebenfalls zu bestätigen. Der neue Nord-Süd-Tunnel als zweite Verkehrsachse zur bestehenden Stadtbahn trägt entscheidend dazu bei, die Störanfälligkeit des Berliner Bahnnetzes zu reduzieren. Bedingt durch die jahrzehntelange Teilung der Stadt kommt die Ablösung streckenbezogener Kopfbahnhöfe durch einen zentralen (Durchgangs-)Bahnhof erst viel später als in den meisten anderen deutschen Städten. Andere europäische Metropolen wie London und Paris müssen sich nach wie vor mit jeweils durch einen Nahverkehrsring verbundenen dezentralen Stationen begnügen.

Birger Wolter

bundesweit aktuell

Franken-Sachsen-Magistrale ab Dezember ohne Fernverkehr - InterCity vor dem Ende ?

Mitte März gab DB Fernverkehr im Rahmen einer Pressekonferenz in Chemnitz bekannt, dass mit dem Fahrplanwechsel am 10.12.2006 auch das zur Zeit bestehende Rumpfangebot Nürnberg - Hof-Dresden entfallen wird. Die drei durchgehenden IC (einer fährt nur bis Chemnitz) sollen dann durch 8 Zugpaare des neuen Franken-Sachsen-Express abgelöst werden.

Mit dem neuen Angebot kehren die Neigezüge der Reihe 612 wieder auf die Strecke zurück und verkürzen die Fahrzeit auf 4.20 h. Das hatten wir schon einmal im Dezember 2003 - doch nun fahren sie, wie es ihrem Komfort entspricht, als Nahverkehrszug mit guter Unterhaltungsmusik (Motoren ???) und angemessenen Preisen.

Auch andere Linien sind gefährdet

In Franken und Sachsen ist man schon vor vollendete Tatsachen gestellt worden, auf der Mitte-Deutschland-Verbindung steht das für den Fahrplan 2006/07 noch bevor.

Dann sollen nämlich von den heute verkehrenden 8 ICE/ IC-Zugpaaren 3 gestrichen werden. Sehr interessant für die weitere Entwicklung des Fernverkehrs auf der Strecke ist dabei die Fahrplangestaltung.

Die wegfallenden Züge sind nämlich hauptsächlich Tagesrandzüge: Im Klartext heißt das, dass Reisende, die frühmorgens in den Ruhrpott fahren wollen und spätabends zurück, zukünftig entweder im RE oder im Auto anzutreffen sind.

Auch auf dem Nordabschnitt Hamburg-Rostock-Stralsund der IC-Linie 26 zeichnet sich eine solche Angebotsanpassung ab, seitdem die Züge zum Fahrplan 2005/06 beschleunigt, aus sämtlichen Knotenbahnhöfen herausgerissen und damit der Anschlüsse aus der Region beraubt wurden.

Kommentar:

Der InterCity vor dem Ende - manch einer mag jetzt kopfschüttelnd sich Gedanken zu diesem Thema machen, doch: wer vor zehn Jahren gesagt hätte, dass es heute den InterRegio nicht mehr geben werde, wäre wohl ins Reich der Fabeln verwiesen worden. Was daraus geworden ist, ist ja hinreichend bekannt.

Doch vergleicht man beide Zugsysteme eingangs der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts, stellt man fest, dass der InterRegio das attraktivere Produkt war. Die Wagen waren frisch modernisiert, sehr komfortabel und zeichneten sich durch eine unkonventionelle Raumaufteilung aus. Den InterRegio hat man tot gerechnet und dann „hingerechnet“. Hat man es beim InterRegio geschafft, ist es beim InterCity erst recht zu schaffen, denn der Zenit dieses Produktes ist längst überschritten.

Vor 2 bis 3 Jahren war noch die Rede davon, dass Produkt InterCity zu sanieren und Richtung ICE-Niveau anzuheben. Dazu wollte der DB Fernverkehr 1000 neue IC-Wagen bei der deutschen Schienenfahrzeug-Industrie bestellen (mit den E-Loks der Reihe 101 sind moderne Loks bereits vorhanden); davon ist jetzt nichts mehr zu hören.

Dies ist leicht verständlich bei der gegebenen Unternehmerphilosophie: Die lukrativen ICs werden zu ICEs aufgewertet, der Rest wird wegrationalisiert und die Railion AG kann mit den freiwerdenden Loks ihren Fuhrpark weiter modernisieren.

Stefan Barkleit

Hamburg - Berlin: Häufigere Bestzeit

Seit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 2006 verkehren die ICE-Züge stündlich in rund 90 Minuten zwischen der Elbe und der Spree. Damit erhöht sich das Angebot an Montagen bis Freitagen auf mindestens fünfzehn ICE-Züge pro Richtung. Im Wochenendverkehr und zur WM2006 verkehren zusätzliche Züge. Ergänzt wird das Angebot durch sechs EuroCity-/InterCity-Zugpaare, welche einerseits mit Halten in Ludwigslust und Wittenberge Verbindungen nach Mecklenburg und Brandenburg schaffen, andererseits von Hamburg aus Direktverbindungen in die Metropolen Bratislava, Budapest, Dresden, Prag und Wien bieten. Durch den Verzicht auf den zeitraubenden Umweg über den östlichen Berliner Aussenring rücken Hamburg und Leipzig auf der Schiene um rund eine halbe Stunde näher zusammen.

Durch die Verschiebung der ICE-Fahrzeiten um rund eine halbe Stunde entstehen am Hamburger Hauptbahnhof bessere Verknüpfungen zum Regionalverkehr. Statt zur Minute 40 verlässt der ICE nach Berlin (in ungeraden Stunden weiter in Richtung Leipzig) zukünftig den Hamburger Hauptbahnhof zur Minute 07, und besitzt daher - von einzelnen Taktabweichungen abgesehen - folgende Anschlüsse:

- 37: aus Westerland, Niebüll, Husum, Heide und Itzehoe (jeweils mit Umstieg in Elmshorn)
- 37: aus Kiel, Neumünster und Elmshorn
- 43: aus Bremen, Rotenburg, Tostedt und Buchholz
- 43: aus Cuxhaven, Stade und Buxtehude (nicht stündlich)
- 55: aus Lübeck und Bad Oldesloe
- 01: aus Uelzen, Bad Bevensen, Lüneburg und Winsen (jedoch Unterschreitung der neuen Mindestübergangszeit von 8 Minuten).

In der Gegenrichtung erreicht der ICE aus Berlin (in geraden Stunden bereits aus Richtung Leipzig) statt zur Minute 18 den Hamburger Hauptbahnhof zukünftig zur Minute 50, und vermittelt daher - von einzelnen Taktabweichungen abgesehen - folgende Anschlüsse:

- 57: nach Winsen, Lüneburg, Bad Bevensen und Uelzen (jedoch Unterschreitung der neuen Mindestübergangszeit von 8 Minuten und nur in geraden Stunden)
- 05: nach Bad Oldesloe und Lübeck
- 09: nach Buxtehude, Stade und Cuxhaven (nicht stündlich)
- 15: nach Buchholz, Tostedt, Rotenburg und Bremen
- 20: nach Elmshorn, Neumünster und Kiel
- 20: nach Itzehoe, Heide, Husum, Niebüll und Westerland (jeweils mit Umstieg in Elmshorn)

Den Hamburger Hauptbahnhof erreichen und verlassen Fernzüge - bedingt durch die Randlage im bundesweiten Fernverkehrsnetz - über die gesamte Stunde verteilt, der Regionalverkehr hingegen konzentriert sich größtenteils auf die volle Stunde. Insofern werden die Anschlüsse immer auch einen gewissen Zufallscharakter haben.

Aufgrund des zum Sommerfahrplan 2006 nochmals verbesserten Angebots seit der Eröffnung der Ausbaustrecke Ham-

burg - Berlin ist zu wünschen, dass sich die bereits in den vergangenen Monaten spürbar gestiegene Fahrgastnachfrage entsprechend verstetigt. Als gutes Omen hierfür möge die phantastische Lichtershow zur Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs sowie der von größeren Störungen verschont gebliebene erste Betriebstag gewertet werden.

Birger Wolter

Regionaler Verkehrsknoten: Hamburg-Bergedorf

„Next stop Bergedorf - Please change here for regional- and mainline trains“ so lautet die zur WM2006 eingeführte zweisprachige Ansage in den VHH-Bussen am Bergedorfer ZOB. Ein wenig verwundert horcht der Fahrgast dann doch auf, denn der Fernzughalt in Bergedorf beschränkt sich auf nur noch je ein Zugpaar nach Schwerin und Rostock sowie Berlin, Dresden, Prag und Wien. Dabei verfügt der Bahnhof über ein enormes Fahrgastpotenzial:

1. Ohne die Zugehörigkeit zu Hamburg hätte Bergedorf den Status einer Großstadt.
2. Alle Bergedorfer Stadtbuslinien verkehren über seinen zentralen Omnibusbahnhof, direkter Regionalbusverkehr besteht u.a. nach Geesthacht, Lauenburg, Lübeck, Moelln, Ratzeburg und Schwarzenbek.
3. Nach jahrelanger Verzögerung durch ein Bürgerbegehren wird in diesem Jahr endlich mit der Erweiterung und Neugestaltung des ZOBs sowie des benachbarten Einkaufszentrums begonnen.

In gewisser Hinsicht teilt der Bergedorfer Bahnhof jedoch das Schicksal des Altonaer Bahnhofs: Beide werden stark im S-Bahn- und Busverkehr frequentiert, die Nutzung der Fernzüge bleibt jedoch deutlich hinter dem theoretischen Fahrgastpotenzial zurück. Insofern wurde für Bergedorf auf der Linie nach Schwerin und Rostock das Angebot schrittweise reduziert, sowie auf der Linie Richtung Berlin nicht weiter ausgebaut.

Der einzige derzeit aus Richtung Berlin in Bergedorf haltende EuroCity hat gegenüber dem Winterfahrplan eine deutlich spätere Fahrplage erhalten, mit gut zwei Dutzend aussteigenden Fahrgästen in Bergedorf am ersten Betriebstag kann man hingegen zufrieden sein. Bezüglich diesem EuroCity handelt es sich ebenso wie bei der gut genutzten morgendlichen Direktverbindung in Richtung Berlin um das Wiener Zugpaar.

Die Reduzierung des InterCity-Angebots zwischen Mecklenburg und Bergedorf hat dazu geführt, dass einer spürbaren Anzahl von Pendlern - zum Teil PRO BAHN namentlich bekannt - die schnelle Direktverbindung zugunsten langsamerer und weniger komfortabler Regionalzüge genommen wurde. Für einzelne Pendler war der Halt der Intercity-Züge in Bergedorf sogar ausschlaggebender Faktor für die Wohnortwahl. Insofern sei an die DB Fernverkehr appelliert, noch einmal den Halt in Bergedorf zu „typischen“ Pendlerzeiten mit geringfügigen Fahrzeitverlängerungen und Taktabweichungen zwischen Hamburg und Mecklenburg gegeneinander abzuwägen.

Birger Wolter

Anschriften der PRO BAHN-Verbände

Landesvorsitzender

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

stellvertretender Landesvorsitzender

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

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

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

Regionalverband Westholstein

Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn
Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83 • Mobil: 0173 / 44 94 802 und 0174 / 95 377 41
E-Mail: westholstein@pro-bahn-sh.de (bei Markus Fleischmann)

Regionalverband Lübeck & Umgebung

Thomas Rettmer • Barkhorst 8 • 238860 Klein Wesenberg • Tel.: 0 45 33 / 56 46
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampsredder 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 18.00 Uhr

RV Schleswig / Mittelholstein

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

RV Westholstein

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

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

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

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

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

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

PRO BAHN-Konzepte

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

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

Zum Bestellen hier ankreuzen (oder gewünschte Stückzahl schreiben)

Absender:

und abschicken an:

PRO BAHN
Frank Sievert
Rantzauallee 15
23611 Bad Schwartau

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

Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:
PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg
Rantzauallee 15, 23611 Bad Schwartau

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

Der Jahresbeitrag beträgt:
Für Einzelmitglieder 34.00 Euro
ermäßigt (auf Antrag) 23.00 Euro
Familienmitgliedschaft 40.00 Euro

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Die Bahn rief und viele kamen. Die „DoSto“-Premiere.

Am 7. April 06 hatte die DB zur Vorstellung ihres Doppelstock-Zuges im Lübecker Hbf. eingeladen. Neben der Prominenz - Dietrich Austermann (Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein), Ute Plambeck (Konzernbevollmächtigte der DB für Schleswig-Holstein und Hamburg) und Dr. Wolfram von Fritsch (Chef der Regionalbahn S-H.) um nur einige zu nennen -, waren etwa 200 Gäste, darunter auch PRO BAHN und ca. 100 Gewinner eines LN-Ausschreibens eingeladen. Das Wetter machte mit, freundlich schien die Sonne auf die eindrucksvolle neue Halle Lübecker Hauptbahnhof. Gegen 12.30 Uhr fuhr ein 5-Wagen-„Dosto“-Zug in Gleis 4 ein. Zum Vergleich stellte man den Veteranen der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), den Doppelstockwagen von 1936 dahinter. 70 Jahre Entwicklung waren natürlich unübersehbar, aber neu lackiert könnte der Oldtimer auch heute noch durchaus mithalten. Er wurde übrigens gebaut, um die Anzahl der Achsen gering zu halten. Schon damals musste eine nach Anzahl der Achsen berechnete Gebühr im Hamburger Hbf. von der privaten LBE an die Reichsbahn gezahlt werden. (Ahrensburger Zeitung vom 15.05.06).



Der Premierenzug in der (noch unfertigen) Lübecker Bahnhofshalle
Foto: G. Stoltze

Doch zurück in die Gegenwart. Auf dem Bahnsteig und im Zug fand eine gute, ausreichende Bewirtung statt. Man hatte Zeit und Muße, sich den neuen Zug anzusehen. Er unterscheidet sich natürlich nicht wesentlich von seinen in Görlitz gebauten - im Betrieb befindlichen - Vorgängern. Fahrrad- und Gepäckabteile sind vorhanden, die Sitze sind relativ bequem. Große Menschen stoßen sich am Oberdeck leicht den Kopf, aber das lässt sich wohl nicht vermeiden. Einen Mangel sehen wir in den recht engen Durchgängen zwischen den einzelnen Waggons, für Reisende mit großem Gepäck etwas problematisch. Um 13.55 Uhr begann dann die Fahrt nach Hamburg. Ruhig glitt der Zug dahin, es war wirklich schönes, modernes Eisenbahnfahren. Es machte richtig Spaß, fort war die Romantik der alten Silberlinge. Ohne Zwischenfälle wurde Hamburg erreicht und nach kurzem Aufenthalt ging es zurück nach Lübeck mit Halt in Ahrensburg, Bad Oldesloe und Reinfeld.



Die offizielle Begrüßung. Am Rednerpult: Ute Plambeck (Konzernbevollmächtigte der DB für S-H und HH)

Wie bei dem Vorstellzug - so sagte man uns - würde auch in Zukunft, bis zur Elektrifizierung, eine 218er Diesellok die Traktion der 5-Wagen-Züge übernehmen. Die Wagen sind einzeln kuppelbar, man kann also wie bisher die Züge am Bahnsteig je nach Bedarf verlängern oder kürzen. Ein 5-Wagen-Zug hat 560 Sitzplätze, also deutlich mehr als bisher. Bestellt sind 28 Wagen, das müsste reichen, neben Travemünde auch den größten Teil der „MORA“-Züge (zum Stundentakt zusätzliche Züge in der Hauptverkehrszeit mit Halt auch in Ahrensburg) zu bedienen. Ein großer Wermutstropfen bleibt der Verkehr Hamburg - Lübeck - Kiel, hier muss jetzt immer in Lübeck umgestiegen werden. Natürlich bahnsteiggleich, wie Minister Austermann in seiner Rede versicherte. Trotzdem: Freuen wir uns auf den neuen Schienenverkehr Hamburg - Lübeck, die Vorstellung war jedenfalls gelungen.

Nun zur Realität, dem heutigen Planbetrieb nach Fahrplanwechsel am 28.05.2006. Im Gegensatz zur Einweihungsfahrt wird jetzt doch ganztägig mit 6 Wagen und 2 Loks gefahren!

Das Umsteigen Kiel - Hamburg und umgekehrt ist problematisch! Es findet im Augenblick nicht bahnsteiggleich statt (einzelne Züge ausgenommen). Es muss über die Behelfstreppe der Bahnsteig gewechselt werden. Das ist ein unmöglicher Zustand! Wir hoffen, daß es nur eine durch die noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen bedingte Interimslösung ist.

Günther Stoltze

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 20, Ausgabe 2/ 2006
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau
Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)

Auflage: 500 Stück; Redaktionsschluß: 10.06.2006

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Mitteilungsorgan des Fahrgastverbandes PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.