

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Mit diesem Heft halten Sie, liebe SHS-Interessierte, die letzte der für 2006 versprochenen drei Ausgaben in der Hand. Wir hoffen, Ihnen wieder einiges an Neuem und Interessantem zu bieten, seien es Berichte über Dinge, die schon Wirklichkeit sind oder Anregungen für solche, die einmal Wirklichkeit werden können. Für das nächste Jahr sind dann wieder zwei Ausgaben vorgesehen - mehr gibt der Haushalt des Landesverbandes leider nicht her.

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel stellt den ÖPNV vor schwierige Probleme. Es bleibt zu hoffen, dass gravierende Einschnitte bei den Verkehrsleistungen vermieden werden können. Zum Jahresende ist die Vergabe des Netzes Ost für die Zeit von Ende 2009 bis Ende 2019 zu

Betriebsführung Marschbahn 3. Teil

Kurz vor Heide wird die Strecke von Büsum überquert. Signaltechnisch ist in Heide immer noch musealer Zustand. Zwei Endstellwerke mit einem Fahrdienstleiter (Fdl.) und einem Weichenwärter sichern mit mechanischen Weichen und Signalen die Zug- und Rangierfahrten. Der Bahnhof (Bf.) ist aufgeteilt in einen Teil der Strecke Hamburg - Westerland und einen weiteren Teil für die Nebenbahnen nach Büsum und Neumünster. Die Zugänge zu den Bahnsteigen werden durch stellwerksbediente Schranken gesichert.

Nach Ausfahrt in Heide wird durch flaches Marschland gefahren, es folgt als nächstes der Betriebsbf. Hemmingstedt, der

erwarten. Ein Mitbewerber (Veolia ex Connex) traut sich immerhin zu, gegen die DB Regio anzutreten. Auch Erfreuliches ist zu melden: Die Bauarbeiten am Lübecker Hauptbahnhof machen gute Fortschritte; mit den Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck-Travemünde ist tatsächlich begonnen worden. Es ist also einiges los in Schleswig-Holstein.

Das Redaktionsteam wünscht allen Leserinnen und Lesern ein Gutes Neues Jahr und hofft auf interessante Beiträge auch im Jahr 2007.

Ein Hinweis:

Auch dieses Heft enthält wieder die Beiträge aus dem Hamburger Fahrgast Forum (HFF) und zwar aus Heft 13.

wegen der großen Raffinerie im Güterverkehr erhebliche Bedeutung hat. Die Fertigprodukte werden in der Regel mit Ganzzügen in Richtung Süden abgefahren; wegen der Hochbrücke und des engen Bogens in St. Michaelisdonn werden hier an die Traktion und die Lokführer erhebliche Anforderungen gestellt.

Nach Durchfahrt in Meldorf folgt St. Michaelisdonn, wo die eingleisige Güterstrecke nach Brunsbüttel Nord abzweigt. Wir verlassen die Marsch und fahren durch eine enge Kurve in die Steigung zur Hochbrücke Hochdonn. Kurz hinter der Durchfahrt in Burg folgt die Überleitung in den eingleisigen Abschnitt über die Hochbrücke; die Geschwindigkeit ist auf der gesamten Brücke auf 40 km/h beschränkt. Man kann sich vorstellen, dass das Reduzieren der Geschwindig-

In dieser Ausgabe:

Betriebsführung Marschbahn

Teil 3 S. 1/2

Zukunft des SH-Tarifs

S. 4

Integraler Taktfahrplan

S. 6

Elmshorn-Problem S. 7

Fahrplanwechsel S. 11

Blick über den Zaun

S. 14/15

Hamburg S. 15-19

Hamburger Fahrgast

Forum S. 20-25

Blick zurück S. 25/26

Impressum S. 28

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



keit von 120 auf 40 km/h durch Zugsicherungssysteme überwacht wird. Sollte der Lokführer die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht einhalten, kommt es unweigerlich zu einer Zwangsbremmung. Da im Bereich der Brücke für längere Zeit aufwändige Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden, lässt sich der Betrieb nur eingleisig fahren. Die sogenannten Überleitstellen vor und hinter der Hochbrücke werden vom Fdl. Itzehoe ferngesteuert.

Nachdem die südliche Rampe verlassen wurde fahren wir in den engen Bogen von Wilster; hier zweigt nach rechts die eingleisige Strecke nach Brunsbüttel ab, die im Güterverkehr große Bedeutung hat. Es werden unter anderem Kohlestaubzüge und Kesselwagenzüge mit erheblichen Lasten gefahren. Nach wenigen Kilometern erreichen wir den Bf. Itzehoe. Ab hier ist die Strecke elektrifiziert, was aus Sicht des Verfassers eine krasse Fehlentscheidung war. Aktuell fahren die Regional-Züge von Hamburg nach Westerland mit Dieselloks, die IC / EC wechseln oft schon in Hamburg Hbf. von E- auf Dieseltraktion, und auch mehrere Güterzüge werden aus Umlaufgründen mit Dieselloks gefahren.

In Itzehoe werden Güterzüge gebildet und aufgelöst; insbesondere die Zementfabrik Alsen, das Industriegebiet in Brunsbüttel und die Raffinerie in Hemmingstedt werden von Itzehoe aus bedient und sorgen für erhebliche Tonnage. Im Reiseverkehr beginnen und enden die Regionalbahnen von und nach Heide und Hamburg-Altona in Itzehoe. Im weiteren Verlauf der Strecke wird die Störbrücke überquert, kurz danach zweigt links die Industriebahn nach Lägerdorf ab. Hauptsächlich werden die Kohlestaubzüge zur Zementfabrik überführt, hier sind DB-Railion und die Mittelweserbahn gleichermaßen aktiv.

Nach kurzer Fahrt durch flaches Marschland erreichen wir nach einem recht engen Gleisbogen den Bahnhof Glückstadt. Das ehemalige DB-Werk ist seit vielen Jahren verwaist. Nach Abfahrt in Glückstadt fahren wir direkt auf den Bahnhof Elmshorn zu, hier beginnt ja bekanntermaßen das Nadelöhr in Richtung Hamburg, was aber zur Strecke Hamburg-Altona - Kiel gehört.

Ausblick: Im November 2006 wird ja das Mittelteil der Hochbrücke Hochdonn ausgetauscht, was zu erheblichen Einschränkungen und Umleitungen führen wird. Darüberhinaus wird auf der Strecke von Elmshorn bis Niebüll so viel gebaut, wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Da die betrieblichen Einschränkungen, Umleitungen und Verspätungen erheblich sind, sind der private Betreiber einerseits und die Fahrgäste andererseits stark strapaziert. Bleibt zu hoffen, dass die Strecke zur nächsten Saison in erheblich besserem Zustand ist und der Fahrplan wieder stabilisiert werden kann. Für den Abschnitt Niebüll - Westerland soll ja im Frühjahr endlich mit dem zweigleisigen Ausbau begonnen werden.

Oktober 2006

P. Stoltze

**Allen Leserinnen und Lesern
ein frohes Weihnachtsfest
und ein gesundes, glückliches
Neues Jahr!**

Ganz oder gar nicht

Schneller, öfter, billiger dank Fahrgastseparation. Neues Linienkonzept für ins Umland führende Linien ermöglicht ohne Mehrkosten Verbesserungen für die meisten Fahrgäste.

Wer von A nach B fährt, ärgert sich allzu oft über das Gedränge. Wer hingegen bei B einsteigen will, kann selten noch mit einem Sitzplatz rechnen.



Vollbesetzter Bus in Kiels Zentrum Richtung Laboe. Dichtes Gedränge im Stadtgebiet. Foto: Holger Busche

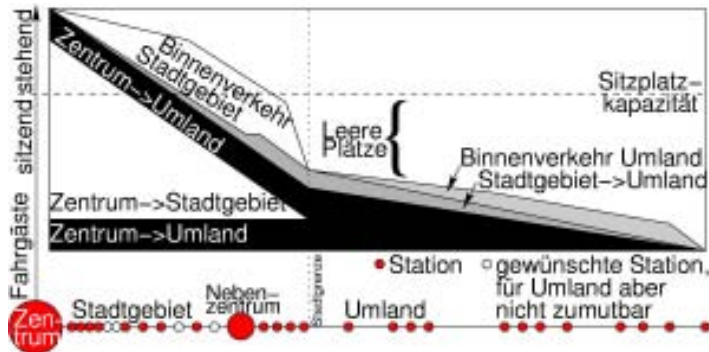
Wer zudem noch über B hinaus nach C, D oder gar Z fährt, wundert sich dann oft zum Schluss alleine sitzend über die schlechte Anpassung der Fahrzeuge an die Auslastung. Ferner nerven die schier endlos vielen, zeitraubenden Haltestellen in der Stadt, während der eigene Fußweg am Ende viel zu lang ist.



Derselbe Bus, nachdem er Kiel verlassen hat. Jetzt sitzen nur noch Umlandfahrgäste in einem viel zu großen Bus. Das neue Konzept vermeidet solche schlechten Auslastungen, und dabei kommen die Fahrgäste auch noch schneller ans Ziel. Foto: Holger Busche

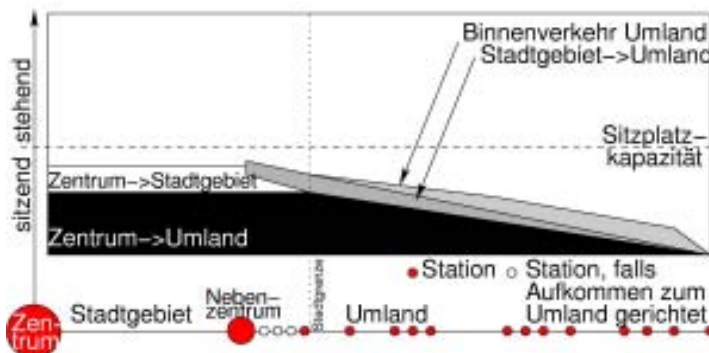
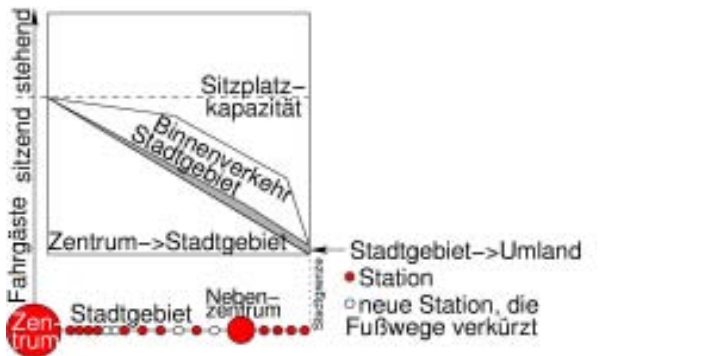
Eine typische Umlandlinie führt vom Zentrum einer größeren Stadt mit etlichen Halten bis zu einem Nebenzentrum, um nach weiteren Halten den Stadtrand zu erreichen. Bis hier gibt es

wegen erhöhten Verkehrsaufkommens meist auch noch begleitende Stadtlinien. Es folgt das Umland mit deutlich größeren Haltestellenabständen.



Linienbild herkömmlich. Fahrgäste sind verschieden und doch werden alle mit nur einem Linienkonzept bedient. Innen zu wenig aber außen zu viel Kapazität und richtig schnell voran geht es auch nicht.

Was für den innerstädtischen Binnenverkehr wichtig ist (kurze Haltestellenabstände, Anfahren von Wohngebieten), ist für Umlandreisende der reinste Horrortrip. Der Versuch, einzelne Halte auszulassen, bringt zeitlich kaum etwas und macht das Angebot für alle nur unübersichtlicher. Gemäß der Devise „Ganz oder gar nicht“ sollten Umlandfahrten bis zu einem Verknüpfungspunkt ohne Halt fahren.



Getrennte Linien für verschiedene Fahrgastgruppen. Nachfragegerechte Kapazitätsverteilung, bessere Auslastung, und schneller ankommen tut man auch noch.

Separate Gleise oder Bundesstraßen (z.B. die B76 von Kiel bis Holtenau) ermöglichen oft eine schnellere Fahrt ohne Halt. Selbst auf „normalen“ Straßen werden Busse bei Fahrt ohne Halt sehr viel schneller und ruckfreier, da sie in der „Grünen Welle“ mitschwimmen und auch mittlere Fahrspuren benutzen. Vom psychologischen Vorteil, nicht ständig als Überholter dazustehen, ganz zu schweigen.

Da die Fahrgäste des Binnenverkehrs diese Umlandfahrten nun nicht mehr nutzen, müssen nicht mehr so viele Fahrzeuge bis zum Linienende fahren. Jede eingesparte Umlandfahrt kann den Binnenverkehr bis zum Verknüpfungspunkt um mehrere Fahrten verstärken, da dieser Weg deutlich kürzer ist.



Wartende Fahrgäste einer innerstädtischen Station (Kiel-Karlsal). Mit dem neuen Konzept käme hier öfter ein Bus - ohne Mehrkosten. Weniger Warten bringt im Kurzstreckenverkehr weit mehr als schnelleres Fahren. Foto: Holger Busche

Dieser Punkt muß nicht zwangsläufig ein hohes Eigenaufkommen haben (z.B. Holtenau, Immelmannstraße - ein freier Platz am Ortsausgang) und wenn, dann sollte es stadtauswärts gerichtet sein. Ein Beispiel hierfür wäre Kiel-Wischhofstraße: Die Läden und Schulen sind Ziel vieler Fahrgäste des Stadtrandes (Wellingdorf sowie Diedrichsdorf und sogar darüber hinaus des Kreises Plön (Mönkeberg und Heikendorf).

Dieser Verknüpfungspunkt kann dann als Knoten ausgelegt werden und Ausgangspunkt für Lokalverkehre sein, um so Nebenzentren zu stärken. In Holtenau und Altenholz könnte beispielsweise ein viertelstündlicher Ortsbus mit durchaus auch flexibler Linienführung oder gar Hausbedienung verkehren anstelle der starren Lineinführung mit für die Straßen oft zu großen Bussen.

Wenn es die Linien zulassen, können an diesem Verknüpfungspunkt auch Linienverlängerungen und -tausch durchgeführt werden. So erhält das Umland sowohl Anschluss an die Binnenhaltestellen als auch schnelle Verbindungen ins Zentrum.

			heute	heute	neu	neu
Lin.	Richtung	km	Fahrten/h	Bus-km	Fahrten/h	Bus-km
100	Laboe	18	3	54	2	36
101	Heikendorf	13	3	39	2	26
11	Diedrichsdorf	7	6	42	6	42
11	Wellingdorf	5	0	0	3	30

Große Abschätzung der Betriebsleistungen zur Spitzenlast der Beispiellinie 100/101

Fazit: Die Separation von Umland- und Binnenfahrgästen bringt die allermeisten Fahrgäste schneller und bequemer zum Ziel - ohne Mehrkosten.

Schnell- und Überlandbusse als Grundstruktur für den Verkehr in der Region

Kiel (sb) Schleswig-Holstein ist ein Flächenland mit relativ dünner Besiedlung. Der ÖPNV auf der Schiene wurde durch den 1. LNVP so gestärkt, dass er jetzt die Grundstruktur für die Feinerschließung der Fläche bildet.

Der Verkehr in der Fläche ist bisher dadurch gekennzeichnet, dass zwischen den meisten Unternehmen unabgestimmt, mit überdimensionierten Bussen und mit einer nicht verlässlichen Bedienungsqualität ein Busverkehr in der Fläche betrieben wird, der bei den potentiellen Kunden nicht entsprechenden Anklang findet.

Besonderes Augenmerk gilt dem Schülerverkehr, der durch seine hohe Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten für gut ausgelastete Busse und Verstärkerfahrten sorgt, während in der Nebenverkehrszeit die Auslastung zu wünschen übrig lässt; und der für die Verstärkertouren vorhandene Fahrzeugpark verursacht hohe Vorhaltungskosten, ohne dass Umsatz gemacht würde.

Unstrittig ist dabei, dass die öffentlichen Aufgabenträger nicht mehr Geld für den ÖPNV zur Verfügung stellen können und dies auch nicht wollen. Also müssen neue Konzepte gestaltet werden, um den ÖPNV nicht nur zwischen größeren Zentren, sondern auch in der Fläche modern auszubauen, ohne dass dabei nennenswerte Mehrkosten entstehen.

Ein Beispiel anhand der Überlandbuslinie 4310 Kiel - Oldenburg

Stufe 1 : Optimierung der Überlandbuslinie

Die Buslinie 4310 verkehrt von Kiel über Raisdorf, Selent, Lütjenburg und Kaköhl nach Oldenburg. Die Fahrzeit Kiel - Lütjenburg beträgt ca. 55 min und die Fahrzeit weiter nach Oldenburg nochmals ca. 30 min mehr.

Also bietet sich eine Integration in den ITF Schleswig - Holstein an, da Kiel ITF-Knoten zur vollen Stunde wird und Oldenburg wahrscheinlich durch RB-Züge Lübeck - Puttgarden zur halben Stunde bedient wird. Daraus ergibt sich, dass Lütjenburg Bus-Knoten zur vollen Stunde wird, selbstverständlich bei Optimierung und minimaler Verkürzung der Fahrzeit auf 80 min (heute ca. 85 min).

Stufe 2 : Integration der Regionalbuslinien

Nach der Optimierung der Linie 4310 werden Rendezvous-Haltestellen eingerichtet, an denen sich die Busse zu bestimm-

ten Zeiten treffen und somit attraktive Umsteigebeziehungen geschaffen werden.

Auf der Linie Kiel - Oldenburg sind dabei folgende Verknüpfungspunkte sinnvoll :

Kiel, Wiener Allee -Verknüpfung mit Stadtverkehr (besonders Linie 31)

Raisdorf, Bhf. - Verknüpfung mit Bahn und Bus (Linien 2 und 300)

Rastorfer Kreuz - Verknüpfung zu den Linien 119 und 220

Selent - Verknüpfung zur Linie 230

Lütjenburg - Verknüpfung Richtung Hohwacht, Kirchnüchel und Plön

Kaköhl - Verknüpfung Richtung Lensahn und weiter nach Dahme/ Grömitz

Mit diesen 6 Rendezvous-Haltestellen profitiert nicht nur der Osten Kiels, sondern auch ein großer Teil des Kreises Plön und schließlich der Kreis Ostholstein von einer einzigen Überlandbuslinie mit attraktivem Angebot.

Dazu *Stefan Barkleit* von Pro Bahn: „Mit diesem Konzept wird endlich eine geschlossene Transportkette realisiert, denn jedes Transportglied nimmt die ihm zugeordnete Aufgabe wahr. Der Fernverkehr erschließt die großen Städte, der SPNV grobmaschig die Fläche, Überlandbusse bedienen schienentechnisch unerschlossene Gebiete, und der Regionalbus fährt bis zur eigenen Haustür. Und durch die Integration in den ITF entsteht obendrein noch eine attraktive Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und der Insel Fehmarn. Kurzum: Dieses Modell ist ein großer Fortschritt gegenüber heute und daher unbedingt zu realisieren.“

Zukunft des SH-Tarifs

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass der SH-Tarif in seiner jetzigen Ausgestaltung erhebliche Mängel aufweist. Zuerst muss festgestellt werden, dass das Länderticket (SH / Meckpomm) mit • 27,- teurer ist, als in anderen Bundesländern. Warum die Kleingruppenkarte des SH-Tarifs in der Preisstufe 21 noch deutlich teurer ist, kann fahrgastseitig niemand nachvollziehen.

Die Kinderermäßigung wurde bei Einführung auf 40% festgeschrieben, die Möglichkeit der 1. Klasse-Nutzung fehlt völlig. Bisher konnte dies nicht schlüssig erläutert werden. Warum sollen Kinder mit BC FIRST in der 1. Klasse den Erwachsenenpreis zahlen?

Dass die Fahrt von Bad Segeberg mit dem Bus über Lübeck nach Travemünde fast die Hälfte kostet wie der Schienenweg über Bad Oldesloe, ist ebenso wenig nachvollziehbar. Im Übrigen saugt der Schnellbus durch den niedrigen Tarif Fahrgäste von der Schiene ab und wird obendrein noch aus SPNV-Mitteln bezuschusst. Warum die Fahrt von Travemünde nach Mönkhagen (Tarifgrenze HVV / SH) und nach Bad Segeberg dasselbe kostet, ist auch nicht erklärbar.

Kommen wir zur IC / EC-Nutzung im Nahverkehr: Jahrelang hat der DB-Konzern sich strikt geweigert, die Züge in SH für den Nahverkehr freizugeben. Just in dem Moment, wo die ungeliebte Konkurrenz den Nahverkehr auf der Marschbahn übernimmt, werden nur die IC / EC auf eben dieser Strecke freigegeben und zusätzlich aus SPNV-Mitteln bezuschusst.

**Wünschen Sie weitere Informationen über PRO BAHN?
Möchten Sie Mitglied werden oder in einer der regionalen Gruppen aktiv mitarbeiten?**

Auf Seite 27 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Leider sind diese Züge für den Ausflugsverkehr zu den Stränden eher ungeeignet, da der erste IC erst in Hamburg abfährt, wenn der letzte Strandfahrer bereits unterwegs ist. Auf der Rücktour ist es so, dass der letzte IC von Sylt abfährt, bevor die ersten Tagesgäste den Strand verlassen. Der IC von Puttgarden, der im Sommer eine 4-Stundenlücke im SPNV füllt, ist natürlich nicht benutzbar.

Warum es bei der SH-Tageskarte keine Kindermitnahme gibt, ist genauso unverständlich, wie die Tatsache, dass es keine unterschiedlichen Preise für die Zeit vor und nach 9:00 Uhr analog zum HVV gibt.

Leider gibt es immer wieder Ärger und Zündstoff beim Ticketverkauf. Viele Busfahrer wollen oder können nicht bis zum Ziel des Fahrgastes verkaufen, so dass die Idee des Einheitspreises an der praktischen Anwendung scheitert und den Fahrgast häufig zwingt, durch zwei Tickets völlig überhöhte Preise zu zahlen. Speziell in den Zügen der RBSH werden fälschlicherweise immer wieder Fahrgäste belehrt, dass im Zug keine Fahrkarten verkauft werden. Es gibt ja mehrere Fälle, wo sehr wohl zu verkaufen ist. Allein für Anschlussfahrtscheine und beim Ausfall eines einzigen vorhandenen Automaten, wie beispielsweise in Travemünde-Hafen, kann es doch gar keine Alternativen geben.

Die sogenannte Tarifierfassung in der Relation Reinfeld - Lübeck mit der Herstellung der Gleichheit der Relation Timmendorfer Strand - Lübeck zu begründen, bleibt fragwürdig. Es drängt sich der Verdacht auf, dass hier ein Unterlaufen des Tarifs mit den deutlich günstigeren HVV-Proficards und CC-Karten unterbunden werden soll. Im Übrigen ist es kein Geheimnis mehr, dass eine erhebliche Zahl von Abo's gekündigt wurde und die Leute jetzt folgerichtig mit dem Auto nach Reinfeld fahren. Belastbares Zahlenmaterial liegt uns leider nicht vor.

Es ist an der Zeit, dass der SH-Tarif von professionellen Fachleuten kundenorientiert überarbeitet wird.

Aus Pro-Bahn Sicht ergeben sich folgende konkrete Forderungen:

- Alle IC / EC dürfen benutzt werden oder keiner
- Kinderermäßigung 50%
- Einführung einer Rückfahrkarte
- Die Tageskarte muss in ihrem Bereich Netzfunktion haben, also kann kreuz und quer und auch über einen anderen Weg zurückgefahren werden.
- Verbesserte Schulung der Busfahrer
- Verbessertes Marketing und Darstellung des Durchlösens
- Einführung des 1. Kassetickets auch für Kinder
- Bei der Tageskarte muss nach 9:00 Uhr eine deutliche Verbilligung oder die Kindermitnahme eingeführt werden.
- Die Kleingruppenkarte muss gegen einen gewissen Aufpreis auch in der 1. Klasse nutzbar sein.
- Rücknahme der Tarifierfassung Reinfeld - Lübeck auf das Niveau der Strecke Rickling - NMS, weil gleiche Entfernung.

Aus Sicht des Verfassers scheint es sinnvoll, innerhalb des HVV-Großbereichs über die Einführung eines Sprinterzuschlags für RE- und ME-Züge für HVV-Tickets, die nur im Großbereich gelten, nachzudenken. Dies würde dann auf den Strecken von HH nach Bergedorf, Harburg, Ahrensburg und Pinneberg zum

Tragen kommen und zu einer gewissen Entspannung der stark nachgefragten schnellfahrenden Pendlerzüge beitragen.

Lübeck, 28.08.2006

Peter Stoltze

Welchen Sinn macht die 1. Klasse?

Sonnabend 01. Juli, strahlendes Wetter. Die NOB 8.33 Uhr ab Hamburg-Altona ist bereits eine Viertelstunde vorher gut gefüllt. Kurz vor halb neun kommt der IC aus Dortmund. Dieser ist bedeutend länger als die NOB, d.h. die Fahrgäste aus den letzten sechs Waggons des IC steigen aus Angst den Zug zu verpassen in den vordersten NOB-Waggon ein. Dieser ist jedoch der mit der 1. Klasse, so dass hier alle Plätze der 2. Klasse bereits belegt sind.

08.50 Uhr - Ankunft in Elmshorn. Etliche Fahrgäste kommen jetzt hinzu, die die Verbindung mit dem Kieler RE vom Hauptbahnhof in Hamburg genutzt haben. Viele davon stehen vorne, da ja der RE dort gehalten hat. Fahrgäste rennen im Gang hin und her auf der Suche nach Sitzplätzen. Paare, ja sogar Familien werden getrennt. Erste Leute stehen. Es kommt zu Problemen mit Reisenden mit Fahrrädern, die das Fahrradabteil ähnlich wie im RE nach Kiel eben vorne vermutet haben.



Foto: Holger Busche

Mit leichter Verspätung geht es endlich weiter. Denjenigen, die mit einer Fernfahrkarte gekommen waren, wird der NOB-Zuschlag von mehreren Euro abverlangt. Während die ersten Fahrgäste stehen oder auf Klappsitzen Platz nehmen, herrscht in

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

der ersten Klasse gähnende Leere. Fahrgäste, die dort fälschlicherweise sitzen, werden von dort in die 2. Klasse „versetzt“.

Sicherlich ist alles juristisch korrekt, aber ist es wirklich sinnvoll? Könnte man nicht wenigstens den Fahrgästen, die mit Fernfahrkarte und NOB-Zuschlag schon mehr bezahlen und als Fernreisende einen höheren Komfort erwarten, erlauben, die 1. Klasse zu benutzen? Denn welchen Sinn macht die 1. Klasse, wenn sie dann doch nur von in diesem Fall zwei Fahrgästen benutzt wird. Immerhin beansprucht sie 1/8 des Zuges. Da kann es doch nur heißen abschaffen, verkleinern oder eben besser auslasten.

Und wenn das schon alles nicht gehen sollte, könnte man dann nicht wenigstens die erste Klasse an das Südende stellen? Damit müßten die Fahrgäste der IC nicht erst noch durch die 1. Klasse laufen.

Holger Busche

Immer höhere Preise für Bus und Bahn - dank immer höherer Energiepreise ?

Die Preise für den ÖPNV steigen munter weiter - zum 01.01.2007 auf Strecken über 50 km allein schon wegen der Mehrwertsteuererhöhung.

Die Regionalisierungsmittel für den SPNV sind entgegen allen Erwartungen doch gekürzt worden - weil die Ministerpräsidenten umgefallen sind. Daher wird sich in einigen Verkehrsverbänden die Preisspirale noch ein wenig schneller drehen.

Schon kommen die ersten Vertreter der Omnibus-Unternehmen und werben dafür, Eisenbahnstrecken stillzulegen und auf Busbedienung umzustellen - das sei ja wesentlich billiger.

Mal abgesehen davon, dass die Umstellung auf Busverkehr den größten Teil der Fahrgäste ins Auto treibt, muss man sich die Frage stellen, was die Busunternehmer ihrerseits tun, um ihren Fahrzeugpark effizienter und kostengünstiger zu machen.

Sicherlich wurden hier durch die Einführung von alternativen Ölen und Rapsdiesel sowie die Anpassung der Fahrzeuggrößen an die tatsächliche Nachfrage Fortschritte erzielt, doch zieht man den Vergleich zwischen Omnibussen von heute und von vor 20 Jahren, stellt man fest, dass die Motorleistung stark zugenommen hat. Hatten Busmotoren damals so um 200 PS, so erreicht man heute schon bis zu 350 PS.

Dieser Leistungszuwachs wird mit höheren Verbrauchsdaten erkaufte, wobei man fairerweise sagen muss, dass diese Entwicklung durch die dieselsparende Entwicklung zu einem Teil kompensiert sein dürfte.

Doch muss ein Bus, der auf dem flachen Land oder im Stadtverkehr mit leichten Steigungen eingesetzt wird, wirklich 350 PS haben oder tut es nicht vielleicht auch ein kleineres Aggregat? In einem modularen Aufbau von Busmotoren mit für den Einsatzzweck unterschiedlich installierten Leistungen steckt sicherlich noch ein großer Faktor, Kosten im Energiebereich einzusparen.

Stefan Barkleit

Korrekturen zur SHS 20

(sb) Liebe PRO BAHNER, liebe Leser der SHS wer in der SHS 20 genauer hingeschaut hat, hat sich vielleicht die Augen gerieben: Im Artikel *Elmshorn - der große Wurf* hatte sich doch ein ziemlich haarsträubender Fehler eingeschlichen: Die RE-Züge zwischen Kiel und Hamburg und der Schleswig-Holstein-Express sollen natürlich auch weiterhin in Elmshorn (und nicht, wie fälschlich geschrieben in Pinneberg) halten.

Integraler Taktfahrplan 2007 : Kleine Maßnahmen - große Wirkung (Fortsetzung aus SHS 20)

Die Denkanstöße aus der SHS 20 sind in einer fruchtbaren Diskussion gemündet - einiges ist verloren gegangen - aber viel ist dazu gekommen :

Über die Strecke Kiel-Lübeck ist ja in vielerlei Hinsicht an anderer Stelle in dieser SHS zu lesen, doch war unser Anliegen, vor allem den Abschnitt Elmshorn-Pinneberg neu zu ordnen, was viele Änderungen im schleswig-holsteinischen Bahnverkehr mit sich ziehen wird :

KBS 131 (Hamburg - Neumünster - Kiel)

Neumünster wird zum ITF-Knoten zur vollen Stunde; die RE Kiel - Hamburg werden ab Kiel um 15 Minuten nach hinten verschoben, so dass der RE um 00 in Neumünster ist. Halbstündlich versetzt verkehrt zweistündlich der SHE, so dass in der SHE-Stunde zwei schnelle Nahverkehrszüge nach Hamburg Hbf verkehren. (In der Zwischenstunde könnte in der HVZ ein Sprinter-SHE Kiel - Hamburg verkehren).

Kurz nach der Minute 30 verkehrt ab Neumünster die RB nach HH-Altona, die zusammen mit der RB Itzehoe - HH-Altona ab Elmshorn im Halbstundentakt verkehrt. In der HVZ verkehrt wie bisher zusätzlich eine RB Itzehoe - Pinneberg, die ebenfalls in den RB-Takt ab Elmshorn integriert ist.

KBS 131/142 (Bad Oldesloe - Neumünster - Kiel)

Die RB-Züge auf beiden Strecken werden durchgebunden und auf den Halb-Knoten Neumünster ausgerichtet. Die Bedarfshalte Fresenburg und Altengörs entfallen und werden durch alternative Bedienungsformen an den ÖPNV angebunden.

KBS 140 (Hamburg - Bad Oldesloe - Lübeck)

Der Halbstundentakt Hamburg - Lübeck wird weiter ausgebaut. Der RE, der Lübeck zur vollen Stunde verlässt, soll in Zukunft auch in Bargtheide halten. Der RE Lübeck ab Minute 30 verkehrt unverändert.

Im Gegenzug zum neuen RE-Halt Bargtheide wird die RB Bad Oldesloe - Bargtheide eingestellt und die Station Kupfermühle aufgegeben; auch hier wird das Angebot durch eine alternative Bedienungsform sichergestellt.

Ab Bargteheide verkehrt in der Regel stündlich eine RB nach Hamburg Hbf (in der HVZ kann das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden). Ab Ahrensburg wird das Angebot weiter verdichtet - möglichst vertaktet.

Zusammen mit dem Doppel-0-Konzept Kiel - Lübeck werden hier sowohl deutliche Verbesserungen für die Fahrgäste als auch ein deutlich wirtschaftlicherer Einsatz von Zuggarnituren erreicht - also profitieren beide Seiten vom Konzept ITF 2007.

Stefan Barkleit

Kommentar:

Ich finde die Gedanken von Stefan Barkleit betr. RE-Halt in Bargteheide und Auffassung des Haltepunktes Kupfermühle durchaus in Ordnung. Als regelmäßiger Benutzer der Regionalbahn von Bad Oldesloe nach Ahrensburg - auch im Spätverkehr - denke ich seit Jahren an diese Lösung. Ich halte sie durchaus für sinnvoll; es müssten allerdings in der HVZ auch weiterhin einige RB-Züge verkehren.

Günther Stoltze

Das Elmshorn-Problem

Regional- contra Nahverkehr. Separate Züge helfen beiden.

Abfahrt RE Kiel Richtung Hamburg. Der Zug ist nicht einmal halb gefüllt. Erster Halt Bordesholm. Einige Fahrgäste steigen aus und etwa gleichviele ein. Im Zug macht sich das kaum bemerkbar. In Neumünster steigen zwar mehr aus, aber noch mehr ein. Der Zug ist jetzt rund dreiviertelvoll. Das geht noch. In Wrist macht sich die Hamburg-Orientierung bemerkbar - praktisch nur Einsteiger. Angesichts der geringen Fahrgastmenge ist das allerdings noch nicht allzu problematisch, wenn man davon absieht, dass die Fahrgäste aus Kiel genervt sind, hier halten zu müssen.

Doch dann kommt Elmshorn...

Der Bahnsteig schwarz vor Menschen. Massen wollen einsteigen. Dichtes Gedränge im Zug - ganz bis Hamburg. Die Fahrgäste aus Schleswig-Mittelholstein fühlen sich bedrängt und die Elmshorner sind sauer, dass praktisch alle Sitzplätze bereits belegt sind.



Einstieg Elmshorn 21.07.2006

Foto: Holger Busche



Ausstieg Elmshorn 21.07.2006

Foto: Holger Busche

Aussteigen wollte in Elmshorn indes kaum einer. Zwar steigen einige in Pinneberg aus, doch die kommen fast alle aus Elmshorn. Dafür steigen noch mehr Pinneberger ein. Noch mehr Gedränge. Wieder hin- und herrücken. Noch mehr genervte Fahrgäste.

Wenigstens in dieser Richtung sitzen die Fahrgäste aus Schleswig-Mittelholstein schon drin, wenn der Zug Elmshorn ansteuert. In der Gegenrichtung wirkt sich das Elmshorn-Problem noch schlimmer aus, da die Fahrgäste nach Kiel sich in Hamburg mit den Elmshornern um die zu wenigen Sitzplätze streiten und ggf. stehen müssen.

Es wird daher Zeit, dass Elmshorn separate, vom Durchgangsverkehr Richtung Schleswig-Mittelholstein unabhängige Züge von und nach Hamburg bekommt. Das spart Wagenmaterial und damit Kosten, bringt eine bessere Auslastung und steigert die Chancen auf einen Sitzplatz. Außerdem könnten solche Züge auch einen zweiten Bahnhof in Elmshorn ermöglichen, der vielen Elmshornern die Bahn näher brächte und so ihre Gesamtreisezeit massiv verkürzt.

Holger Busche



20 Minuten können lang sein.

Foto: Holger Busche

Der Engpass Hamburger Verbindungsbahn - Lösungen mit Halt am Dammtorbahnhof

(zu SHS 20/ HFF 11)

Nachdem in der letzten Ausgabe der SHS die Problematik der Hamburger Verbindungsbahn schon ausführlich besprochen wurde, soll sich dieser Artikel nur mit den Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Betriebsqualität befassen.

Größtes Problem ist das fahrplangebundene Fahren auf der Verbindungsbahn, das im Falle einer Störung eine flexible Handhabung der Zugfolge unmöglich macht.

Erste Maßnahme zur Verbesserung der Betriebsqualität auf der Verbindungsbahn ist daher die Einführung eines flexiblen Betriebsfahrplanes mit einer Fahrzeit Altona / Abzw. Rainweg - Hbf. von 12-13 Minuten.

Alle Züge haben also einen Puffer von 3-4 Minuten Fahrzeit, was dazu führt, dass ein ICE ab Altona, der heute nach dem RE aus Kiel in die Verbindungsbahn einfährt, und im Falle einer Verspätung des RE am Abzw. Rainweg warten muss, erst ab Altona fährt, wenn die Verbindungsbahn frei ist. Und so geht das den ganzen Tag über: die Züge müssen die Strecke nicht in 9-10 Minuten zurücklegen, sondern in 12-13 Minuten, so dass der ICE ab Altona nicht Minute 09 fährt, sondern im Falle einer Belegung der Strecke erst zur Minute 12. Wichtig ist nur, dass er rechtzeitig am Hbf. ankommt.

In der Gegenrichtung funktioniert das andersrum : Die Ankunftszeiten in Dammtor und Altona werden nach hinten geschoben. Ist die Verbindungsbahn frei, fährt der ICE planmäßig ab Hbf.; ist sie belegt, fährt er 2-3 Minuten später - Hauptsache in Altona ist er pünktlich.

Der flexible Betriebsfahrplan steigert damit die Betriebsqualität - und der Dammtorbahnhof stört genauso wenig wie die Begrenzung auf 12 Züge pro Stunde.

Einzigste Infrastrukturmaßnahme könnte die Ertüchtigung des Abzw. Rainweg sein.

Das größere Problem stellt allerdings der Hamburger Hbf. dar, der durch die unglückliche Führung / Wenden der Züge in seiner Kapazität eingeschränkt ist und zu einem Störfaktor im Betrieb wird.

Sinnvoll zur Neuordnung der Verkehre ist eine betriebliche Dreiteilung des Hauptbahnhofs.

Die Gleise 5 und 6 sollten ausschließlich dem Verkehr Richtung Ahrensburg und Lübeck dienen. Der RE aus Lübeck könnte hier auf der gesamten Bahnsteiglänge wenden, während am anderen Bahnsteig die Züge nach Ahrensburg verkehren würden.

Die Gleise 7 und 8 sollten dem Fernverkehr Richtung Norden vorbehalten sein - sinnvoll wäre es, das Südende des Bahnsteiges zu verkürzen, so dass von Süden beide Gleise angefahren werden können.

Die Gleise 13 und 14 sollten hingegen dem Fernverkehr Richtung Süden dienen - Züge Richtung Berlin würden dann über Gleis 13 fahren und die Berliner Strecke über die Oberhafenbrücke erreichen.

Es bleiben die Gleise 9-12, die ausschließlich dem Nahverkehr dienen sollten. Die Bahnsteige würden in eine Nord- und eine Südhälfte aufgeteilt - hier könnten dann der ME aus Uelzen / Bremen und auf der anderen Seite die Züge aus Kiel und Westerland wenden.

Der Vorteil dieser Lösung ist, dass in den Gleisvorfeldern des Hbf. nur noch ganz wenige Fahrstraßenkreuzungen nötig sind - also keine versperrte Ausfahrt für einen verspäteten ICE durch eine die Fahrstraße kreuzende RB mehr. (Anregungen und Quellen siehe Bahn-Report 5 / 2005)

Stefan Barkleit

Andere Meinungen sind eine Störung

Durchsage am Berliner Hauptbahnhof / Lehrter Bahnhof: "Der Ausgang „Washingtonplatz“ kann aufgrund einer „technischen Störung“ nicht benutzt werden“. Stromausfall? Brand? Wasserrohrbruch? Weit gefehlt. Draußen hatten lediglich fünf Aktivisten ein Plakat vom Bahnhofsdach ausgebreitet. Nun ist es sicherlich verständlich, dass die Bahn solche Aktionen nicht mag und zumindest die Führung mit dem Inhalt dieser speziellen Aktion nicht übereinstimmt, aber welches Demokratieverständnis steht eigentlich dahinter, wenn man eine politische Demonstration als „technische Störung“ titulierte? Sogar umherstehende Polizisten fanden dieses lächerlich. Schließlich ist Berlin die Hauptstadt und politische Demonstrationen gehören dazu.



Berlin Lehrter Bahnhof 21.07.2006 Foto: Holger Busche

„Wegen Verzögerungen im Betriebsablauf wird RE xxx voraussichtlich 10 Minuten später eintreffen“ - jeder hat das schon gehört. Ob die Reisenden nicht von selbst merken, dass eine Verzögerung im Betriebsablauf vorliegt? Sonst wäre der Zug ja pünktlich. Oft müsste es wohl heißen: „Wegen einer Langsamfahrstelle...“ oder dank des Abbaus vieler Kreuzungsmöglichkeiten: „Wegen Wartens auf einen verspäteten Gegenzug...“

Ulrich Bahr

Kiel - Lübeck : Schnelle Verbesserungen sind nötig - erst Doppel 0 - Konzept, dann Ausbau !

Seit dem 28.05.2006 geht es zwischen Kiel und Lübeck hoch her; nachdem die RE-Linie Kiel - Lübeck - Hamburg gekappt worden ist, haben 628er die Regie übernommen - zu geringe Kapazitäten und häufige Verspätungen sind die Folge.

Kurzfristige Verbesserungen sind dringend nötig, um einen attraktiven SPNV anzubieten und keine Fahrgäste zurück zum Auto zu treiben.

1) Wenn schon mit 628ern gefahren wird, sollte in der Hauptverkehrszeit (HVZ) auf jeden Fall mit Dreifachtraktion gefahren werden.

2) Um endlich den ITF auch in Ostholstein einführen zu können, sollte in der HVZ ein Halbstundentakt Kiel - Lübeck angeboten werden; bei Entfall der RB Kiel - Preetz und Eutin - Lübeck in der NVZ kann dies aufwandsneutral erfolgen (Fahrplan weiter unten).

3) Die Zahl der verfügbaren 628er-Einheiten muss erhöht werden. Dies kann erfolgen, wenn der RE 6 von Neubrandenburg / Stettin nach Lübeck zurückverlängert wird und zwischen Lübeck und Bad Kleinen als RE verkehren würde. Im Gegenzug werden die Züge Kiel - Bad Kleinen in Lübeck gekappt. Ab Lübeck verkehrt dann in der Lage der heutigen RE nur noch eine RB nach Bad Kleinen.

Der Vorteil bei dieser Lösung ist, dass die Regionalbahn SH nur noch bis Lübeck fährt und sowohl der RE Lübeck - Stettin als auch die RB Lübeck - Bad Kleinen von der DB Regio M-V gefahren werden. So werden für Kiel - Lübeck zwei 628er-Einheiten freigesetzt.

Hier der Fahrplanentwurf dazu :

	RE	RE	RE*	RE*
Kiel	05.35	07.25	06.05	07.55
Raisdorf	05.45	07.16	06.15	07.46
Preetz	05.51	07.10	06.21	07.40
Ascheberg	06.00	07.01	06.30	07.31
Plön	06.06	06.55	06.36	07.25
Malente	06.15	06.46	06.45	07.16
Eutin	06.21	06.40	06.51	07.10
Pönitz	06.31	06.30	07.01	07.00
Pansdorf	06.38	06.23	07.08	06.53
Bad				
Schwartau	06.45	06.16	07.15	06.46
Lübeck	06.51	06.09	07.21	06.39

*in der Hauptverkehrszeit

Der Fahrzeugeinsatz der 628er-Triebwagen dürfte damit deutlich mehr Reserven aufweisen als bisher. Für Kiel - Lübeck würden dann 10 Triebwagen, zusätzlich 2 Einheiten in der HVZ, gebraucht, für Lübeck - Neustadt - Puttgarden wären 4 Einheiten im Einsatz zuzüglich 1-2 Einheiten in der HVZ und auf der Strecke Lübeck - Lüneburg kommen 3 Einheiten und mindestens 1 Einheit zusätzlich in der HVZ zum Einsatz.

Damit dürften in der Regel 17 Einheiten im Einsatz stehen, die in der HVZ durch 4-5 Einheiten verstärkt werden. Bei einem

Bestand von aktuell 24 Einheiten (der 628 203 ist wieder in Kiel stationiert) wären dann noch 2-3 Einheiten als Reserve vorhanden.

Neufahrzeuge für attraktive Verbindung Kiel-Lübeck unabdingbar.

Um jedoch eine attraktive Reisezeit Kiel-Lübeck, die ITF-konform ist, zu realisieren, ist die Anschaffung von modernen spurtstarken Triebwagen zwingend erforderlich, wobei die Leistungsparameter ein Fahrzeug der Leistungsklasse von der Klasse eines ITINO oder DB-644 sinnvoll erscheinen lassen.

Stefan Barkleit

Kiel-Lübeck mit Doppelstockwagen: Geht nicht, gibt's nicht

(sb) Seit 28.05.2006 sind die Durchbindungen Kiel-Lübeck nach Hamburg Hbf Geschichte, da seit diesem Tag zwischen Lübeck und Hamburg Doppelstock-Züge eingesetzt werden. Viele Fahrgäste und viele Ortschaften sind verärgert - zu Recht, denn 1) haben die örtlichen Vertreter zu spät reagiert, 2) das Umsteigen in Lübeck Hbf. klappt mehr schlecht als recht und 3) mit der Umstellung auf Triebwagen ist die Betriebsqualität ebenso wie die Sitzplatzkapazität deutlich gesunken.

Auch mit 28 Doppelstockwagen können durchgehende Züge Kiel - Hamburg über Lübeck verkehren

Diese 28 Wagen setzen sich aus 4 Steuerwagen, 12 gemischtklassigen und 12 2. Klasse-Wagen zusammen. Davon ziehen wir einen Steuerwagen, einen gemischtklassigen und einen 2. Klasse-Wagen als Reserve ab, so dass im Betrieb 25 Wagen eingesetzt werden.

Als Grundgarnitur für die Züge Hamburg-Lübeck-Travemünde nehmen wir eine 5-Wagen-Garnitur (Steuerwagen-1/2.Kl.-2.Kl.-1/2.Kl.-2Kl) an - damit sind schon 15 Wagen im Einsatz. Mit den übrigen 10 Wagen werden 5 Garnituren aus einem 1/2.Kl.- und einem 2.Kl.-Wagen gebildet, die mit einem konventionellen Steuerwagen (Bauart 480) gekuppelt werden.

Mit diesen 5 Garnituren können die durchgehenden Züge Kiel - Lübeck - Hamburg bespannt werden - mindestens in der Hauptverkehrszeit sollte so verfahren werden. In den Nebenverkehrszeiten können nachfragestarke Züge Lübeck - Hamburg ebenfalls durch den Kieler Zugteil verstärkt werden.

Dass ein 5-Wagen-Doppelstock-Zug, bespannt mit einer 218, für Lübeck nicht ausreicht, wird durch die Zustellung des Kieler Zuges ausgeglichen. Im Gegenteil : Zusammen mit dem Kieler Zug werden sogar noch 64 Sitzplätze mehr als bei den ab Fahrplanwechsel am 10.12. 2006 einzusetzenden 7-Wagen-Doppelstock-Zügen angeboten. Gegenüber den heute eingesetzten Doppelstock-Kompositionen steigt das Sitzplatzangebot Lübeck - Hamburg sogar um fast 30 % - also sind Ängste, keinen Platz zu bekommen, völlig unbegründet.

Um diese Direktverbindungen Kiel - Lübeck - Hamburg fahren zu können, muss das Lübecker ESTW allerdings mit entsprechender Elektronik für Zugflügelungen ausgerüstet und mindestens ein Bahnsteig durch Zusatzsignale in Bahnsteigmitte in

zwei Gleisabschnitte aufgeteilt werden. Sicherlich ist das wieder finanzieller Aufwand, doch sind die Kosten im Vergleich zum Nutzen in jedem Falle gerechtfertigt.

Die Doppelstockzüge bieten zwischen Kiel und Lübeck zu wenig Kapazität

Sicher sind 301 Sitzplätze in der Hauptverkehrszeit der Nachfrage auf dieser Strecke nicht angemessen, doch sieht die Situation schon ganz anders aus, wenn man das von uns vorgeschlagene Verkehrsangebot im Rahmen des „ITF 2007-Konzeptes“ betrachtet. Die Pendelzüge Kiel - Preetz und Eutin - Lübeck, die vor allem in der Nebenverkehrszeit teilweise sehr schlecht ausgelastet sind, entfallen mit dem Inkrafttreten dieses Konzeptes; im Gegenzug werden in der HVZ zusätzliche Züge Kiel - Lübeck (Doppeltraktion 628er-Triebwagen) das Angebot zum Halbstundentakt verdichten. „Das hat mehrere Vorteile“, erläutert Stefan Barkleit von PRO BAHN e.V. „Erstens steigt die Sitzplatzkapazität auf ca. 590 Sitzplätze pro Stunde, eine Steigerung von über 36 % gegenüber heute; zweitens können sich die Fahrgäste aussuchen, mit welchem Zug sie fahren; die Nachfrage wird sich besser verteilen; und drittens werden die Fahrgäste von kürzeren Fahrzeiten in der HVZ profitieren: Auf der Relation Flensburg - Lübeck sinkt die Fahrzeit von 2.53 h auf 2.36 h (-10 %), zwischen Husum und Lübeck sogar von 3.21h auf 2.46 h (-17 %). Das bedeutet, dass die Bahn auf diesen Verbindungen gerade für Pendler deutlich attraktiver wird und die Fahrgastzahlen weiter steigen werden.“

Ein Fahrplanauszug Kiel - Lübeck ist im vorangehenden Artikel wiedergegeben.

Nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel : Mehr Flexibilität bei Fahrzeugkonzepten ist gefragt

Alle Chancen zu nutzen, um den Betriebsablauf optimaler und damit effizienter zu gestalten, muss nicht immer das Gelbe vom Ei sein: Während früher die Reisezüge umständlich für Fahrt neu zusammenrangierte wurden, hat man vor einigen Jahren sogenannte Ganzzug-Konzepte eingeführt (auch RIGA genannt). Dabei wird eine bestimmte Zuggarnitur als eine feste Wartungseinheit behandelt, bei der nur in größeren Schadensfällen Rangierarbeiten vorgenommen werden. Doch was für Wartung und Rangieraufwand sicherlich betrieblich sinnvoll ist, ist im Betrieb nicht immer die kostengünstigste Lösung: Ist die Hauptverkehrszeit erst einmal vorbei und der Fahrgastansturm verebbt, kann man nicht von Effizienz sprechen, wenn in einer 5-Wagen-Garnitur (ca. 400 Sitzplätze) gerade einmal 50 Fahrgäste sitzen. Hier sind dann neue Konzepte gefordert.

Viele würden hier jetzt ein Betriebskonzept mit Triebwagen ansetzen, doch haben diese Konzepte ihre Nachteile: Ein Triebwagen ist eine feste Größe, die Kapazität kann verdoppelt oder verdreifacht werden, aber für Zwischengrößen bieten sie keine Lösung.

Von der S-Bahn lernen : Halbzug-Konzepte sind gefordert

Halbzug-Konzepte kombinieren die Vorteile von Triebwagen und Ganzzug-Konzepten. Sie bieten die Flexibilität der Kapazitätsanpassung und des geringen Wartungs- und Rangieraufwands.

Als Beispiel kann eine 8-Wagen-Doppelstock-Garnitur herangezogen werden, die betrieblich eine feste Einheit bildet. In der Hauptverkehrszeit wird die Kapazität gut ausgenutzt, sonst jedoch wird viel heiße Luft transportiert.

Im Lösungsansatz wird die Doppelstock-Garnitur in zwei Halbzüge geteilt, wobei die Variationen 6 zu 2, 5 zu 3 oder 4 zu 4-Wagen-Halbzüge denkbar sind. In den Neben- und Schwachverkehrszeiten würde dann eine Lok mit einer Halbzug-Garnitur verkehren und in der Hauptverkehrszeit würde die zweite Garnitur beigelegt, so dass sich dann die Konfiguration Halbzug-Lok-Halbzug ergibt, die Lok also mittig im Zugverband steht.

Durch diese Flexibilisierung der Kapazitätsbereitstellung dürften die Betriebskosten bei Strecken mit besonders hohem Gefälle der Fahrgastnachfrage zwischen Haupt- und Neben / Schwachverkehrszeiten deutlich gesenkt werden können.

Stefan Barkleit

Aus dem Referat ITF/ Angebotsplanung Schleswig-Holstein : Keine Streckenstilllegungen, sondern Reaktivierungen sind angesagt

(sb) Nach den Kürzungen der Regionalisierungsmittel geistern in Schleswig-Holstein Gerüchte und Forderungen nach Streckenstilllegungen durch den Raum.

Das Referat ITF/ Angebotsplanung hat sich in mehreren Sitzungen gegen Streckenstilllegungen ausgesprochen. Der Ausfall an Finanzmitteln darf nicht auf Kosten von Bahnstrecken und letztendlich den Fahrgästen kompensiert werden. Die Landesregierung ist gefordert, die Finanzierungslücke zunächst durch Eigenmittel und später durch Einsparungen bei Ausschreibungen auszugleichen.

Die Ausstattung mit Finanzmitteln wird sich durch die Effizienzgewinne bei Ausschreibungen und durch die ab 2009 wieder gegebene Dynamisierung wieder stabilisieren, so dass auch weitere Reaktivierungen ins Auge gefasst werden können.

1) Das wichtigste Projekt ist dabei die Reaktivierung Burg West - Burg a. Fehmarn, die relativ einfach und kostengünstig durchzuführen ist, da die Strecke noch vorhanden ist. Mit dieser Maßnahme wird mit Burg a. Fehmarn endlich der Ort angefahren, von dem Nachfrage Richtung Ostholstein und weiter nach Lübeck und Hamburg zu erwarten ist. Der jetzige Endpunkt Puttgarden liegt zu weit abseits und ist durch den Busverkehr auch zu schlecht erschlossen, um für Fahrgäste attraktiv zu sein.

2) Das zweite Projekt ist die Reaktivierung der Strecke Kiel Süd - Schönberg, welche die einzige längere Strecke ist, die die LVS zur Reaktivierung vorgesehen hat. Hier gibt es zwei Varianten, wie die Reaktivierung erfolgen könnte.

a) Die Strecke und die vorgesehenen Stationen werden saniert (für max. 80 km/h) und dann von modernen Triebwagen befahren, wobei auch Durchbindungen nach Flensburg und Husum denkbar sind.

b) Die Strecke wird im Rahmen der geplanten Stadt-Regional-Bahn Kiel zur Stadtbahnstrecke ausgebaut und dann von modernen Stadtbahnen (elektrisch) befahren.

3) Als Ergänzungsstrecke wäre das Stück Fockbek - Rendsburg anzusehen (ehemals Rendsburg - Erfde - Husum). Die Strecke liegt noch bis Fockbek und durch die Ansiedlung neuer Wohn- und Gewerbegebiete ist hier eine starke Nachfrage zu erwarten. Hier könnten stündliche Flügel Husum - Kiel verkehren, in der HVZ könnten die von PRO BAHN geforderten Verstärker Rendsburg - Kiel nach Fockbek durchgebunden werden.

4) Sehr hohe Nachfragerwerte weist auch die Strecke Geesthacht - Nettelburg auf; eine Reaktivierung wäre jedoch nicht sinnvoll, da die Strecke nur mit sehr hohen Kosten zur S 21 eingefädelt werden könnte. Interessant wäre es, die Strecke teilweise im Rahmen einer Stadt-Regional-Bahn Geesthacht / Bergedorf (eventuell mit Weiterführung zur U-Bahn-Endhaltestelle Mümmelmannsberg) zu nutzen, die beide Innenstädte gut erschließen würde und am Bahnhof Bergedorf enden sollte.

Fahrplanwechsel am 10.12.2006: Alles beim Alten

Der neue Jahresfahrplan 2006 / 2007 ist im wesentlichen der Alte - nur mit ein paar Schönheitskorrekturen.

Fernverkehr:

Der ICE Kiel - Berlin - München verkehrt neu um 8.10 Uhr ab Kiel und erreicht Berlin Hbf. um 10.51 Uhr. Die Rückleistung wird um 13 Minuten beschleunigt und erreicht Kiel um 19.48 Uhr.

Das ICE-Zugpaar 670 / 675 (Kiel an 15.47 / ab 16.12) entfällt und wird durch ein ICE-Zugpaar 76 / 677 (Kiel an 16.44 von Zürich HB / ab 17.11 nach Karlsruhe) ersetzt.

Ab Westerland verkehren in der Wintersaison wie angekündigt drei IC-Zugpaare (ab 9.26, 11.56 und 15.56 Uhr, an 12.34, 14.04 und 18.04 Uhr).

Im Dänemark-Verkehr über Puttgarden kommen anscheinend weiterhin IC 3-Triebwagen der DSB zum Einsatz, nachdem das Nachfolgemodell IC 4 / IC 2 (wie IC 4, nur 2-teilig) jetzt doch einsatztüchtig ist.

Nahverkehr:

KBS 100: Die RB Aumühle-Büchen verlässt Aumühle neu ab Minute 38 und kommt in Büchen zur Minute 55 an. Der Anschluss Richtung Schwerin-Rostock entfällt damit.

KBS 130: Die NOB-Züge verkehren im Winterfahrplan lediglich mit einer Ausnahme im sauberen Stundentakt - nach HH-Altona.

KBS 131: Der morgendliche Verstärker-RE ab 5.50 Uhr (neu ab 5.49 Uhr) kann durch eine veränderte Trassenbelegung auf der Verbindungsbahn zum Hamburger Hbf (bisher HH-Altona) geführt werden.

Die NOB ab 8.01 Uhr von Kiel nach Neumünster kann aufgrund der veränderten Fernverkehrsfahrzeiten wieder im Takt fahren (also ab Minute 55).

KBS 140: Die Doppelstock-Züge Lübeck-Hamburg verkehren mit 7 Doppelstockwagen. Die Fahrzeit aller RE beträgt 50 Minuten; in der HVZ kann teilweise ein sauberer Halbstundentakt angeboten werden. Abfahrt in Lübeck ist neu zur Minute 5 und in Hamburg zur Minute 3.

In der Sommersaison (Mai bis Oktober) werden die Züge stündlich nach Travemünde durchgebunden.

Auch der Sprinter-RE (Lübeck ab 6.29 Uhr, Hamburg ab 16.57 Uhr) verkehrt weiterhin.

Auf der Strecke Kiel-Lübeck werden die ehemaligen Hamburger RE nach Lüneburg verlängert, wobei in Büchen Anschluss zu den dann dort haltenden IC / EC-Zügen (ab 7.07, 9.07, 13.07 und 17.07 Uhr) Richtung Berlin besteht.

KBS 145: Die Züge fahren neu ab Lübeck zur Minute 20 nach Lüneburg; die Fahrzeit beträgt in Richtung Lüneburg 62 Minuten; morgens teilweise Taktabweichungen. In der Gegenrichtung fährt man 74 Minuten; morgens verkehren drei Züge Lüneburg-Lübeck mit 59 Minuten Fahrzeit.

KBS 150: Neu verkehrt hier der RE 6 von Lübeck über Neubrandenburg-Pasewalk nach Stettin, der bis Bad Kleinen in der Fahrplanlage der heutigen RB liegt (weiterhin mit Halt an allen Stationen).

Stefan Barkleit / Birger Wolter

Kongress der LVS Schleswig-Holstein am 10. November 2006 in Kiel

Unter dem Titel „Innovationen im Nahverkehr“ stand der diesjährige Kongress der LVS. Nach der Begrüßung und Eröffnung durch Bernhard Wewers, Geschäftsführer der LVS-SH und derzeit Präsident der BAG SPNV, berichtete Jochen Schulz (LVS) über „Architektur und Design bei den schweizerischen Eisenbahnen“. (Die Darlegungen dürften nicht nur beim Unterzeichneten das Gefühl ausgelöst haben: „So müsste es bei uns auch sein“.

Es folgte ein Vortrag von Francis Cheung vom Verkehrsministerium der Niederlande über die zur Zeit betriebene Einführung eines landesweiten elektronischen Tickets in Form einer Smartcard. Nach der Mittagspause sprach der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Dietrich Austermann, über „Innovationen entscheiden die Zukunft des Nahverkehrs“. Er will sich darum bemühen, die Kürzung der Regionalisierungsmittel wenigstens teilweise aus den Mehreinnahmen durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer auszugleichen, ließ aber keinen Zweifel daran aufkommen, dass Einsparungen nötig sind.

Anschließend berichtete Frau Chantal Duchène, Generaldirektorin der Aufgabenträgerorganisation GART aus Caen (F) über die in weiten Teilen Frankreichs erhobene Nahverkehrsabgabe. Der letzte Vortrag, gehalten von Adele Huber (Roland Berger Strategy Consultants GmbH, München) behandelte das Thema „Produktmarketing oder Zielgruppenmarketing“. Die Anwendung auf das „Produkt“ ÖPNV überließ sie jedoch der Phantasie ihrer Zuhörerinnen und Zuhörer.

In einer kurzen Abschlussrunde beantworteten Philip Cramer, stellv. Vorsitzender der VDV Landesgruppe Nord, Karl-Peter Naumann, Bundesvorsitzender von PRO BAHN und Bernhard Wewers einige Fragen des Moderators Carsten Maltzan vom Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlag.

Im Hintergrund der ganzen Veranstaltung stand natürlich immer die Frage, wie mit der einschneidendsten „Innovation“ der jüngsten Vergangenheit, der Kürzung der Regionalisierungsmittel, umzugehen sei.

Ulrich Bahr

Vom VCD (Verkehrsclub Deutschland) wurde uns folgende Stellungnahme mit der Bitte um Aufnahme in die SHS übersandt:

(Anmerkung: es gibt eine Reihe von Mitgliedern, die sowohl bei PRO BAHN wie im VCD aktiv sind)

Zum Aus für den „Schienenflieger“

Der VCD-Schleswig-Holstein (Nord) hatte im Januar 2005 und Oktober 2005 eine Stellungnahme gegenüber Herrn Minister Rohwer (nach Neubildung der Landesregierung gegenüber Herrn Minister Austermann) abgegeben. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage hatten wir vorgeschlagen, zunächst den Verkehr im Abschnitt Kiel -Norderstedt Mitte zu beschleunigen. Inzwischen hat die Landesregierung das Konzept „Schienenflieger“ wegen der hohen Kosten abgelehnt. Das Teilziel einer Aufwertung der Verbindung Kiel - Norderstedt Mitte, das mit sehr viel weniger Aufwand zu verwirklichen wäre, ist nach Ansicht des VCD weiterhin zu verfolgen. Hierzu wären vor allem folgende Maßnahmen erforderlich (in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit):

- a) Durchgehende Züge mit kurzer Haltezeit in Neumünster.
- b) Beschleunigung der Züge zwischen Neumünster und Bad Bramstedt von 80 km/h auf 100 km/h, besser noch auf 120 km/h.
- c) Ab Kaltenkirchen Halt nur noch in Henstedt-Ulzburg, gegebenenfalls in Ulzburg-Süd.

Hierdurch ließe sich die Fahrtzeit Kiel - Norderstedt von derzeit 103 bis 110 Minuten unseres Erachtens spürbar senken. Genauso wichtig wie die Fahrtzeitverkürzung erscheint uns, dass den Fahrgästen aus / nach Norderstedt das zweimalige Umsteigen in Neumünster und Ulzburg-Süd erspart bleibt. Besonders für Fahrgäste mit Kinderwagen, Fahrrädern und schwerem Gepäck, sowie für Behinderte wäre dies eine große Erleichterung.

Was für die AKN-Strecke gilt, trifft auch auf die Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Neumünster zu. Auch hier besteht der Wunsch nach einer durchgehenden Verbindung zur Landeshauptstadt Kiel, sowie nach Hamburg. Im Einzugsbereich beider Strecken leben über 150000 Menschen. Was spricht nach Harmonisierung des Fahrzeugparks bei AKN und Nordbahn gegen eine Vereinigung /Flügelung der Triebwagen aus / nach Norderstedt und Bad Oldesloe in Neumünster?

Dass so ein Vorgang nur drei Minuten erfordert, belegt das Flügeln und Vereinigen zu Vollzügen bei der S1 in Ohlsdorf, nach Inbetriebnahme der Flughafen S-Bahn.

Auch die hier skizzierten Vorschläge kosten Geld. Die Aufwendungen dürften jedoch nur einen Bruchteil der Kosten für den Schienenflieger betragen und hätten ähnlich positive Wirkung. Die Investition wäre für eine bessere Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Kiel sehr gut angelegt.

Ein Schreiben im Sinne dieses Berichtes hat der VCD-Landesverband im September an die LVS mit der Bitte um Stellungnahme geschickt.

Einschätzung des Landesvorstands zur Stellungnahme des VCD

Dass der Schienenflieger ein eher utopisches Projekt ist, haben die Realisten ja schon länger gesehen. Nun ist diese Erkenntnis auch in anderen Kreisen gereift. Aus Sicht von PRO BAHN ist es wünschenswert, die Achse Norderstedt - Neumünster zu beschleunigen. Leider ist dies eben nur mit erheblichem Aufwand möglich, weswegen ja nun gerade das oben genannte Projekt abgelehnt wurde.

Zu den Punkten im Einzelnen:

- Zur Beschleunigung der Infrastruktur bedarf es des Umbaus sämtlicher Bahnübergangssicherungsanlagen, insbesondere Verlängerung der sogenannten Einschaltstrecken. Da diese Maßnahme nicht einmal zwischen Hamburg und Lübeck zur Beschleunigung im Rahmen der Elektrifizierung realisiert wird, darf die Verwirklichung allein dieser Maßnahme angezweifelt werden.

- Zur Beschleunigung müssen natürlich die Kurvenradien entzerrt werden, allein in Bad Bramstedt kann das nur mit erheblichen Kosten umgesetzt werden, um nur ein Beispiel zu nennen.

- Ein Zugkonzept, das südlich von Kaltenkirchen schnelle und langsame Züge verkehren lässt, dürfte mit der vorhandenen Infrastruktur so nicht zu machen sein. Da muss also genauestens geprüft werden, welche Anlagen für ein solches Konzept erforderlich werden.

- PRO BAHN befürwortet grundsätzlich Flügelzugkonzepte, nur scheint es, dass sowohl beim Besteller wie auch im zuständigen Ministerium hier diese vorteilhafte Variante bisher nicht aufgegriffen wurde. In Lübeck hätte man im Rahmen der Ausschreibung / Interessenbekundung Flügelung vorschreiben können, aber es wurde lieber ständiges Umsteigen in Kauf genommen, als endlich neue Wege zu gehen. Da auch in Neumünster die Signaltechnik umgerüstet werden muss, darf auch das aus den Erfahrungen der Vergangenheit angezweifelt werden.

- Die Bahnpolitik in Schleswig-Holstein hat in den letzten Jahren gezeigt, dass immer mehr umgestiegen werden muss, um nur die Beispiele Hamburg - Lübeck - Kiel / Travemünde oder Regionalbahn Hamburg - Husum zu nennen.

- Aktuell wird der Betrieb zwischen Neumünster und Kiel von der DB und der NOB durchgeführt, von Neumünster nach Norderstedt von der AKN.

Wegen der starren Ausschreibungen und Vergaben dürfte hier ein weiteres Hindernis bestehen, durchgängige Züge fahren zu lassen.

Lübeck, 05.11.2006

Peter Stoltze, stellv. LV

Stiefkind Neumünster-Flensburg?

Die Bahnstrecke Neumünster-Flensburg bietet dem Fahrgast den üblichen Stundentakt, unter anderem durch den „Schleswig-Holstein-Express“ (Schlex) mit modernisierten Interregio-Wagen. Dennoch bleiben viele Wünsche offen, insbesondere wenn es um die Anbindung an Hamburg geht, den Umsteigeort für Fernreisende und das Ziel viele Fernpendler aus dem Norden Schleswig-Holsteins. Das zeigt insbesondere der Vergleich mit den anderen Hauptstrecken im Land, auf denen es sehr viel direkter und häufiger nach Hamburg geht.

Ein zentraler Schwachpunkt ist, dass südlich von Neumünster kein sauberer Stundentakt besteht. Der Schlex stellt zweistündlich eine Verbindung mit Hamburg her, in den anderen Stunden muss in Neumünster in die Züge von/nach Kiel umgestiegen werden. Dabei entstehen mit bis zu 20 Minuten mit die längsten Umsteigezeiten im Land, weil eine Zugeinheit Neumünster - Flensburg eingespart werden soll. Da der Anschlusszug jeweils erst kurz vor Abfahrt eintrifft, muss lange auf dem zugigen Bahnhof Neumünster gewartet werden. Die Fahrzeit dehnt sich unnötig aus. Kürzere Anschlüsse entstehen nur bei einigen ICE.

Diese ungleichen Taktlagen südlich von Neumünster führen beispielsweise in Hamburg an Werktagen abends zu folgenden Abfahrtszeiten in Richtung Flensburg: 19.20, 20.54, 21.20, 23.23. Nur 20.54 besteht eine Direktverbindung nach Flensburg. Gerade abends, wenn neben Pendlern viele Fernreisende Richtung Flensburg wollen, entstehen derart schlechte Verbindungen mit Zeitlücken bis zu zwei Stunden.

Ein weiteres Problem sind die unzureichenden Direktverbindungen zwischen Flensburg und Hamburg. So gibt es etwa im Berufsverkehr nach Hamburg für die vielen Fernpendler nur eine einzige Direktverbindung (HH HBF an 08.14)!

Nach Dänemark bestehen zweistündlich Verbindungen Hamburg - Fredericia mit Umsteigen in Padborg. Dort will eigentlich niemand hin, aber ein (sinnvolleres) Umsteigen in Flensburg ist fahrplantechnisch schwierig.

Was kann man tun? Immerhin leben im Einzugsgebiet Neumünster-Flensburg ähnlich viele Menschen wie in Kiel und auf der parallelen Autobahn ist auch viel Betrieb. An Nachfrage herrscht also kein Mangel.

Bis 1982 fuhren die Triebwagen BR 612/613 („Eierköpfe“) ebenso geräusch- wie sinnvoll in Doppel- oder Dreifacheinheiten ab Hamburg und wurden in Neumünster nach Kiel und Flensburg geteilt. Ein solches System ist auch mit den heutigen Lokzügen möglich und kann im Stundentakt angeboten werden. Betrieblich gesehen werden dann die heutigen Schlex-Trassen im Fahrplan frei, was sich vor allem in Hamburg vorteilhaft auswirkt. Im nachfragestärksten Abschnitt nördlich von Hamburg stehen durch die Flensburger Wagen mehr Sitzplätze zur Verfügung. Vor allem aber erhalten die Fahrgäste eine deutlich bessere Anbindung des nördlichen Schleswig-Holsteins. Alle zwei Stunden können diese Züge bis Fredericia durchgebunden werden, so dass nicht nur eine vertaktete Direktverbindung Hamburgs und des aus Süden kommenden Fernverkehrs mit weiten Teilen Jütlands besteht, sondern auch die Landesteile Südschleswig und Nordschleswig (Sønderjylland) besser verbunden sind; ein politisch wichtiges Signal!

Es ist dem nördlichen Schleswig-Holstein zu wünschen, dass es zu einer solchen Verbesserung kommt. Schon sind viele Reisende auf die Autobahn umgestiegen, nicht zuletzt wegen der vielen langfristigen Behinderungen durch Bauarbeiten, von der gerade die Bahnstrecke Neumünster - Flensburg immer wieder betroffen war und ist: Elektrifizierung, Moorlinse Owschlag, Rendsburger Hochbrücke, Umleitung Westerbahner Züge über Jübek. Das Ziel der hier vorgeschlagenen Verbesserungen sind nicht unbedingt deutlich mehr Züge, sondern gleichmäßige und direkte Verbindungen ohne Umsteigen. Das muss doch möglich sein.

Malte Bischoff

„Stationsshop“ in Schleswig

Nach mehrjähriger Pause gibt es im Schleswiger Bahnhof wieder Zeitschriften, Tabak, Speisen und Getränke. Eine Familie hat in lobenswerter Weise eine der beiden ehemaligen Bahnhofs-gaststätten hergerichtet und betreibt den Shop mit sehr ausgedehnten Öffnungszeiten. Auch ein kleines Café ist vorhanden. Das ist ein gutes Zeichen für den abseits der Stadtmitte gelegenen Bahnhof der Schleistadt, und hoffentlich Auftakt für weitere Verbesserungen im Vorfeld der Landesgartenschau 2008. Zumindest ein Bus-Shuttle vom Bahnhof zu den verschiedenen Gartenschaulandungen ist bereits geplant.

Malte Bischoff

Bericht von der Streckenbeirats-sitzung KBS 146 am 5.10.2006 in Gettorf

Die Streckenbeirats-Sitzung für die Strecke Kiel – Flensburg fand im Sitzungssaal des Rathauses in Gettorf statt. Es waren ca. 25 Fahrgäste anwesend. Die Sitzung wurde um 18.15 Uhr von Sven Jagdhuhn (LVS) eröffnet. Bürgermeister Schönfeld, Gettorf, kündigte im Rahmen seiner Begrüßung an, über die Bebauungspläne im Umfeld des Gettorfer Bahnhofes im weiteren Verlauf des Abends zu berichten.

Sven Jagdhuhn rief noch einmal die zur Beantwortung bzw. Bearbeitung stehenden Punkte aus der letzten Streckenbeirats-Sitzung am 25.10.2005 in Sörup in Erinnerung und verlas auch die Stellungnahmen der jeweiligen Berichterstatter (z.B. LVS, DB-Netz, DB-Station und Service). Fragen und Stellungnahmen sind inzwischen auf der Seite www.stationsbuero.de nachlesbar. Die Stellungnahmen fanden ein schwaches, selten kritisches Echo bei den anwesenden Fahrgästen. Man schien im großen und ganzen „zufrieden“ zu sein.

Im Rahmen seiner Darstellung zur Neugestaltungs-Planung am Gettorfer Bahnhof stellte Bürgermeister Schönfeld u.a. zwei Forderungen an die DB-Verantwortlichen:

1.) Den baldmöglichsten Abriß des Bahnhofsgebäudes. Dieses beherbergt z.Zt. noch ein Stellwerk, das voraussichtlich bis 2011 benötigt wird. Zu jenem Zeitpunkt soll die gesamte Strecke von einem Stellwerk (Neubau in Eckernförde, nicht Lindaunis) aus bedient werden. Die demnächst von Eckernförde aus beginnenden Bauarbeiten werden sich auf den Abschnitt Eckernförde bis vor die Tore Flensburgs auswirken. In einem zweiten Abschnitt (Fertigstellung ca. 2011) soll der Abschnitt Eckernförde bis vor die Tore Kiels erfolgen.

2.) Die baldmöglichste Entfernung des Gleises 2 (Gleis für die derzeit in Gettorf stattfindenden Zugkreuzungen), um auf dieser Seite P+R-Plätze mit Direktzugang zum dann noch verbleibenden einzigen Gleis in der Station einrichten zu können. Laut Bürgermeister Schönfeld sei dies seitens DB bereits in Aussicht gestellt und deshalb in die Gettorfer Planung aufgenommen worden. Auf Nachfrage von PRO BAHN, ob dies auf die Verlagerung der Kreuzungsbahnhöfe nach Sörup und Eckernförde (ITF 2007) zurückzuführen sei, antwortete Frau Coordes (LVS), dass diese Planung aufgegeben worden sei, da die Fahrzeiten im nördlichen Bereich der Strecke zu knapp für eine Kreuzung in Sörup berechnet worden seien. Es bleibe bei der derzeitigen Lösung mit Kreuzungen in Süderbrarup und Eckernförde. Ein Vertreter von DB-Netz räumte ein, dass selbst wenn es zu einer Kreuzungsverlegung weg von Gettorf käme, die Erhaltung des Gleises 2 in Gettorf für Not- und Sonder-Verkehre wünschenswert wäre. Es habe sich gezeigt, dass die Entfernung der Kreuzungsmöglichkeit in Rieseby Nachteile gebracht habe.

Die Fragestunde ergab nur wenig „Zündstoff“. Es ging vornehmlich um Fragen der anwesenden Behinderten (behinderten-gerechte Ausstattung des Bahnhofes Gettorf bei der Neugestaltung wurde selbstverständlich zugesagt), sowie um Kritik an der Ausstattung (Beschädigungen, Fahrradstände usw.) der Stationen. Es wurden die Themen, die bis zur nächsten Beirats-Sitzung behandelt werden sollen, zusammen getragen. Sven Jagdhuhn schloss gegen 19.40 Uhr die Sitzung und wunderte sich, dass das Thema „Verspätungen“ nicht zur Sprache gekommen sei. Zur Zeit der Veröffentlichung dieses Berichtes sind diese womöglich behoben und sicherlich neue entstanden.

Rainer Schmidt-Walk

Dazu eine Ergänzung von Stefan Barkleit

Endlich geht es voran auf der KBS 146 Kiel - Flensburg. In Eckernförde soll ein neues Stellwerk erst den Abschnitt bis Flensburg und später den Abschnitt bis vor die Tore Kiels überwachen und so den Zugbetrieb effizienter und weniger kostenintensiv gestalten. Nachdem die LINT-Triebwagen nun schon gute 5 Jahre im Einsatz sind und die Nachfrage weiter gesteigert haben, sollen sich nach einer Modernisierung zukünftig auch die Bahnhöfe Gettorf, Eckernförde und Süderbrarup als einladende Visitenkarte der modernen Bahn präsentieren. Und wenn das alles fertiggestellt ist, gibt es als Belohnung 10 Minuten Fahrzeitverlängerung. Wie bitte? Ja, sie haben schon richtig gelesen. Die Kreuzungsbahnhöfe sollen nämlich in Zukunft in Eckernförde und Süderbrarup, und nicht wie logischerweise in Sörup, liegen. Denn laut LVS ist die Fahrzeit Eckernförde-Sörup zu lang, um die Zugkreuzungen in Sörup durchzuführen.

Bei einem Stundentakt müssen die Züge alle 30 Minuten in Kreuzungsbahnhöfen kreuzen, so dass die Fahrzeit bei maximal 27-28 Minuten liegen darf; zwischen Eckernförde und Sörup liegt sie nach PRO BAHN-Berechnungen bei 26 Minuten - also unproblematisch für Kreuzungen in Sörup.

Lässt man allerdings in Süderbrarup kreuzen, muss der Zug dort fast 10 Minuten absteigen - eine Fahrzeit Kiel-Flensburg unter 80 Minuten ist damit nicht machbar.

Unverständlich ist auch, dass die Fahrgäste noch bis 2011 warten sollen, um in den Genuß modernster Technik zu kommen - zwischen Niebüll und Westerland möchte man jetzt gerne 100 Mio. • verbauen, um im Endeffekt die Zweigleisigkeit auf der gesamten Strecke herzustellen; am Geld kann es also nicht liegen, dass das ESTW Eckernförde erst 2011 in beiden Baustufen fertiggestellt ist.

Wer sich noch einmal in Erinnerung rufen möchte, wie man auf der Strecke Niebüll-Westerland mit weniger Geld mehr erreichen kann, möge sich das PRO BAHN-Konzept „Verstopfung im Watt“ durchlesen.

Merke : Es gibt immer 1000 Gründe, warum etwas nicht geht, aber keinen einzigen Grund, warum etwas gehen sollte.

RE 6 : Schnelle Verbindung nach Mecklenburg-Vorpommern und weiter nach Stettin

Eine alte Forderung wird ab Dezember endlich realisiert : Der RE 6 Hagenow Land - Bützow - Neubrandenburg - Stettin wird nach Lübeck umgelegt. Dann werden alle 2 Stunden 628er-Triebwagen der DB Regio Mecklenburg-Vorpommern auf dieser interessanten Route verkehren.

Eigentlich sollte diese Linie laut Nahverkehrsplan M-V nach Bützow zurückgezogen werden, doch konnten sich die Mittelvorpommerschen Städte nach jahrelanger Skepsis doch dieser Forderung anschließen, so dass das Land sich doch für die Einrichtung dieser Verbindung aussprach.

Attraktives Angebot - unterstützt durch sinnvolle Maßnahmen

Doch diese Linie einfach ohne Rücksicht auf die gegebenen Angebotsstrukturen einzurichten, kann nicht Ziel beider PRO BAHN-Landesverbände sein: Der neue RE 6 darf zwischen Lübeck und Bad Kleinen nicht an jeder Station halten.

Der RE 6 sollte hier als RE verkehren; die heutigen Fahrpläne müssten also getauscht werden: Der RE 6 verkehrt in der Lage der heutigen RB und der heutige RE wird zur RB.

Für Schleswig-Holstein wird dies besonders vorteilhaft, wenn die Züge Kiel-Bad Kleinen in Lübeck gebrochen werden; bis Bad Kleinen pendelt dann nur noch die RB, gefahren mit 628ern der DB Regio M-V. Dadurch werden bei der Regionalbahn SH mehrere 628er freigesetzt, die dann zur Angebotsverbesserung und Sicherstellung der Kapazität zwischen Kiel und Lübeck eingesetzt werden können.

So wird in beiden Bundesländern attraktiver und fahrzeug-effizienter SPNV angeboten werden.

Stefan Barkleit

RE 200 - nur ein schneller Regionalverkehr oder ein würdiger InterRegio-Nachfolger ?

(Fortführung aus SHS 20)

Am Beispiel der Strecke Hamburg-Schwerin-Rostock konnte es schon gezeigt werden: Unter Ausnutzung der technischen Möglichkeiten können mit 200 km/h schnellen Regionalzügen attraktive und vor allem ITF-taugliche Verbindungen hergestellt werden.

Anstatt ITF-unbrauchbarer Fahrzeiten können attraktive Kantent-Fahrzeiten wie 30, 60 oder 90 Minuten angeboten werden. Im Rahmen des PRO BAHN-Konzeptes „Der letzte Fahrplanwechsel“ kann deutschlandweit ein ITF-Fahrplan mit schnellen Verbindungen auch in Regionen ohne Fernverkehr angeboten werden.

Die Fahrzeuge dafür stehen längst zur Verfügung: Die TRAXX-Loks (Baureihe 146 & Co.) werden inzwischen mit nochmals gesteigerter Leistung und für 200 km/h ausgelegt angeboten, die Doppelstockwagen sind bei Versuchsfahrten bis zu 253 km/h schnell gefahren. Mit den passenden Drehgestellen könnten auch die Married-Pair-Wagen der NOB für 200 km/h zugelassen werden.

Im Triebwagen-Sektor kommen nach der lange vorherrschenden 423-426-Familie jetzt vermehrt auch der FLIRT (von Stadler) sowie die neuen CORADIA LIREX (Alstom LHB) und DESIRO MAINLINE (Siemens) zum Zuge. Inwieweit diese Fahrzeuge für 200 km/h lauffähig sind, muss die Zukunft zeigen.

Stefan Barkleit

Deutschlandweit aktuell: Franken-Sachsen-Express geht an den Start - 2007 weitere Verbesserungen

(Fortführung aus SHS 20)

Zum 10.12.2006 geht der neue Franken-Sachsen-Express auf der Linie Nürnberg - Hof - Dresden an den Start. Dann werden der IC und damit der klassische Fernverkehr auf dieser Relation endgültig Geschichte sein.

12 (funktionsfähige) Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 612 werden dann im Zweistundentakt Nürnberg und Dresden verbinden - insgesamt bis zu 8 Zugpaare, von denen 2 über Marktredwitz verkehren. Die Fahrzeit wird dann 4.20 bis 4.25 h betragen - genauso wie 2003, als die 612-Triebwagen in Albino-Lackierung schon einmal als Fernverkehrsersatz zum Einsatz kamen.

Im nächsten Jahr sollen dann weitere Verbesserungen zum Tragen kommen: Dann sollen Bauarbeiten im Raum Plauen beendet sein, so dass die Züge dort besser auf die Anschlusszüge ausgerichtet werden können. Außerdem sollen die Züge im Abschnitt Nürnberg-Hof beschleunigt werden, indem konsequent über Marktredwitz gefahren wird - als Ersatz für Bayreuth soll der RE Nürnberg-Hof, der bisher über Marktredwitz fährt, über Bayreuth fahren.

Der Franken-Sachsen-Express wird außerdem im Abschnitt Nürnberg-Pegnitz mit dem RE Nürnberg-Bayreuth vereinigt fahren; in Pegnitz wird dann geflügelt werden. Eine Fahrzeit von 4 h zwischen Nürnberg und Dresden dürfte dann realistisch sein.

Stefan Barkleit

Attraktiver ÖPNV in Hamburg:

Neues AKN-Gleis entlastet Nahverkehr am Bahnhof Eidelstedt

Mit einer Gästefahrt haben am heutigen 27. September 2006 der Hamburger Senat und die AKN Eisenbahn AG offiziell die neue Schieneneinfädung der AKN-Züge in den Bahnhof Eidelstedt eröffnet. Ab sofort wird die AKN mittels einer neuen Brückenkonstruktion zwischen den S-Bahngleisen in den Bahnhof Eidelstedt geführt. Nach Einschätzung beider Partner wird dadurch die Pünktlichkeit von AKN und S-Bahn in diesem Bereich erheblich verbessert. Die Baukosten von rund 15 Millionen Euro wurden im Wesentlichen vom Bund und der Freien und Hansestadt Hamburg finanziert. Die AKN ist Bauherr für den Abschnitt.

Die bisherige Einfädung war „höhengleich“ angelegt. Das bedeutete, dass jeder aus Kaltenkirchen und Quickborn einfallende AKN-Zug das in Richtung Elbgaustraße / Pinneberg führende S-Bahngleis befahren musste. Entsprechendes galt für die AKN-Züge in der Gegenrichtung nach Kaltenkirchen beziehungsweise Quickborn. Die wechselseitigen Abhängigkeiten der Zugfahrten von S-Bahn und AKN mit den daraus resultierenden Sperrzeiten gehören jetzt der Vergangenheit an. Durch den Wegfall der Kreuzung des stadtauswärts führenden S-Bahngleises fahren AKN und S-Bahn ohne Zeitverzögerung in den Eidelstedter Bahnhof ein. Fahrplanmäßig vorgesehene Anschlüsse werden eingehalten.



„Der ÖPNV wird noch attraktiver. Mit Hamburgs Wachstum verbessern wir kontinuierlich das Mobilitätsangebot“, sagte Stadtentwicklungssenator Dr. Michael Freytag im Rahmen der Gästefahrt mit dem AKN-Oldtimer-Schienenbus. Von der Baumaßnahme profitieren insbesondere all die Pendler, die hier täglich zwischen der AKN und der S-Bahn wechseln müssen, hob der Senator hervor. AKN-Vorstand Johannes Kruszynski äußerte: „Ich denke, dass wir mit Attraktivitätssteigerungen dieser Art künftig noch mehr Menschen dazu bewegen können, freiwillig das Auto zugunsten der AKN stehen zu lassen.“

Natürlich haben auch bei dieser Baumaßnahme die Götter den Schweiß vor den Erfolg gesetzt - die umfangreichen Bauarbeiten waren mit Lärm, Schmutz und Behinderungen verbunden. Die AKN bedankt sich bei den Bürgerinnen und Bürgern, dass sie für die Beeinträchtigungen durch die Arbeiten so viel Verständnis und Gelassenheit gezeigt haben.

Vor dem Bau der höhenfreien Einfädelung hatte die AKN im Herbst 2004 schon den neuen Bahnhof Eidelstedt Zentrum sowie die Ausbaustrecke zwischen den Hamburger Stadtteilen Eidelstedt und Schnelsen in Betrieb genommen. Im Anschluss an diese Baumaßnahmen begannen die Arbeiten zur Beseitigung des Schienenengpasses bei der Einfahrt in den S-Bahnhof Eidelstedt.

AKN - Pressemitteilung

Bei der AKN tut sich noch mehr. Davon berichtet ein Artikel in der HFF Heft 12, aus dem nachstehend ein Auszug wiedergegeben ist:

Am Montag, 15. Mai um 11:00 Uhr hatte die AKN zu einem Ersten Spatenstich am Bahnhof Bönningstedt eingeladen und viele Prominente waren dieser Einladung gefolgt. Man feierte den Baubeginn eines zweiten Gleises auf dem 3,5 km langen Abschnitt der AKN-Strecke zwischen Bönningstedt und Hasloh.

...

Es werden nicht weniger als 9,7 Millionen Euro verbaut, die vom Bund und den beteiligten Bundesländern aufgebracht werden, um den öffentlichen Nahverkehr im Hamburger Raum spürbar attraktiver zu machen, wie mehrfach betont wurde. Dabei geht es zunächst nur um die Vermeidung bzw. die Reduzierung von Verspätungen auf der eingleisigen AKN-Strecke.

Erst wenn die Stammstrecke bis Kaltenkirchen durchgehend zweigleisig ist, kann an eine weitergehende Zugverdichtung gedacht werden. ...

Werner Rönsch

Nachstehender Artikel ist die etwas erweiterte Fassung einer ebenfalls in HFF Heft 12 veröffentlichten Darstellung:

Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Aumühle und Büchen

Geschichte

Seit Eröffnung der S-Bahn nach Aumühle 1969 wurde der Streckenabschnitt Aumühle – Büchen, mit den Zwischenstationen Friedrichsruh, Schwarzenbek und Müssen, mit Pendelzügen, meist zwei Silberlingen mit einer Diesellok (BR 212) bedient. Grundsätzlich einmal pro Stunde, wobei ein Zug im Umlauf war. Montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten jedoch kam ein zweiter Zug hinzu, wodurch – teilweise nur zwischen Aumühle und Schwarzenbek – häufiger als alle Stunde gefahren wurde. Der zweite Zug wurde tagsüber, zwischen den Hauptverkehrszeiten (HVZ) morgens leer nach Hamburg Hbf. gefahren und kam nachmittags ebenfalls leer von dort zurück. Ab 20.07.1987 wurden die Silberlinge über Nacht durch Die-

seltriebswagen der Baureihe 628/928 ersetzt. Der zweite Zug wurde zunächst tagsüber in Aumühle abgestellt, später in Büchen ausgesetzt und zeitweilig auch mit Fahrgästen in Richtung Lübeck - Kiel - Husum gefahren. Somit wurden die Züge der Strecke Aumühle - Büchen mit der Strecke Lübeck - Lüneburg teilweise verknüpft.

Als am 29.05.1994 wegen Ausbaus und Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Berlin der S-Bahnverkehr zwischen Bergedorf und Aumühle wieder eingestellt werden musste und durch lokbespannte Wendezüge (teilweise redesierte Silberlinge mit Diesellok BR 218, zunächst 5 Wagen, später 3 Wagen, zeitweise auch mal nur 2 Wagen), welche auch den Spitznamen „Diesel-Shuttle“ trugen, ersetzt wurde, übernahmen diese Züge auch den Verkehr zwischen Aumühle und Büchen, so dass dann wieder durchgehende Züge Bergedorf - (später Reinbek) - Büchen fahren. Die beiden Dieseltriebwagen der BR 628/928 sind dann auf der Strecke Lübeck - Lüneburg eingesetzt worden, welche von nun an ausschließlich mit Zügen dieses Typs bedient wird. Später wurden nach der EXPO 2000 wieder Dieseltriebwagen der Baureihe 628/928 frei, da die DB einige Streckenleistungen an Konkurrenten abgeben musste, so dass der Diesel-Shuttle-Verkehr Reinbek - Büchen komplett auf BR 628/928 umgestellt werden konnte. Diese Züge sind teilweise sogar als Doppeltraktion gefahren.

Es haben sich seit dem Diesel-Shuttle-Verkehr drei Änderungen für den Abschnitt Aumühle - Büchen ergeben:

1.) Der in der HVZ zusätzlich benötigte Zug fuhr stets mit Fahrgästen wieder bis Hamburg Hbf. und kam nachmittags – jedoch zwei Stunden später als früher die Leerfahrt – entsprechend mit Fahrgästen wieder zurück. Das blieb auch nach der Umstellung auf BR 628/928 so.

2.) Der Verkehr zwischen Aumühle und Büchen wurde nur noch einmal pro Stunde durchgeführt, ausgenommen der erste Zug von und nach Hamburg Hbf. Dieses hatte den Grund, dass sich inzwischen ein Regional-Express-Verkehr von (Rostock -) Schwerin nach Hamburg Hbf. mit Halt in Büchen, Schwarzenbek und Hamburg Bergedorf aufgebaut hat und im 2-Stunden-Takt verkehrt. Dieser wird von den Büchener und Schwarzenbeker Fahrgästen nach Hamburg stark bevorzugt. Die Regionalbahn-Züge Aumühle - Büchen dienen jetzt fast ausschließlich dem Schülerverkehr oder werden als Notlösung genutzt, wenn der RE gerade die Zwei-Stunden-Lücke hat.

3.) Die Bahnsteige auf der Strecke Aumühle - Büchen wurden - teilweise provisorisch - verlängert, so dass dort längere Züge halten können.

Nach Eröffnung der S-Bahn auf eigenem Gleis nach Aumühle (26.05.2002) wurde wieder wie bis 28.05.1994 zwischen Aumühle und Büchen ein Pendelverkehr mit Dieseltriebwagen BR 628/928 eingeführt, jedoch nur noch im Stunden-Takt ohne Verstärker. Anfangs fuhren im morgendlichen Schülerverkehr jedoch zwei Einheiten gekuppelt. In Ergänzung zum Regional-Express wurden in der HVZ insgesamt montags bis freitags drei Fahrtenpaare Hamburg – Büchen mit Unterwegshalten in Hamburg Bergedorf, Friedrichsruh, Schwarzenbek und Müssen eingerichtet. Morgens kam einer dieser Züge von Schwerin und abends führte die letzte dieser drei Fahrten dorthin. Insgesamt wurden diese Fahrten also mit einem Zug durchgeführt. Seit 2004 werden auch die anderen Fahrtenpaare von/bis Schwerin geführt, so dass kein Zug von Hamburg Hbf. mehr

in Büchen endet. Einzige Ausnahme war ein Verstärkerzug an Schultagen, der um die Mittagszeit leer von Hamburg Hbf. nach Bergedorf fuhr und dort nach Büchen einsetzte, dann nach Schwarzenbek (zeitweise sogar nach Aumühle) zurückfuhr und dann wieder nach Büchen und von dort nach Hamburg Bergedorf, danach leer zum Hamburger Hauptbahnhof fuhr. Dieser Zug ist glücklicherweise durch leichte Verschiebung der Fahrplantrassen der RB Aumühle - Büchen entfallen.

Seit Winter 2004 (Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg - Berlin), musste die RB Aumühle - Büchen auf elektrische Traktion umgestellt werden. Seitdem fahren dort wieder lokbespannte Züge (BR 112) mit redesignten Silberlingen; glücklicherweise ist die Lok nun in der Regel am östlichen Ende des Zuges und der Steuerwagen mit Traglasten und Serviceeinrichtungen am westlichen Ende. Die Bahnsteige von Aumühle bis Büchen haben nämlich ebenfalls ihren Zugang fast alle am westlichen Ende, so dass Radfahrer nicht erst den gesamten Zug entlangwandern müssen.

Zu erwähnen ist noch, dass die Strecke Aumühle - Büchen seit Ende 2002 (HVV-Nordausweitung) die Bezeichnung R20 hat und komplett im HVV-Tarifgebiet liegt und somit für die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH) von großer Bedeutung ist. Auch haben insgesamt die Fahrgastzahlen deutlich zugenommen, wenngleich auch die Regional-Bahn im Vergleich zum Regional-Express weniger Bedeutung hat.

Zum Bahnhof Aumühle

In den siebziger Jahren hatte der Bahnhof Aumühle 4 Gleise mit zwei Mittelbahnsteigen. Der Bahnsteig zwischen den Gleisen 1 und 2 (Fernbahngleise Hamburg - Berlin) beherbergte nur das inzwischen zurückgebaute Stellwerk, war aber ansonsten außer Betrieb. Dieser ist inzwischen mit dem Ausbau der Strecke verschwunden, so dass heute keine Züge mehr an den Hauptgleisen der Fernbahnstrecke in Aumühle halten können.

Der andere Bahnsteig hat die Gleise 3 und 4, welche bis zum Ausbau der Strecke Hamburg - Berlin in die Fernbahngleise einfädelten. Am östlichen Ende tut dies nur Gleis 3, während Gleis 4 zu einer Abstellanlage weiterführt. Von Gleis 3 bestand und besteht heute wieder eine Weichenverbindung zur Abstellanlage. Nach dem Ausbau der Fernbahn Hamburg - Berlin fädeln die Gleise 3 und 4 am westlichen Ende nicht mehr in die Fernbahn ein, sondern werden zum S-Bahngleis nach Hamburg zusammengefasst (eingleisige Strecke!), sind also von den Fernbahngleisen nicht mehr zu erreichen.

Anfangs nutzte die S-Bahn im Bahnhof Aumühle nur Gleis 4. Gleis 3 wurde nur in Ausnahmefällen von der S-Bahn benutzt. Ansonsten hielten dort die Züge nach Büchen. Zur Stabilisierung des S-Bahnfahrplans wurde in Aumühle dauerhaft ein zweites S-Bahngleis gebraucht. Dies erhielt man 1980 durch Verlängerung des Bahnsteiges zwischen den Gleisen 3 und 4 auf über 200 Meter (vorher 140 Meter = Vollzuglänge). Gleis 3 wurde nun geteilt mit zwei Prellböcken in ein Gleis 3a (östlich), welches in der Länge gerade für 2 Wagen + Lok für die Züge nach Büchen reichte, und ein Gleis 3b (westlich), welches von der S-Bahn genutzt werden konnte (ca. 175 m lang). Im Bereich der Prellböcke und von Gleis 3a wurde die nicht benötigte Stromschiene entfernt. Später 1989 wurde Gleis 3a sogar höher gelegt, um besseren Einstieg in die Dieseltrieb-

wagen BR 628/928 zu ermöglichen. somit war eine durchgehende Nutzung nicht mehr möglich, selbst nach Entfernen der Prellböcke. Auch konnte kein Zug mehr von Büchen sowohl in Aumühle halten und nach Hamburg weiterfahren. Während des Fernbahnausbaus und des Diesel-Shuttle-Betriebs wurde die Durchgängigkeit von Gleis 3 wiederhergestellt. Nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgte wieder die Teilung, diesmal etwas geschickter. Der Höhenunterschied wurde mit einer Rampe (Steigung im Gleis) ausgeglichen, womit der nicht nutzbare Abschnitt von Gleis 3 etwas länger ist. Er liegt nun genau unter dem Empfangsgebäude. Die Prellböcke sind hochklappbar, so dass zur Not die Durchgängigkeit wiederhergestellt werden kann. Dies nutzt durchgehenden Regionalzügen allerdings wenig, da eine Weiterfahrt nach Hamburg nur auf dem S-Bahngleis möglich wäre. Gleis 3b wurde nun auf 140 Meter verkürzt (= Vollzuglänge). Gleis 3a ist etwas verlängert und kann nun 3 Wagen + Lok bzw. zwei Einheiten 628/928 fassen.

Für die E-Traktion der Pendelzüge Aumühle - Büchen (RB) wurde Gleis 3a im Jahr 2004 mit einer Oberleitung versehen. Somit sind alle Gleise im Bahnhof Aumühle elektrifiziert, die Fernbahngleise 1 und 2 mit Oberleitung, der Rest mit Stromschiene (Gleichstrom-S-Bahn). Ausnahmen sind der ungenutzte Abschnitt von Gleis 3 zwischen den Prellböcken und die Weichenverbindung von Gleis 3a zur S-Bahn-Abstellanlage. Letztgenannte Weichenverbindung dient nur noch als Schutzweiche für RB-Züge, bei Durchfahrten auf den Fernbahngleisen im Bahnhof Aumühle.

Somit gibt es derzeit für Regionalverkehrszüge nur die Wahl

- in Aumühle auf den bahnteiglosen Gleisen 1 und 2 ohne Halt durchzufahren oder

- soweit aus Richtung Büchen kommend in Aumühle auf Gleis 3a anzukommen und dort zu enden. Eine Weiterfahrt nach Hamburg ist nicht möglich.

Die FIH hat seinerzeit beim Ausbau der Strecke Hamburg - Berlin im Rahmen der Planfeststellung Einspruch dagegen erhoben, dass der Bahnhof Aumühle dergestalt verbaut wird, was aber einfach ignoriert wurde.

Doch wie sieht nun die Zukunft aus, da

- die Pendelzüge relativ schlecht genutzt werden und mit 3 Wagen insbesondere in den Tagesrandzeiten überdimensioniert wirken,

- der Streckenabschnitt Aumühle - Büchen an seine Kapazitätsgrenzen stößt,

- die finanzielle Lage der Aufgabenträger (Land Schleswig-Holstein) ungünstig ist und auch noch die Bundeszuschüsse für den ÖPNV gekürzt werden,

- die Fahrgäste in der nun seit einigen Jahren zum HVV-Tarifgebiet gehörenden Strecke ein attraktives Angebot erwarten?

Man beachte, dass die Strecke Aumühle - Büchen, obwohl nur 5 Stationen, genau so lang ist, wie die Strecke Aumühle - Hamburg Hbf: 25,0 km. Somit ist es kein kurzer Rest, den die S-Bahn mal so eben mit übernehmen kann. Eine Verlängerung der GSB-Gleise scheidet somit erst einmal aus.

Anforderungen aus Fahrgastsicht

Für die Fahrgäste ist eine attraktive, d.h. häufig verkehrende und schnelle Verbindung der Stationen Büchen, Müssen und Schwarzenbek untereinander, sowie eine umsteigefreie Verbindung nach Hamburg Hbf. erforderlich:

- Fahrtenhäufigkeit mindestens alle Stunde täglich von morgens früh bis Mitternacht
- Taktknoten in Büchen, das bedeutet zeitgünstige Anschlüsse in und aus Richtung Lübeck und Lüneburg
- bahnsteiggleiche Verknüpfung mit der S-Bahn Hamburg - Aumühle an der östlichen Endstation dieser S-Bahnlinie

Die Station Friedrichsruh hat einen sehr geringen Verkehrsbedarf und wird montags bis freitags auch durch die zeitweilige Buslinie 433 erschlossen. Hinzu kommt eine fußläufige Nähe zum Bahnhof Aumühle. Das größte Verkehrsaufkommen entsteht durch die wenigen nach Hamburg fahrenden Regionalbahnen als schnelle Alternative zur S-Bahn, welche durch Fahrgäste aus den umliegenden Gemeinden genutzt werden, die mit dem PKW gebracht oder abgeholt werden. Somit kann die Station **unter gewissen Bedingungen**, die weiter unten erwähnt werden, auch geschlossen werden.

Was nicht in Frage kommt:

- Busverkehr statt Zugverkehr, auch nicht für die Station Müssen
- Fahrtenhäufigkeiten seltener als alle Stunde, auch nicht zu Tagesrandzeiten
- Umwegfahrt über Hamburg, um von Büchen, Müssen und Schwarzenbek nach Aumühle, Wohltorf oder Reinbek zu gelangen. Diese wäre nicht nur zeitlich inakzeptabel, sondern auch tariflich (höherer Fahrpreis für ungewollten Umweg!)
- Endstation „Hamburg Bergedorf“ von Regionalverkehrszügen, da hier kein bahnsteiggleicher Übergang zur S-Bahn besteht und der Hauptbahnhof nur mit Umsteigen in die langsame volle S-Bahn möglich ist.

Wenig erwünscht:

- Pendelverkehr Aumühle – Büchen (Istzustand)
- Verlängerung der S-Bahn als Zweisystem-S-Bahn, da die Fahrzeiten zu lang werden würden, die Reise in den ab Nettelburg überfüllten Zügen mit zum Teil harten Sitzen und wenigen Lüftungen unbequem ist, eine eingleisige Strecke (Wohltorf - Aumühle) nicht mit einer Mischbetriebsstrecke (S-Bahn/Fernbahn) kombiniert werden sollte, da dieses zu stör anfällig ist.
- Verknüpfung zur S-Bahn per Bus (Halt der Regionalverkehrszüge in Friedrichsruh, weiter per Bus zur S-Bahn nach Aumühle)
- kein bahnsteiggleicher Übergang zur S-Bahn

Anforderungen aus betrieblicher Sicht:

Durch den Kapazitätsengpass auf der Strecke Aumühle - Büchen einerseits und die Kürzungen der Regionalisierungsmittel andererseits besteht ein Bedarf an Reduzierung des Zugangebotes. Hinzu kommt, dass die Strecke Aumühle – Büchen betrieblich ein Inselbetrieb ist, sofern

keine Dieselizege, wie sie auf der Strecke Lübeck - Lüneburg fahren, eingesetzt werden bzw. von Mecklenburger Umläufen bedient wird.

Was nicht in Frage kommt:

- Beibehaltung des Istzustandes (Pendelverkehr Aumühle - Büchen und RE/RB-Verkehr extra)
- Dieseltriebwagen
- Verlängerung der S-Bahn, weder als Gleichstrom-S-Bahn, noch als Zweisystem-S-Bahn auf Fernbahngleisen

Mögliche Lösungen

Gesucht wird eine Lösung, die möglichst alle Kriterien, die oben erwähnt wurden, erfüllt und alle Ausschlussbedingungen vermeidet.

Somit bleibt ein 1-Stunden-Takt zwischen Hamburg Hbf. und Büchen unter Einbeziehung des bereits im 2-Stunden-Takt verkehrenden Regional-Express mit Halt in

Hamburg Hbf. / Schwarzenbek / Müssen / Büchen

Zusätzlich ist eine Verknüpfung am östlichen Ende der S-Bahnstrecke Hamburg - Aumühle und eine Anschlussbeziehung (Taktknoten!) in Büchen mit der Strecke Lübeck - Lüneburg erforderlich. Des Weiteren können die Stationen Hamburg Bergedorf und Friedrichsruh bedient werden.

Zumindest ist seitens der Ausschreibungskriterien schon vorgesehen, den RE Hamburg - Rostock ab 2009 auch in Müssen halten zu lassen.

3 denkbare Lösungen:

1.) Der Regional-Express Hamburg - Schwerin - Rostock wird auf einen 1-Stunden-Takt ganztägig verdichtet und die Betriebszeit bis Mitternacht ausgedehnt.

2.) Der Regional-Express Hamburg - Schwerin - Rostock wird durch einen Regional-Express Hamburg - Berlin ergänzt. (Beide Linien fahren jeweils im 2-Stunden-Takt und ergänzen sich zwischen Hamburg Hbf. und Hagenow Land zum 1-Stunden-Takt.) Das könnte durch Verlängerung der in Wittenberge endenden Fahrten der Berliner Linie RE4 sein, welche dann im 2-stündigen Wechsel von Berlin nach Hamburg oder Wismar fährt (**favorisierte Lösung**).

3.) Der Regional-Express Hamburg - Schwerin - Rostock wird auf einen 1-Stunden-Takt ganztägig durch eine zweistündlich verkehrende Regionalbahn Hamburg Hbf. - Büchen verdichtet. Das heißt, die stündlichen Pendelzüge Aumühle - Büchen fahren dann zweistündlich Hamburg Hbf. - Büchen, was vom Aufwand dasselbe wäre. Diese RB würde noch zusätzlich die Station Friedrichsruh bedienen, welche dann nur noch zweistündlich bedient werden würde, aber immer bis Hamburg Hbf. (**Notlösung**).

Lösung 1 wollte Mecklenburg Vorpommern schon einmal im Alleingang durchsetzen, aber nur unter finanzieller Beteiligung Hamburgs und Schleswig-Holsteins. Hamburg möchte jedoch keinen Schienenparallelverkehr zur S-Bahn (Hamburg Hbf. - Bergedorf) finanzieren, worauf Mecklenburg den Halt in Hamburg Bergedorf streichen wollte. Sofern die Mecklenburger nicht nach Hamburg Bergedorf sondern nach Hamburg Hbf. wollen,

eine verständliche Entscheidung. Da Schleswig Holstein mit der Einbeziehung des RE Geld sparen kann, wird die Beteiligung nicht so schwer einzufordern sein.

Bleibt jetzt noch das Problem, wie die Verknüpfung mit der S-Bahn erreicht werden kann:

Die Station Friedrichsruh ist zwar in der Nähe des Bahnhofs Aumühle, aber zu weit weg, um als Verknüpfung bezeichnet werden zu können. Hiermit wäre nur eine Anbindung des Ortes Aumühle an diese R-Bahnlinie realisiert.

Hamburg Bergedorf jedoch ist als Verknüpfung mit der S-Bahn auch ungünstig, da

- hier nicht bahnsteiggleich umgestiegen werden kann
- die S-Stationen Reinbek, Wohltorf und Aumühle aus Richtung Büchen nur mit einem Umweg erreicht werden können.

Da der Halt Hamburg Bergedorf ohnehin auf der Streichliste eines Bestellers steht (s.o.), wäre es am besten, diesen nach Aumühle zu verlegen, wozu der Bahnhof umgebaut werden müsste.

Vorteile:

- bahnsteiggleiches Umsteigen vom Regionalverkehr zur S-Bahn möglich
- umwegfreies Erreichen sämtlicher S-Bahnstationen der Strecke Aumühle – Hamburg
- Aufgabe der Regionalzughalte in Hamburg Bergedorf und Friedrichsruh möglich, einschließlich Rückbau von Bahnsteigen (weniger Unterhaltungsaufwand)
- bessere Auslastung der S-Bahn zwischen Hamburg Bergedorf und Aumühle
- Entlastung der Regionalverkehrszüge von Fahrgästen der Relation Hamburg Hbf. - Hamburg Bergedorf (die Züge sind für Mecklenburger Bedürfnisse ausreichend konzipiert, sind jedoch auf Hamburger Gebiet stark überfüllt. Die Schleswig-Holsteiner Bedürfnisse können ohne weiteres miterfüllt werden).

Nachteile:

- Umbau des Bahnhof Aumühle erforderlich
- zweimalige Fahrstraßenkreuzung im Bahnhof Aumühle für die Relation Hamburg – Büchen
- Bergedorf hat größeres Fahrgastpotential als Aumühle.

Insofern geht es nur um die Einrichtung des Haltes in Aumühle, da Bergedorf kein Ersatz ist. Umgekehrt ist das Streichen des Haltes in Bergedorf nicht erforderlich, sofern aber nur ein Halt infrage kommt, ist dem in Aumühle aus oben genannten Gründen Vorrang zu geben.

Für die Einrichtung eines Haltes durchgehender Regionalverkehrszüge in Aumühle folgender Vorschlag (siehe Zeichnung):

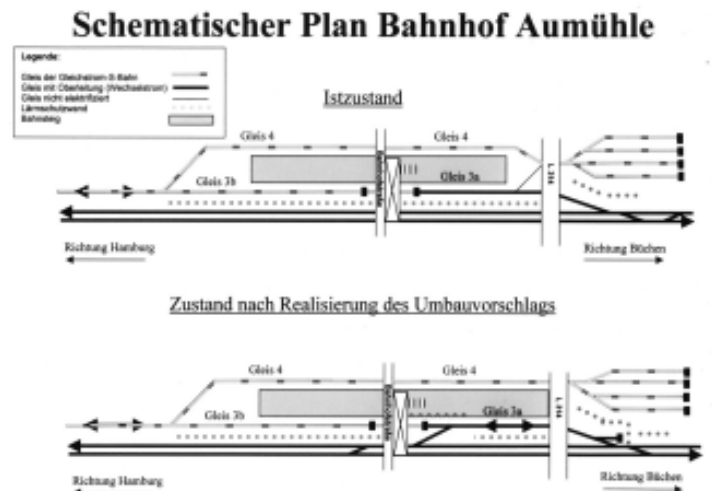
- Gleis 3a erhält eine Ausfahrt nach Hamburg (Fernbahngleise); dazu muss eine Weichenverbindung nach Gleis 2 eingebaut werden. Die Lärmschutzwand wird in dem Bereich der Weiche auf den Bahnsteig verlegt, da in diesem Bereich ohnehin kein Zug hält.
- Der Gleiswechsel zum Einleiten des Gleiswechselbetriebes wird wieder (wie früher) an den Westkopf des Bahnhofs verlegt. (Er wurde beim Ausbau der Strecke an den Ostkopf verlegt). Nur diesmal wird er etwas weiter östlich liegen als die ursprüng-

liche Lage. Damit wird auch die Einfahrt aus Richtung Hamburg nach Gleis 3a möglich.

- Der Bahnsteig in Aumühle wird nach Osten verlängert, um in Gleis 3a längere Züge halten lassen zu können und den durch den Einbau der Westausfahrt verlorenen Platz zurückzugewinnen.

- Die Weichenverbindung von Gleis 3a zur S-Bahn-Abstellanlage wird zurückgebaut, da sie der Bahnsteigverlängerung im Weg ist. Eine neue Schutzweiche wird am östlichen Ende von Gleis 3a eingebaut.

- Gleis 4 wird etwas nach Norden verschwenkt, um der Bahnsteigverlängerung Platz zu machen. Die Anbindung der Abstellanlage wird entsprechend angepasst.



Ein solcher Umbau hätte bei Berücksichtigung der FIH-Einwände im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau der Strecke Hamburg - Berlin vermieden bzw. einfacher realisiert werden können!

Sofern ein solcher Umbau nicht gewünscht wird, bleibt noch als Alternative, die Verknüpfung in Friedrichsruh herzustellen. Dazu müsste in Friedrichsruh ein Kehrgleis (S-Bahn) am östlichen Ende der Station gebaut werden. Die S-Bahn würde als Zweisystem-S-Bahn bis Friedrichsruh verlängert werden. Damit würde im Abschnitt Aumühle – Friedrichsruh doch eine höhere Belastung eintreten, aber es wäre ein nur 2 km langer Abschnitt, was wohl noch zu verkraften wäre. Hinzu kommt, dass die S-Bahn keine zusätzlichen Umläufe bräuchte im Vergleich zu einer Zweisystem-S-Bahn-Verlängerung nach Büchen.

Martin Potthast

Hamburger Fahrgast Forum

AKN: Ausbau hat begonnen



Die Bagger rollen. Am Bahnübergang Klövensteen in Hasloh haben die Arbeiten für den zweigleisigen Ausbau der AKN-Trasse zwischen Bönningstedt und Hasloh begonnen. In das 3,5 Kilometer lange Teilstück investiert das Unternehmen 9,7 Millionen Euro. Zunächst wird eine Baustraße angelegt. Der Ausbau der Strecke erfolgt bei laufendem Zugverkehr. In einem Jahr soll der Abschnitt zwischen den beiden Nachbargemeinden zweigleisig befahrbar sein. Zurzeit können sich die Züge nur in den Bahnhöfen begegnen. Die AKN erhofft sich durch das zweite Gleis mehr Flexibilität und Pünktlichkeit.

Aus PINNEBERGER TAGEBLATT vom 8. September 2006

Akku-Triebwagen für die AKN ?

Akku-Triebwagen gab es in Preußen schon seit 1907. Die ersten hatte Gustav Wittfeld geschaffen. Sie wurden bis 1927 gebaut.

In Zeiten der Ölverknappung spielten die Akkutriebwagen eine wichtige Rolle. Einige Züge der Bauart Wittfeld waren sogar bis in die sechziger Jahre bei der DB eingesetzt. Nach dem großen Krieg waren die meisten Fahrzeuge zerstört, nur die vielen Ladestationen waren noch vorhanden.

So wurden 1952 sechs Trieb- und Beiwagen der neuen Baureihe ETA 176 in Dienst gestellt, die ab 1968 als Baureihe 517/817 bezeichnet wurden. Diese „Limburger Zigarren“ waren bis 1983 im Einsatz. Statt eines Weiterbaus wurden die 1953 gebauten ETA 150 neu aufgelegt, die ab 1968 als BR 515 mit nicht weniger als 232 Triebwagen und 216 Beiwagen (BR 815) in Serie gingen. Die erste Serie führte zunächst nur die Zweite Klasse, spätere Serien auch die Erste. Die Speicherkapazität des Akkus reichte mit 520 kWh(!) für 300 km Fahrt bei Tempo 100 km/h, später sogar für 500 km Laufleistung!

Wegen des hohen Leergewichts von 56 Tonnen – der Akku wiegt allein schon 22 Tonnen - wurden die Akkutriebwagen nur im norddeutschen Flachland, also auch in Schleswig-Holstein, eingesetzt. Auch die Alsternordbahn (ANB) fuhr anfangs mit Akku-Triebwagen.

Vorzugsweise kamen Strecken mit wenigen Zwischenhalten infrage. Die Triebfahrzeugführer waren zu sparsamer Betriebsweise gehalten, d.h. sie sollten nach kurzer Beschleunigung möglichst lange in der Beharrungsfahrt weiterfahren. Dabei muß jeder Signalthalt fatal sein! Diese „Akku-Blitz“-Züge wurden trotz ihrer Beliebtheit bei Personal und Fahrgästen in den 60er Jahren sukzessive durch Dieseltriebwagen der Baureihe 628 ersetzt.

Der große Nachteil aller Akku-Triebwagen ist die beschränkte Speicher-Kapazität, die auch bei sparsamem Einsatz nicht für eine Tagesleistung ausreicht und zu längeren Zwangspausen an der Ladestation zwingt.

Dieses Handicap würde nicht gelten, wenn Akku-Triebwagen zeitweise an der Stromschiene fahren könnten, wo sie nicht nur an der Endstation, sondern auch während der Fahrt im Pufferbetrieb nachgeladen würden. Eine vergleichsweise geringe Akku-Kapazität würde dann auf nicht-elektrifizierten Vortrecken zur Weiterfahrt ausreichen. Das würde Aufenthalte an der „Steckdose“ ebenso überflüssig machen wie eine aufwendige Elektrifizierung der Strecke mit Gleichstromschiene oder Wechselstrom-Oberleitung. Bei den Stromkosten muß die Ersparnis an Dieselmotorstoff gegengerechnet werden.

Während der Akku also auch im Bereich der Stromschiene zum Aufladen gebraucht wird, wirkt bei den heutigen Elektro-Triebwagen der AKN-Züge der Dieselmotor als überflüssiger Ballast, wenn elektrisch gefahren wird, und der Treibstofftank wird zum „Gefahrgut“, das im Tunnel nicht zugelassen ist.

Daher sollte bei der anstehenden Neubeschaffung diese interessante Möglichkeit in Betracht gezogen werden!

Werner Rönsch, Ing.

Quelle: Hans Dreher, Triebfahrzeuge-Akkutriebwagen (S.128 ff)

25 Jahre FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG

Die Gründung einer Bürger-Initiative für die Interessen der Fahrgäste im ÖPNV Hamburgs wurde 1980 von Karlheinz Rößler und Werner Rönsch beschlossen, als sie bei der Rückfahrt von einer Tagung in Hannover im Speisewagen nach Hamburg zusammen saßen.

Nach Berliner Beispiel sollte sie FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH) heißen; Damit wurde eine Lücke gefüllt, denn damals gab es verkehrspolitische Vereine wie VCD oder PRO BAHN hier noch nicht.

Die Gründungs-Versammlung war am 23. Januar 1981 im „Planet“ (später „Labyrinth“) am Enckeplatz.

Zu der Zeit war die letzte Hamburger Straßenbahnlinie schon stillgelegt. Eine erste Bewährungsprobe hatte die FIH zu bestehen, als nach Fertigstellung der City-S-Bahn ab Sommer 1981 die „Diebsteichkurve“ abends und am Wochenende nicht

**Dieses Heft der SHS enthält die in Heft 13
des Hamburger Fahrgast Forum (HFF)**

veröffentlichten Artikel.

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

mehr befahren wurde. Die Fahrgäste sollten jeweils in Altona umsteigen - eine Zumutung!

Mit Flugblättern und Aushängen gingen wir dagegen an. Wir machten uns sogar Gedanken, wie man die geforderten Zugfahrten anderweitig einsparen könnte. Doch damit konnten wir beim HVV nichts erreichen. Begründung: Es hätte sich sonst kaum jemand darüber beschwert.

In dieser schwierigen Situation entstand die HAMBURGER FAHRGAST-INFORMATION (HFI) als unser Mitteilungsblatt, deren erste Ausgabe im September 1981 erschien. Dadurch wurden wir auch bei den Behörden bekannt. Gründer und langjähriger Redakteur war Werner Rönsch.

Und wir erhielten Lob und Spenden von allen Seiten. Sogar ein Direktor des HVV vermittelte uns schriftlich seine Anerkennung - allerdings erst nach seiner Pensionierung!

Nach zwei Jahren Stillstand hatte sich der HVV eines Besseren besonnen und die S21 konnte täglich durchgehend verkehren, Begründung jetzt: Es seien zu viele Beschwerden eingegangen..

Natürlich hatten auch andere Väter Teil an diesem Erfolg. Ausschlaggebend für den Gesinnungswandel beim HVV war wohl, daß sich auch Politiker für diese Forderung eingesetzt hatten.

Immerhin waren wir die ersten, die über den neuen Sommerfahrplan 1983 informiert wurden und konnten in unserer HFI 4 - 3/82 darüber berichten, bevor es in der Zeitung stand!

1984 erreichte uns die Schreckensmeldung, daß die A2 stillgelegt und durch Spurbusse ersetzt werden sollte. Das war sogar Gegenstand einer Regierungs-Vereinbarung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein.

Wieder verteilten wir Flugblätter, diesmal am Bahnhof Garstedt, um „schlafende Hunde zu wecken“, denn die betroffenen Fahrgäste waren noch ahnungslos. Wir sprachen auf Versammlungen und waren an einer Petition an den Kieler Landtag beteiligt.

Und es geschah ein Wunder: Die A2 blieb nicht nur erhalten, sie wurde entsprechend unserem Vorschlag zweigleisig ausgebaut!

Weniger Erfolg hatte die FIH mit ihrem Einsatz zur Erhaltung der Alster-Kreuzfahrt im Hamburger Verkehrsverbund. Auch unsere wiederholten Einsprüche gegen die regelmäßigen Tarif-Erhöhungen zeigten kaum Wirkung.

Zweimal konnte die FIH sogar im Fernsehen auftreten - allerdings nur über Kabel im Offenen Kanal Hamburg. 1998 hatten wir Gelegenheit, in einer Diskussionsveranstaltung, in der es um Verkehrsprobleme unterschiedlicher Art ging, unsere Meinung zu vertreten und mit einem kleinen Videofilm zu unterstreichen. In der „Verkehrs-Rundschau“ diskutierte Werner Rönsch im Mai 1999 mit Peter Riedel vom VCD über Vor- und Nachteile verschiedener Stadtbahn-Systeme. (s. HFI 59 - 1/98 u. HFI 66 - 4/99).

Deutliche Anerkennung erfuhr die FIH erst spät durch die Berufung in den Fahrgast-Beirat beim Hamburger Verkehrsverbund (HVV) mit Werner Rönsch als Vertreter der FIH (z.Zt. Martin Potthast). Dort können wir unsere Forderungen mit denen anderer Gruppen abgleichen.

Natürgemäß änderte sich die Zusammensetzung der FIH im Laufe der Jahre. Unser Problem war immer die unzureichende Bekanntheit. So konnten wir nur allmählich neue Mitglieder gewinnen, während andere aus den verschiedensten Gründen wegblieben.

In Karlheinz Rößler verloren wir einen maßgeblichen Mitstreiter durch dessen Umzug nach München (1983); andere wie Dieter Pönitz (1992) und Wolfgang Marotzke (1998) durch deren Tod.

Wegen Schließung der Gaststätte „Labyrinth“ tagen wir seit Ende 1989 im „Jever-Krog“ im Stadtteil Ottensen.

Seit Anfang 2001 ist Werner Rönsch an den Rollstuhl gefesselt. Daher konnte er seine langjährige Tätigkeit als Redakteur der HFI nicht länger ausüben und es wurde ein neuer Redakteur gesucht.

Hierfür hatte sich zunächst Horst Ihde erboten. Doch die Zusammenarbeit mit ihm erwies sich als schwierig.

Dankenswerter Weise übernahm Jürgen Susott das Amt eines Redakteurs unserer kleinen Zeitschrift, die gleichzeitig ihren Namen wechselte. HAMBURGER FAHRGAST-FORUM (HFF), um diesen Wechsel als Neuanfang deutlich zu machen. Unsere Stammleser werden weiterhin beliefert.

Bewußt will die FIH kein eingetragener Verein sein, um den Interessierten einen zwanglosen Zu- und Abgang zu ermöglichen. Mitglied ist, wer öfter an unseren Sitzungen teilnimmt.

Dennoch haben wir uns eine Satzung gegeben, die durch acht Unterschriften sanktioniert und später nochmal modifiziert wurde. Dieses STATUT wird durch einen Forderungskatalog ergänzt, der von Zeit zu Zeit aktualisiert wird.

Die FIH kennt keinen Vorsitzenden, sondern ein „Dreigestirn“ bestehend aus Sprecher, Schriftführer und Kassenwart, die sich gegenseitig vertreten. Sie werden bei Bedarf neu gewählt.

Die FIH will unabhängig bleiben, doch sie sucht den Schutz größerer Organisationen, die mit unseren Zielen übereinstimmen. Zuerst war dies der Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU), den es längst nicht mehr gibt, dann der Bund für Umwelt und Natur Deutschland (BUND), und schließlich (ab 1990) PRO BAHN e.V. nach dessen bundesweiter Gründung, mit dem wir nun kooperativ verbunden sind.

Werner Rönsch

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 13: Abgeschlossen am 20. November 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 Großhansdorf
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

30-Minutentakt bis Neumünster?

Stellungnahme der AKN zu unserem Vorschlag ‚A2 bis Neumünster‘

In der vorigen Ausgabe hatten wir einen Fahrplan vorgeschlagen, wonach Züge der A2, die über Ulzburg-Süd hinaus bis Kaltenkirchen fahren, zusätzlich nach Neumünster verkehren könnten, so dass zwischen Kaltenkirchen und Neumünster ein 30-Minutentakt entstünde. Zu diesem Entwurf hat die AKN Stellung genommen.

Wir zitieren auszugsweise daraus.

Bei einem 30-Minutentakt entsteht alle 15 Minuten eine Begegnung, die nur in den Kreuzungsbahnhöfen stattfinden kann. Dazu schrieb uns die AKN:

Sein Vorschlag basiert auf der Kürzung der Fahrzeit zwischen Bad Bramstedt und Kaltenkirchen von heute 16 auf 15 Minuten mit einer spitzen Kreuzung (14' an Kaltenkirchen, Gegenzug 14' ab Kaltenkirchen, was sowieso nicht funktioniert) in Kaltenkirchen. Die Fahrzeit zwischen Bad Bramstedt und Lentföhrden setzt H. Rönsch auf lediglich 5 Minuten an, in Wirklichkeit beträgt diese 6,3 Minuten. Die Fahrzeit zwischen Kaltenkirchen und Bad Bramstedt kann - insbesondere bei Halt in Dodenhof - nicht gekürzt werden.

Dass zwischen Kaltenkirchen und Bad Bramstedt mindestens eine Minute fehlt, hatten wir auch schon festgestellt. Das wäre nur durch bauliche Maßnahmen zu beherrschen.

Wir hatten angeführt, dass die Durchbindung der Norderstedt-Züge auf dem Nordteil der Strecke anstelle eines Hinketaktes zu einem merkbaren Fahrplan führen würde. Hierzu die Entgegnung der AKN:

Der von ihm angeführte „Hinketakt“ in der HVZ zwischen Kaltenkirchen und Neumünster (20/40 Minuten) ist auf den Schülerverkehr mit den entsprechenden Schulanfangszeiten abgestimmt und daher nicht veränderbar.

Durch den Fahrplanentwurf des H. Rönsch würde kein Zug des „Hinketakts“ durch einen 30-Minutentakt ersetzt werden. Erster Zug in Richtung Neumünster wäre 8.14 Uhr ab Kaltenkirchen, somit kein Ersatz für „Hinketakt“, sondern zusätzliche Leistung.

Stundentakt von und nach Neumünster ist außer in der Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 8 Uhr, 12 - 14 Uhr (Schülerrückverkehr) und 16 - 18 Uhr aufgrund der Fahrgastzahlen und auch des eventuellen Bedarfs vollkommen ausreichend.

Das Argument, der „Hinketakt“ sei nicht veränderbar, muss wohl als stichhaltig angesehen werden, da auch die Stadtbusse in Neumünster im 20-Minutentakt verkehren.

Dass unsere Verbesserungs-Vorschläge überwiegend als unnötig bewertet wurden, enttäuscht allerdings. Wir sind immer der Meinung, dass durch fahrplanmäßige Verbesserungen weiterer Bedarf geweckt wird.

(Redaktion HFF)

Bahnknoten Hamburg

Am 20.09.2006 gab es in den Räumen des HVV im Rahmen einer DVWG-Veranstaltung einen Vortrag über das Thema Bahnknoten Hamburg. Einige der dort angeführten Punkte sind auch für uns interessant, da sie für den Hamburger Nahverkehr von Bedeutung sind.

Im Süden soll der Engpass zwischen Stelle und Lüneburg durch einen dreigleisigen Ausbau der Strecke beseitigt werden.

Die Verbindung zwischen Hamburg Hbf. und Hamburg-Harburg ist im Prinzip viergleisig. Dabei sind die Gleise des Personenzugverkehrs auf einem Viadukt gelegen (sog. Pfeilerbahn). Die anderen Gleise liegen tiefer und münden in die Güterstrecke. Die Pfeilerbahn ist marode und muss erneuert werden. Ursprünglich waren langgezogene Brücken geplant. Inzwischen ist jedoch nur noch ein aufgeschütteter Damm vorgesehen, da keine Gleise mehr unterdurchtauchen müssen, seitdem der Hauptgüterbahnhof Hamburg stillgelegt ist und die Güter- bzw. Personenzuggleise zwischen den Elbbrücken und Harburg ihre Lage vertauscht haben.

Obwohl es sich anbieten würde, den neuen Damm viergleisig auszuführen, hält die DB anscheinend an der jetzigen Gleislage fest. (Siehe hierzu auch den Beitrag „Erneuerung der Pfeilerbahn“).

Für die Lübecker Strecke ist zwischen Hamburg und Ahrensburg ein „mehrgleisiger“ Ausbau geplant. Dabei enthält man sich der genauen Anzahl der Gleise. Nördlich von Ahrensburg sollen zwei Gleise ausreichend sein.

Die Verbindungsbahn (Fernbahnteil) stellt aus Sicht der DB einen gewissen Engpass dar, der zum einen durch den nur zweigleisigen Haltepunkt Hamburg Dammtor, zum anderen durch die Fahrstraßenkreuzung an der nördlichen Einfahrt zum Hbf entsteht. Seitens der DB möchte man mit diesem Engpass so weiterleben, ohne den Halt in Hamburg Dammtor aufzugeben.

Seitens der DB und teilweise auch der Stadt Hamburg wird gewünscht, den heutigen Fernbahnhof Altona aufzugeben. Die Anlagen sind abgängig und müssten eh erneuert werden. Somit bietet sich aus Sicht der DB eine Neuordnung an. Der Vorschlag, den Bahnhof dabei ersatzlos zu streichen, wird seitens der DB abgelehnt, da im Hauptbahnhof und im Bahnhof Dammtor nicht genügend Zeit zur Verfügung steht, aussetzende Züge zu räumen. Stattdessen soll in der Nähe Diebsteich eine neue Station gebaut werden, die die Aufgaben des Kopfbahnhofs übernimmt.

Die S-Bahn soll in vollem Umfang erhalten bleiben. Die Verstärkerlinie S2 (ca. 10 Fahrtenpaare mo-fr!) soll bis Diebsteich verlängert werden, um den Bahnhof besser erreichbar zu machen. Die Linien S1, S11 (somit die Wedeler Strecke) und die Linie S31 werden diesen Bahnhof nicht anfahren. Dass man dann aus Richtung Blankenese nicht mehr umsteigefrei zum Fernbahnhof Altona kommt, sieht die DB als den „einzigsten“ Nachteil von Altona Nord.

Auf der frei werdenden Fläche könnte sich der Stadtteil Altona weiter ausdehnen, eine Fläche mit großem Entwicklungspotential.

Man will das Ganze eh erst in 15 Jahren realisieren.

Martin Potthast

Erneuerung der Pfeilerbahn

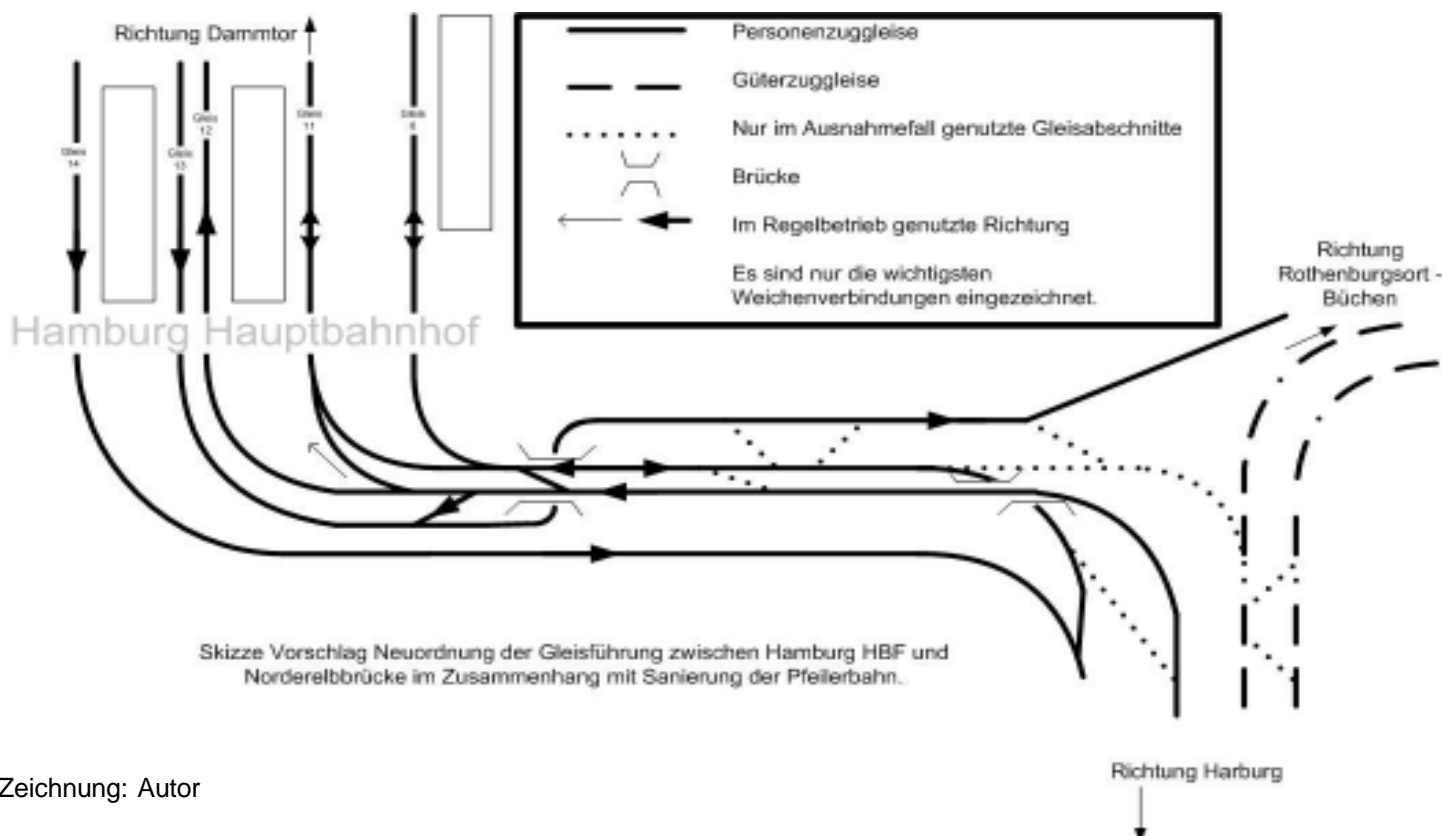
Oft hat sich die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH) mit dem Engpass der Verbindungsbahn beschäftigt. Angefangen vom viergleisigen Ausbau des Bf. Dammtor für die Fernbahn bzw. Bau eines neuen Messebahnhofs Sternschanze, über Umwandlung der S-Bahngleise zu Regionalbahngleisen, Verbannung aller Güterzüge von der Verbindungsbahn bis hin zur Auflassung des Zughaltes in Dammtor zumindest für einzelne Züge. Einige Vorschläge lassen sich nicht mehr realisieren, da sie im wahrsten Sinne des Wortes verbaut sind. Andere sind utopisch. Einige würden den Fahrgästen erhebliche Nachteile bringen. So hat auch die DB keinen dieser Vorschläge realisiert und beabsichtigt auch in Zukunft – abgesehen vom Bf. Altona – alles so zu lassen, wie es ist (siehe Artikel Bahnknoten Hamburg).

Seitens der DB sieht man neben dem nur zweigleisigen Haltepunkt Bf. Dammtor auch die Fahrstraßenkreuzung am Nordkopf des Hauptbahnhofs als einen Engpass, die entsteht, wenn ein Zug aus Richtung Harburg zum Dammtor fährt und einem Zug begegnet, der von der Verbindungsbahn Richtung Lübeck oder Büchen fahren soll. Genau dieses Problem kann beim Neubau der Pfeilerbahn (sie wird durch einen Damm ersetzt) gleich entschärft werden. Ein Kuriosum ist übrigens auch folgendes: Während von Hamburg Hbf. nach Hamburg Harburg neben den beiden Personenzuggleisen auch noch die Güterzuggleise mit benutzt werden (es soll angeblich nicht anders gehen), wird nach Büchen (Bundeshauptstadt Berlin und Rostock sind darüber angebunden!) der Verkehr oftmals auf nur einem Gleis zwischen Berliner Tor und Tiefstack abgewickelt. Das andere Gleis via Oberhafen wird einfach vergessen, nur weil der Weg etwas länger ist. Das Schlimme daran ist, das im Verspätungsfall (gar nicht mal so selten) Züge aus Richtung Berlin in Tiefstack warten müssen, bis der Gegenzug vom Hauptbahnhof kommt.

Vor Jahren hat die FIH schon einmal über einen strengen Richtungsbetrieb im Hbf. diskutiert; dabei sollten ungenutzte Kreuzungsbauwerke in der Pfeilerbahn am ehemaligen Hannöverschen Bahnhof bzw. Hauptgüterbahnhof genutzt werden, um oben genannte Fahrstraßenkreuzungen zu vermeiden. Da die Pfeilerbahn komplett abgerissen und erneuert wird, müssten auch diese Kreuzungsbauwerke neu gebaut werden. Dabei kann man gleich geschickt vorgehen und so bauen, dass man ein Maximum an Flexibilität erreicht. So ist eine Weiterführung der Züge aus Richtung Lübeck zur Verbindungsbahn nicht notwendig, da nur noch Altona sinnvollerweise erreicht werden kann. Eine oft geforderte Durchbindung der Regionalverkehrszüge von Lübeck bzw. Ahrensburg nach Elmshorn bzw. Kiel mag zwar aus politischen Gründen praktisch sein, führt aber zu den oben genannten Behinderungen. Hier ist eher eine Durchbindung der Züge aus Richtung Elmshorn nach Niedersachsen (Bremen / Uelzen und eventuell Cuxhaven) sinnvoll. Auch wenn letzteres politisch Probleme bereiten mag und ein Fahrtrichtungswechsel (Kopfmachen) damit verbunden ist, so sollte doch ein Interesse daran bestehen, auch den Fahrgästen attraktive Verbindungen zu verschaffen und nicht nur die betrieb(swirtschaft)liche Seite zu sehen.

Sofern die Lübecker Züge am Hbf. enden, gibt es am Ostkopf (Gleise 5-8) keine Probleme; hier ist schon seit dem Umbau der Berliner Strecke alles sehr flexibel. Züge aus Richtung Büchen können nach Gleis 7 einfahren und dort bahnsteiggleichen Anschluss an Züge aus Richtung Harburg haben (Gleis 8). Gleis 8 ist auch zum Kopfmachen für Züge aus Richtung Lübeck oder Büchen nach Süden bzw. aus Richtung Süden nach Lübeck geeignet.

Natürlich lassen sich nicht alle Fahrstraßenkreuzungen vermeiden, aber die wichtigsten, wenn nun die Pfeilerbahn wie folgt umgebaut wird und die Gleisbelegung am Hbf. Gleis 11 bis 14 im Wesentlichen wie folgt aussieht:



Gleis	Aufgabe
14	nur Züge von Dammtor Richtung Harburg
13	alle Züge von Dammtor und Harburg Richtung Büchen einzelne Züge von Dammtor Richtung Harburg
12	Züge aus Richtung Harburg zum Dammtor
11	In Hamburg Hbf. aus Richtung Harburg endende Züge (Wenden)

Für die Pfeilerbahn ergibt sich dabei folgendes:

Das Gleis Hbf. - Harburg läuft ohne jegliche Unterquerung am westlichen/südlichen Rand. Das Gegengleis muss an zwei Stellen unterquert werden:

1. nördlich der Norderelbbrücken, so dass Züge von Gleis 8 und Gleis 11 ohne zu kreuzen Richtung Harburg einfädeln können,
2. südlich der Oberhafenbrücke, damit Züge Richtung Büchen nicht kreuzen müssen.

Das Gleis Richtung Büchen soll bei der Gelegenheit auch gleich das Gleis 11 unterfahren, um auch mit den „querfahrenden“ (kopfmachenden) Zügen nicht kreuzen zu müssen.

Der Hamburger Hauptbahnhof

Der Hamburger Hauptbahnhof wurde am 4. 12. 1906 offiziell eröffnet. Wir meinen, dass wir diesem, fast auf den Tag genau 100jährigen Jubiläum, ein paar Zeilen widmen sollten.

Vor dem Bau des zentralen Bahnhofs. endete jede nach Hamburg führende Bahnstrecke an ihrer eigenen Station. Altona wurde durch die Verbindungsbahn mit Hamburg verbunden. Der Hauptbahnhof ersetzte die Bahnhöfe Klostertor, sowie den Venloer (später Hannöverschen), Lübecker und Berliner Bahnhof. Er wurde in den Resten des Stadtgrabens und zweier Friedhöfe erbaut. Man muss den Planern von damals Hochachtung zollen, denn mit Ausnahme der unterirdischen S-Bahn - heute Gleis 1 und 2 - hat sich baulich kaum etwas verändert. Noch immer erfüllt er seine Pflicht, wenn auch oft am Rande der Kapazitätsgrenze. Das war aber auch schon vor dem 1. Weltkrieg der Fall, als man den stillgelegten Hannöverschen Bahnhof für den Ausflugsverkehr in die Heide wieder eröffnete.

Bereits 1907 kam der erste Fahrdraht in den Bahnhof, nämlich für die Vorortbahn Blankenese – Ohlsdorf - (Poppenbüttel). Diese Wechselstromzüge verkehrten bis 1955, seit 1939 im Mischbetrieb mit den Gleichstromzügen der BR 471 (ursprünglich 171), die uns allen noch in Erinnerung sind. Danach verschwand der Fahrdraht über den S-Bahngleisen, dafür wurden die Fernverkehrsgleise überspannt.

1912 bekam der Hauptbahnhof dann das, was ihm als großstädtischem Bahnhof noch fehlte: Einen U-Bahnanschluss, denn in diesem Jahr wurde die U-Bahn-Ringlinie eröffnet.

Nimmt man die Gleisnummern des Hbf auch für die Fortsetzung nach Harburg bzw. Büchen, ergibt sich folgendes:

Gleis	Ziel	Führung
14	nach Harburg	Ohne jegliche Unterführung, durchgehend Hochlage, Lage auf Pfeilerbahn
13	nach Büchen	Absenken hinter Oberhafenbrücke, Unterführung unter Gleis 11+12
12	von Harburg	Durchgehend Hochlage, Gegengleis auf Pfeilerbahn, vorhandene Absenkung hinter der Oberhafenbrücke wird aufgeschüttet
11	nach Harburg	Vorhandene Absenkung hinter der Oberhafenbrücke wird aufgeschüttet, Überführung über Gleis 13, nach Absenkung Tieflage, Weichenverbindungen zu Gleis 13, Weichenverbindung zur Güterbahn, danach Unterführung unter Gleis 12, Einfädelung in Gleise 12+14

Die Nutzung der Güterbahn zwischen Hamburg Hbf. und Hamburg Harburg durch Personenzüge kann dann auf Notfälle beschränkt werden. Die Fahrstraßenkreuzung am Nord-Kopf des Hbfs. wäre nicht mehr notwendig.

Martin Potthast

Im 2. Weltkrieg wurde der Hbf. schwer beschädigt, aber danach im alten Stil wieder aufgebaut. Auf den ersten Blick ist die vertraute Silhouette von 1906 erhalten geblieben, aber im Innern hat sich viel getan. Von der Technik einmal abgesehen, vor allem im gastronomischen Bereich. Neben der Wandelhalle bietet jetzt auch der Südsteig eine durchaus akzeptable kulinarische Versorgung.

Ich denke unser Hbf. kann sich sehen lassen. Wünschen wir dem Jubilar eine gute Zukunft mit regem, reibungslosen Eisenbahnverkehr.

Günther Stoltze

Ende HFF

Güterverkehr in Stormarn: Einst und jetzt

Noch in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts - also vor der großen LKW-Welle - gab es in Stormarn einen beachtlichen Schienen-Güterverkehr. Neben der Hauptstrecke HH - HL mit den Bahnhöfen Ahrensburg, Bargtheide und Bad Oldesloe, die selbstverständlich neben Waggonverkehren auch Express-, Eil- und Stückgut annahmen, gab es u.a. die Nebenbahn Bad Oldesloe - Schwarzenbek. Deren Bahnhöfe Barkhorst, Mollhagen, Dwerkathen und Trittau boten diese Dienste ebenfalls an. Ich erinnere mich an zwei Zahlen aus den 60er Jahren, als man darüber nachdachte, die Strecke einzustellen: Barkhorst: 350 kg, Trittau 1500 kg tägl. Gesamtumsatz von Express- und Frachtgut (Eilgut gab es bereits nicht mehr), natürlich ohne Wagenladungen. Hierfür wurde jeweils ein Mitarbeiter beschäftigt, der auch Fahrkarten verkaufte. In Trittau arbeitete ein zweiter Eisenbahner auf dem Güterschuppen. Es fuhr täglich - auch Sonnabends - ein Güterzug mit Packwagen und oft mit bis zu 10 Waggons mit Wagenladungen. Hinzu kam im Herbst der Rübenverkehr von Mollhagen. Auf der Strecke wurde 1976 der Personenverkehr auf die Straße verlagert, die Gesamtstilllegung folgte zwei Jahre später.



Güterzug bei Sprengre ca. 1975

Foto: Günther Stoltze

In den 60er Jahren kam eine Zeit, wo sich bei kleinen und mittleren Bahnhöfen ein Stückgutverkehr nicht mehr rechnete. Man setzte auf Wagenladungsverkehre. Anschlussgleise entstanden in Ahrensburg, Bargtheide und Bad Oldesloe. Besonders in Ahrensburg führte dieses zu einem recht lebhaften Verkehr. Nach und nach jedoch - z.T. auch durch strukturelle Veränderungen - wanderte der Verkehr auf die Straße ab. Heute gibt es in zwei der genannten Städte keinerlei Güterverkehr mehr. Nur noch rostige, verkrautete Schienen erinnern an einstige bessere Bahnzeiten.

Der einzige Güterverkehr in Stormarn läuft heute über das von der Ex-EBO (Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn) abgehende Industriegleis Bad Oldesloe – Blumendorf zum Stahlhandel. Hier stehen im Regelfall 3 bis 5 vierachsige Flachlader mit Profilstählen. Das angeführte EBO- Gleis wurde übrigens im November 1998 unterspült und der Damm weggerissen. Die wochenlang frei hängenden Gleise erinnerten eher an ein Dritte-Welt-Land als an unser hochzivilisiertes Stormarn. Die Reparatur dauerte fast zwei Jahre, da man sich mit der Versicherung nicht einigen konnte!



„Hängende Gleise“ bei
Blumendorf 12.11.1998

Foto: Günther Stoltze

Ein kleines Stück Stormarner Bahn wurde bisher nicht erwähnt: Die Reste der Kreisbahn von Glinde nach Tiefstack - bis westlich von Havighorst Stormarner Gebiet. Der Hauptanschließer nördlich von Glinde, das Bundeswehr-Depot, garantierte den Bestand der Strecke. Das aber wurde inzwischen geschlossen. Es verblieb ein Anschluss, eine Schotter- Aufbereitungsanlage, wie mir ein Rangierer erzählte. Sie befindet sich auf dem Ex-Jurid-Gelände. So weit, so gut. Jetzt aber hat der Betreiber der Strecke, die AKN, den Vertrag gekündigt und ein Nachfolger wird gesucht. Wird keiner gefunden, so könnte dies das endgültige Aus für die Strecke bedeuten.

Am 1. April 2006 veranstalteten der *Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen e.V.*, die *Touristik-Eisenbahn Lüneburger Heide* und die *Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e.V.* noch einmal Wochenendfahrten Harburg - Billstedt - Glinde und zurück. Besonders interessant war der erforderliche Lokwechsel in Billbrook. Die Dampflok durfte nicht auf die Hauptstrecke nach Harburg, und so musste von Harburg bis Billbrook mit Dieseltraktion gefahren werden. Erst auf dem Reststück Billbrook - Billstedt - Glinde kam dann Karoline zum Einsatz. Die Züge waren erfreulich gut besetzt, allerdings stand die Veranstaltung unter dem Motto: „Südstormarner Kreisbahn - Abschiedsfahrt?“. Wünschen wir uns, dass es noch kein Abschied für immer war.



Bahnhof Glinde 1.4.2006

Foto: Günther Stoltze

Nein es war kein Abschied für immer!

Im Sommer 2006 verkehrte mindestens noch einmal ein Museumszug. Es fahren weiterhin die Schotterzüge und es wird in Glinde Holz verladen. Bei einem Besuch in Glinde am 29. September 2006 standen an der Ladestraße sechs Vierachser, die mit Holz beladen wurden. Daneben ein blank gefahrenes Gleis zur Schotter-Aufbereitungsanlage.

Blank gefahren ist auch im Kreis Segeberg wieder ein Gleis, das schon aufgegeben war, das Industriegleis Fahrenkrug - Wahlstedt. Hier rollen wieder Züge, die Splitt aus Scharzfeld am Harz (?) zur Asphalt-Mischanlage in Wahlstedt bringen.

Doch die beste Nachricht fand ich vor wenigen Tagen im EK 10 / 2006:

„Die AKN Eisenbahn gab bekannt, dass die AKN- Strecke Hamburg – Billbrook - Glinde auch weiterhin von ihr selbst betrieben wird. Das Verfahren zur Abgabe der Infrastruktur bzw. Stilllegung ist somit beendet.“



Leerer Schotterzug von Ex-Jurid kommend

Foto: Günther Stoltze

Nachtrag: Noch etwas zu Wahlstedt: In das kleine Geestdorf zog in den frühen 30er Jahren die Wehrmacht ein. Es wurden u.a. eine Munitionsfabrik erbaut und der Gleisanschluss von Fahrenkrug verlegt. Es fuhren neben Güterzügen auch Personenzüge im Berufsverkehr. Nach dem Krieg wurde eine Glasfabrik von Thüringen nach Wahlstedt verlegt und mit ihr mehrere kleine und mittlere Betriebe angesiedelt. Es entstanden einige Anschlussgleise, und besonders die Glasfabrik war ein großer Kunde, der neben den Fertigprodukten vor allem die Quarzsände über die Schiene geliefert bekam. Heute erinnern nur noch rostige Gleise und einige in der Mehrzahl gut florierende - durch LKW belieferte - Industriebetriebe an Wahlstedts große Eisenbahnzeit.

„Blanke Gleise“ - so hatte ich geschrieben, und so war es auch, zumindest an einem Tag im vergangenen September. Jetzt im Oktober sieht es leider anders aus. Richtig ist, dass die Strecke wieder in Betrieb ist, aber leider rollen nur sehr wenige Waggons zur neuen Asphalt-Mischanlage. Man braucht schon ein kundiges Auge, um zu erkennen, dass auf den rostigen Gleisen überhaupt gefahren wird. Alle anderen Anschlüsse, auch zur Glasfabrik, sind stillgelegt. Trotzdem scheint der Betrieb auf der Strecke für die nächsten Jahre gesichert, da die Asphalt-Mischanlage vor allem für den Bau der neuen Autobahn Lübeck - Bad Segeberg - Wahlstedt (und weiter bis zur Elbquerung) errichtet wurde. Sie dürfte also im Augenblick keinesfalls mit voller Kapazität arbeiten. Ich denke, hier wird es in Zukunft wirklich wieder blanke Gleise geben.

Günther Stoltze

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. 0 45 02 / 70 90 48 • Mobil: 0179 / 53 66 839
E-Mail: stoltze@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

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

Regionalverband Westholstein

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

Regionalverband Lübeck & Umgebung

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

Regionalverband Hamburg

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

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

Martin Potthast • Auf der Koppel 75 • 21521 Aumühle • Tel.: 0 41 04 / 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 in unregelmäßigen Abständen, meist in Kiel. Mitglieder erhalten rechtzeitig Einladungen. Termine bitte auch erfragen unter schleswig@pro-bahn-sh.de

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 Bundes-
pressesprecher

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

↑ Absender:
Zum Bestellen hier ankreuzen (oder gewünschte S t ü c k z a h l schreiben) 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:

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

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

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

PROBAHN
Ihr Fahrgastverband



Nachstehend noch eine Ergänzung zu dem Artikel Fahrplanänderungen ab Dezember 2006 (vgl. Seite 11)

Fahrplanneuerungen Neumünster-Flensburg

Bei den wenigen Fernverkehrsverbindungen, die der „Mittelrückenbahn“ noch geblieben sind, gibt es ab Dezember 2006 einige Änderungen. Die spektakulärste ist wohl, dass EC 370 nun schon von Wien Südbahnhof (ab 6.08) statt bisher Prag nach Aarhus fährt; wohl einer der längsten Durchläufe im europäischen EC-Netz! Durch die Früherlegung um eine Stunde besteht eine bessere Zeitlage für Reisende ab Hamburg. Dagegen fährt der Gegenzug nach Prag nunmehr fast parallel zu einem Schleswig-Holstein-Express... Auch beim EC Aarhus-Hamburg und den „Bundeswehr-IC“ Freitag und Sonntag gibt es Änderungen in Zeitlage bzw. Start/Zielbahnhof. IC 1971 nach Dresden entfällt.

Malte Bischoff

Umgebauter Bahnhof Bad Schwartau eingeweiht

Zum 18.11.2006 hatten DB Station & Service und die Stadt Bad Schwartau zur Einweihung des modernisierten Bahnhofs Bad Schwartau eingeladen. Dazu waren Karin Wiedemann, Staatssekretärin im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, und Gerd Schuberth, Bürgermeister der Stadt Bad Schwartau, erschienen. In kurzen Ansprachen an Gäste und Bahn-Interessierte hoben sie die mit dem Bahnhofsumbau verbundenen Verbesserungen hervor. Dass dieser Umbau mit einem erheblichen Rückbau der Gleisanlagen verbunden war (was die Flexibilität der Betriebsführung sicher nicht erhöht), blieb verständlicherweise unerwähnt.

Nach der Umgestaltung stehen im Bahnhof Bad Schwartau nur noch zwei Gleise zur Verfügung. Sie werden durch den Hausbahnsteig und einen Außenbahnsteig erschlossen. Zum Außenbahnsteig gelangt man durch den neu gestalteten Tunnel, welcher jetzt außer über Treppen auch an beiden Enden über rollstuhlgerechte Rampen zugänglich ist. Die Bahnsteige wurden erneuert und auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante gebracht, was das Ein- und Aussteigen erleichtert. Die Ausstattung mit Wegeleit- und Blindenleitsystem entspricht dem heutigen Standard.

In der hell und einladend gestalteten Eingangshalle des Empfangsgebäudes stehen Toiletten (auch für Behinderte) und ein Nahverkehrsautomat (aber kein Fernverkehrsautomat) zur Verfügung. Leider ist dieser Raum für Rollstuhlfahrer(innen) nur von der Bahnsteigseite her, also nach dem Herumfahren um das Gebäude, zu erreichen. Die Einfahrt von der Straßenseite wird ihnen durch einen niedrigen (aber eben doch zu hohen) Podest verwehrt. Das sollte sich eigentlich ohne großen Aufwand ändern lassen.

Die Höhe der Umbaukosten werden mit 2 Mio. Euro angegeben, in die sich Bund, Land, DB und die Stadt Bad Schwartau geteilt haben. Die Stadt hat u.a. die graffiti-resistente Ausgestaltung der Unterführung übernommen.

Auch das Bahnhofsumfeld wurde verbessert. P+R-Parkplätze stehen in größerer Anzahl zur Verfügung. Eine überdachte Fahrradabstellanlage, die etwa 100 Fahrrädern Platz bietet, wird offensichtlich gut angenommen. Der Bürgermeister der Stadt Bad Schwartau sagte zu, sich in Zusammenarbeit mit der LVS um eine direkte Busverkehrs-Anbindung des Bahnhofs zu bemühen.

Der sowohl von Frau Plambeck wie von Herrn Schuberth geäußerten Hoffnung, dass der Bahnhof nicht so bald wieder das Opfer von Schmierereien und Vandalismus werden möge, kann man sich nur anschließen. Eine von der Stadt finanzierte Videoüberwachung soll dazu beitragen.

Frau Plambeck erwähnte in ihrer Rede, dass es nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wieder einige umsteigefreien Verbindungen von Bad Schwartau nach Hamburg und umgekehrt geben werde und dass einige der Züge von Kiel nach Lüneburg durchgebunden werden sollen. Außerdem verwies sie auf die verbesserten Verbindungen nach Berlin durch die Umsteigemöglichkeit auf IC's von Hamburg nach Berlin in Büchen. Eigene Recherchen in der Online-Reiseauskunft der DB ergaben allerdings, dass sich die umsteigefreien Verbindungen zwischen Bad Schwartau und Hamburg auf drei Züge (ab Bad Schwartau um 5:51 und 11:50, ab Hamburg um 13:03) beschränken und dass nur ein Zug von Kiel (ab 6:44) nach Lüneburg und keiner in Gegenrichtung durchgebunden wird.

Ulrich Bahr

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 21 • Ausgabe 3 / 2006
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau
Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)
Weitere Autoren: Stefan Barkleit (sb)

Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluß: 20.11.2006

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.