

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Seit dem Erscheinen des Heftes 1/2007 der SHS hat sich wieder einiges im Lande getan:

Das „Ostnetz“ ist nach längeren Auseinandersetzungen endgültig an die Regionalbahn Schleswig-Holstein vergeben worden. Ab Dezember 2009 dürfen die Fahrgäste wohl auf den meisten der betroffenen Strecken mit neuen modernen Fahrzeugen rechnen.

Die Verkehrsminister Dänemarks und Deutschlands haben sich für eine feste Fehmarnbelt-Querung entschieden. Wie endgültig diese Entscheidung ist, bleibt aber wohl abzuwarten. Nicht nur von Seiten des Naturschutzes und der Einwohner der Insel Fehmarn kommt Kritik; auch in Dänemark scheinen Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung eher zuzunehmen.

Im Lübecker Hauptbahnhof sind nach Beendigung des Umbaus die Eingangshalle und der alte Querbahnsteig im Juli 2007 wieder eröffnet worden. Das Ergebnis der langen Bauzeit kann sich sehen lassen. Rolltreppen gibt es leider nicht,

Schleswig-Holstein muss Kürzungen der Regionalisierungsmittel komplett ausgleichen

Das Loch in der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Schleswig-Holstein wird größer. In 2006 betragen die Mittelkürzungen zwar nur 3 Mio. •, doch 2007 sind es schon 17,3 Mio. • und bis 2009 steigen die Aus-

aber doch recht großzügig bemessene Aufzüge. Dass das Reisezentrum noch Monate danach in den Containern ausharren muss, ist mehr als ein Schönheitsfehler.

Der Tarifstreit zwischen der DB und der GdL hat auch Schleswig-Holstein nicht unberührt gelassen. Unabhängig davon, ob man die Forderungen der GdL für angemessen hält oder nicht, muss man sich fragen, ob es eine kluge Entscheidung der DB war, praktisch von Beginn an die Gerichte anzurufen, um mit Hilfe einstweiliger Verfügungen Streiks untersagen zu lassen. Die Suche nach einer für beide Seiten annehmbaren Lösung ist dadurch bestimmt nicht erleichtert worden.

Wir hoffen, unsern Leserinnen und Lesern auch mit diesem Heft wieder eine abwechslungsreiche und interessante Lektüre bieten zu können.

Ihr Redaktionsteam

Ein Hinweis:

Auch dieses Heft enthält wieder die Beiträge aus dem Hamburger Fahrgast Forum (HFF) und zwar aus Heft 16.

fälle bei den Regionalisierungsmitteln auf 22,11 Mio. • an. Das Land kompensiert die Mittelausfälle zwar teilweise, jedoch mit bis 2009 abnehmenden Beträgen.

So werden von den Mittelkürzungen im Zeitraum 2007-2009 in Höhe von insgesamt 61,19 Mio. •* nur 30 Mio. • ausgeglichen. Für den Fahrgast heißt das, dass im Jahresfahrplan 2009 wohl Züge wegfallen müssen, da die Finanzmittel nicht ausreichen, das jetzige Verkehrsangebot auf der Schiene weiterhin zu bestellen. *Fortsetzung Seite 2*

In dieser Ausgabe:

Bahnnetz Ost	Seite 2
Marschbahnstörung	Seite 3
Fahrkartenautomaten	Seite 4
Elektrifizierung	Seite 5
Fernverkehr	Seite 6
Stadtbus Elmshorn	Seite 7
Elmshorn - Pinneberg	Seite 8
Bahnhof Ahrensburg	Seite 9
Hamburger Fahrgast Forum	Seite 12
Impressum	Seite 20

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Dabei hat gerade der Nahverkehr in Schleswig-Holstein mit einem 3,1-prozentigen Fahrgastzuwachs im letzten Jahr bundesweit einen der stärksten Zuwächse erzielt. Das zeigt ganz klar: die Menschen haben die Vorteile, mit Bahn und Bus zu fahren, erkannt und sind in Zeiten hoher Benzinpreise und hoher Unterhaltungskosten für Autos bereit, auf die alternativen Verkehrsmittel umzusteigen.

PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg fordert daher, das Angebot auf der Schiene und beim straßengebundenen ÖPNV auszubauen statt es im Zuge der Kürzung der Regionalisierungsmittel herunterzufahren.

Außerdem haben die Bundesländer der Regionalisierungsmittelkürzung nur unter der Bedingung zugestimmt, dass sie vom Bund eine Kompensation durch die Mehrwertsteuer erhalten; das Land Schleswig-Holstein wird voraussichtlich in den Jahren 2007-2009 mit Mehreinnahmen von 683 Mio. •* rechnen können. PRO BAHN erwartet daher von der Landesregierung, die Regionalisierungsmittelkürzungen komplett auszugleichen und damit den ÖPNV auf der Schiene und der Straße zu sichern und weiter auszubauen, damit noch mehr Menschen vom Auto auf Bahn und Bus umsteigen.

**Zahlen teilweise von Allianz-pro-Schiene*

Stefan Barkleit

Bahnnetz Ost: Rund um Lübeck fährt in Zukunft...

...nach langen Querelen wie bisher auch die Regionalbahn SH. **Dazu herzlichen Glückwunsch!**

Die Fahrgäste dürfen sich spätestens ab Dezember 2009 auf 64 neue Doppelstockwagen und 25 neue LINT-Triebwagen freuen, die ihnen in Zukunft das Reisen deutlich vergnüglicher als bisher machen werden.

Erste Verbesserungen schon 2008

Nächstes Jahr im Dezember wird wohl aller Voraussicht nach der Fahrdracht Lübeck erreicht haben, so dass die fast ein halbes Jahrhundert andauernde Ära der V 160 langsam ihren Ausklang finden wird. Zum Einsatz kommen dann wohl E-Loks der Reihe 112, die zwar nicht mehr ganz jung, aber sehr spurtstark sind - für die Pünktlichkeitswerte ein gutes Omen.

Ab Ende 2009 wird dann im wesentlichen das in der SHS 22 beschriebene Betriebsprogramm gefahren werden, allerdings mit der Änderung, dass Büchen ITF-Knoten zur vollen Stunde werden wird (schon ab Dez. 2007). Auf der KBS 145 Lübeck - Lüneburg wird dann zukünftig in Ratzeburg und Büchen gekreuzt werden, die Fahrzeit wird etwas über der heutigen liegen.

Mehr Komfort in neuen Fahrzeugen

Die neu zu beschaffenden Doppelstockwagen (die jetzigen wechseln wohl auf die Strecke Hamburg - Kiel) werden sich im Komfort wahrscheinlich an die Wagen des Hanse-Express Hamburg - Rostock anlehnen, das heißt es wird neu entworfene Sitze in der 2. Klasse und Ledersitze in der 1. Klasse geben.

Der Komfort in den neuen LINT 41 (Reihe 648) wird sich hoffentlich an den Sitzen in den modernisierten Triebwagen der Reihe 628 orientieren, die ja gegenüber früher einen erheblichen Komfortsprung bedeuten. Ein kleiner Wermutstropfen: Der neue Triebwagen ist kleiner als die bisher eingesetzten Fahrzeuge der Reihe 628; daher sollte der 1.-Klasse-Bereich gegenüber den Fahrzeugen, die zwischen Kiel und Flensburg verkehren, deutlich verkleinert werden. 6 Sitzplätze dürften hier ausreichend sein.

Was wir allerdings gerade in der Holsteinischen Schweiz besonders brauchen, ist ein großer Mehrzweckbereich, denn schon heute sind in der Tourismus-Saison viele Radfahrer mit dem Zug unterwegs.

Stefan Barkleit

Zukunft des Verkehrs nach Skandinavien

Für den Schienengüterverkehr ist es noch wichtiger als für den Personenfernverkehr, dass eine erste Entscheidung für eine feste Fehmarnbeltquerung getroffen wurde. Der Planungsschwerpunkt der künftigen Schieneninfrastruktur im Norden kann nun auf die Achse Fehmarn - Lübeck - Hamburg / Lüneburg gelegt werden. Zu den Punkten im Einzelnen:

- Für den Abschnitt von Puttgarden bis zur Fehmarnsundbrücke ist der zweigleisige Ausbau erforderlich, auf der Brücke ist die Eingleisigkeit zu akzeptieren, zumal ein zweites Gleis auf absehbare Zeit als utopisch anzusehen ist. Durch die sogenannte Blockteilung können immer zwei Züge in einer Richtung hintereinander herfahren; anschließend folgen dann zwei Züge in der Gegenrichtung.

- Der Abschnitt von Großenbrode bis Bad Schwartau muss ebenfalls über weite Strecken zweigleisig ausgebaut werden: Im Bereich Oldenburg muss der Bogen deutlich entschärft werden, damit die jetzige Geschwindigkeit von 70 km/h auf mindestens 120 km/h deutlich erhöht werden kann. Im Übrigen sind weitere Begradigungen bis Neustadt erforderlich, um die Streckengeschwindigkeit auf 140 oder 160 km/h zu erhöhen. Für die Leistungsfähigkeit der Strecke ist eine deutliche Anhebung der Geschwindigkeiten zwingend, da sonst der zu erwartende Verkehr nicht effizient abgewickelt werden kann.

- Bad Schwartau muss als Bahnhof mit zwei Überholungsgleisen wieder hergestellt werden, um bei Verzögerungen im Betriebsablauf Güterzüge sowohl in Richtung Norden wie auch in Richtung Süden vorübergehend „parken“ zu können. Ein Überholungsgleis muss mittig zwischen den Durchfahrtsgleisen gebaut werden, damit ständiges Durchkreuzen der durchgehenden Hauptgleise unterbleiben kann und dadurch eine hohe Elastizität des Bahnhofs gewährleistet wird.

- In Lübeck Hbf. muss je ein Umfahrgleis außerhalb der Halle mit einer Mindestgeschwindigkeit von 100 km/h gebaut werden, um durchfahrende Züge nicht unnötig zu behindern und dadurch zusätzliche Kosten für die Betreiber zu verursachen.

- In Bad Oldesloe muss ein Wendegleis für die Regionalbahn zwischen die durchgehenden Hauptgleise gebaut werden, um das ständige Durchkreuzen des Hauptgleises Lübeck - Ham-

burg und die damit einhergehenden Behinderungen zu beenden.

- Von Ahrensburg bis Hamburg-Wandsbek wird ein drittes Gleis erforderlich, wobei das mittlere Gleis in beiden Richtungen befahrbar sein sollte; die Außengleise können für eine Richtung ausgelegt werden, analog wie zwischen Buchholz und Rothenburg auf der Strecke Hamburg - Bremen. In diesem Abschnitt müssen alle Bahnübergänge durch Brücken ersetzt werden, da bei dreigleisiger Betriebsführung höhengleiche Kreuzungen nicht oder nur mit erheblichem Aufwand darstellbar sind. In diesem Zusammenhang kann dann auch die Wechselstrom-S-Bahn mit sauberem Taktverkehr und Überleitung ins Gleichstromnetz geplant werden.

- In Hamburg-Wandsbek muss eine Brücke (Überwerfungsbauwerk) über das Gleis Hamburg – Lübeck gebaut werden, um eine kreuzungsfreie Ausfädelung zur Güterumgebungsbahn zu ermöglichen.

Der Verfasser geht davon aus, dass die Querung gebaut wird. Damit einhergehend werden die Skandinavienzüge auf die Vogelfluglinie zurückverlagert und tragen dadurch zu einer deutlichen Entspannung der schwierigen betrieblichen Situation in Rendsburg und Elmshorn bei. Insofern kann die Infrastruktur zwischen Elmshorn und Hamburg als künftig ausreichend eingestuft werden. Auch die Rendsburger Hochbrücke ist dann hinnehmbar, da künftig nördlich von Neumünster ja fast ausschließlich Züge des SPNV fahren würden.

Peter Stoltze

Marschbahnstörung im Hochsommer

In den frühen Morgenstunden des 7. August 2007 fiel ein Baufahrzeug auf die Gleisanlage auf der Hochbrücke Hochdonn. Da in dem Abschnitt der Betrieb eingleisig geführt wird, folgte prompt die Vollsperrung der Strecke zwischen den Bahnhöfen Wilster und St. Michaelisdonn.

Bei herrlichem Sommerwetter waren schon früh viele Ausflügler und Urlauber unterwegs zu den Stränden. Leider kam bei Ankunft am Bahnhof erheblicher Frust auf, als es hieß, die NOB-Züge fahren von Hamburg nur bis Itzehoe und von dort muss mit dem Bus weitergefahren werden. Anschließend kann dann ab Heide wieder der Zug benutzt werden. Aus Richtung Norden wurden die NOB-Züge bis St. Michaelisdonn gefahren, um anschließend nach Westerland zurückzukehren.

Bedingt durch die veränderten Umläufe, Trassenkonflikte und teils besetzte Bahnhofsgleise in Husum fuhren die Züge mit erheblichen Verspätungen. Dies sorgte für ziemlichen Unmut bei den Massen an Fahrgästen, die ja gerade an diesem Tag wegen des bis dahin schlechten Wetters unterwegs waren.

Die IC / EC - Züge wurden über Jübek - Neumünster umgeleitet, was aber leider nur mit Verspätungen bis zu 45 Minuten realisiert werden konnte. In der jeweils freien Fahrlage fuhren dann die NOB-Züge von bzw. nach Husum - Kiel mit ebenfalls erheblichen Verspätungen, da ja zwischen Jübek und Husum keine Kreuzungsmöglichkeit für Zugbegegnungen besteht. Es kam in Husum bei einer bis dahin 30-minütigen Verspätung

auch zu folgender Durchsage: „Der IC von Hamburg fährt in wenigen Minuten ein“; nach 15 Minuten war dieser aber immer noch nicht am Bahnsteig!

Um ca. 10:30 Uhr war das Problem auf der Hochbrücke beseitigt, so dass die Sperrung aufgehoben werden konnte. Es dauerte erfahrungsgemäß noch einige Zeit, bis die Züge wieder planmäßig fuhren.

Bedauerlicherweise hat dieser Fall wieder einmal gezeigt, dass bei einer einzigen Unregelmäßigkeit sofort der Betrieb erheblich behindert wird und der Fahrplan auseinanderkegelt. Warum werden nicht endlich realistische Störfallpläne entwickelt, damit z.B. die Umleitung über Jübek ohne Verspätungen gefahren wird? Die Fahrzeiten der IC/EC sind so reichlich bemessen, dass auch auf der Umleitungsstrecke der Fahrplan eingehalten werden müsste. Dann könnten auch die Züge Kiel - Husum in den Zwischenlagen ohne die erlebten Verspätungen und Anschlussvernichtungen gefahren werden.

Ich bin der Meinung, dass nach den großen Störfällen der Vergangenheit der Besteller gemeinsam mit dem Infrastrukturbetreiber umgehend solche Rückfallpläne entwickeln muss, damit eine akzeptable Betriebsführung gewährleistet bleibt.

Peter Stoltze

You can say you to me...

Eigentlich ist es doch wie im Deutschen: „Wir erreichen Hamburg Hauptbahnhof“ oder „Wir kommen **am** Hauptbahnhof Hamburg an“; und doch kommt es ständig vor, dass dieses bei den Durchsagen verwechselt wird. „We reach **at** Hamburg Main Station“ & „We arrive Hamburg Main Station“ läßt aber eben nicht nur dem „Native Speaker“ die Ohren klingeln. Über derlei Dummheit in Standardtexten mag man ja noch lächelnd hinwegsehen, da die notwendige Information beim fremdsprachigen Reisenden noch ankommt. Wenn dann aber, wie am 16. Oktober 2007 im IC 2374 nach Hamburg, die Anschlüsse nach Kopenhagen und Arhus verpasst werden, können die Zugbegleiter dieses nur auf Deutsch ansagen. Wenn aber solche einfachen aber wichtigen Sätze nicht einmal selbständig auf Englisch, geschweige denn auf Dänisch, formuliert werden können, dann ist das nicht nur peinlich und beschämend, sondern alles andere als kundengerecht. Offensichtlich sprechen die Zugbegleiter oftmals gar nicht wirklich Englisch, sondern lesen nur einen vorgegebenen Standardtext ab. Und dieser scheint irgendwann einmal fehlerhaft erstellt worden zu sein. Wie soll das denn dann in einem Notfall ablaufen?

Holger Busche

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

Neue Fahrkartenautomaten

Eine Presseinformation der DB AG berichtete:

Neue schnelle Fahrkartenautomaten der Deutschen Bahn in Flensburg und Eckernförde

Ein Automat für DB- und Verbundangebote - Karten- oder Bargeldzahlung möglich - Investitionen in Höhe von 4 Millionen Euro

(Hamburg, 26. September 2007) Den Kunden der Deutschen Bahn stehen ab morgen fünf neue DB Automaten am Bahnhof Flensburg zur Verfügung. In Eckernförde werden drei neue Automaten am Freitag, 28. September in Betrieb genommen. Die neuen Automaten ersetzen die bisherigen Fahrkartenautomaten.

Die neue Automatengeneration lässt sich schnell und einfach per Berührung über den Bildschirm (Touchscreen) bedienen und ist noch kundenfreundlicher: Bahnreisende erhalten an den Automaten Fahrkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs, DB-Fahrkarten, das Schleswig-Holstein-Ticket und weitere LänderTickets. Darüber hinaus können auch Reservierungen gebucht und Fahrplanauskünfte abgerufen werden. Der Kunde kann zwischen der Zahlung mit Bargeld (Münzen und Banknoten) oder EC-Karte wählen, Angebote des DB Fernverkehrs können zusätzlich mit BahnCard oder Kreditkarte bezahlt werden.

Die Deutsche Bahn AG investiert für die neuen Fahrkartenautomaten allein in Schleswig-Holstein insgesamt 4 Millionen Euro. Die neue Automatengeneration wird in den nächsten Jahren schrittweise an allen Standorten in Schleswig-Holstein aufgestellt.

Dazu ein erster Erfahrungsbericht:

Keine Angst vor neuen Automaten.

Es wurde in letzter Zeit viel von einer neuen Automatengeneration geredet, welche nach und nach die sehr einfach zu bedienenden Drucktasten-Geräte ersetzen sollen, an denen man schnell und einfach eine Fahrkarte des S.H.- oder Nahverkehrstarifs lösen kann. Fast alles sollten sie können, nicht nur Fahrkarten verkaufen - und einfach zu bedienen sollten sie auch sein. Das klang für mich so, als wenn ein Banker eine hochprozentige, absolut sichere Anlage empfiehlt, die es schlichtweg nicht gibt. Die jüngeren und eisenbahnerfahrenen Fahrgäste waren hell begeistert; alles sei kinderleicht, sagte man.

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

Auf Seite 19 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Als älterer, am Computer unerfahrener Mensch hatte ich da meine Zweifel. Ich wusste, dass in Flensburg fünf und in Eckernförde drei neue Automaten stehen. Also sah ich mir einen an. Es ging mir nur um den Nahverkehr, um die Möglichkeit, wirklich schnell und unproblematisch eine einfache Fahrkarte lösen zu können.

Schon der Anblick der „Neuen“ erweckte Vertrauen. Blaugrau waren sie, wie die vertrauten Drucktasten-Geräte, nicht im Rot der „Viel-Frager“. Aber - oh Schreck - es waren touchscreen-Automaten.

Ein gelbes Rechteck mit der Aufschrift: „Mein Weg, der Nahverkehr“ schaltet bei Berührung die nicht benötigten Funktionen aus und führt den Kunden durch ein wirklich einfaches Menü. Vorgegeben sind schon der Startbahnhof - den man natürlich ändern kann - sowie die meistgefragten Zielbahnhöfe. Die übrigen bekommt man durch Eingabe der Anfangsbuchstaben. Jetzt nur noch die üblichen Angaben wie Anzahl der Personen, Einzelfahrt oder Rückfahrkarte, Wagenklasse, Bahncard und evtl. Sonderwünsche. Ganz schnell hat man Fahrpreis und Fahrkarte. Bezahlen kann man bar oder mit Karte.

Fazit: Mir gefallen die „Neuen“.

PS: Inzwischen wurde etliche weitere Stationen mit den neuen Automaten ausgerüstet.

Günther Stoltze

Unzulänglichkeit an Automaten des Schleswig-Holstein Tarifs

Die Automaten des Schleswig-Holstein Tarifes zeichnen sich durch eine einfache, übersichtliche Anordnung aus. Für jeden Bahnhof muss die hinter dem Bahnhofsnamen angegebene Kennzahl gewählt werden. Mit nur 2 Knopfdrücken bekommt man eine Normalfahrkarte. Das ist sehr gut so! Seit einiger Zeit hat man jetzt noch die zusätzliche Möglichkeit, einen anderen Startbahnhof zu wählen. Hierzu muss man die Kennziffer 8888 wählen. Damit hat der Fahrgast auch die Möglichkeit, am Startbahnhof ein Ticket für die Rückfahrt zu erwerben, allerdings nur wenn er die Kennziffer des Startbahnhofs kennt. Diese aber fehlt bei allen uns bekannten Automaten-Info-Tafeln!

Diese Möglichkeit besteht nur bedingt bei Kurzstrecken, Preisstufe 1 – 3 (ca. 10 km). Hier steht die Geltungsdauer auf der Fahrkarte; erst ab Stufe 4 gelten sie den ganzen Tag.



Warum, so fragen wir uns, nimmt man eine Information aus der Tabelle heraus, die dem Kunden doch nur nützen würde? Wenn man bedenkt, dass diese Verschlechterung auch noch Aufwand erfordert - jeder Bahnhof bekommt seine eigenen Info-Tafeln - so wird diese Maßnahme noch unverständlicher.

Als Sofortmaßnahme sollten die genannten Automaten mit gut sichtbaren Aufklebern mit der Kennziffer des Startbahnhofs versehen werden.

Günther Stoltze / Ortwin Spender

(Aus HFF Heft 15)

Kraftprobe

Die kleinste der drei Bahngewerkschaften macht mobil gegen die Deutsche Bahn. Unrealistische Forderungen im 30% Bereich werden öffentlich erhoben, allerdings nur für eine einzige Berufsgruppe, nämlich die der Lokomotivführer. Obendrein soll auch noch ein eigenständiger Tarifvertrag exklusiv für das Fahrpersonal her. Soweit die Ausgangssituation.

Um es vorweg zu nehmen, die Bezahlung deutscher Lokführer ist eindeutig zu niedrig, allerdings nicht nur bei der DB, dies gilt für das Berufsbild insgesamt. Da stellt sich die erste Frage, warum bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nicht auch hohe Forderungen gestellt und Streiks durchgeführt werden. Bei vielen Unternehmen soll die bei der DB kampfbereite Gewerkschaft Verträge mit ca. 3% Erhöhung abgeschlossen haben, wie in einer TV-Talkrunde zu hören war.

Es entspricht meines Erachtens überhaupt nicht dem Solidaritätsprinzip gewerkschaftlicher Basisarbeit, eine Berufsgruppe abzutrennen und dann deutlich besser zu stellen. Wer maßt sich an, die Arbeit der Lokführer höher zu bewerten, als beispielsweise die der Fahrdienstleiter, Rangierer, Zugbegleiter usw. Das kann nur eine Gewerkschaft, die nur einzelne Berufsgruppen vertritt und der sämtliche anderen Mitarbeiter in anderen Organisationen egal zu sein scheinen. Es soll an dieser Stelle die Arbeit eines Lokführers nicht bagatellisiert werden, aber derjenige, der mit automatischer Fahr- und Bremssteuerung einen ICE von Hamburg nach Frankfurt fährt, dürfte nicht höher belastet sein, als das Zugbegleit- oder Stellwerkpersonal.

Aus Sicht des Unternehmens DB können die Forderungen in diesen Dimensionen wohl nicht erfüllt werden, da sonst ja die anderen Gewerkschaften folgerichtig einen solchen Abschluss auch für andere Berufsgruppen fordern würden. Dies allerdings dürfte nicht finanzierbar sein.

Der Kunde ist in zweierlei Hinsicht der Dumme:

1. Durch mittlerweile mehrere Streikaktionen sind eine erhebliche Anzahl von Zügen im Regional- und Stadtverkehr ausgefallen. Dies führte zwangsläufig zu erheblich längeren Reisezeiten. Dort, wo die Lage durch verbeamtete Lokführer entspannt werden konnte, wurde ca. jeder zweite Zug gefahren. Bei der S-Bahn Hamburg führen die Stammlinien im 20-Minutentakt, die Verstärkerlinien S2 und S11 fielen komplett aus. In Mecklenburg-Vorpommern wurden durch den hohen Anteil von Tarifkräften die höchsten Zugausfälle registriert. Bleibt die Frage für den treuen Abonnetten, der ja in gutem Glauben schon in Vorleistung getreten ist, inwieweit er für die Nichtnutzung zu entschädigen ist.

2. In jedem Fall wird sowohl der Güterkunde wie auch der Fahrgast eine wie auch immer zu beziffernde Erhöhung bezahlen müssen. Sollte es zu einem sehr hohen Abschluss kommen und dieser dann auch auf andere Berufsgruppen bei der Bahn übertragen werden, dann stehen schmerzhafteste Fahrpreiserhöhungen an.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Bezahlung der Lokführer und anderer operativer Berufsgruppen bei der Bahn nicht leistungsgerecht in Relation zu Rationalisierung und Effizienzsteigerung ist. Hier sollte die Bezahlung in den nächsten Jahren stufenweise abhängig von der Belastung in einzelnen Tätigkeitsfeldern deutlich erhöht werden.

Peter Stoltze

Lübeck, 15.10.2007

Elektrifizierung

Am Beispiel der Strecke Lübeck - Travemünde sollen die Arbeiten zur Elektrifizierung erläutert werden. Im Oktober 2007 wurde der SPNV auf der genannten Strecke für vier Wochen komplett auf Busse umgestellt, damit die Arbeiten möglichst ungehindert durchgeführt werden können. Die Arbeitsfahrzeuge müssen nur für die bis Kücknitz und weiter zum Skandinavienkai fahrenden Güterzüge ausweichen. Die Masten wurden schon im Laufe des Septembers in der nächtlichen Betriebspause mit Arbeitszügen zugeführt und entsprechend abgelegt.

Entsprechend der Zuwegung kamen zuerst Trupps mit Straßen- oder Schienenfahrzeugen zum Freischneiden der Vegetation zum Einsatz. Die Dimension des Rückschnitts ist enorm, muss aber wohl wegen der nötigen Sicherheitsabstände sein. Die großen Mengen des geschlagenen Holzes wurden teils mit Straßen-, teils mit Schienenfahrzeugen abgefahren. In Travemünde beginnt ein weiterer Arbeitstrupp mit dem Ausheben der Fundamente. Der nächste Trupp rammt dann sogenannte Doppel-T-Träger in die vorbereiteten Löcher. Auf diese Träger werden in einem weiteren Arbeitsgang die Betonmasten mit einem sogenannten Zweiwegebagger gesetzt.

An bestimmten Stellen werden auch Stahlgittermasten gesetzt. Dafür werden vorher quadratische Betonfundamente mit integrierten Schrauben in Holzverschalungen gegossen. Auf diese Schrauben werden dann später die Gittermasten mit einem Bagger aufgesetzt und verschraubt.

Für das reibungslose Funktionieren des elektrischen Zugbetriebs muss immer nach einigen normalen Masten ein stärkerer gesetzt werden. Dies ist erforderlich, weil die Leitung in regelmäßigen Abständen ausgefädelt und über Betongewichte gespannt werden muss. Dies trägt auch den Ausdehnungen bei unterschiedlichen Temperaturen Rechnung.

Nachdem die Masten gesetzt sind, beginnt in Travemünde die Feinarbeit. Ein Trupp beginnt von einem Arbeitszug aus die Ausleger mit einem Kran zu montieren. Dies geschieht durch Ausnutzen der vorgefertigten Bohrungen in den Masten und Verschrauben.

Im nächsten Arbeitsgang werden das sogenannte Trageil montiert und die senkrechten Hänger eingeklinkt. Im letzten Arbeitsgang wird dann mit einer Hebebühne auf einem Arbeitsfahrzeug die eigentliche Fahrleitung vom ersten Mast in

Travemünde beginnend montiert, verspannt und wie oben beschrieben regelmäßig an den verstärkten Masten ausgefädelt. Bleibt zu hoffen, dass dann mit Aufnahme der elektrischen Zugförderung auch regelmäßig mit elektrischer Traktion gefahren wird. Dann könnte in Lübeck auch endlich wieder ein paar Minuten auf Anschlusszüge gewartet werden. Zu befürchten ist allerdings, dass die meiste Zeit des Jahres kostengünstig mit Diesel-VT und entsprechenden Fahrzeiten gefahren wird.

Peter Stoltze

Lübeck, 16.10.2007

Schleswig-Holstein braucht den Fernverkehr...

... schon allein für den Tourismus, der in unserem Land schließlich eine bedeutende Rolle spielt. Vieles spricht dafür, dass der Fernverkehr bei uns weiterentwickelt und ausgebaut werden muss.

Die Benzinpreise und die Kosten für das Vorhalten eines Autos steigen. Viele Menschen können sich entweder nur noch Kleinwagen oder eben gar kein Auto leisten. Sie sind für Urlaubsreisen innerhalb Deutschlands auf die Bahn angewiesen, im Urlaub selbst dann auf ein attraktives ÖPNV-Angebot. Und genau hier liegt der Haken: Kommt der Urlauber nicht mit Bahn und ÖPNV zum Urlaubsort, kommt er gleich gar nicht mehr. Deshalb braucht es...

...eine sinnvolle Aufgabenverteilung zwischen den Bahn- und den örtlichen Busunternehmen,...

...so dass die Bahnunternehmen (DB oder Privatunternehmen) den Urlaubern durchgehende Verbindungen aus dem Ruhrgebiet und den neuen Bundesländern anbieten, während die örtlichen Busunternehmen die Urlauber (sofern das Fahrtziel keinen eigenen Bahnhof hat) zu ihrem Zielort bringen.

Das notwendige ÖPNV-Angebot vor Ort soll hier aber weniger Thema sein, vielmehr sollen der Fernverkehr und die Anbindung der Touristen-Zentren in unserem Lande thematisiert werden.

An frühere Zeiten anknüpfen...

Schauen wir ein paar Jahre zurück, stellen wir fest, dass bis zur Elektrifizierung der Bahnstrecken Hamburg - Kiel / Flensburg hauptsächlich Fernverkehrszüge aus Richtung Ruhrgebiet nach Schleswig-Holstein weiterfuhren, natürlich noch mit Umspannen von Elektro- auf Diesellok in Hamburg-Altona; allein nach Kiel fuhren damals 8 EC/IC-Zugpaare. Erst 1995, mit Inbetriebnahme des Fahrdrachtes nach Kiel, hielt der ICE und damit die Verbindungen über Hannover nach Frankfurt Einzug, die Verbindungen ins Ruhrgebiet wurden weniger. Dabei kamen viele Urlauber aus dem Ruhrgebiet, um hier statt eines Baggersees die Nord- oder die Ostsee, das echte Meer also, zu genießen.

Heute gibt es gerade noch 5 Züge, die vom Ruhrgebiet kommend weiter in unser Land fahren: 2 IC nach Westerland, 2 ICE nach Kiel und ein IC nach Puttgarden (nur im Sommer). Eine Vertaktung des Angebots besteht nicht; die Züge fahren

mit Fernzügen aus anderen Regionen in einem abwechslungsreichen Fahrplan.

Noch weniger Fernverkehr...?

Die lok-bespannten Züge im Fernverkehr der Deutschen Bahn werden in absehbarer Zeit durch neue elektrische Triebwagen ersetzt werden - Konsequenz wäre, dass auf der Marschbahn und der Vogelfluglinie keine aus dem Ruhrgebiet oder anderen Regionen durchgebundenen Fernzüge mehr fahren könnten, denn auf der Marschbahn endet der Fahrdracht in Itzehoe und auf der Vogelfluglinie in Lübeck.

Um weiterhin Fernverkehr nach Westerland und neben den internationalen Zügen auch nach Puttgarden anbieten zu können, müssen der Einsatz der Diesel-ICE in Schleswig-Holstein ausgebaut und damit alle 19 ICE-TD in HH-Eidelstedt beheimatet werden. Da die IC-Linie ins Ruhrgebiet in absehbarer Zeit auf den ICE X als projektierten IC-Nachfolger umgestellt wird, ist es dabei wichtig, dass der neue ICE X im Zugverband mit dem ICE TD fahren kann, um Direktverbindungen südlich über Hamburg hinaus anbieten zu können.

Anbindung der Landeshauptstadt als Grundgerüst für den Fernverkehr in Schleswig-Holstein

Die Umstellung der IC-Linie Richtung Ruhrgebiet sollte genutzt werden, Kiel als Landeshauptstadt wieder in einem sauberen Zweistundentakt mit 7-8 Zugpaaren täglich anzubinden. Durch die zu erwartende höhere Nachfrage bei einer umsteigefreien Fernlinie ins Ruhrgebiet und wegen der geringeren Kapazität der ICE X gegenüber den heute eingesetzten ICE 1 dürfte die Aufwertung der Anbindung der Landeshauptstadt durchaus wirtschaftlich darstellbar sein.

Fernverkehr international

Der internationale Fernverkehr auf den Linien Hamburg - Flensburg - Arhus und Hamburg - Kopenhagen hat sich seit der Einstellung der internationalen IR-Verbindungen und dem Einsatz der IC 3 auf der Vogelfluglinie kaum weiterentwickelt. Auch der Einsatz der ICE TD ab 09.12.2007 ist kein wirklicher Fortschritt: Auf der Jütland-Route verkürzen sich zwar die Fahrzeiten, jedoch sind die dürftigen 2 Zugpaare kein attraktives Angebot. Hingegen ist das Angebot auf der Vogelfluglinie vertaktet, im Sommer sogar fast durchgängig im Zweistunden-Takt, doch können die Vorteile des ICE TD, seine Höchstgeschwindigkeit und die Neigetechnik, nicht genutzt werden, so dass die Fahrzeit weiter bei 4:30 h liegen wird.

Dabei dürfte der Einsatz der ICE TD sowieso nur eine Episode darstellen, da spätestens mit der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung und der durchgängigen Elektrifizierung Hamburg - Kopenhagen in Richtung Dänemark elektrische Triebwagen, vielleicht adaptierte ICE X, zum Einsatz kommen werden. Bis dahin sollte versucht werden, das Angebot auf der Jütland-Route auf 3-4 ICE-Zugpaare und auf der Vogelfluglinie auf 6-7 Zugpaare auszubauen, wobei man insbesondere auf der Vogelfluglinie durch Anpassung der Schiffsfahrpläne und erste Ausbaumaßnahmen die Fahrzeit auf unter 4 Stunden senken kann.

Das Zugpaar Kopenhagen - Berlin sollte, um die Verbindung attraktiver zu machen, in Lübeck abgeflügelt werden, um über

die Strecke Lübeck - Büchen die Berliner Strecke zu erreichen und so eine Fahrzeit von ca. 5:30 h zu ermöglichen, also ca. 1:30 h weniger als bei der Fahrt über Hamburg Hbf.

Mit der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung und der Elektrifizierung Lübeck-Kopenhagen können die Fahrzeiten Kopenhagen - Hamburg auf 3:15 h gesenkt werden, auf der Verbindung Kopenhagen - Berlin auf 4:45 h - bei einer entsprechend frühen Abfahrt in Kopenhagen ist Berlin damit durchaus in Tagestour-Reichweite oder auch umgekehrt.

(Siehe Anmerkung 1)

Fernverkehr auf der Marschbahn

Der Einsatz elektrischer Züge im Fernverkehr nach Dänemark, beginnend mit der Jütland-Route wird die jetzt eingesetzten ICE TD teilweise freisetzen, so dass diese dann auf der Marschbahn eingesetzt werden können. Westerland - Hamburg kann zunächst mit 3-4 ICE-Zugpaaren im Vierstundentakt bedient werden, die in Hamburg an ICE X-Züge der dann umgestellten IC-Linie Richtung Ruhrgebiet gekoppelt werden und mindestens bis Köln fahren können. Im Abschnitt Westerland - Hamburg verkehren die ICE TD nachfragegerecht entweder solo oder in Doppeltraktion. Nach Umstellung der ICE-Linie Hamburg - Kopenhagen auf elektrische Züge kann das Angebot auf der Marschbahn auf einen Zweistundentakt mit 6-7 ICE-Zugpaaren ausgebaut werden - natürlich mit Weiterführung ins Ruhrgebiet. Die Fahrzeit Westerland - Köln sollte inzwischen dank moderner Triebwagen und Infrastrukturausbaumaßnahmen von heute ca. 7:30 h auf ca. 6 h zu senken sein.

(Siehe Anmerkung 2).

Private Fernverkehrszüge

Das von Veolia (Nord-Ostsee-Bahn) entwickelte Konzept, Fernzüge aus Nahverkehrsleistungen heraus zu entwickeln, ist eine interessante Variante, private Fernverkehrsaktivitäten auf den Markt zu bringen und zu etablieren. Ob dieses Konzept nach vielen gescheiterten Versuchen privater Fernzüge einen Durchbruch darstellt, den erfolgreichen Wettbewerb im Nahverkehr auf den Fernverkehr zu übertragen, ist durch die bisher nicht mögliche Führung der NOB-Züge Westerland - Hamburg zum Hamburger Hbf. nicht absehbar, da damit auch die geplanten Durchbindungen nach Köln oder nach Berlin Makulatur sind. Allerdings dürfte das Risiko eines möglichen Scheiterns geringer sein, da man mit den Nahverkehrs-Trassen auf der Marschbahn als erstem Schritt zu einem erfolgreichen Angebot schon einmal eine Anbindung an die touristischen Ziele an der Westküste hat. Schwieriger ist es, attraktive Trassen auf den weiterführenden Strecken zu bekommen, damit die Fahrzeit von den Quell- zu den Zielorten auch attraktiv ist. Das entscheidende Kriterium wird sein, ob man Einzelzüge oder doch ein eher vertaktetes Angebot bieten möchte, da bei der Bestellung von vertakteten Trassen die Attraktivität wesentlich höher sein dürfte.

Die NOB darf zwar auf dem „Sahnestück“ des schleswig-holsteinischen SPNV den Nahverkehr betreiben, doch fährt die DB den Fernverkehr und verwässert der NOB den Taktfahrplan. Dabei hat die Veolia als Mutter der NOB ja auch in anderen Regionen schon Tochtergesellschaften - eine merkliche Eta-

blierung privater Anbieter im Fernverkehr wird wahrscheinlich erst gelingen, wenn sich aus dem Puzzle regionaler Tochterunternehmen von Anbietern wie Veolia, Arriva etc. ein zusammenhängendes Ganzes gebildet hat.

Stefan Barkleit

Anmerkung 1: Die Erreichung solch kurzer Fahrzeiten würde erhebliche Infrastrukturmaßnahmen zwischen Lübeck und Fehmarn erfordern, die bisher aber nicht vorgesehen sind.

Anmerkung 2: Eine Zugflügelung in Hamburg wird es aller Voraussicht nach nicht geben. Entsprechende Anschlüsse in Hamburg müssen daher gefordert werden.

Peter Stoltze

Stadtbus Elmshorn: 24 Prozent mehr Fahrgäste

Deutliche Fahrgaststeigerungen konnte der Stadtbusverkehr in Elmshorn vorweisen. Gegenüber 2005 stieg die Anzahl der Fahrgäste im Jahr 2006 um 24 Prozent. Begründet wird dies mit dem Betreiberwechsel zum 01. Juli 2005. Die Pinneberger Verkehrsgesellschaft (PVG) hat mit der Übernahme des Stadtverkehrs zahlreiche Verbesserungen eingeführt. So verkehren jetzt auf allen Linien Niederflurbusse, die Betriebszeit wurde bis 21 Uhr ausgeweitet. Seit dem Betreiberwechsel sind mittlerweile nach und nach weitere Korrekturen vorgenommen worden. So wurden zum Beispiel die Linienwege auf Wunsch der Bevölkerung geringfügig angepaßt.

Derzeit wird über weitere Verbesserungen nachgedacht. So wird diskutiert, auf der am stärksten nachgefragten Linie 501 den Verkehr abends bis 23:30 Uhr auszuweiten. Dieser wird von der SVG (Südholsteinische Verkehrsgesellschaft) favorisiert. Seitens der Stadtplanung Elmshorn wird hingegen ein durchgängiger 30-Minuten Takt auf allen Linien gefordert. Die Linien 503 und 504 verkehren derzeit noch im 60 Minuten Takt. Weitere Überlegungen sind, die Linie 502 im Norden der Stadt in zwei Linienäste zu splitten, und zusätzlich das Gebiet Raa-Besenbek neu zu erschließen. Außerdem ist zu überlegen, den nachfrageschwachen 30-Minuten Takt auf der Linie 502 am Sonntag - zugunsten eines Verkehrs auf der 501 am Sonntagvormittag - auf einen 60-Minuten Takt auszdünnen.

Trotz aller Verbesserungen und Veränderungen darf die Übersichtlichkeit des Netzes nicht verloren gehen. So enden mittlerweile zwei Buslinien bei jeder zweiten Fahrt eine Station vor der Endhaltestelle. Begründet dürfte dies unter anderem mit dem engen Fahrplan sein. Dieses Problem gehört mit Inbetriebnahme der Ampelvorrangschaltung in diesem Jahr hoffentlich der Vergangenheit an.

Ergänzung: Zwischenzeitlich wurden im Elmshorner Umweltausschuß folgende Änderungen beschlossen, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 umgesetzt werden: Der Bereich Grenzweg wird nur noch alle 60 Minuten bedient, dafür Neuerschließung eines Linienastes nach Raa-Besenbek sowie Einführung des Spätverkehrs auf der Linie 501 bis 23:30 Uhr im 60 Minuten Takt. Die Umsetzung ist mehr als sinnvoll, im Bereich Grenzweg fahren noch weitere zwei Regionalbuslinien, so daß ausreichend Fahrten angeboten werden.

Markus Fleischmann

Einrichtung einer Bahnhofsmission in Elmshorn

Der jahrelange Traum zur Einrichtung einer Bahnhofsmission im Bahnhof Elmshorn wird seit dem Jahre 2004 konkret, aber leider sehr, sehr langsam verwirklicht. Am 16.07.2004 hatte die Arbeitsgruppe Mobilität des Regionalverbandes Westholstein von PRO BAHN e.V. Vorschläge zur Verbesserung der Situation mobilitätseingeschränkter Personen am Bahnhof Elmshorn vorgelegt. Die Vorschläge enthalten u.a. die Einrichtung eines Mobilitätsservices, der ggf. von der Organisation „Die Brücke“ Elmshorn wahrgenommen werden sollte. Am 18.10.2004 wurden diese Vorschläge mit allen Beteiligten beraten, wobei bezüglich der personellen Voraussetzungen der alte Gedanke einer Bahnhofsmission wieder ins Spiel kam. Die Landesgruppe Schleswig-Holstein des Verbandes der Deutschen Evangelischen Bahnhofsmission e.V. konnte gewonnen werden, kurzfristig zu einer erneuten Beratung einzuladen, die dann bereits am 09.11.2004 stattfand. Auf dieser Beratung waren sich alle Beteiligten einig, dass die Bahnhofsmission kommen muss. Als Träger schlug Propst Puls eine von drei Institutionen vor, darunter die Diakonie, die im späteren Verlauf auch die Verantwortung übertragen bekam. Seitdem hat der Diakoniepastor, Herr Jan Kempermann, die Federführung. Am 10.02.2005 wurde dann eine Arbeitsgruppe Bahnhofsmission unter Leitung des Diakoniepastors gegründet. In mehreren Beratungen dieser Arbeitsgruppe wurden die erforderlichen Lösungsvorschläge erarbeitet und DB Station & Service AG vorgelegt. Die Eröffnung sollte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 erfolgen, weil zu diesem Zeitpunkt erstmals behindertengerechte Fahrzeuge eingesetzt wurden. Letztendlich scheiterte aber alles an einem notwendigen Raum auf Bahnsteig 2/3. Erst war an die Nutzung des Gebäudes der ehemaligen Bahnsteigaufsicht gedacht, dann an die Instandsetzung des nicht mehr verwendeten Postschuppens. Als dies alles nicht möglich war, wurde die Aufstellung eines kleinen Bürocontainers vorgeschlagen, für den die Diakonie sogar noch die finanziellen Mittel beschaffen wollte. Aber auch das ließ sich nicht verwirklichen, worauf die Aktivitäten der Arbeitsgruppe einige Zeit ruhten.

Erst im Frühjahr 2007 wurde die Raumfrage endgültig geklärt. Nun soll das Gebäude der ehemaligen Bahnsteigaufsicht von der DB Station & Service AG und der Bahnhofsmission gemeinsam genutzt werden. Seit 11. Mai 2007 wirkt die Arbeitsgruppe wieder mit Hochdruck. Eine Halbtagskraft konnte als Leiterin gewonnen werden, die bereits die erforderliche Ausbildung erhalten hat. Die Werbung Freiwilliger hat begonnen und die Finanzierung ist bis einschließlich 2010 überwiegend gesichert. Vorgesehen ist nun die Einrichtung der Räume ab 01.11.2007 und die Eröffnung zum 01.12.2007, zunächst mit eingeschränkten Öffnungszeiten, die dann mit der Gewinnung von weiteren Freiwilligen und deren Ausbildung schrittweise erweitert werden sollen. Nach heutigen Erkenntnissen sind diese Termine gesichert.

Wünschen wir der Bahnhofsmission Elmshorn gutes Gelingen! Nachsatz vom 03.12.2007: Am 01.12. wurde die Bahnhofsmission Elmshorn unter Anwesenheit zahlreicher Prominenter feierlich eröffnet.

Lutz Thieme

Elmshorn - Pinneberg : Was lange währt, wird endlich gut...

..oder doch nicht. Satt 20 Jahre sind vergangen, in denen immer wieder der Ausbau des Bahnhofes Elmshorn mit einem vierten Bahnsteiggleis und die Erweiterung der Strecke nach Pinneberg auf drei Gleise diskutiert und versprochen wurden oder gar kurz vor dem Baubeginn standen.

Elmshorn ist nach den Fahrgastzahlen der am drittstärksten frequentierte Bahnhof in Schleswig-Holstein - eine Auszeichnung für sich. Steht man hier jedoch am Bahnsteig, so sieht man, wie heruntergekommen der Bahnhof ist - auch eine Auszeichnung für sich. Dass sich hier mal was tun könnte, ist allerdings in weite Ferne gerückt...

Die Fehmarnbeltquerung ruft...

Im Sommer dieses Jahres haben sich Dänemark und Deutschland endlich geeinigt, ob sie eine feste Fehmarnbeltquerung bauen oder nicht und haben ja gesagt.

Damit wird nun die Vogelfluglinie Hamburg - Lübeck - Puttgarden für den internationalen Güterverkehr ertüchtigt werden, so dass hier erhebliche Investitionen getätigt werden müssen.

Für die Verantwortlichen, die an größeren Investitionen in Elmshorn und der Strecke nach Pinneberg eh kein Interesse mehr haben, ist das natürlich eine Steilvorlage. Sie können nun argumentieren, dass der Güterverkehr auf der Jütlandroute abnehmen und damit auch die Belastung südlich Elmshorn sinken wird - folglich: Viertes Bahnsteiggleis Elmshorn und drittes Gleis nach Pinneberg werden gar nicht gebraucht. Eine einfache, aber einprägsame Botschaft.

Unberücksichtigte Aspekte

Dabei wird jedoch einiges übersehen, handelt es sich doch bei der Strecke südlich Elmshorn um eine der im SPNV am stärksten nachgefragten Strecken, auf der schließlich auch der Güterverkehr Richtung Flensburg (und weiter nach Dänemark) sowie nach Kiel läuft. So steht immer noch der Wunsch im Raum, aus der Region Neumünster / Kiel eine halbstündliche Verbindung im SPNV nach Hamburg zu schaffen, und der Güterverkehr nach Kiel befindet sich nach der Übernahme des dortigen Güterbahnhofes Meimersdorf im Aufschwung, so dass durch zusätzliche Züge im SPNV und Güterverkehr letztendlich die Kompensation der wegfallenden Güterverkehre der Jütlandroute zu erwarten ist. Die Argumentation der Ausbau-Einsparer ist damit hinfällig, auch wenn ein kompletter Ausbau der Strecke Elmshorn - Pinneberg sicherlich zu den Akten gelegt werden muss.

Elmshorn muss ausgebaut werden

In jedem Falle muss allerdings der Bahnhof Elmshorn ausgebaut werden, der sich schon heute bei größeren Betriebsstörungen im Abschnitt Elmshorn - Pinneberg und teilweise damit verbundenen Zugwenden in Elmshorn als das größte Betriebshindernis erweist, da er über nur drei Bahnsteiggleise (ohne AKN) verfügt. Hier muss endlich das schon lange geforderte vierte Bahnsteiggleis gebaut werden, schon allein um die Betriebsführung deutlich verbessern zu können. Eine moderne, für Elmshorn angemessene Bahnsteigüberdachung würde die

Bahnsteiganlagen so aufwerten, wie es sich für einen stark frequentierten Bahnhof auch gehört. (Aufzüge zu den Bahnsteigen sollten eine Selbstverständlichkeit sein).

Ergänzend dazu ist der Bahnhofsvorplatz aufzuwerten, ein modernes Bahnhofsgebäude in der Art, wie es in Bad Oldesloe steht, sollte schon allein der verkehrstechnischen Bedeutung wegen auch in Elmshorn möglich sein. Vielleicht kann auf dem Bahnhofplatz neben dem Bahnhofsgebäude auch eine Umsteiganlage zum Bus, wie es in anderen Städten schon üblich ist, integriert werden.

Einführung des Integralen-Takt-Fahrplans verspricht Besserung

PRO BAHN erhofft sich von der Einführung des Integralen-Takt-Fahrplans eine wesentliche Verbesserung für Elmshorn, indem in Zukunft viertelstündliche Abfahrten Richtung Hamburg angeboten werden sollen, anstatt der heutigen Konzentration von mehreren Zügen zur Minute 10. Durch die Entzerrung der Zugabfahrten würden dabei nicht nur die Fahrgastzahlen besser verteilt, betriebstechnisch könnte auch die Möglichkeit des Gleiswechselbetriebs zwischen Elmshorn und Pinneberg besser genutzt werden.

Um das wesentliche Kapazitätshindernis im Bahnhof Elmshorn, die Fahrstrassenkreuzung des Gleises 2 nach Hamburg bei Ausfahrten aus Gleis 1 nach Itzehoe, zu beseitigen, könnte man die Züge schon südlich des Bahnhofes Elmshorn nach ihren Fahrtzielen sortieren. Der Zielzustand würde dann folgendermaßen aussehen:

Gleis 1 - Richtung Neumünster

Gleis 2 - Richtung Hamburg

Gleis 3 - Richtung Itzehoe (auch nach Neumünster möglich)

Gleis 4 - Richtung Hamburg

Dieser Zielzustand sollte bei einem stabil ablaufenden Betrieb problemlos erreichbar sein, der Nutzen des Gleiswechselbetriebes würde eher bei Störungen im Betriebsablauf zu deutlichen Verbesserungen führen.

Bessere Erschließung der Wohngebiete

Mit Investitionen in und um den Bahnhof Elmshorn ist es aber nicht getan - dass eine Stadt mit ca. 50.000 Einwohnern nur eine einzige Zugangsstelle zum Verkehrsmittel Bahn hat, ist schon sehr bescheiden. Der schon lange diskutierte Haltepunkt Elmshorn Süd muss endlich kommen, um den Süden von Elmshorn und damit weitere große Wohngebiete besser an den SPNV anzuschließen. Dasselbe gilt für den geplanten Haltepunkt Pinneberg Nord - aufgeschoben ist nicht aufgehoben scheint hier schon lange der Rote Faden des Handelns gewesen zu sein. Allerdings braucht man zur Bedienung neuer Haltepunkte, ohne die Fahrzeit verlängern zu wollen...

...neue, spurtstarke Fahrzeuge...

die deutlich zügiger in Gang kommen als die heutigen lokbespannten Züge. Im Schnellverkehr werden auf der Marschbahn schon seit 2005 moderne Fahrzeuge eingesetzt. Ab Ende 2009 gilt dies auch für die Relation Hamburg - Kiel. Die RB-Züge, die derzeit noch lokbespannt mit modernisierten Silberlingen gefahren werden, müssen für die o.g. neuen Hal-

tepunkte durch spurtstarke Elektrotriebwagen ersetzt werden. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein hat noch bis 2014 einen Verkehrsvertrag und kann sich über den großen Rahmenvertrag mit Bombardier zu einem relativ günstigen Stückpreis neue, äußerst stark motorisierte und damit besonders spurtstarke Talent-Triebwagen liefern lassen.

Bleibt es jedoch bei einem Einsatz moderner Fahrzeuge nur bei der NOB und beim RE, während die RB weiterhin mit mehr oder minder modernisierten Silberlingen fährt, ist zu erwarten, dass die Fahrgastzahlen in der RB dank Kannibalisierungseffekten deutlich zurückgehen werden. Es ist nicht im Sinne eines modernen ÖPNV, wenn Fahrgäste von einem Produkt zu einem anderen Produkt umverteilt werden, anstatt dass neue Fahrgäste gewonnen werden.

Stefan Barkleit

Bahnhof Ahrensburg: Einweihung am 31. August 2007

Um 11 Uhr obigen Datums fand die feierliche Eröffnung des umgestalteten Ahrensburger Bahnhofes statt. Anwesend waren u.a. die Staatssekretärin im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Frau Wiedemann, Herr Landrat Plöger und der Geschäftsführer der LVS, Herr Wewers, von der DB die Konzernbevollmächtigte für Hamburg und Schleswig-Holstein, Frau Plambeck und Herr Kessler, außerdem Ahrensburgs Bürgermeisterin, Frau Pepper. Herr Kessler von der DB begrüßte die Anwesenden. Die erste Rede hielt Frau Wiedemann, gefolgt von Frau Plambeck und Frau Pepper.

Jede sprach etwa 10 Minuten und lobte den neuen Bahnhof über den grünen Klee. Er ist auch wirklich sehr ansehnlich geworden, unser neuer Bahnhof. Die Verbindung des alten Empfangsgebäudes von 1865 mit den modernen Bahnsteigen und Aufzügen ist recht gut gelungen.

Die letzte Bauphase begann am 17. März 2006 bei eisiger Kälte. Mit dem Umbau wurde allerdings bereits vor etwa 5 Jahren begonnen. Voreilig riss man die noch intakten Überdachungen ab und ließ die Fahrgäste jahrelang im Regen stehen, denn Herr Mehdorn setzte den Rotstift an. Außerdem wurde das Vergabeverfahren angefochten. Frau Plambeck bemühte sich persönlich beim Bahnvorstand um Freigabe der Mittel zur Fertigstellung des Bahnhofs, was ihr letztendlich gelang. Dafür sagen wir Benutzer und Anlieger besten Dank. Es handelte sich immerhin um die stolze Summe von 7,1 Mio. Euro; davon übernahm die Stadt Ahrensburg ca. 1,2 Mio. Nun ist er also fertig, der neue Bahnhof, und hübsch ist er geworden.

Auch funktionell ist alles in Ordnung. Durch den Ausgang zur Lagerstraße (Tunnel) wurden die dortigen Parkplätze und der Südostteil der Stadt gut erreichbar; und der Zugang zu den Bahnsteigen wird durch Fahrstühle erleichtert. Bei ca. 7000 täglichen Fahrgästen ist dies auch erforderlich, es bedeutet immerhin Platz 8 unter den schleswig-holsteinischen Bahnhöfen. An jedem Zugang sind genügend Fahrkarten-Automaten vorhanden, die am nördlichen Ende allerdings immer noch ohne Überdachung. In der Empfangshalle (Haupteingang) - jetzt mit Vordach - befanden sich am Eröffnungstag allerdings nur 2

HVV- Automaten, keiner für den Nah- und S-H-Verkehr und keiner für den Fernverkehr. Da die Anschlussmöglichkeiten bestehen, nehme ich an, dass in Kürze nachgerüstet wird. Das Reisezentrum ist ja nicht immer geöffnet, und die Wartezeiten dort sind oft lang.

Das Parkhaus wurde mit mäßigem Erfolg renoviert und mit Video-Überwachung ausgestattet. Hoffentlich gehen die Straftaten dort jetzt zurück.

Weiter wiesen die Redner darauf hin, dass nach der vor wenigen Tagen erfolgten Vergabe des Ostnetzes an die Regionalbahn Schleswig-Holstein sichergestellt ist, dass ab Dezember 2009 auch die RB-Züge neues Wagenmaterial bekommen. Die Elektrifizierung liegt im Zeitplan, d.h. ab Dezember 2008 rollen die ersten E-Loks.

Für den geplanten Haltepunkt „Gartenholz“ gibt es auch grünes Licht; man hofft, ihn bereits im Dezember 08 eröffnen zu können.

PS: Am 15.10.07 fehlten die Nah- und Fernverkehrsautomaten immer noch.

Günther Stoltze

Lübecker Hauptbahnhof saniert

Nach mehr als dreijähriger Bauzeit wurde mit dem 20. Juli 2007 das Provisorium auf dem Lübecker Hauptbahnhof, nämlich die Benutzung des alten Gepäckstegs als Zugang zu den Gleisen, beendet. Der renovierte Personensteg und die Eingangshalle wurden eröffnet - ohne große Feierlichkeiten, denn die spart man sich auf für den im kommenden Jahr zu feiernden 100. Geburtstag des Bahnhofs. Was man beim Ab- und Wiederaufbau der Bahnsteighalle schon feststellen konnte, bestätigt sich beim Blick in die „obere Etage“ - es ist alles heller und einladender geworden. Der neue Bahnhof kann sich wirklich sehen lassen; alle daran Beteiligten haben Anerkennung und Dank verdient. Die schönen Fenster über dem Haupteingang kommen wieder zur Geltung. Die kommende Elektrifizierung verlangte eine Höherlegung des Personenstegs um etwa einen halben Meter; deshalb gibt es jetzt zwischen Eingangshalle und Quersteg eine kleine Steigung, und die historischen Holztreppe, die von der Südseite des Querstegs zu den Gleisen führen, bekamen einen kleinen Fuß verpasst. Wer die Holztreppe nicht mag (ich habe sie immer als eher angenehm empfunden) kann die Steintreppe zur Nordseite oder die neuen Aufzüge benutzen. Ein Wermutstropfen ist das Fehlen von Rolltreppen, für die es nicht gelangt hat. Ob nur technische (zu wenig Platz) oder auch finanzielle Gründe dabei ausschlaggebend waren, sei dahingestellt. Dafür sind die Aufzüge relativ großzügig bemessen. Dass es jetzt endlich eine gut sichtbare Abfahrtsfelde gibt, ist ein großer Fortschritt.

In die Eingangshalle gehört für mein Empfinden noch eine große Uhr. Die Uhr an der Abfahrtsfelde ist nur für gute Augen zu finden und abzulesen. Dass das Reisezentrum auch Monate nach der Eröffnung des Bahnhofs noch in den Containern ausharren muss, ist schwer zu verstehen. Der Weg dorthin ist weder schön noch wettergeschützt.

Insgesamt sind für den Bahnhofsumbau ca. 50 Mio. Euro investiert worden. Wir freuen uns, dass wir dafür einen Bahnhof und nicht ein Kaufhaus mit Gleisanschluss erhalten haben.

Nun bleibt noch zu hoffen, dass die Hansestadt Lübeck es schafft, auch den Bahnhofsvorplatz etwas repräsentativer zu gestalten. Dass der Durchgang vom ZOB zum Bahnhof seit Anfang des Jahres breiter und heller ist, ist schon ein Fortschritt, und dass es in dem Durchgang sogar eine Anzeige für die nächsten Zugabfahrten gibt, auch.

Ulrich Bahr

Neue Haltepunkte am Netz

Nach einer längeren Durststrecke gibt es wieder positive Nachrichten von neuen Haltepunkten.

Uphusum

Still und leise ist der Haltepunkt Uphusum an der Strecke Niebüll - Esbjerg im Mai in Betrieb gegangen, den die NOB dank sanierter Strecke sogar trotz Fahrzeitverkürzungen bedienen kann. **Wir wünschen viel Erfolg !**

CITTI-Park

Im Dezember geht zunächst der neue Haltepunkt am Kieler CITTI-Park ans Netz. Gebaut werden zwei Außenbahnsteige, die wohl über eine Rampe in den CITTI-Park hineinführen. Ob es weitere fußläufige Wege gibt, diesen Haltepunkt zu erreichen, ist leider nicht bekannt.

Der neue Haltepunkt kann dabei zunächst nur von den RB-Zügen Kiel - Eckernförde angefahren werden, da die RB Kiel - Flensburg aufgrund des sicherzustellenden Anschlusses in Kiel Hbf. zum RE nach Hamburg durchfahren muss und die NOB bis zur Fertigstellung der Zweigleisigkeit auf der Rendsburger Hochbrücke in 2011 keinen Halt hier einlegen kann.

Daher verkehrt die RB Kiel - Eckernförde ab Dezember montags bis samstags von 7 bis 21 Uhr - eine enorme Angebotssteigerung gegenüber heute trotz leerer Kassen.

Lediglich in den Tagesrandlagen werden RB-Züge Kiel - Flensburg am CITTI-Park halten können.

Lübeck-Blankensee

Hier wird ab Mai 2008 gehalten werden - die stündlich verkehrenden RB Lübeck - Lüneburg erhalten mit dem Kreuzungsbahnhof Ratzeburg neue Fahrplanlagen und werden in Büchen bessere Anschlüsse an den Hanse-Express Hamburg - Rostock erhalten.

Auch gibt es weitere, teilweise bestehende Planungen für neue Haltepunkte. Relativ sicher ist die Eröffnung des Haltepunktes **Ahrensburg-Gartenholz** mit Laufzeitbeginn des neuen Verkehrsvertrages Netz Ost im Dezember 2009. Dies gilt ebenso für die Haltepunkte **Kiel-Elmschenhagen** und **Ostseepark Raisdorf**, wobei ersterer sowieso als künftiger Kreuzungsbahnhof gebraucht wird.

Der geplante Halt in **Burg auf Fehmarn** scheint sich hingegen zu einer Wackelpartie zu entwickeln: mal wird von einem Haltepunkt an der Hauptstrecke, mal von einem Haltepunkt am Ende der Stichstrecke nach Burg gesprochen und neuerdings lässt Verkehrsminister Austermann verlauten, den Halt gebe es als Kompensation für die feste Fehmarnbeltquerung - bis 2009 !

Ebenfalls im Gespräch ist ein Haltepunkt im Lübecker Hochschulstadteil, ebenfalls an der Strecke Lübeck - Lüneburg. Die Planungen sind jedoch noch vage.

Stefan Barkleit

Neuer Haltepunkt am Kieler CITTI-Park muss besser angebunden werden

Wie in dieser Ausgabe zu lesen ist, wird der neue Haltepunkt am Kieler CITTI-Park zunächst nur von den RB-Zügen Kiel - Eckernförde angefahren werden, da einerseits die RB Kiel - Flensburg den Anschluss zum RE nach Hamburg in Kiel Hbf. sicherstellen muss und andererseits die NOB wegen der Eingleisigkeit der Rendsburger Hochbrücke kein Zeitpolster für einen Halt hat. Für den Pro Bahn-Regionalverband Schleswig / Mittelholstein ist dies ein unhaltbarer Zustand - erst wird mit großem Aufwand ein den verkehrstechnischen Bedürfnissen entsprechender Haltepunkt errichtet und dann können die meisten Züge dort, zugegebenermaßen aus zur Zeit nachvollziehbaren Gründen, nicht halten.

Kiel - Flensburg: ITF ist die Lösung

Die Problematik, dass die RB Kiel - Flensburg in Kiel den Hamburg-Anschluss sicherstellen muss und damit am CITTI-Park nicht halten kann, wird nur mit einem anderen Fahrplanmodell als dem jetzigen zu lösen sein. Ein weiterer Grund, endlich den von PRO BAHN geforderten Integralen-Takt-Fahrplan mit Zugkreuzungen in Eckernförde und Sörup sowie Taktknoten Kiel einzuführen. Dabei muss die Fahrzeit Kiel - Eckernförde unter 30 Minuten, idealerweise 27 Minuten betragen. Genau diese 27 Minuten könnten inklusive des Haltes CITTI-Park auf jeden Fall mit der kompletten Steuerung der Strecke Kiel - Flensburg durch das neue ESTW in Eckernförde / Lindanus ab Ende 2009 gefahren werden. Der Anschluss nach Hamburg wäre sichergestellt, auch durch die Einführung des Taktknotens in Neumünster, so dass sich die Abfahrt des RE nach Hamburg von der Minute 21 auf kurz nach der halben Stunde verschieben würde.*

NOB: Warten bis 2011 oder...

versuchen, die fehlenden Minuten für den CITTI-Park-Halt durch die Verlagerung der Kreuzung der NOB von der Rendsburger auf die Osterröfder Brückenrampe herauszuholen und die Fahrzeit der NOB-Züge im Abschnitt Rendsburg - Husum ein wenig zu straffen, in etwa einer Größe von 2-3 Minuten, damit in Husum noch genügend Wendezeit zur Verfügung steht.

Der PRO BAHN-Regionalverband favorisiert hier eine deutlich frühere Lösung des Problems als 2011 und wird das Gespräch mit der LVS und den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen suchen.

* Die Abfahrt des RE kurz nach der Minute 30 resultiert aus dem Wunsch im Abschnitt Elmshorn - Hamburg Hbf. einen sauberen Halbstundentakt zwischen RE und NOB herzustellen.

Stefan Barkleit

Sanierung der Bahnhöfe Rendsburg und Flensburg scheint in trockenen Tüchern zu sein

Die beiden Bahnhöfe präsentieren sich schon seit längerer Zeit in einem ausladenden Zustand - dass hier etwas getan werden muss, ist das Gebot der Stunde.

Der PRO BHN-Regionalverband Schleswig / Mittelholstein hatte sich über längere Zeit gegenüber der Presse und der LVS für eine baldige Sanierung der beiden Bahnhöfe eingesetzt. Nach dem aktuellen Stand wird die DB Station & Service beide Stationen in den Jahren 2008 und 2009 sanieren.

So werden in **Flensburg** die Gleise 1 und 3 saniert, das Dach am Bahnsteig Gleis 4/5 erneuert und zwei Fahrstühle zu den Gleisen eingebaut werden. Und natürlich wird auch der Fußgängertunnel hergerichtet werden, in den zur Zeit sogar schon Regenwasser hineinläuft.

Unbedingt nötig sind außerdem die schon geplante Fahrradstation sowie die bessere Anbindung des Bahnhofes an den Flensburger Stadtbusverkehr. Wünschenswert, aber wohl nicht realisierbar, scheint eine Anbindung des Bahnhofes von den südlichen Stadtteilen her zu sein.

In **Rendsburg** soll bis März 2008 nur die an sich schöne Bahnsteighalle saniert werden; der zweite Bahnsteig bleibt dabei glücklicherweise erhalten. PRO BAHN hatte sich in der Vergangenheit stets gegen einen Abriss ausgesprochen, da dadurch 1.) die Kapazität wegen fehlender Überholungsmöglichkeiten eingeschränkt und 2.) eine Einführung eines Halbstunden-Taktes nach Kiel äußerst erschwert worden wäre.

Dass die in die Jahre gekommene Bahnhofshalle und die unbenutzbaren Sanitäranlagen nicht saniert werden sollen, ist eine Rücksichtslosigkeit gegenüber den Reisenden; zu einem einladenden Bahnhof gehört eine attraktive Bahnhofshalle. Das Drängen des Rendsburger Bürgermeisters, hier Nägel mit Köpfen zu machen, kann daher nur unterstützt werden.

Stefan Barkleit

Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende - der Kieler ZOB soll weiterleben

Wer aus dem Hauptportal des Kieler Hauptbahnhofes kommt und dann leicht rechts schaut, entdeckt dort den Kieler ZOB. Ein blaues, leicht klappriges Gebäude, das zur Olympiade 1972 eigentlich nur als Provisorium gebaut wurde. Eigentlich...

Es sind sich eigentlich auch alle einig, dass das Gebäude hässlich ist und dass hier etwas getan werden muss. Dabei ist das Gebäude nicht nur hässlich, sondern die düstere Umgebung der Bushaltestellen ist gerade in der dunklen Jahreszeit ein Angstraum, und als Fahrgast kann man sich in der frischen Luft dort leicht einen ordentlichen Schnupfen holen.

Ein Investor wird gesucht

So wurde vor einigen Jahren ein Investor gesucht, der sich des Problems ZOB annehmen sollte, was im Klartext dessen Beseitigung bedeutete. Für potentielle Investoren hätte es je-

doch zu viel Engagement erfordert, neben dem Grundstück erster Lage auch noch ein Problemkind namens ZOB zu übernehmen. Denn auch in Zukunft sollte an diesem Standort ein Zentraler Omnibus-Bahnhof sein - wohl integriert in ein modernes Gebäude.

Die Stadt sucht einen Kompromiss

So nahm sich die Stadt des Problems an, und man entwickelte eine Lösung, wonach der ZOB teilweise abgerissen und an der einen Seite ein moderner Anbau errichtet werden sollte. Außerdem sollte das ZOB-Gebäude an sich ein wenig aufgewertet werden. So wird das Provisorium wohl noch einige Jahrzehnte weiterleben.

Der ZOB ist das Problem

Zusammenfassend kann man sagen, dass das Festhalten am bisherigen Standort des ZOB in eine Sackgasse geführt hat. Der jetzige ZOB belegt ein Grundstück, das wegen seiner erstklassigen Lage dafür prädestiniert ist, hier ein modernes, ansprechendes Gebäude zu errichten.

Warum an dem Standort festgehalten wurde, ist schleierhaft, steigen die meisten Fahrgäste doch an der Haltestelle „Hauptbahnhof“ aus, um in andere Busse umzusteigen, die weiter in die Innenstadt fahren; der ZOB selber liegt abgegrenzt von der Auguste-Viktoria-Straße abseits der Innenstadt.

Nägel mit Köpfen machen

Die Stadt Kiel muss endlich den Mut auf bringen, den ZOB an seiner jetzigen Lage aufzugeben und den Busverkehr aus der Region, der den Hauptbahnhof von Süden kommend erreicht, neu zu ordnen. Dazu bieten sich zwei Lösungen an :

1. Die Regionalbusse werden von der Haltestelle Hbf. über Raiffeisenstraße, Kaistraße und Ziegelteich wieder zum Hbf. geführt - die Wendezeiten sollten dann relativ kurz sein, um nicht durch die Bereitstellung der Regionalbusse im Sophienblatt Verkehrshindernisse zu schaffen.

2. Die Regionalbusse werden vom Hbf. über die Andreas-Gayk-Strasse bis zur Haltestelle Holstenbrücke geführt, enden dort und werden über die Willestraße wieder für die Fahrt auswärts bereitgestellt.

Der Lösungsvorschlag 2 hätte den Charme, dass viele Fahrgäste, die ihren Arbeitsplatz oder ihr Ziel in der engeren Innenstadt haben, am Hauptbahnhof nicht mehr aussteigen müssten, sondern in die Innenstadt weiterfahren könnten. Für Kiel hätte das den Vorteil, dass die hohe Fahrgastkonzentration auf die drei Innenstadthaltestellen Hbf., Andreas-Gayk-Strasse und Holstenbrücke (durch mehr Verbindungen aus der Region in die engere Innenstadt) besser verteilt würde.

Stefan Barkleit

Hamburger Fahrgast Forum

Neues von der AKN

Seit Montag, dem 29. Oktober ist ein weiteres Stück auf dem Wege zur Fahrplanstabilisierung auf der Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen (Neumünster) geschafft.

Der zweigleisige Abschnitt zwischen Bönningstedt und Hasloh wurde in Betrieb genommen.

Knapp zehn Millionen Euro betragen die Kosten für die jetzige Etappe, ein Teil der zur Zeit insgesamt veranschlagten 140 Millionen Euro, die in die Zweigleisigkeit der Linie A 1 zwischen Hamburg und Kaltenkirchen investiert werden.

Bereits im Jahre 1996 war zwischen Ulzburg-Süd und Kaltenkirchen das erste Teilstück ausgebaut worden, es folgte zwischen 2001 und 2004 der Abschnitt zwischen Eidelstedt und Schnelsen, Halstenbeker Straße.

Voraussichtlich im Spätsommer 2008 soll das Teilstück zwischen Hasloh und Quickborn-Süd zweigleisig ausgebaut werden. In der Planung befindet sich noch der Abschnitt zwischen Halstenbeker Straße und Bönningstedt.

Zum Abschluss der Bauarbeiten äußerte sich Udo Grebe, der Bauleiter für diesen Streckenabschnitt, gegenüber der Presse:

„Wir werden an diesem Wochenende den Ausbau der Strecke auf dem knapp 3,5 Kilometer langen Abschnitt abschließen. Mit Ende der Eingleisigkeit verkehren nicht mehr Züge, wir können dadurch aber Verspätungen minimieren. Das gelingt, weil sich die Züge nicht mehr wie bisher in den Bahnhöfen begegnen müssen“ so Grebe.

In einem der nächsten Hefte werden wir ausführlich über den Ausbau berichten.

Jürgen Susott

Wo Lokführer besser bezahlt werden

Der Arbeitskampf der Lokführergewerkschaft GDL ist in der Öffentlichkeit und bei den direkt Betroffenen unterschiedlich aufgenommen worden. Dabei wurde allerdings die enorme Erhöhung der Vorstandsbezüge der DB nur selten kommentiert. Vor allem aber ist meist zu wenig die Tatsache gewürdigt worden, daß die Lokführer in benachbarten Kernländern der EU überwiegend weit besser als ihre deutschen Kollegen bezahlt werden.

**Dieses Heft enthält die in Heft 16
des Hamburger Fahrgast Forum (HFF)
veröffentlichten Artikel.**

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

So haben sich die TGV-Piloten - vor allem durch häufige Streiks - Gesamtbezüge bis zu monatlich 6000 Euro bei nur 200 Arbeitstagen erkämpft. Zudem gehen die Bediensteten der SNCF schon mit 50 Jahren in Pension. Mancher dieser rüstigen Rentner verdient sich dann als Lokführer bei anderen Verkehrsunternehmen ein Zubrot.

Auch in England versehen nicht selten Pensionäre - meist aus gänzlich anderen Berufen - Lokführerdienste. Dort lokalen Jahreseinkommen von brutto 52 bis 60 000 Euro für eine 35-Stunden-Woche. Schließlich ist zu hören, daß sich das italienische Bahnpersonal vergleichsweise ansehnliche Einkünfte erstreiken konnte.

Die geschilderten krassen Einkommensunterschiede dürften sich unabhängig vom Ausgang des aktuellen Arbeitskampfes der GDL in einem zusammenwachsenden Europa nicht auf Dauer aufrechterhalten lassen. Ähnliche Gesichtspunkte könnten auch hinsichtlich vergleichsweise gut bezahlter Arbeitnehmer in etlichen deutschen Großbetrieben eine Anpassung unausweichlich machen.

Ewald Brincken

Vorbemerkung der Redaktion:

Der erste der beiden folgenden Artikel über die Namen der U-Bahn-Stationen in Hamburg wurde bereits in Heft 15 der HFF veröffentlicht und würde damit eigentlich nicht in der SHS erscheinen. Wir nehmen ihn aber zusätzlich auf, damit der Zusammenhang mit dem zweiten Teil gewahrt bleibt.

Vorspann zum Artikel „Bahnhofsamen“ von Jens Westermann. Herr Jens Westermann aus Großhansdorf hat sich Gedanken über die Namen der U-Bahnstationen im nordöstlichen HVV-Bereich gemacht. Aus Platzgründen können wir sie nur gekürzt wiedergeben.

Wir würden uns freuen, wenn Sie, liebe Leser, sich auch Gedanken machen würden, wo noch Namensverbesserungen im U- und S-Bahnverkehr des HVV möglich wären. Bitte schreiben Sie uns.

Die U-Bahnstationen der HHA in Hamburg und ihre Treffsicherheit im Namen

Vorbemerkung:

Im Zeitalter des Tourismus, wenn also viele Menschen ständig auf Reisen sind und sich in den Orten, zu denen es sie führt, schnell zurecht finden müssen - auch wenn sie der Sprache des Besuchslandes nicht mächtig sind -, ist es notwendig, Beschilderungen der Straßen und Bahnhöfe u.a. nach Möglichkeit „punktgenau“ aussagen zu lassen.

Als passioniertem Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ist es mir in meiner Heimatstadt Hamburg aufgefallen, dass das bei den U-Bahnhöfen vielfach nicht zutrifft. Nachstehend habe ich mir das Hamburger U-Bahnnetz daraufhin einmal angeschaut. Ohne Sophist sein zu wollen, habe ich auch einige sprachliche Fehler benannt.

Linie U 1:

Großhansdorf: o.k. - auch wenn alle drei auf dem Gemeindegebiet sich befindenden U-Bahnhöfe in der Gemeinde Großhansdorf liegen, ist diese Bezeichnung zu akzeptieren. Besser wäre Großhansdorf-Nord.

Kiekut: ein alter Ortsteilname (gesprochen: „Kiek uut“ und nicht, wie in der Lautsprecherdurchsage in den Waggonen „Kie-kutt“!). Der Name stammt von einem früher hier befindlichen Aussichtsturm im nahen Waldgebiet (Kiekut = Ausguck).

Schmalenbeck: o.k. - allerdings wird das -beck lang gesprochen (beek), auch wenn das falsch klingen sollte. Vor einigen Jahren hat man sich darauf geeinigt, dass die auf Hamburger Gebiet befindlichen Stationen, wie Wandsbek, Barmbek u.a. nur mit k geschrieben werden, aber genau so ausgesprochen werden, wie die mit ck geschriebenen.

Ahrensburg-Ost: Die Station hieß vor dem Krieg noch „Hopfenbach“. Ein schöner und wohlklingender Flurname nach dem am Bahnhof vorbeifließenden Gewässer. Die heutige Bezeichnung ist einfalllos und nicht einmal richtig. Der Bahnhof liegt keinesfalls im Osten der Stadt Ahrensburg. Wenn überhaupt, wäre „Ahrensburg-Süd“ richtig.

Ahrensburg-West: o.k. - **Buchenkamp:** o.k.

Volksdorf: o.k. (auch wenn sich der Stadtteil nach allen Seiten viel weiter ausdehnt und einige andere U-Bahnstationen erfasst. Volksdorf Mitte wäre prägnanter).

Ohlstedt: o.k.

Hoisbüttel: o.k., obwohl heute ein Ortsteil der Gemeinde Ammersbeck.

Buckhorn: o.k., wenn auch bei flüchtigem Hinschauen (-hören) mit Buchenkamp verwechselbar (mir schon so gegangen!) und dann Zurückfahren bis Volksdorf unumgänglich.

Meiendorferweg: o.k. - **Berne:** o.k. - **Farmsen:** o.k.

Trabrennbahn: Eine Umbenennung der Station ist hier dringend erforderlich. Wäre bei der Totalrenovierung vor ein paar Jahren ohne zusätzliche Kosten möglich gewesen. Wer in Hamburg zum Trabrennen will, ist völlig falsch am Platze und muss umkehren und ans andere Ende der Stadt fahren (Bahnenfeld). Vorschlag: „Traberweg“ - eine Straße dieses Namens kreuzt die U-Bahn.

Wandsbek-Gartenstadt: o.k. - auch wenn nicht prägnant genug für eine Umsteigestation. Der Name ist zu lang, besonders für auswärtige Besucher schwer merkbar.

Alter Teichweg: o.k. - obgleich sich die Straße sehr lang hinzieht und die Nummern ca. ab 150 besser von der Station Wandsbek-Gartenstadt erreicht werden.

Strassburgerstraße: o.k. - **Wandsbek-Markt:** o.k.

Jens Westermann

Die U-Bahnstationen der HHA in Hamburg (2)

Nachdem im HFF 3 / 2007 die Haltestellen der U1 auf der Walddorfer Seite im Blickpunkt standen, geht es diesmal in den Raum Langenhorn ans andere Streckenende.

Fuhlsbüttel: o.k. –

Fuhlsbüttel-Nord: falsch; die Station liegt in Langenhorn und nicht im Stadtteil Fuhlsbüttel. In den 40er Jahren hieß sie daher Langenhorn-Süd - meiner Meinung nach der einzige zutref-

fende Name. In dieser Zeit hatte Langenhorn drei Haltestellen, in denen der Name des Stadtteils vorkam: Langenhorn-Süd, Langenhorn-Mitte (heute Markt) und Langenhorn-Nord. In den 50ern wurde Langenhorn-Süd zu Flughafen, was bei Ortsunkundigen zu dem Irrtum führte, dass sich die Haltestelle in Flughafen-Nähe befindet, sodass sie in den 60ern in Flughafenstraße umbenannt wurde. Diese Umbenennung machte die Entfernung zum Flughafen (15-20 Minuten zu Fuss) wohl immer noch nicht deutlich genug, was letztlich zu dem falschen heutigen Namen Fuhsbüttel-Nord führte. Langenhorn-Mitte wurde in den 70ern nach dem Bau des Einkaufszentrums in Langenhorn Markt umgetauft.

Kiwittsmoor: o.k.

Ochsenzoll: ebenfalls o.k. Hier mussten die Bauern bis zur vorletzten Jahrhundertwende ihre Ochsen verzollen, wenn sie sie von den angrenzenden Dörfern zum Markt nach Hamburg brachten. An die alte Zollgrenze erinnert heute noch der Straßenname Schmuggelstieg, der unmittelbar hinter der Hamburger Stadtgrenze verläuft.

Noch eine kurze Bemerkung zur Haltestelle **Trabrennbahn:** bis in die 50er Jahre gab es dort wirklich eine Trabrennbahn.

Jürgen Polack

S-Bahn nach Stade

Seit dem 9. Dezember fährt die Hamburger S-Bahn über den bisherigen Endpunkt Neugraben hinaus bis nach Stade. Dieses ist die erste Netzerweiterung, allerdings mit einer etwas anderen Technik, nach der Eröffnung der Strecke nach Harburg-Rathaus im Jahre 1983 und der Verlängerung nach Neugraben ein Jahr später.

Dieses Ereignis möchten wir als Anlass nehmen, etwas über die Vorgeschichte dieser Verbindung zu berichten.

Auf der Berliner Gewerbeausstellung 1879 stellte Werner Siemens, zu diesem Zeitpunkt hatte er noch kein Adelsprädikat, erstmals einen elektrischen Antrieb für Lokomotiven vor, der Ende des 19. Jahrhunderts vor allem zum Bau von gleichstrombetriebenen Straßenbahnen genutzt wurde. Die Entwicklung und allmähliche Verbesserung des Wechselstrom-Reihenschlussmotors brachte in den nächsten Jahren mit der Bahntauglichkeit einen deutlichen Fortschritt für die Elektrifizierung von Vollbahnen. In Bayern nahm als erste mit Wechselstrom betriebene Strecke in Deutschland die Lokalbahn Murnau - Oberammergau am 1. Januar 1905 ihren Betrieb auf. Im Norden war es die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung, die als Studienobjekt für künftige Fernbahnelektrifizierungen auf der Hamburger Stadt- und Vorortbahn Blankenese - Hamburg - Ohlsdorf den elektrischen Zugbetrieb einführte. Ausgangsstück war die 1866 eröffnete Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, an welche sich eine neun Kilometer lange Strecke nach Blankenese im Westen und eine sieben Kilometer lange Strecke nach Ohlsdorf im Norden anschlossen. Die Gesamtstrecke war insgesamt knapp 27 Kilometer lang und hatte 17 Bahnhöfe mit einem mittleren Abstand von zirka 1,7 Kilometern. Der Betrieb erfolgte mit Einphasenwechselstrom von 6300 Volt und 25 Hertz.

In den Jahren 1905 bis 1913 wurden zunächst 60 Wechselstromtriebwagen bei der Breslauer AG für Eisenbahn-Wagenbau, van der Zypen & Charlier für die Wagenkästen,

sowie AEG und SSW für die elektrische Ausrüstung, gebaut. Das waren sogenannte „Laternendachwagen“ mit Holzwagenkasten und aufgesetztem Oberlicht; am Kurzkuppelende befand sich je ein Einzelradsatz. Diese Fahrzeuge wurden ab dem 1. Oktober 1907 im Berufsverkehr zwischen den Dampfzügen eingesetzt.

Der vollständige Zugbetrieb mit 470 Zugfahrten täglich begann am 29. Januar 1908. Die Züge fuhren auf der Stadtbahn zwischen Hasselbrook und Altona Hbf. alle fünf Minuten, während die Vorortstrecken im 10- bzw. 20-Minuten-Takt bedient wurden.

Die ständig steigenden Fahrgastzahlen erforderten schon bald die Beschaffung weiterer Fahrzeuge, so dass in den Jahren 1924 bis 1933 eine weitere Serie, die sogenannten „Tonnen-dachwagen“ in Stahlbauweise; mit einem gemeinsamen Jakobsdrehgestell am Kurzkuppelende, in mehreren Serien beschafft wurden.

Mitte der 1930er Jahre bürgerte sich für die „Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn“ der Begriff „S-Bahn“ ein und die Bahn entwickelte sich unter der Regie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu einem der wichtigsten Verkehrsmittel in Hamburg.

Das Signalsystem mit mechanischen Fahrsperrern erlaubte damals schon einen Massenverkehr bis hin zu einem Zweieinhalbminutentakt.

Zwischenzeitlich war die Strecke unter Einbeziehung der privat errichteten „Alstertalbahn“ von Ohlsdorf bis Poppenbüttel verlängert worden. Damit hatte sich der Wechselstrombetrieb bewährt.

Aufgrund des 1937 erlassenen Groß-Hamburg-Gesetzes kam es in den folgenden Jahren zu grundlegenden Veränderungen. Dieses Gesetz sah einen umfassenden Ausbau des ÖPNV-Netzes vor. So sollten unter anderem die jetzt zu Hamburg gehörenden Gebiete Wilhelmsburg und Harburg an die S-Bahn angeschlossen werden. Dafür war eine kombinierte Straßen- und Schienenverbindung über die Elbe geplant, die auf zwei Ebenen auf der unteren die S-Bahn aufnehmen sollte. Im innerstädtischen Bereich sollten mehrere Tunnelstrecken entstehen.

Sowohl die geplanten Tunnel wie auch die Elbbrücke waren für den Oberleitungsbetrieb wenig geeignet, da der Fahrdrat ein höheres Lichtraumprofil erforderte. Das war mit zusätzlichen Kosten verbunden. Die Lösung dieses Problems war der Stromschienenbetrieb, der keinen zusätzlichen Raum beansprucht.

Somit wurde die Umstellung des S-Bahn-Betriebs auf Gleichstrom beschlossen. Obwohl Spannungen über 1000 Volt auf der Stromschiene damals als problematisch galten, sollte in Hamburg mit 1200 Volt gefahren werden.

Die Ausrüstung der Strecken mit Unterwerken und der Stromschiene erfolgte neben dem weiterlaufenden Betrieb mit Wechselstrom aus der Fahrleitung.

Untersuchungen über den Einsatz von Fahrzeugen führten zu dem Ergebnis, dass Doppelwagen als ein Viertelzug den Anforderungen im Betrieb nicht mehr genügten. Als optimales Fahrzeug erschien den damals Verantwortlichen ein aus drei Wagen bestehender Halbzug, der bei Bedarf mit einer weiteren Einheit zum einem Vollzug verstärkt werden konnte.

Anfang Dezember 1939 traf der erste Gleichstromtriebzug mit der Typenbezeichnung ET 171 in dem für die S-Bahn zuständigen Betriebswerk Hamburg-Ohlsdorf ein. Weitere Fahrzeuge folgten, sodass mit dem Fahrplanwechsel im April 1940 die neuen Züge planmäßig zwischen den alten verkehrten.

Die zügige Umstellung des gesamten S-Bahn-Betriebs von Wechsel- auf Gleichstrom geriet jedoch wegen des Zweiten Weltkriegs ins Stocken. Bis 1943 wurden insgesamt 47 Triebwagen bei den Firmen Linke-Hofmann, Breslau, MAN und Wegmann fertig, dann kam die Anlieferung zum Erliegen.

Bis zum Ende des Krieges 1945 wurden neben vielen alten Wechselstromwagen auch mehrere moderne Gleichstromzüge schwer beschädigt oder zerstört.

Am 5. Mai 1945 nahm die Hamburger S-Bahn den zunächst provisorischen Verkehr wieder auf. Dabei konnte auf den Wechselstrombetrieb vorläufig noch nicht verzichtet werden. Obwohl in den folgenden Jahren einige, technisch modifizierte, Nachbauten der Serie von 1939 in Hamburg eintrafen, erbrachten die Wechselstromtriebwagen 1954 immer noch rund ein Fünftel der Zugfahrten. Erst mit der Anlieferung der letzten der bestellten 20 Einheiten im Frühjahr 1955 konnte mit dem Sommerfahrplan der Wechselstrombetrieb nach einer Übergangszeit von 15 Jahren endgültig eingestellt werden.

Jetzt konnte auch endlich damit begonnen werden, die durch den Krieg verhinderten Pläne zum Ausbau der Hamburger S-Bahn zu verwirklichen.

1954 lösten die Gleichstromtriebwagen die Dampfzüge auf der Strecke Blankenese - Wedel ab.

1958 wurde Bergedorf erreicht. Der Anschluss war verhältnismäßig einfach möglich, da die Triebwagen die infolge der deutschen Teilung wenig genutzte Fernbahntrasse nach Berlin nutzen konnten und außer der Nachrüstung mit Stromversorgungsanlagen und der Stromschiene lediglich eine Ausfädelung am Berliner Tor neu errichtet werden musste.

Mit dem schrittweisen Ausbau des S-Bahn-Netzes wuchs auch der Bedarf an Triebfahrzeugen. Im Frühjahr 1959 begann als Weiterentwicklung des ET 171 die Auslieferung der Baureihe ET 170. Diese für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern ausgelegten Fahrzeuge wurden vorrangig auf der Bergedorfer Strecke mit ihren größeren Haltestellenabständen eingesetzt.

Ende der 1950er Jahre begann mit der S-Bahn-Strecke nach Pinneberg der erste echte Neubau, wegen des dichten Zugverkehrs zwischen Hamburg und Elmshorn auf einer eigenständigen Trasse. Bis 1967 wurde die Strecke abschnittsweise zwischen dem Ausfädelungsbauwerk an der Holstenstraße und Pinneberg in Betrieb genommen.

1969 wurde die S-Bahnstrecke von Bergedorf bis Aumühle verlängert. Damit betrug die Streckenlänge der S-Bahn Hamburg ungefähr 70 Kilometer.

Das Hamburger S-Bahn-Netz bestand jetzt aus zwei Linien, Poppenbüttel – Wedel und Aumühle – Pinneberg. Beide Linien nutzten den Abschnitt Berliner Tor – Holstenstraße. Das ständig steigende Verkehrsaufkommen sowie die vorgesehenen weiteren Ausbaupläne ließen erkennen, dass die zur Verfügung stehenden Kapazitäten schon bald nicht mehr ausreichen würden. Eine Entlastung konnte hier nur der Bau einer weiteren Verbindung zwischen Hamburg und Altona bringen.

Diese „City-S-Bahn“ genannte Strecke verband mit einem im Frühjahr 1979 durchgängig eröffneten Tunnel den Hamburger Hauptbahnhof mit dem Bahnhof Altona. Dabei unterfuhr sie die Binnenalster und die Hamburger Innenstadt und erschloss die Stadtteile St. Pauli und Neu-Altona.

Jetzt waren die betrieblichen Voraussetzungen für eine dritte Linie gegeben. Diese sollte die seit Ende der 30er Jahre geplante und seit 1973 im Bau befindliche S-Bahn nach Harburg werden. Im Verlauf der Strecke waren einige aufwändige Bauwerke zu errichten. Am Hamburger Hauptbahnhof mussten zur Kapazitätserweiterung ein neuer S-Bahnsteig im Tunnel gebaut und der Ostkopf, sowohl S-Bahn als auch Fernbahn, umgestaltet werden. Der Stadtteil Hammerbrook wird auf einer aufgeständerten Fahrbahn durchquert und zwei neue Brücken über die Norder- und Süder-Elbe entstanden. Hier musste, um das Bild zu wahren, Rücksicht auf die Form der bestehenden Brücken genommen werden. Die Harburger Innenstadt wird mit einem 4,7 Kilometer langen Tunnel unterfahren. Zum Winterfahrplan 1983 wurde bis Harburg-Rathaus gefahren, ein Jahr später war Neugraben erreicht.

In den 1970er Jahren erschien mit der Baureihe 472/473 eine dritte Generation von S-Bahn-Fahrzeugen in Hamburg. Um die steilen Rampen der City-S-Bahn zügig bewältigen zu können, hatten diese Wagen einen leistungsstarken Allachsantrieb.

Am 26. Oktober 2001 endete der planmäßige Einsatz der Baureihe ET 471, die etwa 60 Jahre für den Betrieb unentbehrlich war. Ein Jahr später, am 17. Dezember 2002 wurde auch die erheblich jüngere Baureihe ET 470 endgültig abgestellt. Von jeder der beiden Baureihen wird ein Fahrzeug, in den Ursprungszustand zurückversetzt und von der Historischen S-Bahn Hamburg e.V. betreut, für die Nachwelt erhalten bleiben.

Als Ersatz für die ausgemusterten Züge wurden ab 1997 bei Alstom-LHB in Salzgitter 103 dreiteilige Einheiten beschafft.

Für die Streckenverlängerung nach Stade wurden 42 Einheiten mit einem umgebauten Mittelwagen ausgerüstet und können als Zweisystemtriebwagen (Baureihe 474.3) sowohl an der Stromschiene mit 1200 Volt Gleichstrom als auch unter dem Fahrdraht mit 15 000 V und 16 2/3 Hz Wechselstrom fahren.

Damit ist die Hamburger S-Bahn, von den technischen Unterschieden einmal abgesehen, nach einer rund hundertjährigen Geschichte zu ihren Wurzeln im Jahre 1908 zurückgekehrt.

Jürgen Susott

S-Bahn auf Abwegen - Bergedorfer Bahnsteig-Chaos

Seit dem 3. September sind in Bergedorf die Abfahrtsgleise für die S-Bahn geändert worden. Statt wie bisher die in Bergedorf endenden Züge der Linie S21 über das Kehrgleis von Gleis 3 nach Gleis 4 umzusetzen, damit von dort die Fahrt zurück Richtung Elbgaustraße beginnen kann, wenden die Züge nun gleich am Bahnsteig in Gleis 4. Die Folge ist, daß die aus Aumühle kommenden Züge in dieser Zeit nach Gleis 5 ausweichen müssen. Die im Berufsverkehr zusätzlich fahrenden Züge der Linie S2 führen schon von Beginn der Trennung S-Bahn/Fernbahn an von Gleis 5. Da Gleis 5 an einem anderen Bahnsteig liegt als Gleis 4 bedeutet dieses, daß Züge gleicher Richtung (stadteinwärts) von verschiedenen Bahnsteigen fahren. Begründet wird

die neue Bahnhofsfahrdordnung mit der Erhöhung der Pünktlichkeit.

Nachvollziehbar ist das nicht, da

1. die Züge meistens pünktlich waren, viele in Bergedorf beginnende Züge wurden schon einige Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit vom Kehrgleis aus bereitgestellt

2. im Falle einer größeren Verspätung ohnehin die Möglichkeit bestand, am Bahnsteig in Gleis 4 kurzzukehren, da der Zug aus Aumühle dann bereits abgefahren ist.

Die jetzige Regelung dürfte vielmehr zwei andere Gründe haben:

1. Die S-Bahn Hamburg GmbH möchte Zugkilometer einsparen (nach dem Muster: Kleinvieh macht auch Mist, die Fahrten ins Kehrgleis sparen nicht viel, aber etwas) und so kann man vielleicht die Wartungsintervalle verlängern und vielleicht noch ein paar (ältere) Züge ausmustern.

2. Man nimmt Bergedorf als Testfeld, da man offenbar in Neugraben Ähnliches plant, wenn die S-Bahn nach Stade verlängert wird. Zwar wird den Neugrabenern heute schon zugemutet, von verschiedenen Bahnsteigen stadteinwärts zu fahren. Eine solche Regelung wird mit der Verlängerung der S-Bahn jedoch komplizierter, da Neugraben nicht mehr Anfangsstation ist und die S-Bahn nicht mehr nur nach „Hamburg“ fährt.

Während in Neugraben das Kehren aller dort endenden Züge (also auch der S31) via Kehrgleis, damit stadteinwärts nur noch von Gleis 1 gefahren würde - was für die Neugrabener Fahrgäste optimal wäre, da man sich keine Abfahrtsgleise merken muss bzw. danach schauen muss (der R-Bahn-Halt entfällt ja ohnehin) - eine zusätzliche Zuggarnitur für die S31 bedeuten würde, könnte in Bergedorf ohne weiteres mittels Kehren via Kehrgleis ohne zusätzliche Züge der gesamte Betrieb an einem Bahnsteig mit zwei Gleisen abgewickelt werden. Die Benutzung des Außenbahnsteigs mit Gleis 5 bringt für die Fahrgäste eine Reihe von Nachteilen mit sich, ohne auch nur einen einzigen Vorteil zu bieten.

Die Nachteile sind:

- Züge fahren von verschiedenen Bahnsteigen stadteinwärts. Eine Anzeige der Abfahrtsgleise am Zugang löst das Problem nicht, da viele Fahrgäste in der Eile oder aus anderen Gründen

diese gar nicht wahrnehmen bzw. die Anzeige sich ändert, nachdem sie diese passiert haben (gerade den Zug verpasst),

- Gleis 5 hat nur ein sehr kurzes Dach, so dass Fahrgäste aus Reinbek auch bei Glätteis und Regen im Freien aussteigen müssen

- Der Aufzug Gleis 5 ist nur eintürig und somit für Fahrräder und Rollstühle kaum geeignet.

Von den dreigleisigen Zwischenendpunkten gibt es nun zwei Typen:

Typ 1: Stadtauswärts ein Gleis und Seitenbahnsteig (Ausstieg in Fahrtrichtung rechts);

Stadteinwärts: Mittelbahnsteig, zwei Gleise;

Bei der Hamburger S-Bahn: Berliner Tor, Harburg Rathaus.

Typ 2: Stadteinwärts ein Gleis und Seitenbahnsteig (Ausstieg in Fahrtrichtung rechts);

Stadtauswärts: Mittelbahnsteig, zwei Gleise;

Bei der Hamburger S-Bahn: Bergedorf, Blankenese und Neugraben.

Während Typ 1 ein noch halbwegs fahrgastfreundliches Bahnsteigwenden von Zwischenzügen ermöglicht, da alle Züge gleicher Richtung vom selben Bahnsteig aus fahren, ist Typ 2 ungeeignet für Bahnsteigwendungen von Zwischenzügen, da hier dann von verschiedenen Bahnsteigen in die gleiche Richtung gefahren wird. Das dritte Gleis dient dann nur dazu, Zwischenzüge vor dem Aussetzen bzw. Umsetzen in Ruhe räumen zu können und dem weiterfahrenden nachfolgenden Zug schon die Einfahrt in den Bahnhof zu gewähren.

Optimal wäre ein Typ 3, eine dreigleisige Lösung mit zwei Mittelbahnsteigen, so daß das mittlere Gleis einen zweiseitigen Ausstieg bietet. Hier könnten Zwischenzüge kurzkehren. Fahrgäste hätten trotzdem alle Vorteile. Der eine Bahnsteig bietet alle Züge, die stadteinwärts fahren, der andere bietet bahnteiggleichen Umstieg zum nachfolgenden Zug.

Das einzige Problem dürfte die Gleichstromschiene der S-Bahn sein, welche stets auf der dem Bahnsteig abgewandten Seite montiert sein muß, um Unfälle zu vermeiden. Diese gäbe es natürlich beim Mittelgleis nicht, da an beiden Seiten ein Bahnsteig liegt.

Martin Potthast

Schienenersatzverkehr Harburg - Neugraben auf der S3 - eine Bilanz

Im letzten HFF (Heft 15; S.9) waren einige Vorschläge zu einem intelligenten Schienenersatzverkehr auf der S3 während der Streckensperrung zwischen Harburg Rathaus und Neugraben veröffentlicht worden. Wie sah der SEV nun in der Praxis aus?

Zu der vom Verfasser befürchteten Notwendigkeit eines zweifachen Umsteigens kam es zum Glück nicht - die Busse fahren ab Harburg Rathaus. Heimfeld wurde nicht durch den SEV, sondern mit S-Bahn-Pendelzügen von und bis Harburg Rathaus bedient. Fahrgäste zwischen Heimfeld und Neuwiedenthal/Neugraben mußten zunächst mit der S-Bahn bis Harburg Rathaus fahren und dort in den SEV umsteigen; diese Unbequemlichkeit wäre vermeidbar gewesen, wenn an der Ecke Schwarzenbergstraße/Bissingstraße (auf dem SEV-Linienweg in Richtung Neugraben und schon in Sichtweite der S-Bahn-Station Heim-

Impressum des HAMBURGER FAHRGAST-FORUM (HFF)

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 16: Abgeschlossen am 10. November 2007

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

feld gelegen) eine Haltestelle eingerichtet worden wäre. In der Gegenrichtung befuhrt der SEV die Buxtehuder Straße; hier hätte der Halt für Fahrgäste nach Heimfeld an einer der Haltestellen „Moorburger Straße“ oder „ZEWU/Grumbrechtstraße“ der Linie 141 erfolgen können.

Die Vorschläge des Verfassers aus dem letzten HFF - Verlängerung der in Neugraben endenden Regionalbahnen aus Richtung Stade bis Harburg und/oder Verdichtung der Buslinie 250 zwischen Bf. Altona und Neugraben - wurden leider nicht umgesetzt. Wie ebenfalls im letzten HFF angemerkt, wäre die KVG mit ihren nahen Betriebshöfen in Buxtehude und Hittfeld für den SEV eigentlich sehr geeignet gewesen - sie kam aber nicht zum Einsatz. Stattdessen fuhren neben HHA-Bussen solche von VHH und PVG, deren Fahrer von nördlich der Elbe z.T. mit Kleinbussen an ihre Einsatzstelle gebracht werden mußten und vermutlich auch eine Einweisung benötigten. KVG-Personal dagegen wäre nicht nur ortskundig gewesen, sondern hätte über Funk auch Anschlüsse an die Linien 257, 340 und 4039 sicherstellen können. Zwar hat die KVG kaum Gelenkbusse - aber auch bei den mit dem SEV beauftragten Unternehmen HHA, VHH und PVG kamen zahlreiche Kurzbusse zum Einsatz.

Ein bei SEV häufig auftretendes Ärgernis war auch diesmal wieder zu beobachten: Um ggf. den Einsatz eines zweiten Busses bei einer Ersatzfahrt zu sparen, ließ man zunächst nur einen Bus vorfahren und „vollaufen“; erst wenn absolut niemand mehr hineinpasste, kam ein zweiter, der dann oft halbleer blieb und häufig auch noch den vollen ersten Bus auf der Strecke überholte. Das ist schlechter Service! Wenn zwei Busse für eine S-Bahn-Ersatzfahrt eingeplant sind, müssen diese gleichzeitig vorfahren, damit sich die Fahrgäste auf beide verteilen können. Knauserei ist hier absolut fehl am Platz!

Der für den SEV veröffentlichte Fahrplan stand nur auf dem Papier, die Busse fuhren meist nach Gutdünken. So wurde statt auf Minute 10 meist auf 07/08 und 13/14 ab Neugraben gefahren. So begrüßenswert der Einsatz zusätzlicher Verstärkerfahrten zum vorgesehenen 10-Minuten-Takt auch war - es hätte sichergestellt sein müssen, daß zur planmäßigen Abfahrtszeit auf jeden Fall ein Bus fährt. So erreichte man, wenn man mit dem Fahrplan kalkulierte, häufig die eigentlich vorgesehenen S-Bahn-Anschlüsse in Harburg Rathaus nicht mehr - ärgerliche Wartezeiten waren die Folge.

Fazit: Vieles hätte besser gemacht werden können - bleibt zu hoffen, daß die S-Bahn fürs nächste Mal aus den hier aufgezeigten Fehlern lernt.

Klaus Müller

Brüssel erlaubt kommunale Verkehrsbetriebe

Was viele Mitbürger noch nicht ausreichend realisiert haben: Immer mehr Lebensbereiche werden nicht mehr national entschieden, sondern europaweit geregelt. Auch für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gibt es jetzt einen europäischen Rechtsrahmen, der 2009 in Kraft treten soll. Wohl das Beste, was sich über das neue Regelwerk sagen läßt, ist die Feststellung, daß es nach den ursprünglichen Intentionen der Brüsseler Kommission hätte wesentlich schlimmer kom-

men können. Insbesondere deutsche Interessenvertreter konnten im Verlauf der zehnjährigen(!) Beratungen manche Verbesserungen erreichen,

In vielen Kommunen und natürlich auch in den Stadtstaaten ist man erleichtert, dass ihnen nun doch weiterhin die Wahl bleibt, Verkehrsleistungen auszuschreiben oder damit eigene Unternehmen zu betrauen. Durch zusätzliche Bedingungen und Berichtspflichten an Brüssel sind allerdings mehr Bürokratie und Belastungen vorprogrammiert.

Für expansive öffentliche Verkehrsunternehmen könnte eine Bestimmung der vorliegenden Verordnung wichtig werden, wonach sich solche Gesellschaften nicht am Wettbewerb in anderen Gebieten beteiligen dürfen. Inwieweit dies auch für Beteiligungsgesellschaften kommunaler Verkehrsunternehmen (z.B. der Hamburger Hochbahn) gilt, ist aus den bisherigen Veröffentlichungen nicht zu entnehmen.

Unerfindlich bleibt schließlich der Sinn einer Vorschrift, wonach Teilleistungen nur eingeschränkt an Dritte vergeben werden dürfen. Bekanntlich ist es vielerorts gängige Praxis, daß kommunale Verkehrsbetriebe auch private Busse einsetzen.

Insgesamt betrachtet sind durch die Brüsseler Verordnung grundlegende Veränderungen der kommunalen Verkehrsstrukturen wohl nicht zu erwarten. Anhalten wird jedoch der Druck auch auf die Eigenbetriebe, zu wettbewerbsfähigen Kosten zu produzieren.

Ewald Brincken

Eine romantische Fahrt in die Vergangenheit

Zweimal jährlich veranstaltet die Touristik-Eisenbahn Lüneburger Heide in Zusammenarbeit mit der Arge Geesthachter Eisenbahn e.V. eine Fahrt von Bergedorf-Süd über Geesthacht nach Winsen. Für einen Eisenbahn-Romantiker ein echter Leckerbissen!

Am 7. 10. 07 war es wieder einmal soweit: Um 10.50 Uhr (und noch 2 weitere Fahrten) startete von Bergedorf-Süd ein Oldtimer Zug, geführt von der bekannten, fast legendären Dampflok „Karoline“. Man reiste wie zu Großvaters Zeiten, im Charme der 20er Jahre, unter sich das Klickern der Schienenstöße, so saß man auf einer harten Holzbank. Es roch nach dem Rauch der Lokomotive, von draußen herein hörte man das Läuten und Pfeifen an den technisch ungesicherten Übergängen.

Viel zu schnell ist Geesthacht erreicht; zwar fährt der Zug weiter bis Krümmel, aber ich will ja auf die andere Seite der Elbe. Hierfür stellt die VHH einen historischen Bus Baujahr 1984 zur Verfügung. Dieser fährt bis Haltepunkt Niedermarschacht-Achterdeich, dem jetzigen Endpunkt der Bahnlinie. Das letzte Streckenstück zum etwa 2 km entfernten ehemaligen Bahnhof Niedermarschacht ist seit langem abgebaut. Heute liegt am Ende der Strecke, anschließend an den Hp. Achterdeich, das Chemie-Werk Bruno Bock. Am 7. 10. standen hier etwa ein Dutzend Kesselwagen. Diesem Kunden hat die Bahn sicher ihr Überleben zu verdanken. Ich hatte eine kaum noch befahrene Strecke mit verworfenen Gleisen erwartet, die es in einigen Abschnitten leider auch gibt. Einige hundert Meter hinter Achterdeich sah es jedoch ganz anders aus: Hier liegt

ein neues, oder zumindest gut saniertes Rangiergleis von mindestens 250 m Länge für den Lokumlauf.

Doch nun zur Fahrt: Nach kurzer Wartezeit tauchte eine 2achsige Stangenlok mit 2 dreiachsigen Wagen der Byg-Reihe auf, Baujahr Mitte der 50er Jahre, beide gut gepflegt, mit Tischen vor jedem Platz.

Der ankommende Zug war sehr gut besetzt, doch jetzt wurde es gemütlicher, denn viele Fahrgäste stiegen in den Bus um und so hatte jetzt fast jeder einen Tisch für sich oder ein Gegenüber, mit dem er plaudern konnte. Die Fahrt begann, jetzt Lok hinten als Schiebelok, im Schrittempo bis zum Rangiergleis. Hier konnte die Lok umlaufen, sich vor den Zug setzen und fort ging es im gemütlichen Kleinbahntempo durch die flache Winsener Marsch Richtung Winsen. Die Neetze wurde auf einer kleinen Brücke überquert, die B 404 unterfahren und dann entlang des Ilmenau-Kanals zum größten Bauwerk der Strecke, der eindrucksvollen Fachwerkbrücke - früher kombiniert Straße und Eisenbahn, jetzt nur noch Bahn - über den Ilmenau-Kanal bei Tönninghausen. Diese über 100 m lange Brücke ist in der flachen Marschlandschaft schon etwas Besonderes. Brücke und Strecke sind in relativ gutem Zustand, die wichtigsten Straßenkreuzungen mit Blinklicht gesichert. Kurz hinter der Brücke, also Richtung Winsen, liegt ein weiterer Anschließender der Bahn, ich sah dort etliche Schüttgutwagen. Früher, so sagte mir ein Ortskundiger, sei hier eine Ölverladerampe und ein Anschlußgleis für einen Holzverarbeitenden Betrieb gewesen.

Nach einer knappen Stunde wird Winsen-Süd erreicht, hier besteht Anschluß an den Metronom nach Hamburg.

Günther Stoltze

Ende HFF

Nahverkehr in Brandenburg : Ein zwiespältiges Bild

In den letzten 10 Jahren hat der Nahverkehr in Brandenburg sein Gesicht stark verändert. Zahlreiche neue Doppelstockwagen haben auf den meisten elektrischen Hauptstrecken den Siegeszug angetreten, auf vielen Nebenstrecken haben neue, niederflurige Dieseltriebwagen die altbewährten Ferkeltaxen und auch VT 628 abgelöst.

Im Gegensatz zu den Fahrzeugen hat das Streckennetz sein Gesicht nicht so radikal verändert: Viele Hauptstrecken (bei weitem nicht alle, siehe Berlin - Dresden) sind zwar saniert und ertüchtigt worden, im Nebenbahnnetz haben sich die Investitionen jedoch in Grenzen gehalten. Hervorzuheben ist hier der Prignitz-Express, der nach langem Anlauf endlich auf der Zielgeraden ist oder die Strecke Rathenow - Brandenburg. Dass das Land Brandenburg keine nachhaltige Konzeption im Zubringerverkehr zu den Hauptstrecken verfolgt, kann man allerdings an der Strecke Fürstenwalde - Beeskow sehen, die zur Sanierung auf einer Teilstrecke seit Jahren gesperrt ist.

Nebenbahnen in der Prignitz

In der Prignitz lassen sich die Folgen einer anspruchlosen Verkehrspolitik besonders gut nachvollziehen; außer dem Leuchtturm-Projekt Prignitz-Express Wittenberge - Wittstock - Berlin ist in die Infrastruktur mehr oder minder zielgerichtet investiert worden.

Die modernen RegioShuttle der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG) mit ihrer gerade für Strecken mit schwächerer Nachfrage optimalen niedrigen Sitzplatzkapazität und davor die Uerdinger Schienenbusse konnten die möglichen Fahrgastpotentiale auf vielen Strecken nicht so realisieren, dass diese Strecken vom Land weiterbestellt werden. Die Gründe dafür sind in fehlenden Fahrplankonzepten mit guten Anschlüssen zu sehen, so dass man zum Beispiel für die Strecke Putlitz - Berlin (132 km) sage und schreibe 2:40 Stunden brauchte; davon wurden insgesamt 33 Minuten allein in Pritzwalk und in Neustadt / Dosse abgestanden. Dass man damit weder Fahrgäste in der Region noch Fernpendler locken kann, liegt auf der Hand. Daher sind in der Prignitz die meisten Strecken in zwischen stillgelegt. Ein Überblick :

Pritzwalk - Putlitz

Pritzwalk - Güstrow*

Neustadt / Dosse - Neuruppin

Wittstock - Neustrelitz#

*Verkehr nur nach Meyenburg, da Mecklenburg-Vorpommern seinen Teil abbestellt hat

#Verkehr nur noch in Mecklenburg-Vorpommern, da Brandenburg seinen Teil abbestellt hat

Wenn der Zug nicht mehr fährt, ist...

...das nicht nur Pech. Wer aus ländlichen Regionen vielleicht zur Arbeit in die nächstgrößere Stadt oder sogar in die Großstadt muss, hat ein Problem, wenn der Zug nicht mehr fährt. Bleibt noch der Bus, der dann meistens nicht so fährt, wie der Fahrgast es braucht. Dann muss er eben mit dem Auto fahren. Klare Antwort. Dumm ist nur, wenn der Lohn nicht reicht, um ein Auto zu unterhalten. Auto, Benzin, Versicherung...da ist schnell Ebbe in der Kasse. Bevor man dann den Job an den Nagel hängt, zieht man dann doch weg, dorthin, wo man vernünftig zur Arbeit kommen kann.

Staatliche Entsedlungspolitik

Damit fördert der Staat, hier das Land Brandenburg, die Flucht vom Land und mit jedem, der wegzieht, wird es für die Aufgabenträger schwieriger, einen guten ÖPNV zu organisieren, für den Nachfrage besteht. Es kann schließlich nur der fahren, der da ist.

Hier ist die Politik gefragt: Anstatt immer nur den Wegzug der Menschen gerade aus den ländlichen Regionen in den Neuen Bundesländern zu beklagen, sollten Konzepte entwickelt werden, wie man die Menschen in der Region halten kann. Ein moderner SPNV sollte ein Teil dieser Konzepte sein.

Zukunft für den Bahnverkehr in der Prignitz

Dass durchaus Bedarf an modernem ÖPNV besteht, beweist die Reaktivierung der Strecke Pritzwalk - Putlitz für den

Fortsetzung Seite 20

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:
jeden 3. Donnerstag im **geraden** Monat um 19 Uhr

Thema DB + Region:
jeden 3. Donnerstag im **ungeraden** Monat (außer Juli) um 19 Uhr

Bitte Ort erfragen und Durchführung bestätigen lassen
unter hamburg@pro-bahn-sh.de oder
Tel. 0163 / 8262984.

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 Bundespressesprecher

Hartmut Buyken

Telefon: 0 21 04 / 42 994

Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84

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

PRO BAHN-Konzepte

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

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

Zum Bestellen hier ankreuzen (oder gewünschte Stückzahl schreiben)

Absender:

und abschicken an:

PRO BAHN

Frank Sievert

Rantzauallee 15

23611 Bad Schwartau

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

Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:

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 ab 2008:
Für Einzelmitglieder 42.00 Euro
ermäßigt (auf Antrag) 26.00 Euro
Familienmitgliedschaft 49.00 Euro

PROBAHN
Ihr Fahrgastverband



Schülerverkehr im Herbst 2007. Mit zielgerichteten Investitionen ins Streckennetz kann auch in der Prignitz ein attraktiver Fahrplan mit guten Anschlüssen angeboten werden.

Das **Grundkonzept** sollte dabei aus folgenden Linien bestehen:

RE 4 Wismar - Berlin - Ausrichtung auf einen Stunden-Knoten Schwerin und Sprinter-Verkehr westlich von Neustadt / Dosse. Die in Wittenberge endenden Zwischenzüge können mit allen Halten nach Hagenow Land zurückverlängert werden.

RE 6 Wittenberge - Wittstock - Berlin - zur vollen Stunde ab Wittenberge mit Eckanschluss Richtung Norden und mit kurzen Anschlüssen Richtung Stendal und Magdeburg.

Darauf aufbauend können die Verkehre auf den Strecken in der Prignitz integriert werden. Der **RE 6** wird zur Minute 30 in Pritzwalk verkehren, so dass die Fahrzeit nach Putlitz auf unter 25 Minuten verkürzt werden sollte, um mit einem Umlauf auszukommen.

Mit einer Fahrzeitverkürzung auf 40 Minuten nach Neustadt / Dosse kann dort ein Richtungsanschluss nach Berlin eingerichtet werden, so dass die Fahrzeit Putlitz - Berlin auf knapp 2 Stunden reduziert werden kann - immerhin 40 Minuten weniger als jetzt.

Von Neustadt / Dosse könnte die Strecke nach Neuruppin reaktiviert werden, mit einer Geschwindigkeitserhöhung auf 80-100 km/h kann ein Richtungsanschluss Wittenberge - Neuruppin mit Bedienung eines Knotens Neuruppin zur vollen Stunde realisiert werden.

Mecklenburg-Vorpommern muss mitspielen

Um jedoch den Verkehr von der Prignitz nach Norden zu reaktivieren, muss das Land Mecklenburg-Vorpommern mitspielen und damit anerkennen, dass der Bahnverkehr bis zur Landesgrenze M-V und der Weiterverkehr mit dem Bus nicht geeignet sind, Fahrgäste anzulocken. Gerade durch eine Strecke wie Pritzwalk - Güstrow können zwei funktionierende Integrale Takt-Fahrpläne in zwei Bundesländern verknüpft werden.

Nahverkehr in der Region ist möglich

Der SPNV in Flächenländern wie es die Neuen Bundesländer nun mal sind, darf nicht nur auf einem auf Hauptstrecken reduzierten Rumpfnetz stattfinden. Dabei muss auch ins Nebenbahnnetz investiert werden und zwar nicht nur in Prestigeprojekte.

Die Verantwortlichen haben heute alle Möglichkeiten um einen modernen SPNV in der Fläche anzubieten und aufzupäpeln. Mit privaten Unternehmen können Strecken durchaus günstig saniert werden, moderne Signalsysteme minimieren den Betriebsaufwand und kleine Dieseltriebwagen sorgen für geringe Betriebskosten und ermöglichen, später die Kapazität einer steigenden Nachfrage anzupassen.

Stefan Barkleit

Das Dienstboot

Auf der zweigleisigen Hauptbahn Elmshorn - Westerland gibt es mehrere eingleisige Abschnitte, die bei Verspätungen immer wieder zu Behinderungen führen. So auch seit ein paar Jahren die Brücke über die Eider bei Friedrichstadt. Bei der Überquerung des Deiches fährt man zuerst auf die Vorflutbrücken und kommt dann auf das bewegliche Mittelteil, das als Drehbrücke konzipiert wurde.

Bedingt durch hohe Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten wurde vor ein paar Jahren kurzerhand der Westteil der Brücke stillgelegt und vor und hinter der Brücke jeweils eine Weiche eingebaut, um vom zweigleisigen auf den eingleisigen Betrieb wechseln zu können. Direkt am Deich wurde ein Gleisbildstellwerk gebaut, von dem sowohl der Zugverkehr wie auch die Brücke gesteuert werden kann, innerbetrieblich spricht man von einer Überleitstelle. Die Züge können aus dem eingleisigen Brückenabschnitt sowohl ins Regel- wie auch ins Gegengleis in Richtung Lunden oder Friedrichstadt geleitet werden.

In der Vergangenheit ist es immer wieder vorgekommen, dass die Verriegelung oder der Antrieb der Drehbrücke versagt. In diesen Fällen müssen dann die Regional- und Fernzüge von und nach Sylt über Jübek umgeleitet werden. Mancher wird sich schon gefragt haben, warum in Husum der Bahnsteig in Richtung Rendsburg so lang gebaut worden ist, hier ist die Erklärung. In der Vergangenheit sind natürlich auch andere Umleitungsgründe zum Tragen gekommen. Es sei hier nur an die Sperrung der Hochbrücke in Hochdonn erinnert.

Wenn nun der Brückenantrieb versagt während die Brücke quer zur Schiene liegt, also für den Schiffsverkehr geöffnet ist, kann der Fahrdienstleiter (Fdl) nur mittels Handkurbel die Brücke zurückdrehen. Die Drehbrücke ruht im geöffneten Zustand auf dem Mittelpfeiler und der Fdl sitzt im Dienstraum hinter dem Deich. Um keine nassen Füße zu bekommen benutzt der Fdl sein am Fuße des Deiches befindliches Dienstboot und rudert zum Mittelpfeiler, um die Brücke mittels Handkurbel in die andere Lage zu bringen. Anschließend wird per Boot zurück zum Stellwerk gerudert, um die Steuerung des Zugverkehrs wieder aufzunehmen.

Peter Stoltze

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 23, Ausgabe 2 / 2007
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau
Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)

Auflage: 800 Stück; Redaktionsschluß: 18. November 2007

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.