

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Das hervorstechende „Bahn-Ereignis“ der letzten Monate war sicher der Wechsel an der Spitze der DB AG. Ob damit wesentliche Änderungen aus Sicht der Fahrgäste verbunden sein werden, muss sich noch herausstellen, ist aber im Hinblick auf den Anlass für Hartmut Mehdorns Rücktritt eher unwahrscheinlich.

Über die „Feste Fehmarnbelt-Querung“ darf weiter spekuliert werden. Viele Gutachten - viele Meinungen. Ob es am Ende so geht wie mit dem Transrapid zum Münchener Flughafen? Jedenfalls werden noch einige Jahre vergehen, ehe eine Brücke steht.

Aktueller ist dagegen die Vorlage des neuen „Landesweiten Nahverkehrs-Plans“

(LNVP) durch die LVS SH. Eine Stellungnahme des PRO BAHN Landesverbandes hierzu finden Sie in diesem Heft gleich im Anschluss.

Auch die übrigen Artikel bieten hoffentlich nicht nur interessante Lektüre, sondern darüber hinaus Anregungen und Diskussionsstoff.

Ihr Redaktionsteam.

Ein Hinweis:

Auch dieses Heft enthält wieder die Beiträge aus dem Hamburger Fahrgast Forum (HFF) und zwar aus Heft 20.

PRO BAHN zufrieden mit dem LNVP 2008 - 2012

PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg ist mit dem von der LVS vorgelegten neuen LNVP weitestgehend zufrieden.

„Viele von unseren Anregungen und Wünschen sind mitaufgenommen worden,“ so der PRO BAHN-Landesvorsitzende Stefan Barkleit, „alles aber kann man bekanntlich nicht haben.“

Erfreulich ist aus unserer Sicht, dass die LVS sich mit der Forderung nach einem landesweiten Buslinien-Grundnetz durchsetzen konnte und zudem eine Differenzierung in eine Fortschreibungs- und in eine Perspektivvariante vorgenommen worden ist.

Positiv zu bewerten ist weiterhin, dass die LVS, neben den geplanten neuen Sta-

tionen, auch die Wünsche der Kommunen nach weiteren Stationen im LNVP abgebildet hat.

Hinsichtlich des SH-Tarifs unterstützt PRO BAHN die Einführung eines Job-Tickets und der 9-Uhr-Zeitkarte und dankt der LVS und insbesondere Herrn Wewers für seinen Einsatz für die 20-Minuten-Kundengarantie, die im Herbst dieses Jahres eingeführt werden soll.

Diese Kundengarantie geht deutlich über die Mindeststandards, die die EU vorschreibt und die im Bundesgesetz verabschiedet worden sind, hinaus. Befürchtungen, dass eine solche Garantie zu unzumutbaren Kosten für die Unternehmen führen könnte, konnten auf dem diesjährigen Bundesverbandstag von PRO BAHN zerstreut werden. Wolfgang Dippel, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), berichtete dort über die 5 Minuten-Ga-

In dieser Ausgabe:

Betreiberwechsel NOB / RB SH	S. 2
Schnellbahnen in und um HH	S. 3
Tunnel statt Brücke für Rendsburg	S. 4-6
Strecke Ascheberg - Neumünster	S. 7 - 9
Schönberger-Strand-Express	S. 10
Achse Hamburg - Büchen	S. 12
Hamburger Fahrgast Forum	S. 13 - 19
Container durch die Heide?	S. 19 / 20
Impressum	S. 20
PRO Bahn intern	S. 23

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



rantie in Nordhessen, die mehr nütze als das sie koste, denn so erfahre der NVV aus erster Hand von den realen Schwachstellen.

Festzuhalten bleibt allerdings, dass auch in Zukunft darauf geachtet werden muss, dass Bahn und Bus bezahlbar bleiben.

Angebotsmaßnahmen bis 2025 -

- wo Licht ist,...

Wir begrüßen die in der Variante „Fortschreibung“ vorgesehene Einführung von Express-Zügen auf der Marschbahn in der Sommersaison und das Festhalten am Ziel, die Marschbahn zukünftig am Hamburger Hbf. enden zu lassen.

Auch ist mit der geplanten Flügelung der RE Flensburg / Kiel - Hamburg in Neumünster eine langjährige Forderung von PRO BAHN umgesetzt worden - was lange währt, wird endlich gut.

Ein bedeutender Fortschritt ist die in der Variante „Perspektive“ genannte Errichtung des von PRO BAHN schon lange geforderten Kreuzungsbahnhofes Felde und die Einführung eines Halbstundentaktes Kiel - Rendsburg mindestens in der Hauptverkehrszeit.

Ebenso positiv zu bewerten ist die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll - Flensburg, wird hier doch eine empfindliche Lücke im schleswig-holsteinischen Bahnnetz geschlossen. Die Strecke ist jedenfalls im neuen Trassensicherungsvertrag enthalten, die Strecken Ascheberg - Neumünster und Itzehoe - Kellinghusen sind es jedoch nicht, obwohl beide Strecken durchaus eine Netzfunktion im schleswig-holsteinischen Bahnnetz erfüllen könnten.

Ohnehin muss die Frage gestellt werden, ob das Land zukünftig nicht lieber in den Betrieb als in die Sicherung ungenutzter Bahnstrecken investieren möchte.

...ist auch Schatten

Der in der Variante „Perspektive“ genannte Halbstundentakt Kiel - Hamburg ist angesichts der weiter steigenden Fahrgastzahlen aus unserer Sicht schon heute mehr als gerechtfertigt.

Mehr Mut hätten wir uns hingegen für die Bahnstrecke Heide - Neumünster gewünscht, die laut LNVP weiterhin ein Schattendasein führen soll, anstatt (für 100 km/h ausgebaut und mit neuer Kreuzung in Beringstedt) ihrer Netzfunktion im Integralen Taktfahrplan SH gerecht zu werden.

Ebenso fehlt im neuen LNVP ein klares Bekenntnis zur StadtRegionalBahn Kiel, die unserer Meinung nach entscheidend für die weitere wirtschaftliche Entwicklung dieser Region ist. Stattdessen wird mit der Förde-S-Bahn eine (Schein-) Alternative aufgezeigt, die für die Region Kiel nicht einmal annähernd die Vorzüge einer StadtRegionalBahn bietet.

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

Auf Seite 23 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Betreiberwechsel NOB - Regionalbahn Schleswig-Holstein

Ein Sonderkonstrukt der Ausschreibungen ging jüngst zu Ende. Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) und die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RB SH) hatten sich seit Dezember 2000 im Rahmen eines Kooperationsvertrages die Strecke Kiel - Neumünster zu je 50 Prozent geteilt, wobei die Leistungen der RB SH mit den Fahrzeugen der NOB erbracht wurden. Ein von innen angebrachtes Schild vorne zeigte dem Fahrgast, dass der blaue Triebwagen von einem „roten“ Triebfahrzeugführer gefahren wurde..

Aber auch hier gab es eine Ausnahme: RB 21949 verkehrt mit 6 Wagen des SH-Express, RB 21927 verkehrt mit 5 Reisezugwagen (n-Wagen) und RB 21946 mit 3 n-Wagen. Im Fahrplan waren die Züge als „RB“ veröffentlicht.



Streckeneinweihung in Eckernförde.

Seit dem 04. April 2009 nun fährt die NOB die Zwischenpendelzüge von Kiel nach Eckernförde und die RB SH sämtliche Leistungen zwischen Kiel und Neumünster. Beide Fahrpläne ändern sich durch den Betreiberwechsel nicht. Auch der Stundentakt zwischen Kiel und Flensburg (über Eckernförde) bleibt sowohl vom Fahrplan her als auch vom Betreiber her (RB SH) identisch.



Fahrgäste im NOB-Zug

Vorangegangen war die Vereinbarung zwischen den beteiligten Parteien Land Schleswig-Holstein, Regionalbahn Schleswig-Holstein und NOB, die bestehenden Verkehrsverträge für

das Netz Nord im Rahmen des Linientausches um ein Jahr bis Dezember 2011 zu verlängern.

Fahrgäste zwischen Neumünster und Kiel seien gewarnt: Nun kann man gar keine Fahrkarten mehr im Zug nachlösen. Fahrgäste zwischen Eckernförde und Kiel seien ebenfalls gewarnt: Nur weil man das in den blauen Zügen kann, kann man das in den roten natürlich nicht.

Eine Probefahrt des Autors am 19. April 2009 von Neumünster nach Kiel wurde mit einem VT628 der RB SH durchgeführt. Auch wenn diese auf ihrer Homepage noch am 20. April 2009 noch die alte Aufteilung der Zugteilung darstellte.

„Zwei weitere Testfahrten fanden am 30. April 2009 und 02. Mai 2009 von Kiel nach Neumünster statt. Beide Male dann doch mit LINT-Triebwagen, so dass zwar immer noch kein Fahrkartenkauf aber immerhin der niveaugleiche Eingang möglich war. Leider war die erste Fahrt bis Flintbek übevoll. Hier allerdings hilft kein Betreiberwechsel, sondern nur der Halt der RE-Züge. Angesichts des Aufkommens ist dieser sicher gerechtfertigt.“

Holger Busche.

Fotos: Mit freundlicher Genehmigung der NOB

Schnellbahnen in und um Hamburg - Angebot auf hohem Niveau, aber immer noch Potential für Verbesserungen

In der letzten Ausgabe der SHS konnten Sie einen umfassenden Überblick über die Qualität der Schnellbahnen in und um Hamburg gewinnen, welche mal mehr und mal weniger direkt nach Hamburg hineinführen. Aus schleswig-holsteinischer Sicht ist das ÖPNV-Angebot in Hamburg dabei äußerst attraktiv - U- und S-Bahn, RegionalExpress und Metronom sowie RegionalBahn, Metronom Regional sowie Bus (und in absehbarer Zeit auch die Stadtbahn) - das kann nicht jede Metropol-Region vorweisen.

Und doch gibt es auf einigen Strecken noch ein deutliches Potential zur Verbesserung des Schnellbahn-Angebotes, das wir an dieser Stelle ein wenig mehr beleuchten wollen.

Aus schleswig-holsteinischer Sicht

Bei einer Betrachtung der Metropolregion Hamburg aus nördlicher Sicht fallen uns dabei drei Beispiele ein, bei denen mit mehr oder weniger Aufwand eine qualitative Verbesserung des Schnellbahn-Angebotes möglich ist.

1. Zunächst fällt auf, dass die Marschbahn-Züge Westerland - Hamburg die einzige schnell- und langlaufende Linie darstellen, die nicht am Hamburger Hbf., sondern in Hamburg-Altona endet. Dies war im Zuge des Betreiberwechsels auf die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) Ende 2005 ganz anders geplant, denn die NOB wollte einerseits zum Hbf. fahren, da dort bessere Anschlüsse zum Fernverkehr bestehen und hatte andererseits vor, selbst mit einigen Zugpaaren weiter in Richtung Ruhrgebiet oder auch nach Berlin zu fahren.

Die Weiterführungen in Richtung Süden sind heute kein Thema mehr, doch ist die Führung zum Hamburger Hbf. nach wie

vor aktuell, da der bisherige Endpunkt Hamburg-Altona einerseits die Attraktivität des Verkehrsangebotes auf der Marschbahn senkt und andererseits der überlastete RE Kiel - Hamburg im Abschnitt Elmshorn - Hamburg Hbf. auch noch die weiter Richtung Süden fahrenden Marschbahn-Reisenden mitnehmen muss. Ein Halbstundentakt zwischen der NOB und dem RE Kiel - Hamburg im Abschnitt Elmshorn - Hamburg Hbf. wäre deshalb wünschenswert - vielleicht lässt sich dies realisieren, wenn der Metronom ab Ende 2010 nicht mehr nach Hamburg-Altona fährt.

2. Zweitens fällt die aus Hamburger Sicht stiefmütterlich behandelte AKN-Linie A1 auf, die großteils immer noch im stadtfernen Eidelstedt endet und deren wenige Durchbindungen bis zum Hamburger Hbf. auch durch das Engagement von PROBAHN zunächst bis Ende 2009 gesichert werden konnten.

Nachdem in den letzten 10 Jahren ein hoher Millionenbetrag in die AKN-Linie A1 investiert wurde, müssen die Fahrgäste nun endlich daraus resultierende Verbesserungen im Angebot zu sehen bekommen - und dazu gehört ein über den ganzen Tag verkehrendes und vertaktetes Angebot in die Hamburger Innenstadt, egal ob es modernisierter Dieselbetrieb oder eine S-Bahn wird.

Bis diese Entscheidung getroffen ist, sollte aus Sicht von PROBAHN das derzeitige AKN-Angebot zum Hamburger Hbf. beibehalten werden.

3. Eine ganz empfindliche Lücke im Verkehrsnetz im Hamburger Osten ist die bis heute nicht realisierte S4 nach Ahrensburg und weiter nach Bad Oldesloe. Immerhin werden bis Ende 2009 alle Regionalbahnen mit Doppelstockwagen gefahren werden, doch ist es ein qualitativer Unterschied, ob alle 30 Minuten eine Regionalbahn oder alle 10 Minuten eine S-Bahn fährt.

Auf dieser Strecke ist es allerhöchste Eisenbahn, die benötigte Infrastruktur in Form eines 3. und abschnittsweise 4. Gleises zu errichten, damit endlich die S4 auf separaten Gleisen nach Ahrensburg verkehren kann.

Aus niedersächsischer Sicht

Wechselt man die Perspektive und wirft aus Richtung Süden den Blick auf die Metropolregion Hamburg, gibt es auch noch Verbesserungsbedarf, was wir konkret an drei Baustellen aufzeigen wollen.

1. Viele Züge des sogenannten Metronom Regional in den Relationen Hamburg - Lüneburg und Hamburg - Tostedt enden nach wie vor in Hamburg-Harburg, ein Umstand, der sicherlich auch durch die Bauarbeiten an der Pfeilerbahn motiviert war. Diese sind jedoch in absehbarer Zeit abgeschlossen, so dass diese Züge danach wieder bis zum Hbf. verlängert werden sollten, auch um die stark belastete S3 / S31 zu entlasten.

2. Der Metronom Hamburg - Uelzen verkehrt als einzige schnelllaufende Linie in der Region Hamburg am Sonntagmorgen nur zweistündlich. Dies ist gerade für Tagestouristen recht unglücklich, da sie nur entweder recht früh oder vielleicht schon zu spät losfahren können. Auch laufen alle zwei Stunden Anschlussfahrgäste aus der RB Lübeck - Lüneburg in Lüneburg ins Leere. Dieser Mangel könnte vielleicht mit der Neuausschreibung des „Hanse-Netzes“ Uelzen - Hamburg - Bremen abgestellt werden.

3. Attraktiver werden muss auch die Verbindung von Hamburg in die Lüneburger Heide. Fuhren bis vor einigen Jahren die RB aus Soltau noch bis Hamburg-Harburg, muss heute generell in Buchholz umgestiegen werden, so dass die Akzeptanz des ÖPNV in der Heide weiter gesunken sein dürfte.

Nach Auffassung von PRO BAHN wäre es wünschenswert, eine Direktverbindung Soltau - Hamburg Hbf. einzurichten, die im Abschnitt ab Buchholz den ab Dezember 2010 verkehrenden Metronom Regional Bremen - Hamburg zum Halbstundentakt ergänzen könnte. Diese Leistung könnte gegebenenfalls als Zusatz-Angebot bei der Ausschreibung des „Hanse-Netzes“ abgefragt beziehungsweise angeboten werden. Als Fahrzeugmaterial für die Verbindung schweben uns als Fahrgastverband dabei die im LNVG-Fahrzeugpool bisher nicht genutzten Loks der Reihe 246 mit Doppelstockwagen vor.

Stefan Barkleit

„Sylter Welle“ vorerst auf Eis gelegt

Nachdem es im letzten Herbst noch so schien, dass einer (Wieder-)Einführung des Ausflugszuges „Sylter Welle“ nichts entgegenstehe, hat sich Mitte Februar herauskristallisiert, dass die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) von diesem Projekt zunächst Abstand genommen hat.

Als Begründung dafür wird einerseits damit argumentiert, dass man durch das, dank Schraubenkupplung, doch etwas aufwändigere An- und Abflügeln des Zuges Kiel - Westerland an den Zug aus / in Richtung Hamburg die Betriebsqualität nicht gefährden möchte, andererseits, dass die „Sylter Welle“ auf der Rückfahrt in Niebüll abgeflügelt werden und 15 Minuten auf die nächste freie Trasse nach Husum warten müsste.

Kommentar:

Die Argumente der NOB bezüglich der Gefährdung der Betriebsqualität auf der Marschbahn und der mangelnden Attraktivität der „Sylter Welle“ in dieser Form sind nachvollziehbar. Trotzdem bedauert PRO BAHN das vorläufige Halt-Signal für die Wiederaufnahme dieses Ausflugszuges, der in Schleswig-Holstein eine lange währende Tradition hatte.

Ein wenig mehr Mut hätten wir uns trotzdem gewünscht, denn auch aus Sicht von PRO BAHN ist eine langfristige Zukunft einer wiederbelebten „Sylter Welle“ eher in der Etablierung eines von den Marschbahn-Verkehren unabhängigen Premium-Produktes zu sehen.

Ausschreibung Netz Nord

Vielleicht bietet die im Januar veröffentlichte Ausschreibung Netz Nord die Möglichkeit, am Wochenende mit dann nicht benötigten Triebwagen-Garnituren ein Premium-Produkt „Sylter Welle“ auf die Schiene zu stellen.

Die „Sylter Welle“ sollte dabei zwischen Kiel und Husum an den heutigen Stationen halten, Husum jedoch vor dem Marschbahn-Taktzug verlassen und nur in Niebüll halten. Die Fahrtzeit sollte 2 ¼ bis 2 ½ Stunden betragen, ein Catering sollte analog zur Marschbahn angeboten werden.

Zum Einsatz sollten die von PRO BAHN im Rahmen der Ausschreibung Netz Nord geforderten größeren Triebwagen (175 bis 200 Sitzplätze) kommen, natürlich in Doppeltraktion.

Stefan Barkleit

Was kommt nach der Rendsburger Hochbrücke?

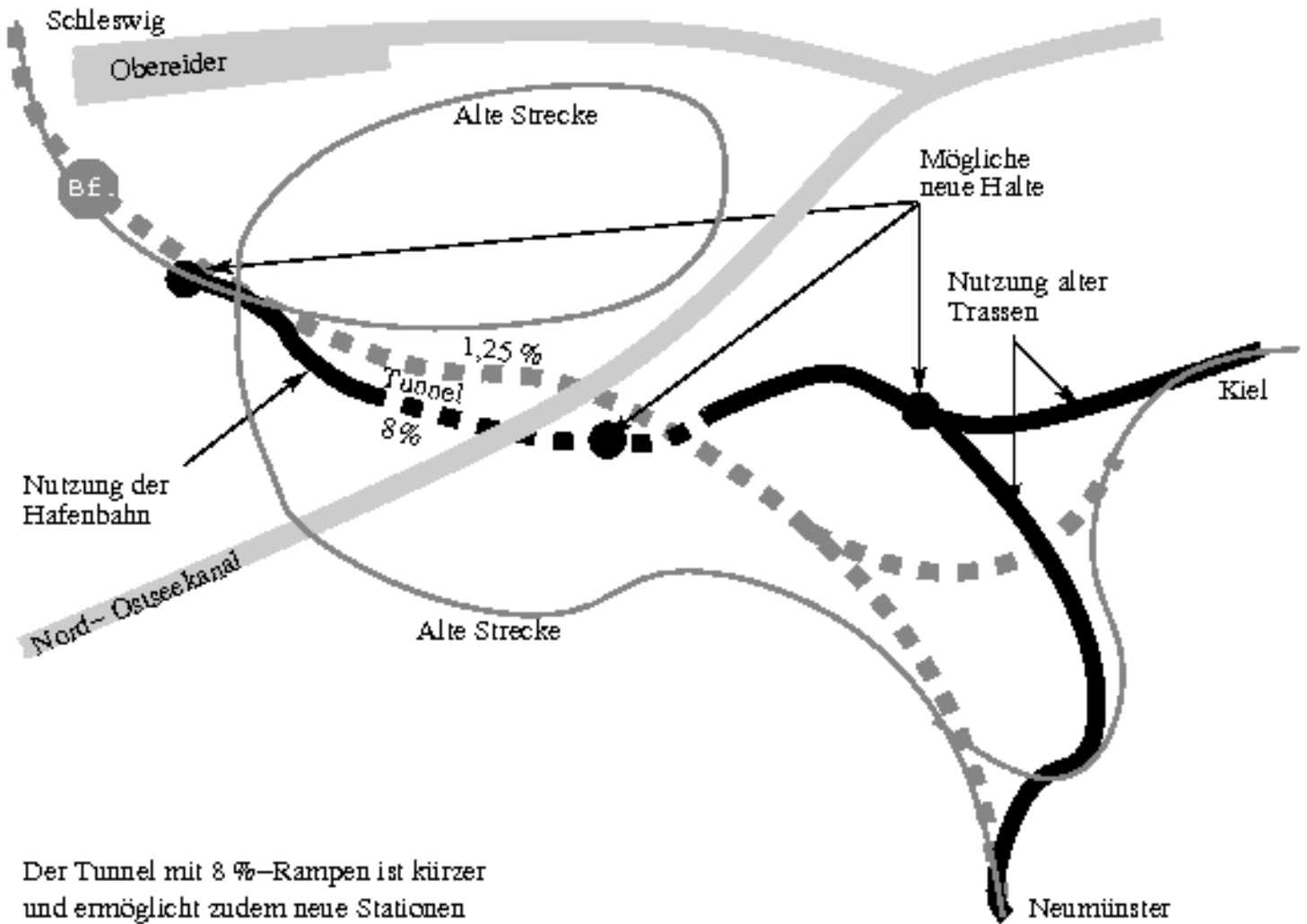
Anfangs querte die Bahn in Rendsburg den Kanal zwischen Nord- und Ostsee höhengleich auf Drehbrücken. Seit 1913 führt eine Brücke die Bahn 42 m hoch über den Kanal. Rund vier Kilometer wurde die Rampe lang, damit es die damaligen Züge vom Bahnhof (ca. 10 m ü.NN.) aus so hoch hinauf schafften. So lang, dass ein zeitraubender Rundkurs nötig wurde. Aber die Brücke kostet nicht nur Zeit. Viel Geld ist erforderlich, sie verkehrstüchtig zu erhalten. Dabei ist sie schon seit Jahren ein ständiges Verkehrshindernis und wird es bleiben.



Die Kanalbrücke bei Rendsburg - Verkehrshindernis in luftiger Höhe - bald schon Tourismusmagnet als schönste Draisinenstrecke der Welt?

In einem Ersatztunnel müsste die Bahn rund 20 m abtauchen, um unter dem Kanal hindurchzukommen. Damit erfordert der Weg unten herum einen ähnlichen Höhenunterschied. Steigungen von 1,25 % wie auf Neubaustrecken für Personen- und Güterverkehr verkürzen die Rampenlänge zwar auf nur noch rund 2,5 km. Sie wäre aber immer noch zu lang, als dass der Bahnhof bleiben könnte wie er ist. Er müsste verbuddelt werden. Hinzu kämen mehrere Konflikte mit Straßen. Neue Stationen wären praktisch ausgeschlossen, da sie viel zu tief unter der Erde lägen.

Fazit: Ein Tunnel herkömmlicher Bauart ist teuer, aufwendig und bringt kaum Nutzen vor Ort. Bedenkt man aber, dass die Jütlandroute ihre Bedeutung für den Güterverkehr durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung verlieren wird, könnte der verbleibende Regionalpersonenverkehr auch von Triebwagen durchgeführt werden. Diese haben aber ein deutlich höheres Steigervermögen von bis zu 8 % im Falle der Regionalstadtbahn Kiel. Damit verkürzt sich die nötige Rampenlänge auf weniger als 400 m. Der gesamte Tunnel wäre nicht einmal einen Kilometer lang und kreuzte keine der Rendsburger Straßen. Auch der Abzweig Richtung Kiel ließe sich im Gegensatz zu einem herkömmlichen Eisenbahntunnel ohne Umwege an der Oberfläche errichten. Durch Wegfall der Schleife und durch höhere



Der Tunnel mit 8 %-Rampen ist kürzer und ermöglicht zudem neue Stationen

Beschleunigung der Triebwagen brächten neue Stationen an der Oberfläche etlichen Menschen die Bahn näher.

Fazit: Kommt der Brückenschlag über den Fehmarnbelt, spart die RSB-Kiel viel Geld. Und selbst wenn er nicht käme, verbände sie viel Nutzen mit relativ geringen Investitionen. Warum nicht auch einen neuen Verknüpfungspunkt zu den Bussen am Ober-eiderhafen? Auch die Wege in die Innenstadt würden deutlich

kürzer. Die Anbindung sowohl Büdelsdorfs als auch Fockbeks wäre nicht nur preisgünstiger, sondern auch besser zu bekommen. Selbstverständlich könnten diese Triebwagen auch nach Husum oder gar umsteigefrei von Wohngebieten Kiels an den Strand von St. Peter fahren. Völlig neue Perspektiven. Für den durchgehenden Verkehr (Dänemark -) Flensburg - Hamburg die Strecke Flensburg - Kiel zu beschleunigen mit



So nach und doch unerreichbar - Die schnelle Verbindung nach Kiel über Osterrönfeld. Eine Stadtbahn ermöglicht hier noch einen Bahnhof



Osterrönfeld - Dichte Besiedlung ohne Bahnanschluss, da auf der falschen Seite des Kanals

ein paar Zweigleisabschnitten ist nicht nur wesentlich billiger als ein Ersatztunnel herkömmlicher Bauart, sondern verbessert auch gleichzeitig die Verbindungen in die Landeshauptstadt. Sowohl von Flensburg und Eckernförde aus als auch von Hamburg aus, von wo dann auch endlich ein Halbstundentakt nach Kiel wirtschaftlich wäre. Die Fahrzeit eines Zuges Flensburg - Eckernförde - Kiel - Neumünster zur Weiterfahrt nach Hamburg wäre ähnlich schnell wie heute über Rendsburg oder gar schneller, auf jeden Fall aber wirtschaftlicher. Lediglich Schleswiger und Rendsburger würden dann auf dem Weg nach Hamburg in Neumünster umsteigen müssen. Dafür gäbe es aufgrund der geringeren Kosten und der besseren Haltepunkte diese Verbindungen praktisch doppelt so oft. Dadurch sparen spontane Fahrgäste auch wieder viel Zeit anstatt auf einen Zug zu warten, der nur alle zwei Stunden fährt.

Fazit: Ein Stadtbahntunnel in Rendsburg in Verbindung mit einem Ausbau der Strecke über Eckernförde brächte massiven Mehrnutzen für den Norden Schleswig-Holsteins zu einem kleineren Preis als der ohnehin diskutierte Ersatztunnel herkömmlicher Bauart.

Holger Busche

Grafik und Fotos: Holger Busche

Bessere Bahnverbindungen – gut für den Tourismus

Lübeck - Travemünde: im Sommer werktags auf dem Abstellgleis ?

Wie schon oft an dieser Stelle geschrieben, ist auf dieser Strecke nach wie vor vorgesehen, im Sommer VT 648 in Doppeltraktion einzusetzen, was aus Sicht von PRO BAHN eben nicht als ausreichend angesehen wird.

Doch wo liegt eigentlich das Problem dabei, im Sommer Loks der Reihe 112 oder 114.3 mit Doppelstockwagen einzusetzen? Doppelstockwagen sind jedenfalls genügend vorhanden, immerhin bekommt die Regionalbahn SH bis Ende des Jahres 64 neue dieser komfortablen Wagen geliefert. Diese bewältigen dann den RE-Verkehr Lübeck - Hamburg und den RB-Verkehr Bad Oldesloe - Hamburg und sind in der Hauptverkehrszeit (bis auf die Reserve) alle gebunden.

Wohlgemerkt, nur in der Hauptverkehrszeit! Tagsüber gehen einige der RB-Garnituren für Bad Oldesloe - Hamburg in die Abstellung, bis sie am späten Nachmittag wieder gebraucht werden. Wagen wären also tagsüber vorhanden, um die Züge Lübeck - Travemünde mit einer Wagen-Garnitur zu fahren, doch stehen diese Wagen am falschen Ort, nämlich im Raum Hamburg, in der Abstellung.

Einfache Lösungen müssen her

PRO BAHN schlägt zur Lösung des Problems vor, doch nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit eine Sprinter-Verbindung Hamburg - Travemünde (am besten mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde) anzubieten, die bis Lübeck nonstop und ab Lübeck in der Fahrlage der RB Lübeck - Travemünde fährt. Die so herbeigeführte Garnitur würde dann tagsüber zwischen Lübeck und Travemünde pendeln und nachmittags als Sprinter so nach Hamburg zurückkehren, dass sie pünktlich zur beginnenden Hauptverkehrszeit wieder vor Ort wäre.

Anzumerken ist natürlich, dass der Aufenthalt in Travemünde bei An- und Abreise mit dem Sprinter nicht allzu lang ist, doch vielleicht verändern sich im Rahmen der Erschließung neuer Zielgruppen die Bedürfnisse der Touristen ja auch in die Richtung, dass man nicht mehr von morgens bis abends nur unterwegs sein möchte?

Nord-Ostsee-Bahn fährt nach Eckernförde: neue Chancen für den Tourismus?

Seit 4. April fährt die Nord-Ostsee-Bahn die Zwischenzüge (mit Halt am CITTI-Park) nach Eckernförde, wodurch die LVS dank verbesserter Umläufe rund 150.000 Euro im Jahr spart. Diese Zwischenzüge verkehren wie bisher auch nur von Montags bis Samstags. An Sonntagen müssen die Regionalbahnen Kiel - Flensburg allein den Verkehr bewältigen.

Eckernförde - Tourismus und Fischmarkt

Eckernförde ist eine Stadt, die zu einem großen Teil vom Tourismus lebt, und ist durch ihren Fischmarkt, der an jedem ersten Sonntag im Monat stattfindet, bekannt. Dann sind die Straßen rund um Eckernförde voll und es ist nicht selten, dass man als Autofahrer bis weit vor Eckernförde im Stau steht.

Auf der Schiene hingegen fährt nur ein kleiner, allerdings gut besetzter LINT 41 der Regionalbahn SH. Fährt eigentlich nur dieser kleine Zug, weil die Nachfrage so niedrig ist? Das Potential an solchen Fischmarkt- und Sommersonntagen scheint jedenfalls vorhanden zu sein, wenn man auf die Straßen schaut.

Warum kann die NOB nicht auch mal sonntags nach Eckernförde fahren ?

Die Triebwagen sind jedenfalls vorhanden, auch die verbesserten Umläufe kann man an einem Sonntag fahren - es kann eigentlich nur an den Finanzen liegen! Im neuen LNVP steht, dass in Zukunft zur Finanzierung von Investitionen auch Kommunen und Wirtschaftsunternehmen herangezogen werden sollen. Vielleicht sind die sonntäglichen Zwischenzüge nach Eckernförde ja die erste Anwendungsmöglichkeit für so ein Modell? Eckernförde gibt etwas dazu, weil mehr Touristen und weniger Autos in die Stadt kommen, die LVS gibt etwas als Zeichen des guten Willens und das Land Schleswig-Holstein gibt etwas im Rahmen der Tourismusförderung! Wäre das zu viel verlangt?

Stefan Barkleit

Das Redaktionsteam der SHS dankt herzlich allen, die durch Artikel und Fotos zu dieser Ausgabe beigetragen haben. Für Kritik an Inhalt und Gestaltung sind wir offen. Bitte senden Sie Ihre Anmerkungen an: bahr@pro-bahn-sh.de

Quo vadis, AKN?

Im April 2009 wurde der neue PRO BAHN-Arbeitskreis „S-Bahn-Verkehr in Hamburg und Umgebung“ eingerichtet. Er tagte bisher zweimal (am 14.05. und 11.06. 2009). Den Mitgliedern geht es darum, sich Gedanken zu machen über Linienführung, Linien-erweiterungen und eventuell neue Linien bei der Hamburger S-Bahn.

Es wurden zunächst kleine Arbeitsgruppen gebildet, die Vorschläge für einzelne Linien erarbeiten sollen.

Im Folgenden soll die AKN-Linie A 1 (Eidelstedt – Kaltenkirchen – Neumünster) betrachtet werden. Die Linie A 1 ist bisher keine S-Bahn-Linie im üblichen Sinne: Sie wird nicht elektrisch betrieben, sondern mit Dieseltriebwagen; sie fährt – überwiegend – nicht zum Hamburger Stadtzentrum, sondern beendet ihre Fahrt von Neumünster bzw. Kaltenkirchen in der Regel in Eidelstedt (fast 10 km vom Hamburger Hauptbahnhof entfernt). Lediglich 11 Züge montags bis freitags bzw. 12 Züge am Sonnabend fahren bis Hamburg Hbf. durch, davon 2 bzw. 3 Zugpaare morgens und 9 Zugpaare abends. Sie benutzen die S-Bahn-Gleise der Linie S 21 und fahren dort elektrisch mit Gleichstrom aus der Stromschiene. Diese Züge werden gut angenommen, sie werden aber von der Politik aus Kostengründen in Frage gestellt. Die Abschaffung der Durchfahrt zum Hauptbahnhof wäre jedoch ein Schildbürgerstreich – einer Weltstadt einfach nicht angemessen. Hinzu kommt, dass der Hauptbahnhof ohnehin „ostlastig“ ist, d.h. es münden vier S-Bahn-Strecken von Osten (NO, O, SO, S) ein, nämlich von Ohlsdorf, Ahrensburg, Bergedorf und Harburg, während nur zwei Linien nach Westen weiterführen – nach Wedel und nach Pinneberg. Da wäre es sinnvoll, eine der von Osten kommenden Linien nach Quickborn – Kaltenkirchen durchzubinden (z.B. die Linie S 21 oder die neu einzurichtende S 4 von Bad Oldesloe). Dabei ergeben sich allerdings etliche technische Probleme: Wagenpark, Bahnsteighöhen (bei der S-Bahn 96 cm, bei der AKN 76 cm über SOK) und Traktionsart, um die wichtigsten zu nennen. Aber auch der bei der AKN immer noch übliche 40-Minuten-Takt – abends, ab Sa-Nachmittag und So – passt nicht zu einer S-Bahn-Linie, geschweige denn ein 80- oder 120-Minuten-Takt, wie er zwischen Kaltenkirchen und Neumünster in verkehrsschwachen Zeiten derzeit gefahren wird.

Probleme gibt es genug zu lösen, aber das ist Sache des Arbeitskreises. Hier möchte ich nur einige Beispiele nennen:

1. Die Traktionsart ab Eidelstedt. Ein Weiterbau der Stromschiene auch nur bis Kaltenkirchen erscheint mir viel zu teuer, da aus Sicherheitsgründen die höhengleichen Bahnübergänge (mehr als 20) beseitigt werden müssten. Der Charme und die Fahrgastfreundlichkeit der AKN liegen aber gerade in der Barrierefreiheit zwischen Straße und Bahnsteig – sogar bei dem neuen Bahnhof Quickborn! Auf den „modernen“ Bahnhöfen Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Eidelstedt-Zentrum sind Behinderte dagegen immer auf Fahrstühle angewiesen.

2. Die Barrierefreiheit auf den Bahnsteigen selbst ist dagegen nicht gegeben, solange die AKN-Bahnsteige 20 cm niedriger sind als die S-Bahnsteige und damit der Fußboden der S-Bahn-Züge.

3. Die Einführung des 10-Minuten / 20-Minuten-Takts ganztägig, wie bei S- und U-Bahn üblich, zumindest bis Bad Bramstedt.

Abschließend etwas zu den Kosten des Umbaus bzw. des Ausbaus des S-Bahn-Netzes. Wir sollten immer im Auge behalten, ob die Aufwendungen zukunftsträchtig sind. Bestes positives Beispiel hierfür ist die City-S-Bahn. Wenn vor ca. 40 Jahren nicht der Bahnsteig Null (die heutigen Gleise 1 + 2 im Hauptbahnhof) und die S-Bahn über die Landungsbrücken gebaut worden wären, brauchten wir uns heute über eine Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs keine Gedanken zu machen – die alte Stammstrecke wäre spätestens mit der Eröffnung der Harburger S-Bahn „dicht“ gewesen. Und diese zukunftsträchtige Entscheidung wurde von der „Behördenbahn“ getroffen!

Ortwin Spender

(PS: ich war nie bei der DB beschäftigt)

IG 148 - Interessengemeinschaft 148 (in Gründung)

Nachdem Anfang des Jahres 2009 bekannt wurde, dass die Deutsche Bahn einige Grundstücke der Trasse der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg verkauft hatte, trafen sich mehrere Interessierte, um einer möglichen Entwidmung der Trasse entgegen zu wirken.

Wurde die Strecke - mit einigen anderen Strecken - bis dato durch einen Trassensicherungsvertrag zwischen DB und dem Land Schleswig-Holstein gesichert, so ist die Strecke Neumünster - Ascheberg im neuen Landesnahverkehrsplan des Landes Schleswig-Holstein nicht mehr enthalten.

Um die Trasse für eine - für alle Beteiligten sicher wiederkommende - spätere Reaktivierung der Bahnverbindung und für die weitere Nutzung als Draisinenstrecke für den Verein Draisinen Freunde Mittelholstein e.V. in Bokhorst zu erhalten, wurde eine Interessengemeinschaft gegründet - IG 148 mit Bezug auf die frühere Kursbuchnummer 148 der Personenverkehrsstrecke.

Auf mehreren Treffen in Plön wurde in einem größeren Kreis verschiedener Interessenten aus diversen Vereinen der Anliegergemeinden besprochen, wie eine Sicherung der Widmung als Verkehrsfläche erreicht werden kann. Nur so ist gewährleistet, dass die - bereits verkauften - Grundstücke nicht anderweitig genutzt oder gar bebaut werden können. Diese Treffen werden etwa monatlich fortgesetzt.

Deswegen wollen alle Beteiligten einen Förderverein „IG 148“ gründen, um die Kräfte zum Erhalt der Eisenbahninfrastruktur zu bündeln. Die Vereinsgründung ist für den Zeitraum nach den Sommerferien vorgesehen. Dazu sind alle weiteren Interessierten herzlich eingeladen!

Als Ansprechpartner für die IG 148 steht freundlicherweise Peter Knoke aus Plön zur Verfügung, bis im Rahmen der Vereinsgründung hier feste Strukturen geschaffen werden. Herr Knoke ist per E-Mail unter knoke@konzepte21.de zu erreichen.

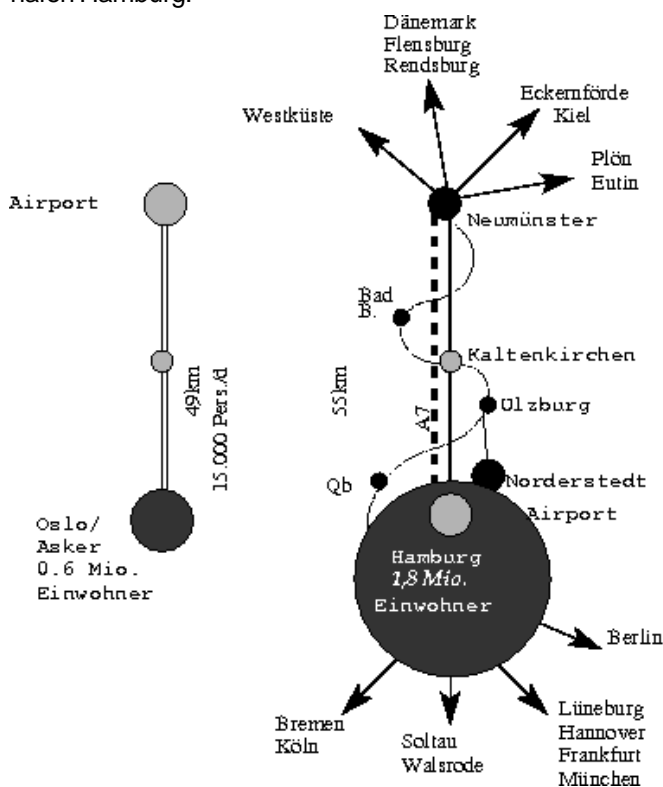
Thorsten Brandt

(Siehe dazu auch den Leserbrief auf Seite 8/9)

Flytoget – Flugzug

„Flytoget“ - der Airport-Express brachte 2006 4,9 Mio. Fahrgäste des Flughafen Oslos zum Ziel. Mehr als es überhaupt Norweger gibt. Beeindruckend. Was war geschehen? 1992 beschloß das Parlament, den neuen Flughafen Oslos auf der rund 50 km entfernten alten Militärbasis Gardemoen hauptsächlich per Zug anzubinden. Bereits 1998 rollte der Verkehr über eine neugebaute Strecke. Lediglich ein Tunnel, dessen Bau äußerst problematisch und teuer war, ging erst 1999 in Betrieb.

Seitdem liegen zwischen dem Flughafen und dem Hauptbahnhof ganze 19 Minuten. Die Zwischenstation Lillestrom, fünf weitere Halte in Oslo sowie das angrenzende Asker werden alle 20 Minuten bedient, der Hauptbahnhof sogar alle 10 Minuten. Die dreiteiligen elektrischen Triebzüge von Adtranz (BM 71) sind modern eingerichtet, druckdicht und innen wie außen sehr leise. Sie bieten hohen Fahrkomfort für 170 Reisende und viel Gepäck. Inzwischen wurden weitere Mittelwagen eingebaut. Man wusste einfach nicht mehr wo sonst hin mit all den vielen Fahrgästen. Dabei kommt der Verbindung außer dem Flughafenverkehr nicht einmal eine regionale Bedeutung zu. Ganz im Gegenteil zu einer schnellen Verbindung von Neumünster nach Hamburg entlang der Zentralachse über den Flughafen Hamburg.



Oslo und Neumünster - Hamburg im Vergleich. Bei uns sind die Voraussetzungen deutlich besser. Anschlüsse an Nah-, Regional- und Fernverkehr sowie ein Mehrfaches an Einwohnern bringen mehr Einnahmen. Leichtere Bauweise und Ersparnis auf anderen Strecken senken die Kosten.

Zwar hat Neumünster nur ein wenig mehr als ein Achtel der Einwohner Oslos, aber eine solche Verbindung stünde dann ja auch all den Einwohnern der dem zentralen Knoten Neumünster anliegenden Strecken zur Verfügung. Zusammen bilden sie ein

Mehrfaches verglichen mit den gerade 570.000 Einwohnern Oslos. Und auf der anderen Seite? In Hamburg wartet nicht nur ein Flughafen. Eineinhalb Millionen Einwohner hätten eine schnelle Verbindung in die Erholungsgebiete Schleswig-Holsteins. Ein immenses Potenzial, das zudem die leeren Züge gegen die Pendlerströme aus Schleswig-Holstein nutzen würde.

Und die Kosten? Sicher - mit einer Mrd. Euro konnte sich das nur ein reicher Ölstaat leisten, aber in Schleswig-Holstein ist auch vieles einfacher. So ist unterwegs kein Tunnel zu bauen und der Tunnel zum Flughafen Hamburg ist geologisch wesentlich einfacher. Der schwierige Teil mit der Alsterunterquerung ist ja mit der S-Bahn bereits in Betrieb. Außerdem böten zahlreiche Nahverkehrsverbindungen wie unter anderem Norderstedt und Quickborn und warum nicht auch Schnelsen eine massive Ausweitung des Nutzens. Im Regionalverkehr betrieben ließen sich auch Halbstundentakte akzeptieren, die eine einfachere Bauweise ermöglichen. Auch ohne Oberleitung und mit 160 km/h lassen sich bereits interessante Fahrzeiten erreichen, wie zahlreiche Beispiele zeigen. Außerdem ließe sich eine solche Trasse auch im Zuge des Ausbaus der A7 günstiger errichten, wenn sie diesen nicht gar überflüssig machen würde und somit eine Menge Geld einspart.

Weniger Kosten, mehr Nutzen als in Oslo. Ein ganzes Land und eine Millionenstadt mit Flughafen statt nur des Flughafens von Oslo. Der Flugzug wie Pro Bahn ihn bereits 2001 anregte könnte also zum echten Schienenflieger werden. Es ist also Zeit, die bisher politisch abgewürgte Diskussion neu anzuschieben und umfassend zu untersuchen. Die Konzepte stehen bereit.

Holger Busche (Text und Grafik)

Bahnstrecke Ascheberg - Neumünster

Zu dieser (1866 eröffneten, 1985 stillgelegten) Bahnstrecke erhielten wir folgenden Leserbrief:

Man kann den Mitgliedern der am 9. März 2009 in Plön gegründeten „Interessengemeinschaft Strecke 10 148“, die für den Erhalt der Eisenbahnstrecke Neumünster - Ascheberg (- Plön - Eutin - Lübeck) kämpfen, nur die größte Hochachtung aussprechen. Endlich gibt es wieder engagierte Bürger/innen entlang dieser ehemals wichtigen Eisenbahnverbindung, die ihren Unmut über das intransparente Verhalten der Deutschen Bahn, die tatenlose Landesregierung und den Kreis Plön, aber auch der scheinbar gleichgültigen Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS, Bestellerin von Regionalverkehrsleistungen) und insbesondere einigen wenigen aus egoistischen Einzelinteressen handelnden Anliegern der Strecke äußern und diesen die Stirn bieten.

Die DB hatte aus nicht nachvollziehbaren Gründen die Strecke 1985 eingestellt: Im Vergleich zu den beiden anderen sogenannten DB-„Nebenstrecken“ Neumünsters wies die Verbindung nach Ascheberg mit durchschnittlich über 600 Fahrgästen pro Tag die höchste Fahrgastquote bei einem für heutige Verhältnisse vorsintflutlichen Verkehrsangebot auf (sechs bis sieben Verbindungen von Montag bis Freitag, vier Sonnabends, alle ohne Takt, kein Verkehr von Sonnabend Mittag bis Montag früh,

und das bei konsequent fehlenden Anschlüssen in Neumünster und Ascheberg, um die Fahrgäste zu „vergraulen“).

Mitte der Neunziger Jahre gründete sich zum Erhalt der Strecke der Verein „Holsteinische Eisenbahn“. Diesem gelang es 1997, einen damals hochmodernen Talent-Triebwagen zu chartern, die DB zu überzeugen, von Neumünster nach Ascheberg einer Probefahrt zuzustimmen und damit auf die nach wie vor (in weiten Teilen) bestehende gute Befahrbarkeit der Strecke hinzuweisen und für den Erhalt und die Reaktivierung zu kämpfen. Die Fahrt wurde bei Volksfestcharakter mit einem großen Presseecho von Vertreter/innen des Vereines, von Fahrgastverbänden und den anliegenden Gemeinden, Eisenbahnfreunden und auch einfachen Bürger/innen durchgeführt, sodass die damals neu geschaffene LVS die Eisenbahnstrecke in die Bestandsliste des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) bis 2007 aufnehmen ließ, das erste Etappenziel schien erreicht.

Das alles hinderte die DB und die zuständigen Vertreter/innen der zuständigen Behörden und Ämter im Land und Kreis Plön nicht, im Hintergrund vorläufige Fakten zu schaffen: Abbau einer Straßenüberführung bei Ascheberg, Aufhebung eines Bahnüberganges in Wankendorf und schließlich einer weiteren Straßenüberführung und von Bahnübergängen zwischen Wankendorf und Perdoel. So sieht also der garantierte „Erhalt“ bzw. die „Trassensicherung“ einer Eisenbahnverbindung, von Eigentum aller Bürger/innen dieses Landes, aus!

Eine ernstzunehmende Prüfung, ob die Verbindung eines Tages mit verhältnismäßig wenig öffentlichen Zuschüssen erfolgreich zu betreiben wäre, blieb aus, sodass in der allerneuesten Vorlage des LNVPs nur beiläufig und kleinlaut darauf hingewiesen wird, dass die Bestandsgarantie der Strecke ab 2009 nicht mehr verfolgt werde.

Dabei gibt es im scheinbaren „Eisenbahn-Entwicklungsland“ Schleswig-Holstein drei erfolgreiche Beispiele von Strecken-Reaktivierungen, von denen nur eine genannt sei: Neumünster - Bad Segeberg. Hatte diese Verbindung ein Jahr vor der Einstellung des Betriebes Neumünster - Ascheberg 1985 dasselbe Schicksal ereilt – bei systematischer Ausdünnung des Fahrplanes, Ignorieren von Anschlüssen und Vernachlässigungen von Instandhaltungsmaßnahmen – rechtfertigte damals die DB die Einstellung mit mangelnder Unwirtschaftlichkeit (bei ca. 450 Fahrgästen pro Tag).

Untersuchungen der LVS ergaben, dass dieser Verbindung bei einem Taktfahrplan im Stundentakt (täglich 5-23 Uhr), optimalen Anschlüssen in Neumünster und Oldesloe (innerhalb von 10 bis 15 Minuten, jeweils im Stundentakt in alle Richtungen) und Verkehr mit modernen Leichtbautriebwagen eine hohe netzerschließende Funktion zukäme und damit viele Fahrgäste gewonnen werden könnten. Etwa ein Jahr nach der Wiederinbetriebnahme (Dezember 2002) zeigten sich alle beteiligten Vertreter/innen von Körperschaften und Politik überrascht, wie erfolgreich die neue alte Verbindung von den Fahrgästen angenommen wurde: Statt 450 Fahrgästen in den achtziger Jahren und ein paar hundert Busfahrgästen nach der Einstellung, ähnlich dem so verteidigtem VKP-Bus Neumünster - Ascheberg - Plön bei langen Fahrzeiten und heute in der Folge stark ausgedünntem Fahrplan, nutzen seitdem etwa 1500 bis 2000 (!!!) Fahrgäste diese Verbindung im Durchschnitt pro Tag. Das ist im Landesvergleich aller Bahnstrecken ein guter Wert! In den

Hauptverkehrszeiten sind die Züge der Betreiberin, der Nordbahn (AKN), stets überfüllt und es wäre ein dichter Takt wünschenswert, der jedoch aufgrund der einzigen Kreuzungsmöglichkeit von Zügen in Bad Segeberg zur Zeit nicht möglich ist. Auch hier zeigen sich die Sünden der DB der Vergangenheit, aus scheinbar wirtschaftlichen Gründen Ausweichmöglichkeiten entlang einer Strecke abzubauen. So wird ein noch größerer Erfolg dieser Strecke, die aus dem Verkehrsnetz der Bahn in Schleswig-Holstein nicht mehr wegzudenken ist, durch fehlende Infrastruktur verhindert.

Ich denke, es ist an der Zeit zu begreifen, dass die wenigen in Schleswig-Holstein noch vorhandenen Schienenverkehrswege unbedingt den Bürger/innen bei einem gutem Verkehrsangebot vorgehalten werden müssen. Es handelt sich bei diesen, und damit auch bei der Strecke Neumünster - Ascheberg, um Eigentum der Allgemeinheit, das nicht durch unnötigen Abbau zerstört und schon gar nicht an einzelne Anlieger nach über 140 Jahren Bestand „verscherbelt“ werden sollte! Das eben genannte Beispiel Neumünster - Bad Segeberg zeigt, dass bei einer relativ geringen Investition in die Infrastruktur und in das folgende ÖPNV-Angebot eine totgesagte Bahnverbindung sehr erfolgreich betrieben werden kann!

Darüber hinaus könnte gerade die Eisenbahnstrecke Neumünster - Ascheberg die schon immer erwünschte direkte Verbindung der beiden Oberzentren Neumünster und Lübeck ermöglichen: Die Triebwagen Kiel - Lübeck, die auch ab 2010 nach der Fahrplan-Umstellung auf einen Express- und Regionalverkehr fahren, könnten in Ascheberg mit einem Triebwagenzug aus Neumünster vereinigt werden. Der Ballungsraum Neumünster mit etwa 100 000 Einwohnern hätte endlich eine umsteigefreie direkte Verbindung in den Ballungsraum Lübeck mit etwa 300 000 Einwohnern, und das bei einer Fahrzeit von nur 60 bis 70 Minuten von Innenstadt zu Innenstadt!

Das Argument einiger Vertreter/innen der Anliegergemeinden, man müsse sich an den Neubauten einiger Brücken und Bahnübergänge finanziell beteiligen, ist ernst zu nehmen. Das kann aber, wie in Rickling 2001/2002 beispielsweise, nicht der Hinderungsgrund werden, dass in Zukunft möglicherweise tausend(e) tägliche Fahrgäste in den Relationen Neumünster - Lübeck (- Mecklenburg-Vorpommern), (aber auch Bundesgebiet - Hamburg - Elmshorn/Itzehoe - Holsteinische Schweiz, Lübeck - Eutin nach Rendsburg - Flensburg (schneller als über Kiel) und der Westküste mit Heide - Büsum/Husum) unterwegs wären!

Außerdem sollten gescheite Verkehrsplaner stets bedenken, dass nach der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung im Jahr 2018 der Bestand der Eisenbahnstrecke (Neustadt -) Eutin - Ascheberg - Neumünster - übriges Bundesgebiet ein Segen wäre, könnten doch, wie bis zur Einweihung des Rangierbahnhofes Hamburg-Maschen 1977, viele Güterzüge von Skandinavien nach Mitteleuropa zur Entlastung des südlichen Teils der Vogelfluglinie oder bei Streckensperrungen die Verbindung als schnelle Alternativstrecke nutzen.

Michael Pöhlmann, Berlin/Neumünster, 24. April 2009

VVM bietet "Schönberger Strand-Express" in Sommermonaten an

Am Wochenende Pendelfahrten mit VT 628 und Museumsfahrzeugen von Kiel zum Schönberger Strand

Tag	Samstag vom 04.07. - 25.07.2009				Samstag vom 01.08. - 05.09.2009				Sonntag vom 05.07. - 06.09.2009			
Fahrt-Nr.	SEx45	SEx49	SEx51		P 41	P 47		SEx51	SEx41	SEx45	SEx49	SEx51
Schönberger Strand ab	12:20	15:20	18:20		8:10	12:50		18:20	8:20	12:20	15:20	18:20
x Stakendorf	12:26	15:26	18:26		8:16	12:56		18:26	8:28	12:26	15:26	18:26
Schönberg (Holst.) an	12:32	15:32	18:32		8:22	13:02		18:32	8:32	12:32	15:32	18:32
Schönberg (Holst.) ab	12:34	15:34	18:34		8:24	13:04		18:34	8:34	12:34	15:34	18:34
Probsteierhagen	12:45	15:45	18:45		8:38	13:18		18:45	8:45	12:45	15:45	18:45
Oppendorf	12:58	15:58	18:58		8:55	13:35		18:58	8:58	12:58	15:58	18:58
Kiel Hbf an	13:10	16:10	19:10		9:10	13:50		19:10	9:10	13:10	16:10	19:10
Kiel Hbf ab	13:21	16:21	19:21		9:21	14:21		19:21	9:21	13:21	16:21	19:21
Hamburg Hbf an	14:37	17:37	20:37		10:37	15:37		20:37	10:37	14:37	17:37	20:37

Tag	Samstag vom 04.07. - 25.07.2009				Samstag vom 01.08. - 05.09.2009				Sonntag vom 05.07. - 06.09.2009			
Fahrt-Nr.	SEx44	SEx46	SEx50	SEx52	P 42	P 48	SEx50	SEx52	SEx44	SEx46	SEx50	
Hamburg Hbf ab	9:20	12:20	15:20	18:20	8:20	12:20	15:20	18:20	9:20	12:20	15:20	
Kiel Hbf an	10:36	13:36	16:36	19:36	9:36	13:36	16:36	19:36	10:36	13:36	16:36	
Kiel Hbf ab	10:50	13:50	16:50	19:50	10:00	14:25	16:50	19:50	10:50	13:50	16:50	
Oppendorf	11:01	14:01	17:01	20:01	10:17	14:39	17:01	20:01	11:01	14:01	17:01	
Probsteierhagen	11:14	14:14	17:14	20:14	10:33	14:56	17:14	20:14	11:14	14:14	17:14	
Schönberg (Holst.) an	11:26	14:26	17:26	20:26	10:46	15:11	17:26	20:26	11:26	14:26	17:26	
Schönberg (Holst.) ab	11:28	14:28	17:28	20:28	10:48	15:13	17:28	20:28	11:28	14:28	17:28	
x Stakendorf	11:34	14:34	17:34	20:34	10:54	15:19	17:34	20:34	11:34	14:34	17:34	
Schönberger Strand an	11:40	14:40	17:40	20:40	11:00	15:25	17:40	20:40	11:40	14:40	17:40	

KIEL Im letzten Jahr hat der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen e.V. (VVM) schon an zwei Wochenenden einen Pendelverkehr mit einem Triebwagen der DB Regionalbahn durchgeführt. In diesem Jahr wird der Schönberger Strand-Express an allen Sommerwochenenden angeboten.



Der VVM wird in Kooperation mit der Regionalbahn Schleswig-Holstein einen VT 628 einsetzen, der bei Bedarf um einige Museumsbahnfahrzeuge ergänzt wird. Angeboten werden jeweils 3 bzw. 4 Fahrten zwischen Schönberger Strand und Kiel, jeweils mit Halt in Stakendorf, Schönberg, Probsteierhagen und Kiel-Oppendorf.

Natürlich verkehren während der gesamten Saison die üblichen zusätzlichen Züge des VVM zwischen Schönberger Strand und Schönberg. Der Fahrplan dieser Züge kann - genau wie bei allen Sonderfahrten - für jeden Tag genau im Internet unter www.vvm-museumsbahn.de abgerufen werden.

Eine einfache Fahrt zwischen Kiel und Schönberger Strand kostet 6,50 Euro, die Rückfahrkarte 10,50 Euro (Kinder 4,00 bzw. 6,50 Euro). Für 20 Euro gibt es eine Familienkarte, während die 5 Personen-Kleingruppenkarte 35 Euro kostet.



Wer mit einem Schleswig-Holstein-Ticket anreist, erhält eine Ermäßigung von 1 Euro bzw. 2 Euro bei der Rückfahrkarte. Für die Fahrten mit dem Dampfzug (hier im Fahrplan mit **P** bezeichnet) kostet die Rückfahrkarte 13 Euro.

Die Fahrradmitnahme ist kostenlos und in allen Zügen im Rahmen der Platzkapazitäten möglich. Reisegruppen sollten sich unbedingt anmelden.

Ab dem 11. Juli 2009 besteht auch wieder die Möglichkeit, die Reise in einer Richtung mit dem Fördeschiff der SFK (www.sfk-kiel.de) und der Museumsbahn zu kombinieren. Die Rückfahrkarte kostet 15 Euro.

Quelle: Internet VVM

Kommentar:

Das Engagement des VVM, den Touristikverkehr Kiel - Schönberger Strand auszubauen und damit in dieser Region in den Köpfen der Menschen ein schienengebundenes Angebot zu etablieren, ist nur zu begrüßen.

Während diese Aktivitäten bei den Verkehrs- und Umweltverbänden wohlwollend aufgenommen werden, scheinen sie bei der Landesregierung nicht auf viel Gegenliebe zu stoßen. Dort scheint man von dieser Form der Tourismusförderung nicht viel gehört zu haben.



Während in Ländern wie Rheinland-Pfalz Ausflugszüge bestellt werden und auch mit Verbundfahrkarten benutzt werden können oder Mecklenburg-Vorpommern den Verkehr auf seinen Schmalspurbahnen, der gewiss nicht den Charakter des ÖPNV hat, bestellt, werden die Touristik- und Museumsbahnen im Lande an der Kieler Förde nicht wahrgenommen, Ausflugszüge wie die „Sylter Welle“ sind sang- und klanglos entfallen.

Zwar betont man immer, dass man den Tourismus stärker fördern müsse, um nicht noch mehr gegenüber Ländern wie Mecklenburg-Vorpommern ins Hintertreffen zu geraten, doch werden die touristischen Potentiale wie auf der Strecken Kiel - Schönberger Strand, Süderbrarup - Kappeln (auch im Hinblick auf Port Olpenitz), Neumünster - Wankendorf oder auch Malente - Lütjenburg nicht gesehen. Wenn die Landesregierung es ernst mit dem Tourismus meint, kann sie in diesem Bereich anfangen.

Stefan Barkleit

Mehr Informationen im Internet:
www.vvm-museumbahn.de

Neuer Vorstand des PRO BAHN Landesverbandes SH / HH

Auf der Jahresversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Schleswig-Holstein / Hamburg am 17. Januar 2009 in Kiel wurden Stefan Barkleit (Schwentinental) zum Vorsitzenden und Birger Wolter (Bergedorf) zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Als Schatzmeisterin wurde Eleonore Sievert (Bad Schwartau) wiedergewählt.

Ulrich Bahr

Umbau des Bahnhofs Heide beginnt

Was lange währt, wird endlich gut: So könnte man die Geschichte des Bahnhofsumbaus in Heide umschreiben.

Nachdem sich viele Jahre lang nichts mehr getan hat und der Bahnhof zunehmend verkümmert ist, sollen jetzt Nägel mit Köpfen gemacht werden.

Bis Ende 2010 soll der Bahnhof nicht mehr wiederzuerkennen sein: Auf der innenstadtzugewandten Seite wird am Richtungsgleis nach Hamburg ein neuer Außen(kombi)bahnsteig gebaut, an dem auf der einen Seite der Zug und auf der anderen Seite die Busse halten werden.

Östlich des Richtungsgleises nach Westerland entsteht ein neuer Mittelbahnsteig, an dem die Züge in Richtung Westerland und in Richtung Büsum halten werden und in dem ein Stumpfgleis für die Pendelzüge Heide - Itzehoe integriert sein wird. Außerdem wird auch für die Züge in Richtung Neumünster ein neuer Außenbahnsteig errichtet werden.

Die Verbindung der neuen Bahnsteiganlagen untereinander stellt ein neuer Fußgängertunnel her, der auf der Innenstadtseite direkt auf den neuen Bahnhofsvorplatz mündet, der allerdings wie auch die geplanten Pavillons erst 2011 fertiggestellt werden soll.

Das heutige, sich in Insellage befindende Bahnhofsgebäude wird hingegen, wie geplant, abgerissen werden.

Kommentar:

Nach vielen Jahren des Wartens bekommt Heide endlich einen Bahnhof, wie es sich für eine Stadt dieser Größe auch gehört und auf dem Fahrgäste sich aufhalten können, ohne ein umfassendes „Naturerlebnis“ zu genießen.

Weiterhin wäre es vorteilhaft, wenn in naher Zukunft auch die Anschlüsse von der Marschbahn auf die Pendelzüge Heide - Itzehoe verbessert werden könnten.

Stefan Barkleit

Neue Ideen zur Hamburger Flughafen-S-Bahn

Verlängert man die Flughafen-S-Bahn über Norderstedt nach Kaltenkirchen, so würden mehr Fahrgäste die Bahn nutzen. Deren Fahrkarten brächten mehr Geld als der höhere Betriebsaufwand kosten würde. Eine Investition von 150 Mio. Euro wäre zu rechtfertigen, ergab ein Gutachten. Nun wird der Bauaufwand in der bisher von den Gutachtern veranschlagten Art mehr kosten. Dadurch wird wieder einmal versucht, dieses Thema ad acta zu legen.

Dabei wird aber übersehen, dass allein der Flughafentunnel das Teure ist. Jegliche weitere oberirdische Anbindung ist vergleichsweise billig. So würde eine kleine Verbindungsstrecke nach Burgwedel einen enormen Zusatznutzen für interne Hamburg-verkehre bringen. Die Anbindung Richtung Quickborn käme dabei kostenlos noch als Nutzen hinzu.

Wie dieser Vorschlag von Herrn Werbe zeigt, kann die Diskussion um die Weiterführung der Flughafen-S-Bahn keineswegs

ad acta gelegt werden. Sicher gibt es noch weitere Varianten, die weniger kosten oder auch so hohen Nutzen bringen, dass diese eben doch äußerst wirtschaftlich wird.

Holger Busche

Achse Hamburg - Büchen: ungenügende Angebotsqualität, unterschiedliche Interessen und (k)eine Lösung?

Die Bahnstrecke Hamburg - Büchen macht landesweit Schlagzeilen: Fahrgäste, die an der Strecke liegenden Kommunen und der Kreis haben (besonders) nach dem Fahrplanwechsel im Dezember ihrem Unmut Luft gemacht.

Der entscheidende Zündfunke war die im Vorgriff auf den neuen Verkehrsvertrag Netz Ost vorgenommene Reduzierung der Regionalbahn Aumühle - Büchen von 18 auf 11 Zugpaare, um die gekürzten Regionalisierungsmittel auszugleichen.

Dies war vor Ort natürlich völlig unverständlich, denn der schnelle HanseExpress Rostock - Schwerin - Hamburg ist in der Hauptverkehrszeit völlig überlastet und vor allem durch Bauarbeiten in Mecklenburg-Vorpommern sowie die hohe Streckenauslastung der Strecke Hagenow Land - Hamburg oftmals sehr stark verspätet.

Recht schnell zeigte der Protest vor Ort gegen die Pläne der LVS auch Wirkung: es wurde eine zusätzliche Regionalbahn für den Schülerverkehr zwischen Schwarzenbek und Büchen bestellt. Außerdem wird es nach der Beendigung der Bauarbeiten auf der Strecke Hamburg - Berlin ab 16. Juni montags bis freitags ein zusätzliches Regionalbahn-Zugpaar Hamburg - Büchen geben.

Aumühle - Büchen ein Torso?

Zugegeben ist diese Verstärkung ein Tropfen auf dem heißen Stein. Der Ursprung für die heutigen Probleme ist dabei in den 90er Jahren zu suchen, als die Deutsche Bahn die Strecke Hamburg - Berlin saniert, ausgebaut und elektrifiziert hat und dabei auch separate Gleise für Fern- und S-Bahn- im Abschnitt Hamburg - Aumühle errichtet hat.

Schon damals hatte PRO BAHN gewarnt, dass man den Abschnitt Aumühle - Büchen nicht isoliert sehen dürfe und die Frage nach dem künftigen Angebot auf diesem Abschnitt gestellt.

Befürchtungen bestätigt

Heute ist der schnelle HanseExpress nach Hamburg Hbf. mindestens in der Hauptverkehrszeit völlig überlastet und verspätet, während die RB Aumühle - Büchen, außer im Schülerverkehr, kaum genutzt wird; sie hat auch kaum Eigenaufkommen.

Das ist auch verständlich, sind doch die 30 Minuten Fahrtzeit im HanseExpress von Büchen nach Hamburg Hbf einfach unschlagbar, während man mit RB und S-Bahn mit Umsteigen in Aumühle deutlich länger braucht. Folgerichtig hat die LVS das Angebot auf der RB Aumühle - Büchen reduziert.

Lösungsansätze ?

Lösungsansätze gibt es viele, Patentrezepte gibt es keines. Die RB Aumühle - Büchen sollte zunächst im bisherigen Umfang erhalten bleiben und das Angebot mehr auf die speziellen Bedürfnisse ihrer Hauptnutzerguppe, d.h. auf den Schülerverkehr ausgerichtet werden, denn dafür ist die RB in der Tat unabdingbar.

Wenden wir uns dem Hauptproblem dieser Strecke zu, dem HanseExpress, mit dem viele Fahrgäste schnell nach Hamburg pendeln und der trotz fünf Doppelstockwagen und Stundentakt in der Hauptverkehrszeit die Nachfrage nicht bewältigen kann.

Als Lösungsoptionen existieren unter dem Aspekt des verfügbaren Fahrzeugparks (kurzfristig) eine ganztägige Verdichtung auf einen Stundentakt im Abschnitt Hamburg - Schwerin und mit neuen Doppelstockwagen (langfristig) eine Verstärkung auf 6 Doppelstockwagen. Die Pünktlichkeit hingegen dürfte sich nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen in Mecklenburg-Vorpommern auf die in Schleswig-Holstein üblichen Werte einpendeln.

Unterschiedliche Interessen

Viele Beteiligte, viele Interessen, keine Lösung: Beteiligte am Verkehrsvertrag „Netz Ostseeküste“, dessen Bestandteil der HanseExpress ist, sind die Aufgabenträger der Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, welches die Federführung beim Verkehrsvertrag hat.

Das Land Hamburg vertritt die Position, dass es keine zusätzlichen HanseExpress bestellen wolle, da man ja die S-Bahn bis Aumühle habe und keine weiteren Parallelverkehre auf Hamburger Gebiet wünscht.

Das Land Schleswig-Holstein würde zumindest einen durchgehenden Stundentakt zwischen Hamburg und Büchen finanzieren wollen, womit dann die Möglichkeiten zur kurzfristigen Verbesserung auch erschöpft sind. Andererseits denkt man über die Verlängerung der S-Bahn bis Büchen im Zweisystem-Betrieb nach.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat weder ein Interesse an zusätzlichen HanseExpress im Abschnitt Hamburg - Schwerin (die in der Ausschreibung Netz Ostseeküste noch vorgesehene RB Büchen - Schwerin wurde sang- und klanglos gestrichen) noch an einer Verstärkung auf 6 Doppelstockwagen, da die Nachfrage von Hamburg aus gesehen hinter Büchen stark zurückgeht. Verständlich, dass man Schleswig-Holstein und Hamburg nicht die Kapazität finanzieren möchte.

Kurzfristig machbar

Zunächst bleibt folglich nur die Möglichkeit übrig, im Abschnitt Hamburg - Büchen in der Hauptverkehrszeit weitere RegionalExpress-Züge zu bestellen, deren Finanzierung vielleicht durch Umschichtung von schwach genutzten RB sichergestellt werden kann.

Mittelfristig sollte der HanseExpress im Abschnitt Hamburg - Schwerin im Stundentakt verkehren, wobei vor allem der Umstand, dass der HanseExpress die einzige schnelle Verbindung nach Hamburg ist, ausschlaggebend ist.

Zweissystem-S-Bahn nach Büchen ?

So steht es in der Variante „Perspektive“ im neuen LNVP 2008-2012. Damit würde der Fehler der 90er Jahre, den Abschnitt Aumühle - Büchen isoliert zu betrachten, korrigiert werden.

Aus der Sicht von PRO BAHN verhält es sich in Richtung Büchen ähnlich wie auf der Achse nach Elmshorn: Eine S-Bahn von Hamburg nach Büchen mit Halt an allen Stationen und Ausfädelung in Aumühle würde gegenüber dem schnellen HanseExpress von der Inanspruchnahme ins Hintertreffen geraten.

Wenn das Land wirklich eine Zweissystem-S-Bahn nach Büchen möchte, sollte nach Auffassung von PRO BAHN vielmehr eine Express-S-Bahn mit Einfädelung in die S-Bahn-Gleise auf Hamburger Gebiet favorisiert werden - das macht natürlich ein sehr anspruchsvolles Betriebskonzept auf den Fernbahn-Gleisen notwendig.

Stefan Barkleit



Brennstoffzellenantrieb für die Bahn – wieder aktuell?!

Ähnlich wie mit dem Integralen Taktfahrplan an der Westküste so setzt sich wieder einmal ein grundlegendes PRO BAHN Konzept durch. Schon 1998 hatte PRO BAHN eine Projektarbeit veröffentlicht, in der die Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung von Zügen durch Wasserstoffbrennstoffzellen anstelle der herkömmlichen Oberleitungselektrifizierung untersucht wurde. Daraufhin hatte die LVS in einem Gutachten feststellen lassen, dass der „H₂e“-Antrieb machbar sei.

Leider griff das Gutachten zu kurz. Die Chance einer Refinanzierung durch eingesparte Infrastrukturkosten wurde ausgelassen und die Wirtschaftlichkeit nur mit einem konventionellen Nebenbahndieselmotortriebwagen verglichen. Unter diesen Umstän-

den ist der Dieselantrieb aufgrund seiner geringen Baukosten doch noch billiger. Aber wer weiß, der Ölpreis ist zwar von seinem vorläufigen Maximum im Sommer letzten Jahres wieder herunter, aber inzwischen steigt er ja auch wieder. Dies scheint nun auch die DB zu erkennen und plant, ein entsprechendes Forschungszentrum einzurichten, wie die Kieler Nachrichten berichteten; und seit 2005 gibt es jährlich eine internationale Konferenz dazu*. Wir freuen uns auf die erste wasserstoffelektrifizierte Strecke.

Holger Busche

* Vom 11. - 12. Juni 2009 findet in Charlotte, NC, USA die „fifth international hydrail conference“ statt.

Hamburger Fahrgast Forum

Angebotsumstellungen im Hamburger Umland bringen Verschlechterungen im Spätverkehr

Sechs bzw. vier Jahre nach den HVV-Ausweitungen beginnen die Grenzen zwischen Alt-HVV und Erweiterungsgebiet auch planerisch zu fallen: Wo früher in der Netzgestaltung Rücksicht auf die HVV-Grenze und unterschiedliche Tarife der verschiedenen Verkehrsmittel genommen werden musste, können Umstellungen des Verkehrsangebots jetzt frei von solchen Überlegungen erfolgen. Dafür, dass dies für die Fahrgäste nicht immer von Vorteil ist, bot der Fahrplanwechsel am 14.12.2008 zwei Beispiele.

Im Landkreis Harburg wurde die seit 1920 bestehende durchgehende Verbindung Hanstedt - Harburg (früher „Hamburger Heidepost“, jetzt Linie 4148) „aufgebrochen“, d.h. Fahrgäste aus dem Bereich zwischen Hanstedt und Jesteburg werden jetzt auf kurzem Wege mit der Linie 4207 zum Buchholzer Bahnhof gebracht, wo Anschluß an den Metronom nach Hamburg (Linie R40) besteht. Dies bedeutet - wie der HVV in seinem Informationsprospekt zur Umstellung betont - für die Hamburg-Fahrgäste eine Fahrzeiterparnis von 20 Minuten. Für Zeitkartenbesitzer ist damit allerdings auch eine Fahrpreiserhöhung verbunden, da die Nutzung des neuen Weges eine zusätzliche Tarifzone erfordert. Immerhin kann man diese vermeiden, wenn man in Jesteburg auf die ab dort weiterhin verkehrende Linie 4148 nach Harburg umsteigt.

Für die Fahrgäste des Spätverkehrs bedeutet die Neuordnung der Buslinien in der Nordheide jedoch eine erhebliche Verschlechterung: Bisher fuhr der letzte Bus vom Harburger Bahnhof Richtung Hittfeld, Jesteburg und Hanstedt montags bis freitags um 23.48 und am Wochenende um 0.08 Uhr. Jetzt ist die letzte Abfahrtszeit montags bis freitags um 23.28 und am Wochenende sogar schon um 23.18 Uhr, also 50 Minuten früher als bisher! Auch wer den Weg mit dem Metronom über Buchholz nehmen kann, hat Nachteile: Um dort den letzten Bus nach Hanstedt zu erreichen, muß man um 23.15 Uhr ab Hauptbahnhof fahren, während für den Bus ab Harburg bisher die S-Bahn um 23.28 Uhr in der Woche und um 23.48 Uhr am

Wochenende genügte. Lediglich die Fahrgäste aus Hittfeld können sich über einen zusätzlichen Nachtbus um 1.06 Uhr ab Harburg freuen - dieser fährt aber nur in der Nacht von Sonnabend auf Sonntag, an allen anderen Tagen ist auch für sie der Abend in Hamburg früher zuende.

Noch drastischer sind die Einschränkungen, die den ÖPNV-Nutzern aus dem Ammersbeker Ortsteil Timmerhorn im Kreis Storman zugemutet wurden. Sie waren seit 1968 über die Buslinie 376 an die U-Bahn-Station Hoisbüttel und damit an Hamburg angebunden. Jetzt ging diese Linie in einer neuen Verbindung S-Poppenbüttel - Bf.Bargteheide (Linie 8112) auf, was ebenfalls mit Verschlechterungen im Spätverkehr verbunden wurde: Bisher fuhr der letzte Bus nach Timmerhorn in der Woche um 0.06 und am Wochenende um 22.36 Uhr - die jetzige Linie 8112 hat ihre letzte Abfahrt bereits um 22.13 Uhr in der Woche und noch eine Stunde früher am Wochenende (ab Poppenbüttel entsprechend 22.01/21.01 Uhr). Zwar bietet die Linie 658 in den Wochenendnächten (wie schon bisher) Verbindungen an - an den anderen Abenden müssen die Timmerhorner ÖPNV-Nutzer aber eine empfindliche Einschränkung ihrer Mobilität hinnehmen.

Am Wochenende fahren die Busse der Linie 376 zwischen Timmerhorn und Hoisbüttel bisher stündlich, mit der 8112 wird diese Relation jetzt nur noch alle zwei Stunden bedient.

Zwar besteht nun in der „anderen“ Stunde über Bargteheide eine Verbindung nach Hamburg - dies ist aber mit höheren Fahrpreisen verbunden, da die Fahrt aus dem Großbereich heraus über den Ring C führt.

Gewiß, die neuen Verbindungen bringen für viele Fahrgäste Vorteile - das darf aber nicht zu Lasten derjenigen gehen, die die bisherigen Angebote im Spätverkehr genutzt haben. Bereits vor 13 Jahren wurde in unserer Vorgängerzeitschrift HAMBURGER FAHRGAST-INFORMATION (HFI Nr.50-4/95,S.4) kritisiert, daß der Spätverkehr bei ansonsten gut gemeinten Angebotsumstellungen häufig verschlechtert wird - das Problem ist, wie die jüngsten Beispiele aus den Kreisen Harburg und Storman zeigen, leider nach wie vor aktuell.

Die Nutzung des ÖPNV nach dem Besuch kultureller Veranstaltungen in Hamburg oder zur Heimfahrt von der Spätschicht ist für Fahrgäste aus der Nordheide und dem Bedienungsgebiet der bisherigen Linie 376 in Ammersbek jetzt schwieriger oder sogar völlig unmöglich geworden. Dabei darf es nicht bleiben - die Spätverbindungen zwischen Harburg und Hanstedt sowie Hoisbüttel und Timmerhorn sollten daher zum nächstmöglichen Zeitpunkt so wiederhergestellt werden, wie sie bis zum 13.12.2008 waren.

KLAUS MÜLLER

**Dieses Heft enthält die in Heft 20
des Hamburger Fahrgast Forum (HFF)
veröffentlichten Artikel.**

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

Neues von der AKN

Was ist los bei der AKN? Einer der leitenden Mitarbeiter, der in der Öffentlichkeit einen guten Ruf besitzt, ein Mann, der, wie es ein Pressevertreter einmal formuliert hat, „sich mit der Wucht eines Güterzugs für ‚seiner‘ Eisenbahn eingesetzt hat und dabei stets in Kauf nahm, aus den Ministerien und der Politik Prügeln zu kassieren“, einer, dessen Gesprächsbereitschaft von den Vertretern der an den AKN-Strecken liegenden Gemeinden hoch gelobt wird, hat seinen Arbeitsplatz geräumt,

Ganz plötzlich ist Johannes Kruszynski aus dem Unternehmen ausgeschieden.

Seit vergangenem Jahr ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen den Ex-AKN-Vorstand wegen des Verdachts der Untreue. Ausgelöst wurden die Ermittlungen durch einen anonymen Brief, in dem behauptet wird, Kruszynski hätte unter anderem seinen Dienstwagen zu günstigen Konditionen zum privaten Gebrauch übernommen.

In einer Presseerklärung vom 23.März teilte die AKN mit, der Aufsichtsrat habe in seiner Sitzung am 20.03.2009 den bisherigen Technischen Leiter, Herrn Dr. Klaus Franke, mit sofortiger Wirkung zum Vorstand der AKN bestellt.

Dabei drängt sich jetzt die Frage auf, ob unter diesen Umständen das derzeitige Angebot, zum Hamburger Hauptbahnhof durchzufahren, auch nach dem Fahrplanwechsel im Dezember aufrecht erhalten wird oder sogar, eine Bezahlung vorausgesetzt, noch ausgeweitet werden kann. Letzteres wird von den Anlieger-Gemeinden der Landkreise Bad Segeberg und Pinneberg dringend gewünscht.

Hoffnung auf die erweiterte Durchfahrt erweckt eine Mitteilung aus Kiel. Aus der Landesregierung verlautet, dass sie eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen favorisiert. Ob dann auf der Linie die AKN, die DB-Tochter S-Bahn oder beide fahren, werde durch eine Ausschreibung geklärt, sagte der Ministeriumssprecher. „Diese Frage ist derzeit zweitrangig.“

Für die nächste Ausgabe der HFF planen wir einen ausführlichen Artikel, der sich mit den Zukunftsaussichten beschäftigt wird.

JÜRGEN SUSOTT

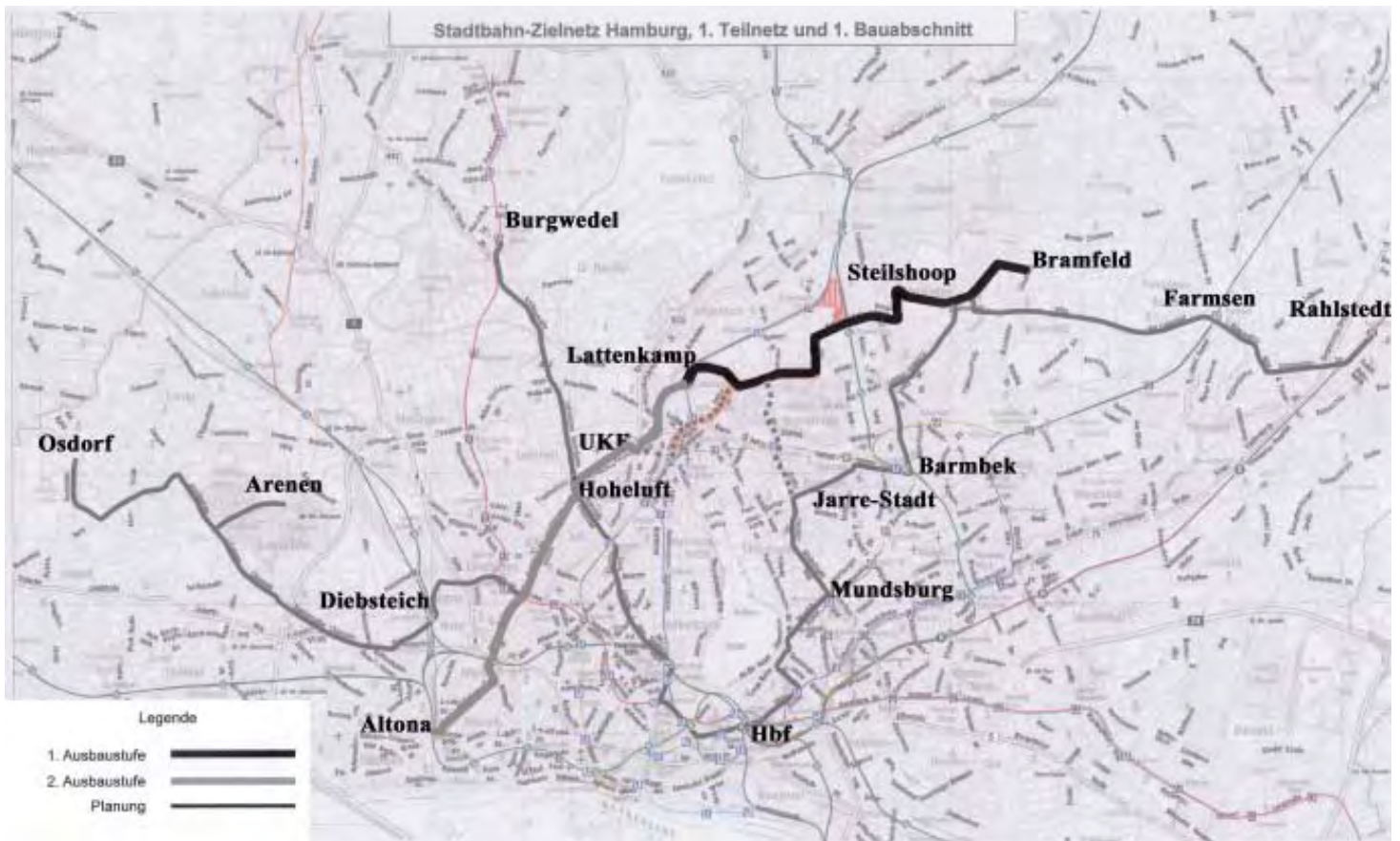
Stadtbahn für Hamburg

Alle 4 Jahre wieder wird in Hamburg die Bürgerschaft gewählt und ganz zufällig geht immer kurz vor den Wahlen das Gerücht um, dass in Hamburg eine neue Straßenbahn gebaut werden soll.

Am 18 Februar 1995 war in der Hamburger Morgenpost in einem Artikel unter der Überschrift: „Grünes Licht für die Tram“ zu lesen, dass im Jahre 2000 bereits wieder eine „Elektrische“ durch Hamburg fahren könne. Zwei Linien waren vorgesehen:

Die erste Linie von „Niendorf-Markt“ zum „Hauptbahnhof“, dann über „Lange Reihe“, „Mundsburg“, „Winterhuder Markt“ und über „City-Nord“, mit einem Abzweig nach Steilshoop am „Borchertring“ und ein Abzweig zur „Lufthansawerft“.

Die zweite vom Rahlstedter Bahnhof über Farmsen, Steilshoop, Winterhude, „Kellinghusenstrasse“, „Breitenfelder Strasse“,



„Gärtnerstrasse“, „Doormannsweg“, „Max-Brauer-Allee“ zum Bahnhof Altona.

(Wahlen waren am 21.9.97 – SPD/GAL 75, CDU 46 Sitze)

Gernod Knödler schrieb in der „TAZ“ am 25.7.2001 unter dem Titel „Stadtbahn nach Steilshoop“: Wie Bausenator Eugen Wagner (SPD) gestern bekannt gab, wird seine Behörde im August das Planfeststellungsverfahren für die erste, zwölf Kilometer lange Strecke vom Hauptbahnhof nach Steilshoop einleiten. Wenn alles glatt läuft, könnte Ende 2002 mit dem Bau begonnen werden und 2010 die erste Bahn starten ...

(Wahlen waren am 28.9.01 – SPD/GAL 57, CDU/FDP/Schill 64 Sitze)

Am 8. Januar 2008 hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt entschieden, dass jetzt zügig die konkrete Planungsphase für die Einführung einer Niederflur-Stadtbahn für Hamburg begonnen werden kann.

„Mit der Stadtbahn wird Hamburg ein modernes Verkehrsmittel gewinnen, das Komfort und Wirtschaftlichkeit verbindet. Ich freue mich, dass wir nun mit der Realisierung vorankommen“, sagte Senatorin Anja Hajduk. Am Donnerstag, dem 18. September 2008, präsentierte die Senatorin in einer Pressekonferenz die aktuellen Pläne für das Niederflur-Straßenbahnnetz in Hamburg. Das zuständige Unternehmen für Planung, Bau und Betrieb, die Hamburger Hochbahn AG will bis Mitte 2010 die Entwurfsplanung abgeschlossen haben.

Daran anschließend läuft das Planfeststellungsverfahren. Bei einem optimalen Verlauf könnte Anfang 2012 der Bau beginnen und 2014 der erste Streckenabschnitt in Betrieb genommen werden.

(Wahlen in Hamburg im ersten Quartal 2012)

Doch allen Unkenrufen zum Trotz sind die Pläne es wert, hier noch einmal vorgestellt zu werden.

Die erste, im Jahr 2001 bis zur Ausführungsreife durchgeplante Strecke sollte von Steilshoop über City Nord, Stadtpark, U-Borgweg, durch Winterhude und über U-Mundsburg und St. Georg bis zum Hauptbahnhof führen. In unserer Vorgänger-Zeitschrift „Hamburger Fahrgast-Information“ haben wir über die Planung in Heft 72, Nr. 2/2001 auf den Seiten 3 bis 9 ausführlich berichtet.

Ausgangspunkt der aktuellen Linie (siehe Karte) wird der neu zu errichtende Betriebshof nördlich der S-Bahnstation Rübenkamp am Tessenowweg sein. Von dort soll die Linie östlich der Planung von 2001 folgend durch Hebebrand- und Nordheimstraße, Eichenlohweg und Gründgensstraße fahren, jedoch nicht mehr am Borcherting enden, sondern durch den Leeschblick in Richtung Bramfelder Dorfplatz geführt werden. Westlich geht es über City-Nord am Nordrand des Stadtparks über den Jahnring, nicht mehr zum U-Bahnhof Borgweg. Vom Jahnring aus werden zwei Alternativen geprüft: Nach der Planung von 2001 über Ohlsdorfer Straße, Winterhuder Markt und Hudtwalkerstraße zum U-Bahnhof Kellinghusenstraße. Von hier aus soll es in einem zweiten Bauabschnitt durch Goernestraße und Kümmelstieg zur Einmündung in die Schottmüllerstraße gehen. Favorisiert wird jedoch z.Zt. eine Führung durch den Braamkamp und die Bebelallee zum U-Bahnhof Lattenkamp. Ob der erste Teilabschnitt von Bramfeld zum U-Bahnhof Kellinghusenstraße oder zum U-Bahnhof Lattenkamp gebaut wird steht noch nicht fest. Entscheidend hierbei ist die bauliche Machbarkeit, die jetzt im Detail untersucht wird.

Die zweite Bauphase sieht ab Lattenkamp wiederum zwei Alternativen vor: Weiterführung durch die Bebelallee zur Hudtwalkerstraße und dann der geplante Weg über

Kellinghusenstraße oder die Nutzung der Straßenzüge Menkwiese und Eppendorfer Landstraße bis zum Eppendorfer Baum, Friedenseiche. Diese Strecke bietet sich an, da in der Landstraße und an der Friedenseiche die alte Straßenbahntrasse zur Verfügung steht. Weiter geht es durch Martini- und Schottmüllerstraße, letztere hat noch Platzreserven durch breitere Fußwege, zum verkehrsberuhigten Teil der Frickestraße, am UKE vorbei durch die Martinstraße zur Hoheluftchaussee. Hier kann eine Gemeinschaftsstation mit der geplanten Linie von Burgwedel und Niendorf, über Grindel in die Innenstadt entstehen. Wegen der Straßenbreite wäre sogar eine mehrgleisige Anlage möglich. Der letztere Teil der Strecke sowie deren Fortsetzung entspricht wieder der Planung von 2001. Über Gärtnerstraße, Doormannsweg und Alsenstraße wird der S-Bahnhof Holstenstraße erreicht. Hätte man beim Umbau des Bahnhofs und der Straßenbrücke, die gemauerte Rundbogenbrücke musste einer Blechträgerbrücke weichen, gewusst, dass hier einmal eine Straßenbahn fahren soll, hätte man vermutlich den Durchlass breiter gestaltet. Die folgende Strecke verläuft durch die Holstenstraße und Max-Brauer-Allee bis zum Endpunkt Altona im Bereich des bestehenden Busbahnhofs.

Perspektivisch soll die etwa 15 Kilometer lange Strecke Bramfeld - Altona der erste Teil eines rund 50 Kilometer langen Stadtbahnnetzes sein.

Die weiteren Planungen sehen unter anderen einen Abzweig an der Fruchttalallee vor, bei dem über S-Diebstreich (ein Vorgriff auf die DB Bahnhofspläne?) und Bahrenfelder Chaussee die Arenen und Osdorf angeschlossen werden sollen.

Die von Burgwedel kommende Strecke über Hoheluft und Grindel in die Innenstadt soll, wie schon 2001 vorgesehen, durch St. Georg, an der Mundsburg vorbei nach Winterhude führen, ab Barmbeker Straße wird jedoch nicht mehr U-Borgweg angefahren, sondern es soll durch die Jarrestraße und den Wiesendamm der U-Bahnhof Barmbek erreicht werden.

Weiter geht es durch die Fuhlsbüttler Straße, wobei an der Barmbeker Ringbrücke wieder zwei Varianten bestehen: Zum einen am Krankenhaus vorbei zur Kreuzung Hebebrand-/Nordheimstraße, wo auf die erste Stadtbahnstrecke getroffen wird. Die andere Variante führt durch die Straßen Langenfort, Rümker- und Steilshooper Straße zum Zentrum Steilshoop.

Angedacht ist des weiteren eine Streckenführung von Steilshoop, an der Bramfelder Kirche und dem U-Bahnhof Farmsen vorbei nach Rahlstedt.

Ausschlaggebend für die Entscheidung, als erstes das Teilstück von Bramfeld nach Altona zu realisieren, waren die Prognosen, die auf dieser Strecke von rund 76.000 Fahrgästen am Tag ausgehen, gegenüber prognostizierten rund 61.000 Fahrgästen auf der ebenfalls untersuchten Strecke Bramfeld – Hauptbahnhof.

Die GAL-Bürgerschaftsfraktion hat die vorgeschlagene Trasse der Stadtbahn von Bramfeld in Richtung Altona begrüßt. Die verkehrspolitische Sprecherin, Martina Gregersen, sagte: „Damit liegt ein überzeugendes Konzept vor.“

Bei den Koalitionsverhandlungen hatte sich die GAL zwar für den ersten Streckenabschnitt über die Fuhle nach Barmbek und über Jarrestadt sowie Mundsburg zum Hauptbahnhof ausgesprochen. Gregersen: „Dass sich die Richtung Altona nun bei den Untersuchungen über Fahrgastzahlen und Fahrzeiten-

ersparnisse als die bessere herausstellte, ist für die Menschen entlang der anderen Trasse sehr schade. Entscheidend ist die Faktenlage. Und die ist einfach überzeugend. Wir freuen uns, dass die Stadtbahn kommt.“

Die Planungen, der Bau und Betrieb der neuen Stadtbahn soll von der Hamburger Hochbahn AG durchgeführt werden.

Interessant an diesem Plan ist die Tatsache, dass die Anbindung von Steilshoop nun nicht mehr durch den Stadtpark nach U-Borgweg verläuft, sondern dass eine Variante über die Fuhlsbüttler Straße, den Fahrgastströmen folgend, nach Barmbek ins Spiel gebracht wurde. Außerdem scheint eine Anbindung der Lufthansa-Werft nicht mehr relevant zu sein.

Hoffen wir also, dass die kommende, für das Jahr 2012 geplante, Bürgerschaftswahl diese ambitionierten Pläne nicht wieder zunichte macht.

Eine Rückkehr der Straßenbahn nach mehr als dreißig Jahren, jetzt als moderne Stadtbahn, würde Hamburg endlich wieder in die Reihe der Weltstädte zurück führen, die bereits die Vorteile der Straßenbahn-Renaissance erkannt haben.

JÜRGEN SUSOTT

Vorschlag zur Reform des Umgangs mit Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis

Schwarzfahren soll sich künftig lohnen - für den HVV (bzw. die Verkehrsunternehmen)

Die Verkehrsunternehmen wollen das erhöhte Beförderungsentgelt anheben - gestaffelt nach „Ersttäter“ oder Wiederholungsfall. Ständig werden mehr Kontrollen gefordert, der ganztägige kontrollierte Einstieg in Bussen mehr und mehr umgesetzt. Leider sieht das Gesetz sogar Haftstrafen für Wiederholungstäter vor. Doch aus Sicht auch des ehrlichen Kunden gibt es dort viele Probleme. Manch einer hat Schwierigkeiten, sich im komplizierten Tarif zurechtzufinden. Der kontrollierte Einstieg im Bus ist insbesondere bei ungemütlichem Wetter nicht sehr angenehm und führt nicht selten bei etwas größerer Nachfrage zu erheblichen Verspätungen. Entschieden zu weit geht es, wenn Fahrgäste mit gültigem, nicht übertragbarem Fahrausweis, die diesen aber nicht dabei haben, genauso wie Schwarzfahrer behandelt werden und sich noch eine Extrafahrkarte kaufen müssen, damit sie befördert werden. Auch die 2,50 • Bearbeitungsgebühr gehen zu weit. Schließlich hat der Fahrgast ja bezahlt. Hier stellt sich die Frage, wie eigentlich mit Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis umgegangen werden soll.

Eigentlich gehört der ÖPNV zur Daseinsvorsorge und sollte vom Staat bzw. der Allgemeinheit jedem zur Verfügung gestellt und nicht als Geschäft betrachtet werden, das man nur zahlungsbereiten Kunden anbietet und den anderen vorenthalten darf. Dieses wird leider auf politischer Seite immer noch nicht richtig erkannt. Zwar regten sich in letzter Zeit die Menschen und Medien über harte Maßnahmen gegen Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis auf, bei der Personen von der Weiterfahrt ausgeschlossen worden sind, indem sie aus dem Zug bzw. Bus geworfen wurden. Jedoch war nicht der Grund der Aufregung, dass es unsozial wäre, Menschen ohne Geld von der

Beförderung auszuschließen, oder dass eine vergessene Jahreskarte wie Schwarzfahren behandelt wird, sondern nur die Tatsache, dass die rigiden Maßnahmen auch bei Kindern umgesetzt werden. Das jedoch ist eigentlich nur konsequent, denn erstens steht in den HVV-Tarifbestimmungen, dass die Regelungen auch für die Beförderung von Kindern gelten. Zweitens: Warum sollten Fahrgäste nur auf Grund ihres Lebensalters besser oder schlechter behandelt werden als andere? Vielmehr sollte der Mitleidseffekt, auf den die Medienkampagne abzielt, dazu genutzt werden, Grundlegendes zu ändern - und zwar für alle. Schon heute wären Schwarzfahrer, die den ÖPNV so bevölkern, dass zusätzliche Fahrten angeboten werden müssten, für alle am ÖPNV Beteiligten ein Gewinn: Für die Verkehrsunternehmen zusätzlicher Absatz (Geld kommt als Subvention vom Steuerzahler oder aus höheren Fahrpreisen), für die Schwarzfahrer, daß sie umsonst fahren können, für die ehrlichen Fahrgäste, daß das Angebot verbessert wird. Lediglich um Erträge aus der Nutzungsfinanzierung zu erhalten und somit den Anreiz zu schaffen, noch Fahrkarten zu kaufen, wird überhaupt etwas gegen Schwarzfahrer unternommen.

Wenn man das Thema „Schwarzfahren“ behandelt und dafür plädiert, dass im Interesse der Kundenfreundlichkeit weniger rigide mit Tarifverstößen umgegangen werden soll, und andererseits das ÖPNV-Angebot auf hohem Niveau halten oder gar verbessern möchte, bleibt es nicht aus, sich mit dem Thema Nulltarif (legales Schwarzfahren) auseinanderzusetzen. Der Nulltarif oder, anders ausgedrückt, der fahrscheinfreie ÖPNV wäre nämlich sehr sinnvoll. Dieses wurde durchaus in einigen Städten schon mal erprobt. Finanziert wird das Ganze durch Sponsoring und durch Steuergelder. Solch eine Finanzierung hat gegenüber dem jetzigen System drei entscheidende Vorteile:

- die Kosten für den Fahrkartenvertrieb, die Kontrollen von Tarifverstößen und daraus resultierenden Meinungsverschiedenheiten entfallen komplett (ein größerer Anreiz, den ÖPNV zu benutzen),
- bessere Erschließung der Finanzierungsquellen der Bevölkerung

Zu den Punkten etwas ausführlicher:

Der gesamte Fahrkartenverkauf (Aufstellung und Unterhalt von Automaten, Kundenzentren, Tarifinformation, Fahrkartenprüfdienst und Strafverfolgung von Schwarzfahrern kosten nicht nur Geld, sondern - sofern schlecht gemacht - auch Kunden (Fahrgäste). Insbesondere wenn es bei wiederholtem Schwarzfahren zu Haftstrafen kommen sollte, ist dieses nicht nur unverhältnismäßig, sondern auch gesellschaftlich ineffizient, da die Kosten der Haftunterbringung lieber dem ÖPNV gegeben werden sollten, womit die Fahrkarte bezahlt wäre. Bei einer Steuerfinanzierung des ÖPNV würde zwangsläufig so verfahren werden, da ja keiner mehr eine Fahrkarte braucht. Die Menschen erhalten einen Anreiz, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen bzw. diese zu benutzen. Dieses wird von vielen und auch der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH) ständig gefordert. (Der Anreiz, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen wird zwar von der FIH gefordert – der Nulltarif jedoch kategorisch abgelehnt, da ein Produkt, das nichts kostet, auch nicht bemängelt werden kann. die Red.) Gründe sind nicht nur die bessere Umweltverträglichkeit des ÖPNV (geringerer Schadstoff-

ausstoß, weniger Landschaftsverbrauch), sondern auch die höhere Verkehrssicherheit des ÖPNV, insbesondere bei schienengebundenen ÖPNV (Spurführung durch Rad-/Schiensystem, Zugsicherungstechnik SIFA, INDUSI), womit die Sicherheit nicht wie beim Autoverkehr allein vom Menschen, der das Fahrzeug fährt, abhängig ist.

Da bei nutzungsunabhängiger Finanzierung des ÖPNV die Kosten der Nutzung keine Rolle mehr spielen würden, hätte der ÖPNV einen Wettbewerbsvorteil vor dem Individualverkehr. Außerdem entfielen dann endlich die Argumentation, dass schwach ausgenutzte Linien seltener oder gar nicht verkehren können, weil „es sich nicht rechnet“. Da beim ÖPNV der größte Kostenanteil fixe (nutzungsunabhängige) Kosten sind, der Fahrpreis also ein reiner Deckungsbeitrag ist, kommt es zu recht seltsamen Phänomenen. So wird bei Fahrgastrückgang entweder der Fahrpreis erhöht, das Angebot reduziert oder gar beides gemacht. Das bestraft die treuen Stammkunden, die auf Grund des Verhaltens ihrer Mitmenschen ein schlechteres Preis/Leistungsverhältnis bekommen.

Normalerweise wird - auch in einer Marktwirtschaft - Treue belohnt und nicht bestraft. Die untreuen Mitmenschen, die dem ÖPNV den Rücken kehren, werden hingegen belohnt durch die Aufhebung der Zahlungsverpflichtung. Bei öffentlicher Finanzierung (Steuerfinanzierung) wäre das anders und somit gerechter. Der ÖPNV wird vorwiegend von der ärmeren Bevölkerungsschicht genutzt. Hier ist insgesamt nicht soviel Kaufkraft vorhanden, um damit wirtschaftlich einen attraktiven ÖPNV zu betreiben. Die Kaufkraft der wohlhabenden Bevölkerungsschicht wird größtenteils (und auch noch legal!) am ÖPNV vorbeigeschleust, da sie den ÖPNV einfach nicht benutzen, statt dessen mit ihren Autos fahren und somit die Umwelt schädigen, die Straßen verstopfen und Fußgänger und Radfahrer behindern bzw. gefährden.

Eine Steuerfinanzierung wäre da gerechter, weil diese sich entsprechend dem Leistungsfähigkeitsprinzip an der Höhe des Einkommens orientieren würde und nicht an der Nutzungshäufigkeit. Manche armen Menschen können sich nicht einmal den ÖPNV leisten und müssen somit schwarzfahren oder gar auf die Benutzung verzichten. Bei einer Steuerfinanzierung würden diese Menschen dann auch von den Einkommen der wohlhabenden Bevölkerung profitieren. Auch in diesem Sinne ist der Nulltarif gerechter.

Da aber solch eine Reform noch in weiter Ferne liegt, sollten sich Politiker und Fahrgastverbände dafür einsetzen, in den jeweiligen Tarifbestimmungen Strukturen zu schaffen, die einem Nulltarif ähnlich sind, wie Einheitstarif, Staffelung nach Einkommen, Pflichttickets wie das Semesterticket der Universität Hamburg (die Zahl der Schwarzfahrer nahm seit der Einführung des Semestertickets im Universitätsbereich deutlich ab!) und eben auch die Möglichkeit, ohne gültigen Fahrausweis an sein Ziel zu kommen und nachträglich zu bezahlen.

Folgender Vorschlag:

Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis werden grundsätzlich nicht von der Fahrt ausgeschlossen, sondern es werden die Personalien festgehalten und nachträglich ein Entgelt erhoben. Auch beim kontrollierten Einstieg im Bus muss diese Möglichkeit eröffnet werden - bei Kindern wie bei Erwachsenen!

Das Vergessen von nicht übertragbaren gültigen Fahrausweisen muss - zumindest in einer angemessenen Zeit – bei nachträglichem Vorzeigen des gültigen Fahrausweises für den Fahrgast kostenfrei bleiben.

Fahrgäste, die zum wiederholten Mal ohne gültigen Fahrausweis angetroffen werden, werden keinesfalls mehr strafrechtlich verfolgt, denn davon hat keiner etwas. Statt dessen sollen sie im HVV-Bereich verpflichtet werden, ein Jahresabonnement HVV-Gesamtbereich abzuschließen (natürlich zum Allgemeinen Tarif), das erst nach Ablauf eines Jahres gekündigt werden kann. Bei weiterem Schwarzfahren kann diese Jahreskartenverpflichtung dann bis zu lebenslänglich erfolgen. Das wäre für alle Beteiligten das Beste. Die Verkehrsunternehmen im HVV bekommen Geld (damit lohnt sich Schwarzfahren für sie), der Schwarzfahrer kann künftig ganz normal fahren und die ehrlichen Fahrgäste sind nicht schlechter gestellt.

Natürlich sollte es für zahlungsunfähige Menschen Ermäßigungen geben (bis hin zum Nulltarif), aber eben nur nach Offenlegung der Finanzverhältnisse, bei entsprechendem Bedarf, wenn kein entsprechendes Einkommen (Vermögen allein darf nicht angerechnet werden, aber Vermögenserträge natürlich) vorhanden ist. Die üblichen Ermäßigungen für Kinder, Schüler, Studierende, Auszubildende und Senioren kommen hierbei natürlich nicht zur Anwendung. Vielmehr werden sich auch bei den regulären Fahrkartenangeboten die Konditionen bald anpassen.

MARTIN POTTHAST

Auszug aus der FIH-Satzung:

(...) Wir wollen auch keinen Nulltarif für alle, denn damit verliert der Fahrgast den Anspruch auf guten Kundendienst. Die Verkehrsmittel würden verkommen, Penner und Vagabunden könnten sich ungeniert überall ausbreiten.

(...) Wir lehnen das Schwarzfahren ab. (...) Schwarzfahrer müssen aber ein erhöhtes Beförderungs-entgelt entrichten, damit sie nicht günstiger gestellt sind als die zahlende Mehrheit der Fahrgäste.
(Redaktion)

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 20: Abgeschlossen am 31. 03. 2009

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

Flughafen-S-Bahn – Alles vom Feinsten?

Ende Dezember 2008 sah ich mir die Flughafen-S-Bahn an. Eine eindrucksvolle Streckenführung mit starkem Gefälle wegen der Untertunnelung der nahen Alster. Die Schwierigkeiten beim Bau sind wohl allen HFF-Lesern hinlänglich bekannt. Nach etwa 3 km endet die Strecke in einem modernen Bahnhof. Bahnsteigende ist auch Gleisende, beide Gleise enden hier an Puffern. Unwillkürlich denkt man an einen möglichen Weiterbau nach Kiel. Irgendwann – denke ich – wird es auch kommen. Am Bahnhof selbst ist nichts auszusetzen. Modern, elegant und zweckmäßig. Schnell überwindet man den Höhenunterschied durch Treppen, Fahrtreppen oder Aufzüge. Oben angekommen sind es nur kurze Wege zu den Service-Schaltern, Taxen oder Bussen. Soweit alles o.k.

Nun zur Betriebsführung in Richtung City: Schnell, in etwa 3 – 4 Minuten ist die kurze Strecke bis Ohlsdorf zurückgelegt. Aber nun ist erst einmal Pause, denn jetzt wird der Zug mit dem aus Poppenbüttel kommenden Teil gekuppelt. Das dauert wiederum 3 – 5 Minuten. Dieses Verfahren löst bei den Fahrgästen – besonders den fremden – sicher keine Begeisterung aus und führt zur nicht attraktiven Fahrzeit von 24 Minuten zum Hauptbahnhof. In der Gegenrichtung kommt es zusätzlich zu Irritationen der Fahrgäste, die im falschen Zugteil sitzen, denn man trennt die Züge in Ohlsdorf in einen Airport- und einen Poppenbüttel-Teil.

Mir kommen Gedanken an die Vergangenheit der elektrischen S-Bahn, zur Stammstrecke Poppenbüttel – Blankenese. Zumindest nach dem ersten Weltkrieg war viele Jahrzehnte lang ein 5-Minutenbetrieb zwischen Barmbek und Altona selbstverständlich. Selbst im zweiten Weltkrieg wurde bis zu den Bombenangriffen Juli 1943 im 5-Minutentakt auf diesem Abschnitt gefahren. Irgendwann gab es sogar noch Verstärkungszüge bis Hasselbrook, sicher vor dem Krieg. Erich Staisch veröffentlicht in seinem Buch „Die Hamburger S-Bahn“ einen Fahrplan von 1944. Dieser weist zwischen Barmbeck (damalige Schreibweise) und Altona einen 5-Minutentakt aus. Kaum vorstellbar, dass in einer Zeit extremen Energiemangels ein so komfortabler Verkehr geboten wurde, um fast unbewohnte Trümmerflächen miteinander zu verbinden. Ich kann mir nicht vorstellen, dass so gefahren wurde, in jedem Fall aber unterstreicht es die Werbewirksamkeit eines 5-Minutentaktes.

Jetzt wird seit vielen Jahren außerhalb der HVZ im 10-Minutentakt gefahren. (Bis vor wenigen Jahren gab es noch Weihnachtsverkehr zwischen Barmbek und Altona.) 10-Minuten können manchmal sehr lang und unangenehm werden!

Jetzt bietet sich aber eine Möglichkeit: auf die Trennung in Ohlsdorf verzichten und mit Halbzügen von Poppenbüttel, bzw. Airport im 5-Minutentakt die Strecke zwischen Ohlsdorf und einem Bahnhof zwischen Sternschanze und Blankenese zu bedienen. Die Fahrzeit würde dann um etwa 3 Minuten verkürzt, die Fluggäste müssten sich nicht mehr über den lahmen Verkehr wundern, es gäbe keine irritierten Fahrgäste mehr und die Linie S1 wäre wieder eine wirklich attraktive Bahn. Das alles ist natürlich etwas teurer – sicher keine Riesensumme – denn die Fahrzeuge sind ja ohnehin im Einsatz, aber ungleich

attraktiver. In der HVZ könnte man ohne Flügelung mit Vollzügen zum jeweiligen Endpunkt fahren.

GÜNTHER STOLTZE

Ende HFF

Containerflut durch die Heide ?

Einleitung:

Der folgende Artikel handelt von Bahnlinien durch Niedersachsen. Ich habe mir natürlich überlegt, ob er für die Schleswig-Holstein-Schiene geeignet ist. Da aber die Mehrzahl der Container die dort befördert werden sollen, aus Hamburg oder Schleswig-Holstein anrollen würden, denke ich schon, dass es uns interessieren sollte, wie die „Containerflut“, so sie denn überhaupt kommt, ihren Weg nach Süden nehmen könnte.

Was ist vorhanden - was muss ergänzt werden?

Am 14.11.2008 berichtete das „Hamburger Abendblatt“, das Land Niedersachsen wolle mit zunächst 45 Mio. Euro -unter Beteiligung des Bundes und der Länder Hamburg und Bremen- die privaten Heidebahnstrecken der OHE ausbauen, um der ständig wachsenden Containerflut Herr zu werden. Inzwischen haben sich die Zeiten dramatisch verändert! Von einer Containerflut kann im Augenblick sicher nicht mehr die Rede sein. Trotzdem sollte man sich die Frage stellen, ob es nicht sinnvoll wäre, diesen Plan aufzugreifen, optimistisch in die Zukunft zu sehen und in die Infrastruktur zu investieren. Schließlich handelt es sich nur um überschaubare Summen, nicht um solche wie beim „Rettungsschirm“, wo die Zahl der Nullen schwindelig macht, und auch nicht um Beträge, wie sie die im Augenblick nicht machbare Y-Trasse erfordern würde.

Schauen wir uns die Strecken einmal an, die zwischen den beiden Hauptbahnen Hamburg - Bremen und Hamburg - Hannover durch die Heide führen. Da ist zunächst die DB-eigene „Heidebahn“ Buchholz - Soltau - Langenhagen, mit ca. 165 km die kürzeste Verbindung zwischen Hamburg und Hannover. Noch in den 1950er Jahren verkehrten hier durchgehende Eilzüge. Die Strecke ist bis in den Raum Hannover eingleisig, relativ gut erhalten, aber in ganzer Länge mit Personenverkehr belegt, bietet also nur wenig Raum für Güterzüge. Immerhin, in der Nacht ist die Strecke frei und am Tage wird teilweise nur im 2-Stunden-Takt gefahren. Es müsste also schon ein moderater Containerverkehr abgewickelt werden können. Die nötigen Ertüchtigungsmaßnahmen dürften überschaubar sein.

Nun zum Vorschlag „OHE Strecken nutzen“. Die vorhandenen Strecken sind Winsen - Hützel und Lüneburg - Hützel - Soltau, sowie weiter südlich die Strecke Soltau - Celle. Alle drei sind eingleisig. Zumindest die beiden nördlichen wären schon heute mit Containerzügen zu befahren, wenn auch nur mit geringer Geschwindigkeit. Für einen modernen Verkehr müsste hier manches verbessert werden. Sehen wir uns die drei Strecken doch einmal an.

Von Hamburg kommend wäre Winsen - Hützel die erste. Um auf sie einfahren zu können, müsste eine verbindende Innenkurve neu gebaut werden, da eine Durchkreuzung des Hauptgleises unmöglich ist. Diese Strecke ist besser für die Gegenrichtung geeignet. Dort wird auf einer Brücke südlich vom Bahnhof Winsen die Hauptbahn Hamburg - Hannover überquert, und über die Gleise des OHE-Güterbahnhofs kann problemlos in die Hauptstrecke Richtung Hamburg eingefahren werden. Die Linieneinführung verläuft unproblematisch; in den letzten Jahren wurden einige Abschnitte sogar aufgearbeitet. Ärgerlich an der Streckenführung ist das „Salzhausener U“, eine U-förmige Ver-



Der Beginn der OHE-Strecke in Winsen Süd im Jahr 2001

Foto: Günther Stoltze

längerung der Trasse, um die Orte Salzhausen und Eyendorf an die Kleinbahn anzubinden. An durchgehende Containerverkehre dachte bei der Planung der Bahn 1905/06 sicher noch niemand. In Hützel wird die Strecke Lüneburg - Soltau erreicht. Die Gleisanlagen dort sind für jeden denkbaren Einfädelungsverkehr ausreichend.

Nun zur Strecke Lüneburg - Hützel - Soltau. Hier könnte in Lüneburg, von Hamburg kommend, rechts ausgefädelt werden. Ein noch recht ordentlich aussehendes Übergabegleis führt links am OHE- Rangierbahnhof Lüneburg-Süd vorbei. Hier sind die Waggons für den gelegentlichen Museumsbahn-Wochenendverkehr abgestellt. Durch den Museumsbahnverkehr gibt es sicher keine Trassenkonflikte mit den angedachten Containerzügen.

Die Streckenführung dieser Bahn mitten durch die Lüneburger Heide bietet eine Besonderheit: Die hügelige Gegend um Amelinghausen mit erheblichen Steigungen und dem eindrucksvollen Viadukt über die Lopau. Die Einfädelung in Hützel wäre problemlos. Hier würde der Ein-Richtungs-Verkehr enden. Ob und wie viele Kreuzungsbahnhöfe erforderlich sind, muss der Bedarf zeigen.

Nun soll es auf der Strecke Soltau - Celle weitergehen. Während man auf der DB Strecke Richtung Langenhagen durchfah-



Haltepunkt Döhle zwischen Winsen und Hützel (1998)

Foto: Günther Stoltze

ren könnte, muss man bei Nutzung der OHE-Linie in Soltau Kopf machen! Ein aufwändiges Verfahren. Die Kleinbahn - fast scheue ich dieses Wort, denn sie war einst sehr bedeutend, - verläuft zuerst in südöstlicher Richtung. Auf ihr fuhr in den 1950er Jahren wegen des starken Verkehrs Züge bestehend aus mindestens drei, auf creme-orange umgespritzten Ex-DB-Eilzugwagen, bespannt mit einer 76er Dampflok. Das war wirklich keine Kleinbahn mehr. Heute ist davon nichts geblieben als ein bescheidener Güterverkehr; der Personenverkehr ist seit langem eingestellt. Man könnte also Containerzüge fahren. Selbst wenn hinter Hermannsburg ein Stück unbefahrbar wäre, wie gemunkelt wird, so ließe sich das ja ändern.

Die Strecke kreuzt kurz vor Celle die Hauptbahn Hamburg - Hannover auf einer Brücke und verläuft dann parallel mit der Wittinger Strecke in den OHE-Güterbahnhof Celle-Nord. Von hier aus gibt es dann 2 DB-Hauptstrecken nach Hannover.

Für alle drei Strecken gilt, dass erhebliche Infrastruktur-Verbesserungen vorgenommen werden müssten, wenn der Container-Verkehr schneller gefahren werden soll, als es heute möglich ist. Das aber ist eine unabdingbare Voraussetzung für jeden modernen Verkehr! Die Mittel dafür scheinen ja vorhanden zu sein.

Es gibt sicher Streckenabschnitte, die ertüchtigt werden müssen, das ist jedem Beobachter klar. Genau so wichtig ist aber die Installierung von zusätzlichen Blinklichtanlagen, und bei den bestehenden müssten die Einschaltpunkte verlegt werden. Auch im Bahnhof Soltau ist sicher Baubedarf. Und last not least: Das dritte Gleis nach Lüneburg muss kommen!

Zum Abschluss noch ein paar Entfernungsvergleiche:

Hamburg Hbf - Hannover Hbf:

Über Buchholz - Soltau - Langenhagen: 166 km (Heidebahn)

Über Winsen- Hützel- Soltau- Langenhagen: 181 km

Über Winsen – Hützel – Soltau – Celle: 190 km

Über Lüneburg - Hützel - Soltau - Celle: 206 km

Hauptstrecke Hamburg- Hannover: 178 km

Günther Stoltze

14. Nov. 2008

Nachtrag:

Als ich den Artikel schrieb, ahnten nur wenige den Aufzug einer Weltwirtschaftskrise. Expansion und Euphorie, wohin man sah. Unter anderem ein kaum noch zu bewältigender Containerverkehr zwischen Hamburg und Hannover / Bremen. Inzwischen haben sich die Zeiten geändert. Nicht nur der Containerverkehr ist dramatisch eingebrochen. Prompt reagierten die Politiker und ruderten zurück: Um Gottes Willen keine Containerzüge durch die Heide.

Aber sollten wir nicht optimistisch in die Zukunft sehen und das Projekt weiter verfolgen; vielleicht ist es ja günstiger und schneller zu verwirklichen als der jetzt plötzlich angedachte massive Ausbau der Hauptstrecken, der sicher viele Jahre dauern würde? Das Chaos auf der Bremer Autobahn – das noch bis 2012 dauern soll – zeigt uns, dass Bedarf vorhanden ist. Oder gilt das nur für die Straße? Dann müsste man an die oft gehörte Aussage erinnern: „Güter gehören auf die Schiene!“

Günther Stoltze

7. Mai 2009



Grafik: Bahr

Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 26, Ausgabe 1 / 2009
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg
Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau
Redaktion und V.i.S.d.P.: Stefan Barkleit

Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluß: 25. Juni 2009

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.

Gut Ding will Weile haben.

Am 13.12.2008 wurden mit einem großen Bahnhofsfest in Lübeck die Aufnahme der elektrischen Zugförderung zwischen Hamburg und Lübeck, der 100. Geburtstag des Lübecker Hauptbahnhofs und dessen fast abgeschlossene und anerkennenswert gut gelungene Sanierung gefeiert - nur fast abgeschlossen insofern, als das Reisezentrum weiterhin in den Containern neben dem Bahnhof verblieb. Dieser Zustand ist lästig für die Reisenden und sicher auch unbefriedigend für die fast immer freundlichen und hilfsbereiten (so jedenfalls meine Erfahrung) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Reisezentrums selbst.

Aber es gibt Hoffnung, wie das Bild zeigt. Vertrauen wir also darauf, dass das neue Reisezentrum tatsächlich in der zweiten Jahreshälfte 2009 eröffnet werden kann.



Foto: U.Bahr

Der inzwischen gut ein Jahr alte Haltepunkt Lübeck Flughafen an der Strecke Lübeck – Lauenburg – Lüneburg ist (außer für westlich der Bahn Wohnende) nur über eine relativ schmale und steile Treppe oder (für Behinderte oder Reisende, die ihr Gepäck lieber rollen als tragen) mit einem erheblichen Umweg, der die Entfernung zwischen Bahnsteig und Flughafen-terminal wohl um die Hälfte verlängert, zugänglich. Bei der Eröffnung des Haltepunkts am 26.05.2008 hieß es, eine neue Treppenanlage und vor allem ein Aufzug sollten „bis Ende des Jahres“ folgen. Offenbar war damit aber nicht, wie Naive glauben mochten, das Ende des Jahres 2008 gemeint, denn bisher (Ende Mai 2009) ist von entsprechenden Baumaßnahmen nichts zu sehen. Oder wird der Haltepunkt so schlecht angenommen, dass man weitere Investitionen für sinnlos hält? Das wäre schade.

Ulrich Bahr

Pragmatismus geht doch!...



Wenn der tiefe wirklich alte Bahnsteig in Padborg nicht reicht, gibt es bei der DSB eben einfache und praktikable Lösungen. Und danach wird die Treppe wieder fein säuberlich angekettet!



Und kurze Wege gibt es zwischen zwei auf dem gleichen Gleis stehenden Zügen, davon können die Fahrgäste in Bad Doberan oder Bennemühlen (Hannover) nur träumen ...

Holger Busche

Fotos: Thorsten Brandt



(...jedenfalls bei den Nachbarn)

Angelner Dampfbahn im Aufwind

In eine sichere Zukunft scheint die Angelner Dampfeisenbahn auf ihrer Strecke Süderbrarup - Kappeln zu fahren, nachdem zwischenzeitlich einige Schwierigkeiten aufgetreten waren.

Dabei ging es eigentlich um eine gute Sache, denn im Rahmen der Errichtung des ESTW Lindaunis wird der Bahnhof Süderbrarup modernisiert - der Bahnhof wird dabei jedoch auf 2 Gleise zurückgebaut, an denen 2 Außenbahnsteige errichtet werden. Damit könnte allerdings die Museumsbahn in Süderbrarup nicht mehr rangieren - die Museumsbahner wollten folglich neue Weichen und ein zusätzliches Gleis errichten lassen, was an sich auch kein Problem darstellt, da diese Arbeiten zeitnah beim Umbau des Bahnhofes miterledigt werden können - allerdings war nicht klar, wer die Kosten dafür tragen sollte. Denn nur 50 % der Kosten waren zunächst gedeckt, doch inzwischen konnten glücklicherweise die anderen 50 % auch gedeckt werden.

Große Pläne

Dabei haben die Museumsbahner, deren Arbeit durch einen stetigen Anwachs der Fahrgastzahlen bestätigt wird, noch große Pläne für die Zukunft: Man würde gerne mit den Museumszügen von Kappeln nicht nur bis Süderbrarup, sondern bis Lindaunis fahren, wo die Fahrgäste dann in einen Schleidampfer umsteigen können, um nach Kappeln zurückzufahren - freilich müsste dazu in Lindaunis der noch vorhandene alte Bahnsteig instandgesetzt, möglicherweise auch ein Ausweichgleis gebaut werden.

Doch zunächst müssen anderen Hürden überwunden werden: Der Oberbau der Strecke muss teilweise saniert werden, weil sonst eine Streckensperrung durch das Eisenbahn bundesamt (EBA) droht. Außerdem möchte man gerne teilweise die Stationen sanieren und auch neue Haltepunkte einrichten.

Finanziert werden sollen all diese Maßnahmen aus Fördermitteln für den Fremdenverkehr. Das ist aus Sicht des PRO BAHN-Regionalverbandes Schleswig/ Mittelholstein eine sehr gute Idee, wobei man sicherlich auch ins Auge fassen sollte, den „Schleswig-Holstein-Fond“ der Landesregierung in Anspruch zu nehmen, denn die Angelner Dampfbahn ist mit ihren Fahrzeugen ganz sicher etwas „schleswig-holsteinisch“ Besonderes.

Die Landesregierung ins Spiel gebracht hat auch der Kappeler Bürgermeister mit seinem Vorschlag, die Strecke Süderbrarup in den Trassensicherungsvertrag des Landes mit aufzunehmen. Er hat dabei jedoch nicht nur den langfristigen Erhalt der Strecke im Blick, sondern auch direkte Sonderzüge nach und von Kiel, die sich zum Beispiel zu den Kappeler Heringstagen geradezu anbieten würden.

Günther Stoltze

Bahnhof Burg / Fehmarn

Das Hamburger Abendblatt schrieb am 10. 6. 09 einen Bericht: „Bimmelbahnhof Fehmarn? Dann lieber gar keinen“. Hierzu meine Gedanken.

Fehmarn bekam 1903 Eisenbahn-Anschluss. Eine Kleinbahn führte von Lütjenbrode an der Strecke Lübeck- Heiligenhafen, über eine Trajektfähre auf die Insel nach Burg und 2 Jahre später weiter zum Hafen Orth. 1955 wurde zumindest der Personenverkehr zwischen Burg und Orth eingestellt, sonst blieb bis zur Eröffnung der Vogelfluglinie 1963 alles beim alten, d. h. die Züge hielten im Bhf. Burg.

Jetzt aber bekam man eine Hauptstrecke nach Puttgarden und der Bhf. Burg lag daneben! Es gab zwar eine Eckverbindung zur Hauptstrecke, aber schon im Sommer 1971 weist die KBS 114 nur noch 3 Fernzugpaare auf, die Burg anfahren. Alle über Puttgarden mit Burg als Endpunkt. Der gesamte Nahverkehr wurde von Bussen bedient.

Jetzt ist der Bhf. Burg seit vielen Jahren verwaist. Der Personenverkehr auf die Insel ist sehr schwach frequentiert. Ein großer Nachteil ist, dass er in Puttgarden endet, wohin kaum jemand will. Nach Burg muss man in den Bus umsteigen.

Nun war man nach jahrelangem Ringen bereit, die Nahverkehrszüge wieder nach oder über Burg fahren zu lassen. Das Land wollte für 3,3 Mio Euro einen neuen Bhf. Burg spendieren! Den aber wollen jetzt 2/3 der Insulaner nicht mehr haben: Sie möchten einen Bahnhof an der neuen Trasse der Beltquerung. Das ist verständlich und richtig, einen Inselbahnhof etwa in der Mitte der Insel, wenn die Beltquerung fertig ist. Aber wann ist sie fertig? Im Augenblick weiss man noch nicht einmal, wie man die Brücke bauen will. An eine Fertigstellung 2018 glauben doch sicher nur Optimisten. Ein Geschenk soll man nicht ablehnen, das gebietet die Höflichkeit. Also liebe Fehmaraner, lasst euch den neuen Bahnhof bauen, benutzt ihn fleißig und in 10 Jahren hat sich vieles schon amortisiert. Wenn dann wirklich die Hauptstrecke durch Fehmarn ertüchtigt wird, mit einem neuen Inselbahnhof, kann man immer noch entscheiden, was mit dem alten Bahnhof wird. Dieser müsste übrigens kein „Bimmelbahnhof“ werden, sondern hier könnte auch - wie früher - der Fehmarn- Expresß enden.

Günther Stoltze



Foto: Günther Stoltze

Burg a. Fehmarn. Gleis in Richtung Westen, also zur Hauptstrecke (Sept. 2003)

Anschriften der PRO BAHN-Verbände

Landesvorsitzender

Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
Tel. 0 43 07 / 7151 E-Mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Birger Wolter • Heidkampsredder 10 • 21031 Hamburg
Tel. 0 40 / 73 98 98 4
E-Mail: wolter@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

c/o Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
E-Mail: schleswig@pro-bahn-sh.de • Tel. 0 43 07 / 7151
oder: barkleit@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Westholstein

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

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
im August Sommerpause!

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

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:

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

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

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

Die aktuelle sowie die letzten Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene finden sie unter

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

Für bundesweite Presseangelegenheiten

erreichen Sie unseren Bundes-

pressesprecher

Hartmut Buyken

Telefon: 0 21 04 / 42 994

Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84

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

PRO BAHN-Konzepte

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

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

Zum Bestellen hier ankreuzen (oder gewünschte Stückzahl schreiben)

und abschicken an:

PRO BAHN
Stefan Barkleit
Dorfstraße 60
24223 Schwentinental

Absender:

.....
.....
.....

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

Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:

PRO BAHN Landesverband

Schleswig-Holstein/Hamburg

Dorfstraße 60, 24223 Schwentinental

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

Der Jahresbeitrag beträgt:

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Kuriositäten unter Fahrdrabt in Brandenburg.

Zur Einführung eine kurze Betrachtung der drei „Randberliner Straßenbahnen“. Alle drei sind eigenständige Gesellschaften. Nur zum Teil gilt der BVB Tarif.

Die Linie 87 führt vom S-Bahnhof Rahnsdorf zur Woltersdorfer Schleuse, die Linie 88 vom S-Bahnhof Friedrichshagen über Schöneiche nach Rüdersdorf. Über beide Linien wurde schon 2007 in der HFF berichtet. Sie haben die Zeit seitdem gut überstanden, erfreuen sich großer Beliebtheit und werden fleißig genutzt. Bei der 87 hat man sogar noch investiert und am Berliner Platz eine moderne Haltestelle und Kreuzungsanlage geschaffen. Soweit der Blick in die Vergangenheit.

Jetzt wenden wir uns der dritten Randstraßenbahn, der Linie 89 zu. Sie war einst eine richtige Kleinbahn und heißt heute noch „Strausberger Eisenbahn“. Es gab ein eigenes Empfangsgebäude mit der Aufschrift: „Kleinbahnhof“ (heute noch gut erhalten) und Übergabegleisen zur Reichsbahn, alles in Normalspur. Der einst lebhafte Güterverkehr ist seit Jahren eingestellt. Heute betreibt die Bahn einen lebhaften Personenverkehr zwischen dem S-Bahnhof Strausberg und der Stadt. Sie führt durch die Wohngebiete, während die parallel verlaufende S-Bahn durch die Randgebiete fährt. Dem Schienenromantiker bietet die Strausberger Eisenbahn nur wenig. Sie fährt mit modernen Fahrzeugen mit Scherenstromabnehmer unter einer Oberleitung mit 800 Volt Gleichstrom.



Die Strausberger Eisenbahn am Bahnhof S-Bahn Strausberg

Etwas Besonderes ist jedoch die Fähre über den an dieser Stelle etwa 350 m breiten Straussee. Sie wird von der Strausberger Eisenbahn betrieben und verbindet im allgemeinen stündlich die Stadt mit dem gegenüberliegenden Wohn- und Ausflugsgebiet. Die Fähre wird elektrisch betrieben und bezieht ihren Strom mittels einer Rolle aus einer Oberleitung! Das ist schon etwas Besonderes! Es gibt also Eisen- und Straßenbahnen mit Oberleitung, es gibt Busse mit Oberleitung (Eberswalde) und es gibt sogar eine Fähre, die unter Oberleitung fährt! Letzteres allerdings nur einmal in Europa, nach Strausberger Angaben.

Sicher nicht europaweit einzigartig, aber etwas Besonderes ist sie doch, die Buckower Kleinbahn. Dem Trend der Zeit entsprechend wurde sie 1897 als Schmalspurbahn eröffnet und

verband den aufstrebenden Ferienort Buckow in der Märkischen Schweiz mit dem 4,9 km entfernt an der Hauptstrecke liegenden Ort Müncheberg (Mark). Als Ende der 20er Jahre Busse und Individualverkehr das große Kleinbahnsterben einleiteten, ging man in Buckow einen anderen Weg: Man elektrifizierte 1930 die Strecke mit 600 Volt Gleichstrom aus einer Oberleitung und spurte auf Regelspur um. Diese Art der Betriebsführung bewährte sich, erst 1993 wurde die elektrische Betriebsführung auf Dieselbetrieb umgestellt. Fünf Jahre später erfolgte dann die Stilllegung.

2002 wurde die Strecke von engagierten Eisenbahnern als Museumsbahn neu eröffnet. Neben den zum Betrieb erforderlichen Fahrzeugen besitzt der Verein ein besonders interessantes Fahrzeug: Ein Berliner S-Bahn Viertel der BR 277. Dieses im Berliner S-Bahnverkehr mit Gleichstrom aus der Stromschiene verkehrende Fahrzeug verschlug es 1943 nach Peenemünde, wo inzwischen die Werksbahn mit Oberleitung elektrifiziert und mit eigenen S-Bahn-ähnlichen Fahrzeugen ausgestattet war. Offensichtlich wurde der „Buckower“ als Verstärkungsfahrzeug benötigt und entsprechend umgebaut. Ob es mehrere Fahrzeuge dieser Art gab ist mir unbekannt. Jedenfalls haben wir es hier mit einem Vorläufer der 2-System- S-Bahn zu tun.

Günther Stoltze



Die Straussee-Fähre und einer ihrer Oberleitungsmasten

Alle Fotos:
Günther Stoltze
(April 2009)