

Stadt,



Land,



Schiene



# Város, vidék, vasút

**Kötőpályás megoldások a regionális közlekedésben:  
16 sikeres példa**

## Előszó a magyar kiadáshoz

Hosszú (vas)út áll még a hazai kötöttpályás megoldásokban érdekeltek, így elsősorban az utazóközönség előtt, míg remélhetőleg a kezünkben lévő példákhoz mérhető lesz a hazai helyzet.

Német barátaink segítségével a Magyar Közlekedési Klub vonzó példákat kíván bemutatni a döntéshozóknak. A siker receptje immár nyílt titok. Mindannyiunk feladata, hogy megfelelő elemzéssel a hazai követelményekhez igazítsuk azt, majd a rendelkezésre álló eszközökkel és forrásokkal a legjobb példákat alkalmazva felelősen gazdálkodjunk.

A jövőbe mutató közlekedési politika érdekében feltétlenül szükségesnek tartjuk, hogy minden érdekelt végezze el ebbéli házi feladatát – beleértve a politikai és üzleti döntéshozókat, a szakmai és civil társadalmat, a vasúti és vasútközei tényezőket. Elsősorban nem a vasút kedvéért, hanem az érintett embereket és környezetünket féltve kívánunk ehhez bátorságot, kitartást, eredményes munkát.

## Az „Allianz pro Schiene” tagszervezetei:





A legfrissebb statisztikák is igazolják: egyre több ember dönt a vasúti közlekedés mellett. Néhány térségben a vasút valódi sikertörténeteket tudott elkönyvelni, kivált a regionális közlekedésben, eközben egyre keresettebbé válik. A sikernek számos tényezője van, amelyeket az itt bemutatott példák jól szemléltetnek. Kívánom, hogy ösztönzésül hassanak a kötöttpályás regionális közlekedés egészére.

Az „Allianz pro Schiene” (szövetség a vasútért) jelen kiadványa a kiválasztott példákon mutatja be, hogy a vasút nemcsak környezetbarát, hanem egyben a legbiztonságosabb közlekedési eszköz. Kiforrott koncepció mellett rendkívül fontos, hogy városainkat óvjuk a közlekedési válság visszás jelenségeitől. Viszont a vasút vidéken is ésszerű alternatívája az autónak.

Jelen kiadvány főbb tanulsága, hogy mindenütt, ahol újonnan jelent meg a vasút, illetve jelentős mértékben javítottak a meglévő szolgáltatás színvonalán, ugrásszerűen megnőtt az utazók száma. A legtöbb esetben a valóságos utaslétszám növekedés meghaladta az előre jelzettet.

A kiadó számos tényezőt mérlegelt annak érdekében, hogy a regionális vasúti közlekedésben tapasztalt növekedést a legjobban szemléltető példákat válasszák ki. Fontos kiválasztási szempont volt, hogy az adott vasút – az ügyfelek jól felfogott érdekében – javuló összeredményt tudjon felmutatni. Arra is ügyeltek, hogy a kiválasztott vasutak a regionális közlekedés lehető legszélesebb palettáját képviseljék: rövid és hosszabb vonalak, helyi érdekeltégű és elővárosi vasutak, valamint gyéren lakott tájakat kiszolgáló regionális vasutak. A Deutsche Bahn mellékvonalai mellett más, a helyi szolgáltatók által fenntartott vasutakat is megtaláljuk. Ezenkívül minden német tartomány legalább egy vasúttal képviselteti magát, nyomatékosan felhívva a figyelmet arra, hogy a siker nem csak bizonyos régiók kiváltsága.

A kiválasztott példák alapján kijelenthető, hogy számos közös vonás fedezhető fel, amelyek a tapasztalatok szerint megalapozzák a kötöttpályás megoldások sikerét. Eleinte majdnem mindenhol jelentős infrastrukturális beruházások történtek. Erre épülve találkozhatunk további vissza-visszatérő sikertényezőkkel: új járműpark, az átgondolt és a szükségletnek megfelelő, sűrű ütemes menetrend, a fokozott megbízhatóság, a tisztaság és a pontosság. Mindezekhez a vasúti szervezetek részéről párosul az erős helyi kötődés, a hatékony döntési folyamat és helyi szintű adminisztráció. A színvonalas kiszolgálás további fontos jellemzői az átmenő, átszállás nélküli összeköttetések a regionális központokba és a jó csatlakozások, a beágyazottság az ésszerű regionális közlekedési hálózatba más közlekedési eszközökkel karöltve, a kiváló kiszolgálás és a vonaton történő jegyeladás. Ezen túlmenően számos üzemeltető szabadidős és turisztikai jellegű kínálattal is magához köti az utazóközönséget.

Célunk a kötöttpályás közlekedés további erősítése, népszerűsítése. Biztos vagyok benne, hogy a „Város, vidék, vasút” című kiadvány is kiveszi ebből a részét.

Wolfgang Tiefensee

német közlekedési, építési és városfejlesztési miniszter



# Tartalomjegyzék

Baden-Württemberg   <b>Schönbuchbahn</b>	6
Bajorország   <b>Bayerische Oberlandbahn</b>	9
Brandenburg   <b>Prignitzer Eisenbahn</b>	12
Hessen   <b>Taunusbahn</b>	15
Mecklenburg–Előpomeránia   <b>Usedomer Bäderbahn</b>	18
Alsó-Szászország   <b>Nordwestbahn</b>	21
Alsó-Szászország   <b>S-Bahn Hannover</b>	24
Észak-Rajna–Vesztfália   <b>Euregiobahn</b>	27
Észak-Rajna–Vesztfália   <b>Regiobahn</b>	30
Észak-Rajna–Vesztfália   <b>Rurtalbahn</b>	33
Rajna-vidék–Pfalz   <b>Pfälzer Nordbahn</b>	36
Saar-vidék   <b>Saarbahn</b>	39
Szászország   <b>Freiberger Muldentalbahn</b>	42
Szász-Anhalt   <b>Burgenlandbahn</b>	45
Schleswig-Holstein   <b>Nordbahn</b>	48
Tübingia   <b>Erfurter Bahn</b>	51





# Schönbuchbahn

Baden-Württemberg | Dettenhausen – Böblingen



## Szünetelés után új élet

A Schönbuchbahn bizonyíték arra, hogy olyan pályákon is sikeresen állítható helyre a vasúti közlekedés, ahol korábban szünetelt a forgalom. Tekintettel arra, hogy három évtizedig vonat nem közlekedett ezen a vonalon, kifejezetten becsvágyónak tűnt az az előrejelzés, mely napi 2500 főnyi utazóközön-séggel számolt. Ez a szám 20 százalékkal a vasúti személyfor-galom visszaállítása előtt meglévő buszforgalom felett volt. A valóság ennél jobbnak bizonyult. Az újrakezdés utáni években az utaslétszám egyre feljebb kúszott. Már 1996. december 2-án, a vasútüzem első napján 3740 utast számoltak, két hét múlva 4090-et. A Schönbuchbahn ezután is a megelőző sávon maradt: a legújabb statisztika napi 6800 utasról tud – ami az eredeti előrejelzés több mint 250 százaléka. Tekintettel az utasszámokra, feltűnő, hogy kezdettől jelentős mértékben nőtt a regionális közösségi közlekedést igénybevevők száma. Egyedül a meglévő buszközlekedés vasút általi helyettesítése nyomán rövid időn belül megduplázódott az utasközön-ség.

A Schönbuchbahn eközben nem csupán az utasok körében rendkívül népszerű. A közlekedési szakma Európa-szerte modellként tekint rá. Német és nemzetközi szakmai delegációk végigutaztak rajta, hogy saját projekttervezésükhöz ösztönzést, indítékot szerezzenek.

Az újraindított vonal népszerűségére egyszerű magyarázattal szolgál a Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS - Schönbuchi Vasút Célegyesülés) és az üzemeltető Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG - Württembergi Vasúttársaság): „Jó a kínálatunk.” Ezalatt elsősorban a modern járműparkot, a korszerű infrastruktúrát, a vonzó menetidőket és a megbízhatóságot értik. A Schönbuchbahn 2005-ben az esetek 98,9%-ában percre pontosan közlekedett.

Természetesen a siker első lépése a böblingeni és tübingeni járárok azon döntése volt, hogy beruházzanak a kötőtpályás megoldásba, hiszen az infrastruktúra egyik részét újra létre kellett hozni. A hosszú üzemszünet alatt a pályamaradványok gyakorlatilag használhatatlanná váltak. Ezért az újraindítás előtt

egy sor visszaállítási és pályakarbantartási munkát vált esedékessé. 12 megállóhely és állomás, valamint 6 híd került helyreállításra illetve újraépítésre, az átkelőhelyeket átépítették és korszerűen biztosították, a pályasebességet óránkénti 50-ről 80 km-re emelték és rugós váltóval rendelkező kitérőt létesítettek. Az újraindításig felmerülő költségek a 14 millió eurót közelítették meg. Az újdonsült vonatozók - többségükben ingázók, korábban busszal vagy autóval utazók - szempontjából ez az összeg kifizetődő beruházásnak bizonyult. Az utasok elismeréssel szólnak a gyors, megbízható összeköttetésről a böblingeni kistérség középső centrumán belül, valamint a stuttgarti térség felé. Böblingenben lényeges szempont a kiváló csatlakozás a stuttgarti HÉV-vel, akkor is, ha az utasok közel fele nem utazik tovább.

## REMEK ÜZLET: EGY VASÚT EGY MÁRKÁÉRT

1993-ban a célegyesülés jelképes egy márkáért megszerezte a feléleszthetetlennek mondott pályát. A Német Szövetségi Vasutak még 1988-ban kérvényezték a vonal végleges megszüntetését. Miután a böblingeni járás érdeklődött a pálya átvétele iránt, a megszüntetést nem hajtották végre. Az újraindítás lenyűgöző eredménye szemlélteti a kötőtpályás megoldások észszerű alkalmazásában rejlő lehetőségeket.







## Történelem

- 1911 | Az első vonatszerelvény elindult a Böblingen–Dettenhausen vonalon.
- 1966 | Bő fél évszázados vasútüzem után megszűnt a kötöttpályás személyszállítás.
- 1988 | A Német Szövetségi Vasutak a teherszállítás megszűnésével a vasútvonal végleges megszüntetését kérvényezik. A böblingeni járás érdeklődését mutatja a vonat átvétele iránt. A tübingeni járással együtt 1993. december 12-én alapítják a Schönbuchi Vasút Célegyesülést.
- 1993 | A célegyesülés megszerzi a vasúti infrastruktúrát jelképes 1 márkás vételáron. A pálya átfogó kiépítését követően a WEG vasúttársaságot bízzák meg az üzemeltetéssel.
- 1996 | December 2-től a vasútüzemet újraélesztik 4 motorszerelvényvel.
- 2001 | További 2 szerelvény beszerzése a növekvő utaslétszám kiszolgálása érdekében. A peronokat meghosszabbítják a 3 motorvonat-egységből álló szerelvények befogadásához.
- 2003 | Július 26. és szeptember 7. között a pályát alapos korszerűsítik és a dettenhauseni fűtőházat meghosszabbítják az újonnan beszerzett motorvonatok elhelyezéséhez.

## A vasút teljesítménye

A szerelvények többnyire félórás ütemben, szombaton 16:34-től és vasárnap órás ütemben közlekednek. Ezáltal mindössze 17 km-es pályahossz mellett évi 387.619 kilométert teljesített a vasút. A 24 perces menetidő révén a vonat maga mögött hagyja a konkurenciát. Az új kötöttpályás kínálat egyrészt hozzájárul a környezet kíméléséhez, másrészt megszüntette a közúti dugókat és feleslegessé tette a párhuzamos buszjáratot.

## Adatok

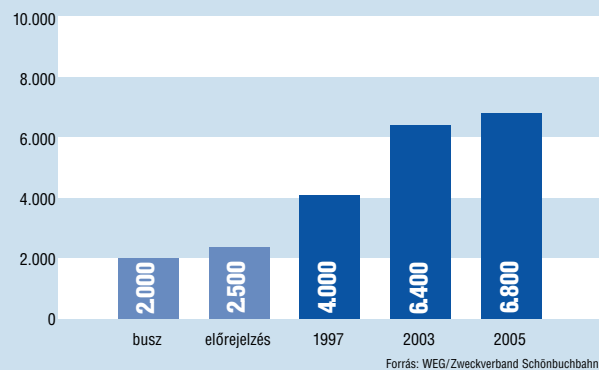
### Üzemeltető:

Személyszállítás: Württembergische

Eisenbahngesellschaft mbH (WEG)

Pályafenntartás: WEG a Schönbuchi Vasút Célegyesülés megbízásából

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 17 km

**Menetidő:** 24 perc

### Ütem:

hétköznap 22:34-ig félóránként

szombat 16:34-től és vasárnap óránként

**Csúcssebesség:** 80 km/óra

**Vonatkilométer évente:** 387.619





# Bayerische Oberlandbahn

Bajorország | München – Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries



## Szárnyvonalak a bajor felvidékre

1998 óta a Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB - Bajor Felvidéki Vasút Kft.) üzemelteti a München–Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries pályahálózatot. Kezdetből fogva becsúgyó tervei voltak a vasúttársaságnak. Az „Integral” típusú modern motorvonati szerelvények az új idők szeleit képviselték. Eleinte sajnos elsősorban a meghibásodások miatt váltak szóbeszéddé és csak esztendőnyi felülvizsgálás után lettek teljes mértékben üzemképesek az új szerelvények. Azóta viszont kiállták a próbát: a szakemberek és utasok körében egyaránt nagy becsben állnak. A fürge járművek gyorsabb eljutást és magasabb komfortfokozatot nyújtanak. Ezen kívül az akadálymentes kocsik kedveznek a mozgáskorlátozottaknak és könnyítik a kerékpárok szállítását. Időközben a BOB koncepciója hódított a térségben. Az utaslétszám már 150 százalékkal az előrejelzés felett alakul.

Lényeges szempont a BOB számára a régió lakosságának bevonása. A társaság állomási ünnepekkel, vonatkeresztezőkkel és rendezvények szponzorálásával hangsúlyozta és elmélyítette helyi kötődését. Saját kiadványt szerkesztettek a bajor felvidék turisztikai lehetőségeiről, támogatva a helyi idegenforgalmat.

A cégfilozófia másik lényeges alkotóeleme az ügyfél központúság, amely törekvést az utastanács intézménye, valamint a rendszeres utasfelmérések segítik elő. Különböző tájékoztatók, menetrendfüzetek és egy utasmagazin szintén a megfelelő

információt és az ügyfélkapcsolatok állandósítását szolgálják. A legfiatalabb utasok a szerelvényekben játszósarkot találnak, részükre a vonatszeményzet kívánságra kisebb játékokat biztosít.

A BOB kedvező fejlődését nem csak az utasfelmérésben tükröződő elégedettség és a magas utaslétszám igazolja. A DIN EN ISO 9001:2000 szerinti tanúsítvány ezen felül igazolja a Bajor Felvidéki Vasút minőségügyi elkötelezettségét. Az Allianz pro Schiene első „Köttötpályás környezeti összehasonlítás” alkalmából, amikor a vasúttársaságok környezetvé-

delmi törekvéseit vizsgálták, a BOB a „dízel vontatású regionális vasút” kategóriában első helyezett lett. Heino Seeger ügyvezetőt pedig a bajor regionális közlekedési díjjal tüntették ki. A „Stiftung Warentest” fogyasztóvédelmi alapítvány saját vizsgálata során szintén igazolódott, hogy a BOB vasút az élvonalba tartozik. Ezek után nem meglepő, hogy a kezdeti nehézségek leküzdését követően a bajor felvidéki szárnyvonalak immár a Bajor Vasúttársaság (a tartomány nevében köttötpályás szolgáltatásokat rendelő szerv) referenciavonalának számítanak.

## A BAJOR FELVIDÉKI VASÚT SZÁRNYVONAL-RENDSZERE

A BOB nem klasszikus értelemben vett, A-tól B-ig elvezető vasútvonal, hanem több szárnyvonalból álló, 120 km-es pályahálózat. A szárnyvonalak rendszere átszállásmentes eljutást biztosít Münchenből a Bajor Felvidékre és fordítva. A szerelvények „szárnyalási” és gyorskapcsolási képessége a helyi érdekű vasút fontos sikertényezője. Münchenből háromrészes vonatszerelevény indul. Holzkirchenben az első lekapcsolódik, hogy Bayrischzellbe folytassa útját. Az együtt maradó két rész Schafflachban szétkapcsolódik és önállóan Tegernseeig illetve Lenggriesig halad tovább. Visszafelé a szerelvények egyesülnek és Holzkirchentől ismét egyetlen háromtagú szerelvényként haladnak a tartományi székhelyig.

Az így összekapcsolt szerelvények nem terhelik külön-külön a forgalmas belvárosi pályahálózatot és a csúcsforgalmi időszakban a félórás ütem sem jelent gondot.







## Történelem

1857 | Az első vonat Münchenből Holzkirchenbe, később más kötőtpályás kapcsolatok is létesülnek a bajor felvidékre. A helyi érdekű Tegernseebahn magánvasútként 1883-tól közlekedtetett vonatokat Schaftlachtól Gmundba. Ezzel a vonallal teljessé vált a mai pályahálózat.

1998 | Megalapították a Bajor Felvidéki Vasutat (BOB) a korábban a Szövetségi Vasút illetve a Tegernsee Vasút által üzemeltetett, München és Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries közötti pályahálózat kezelésére. Ma a társaság 140 munkatársat foglalkoztat.

1999 | Számos műszaki nehézség miatt Otto Wiesheu államminiszter elrendeli az új szerelvények általános felülvizsgálatát. Az „Integral” típusú szerelvényeket egy évre visszaküldik az üzembe, addig a BOB mozdonyvontatású DB Regio típusú szerelvényekkel üzemelt. Az új szerelvények átvizsgálása sikeresnek bizonyult. A visszatérés óta kifogástalanul közlekednek, visszaszerezték az utasok bizalmát.

2003 | A menetrend szolgáltatási kínálatát kibővítették.

## A vasút teljesítménye

Időközben három új „Talent” típusú szerelvényt állítottak üzembe a váratlanul magas utaslétszám kiszolgálására. A Bayerntakhoz (ütemes menetrendszer tartomány-szerte) igazított menetrend kiváló csatlakozásokat biztosít más vasutak és buszjáratok felé. A hétfévi és kombinált jegyek egyszerű és a pénztárcát kímélő tarifarendszert biztosítanak. A menetrend a tényleges utazási igényekhez igazodik: példa kedvéért a vonat hétféjén nem áll meg a Siemens müncheni üzeménél, ehelyett pedig Sollnban megáll. Az otterfingi iskolaközpontnál kialakított megállóhelyet csak reggel és délben szolgálják ki a diákok szállítása céljából.

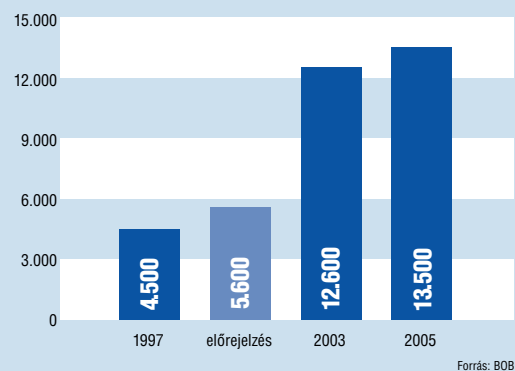
A menetrend 2003-ban végrehajtott kiterjesztését követően a BOB óras ütemben közlekedik, amely a csúcsgalomban félórásra sűrűsödik. 2005 óta hétfévenként további szerelvények közlekednek, ezzel együtt a vasút évi teljesítménye a felvidék és a székhely központja között kb. 1.850.000 kilométer.

## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: Bayerische Oberlandbahn GmbH  
Pályafenntartás: DB Netz AG & Tegernseebahn AG

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 120 km

**Menetidő** (Münchentől)

Bayrischzellig 1:23 óra

Tegernseeig 1:04 óra

Lenggriesig 1:09 óra

**Ütem:** óránként, csúcsgalomban sűrítve félóránként

**Csúcssebesség:** 140 km/óra

**Kilométer évente:** 1.850.000



# Prignitzer Eisenbahn

## Brandenburg | Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse)



### Vonat a siker felé

A hiányos rentabilitás illetve a kihasználatlanság miatt a Pritzwalk–Kyritz–Neustadt (Dosse) vonalat sokáig a megszűnés veszélyeztette. Végül 1996-ban az újonnan megalapított Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG – Prignitzi Vasút Kft.) átvette ezt a mellékvonalat Brandenburg tartomány északnyugati szögletében. Maga a tartomány - a növekvő utasforgalom ellenére - eleinte passzív maradt, úgyhogy a vasúti személyforgalom megszűnésének veszélye egy ideig fennmaradt. A vasutasok úttörő szelleme és erős kapcsolatuk a régióval szűkös források ellenére is lehetővé tette a vasúti összeköttetés öröndetes fejlődését.

Jobb híján a közlekedést eleinte kiszuperált nyugati sínbuszokkal bonyolították ezen a keletnémet pályán. Ezekkel az elővárosi közlekedés első nemzedékéhez tartozó szerelvényekkel a brandenburgi vasút bizonyította, hogy a kötőpálya gyéren lakott vidéken is sikeres lehet. Kezdetben a hiányos komfortot némileg ellensúlyozták ötletes újításokkal, színvonalas kiszolgálással és üzletileg fenntartható gazdálkodással. Emellett a használt sínbuszok üzem közben megbízhatóan bizonyultak, ami nagyban hozzájárult a vasút hírnevének javításához. Már-már legendásak a vezetők mellett álló, csokival és rágcsálnivalókkal töltött műanyag dobozok, ahol az utasok a kezdeti időszakban egy márka bedobása mellett kiszolgálhatták magukat. A rendszer pofonegyszerű volt és sokan éltek a kínálattal. A mai napig a jegyellenőrök nemcsak jegyet árulnak, hanem



italokat és könnyű ételeket. Az már csak magától értődő, hogy tájékoztatást is nyújtanak. Menetjegyet tetszés szerint a vonaton - automatánál, kalauznál - vagy a PEG két állomási pénztáránál lehet vásárolni. A vonaton napilapok állnak rendelkezésre. Szolgáltatásaiért, az utasok kifogástalan kiszolgálásáért a Vasúti Ügyfelek Német Szövetsége 1999-ben a PEG-nek ítélte oda a Német Vasúti Közlekedés Díját.

Az új motorvonatok érkezése a minőség látványos növelését hozta magával. Klímával, alacsony padlóval rendelkeznek, bőséges a kerékpárok, gyerek-kocsik és poggyásznak fenntartott hely. Videó alapú felügyeleti rendszer elősegíti a

tisztaság és biztonság iránt támasztott magas elvárások teljesítését. A vasúttársaság ezen felül különjáratokkal is gyűjti a pluszpontokat a lakosság körében. Magától értődő, hogy ezen a Brandenburg vidéki vonalon nem lehet a nagy közlekedési tengelyek és zsúfolt városi térségek utaslétszámait elérni, ezen a vidéken a napi 900 utas sikernek számít. E siker által fennlő, a helybeliek jelenleg újszerű regionális közlekedési koncepciót dolgoznak ki a prignitzi járás részére, a Berlin-Brandenburgi Közlekedési Szövetséggel együtt. Példa kedvéért meg próbálják oldani, hogyan lehetne a diákforgalmat hatékonyabban vasúttal lebonyolítani, figyelembe véve a tanítási időt és az iskolák adottságait.

## DÍZEL HELYETT NÖVÉNYI OLAJ

A Prignitzi Vasút szerelvényeinek üzemanyaga növényi olajon alapszik. A vasút saját karbantartó műhelye végezte a motorok szükséges módosítását. Ezen üzemanyag előnye a gázolajhoz képest a némileg alacsonyabb költség és a környezetbarát jelleg. Elégése során ugyanannyi szén-dioxid keletkezik, amennyit a növények előzőleg felvettek (CO<sub>2</sub>-semlegesség), ennek révén tovább javul a vasút környezeti mérlege. Az EUROSOLAR Megújuló Energiák Európai Szövetsége ezt a vívmányt 2001-ben a Német Szolárdíjjal méltatta.





## A vasút teljesítménye

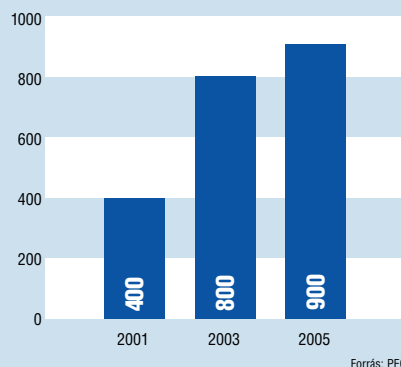
Hétköznap óránként közlekedik, hétvégén vegyesen egyórás és kétórás ütemben. A kiszámítható eljutást a Regio-Shuttle RS 1 típusú korszerű szerelvények biztosítják. A kiváló csatlakozások mellett Neustadtba és Berlinbe a vasút regionális kínálata vidéken is lehetővé teszi az autó nélküli boldogulást. Két újra üzemeltetett feltételes megállóhely ugyanúgy növeli a vonal népszerűségét, mint a pritzwalki állomás kedvező csatlakozásai, többek közt Meyenburg és Putlitz irányába. A Prignitzi Vasút minőségi teljesítését a sikeres DIN EN ISO 9001:2000 szerinti tanúsítás is igazolja.

## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: Prignitzer Eisenbahn GmbH  
Pályafenntartás: DB Netz AG

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 42 km

**Menetidő:** 55 perc

### Ütem:

hétköznap óránként  
hétvégén kétóránként (a Neustadt–Kyritz szakaszon óránként)

**Csúcssebesség:** 60 km/óra

**Kilométer évente:** kb. 440.000

## Történelem

1887 | Az első vonat a Neustadt (Dosse)–Pritzwalk vonalon.

1996 | Az újonnan alapított Prignitzi Vasút Kft. (PEG) átveszi a brandenburgi mellékvonal kiszolgálását a DB Hálózat Rt.-től. A növekvő utaslétszám ellenére a tartomány eleinte passzív maradt, továbbra is fennállt a személyszállítás megszűnésének veszélye.

2003 | Végre tízéves megállapodás születik a tartománnyal, mely a Prignitzi Vasúttársaság számára tervezési biztonságot hozott és a nyugati Brandenburgnak kiszámítható vasúti közlekedést.

2004 | A brit Arriva cég, mely a német regionális közlekedési piacon tervezte a megjelenését, észleli, majd átveszi a PEG vasúttársaságot.





# Taunusbahn

**Hessen | Brandoberndorf – Grävenwiesbach –  
Bad Homburg – (Frankfurt/M.)**



## Halálra ítélték: a vasút köszöni szépen, él és virul

A Taunus Vasút esete azért ennyire egyedülálló a hesseni vasút történetében, mert az illetékesek szerint már réges-régen meg kellett volna szűnnie. A tetszhalott feltámasztása a magastaususi járás alapította célegyesülésnek sikerült, mely 1989-ben mai pénzen 1,4 millió euróért megvásárolta, majd korszerűsítette a Friedrichsdorf és Grävenwiesbach közötti, 29,5 kilométernyi pályát. Ezt követően az idáig párhuzamos buszközlekedést sikerült úgy átalakítani, hogy vasútra ráhordó funkciót tölt be. A korszerűsítést követően a célegyesülés a Frankfurt-Königsteini vasutat bízta meg az üzemeltetéssel és ezzel a lépéssel sikerült elérni azt, amit korábban ebben a régióban nem tartottak megvalósíthatónak: a sikeres vasúti regionális közlekedést.

A jelenlegi utaslétszám minden előrejelzés felett alakul. 1989-ben 1.500 utast tartottak számon, most 9.000-n veszik igénybe naponta a vasutat, növekvő tendenciával és az időnként zsúfolt szerelvények ellenére. Ennek oka csak részben abban keresendő, hogy az utóbbi időben sok város lakó a Taunusba költözött ki. A mai utasközönség elvárása, hogy leépítés helyett további

beruházások révén fokozódjon a helyi vasúti közlekedés minősége. Ennek jegyében már eldöntötték a peronok meghosszabbítását és új szerelvények beszerzését.

Az utaskomfort javítása céljából teljesen átszerkesztik a meglehetősen korú motorszerelvényeket. A kapacitás szükséges bővítését tíz LINT 41 típusú dízeles motorkocsi vásárlásával oldják meg. A beszerzést a Fahma, a Rajna-Majna Közlekedési Szövetség járműgazdálkodási társasága bonyolítja le. Emellett új utastájékoztatói rendszer kerül bevezetésre. Az egykor halálra ítélt vonal sikerének további tényezői: a pontosság, a tisztaság és a megbízhatóság - a téli hónapokban is -, valamint a díjrendszer egyszerűsítése, illetve a Rajna-Majna Közlekedési Szövetségbe történő integrálás.

A menetjegyeket egyszerűen, a szerelvényekben levő automataknál lehet megváltani. A korábban közlekedő, hagyományos mozdony vontatta szerelvényekhez képest a motorkocsik magasabb komfortot és jobb gyorsítást biztosítanak, minek köszönhetően a menetidő lerövidült és a menetrendet jobban illesztették a frankfurti S-Bahn üteméhez.

Mostanában kivált az ingázók körében lett nagyon népszerűvé a vonat, tekintettel arra is, hogy a közúti viszonyok a sűrűsödő lakosság következtében romlottak. A felújított vasútnak köszönhetően a régió polgárai stressztől mentesen ingázhatnak Frankfurtba is, ami a közutat tehermentesíti. A vasút így hozzájárul a Magas-Taunus népszerűségéhez és közelebb hozza a régiót a frankfurti agglomerációhoz, az ottani munkahelyekhez.

## MEGSZÜNTETÉS HELYETT A KÍNÁLAT BŐVÍTÉSE

Miután lényegében az érintett önkormányzatok átvették a vasutat a célegyesülés által, az ésszerűség keretében kibővítették a meglévő kínálatot. Grävenwiesbach állomástól bevezetésre került a félórás ütem és arra is ügyeltek, hogy a frankfurti HÉV-hez, az S-Bahnhoz biztosítsák az optimális csatlakozást. Ezen felül immár nyolc vonatpár közlekedik átszállás nélkül a nagyvárosba, ami főleg az ingázóknak kedvez. A Brandoberndorffig vezető, meghosszabbított pályaszakaszon, ahol korábban szünetelt a személyforgalom, órás ütemben közlekednek a szerelvények. Az együttes koncepció bevált: az elmúlt 14 év során 500%-nál nagyobb mértékben nőtt az utaslétszám és a kibővített kínálat révén a teljesítmény - a korábbihoz képest 30%-kal - évi 909.000 vonatkilométerre nőtt.







## Történelem

Csupán 1992 óta hívják ezt a vonalat Taunus vasútnak. Korábban ez volt a frankfurt-wiesbadeni vonal népi megnevezése, amiért a hegység szélén halad el.

1895 | Az első vonatok közlekednek a Bad Homburg–Usingen vonalon.

1912 | A Grävenwiesbach–Brandoberndorf szakaszon elindul a vasútüzem.

1985 | Amikor a „Taunus vasút” megszüntetése egyre valószínűbbé vált, a magas-taunusi járás magán-célegyesülést alapított a vasútvonal megtartása és további hasznosítása céljából.

1987 | Szakvélemény készül az utasforgalomról és a gazdaságosságról.

1988 | A Verkehrsverband Hochtaunus (VHT - Magas Taunusi Közlekedési Egyesülés) alapítása.

1989 | A célegyesülés megvásárolja a Friedrichsdorf–Grävenwiesbach vonalat.

1992 | A helyi Közlekedési Egyesülés átveszi az üzemeltetést.

1993 | Az üzemeltetéssel a Frankfurt–Königsteiner Eisenbahn-t (FKE – Frankfurt-Königsteini Vasút) bízzák meg. Amióta a Hesseni Tartományi Vasút leányvállalata üzemelteti a vonalat, látványosan javult a kínálat.

1999 | A Brandoberndorfing vezető pályaszakasz reaktiválása.

2006 | Az üzemeltető FKE átalakul, az új társaság neve: HLB Basis AG (Hesseni Tartományi Vasút Bázis Rt.). A meglevő motorkocsik átszerkesztése, új szerelvények beszerzése.

## A vasút teljesítménye

A növekvő utasforgalom nyomán hamarosan további VT 2E és VT 628/629 típusú szerelvények beszerzése vált szükségessé. Grävenwiesbachtól félórás ütem került bevezetésre, mely a csúcsforgalom alatt negyedórássá sűrűsödik. A brandoberndorfi szakaszon óránként közlekedik vonat mindkét irányba. A menetrendet a frankfurti S-Bahnhoz igazították, így a metropolisz teljes HÉV-hálózata felé biztosított az összeköttetés. Naponta nyolc pár vonat egészen Frankfurt Nagyállomásig közlekedik. A megengedett csúcssebesség óránkénti 80 kilométerre való emelésének és a motorkocsik jó gyorsulási tulajdonságainak köszönhetően a menetidő lényegesen lerövidült. A vasút népszerűsége láttán a lahn-dilli járás szintén kereste a Taunus vasúttal való együttműködés lehetőségét: elérték a Grävenwiesbach és Brandoberndorf közötti pályaszakasz reaktiválását. Északon a régi pályát már egészen Albshausenig építették vissza, ami sajnos meggátolja a kínálat Wetzlar felé történő bővítését.

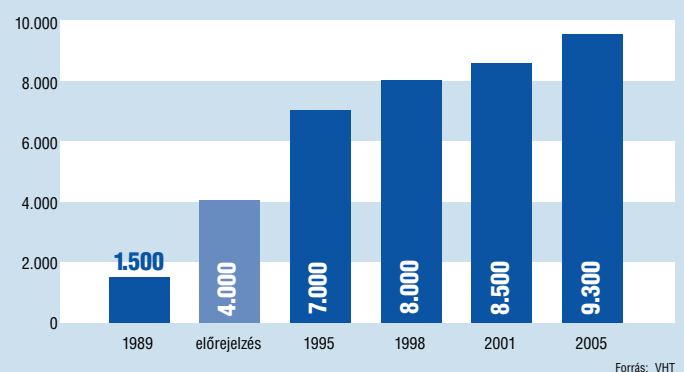
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: HLB Basis AG

Pályafenntartás: HLB a Verkehrsverband Hochtaunus megbízásából

### Munkanapi utaslétszám



### Pályahossz:

42 km (Bad Homburgig), 61km (Frankfurt/M.-ig)

### Menetidő:

56 perc (Bad Homburgig), 1:15h (Frankfurt/M.-ig)

### Ütem:

Brandoberndorfától óránként, Grävenwiesbachtól félóránként

**Csúcssebesség:** 80 km/óra

**Kilométer évente:** 909.000



# Usedomer Bäderbahn

**Mecklenburg-Eiřpomeránia | Ahlbeck Grenze – Züssow  
(– Stralsund) und Zinnowitz – Peenemünde**

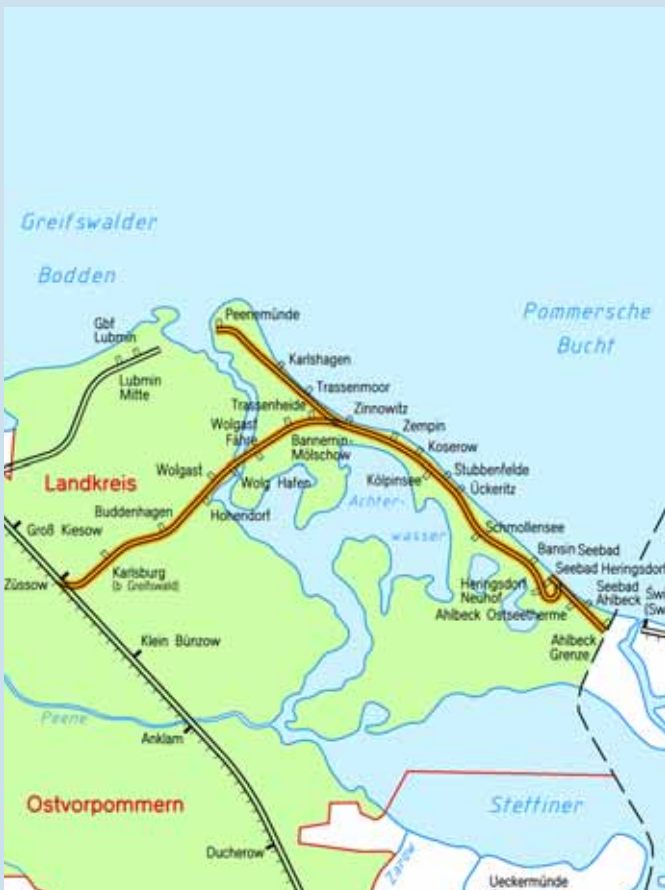
## Nyáralók vasútja

Ma természetes vívmányként kezelik az utazók, ha korszerű vasúti szerelvényben, kényelmesen elérhetik szálláshelyüket Usedom szigeten. Már elfelejtkeztek arról, hogy az újrakezdés minden volt, csak magától értődő nem. Néhány éve még a végleges megszűnés fenyegette a nagy múltú vasutat.

1992-ben úgy tűnt, közeleg a végóra. A pálya állapota rettenetes volt, a bárminemű beruházás nélkül eltelt majdnem két évtizednek megvolt a káros hatása, és a maximális sebesség az óránkénti 60 kilométert nem haladta túl. Az elavult járműpark állapota sok kívánnivalót hagyott, és a gyakori meghibásodások miatt sem volt népszerű a vasút a helyi utasközönség körében. Nem beszélve az elavult állomásokról, biztonsági berendezésekről és a körülményes, időigényes csatlakozások a szárazföld felé. A kötöttpálya abban az időben fel sem tudta venni a közúttal a versenyt.

Az akkori Reichsbahn néhány munkatársa viszont nem törődött bele abba, hogy minden el van veszve. 1993-ban a merész „usedomi projektet” alapították, ami a mai UBB Usedomi Fürdők Vasútjának egyengette az utat. A kezdeményezés egyszerű, követhető menetrend modellre alapozott: óránkénti ütem 5 és 22 óra között minden irányban, garantált csatlakozások Zinnowitzban és Wolgastban.

A napi üzemeltetés és az esedékes felújítások esetében viszont a megvalósíthatóság és az anyagi források diktálták az ütemet. Eleinte a mozdony vontatta szerelvények helyett régi sínbuszokat





közlekedtettek (a regionális vasúti szerelvények első nemzedékéből). A pályafelújítás során a költségvonzat miatt meglegedtek a 80 kilométeres csúcsebességgel, a jelző- és biztosítóberendezések és a váltók esetében a költséges automatikus megoldások helyett a takarékosabb megoldást választották. A központi, legfontosabb beruházásról, a szárazföld csatlakozás létesítéséről azonban nem akartak lemondani. Csak az új híd megépítése révén szűnt meg a közút hosszú évek óta tartó előnye. Most már kétóránként közvetlen vonat közlekedik egészen Stralsundig, ami szintén emeli a vonal népszerűségét.

A többi sikeres vasútprojekthez hasonlóan az UBB is igyekezett, megteremteni a kapcsolatot az utasközönség és a kistérség

felé. Állomási ünnepeket rendeztek, tájékoztatót és menetrendet juttattak el minden háztartásba, az utasellátó szolgáltatásokat kiépítették és nosztalgiaszerelvényeket indítottak. Az üdülővendégek ma már ismét a vasút első rangú célközönségének számítanak. A vasút egyszerű elérése és „kezelése” a koncepció részét képezi. Az utasnak nem kell sokáig bajlódnia különböző díjtételekkel és ajánlatokkal, bonyolult menetjegy-automatákkal. Egyszerűen felszállnak és a vonatkísérő személyzettől megkapják a megfelelő jegyet. A menetrend és a díjszabás világos, könnyűszerrel meg lehet jegyezni. Nincsenek költséges pluszszolgáltatások, a kínálat a lényegre szorítkozik: a kényelmes és hatékony eljutásra. Ezen belül a korszerű szerelvények klímával, tiszta fülkékkel és alacsony padlóval rendelkeznek.

## VASÚTTAL A VAKÁCIÓBA

Usedom az egyik legvonzóbb németországi úticélnak számít. Immár a Fürdő vasútja is hozzájárul a térség vonzerejéhez. A vasútnak köszönhetően a felesleges autósforgalom elkerüli a szigetet, a vendégek pedig modern, kényelmes kötőpályás közlekedési eszközzel számolhatnak, mely az összes lényeges településsel és kiváltképpen a tengerparti fürdőhelyekkel biztosítja az összeköttetést. Mi több, a wolgasti híd újjáépítését követően a Közlekedési Utak Szövetségi Terv a hiányzó pályaszakasz és a karnini vasúti híd újjáépítésével a régi Berlin–Swinemünde/Swinoujście vonal felélesztését irányozza elő. Ezzel a legfontosabb német agglomerációból is könnyen, bő két órán belül elérhetővé válna a vakációs sziget. Az UBB már most kiszolgálja a teljes Stralsund–Velgast–Barth vonalat a nyugati Előpomerániában. Itt is kiépül a pályainfrastruktúra: újjáélesztik a régi Barth–Zingst-Perow pályát Darß felszigetére.



Az utaslétszám igazolja, hogy a közönség megkedvelte az új vasutat. Az órás ütem bevezetését követően, még a régi sínbuszok mellett megugrott a létszám 160%-kal három éven belül. A szárazföldi csatlakozásnak és az új szerelvények üzembe helyezésének köszönhetően 2000 nyarától további lényeges növekedést lehetett elkönyvelni. Már a következő évben több mint kétmillió utast tartottak számon, de 2002-ben már hárommilliónál több utasról tud a statisztika.



## Történelem

- 1876 | Beindul a vasúti közlekedés a Züssow–Wolgast vonalon.
- 1894 | A Heringsdorf–Ahlbeck pályaszakasz közlekedését is beindítják.
- 1980 | A 80-as években a pálya fokozatosan romlik, a vasút a helyi lakosság és a vendégek körében egyaránt elveszti népszerűségét.
- 1992 | A Reichsbahn akkori schwerini igazgatósága kérvényezi a vasúti közlekedés megszüntetését.
- 1993 | A Reichsbahn vasutasai elindítják az „usedomi projektet”.
- 1995 | Az Usedomer Bäderbahn (UBB–Usedomi Fürdők vasútja) megalapítása, a Deutsche Bahn Rt. százszázalékos leányvállalataként. Az UBB átveszi az üzemeltetést és a pályafenntartást, az első években a pálya átfogó újrászervezése és felújítása számított a társaság fő feladatának.
- 2000 | Az új wolgasti hídnak köszönhetően megvalósul a közvetlen kapcsolat Züssow és Ahlbeck között. Már ezt megelőzően reaktiválták az Ahlbeck és a német–lengyel államhatár közötti rövid pályaszakaszt.
- 2002 | Közvetlen vonatokat közlekedtetnek Züssowon át Stralsundig, kétórás ütemben. A Stralsund–Velgast–Barth vonalszakaszon is átveszik a személyszállítást.
- 2003 | A Velgast–Barth közötti infrastruktúrát átveszik. 2006-ig a szigeten fekvő vonalszakaszokhoz hasonlóan a szárazföldi pálya felújítása is megtörtént.

## A vasút teljesítménye

Az 1995-i újrakezdés óta a vasút vonatkilométer teljesítménye több mint megduplázódott, immár évi 1.300.000 km-t tesz ki. A 646-os sorozat 23 korszerű, klimatizált, alacsony padlós szerelvénye biztosítja a kényelmes, megbízható eljutást. A megállóhelyeket felújították, a menetrendi kínálatot javították, így az UBB a vakációs sziget népszerű közlekedési eszközévé nőtt fel. Tekintettel arra, hogy az UBB üzemeltető és egyben pályafenntartó, a társaság a pályahálózat további kiépítését szorgalmazta, 2004-ben befejezték a Wolgast–Züssow pályaszakasz korszerűsítését, lehetővé téve az óránkénti 100 kilométeres csúcssebességet. Miután az államhatárig történő, főleg turisták számára érdekes meghosszabbítás sikeresnek bizonyult, a Swinemünde/Swinoujście felé vezető, még hiányzó pályaszakasz újjáépítése, mint az európai integráció egy fontos lépése is napirendre került.

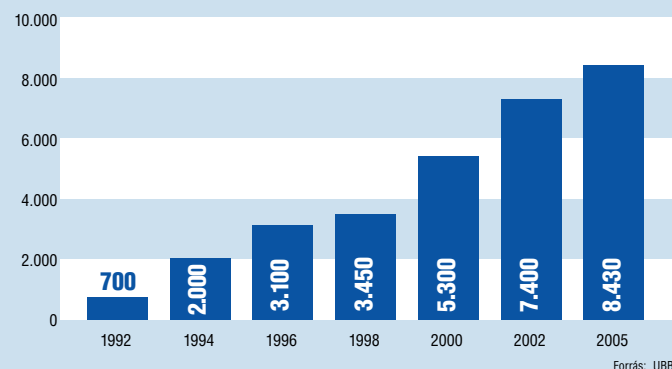
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: UBB GmbH

Pályafenntartás: UBB GmbH

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 71 km

**Menetidő:** 1:45 óra (Züssow–Ahlbeck államhatár)

**Ütem:** óránként, nyáron a Wolgast–Ahlbeck államhatár közötti szakaszon félóránként

### Csúcssebesség:

Szigeti pályák 80 km/óra

Szárazföld pályák 100 km/óra

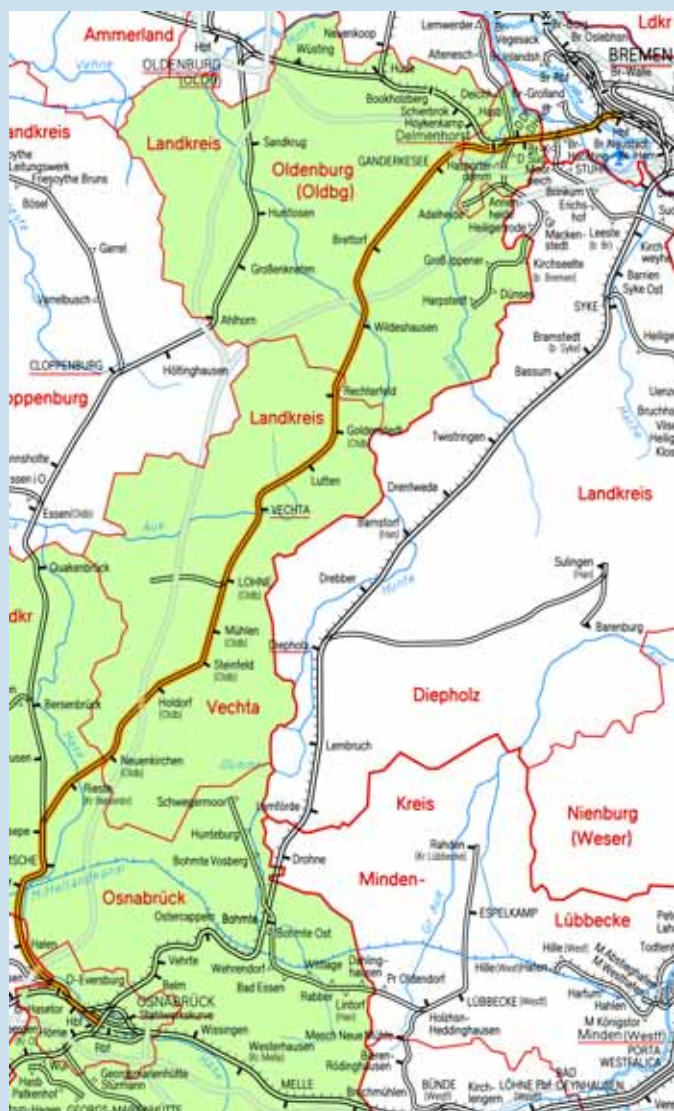
**Kilométer évente:** kb. 1.300.000





# Nordwestbahn

**Alsó-Szászország | Osnabrück – Bramsche – Vechta – Bremen**



## A mintadiák

Az Osnabrück–Bramsche–Vechta–Bremen pálya klasszikus értelemben vett mellékvonal, mely két fővonalat köt össze: Osnabrück–Oldenburg és Osnabrück–Bréma. Éveken át csak rossz csatlakozásaival „jeleskedett”, sőt, hétfővenként nem is üzemelt. A kiszolgálás és a komfort alacsony színvonalú volt. Sok utas már rég leírta a vasutat.

Az LNVG Alsó-Szászországi Regionális Közlekedési Társaság viszont nem akarta egykönnyen az enyészetnek átengedni a vonalat. Ellenkezőleg, a felelősök ráeszméltek a „kínálat javulása” varázsígeré. A Weser-Ems pályahálózatot kiírták, majd kiadták a NordWestBahn (ÉszakNyugatVasút) magántársaságnak.

Az új üzemeltető az LNVG megbízásából megbízható órás ütemet vezetett be és a hétfégi közlekedést is helyreállította. Azóta az oldenburgi Münsterlandból közvetlenül Brémába és Osnabrückbe lehet eljutni a késő esti órákig.

Az új kínálati helyzet fontos előfeltétele az infrastruktúra Deutsche Bahn által történő felújítása volt. A német vasút kb. 62 millió eurót fektetett be a pályába és az állomási létesítményekbe. Ezzel párhuzamosan az önkormányzatok gondoskodtak az állomások környezetének korszerűsítéséről. 2003 végétől az új elektromos irányítóközpontnak köszönhetően megvalósult az egypályás szakaszon az órás ütem, a menetidő lerövidült és ráadásul az üzemzavarok száma is csökkent.

Az LNVG további 14 millió eurót fektetett be új Lint típusú szerelvények vásárlásába. Az alacsonypadlós járművek klímával rendelkeznek, növelve a kínálat komfortfokozatát. Ráadásul bő többcélú teret biztosítanak a kerékpár, a gyermekkocsi és más terjedelmes poggyász szállításához. A menetjegy váltása

vonaton, automaták segítségével lehetséges, de a vonatkísérő személyzet is szolgáltat ki jegyet, pótdíj felszámítása nélkül, valamint tájékoztatást is nyújt. Az állomások területén és a járműveken ügyelnek a tisztaságra.

A NordWestBahn kínálata nem merül ki a szerelvények üzemeltetésében: a vasúttársaság kifejezetten törekszik arra, hogy az utasok kedvében álljon. Rendszeresen végeznek felméréseket, melyek során többek közt szolgáltatás-javítási javaslatokat gyűjtenek. Mint kiderült, a közönség már most kiváló bizonyítványt állít ki a vasútnak. Átlagban 1,98-as értékelést kapott az Észak-Nyugat vasút – majdnem egy (német) iskolai jeggyel jobb az országos átlagnál. Ez az ügyfelek nagyfokú megelégedettségét jelenti. A megkérdezettek 90%-a megerősítette, hogy az NWB szolgáltatás-központú cég. A Stiftung Warentest

fogyasztóvédelmi szervezet is „jónak” minősítette a szolgáltatás színvonalát. Ma már ebben a térségben is megvalósult a színvonalas, rugalmas vasúti közlekedés. A személygépkocsival összehasonlítva az NWB valódi alternatívát képes felmutatni.

Az újítások előtt évi 360.000 vonatkilométer mellett bő 1.000 fő utazott a vonalon napi átlagban. Már a menetrend első kiterjesztésekor lényegesen megnőtt az utasközönség. 2002 végétől az LNVG ezen a vonalon már 890.000 kilométerre adott megbízást. A világos, megbízható órás ütem bevezetését követően 2003 végén évi 1,35 millió vonatkilométer mellett további létszámnövelést mutattak ki: napi több mint 5.000 utas, vagyis a közönség több mint négyszeresére nőtt. A sikerre való tekintettel 2005-ben további 12 évre kiadták a vonalat a NordWestBahn kezelésébe.

## SZÁMOS KIRÁNDULÁSI CÉLPONT

Az ÉszakNyugatVasút bővelkedik látnivalókban. Ezt kiaknázva, ingyenes tájékoztatókat osztanak útvonal-ajánlatokkal és szervezett csoportos utazásokkal csábítják az utasokat, vasutas kirándulás keretében a kelet-fríziai szigetvilágba. A kínálat része pl. a kerékpáros túra a műemlék napja alkalmából, görkorsolyás túrák a töltesen, és rendszeres utazások a környék látnivalóihoz.







## A vasút teljesítménye

Mióta a vonal kiírásra került, megvalósult a közvetlen összeköttetés az oldenburgi Münsterland térségéből Brémáig és Osnabrückig a késő esti órákig, Delmenhorstban sem kell átszállni. Ennek előtte csak napi öt vonatpár közlekedett Delmenhorst–Osnabrück viszonylatában, ma (az infrastruktúra korszerűsítését követően) a teljes vonalon megvalósul az órás ütemes menetrend. Vasárnaponként korábban nem közlekedett vonat, ma akkor is ütemes menetrend van: reggelente kétóránként, déltől óránként közlekedik vonat.

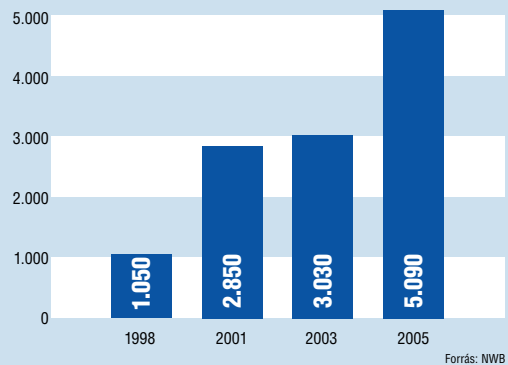
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: NordWestBahn GmbH

Pályafenntartás: DB Netz AG

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 126 km

**Menetidő:** 2:11 óra – 2:14 óra

**Ütem:** óránként

**Csúcssebesség:**

80 - 120 km/óra (pályaszakasz függvényében)

**Kilométer évente:** (2005) kb. 1,35 millió

## Történelem

1888 | Az első vonat a Vechta–Lohne vonalon.

1900 | Üzembe helyezik a vonal utolsó pályaszakaszát Hesepe és Neuenkirchen között.

1998 | A Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG – Alsó-Szászország Tartományi Regionális Közlekedési Társaság) kiírja üzemeltetésre a 290 km-nyi Weser-Ems pályahálózatot.

2000 | Az NWB ÉszakNyugatVasút – az Osnabrückeri Városi Közlekedési Társaság Rt., a Közlekedés és Víz Kft. Oldenburg és a Connex Regiobahn Kft. (ma Veolia Közlekedési Kft.) leányvállalata – átveszi az üzemeltetést a vonalon, eleinte 85 munkatárssal és 23 vonatszerelvénnel. Ugyanakkor az NWB átvette az Osnabrück–Oldenburg–Wilhelmshaven és az Esens–Wilhelmshaven és Sande vonalakon is a személyszállítást.

2003 | Az elektromos irányítóközpont üzembe helyezését követően az NWB bevezette az órás ütemet.

2005 | Az NWB közlekedési szerződését megújították, tárgya a teljes Weser-Ems pályahálózat személyszállítása 2017-ig.



# S-Bahn Hannover

**Alsó-Szászország | Hannover Hbf – Bennemühlen**



## A központ tehermentesítése

Évtizedek után Hannover volt az első nagy agglomeráció, ahol új HÉV avagy Schnellbahn (elővárosi gyorsforgalmú vasútrendszer) létesült – a 2000. évi Expo tette ezt lehetővé. Azóta Németország-szerte ismét keresetté vált a kötőpálya az elővárosi közlekedésben. Erről egy sor új projekt árulkodik, többek között a Rajna–Neckar és Lipcse térségében. Feltűnő, hogy a siker sehol sem maradt el, ahol ütemes menetrend és megbízható üzem mellett új elővárosi pályahálózatot hoztak létre. Hannover erre az egyik legjobb példa.

Tekintettel arra, hogy egy adott vonal sikere elsődlegesen az utaslétszám növekedésében mérhető, a teljes hálózatról kiemeljük az S4 vonal példáját Hannover nagyállomás és Bennemühlen között. Ezen a vonalon az S-Bahn hálózat létesítése utáni két év során majdnem megháromszorozódott az utaslétszám. 2002-ben az S4 meglévő szerelvényei már szűkösen bizonyultak, ezért a nagyrészt párhuzamos reptéri gyorsvasút is kiszolgálja immár a közös megállóhelyeket. Közben az utasszám egyre csak emelkedik. A napi utasközönység 2005-ben ismét elérte a 7.000 főt. A vasút menti új települések népszerűsége tanúsítja, hogy az új vasúti összeköttetések



nemcsak közkedveltek, hanem gazdaságilag is indokoltak. Az új lakónegyedek nyomán az utaslétszám további növekedésével kell számítani.

Számos oka van annak, hogy a hannoveri régió utasai a vasút mellett döntenek. A pályahálózat egésze 120 km-es csúcsebbségre lett kiépítve, ezért az új ET 424-es szerelvények menetideje lerövidült. Az ebből adódó előnyt az S4 esetében új megállóhelyek létesítéséhez használták ki: a korábbi 3 helyett immár 8 helyen áll meg a vonat, ennek is köszönhetően további utasokat nyert az S-Bahn. Egyéb intézkedések: sűrített ütem,

menetrend kiterjesztése - hétköznap éjjelig és hétvégén egész éjszaka (kétóránként) közlekedik a hannoveri HÉV. A központba ma már az S-Bahnnal könnyebben és rugalmasabban lehet utazni, mint autóval.

A modern, klimatizált szerelvényekben elektronikus kijelző mutatja az állomásokat, az utastérből meg lehet szólítani a mozdonyvezetőt. 2008-ig tervezik az S4 déli irányban történő meghosszabbítását, a főpályaudvaron túl Hildesheim pályaudvarig. Ennek keretében az ülőhely kapacitás lényeges bővítésére is sor kerül.

## MEGBÍZHATÓAN A KÖZPONTBA

Mi a különbség a Schnellbahn és a hagyományos személyszállítás között? Az S-Bahn (HÉV) rendszerint saját pályahálózattal rendelkezik. A vegyes üzemeltetés megszüntetésével, illetve csökkentésével az üzembiztosság 98-100 % közötti értékre növelhető. A saját pálya mellett a viszonylag rövid vonalszakaszok is hozzájárulnak a pontosság növeléséhez, mivel a végállomásokon (fordulópontokon) időtartalékkal rendelkezik a vonat. A kedvező gyorsulási tulajdonságokkal rendelkező szerelvényeknek köszönhetően sűrűbben állhat meg a vonat. Az S-Bahn hálózatot a meglévő közösségi közlekedési rendszerbe illesztik mind földrajzilag, mind menetrendileg.





A korszerű állomások zökkenőmentes átszállást biztosítanak a városi vasútra és a buszokra. A P+R illetve B+R (kerékpáros) létesítmények pedig az egyéni közlekedők részére biztosítják a csatlakozási pontokat, ami megkönnyíti sokak döntését, hogy a vasúti közlekedést vegyék igénybe. Az S-Bahn megállóhelyek korlátozott szolgáltatási kínálatából eredő hiányt valamelyest enyhítik a segélykérő és tájékoztató pontok, a térfigyelő rendszerek és a jegykiadó automaták.

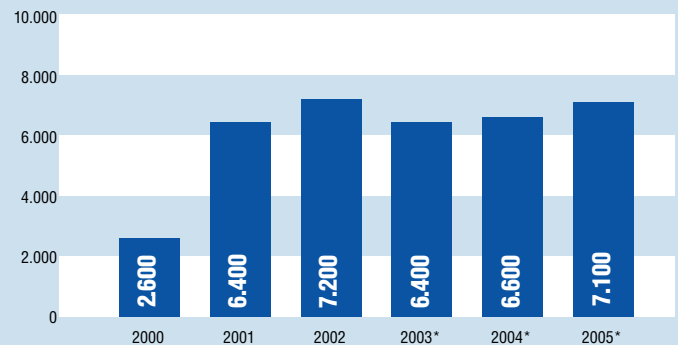
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: DB Regio AG

Pályafenntartás: DB Netz AG

### Napi utaslétszám



\* 2003 óta az S4 számú megállóhelyét az S5 is kiszolgálja. Az új párhuzamos vonal ellenére stabil maradt az S4 saját utaslétszáma, utóbb ismét növekvő tendenciával.

Forrás: S-Bahn Hannover

**Pályahossz:** 26 km

**Menetidő:** 27 perc

**Ütem:** félórás

**Csúcssebesség:** 120 km/óra

**Kilométer évente:** 637.000

## Történelem

1890 | A vasútvonalat augusztus 15-én helyezik üzembe.

2000 | Az előzetes tervezés alapján csak 2010-től kezdődhetett volna a hannoveri projekt megvalósítása. Az Expo 2000-nek köszönhetően a fejlődés felgyorsult. Érdeemes azonban megjegyezni, hogy már évtizedek óta éltették a lakosság reményeit arra, hogy saját HÉV-jük lesz. A hannoveri S-Bahn Németország egyik legkorszerűbb tömegközlekedési hálózata központi elemévé vált. A közlekedést 40 424/425. sorozatú vonatszerelvény biztosítja. A Hannover főpályaudvar–Bennemühlen vonal ma S4-ként az új elővárosi hálózat részét képezi.

2006 | Elhatározzák az S4 meghosszabbítását Hannover főpályaudvaron túl Hildesheim főpályaudvarig. Ez előreláthatóan 2008-ig megvalósul.

## A vasút teljesítménye

A villamosítást követően az S-Bahn kedvező gyorsulási tulajdonságokkal rendelkező szerelvényekkel járul hozzá a környezet kíméléséhez. Minden szerelvény 2. és 1. osztályú részszel, klímával és WC-vel rendelkezik. A vonal menti megállóhelyeket újjáépítették vagy korszerűsítették. A hannoveri HÉV különlegessége a peronok 760 mm-es magassága a 424-es szerelvények 798 mm-es alacsony padlója mellett. A kitolható extra lépcső megkönnyíti a mozgássérültek felszállását.





## Euregiobahn

Észak-Rajna–Vesztfália | Heerlen/Alsdorf-Annapark – Aachen –  
Stolberg-Altstadt/Eschweiler-Weisweiler



### Határon túlra is pontosan közlekedik

Az Euregiobahn sikere nagyrészt a teljes régióban megnyilvánuló egyetértésen alapul, ami a politikában is tetten érhető. Az AAV Aacheni Közlekedési Szövetség az EVS Euregio Közlekedési Vasúti Hálózat Kft.-vel karöltve kezdeményezte az euregio-vasutat, amelyet mind a közéleti szereplők, mind a polgárok elfogadnak, mint „a régióból való, a régióért létező” terméket és mint fontos lépést a korszerű vonatközlekedés felé. A 2005-beli napi 7.000-nél több utas a siker legjobb igazolása, hiszen messze az előrejelzések felett alakul a létszám. A pálya Alsdorf-Annaparkig történő meghosszabbítása 2006-ban további növekedést hozott, immár napi 8.000 fő feletti a napi utasszám.

Az Euregiobahn beindulása előtt az aacheni régió jobb napokat látott, egykor sűrű pályahálózatából csak egy csonka hálózat maradt. Ez utóbbiból kiindulva, lépésenként kiegészítik, és ezáltal felértékelik a vonalat. Több pályaszakasz reaktiválásának köszönhetően több lakónegyed és ipari terület jobb helyzetbe került, és a teljes aacheni térség vasúti közlekedése lényegesen javult.



A reaktiválás óta a DB Regio NRW társaság korszerű Talent típusú szerelvényekkel szolgálja ki a hálózatot. A vonatok klímával, vizuális és hangos utastájékoztatással rendelkeznek, és kedveznek a mozgáskorlátozottaknak, a kisgyermekes utasoknak és a kerékpárosoknak. A félórás (Heerlen illetve Alsdorf és Herzogenrath között órás) ütemnek köszönhetően az utasok rugalmasan alakíthatják programjukat. Aachenben a kedvező csatlakozások tovább növelik a kínálat népszerűségét. Nagyban megkönnyíti a vonatozást, hogy a hálózat teljes mértékben az AVV szövetségi tarifarendszer része, amely a hollandiai Heerlent és annak városi közlekedését is magába foglalja.

Az Euregiobahn immár bizonyított, mint az egész közlekedési szövetség legpontosabban közlekedő eszköze, a jelentős teherforgalom és egyes DB-pályaszakaszok más vasutakkal való

megosztása mellett is. Az Euregiobahn három infrastruktúra-társaság pályáját veszi igénybe: a legtöbb eddig beüzemelt szakasz a DB Netz társasághoz tartozik, egy másik rész az EVS EUREGIO Közlekedési Vasúti Hálózat Kft. saját pályája, a hollandiai szakaszt pedig a ProRail tartja fenn. Az együttműködés példaértékű. Az Euregiobahn német és holland személyzetet alkalmaz vegyesen, a határ mindkét oldalán. Mind a mozdonyvezetőket, mind a jegyvizsgálókat a két személyszállító cég, a DB Regio és az NS Reizigers közösen biztosítja. Ezáltal mindkét oldal teljes mértékben a projekt része, magukkal hozva hely- és szakismeretét.

A határon túli együttműködés sikerére máshol is felfigyeltek, így több európai határrégió érdekes és követendő példának tekintti az Euregiobahnt.

## TÖBB FORGALOM A KÖTÖTT PÁLYÁRA

Az Euregiobahn pályahálózatát nagyrészt nemcsak személyszállításra, hanem teherszállításra is hasznosítják. A hálózat további kiépítése azon kívül, hogy jobb csatlakozásokkal szolgálja a lakosság érdekeit, a közút teherforgalomtól való mentesítését is szolgálja. A reaktivált pályák kettős hasznosítása tehát ökológiai és közlekedéstechnikai szempontból is egyaránt kedvező és a vasút gazdaságosságát növeli. Ezáltal a személyszállítás egésze kedvező helyzetbe kerül, az újabb projektek esélye javul. A sűrűn lakott aacheni gazdasági térségben az újonnan üzemeltetett pályát a vasúti teherszállítás új lehetséges ügyfeleit hozzák kedvező helyzetbe. Már most évi több százezer tonnányi árut szállítanak itt vasúton.





## A vasút teljesítménye

Az Euregiobahn terjedelmes városi lakónegyedeket integrál a vasúti közlekedésbe, kivált Stolberg és Eschweiler belvárosát. A közlekedési kínálat javítása során a meglévő Stolberg–Herzogenrath vonalon javított ütemes menetrend került bevezetésre. Továbbá az Euregiobahn javította a Maas-Rhein Eurégió határon túlnyúló terület közösségi közlekedését, aminek elsődleges haszonélvezője az aacheni régió. A tervezett hálózatfejlesztés vége felé azt is tervezik, hogy a vasút új pályán, városi vasútként egészen Aachen belvárosába közlekedjen. A Talent típusú szerelvények már most a legjobb feltételekkel rendelkeznek az ilyen jellegű közlekedés részére. A szomszédos hollandiai Dél-Limburg összeköttetésén pedig új megállóhelyek létesítése, meglévő vonalak összeköttetése, illetve meghosszabbítása révén kívánják javítani. Jelenleg az Eschweiler-Weisweiler és Langerwehe közötti „lyuk” betömése van napirenden, mely beruházás a düreni csomópont felé biztosítja az összeköttetést.

## Történelem

- 1884 | Az első vonat a Stolberg és Eschweiler Aue közötti vonalon.
- 1950 | illetve a 80-as évekig: az utólag tévesnek bizonyult kínálati politika miatt csökken a kihasználtság és számos pályaszakasz szüneteltetésre kerül.
- 1999 | Keretszerződés aláírásra az aacheni régió néhány pályaszakaszának fenntartása céljából.
- 2000 | Szeptember 22-e az Euregiobahn tulajdonképpeni születését jelzi: a szerződések aláírásra kerülnek, és az új társaság átveszi a pályahálózat egy részét a Deutsche Bahn AG-től.
- 2001 | Június 10-én ténylegesen útnak indítják az Euregiobahnt. Az első kiépítési fokozatban az EVS mint újdonsült pályafenntartó reaktiválja a 3,6 km-nyi Stolberg Hbf–Stolberg-Altstadt szakaszt, valamint 4 új korszerű megállóhelyet létesít.
- 2004 | Szeptemberben Stolberg Hbf–Eschweiler-Weisweiler szakasz reaktiválására kerül sor. Decemberben újabb szakasz (Herzogenrath-Alt-Merkstein és Herzogenrath-August-Schmidt-Platz) kerül beüzemelésre két új megállóhellyel.
- 2005 | December 11-én újjáélelik az August-Schmidt-Platz–Alsdorf-Annepark pályaszakaszt.
- 2006 | Nyáron a Weisweiler–Langerwehe összeköttetés építési munkái elkezdődnek, mely beruházás tervezett elkészítési ideje 2007 vége.

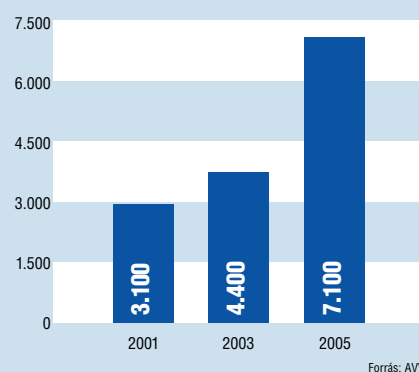
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: DB Regio AG

Infrastruktúra (német pályaszakaszok): DB Netz AG, EVS GmbH

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 61,5 km (ebből 9 km Hollandiában)

**Menetidő:** 26-30 perc, Aachen és a végpontok között

**Ütem:** félórás

**Csúcssebesség:** 120 km/óra

**Vonatkilométer évente** (2005-ös menetrend szerint):  
956.000 Németországban, 112.000 Hollandiában





# Regiobahn

## Észak-Rajna–Vesztfália | Kaarst – Mettmann



### Kifizetődő a vasút melletti kiállítás

A Régióvasút sikerei szintén alátámasztják azt a felismerést, hogy kifizetődő a kötöttpályás megoldások melletti kiállítás. A régi üzemeltető, a DB a 90-es években gazdaságtalannak minősítette és a vonal, illetve a személyszállítás megszüntetését készítette elő. A Regiobahn társaságot annak érdekében alapították, hogy ezt a vasutat megmentse a térség számára. A cég sikere minden elvárásnál túlmutat. Kezdetből fogva az utaslétszám a túl optimistának tartott előrejelzések felett alakult. Az első vonat közlekedését követően a létszám valóságos robbanását lehetett megfigyelni. Korábban napi kevesebb, mint 1.000 utast tartottak számon, 2005-ben már napi átlag 18.600 főnél tartanak, a még mindig növekvő tendencia mellett.

Az utaslétszám ekkora megugrása újra aláhúzza a korszerű és szolgáltatásorientált vasút jelentőségét az utazóközönség részére. A legfontosabb oka az óriási érdeklődésnek kétségkívül a rendszeres 20-30 perces ütemes menetrend. Egy olyan régióban, ahol a hivatásforgalomban ki sem lehet kerülni a közlekedési dugókat, a Regiobahn a maga rövid menetidejével gyors eljutást biztosít Düsseldorf központjába, ezzel valóságos alternatívája az egyéni közlekedésnek. A kedvező gyorsulási tulajdonosságnak köszönhetően a Regiobahn dízeles motorszerelvényei problémamentesen beleilleszkednek a HÉV-forgalomba, tudniillik a Düsseldorf-Gerresheim és Neuss nagyállomás közötti szakaszon az S-Bahn szerelvényeivel osztozkodik a DB-pályán.



A Regiobahn és az üzemeltető Rheinisch Bergische Eisenbahn (RBE) közötti jó együttműködést a két cég közös székhelye és az alkalmazottak széleskörű képzése biztosítja, ennek köszönhetően haladéktalanul és bürokráciamentesen reagálnak az esetleges üzemzavarokra. Az RBE a szerelvények karbantartásáért és a mozdonyvezetőkért felelős, így egyetlen cég kezeli a járműállományt.

Az utasok megelégedése az 1,95 (német) iskolai osztályozásnak felel meg. Ez a magas utasszám mellett igazolja a vonal

sikerét. Nem meglepő, hogy az ellátásért felelősök ennek hatására további becsúgyó terveket szőnek. Erőteljesen dolgoznak a vonal meghosszabbításán Wuppertal és Mönchengladbach felé. A rendelkezésre álló beruházási összeg itt is döntő jelentőséggel bír, ezen a tényezőn múlik, mennyire gyorsan lehet ezt a sikeres projektet kibővíteni és egy még nagyobb közönség számára elérhetővé tenni. A wuppertali meghosszabbítás tervezési szakasza mindenesetre már elkezdődött.

## SZOLGÁLTATÁSI OFFENZÍVA

A Regiobahn többet nyújt, mint ütemes menetrendet. A kínálatot nagyvonalú vasút menti parkolók, újjáépített és többféle kerékpártárolóval rendelkező megállóhelyek, valamint a helyi járatokkal való kiváló összeköttetés teszi teljessé. A Talent típusú új, klimatizált dízel motorvonatokat napi több alkalommal kitakarítják, és a mozdonyvezető munkakörébe tartozik, hogy minden végállomásnál személyesen győződjön meg a szerelvény tisztaságáról. Heti egy alkalommal esedékes a külső takarítás. Az állomásokban dinamikus utastájékoztató rendszer üzemel, a vonatokon LED-kijelzők és jegykiadó automaták vannak felszerelve, amit a vonatkísérők és biztonságiak szolgálata kiegészít. A Regiobahnnál elsődleges fontosságúnak tartják az ügyfélkapcsolatokat. A cég többek között zsebformátumú menetrendet küld a régió minden háztartásának, de ezekhez a járműveken és az állomásokban is hozzá lehet jutni. A szolgáltatási programot útvonalajánlatok és csoportos kirándulási ajánlatok egészítik ki. Minden hónap elején a vonatkísérők menetközben havibérletet árúsítanak. A járműveken és az állomásokban rendkívüli akciókkal és rendezvényekkel hívják fel magukra a figyelmet. Télen például a Mikulás utazik vonattal, máskor egy divatos fodrászcég tanácsadója áll az utasok rendelkezésére, de előfordult az is, hogy Mettmann város évfordulóján profi kerékpárversenyt rendezett a vasúti társaság. Ezek az erőfeszítések is hozzájárulnak a vasút kedvező megítéléséhez, hogy az ügyfelek sajátjuknak érezhessék a Régióvasutat.





## Történelem

- 1877 | Az első vonat a Kaarst–Neuss vonalon.
- 1879 | Üzembe helyezik a második összeköttetést Düsseldorf-Gerresheim és Mettmann között.
- 1992 | Megalapítják a Kaarst Neuss Düsseldorf Erkrath Mettmann Regionális Vasúttársaság Kft.-t (REGIO BAHN) annak érdekében, hogy megelőzzék az elhanyagolt állapotú vonal végleges megszűnését.
- 1994 | A tervezés és az üzemeltetés feladatait átadják az RBE vasúttársaságnak.
- 1998 | A Regiobahn átveszi a DB-től a két pályaszakasz infrastruktúráját. Wuppertal önkormányzata csatlakozik a vállalkozáshoz. A DB szünetelteti a nyugati, 7,3 km-es Kaarst és Neuss közötti szakaszon a személyszállítást, és terjedelmes felújítási és újjáépítési tevékenység veszi kezdetét.
- 1999 | A keleti, Düsseldorf-Gerresheim és Mettmann West közötti szakaszon is ideiglenesen szünetel a személyforgalom. Csupán kilenc hónapos rekordidő alatt készülnek a vonal terjedelmes felújításával, beleértve hét új peron, két nagy P+R parkoló és a mettmanni ügyfélszolgálati központ létesítését. Szeptembertől újra kezdődik a vasútüzem órás ütemes menetrend mellett.
- 2000 | Májusig elvégzik a jelző- és biztosítóberendezések korszerűsítését, minek köszönhetően bevezetésre kerülhet a 20 perces ütem.
- 2006 | Januárban megkezdik a Mettmann–Wuppertal-Vohwinkel pályameghosszabbítás tervezését.

## A vasút teljesítménye

A Regiobahn 2000 májusa óta munkanapokon sűrű 20 perces ütemben közlekedik, ami csak este és hétvégenként félórás ütemre csökken. Éjszaka az utolsó vonatot éjfélkor indítják, hétvégén hajnali kettőkor. A vonatok 98%-a pontosan közlekedik.

A Regiobahn eredetileg 8 járművel kezdte. 2003-ban soron kívül további 4 szerelvényt szereztek be az utaslétszám rohamos növekedése miatt, lehetővé téve két szerelvény egyetlen vonatként történő továbbítását. A Talent típusú modern járművek klímával, többcélú fülkékkel, jegykiadó automatákkal, dinamikus utastájékoztatási rendszerrel, megfigyelő kamerákkal rendelkeznek. A nyolc megállóhely segélykérőkkel és térfüggyelssel van felszerelve.

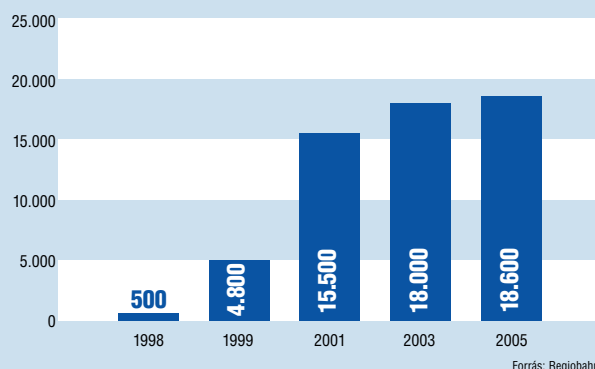
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH alvállalkozójaként a Rheinisch Bergische Eisenbahn GmbH (RBE)

Pályafenntartás: Regiobahn GmbH

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** (saját) 34 km

### Menetidő:

Mettmann – Erkrath – Düsseldorf – Neuss – Kaarst: 52 perc

**Ütem:** 20/30 percenként

**Csúcssebesség:** 80 km/óra (saját pályán),  
100 km/óra (DB-pályán)

**Vonatkilométer évente:** 1.230.000





# Rurtalbahn

Észak-Rajna–Vesztfália | Linnich – Jülich – Düren/  
Düren – Heimbach



## Átfogó kiszolgálás és „örökre fogadott” megállóhelyek

Nehezen képzelhető el, hogy húsz éve még e vonal megszüntetéséről vitatkoztak. A valóságban a Rurtalbahn utaslétszáma rendkívül kedvezően alakult. A vonal 1989-ben történt átruházása előtt kb. napi 1.200 utas vette igénybe a vasutat, 2005-ben már kb. 6.200 fő körüli volt a napi utazóközönség, ami több mint 400 %-os növekedésnek felel meg. A Rurtalbahn két felhasználócsoportot tud magáénak: hétköznap elsősorban hivatásforgalmat bonyolít le, hétvégén a vonatok kirándulókat szállítanak a vasút menti gyönyörű tájakra.

A 90-es évek elején kezdeményezett felmentő akció újdonság értékű volt: Észak-Rajna–Vesztfália tartományban az önkormányzat először átvett egy pályát a Bundesbahnentől, hogy azt egy átfogó regionális közlekedési koncepció keretében üzemeltessék. Ez a lépés csak a tartomány támogatásával vált lehetővé, mely 90%-os arányban viselte a beruházási költséget. Az átruházott infrastruktúra 59 kilométernyi vasúti pályából, 17 megállóhelyből, 11 sínbuszból, egy kis mozdonyból, valamint a Düren Járási Vasút ingatlanjaiból állt. A társaság mai neve Rur-völgyi vasút, az infrastruktúra a düreni járás tulajdonában áll.

Miután 2000-ben egy összekötő hidat lebontottak, a vonal két része szárnyvonallá alakult, közös düreni végállomással. Az átmenő forgalom ma már nem lehetséges, viszont a térségbeli utazási szokások ezt nem is teszik szükségessé.



A Rurtalbahn sikerének lényege az ütemes közlekedtetés bevezetése hétvégén is, valamint a vasút és a buszközlekedés észszerű kombinálása. Az ütemes menetrend Észak-Rajna–Vesztfália tartományban 1998. évi átfogó bevezetése jobb csatlakozásokról gondoskodott Dürenből Köln és Aachen felé, ami szintén ösztönzőleg hatott. A korszerű motorszerelvényeknek köszönhetően megbízhatóbbá vált a Rur-völgyi Vasút, ugyanakkor az eljutási idő is csökkent. Az alacsony padlóval rendelkező járművek révén főleg a mozgássérültek komfortérzete javult lényegesen, és leegyszerűsödött a kerékpár és a gyermekkocsi szállítása, amit a többfunkciós térben felszerelt kerékpártartók is elősegítettek. Időközben az állomások felszereltsége is javult, és több helyen ésszerűsítették a buszokhoz való átjárást, így könnyebben és gyorsabban át lehet szállni.

A helyi utasszövetség, a Rur-völgyi Vasút Érdekközösség (IG Rurtalbahn) a vasút megtartása érdekében folytatott tárgyalások óta létezik. A mai napig képviseli az ügyfelek érdekeit a menetrend egyeztetések és a fejlesztések tervezése során. Így a társaság hamarabb képes felfigyelni az utasok igényeire, mivel azok tudják, hova fordulhatnak kéréseikkel és javaslataikkal.

Ezen túlmenően a vasúttársaság is igyekszik, minden fontos döntés előtt teret biztosítani az utasoknak a döntéshozatali folyamatban. Ugyanakkor szívós marketingtevékenységet fejtenek ki a vasút körül, és szükség esetén – például helyi rendezvények idején – gyorsan és rugalmasan kiterjesztik a kínálatot, a kapacitást. A turisztikai lehetőségeket saját kiadványokkal és ajánlatokkal népszerűsítik. A társaság karbantartó műhelye

## FOGADJ ÖRÖKBE MEGÁLLÓHELYET

A felelősek annak is szükségességét látták, hogy a megállóhelyek jobban megfeleljenek az igényeknek. Ezért cégekkel, ifjúsági csoportokkal, magánszemélyekkel és családokkal kezdtek szövetkezni, akik felelősséget vállaltak egy-egy megállóhelyért. Feladatuk elsősorban, hogy a zöldterületek gondozásában közreműködjenek és ügyeljenek arra, hogy a megállóhely jó karban maradjon. Ők elsőként veszik észre, ha egy-egy berendezés elszennyeződik, elkopik, vagy a vandalizmusnak esik áldozatul, ekkor közvetlenül a vasútnak jelentenek, a fenntartók pedig gyorsan reagálnak és gondoskodnak a megállóhely ismételtlen kifogástalan állapotba hozásáról. Egy-egy tábla hívja fel a figyelmet a társadalmi munkában közreműködőkre. Ez a program nemcsak tiszta, jó karban tartott megállóhelyekről gondoskodik, hanem jobban össze is kovácsolja a vasutat és az utazóközöniséget. Az utasok így jobban megbecsülik a közterületeket és ragaszkodnak a vasúthoz.





megoldja az egyszerűbb műszaki problémákat, helyi munkahelyekről is gondoskodva. A jövőt illetően tervbe veszik a vasút meghosszabbítását Linnichről Baalra vagy Lindernre, vagyis az összeköttetés létesítését az Aachen–Mönchengladbach DB vonal felé. A szükséges anyagi források ehhez még nincsenek biztosítva. Már jelenleg sikeres az Euregiobahn-nal való együttműködés. Ez utóbbi nyári hétvégeken Hollandiából közvetlen vonatokat kínál az Eifel térségbe. Ezen felül az utasszövetség a Düren–Euskirchen vonal (Bördebahn) reaktiválását szorgalmazza. Jelenleg már egyes ünnep- és vasárnapokon közlekedtetnek ott vonatot, a Rurtalbahn honlapján található közlemény szerint.

## Történelem

- 1892 – 1908 | Ebben az időszakban három vasútvonallal gazdagodik a düreni járás.
- 1980 | A nyolcvanasok években egyre nyilvánvalóbbá válik a Bundesbahnen törekvése, hogy ezeket a vonalakat megszüntessék.
- 1992 | A Düren Járási Vasút (DKB – Dürener Kreisbahn) a járással együtt átveszi a vonalat annak érdekében, hogy a térség számára megőrizze.
- 1993 | Átfogó felújítások után elkezdődik az üzemeltetés felújított sínbuszokkal, amelyek koruknál fogva viszonylag gyakran meghibásodtak. A lakosság és a sajtó eléggé megértőnek bizonyult e jelenségekkel szemben, így a vasút hírneve nem nagyon látta ennek kárát. Mindenki tisztában volt azzal, hogy a sínbuszok csak átmeneti megoldás arra a mintegy két évre, míg az új szerelvények beszerzése nem válik lehetővé.
- 2003 | A DKB vasúti üzemét az újonnan létesített Rur-völgyi Vasút Kft. veszi át.

## A vonalak teljesítménye

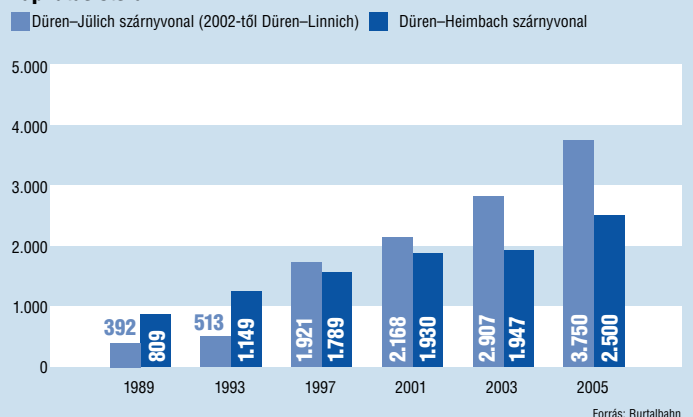
A Rurtalbahn teljes hálózatán órás ütem van érvényben. A Dürenhez közel eső szakaszon munkanaponként félórás ütemben is közlekednek a vonatok. Ezzel együtt mindkét szárnyvonal 2005-beli teljesítménye túlhaladta a 876.500 kilométert, szemben a kezdeti 500.000 alatti éves teljesítménnyel. A menetidő Düren és Heimbach között ma 47 perc (61 percbe telt a 80-as években). A személyszállítás újraszervezése Linnichig tovább javított a kínálaton. A pálya magasabb kihasználása érdekében a vasúton teherszállítást is bonyolítanak három saját mozdony segítségével. A többi közösségi közlekedési eszközzel való integrálás mellett nagyvonalú P+R illetve B+R (Bike&Ride, azaz kerékpáros) létesítményekről is gondoskodtak, ami azoknak kedvez, akik vonat és lakóhely között saját járműüket használják.

## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: Rurtalbahn GmbH  
Pályafenntartás: Rurtalbahn GmbH

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 55 km

**Menetidő:** 33 perc/47 perc

**Ütem:** legalább óránként

**Csúcssebesség:** 80 km/óra

**Vonatkilométer évente:** 876.500





# Pfälzer Nordbahn

Rajnavidék-Pfalz | Neustadt (a. d. Weinstraße) – Grünstadt



## Megfelelő ütemben utaznak

A Neustadt–Grünstadt vonal példaértékű, ami a Rajna-vidék–Pfalz tartomány-szerte a 90-es évek derekán bevezetett ütemes menetrend sikerét illeti. Ennek hallatára több tartomány tanulmányozta az itteni kötőtpályás regionális közlekedést. Csak a Neustadt–Grünstadt vonalszakaszon mintegy 160%-kal nőtt az utasforgalom az 1991 és 2005 közti időszakban.

A projekt megvalósítói a siker alapját a következő tényezőkben látják: egész héten át ütemes alapkínálat, a menetidők lerövidítése, összehangolt csatlakozások és a járműpark következetes átállítása a korszerű sínbuszokra. Ezen túlmenően kedvező menetdíjakkal, szépített állomásokkal, javított ügyfélszolgálattal és marketinggel magukhoz édesgetik az utasokat. A kirándulóvonatok bevezetésével és a diákforgalom buszról vasútra való átterelésével is bővült az utazóközönség.

Fenti tényezők együttesen alapozták meg a példavonal sikerét. A vonal két végpontja és a freinsheimi állomás csomópontokat képeznek Rajna-vidék–Pfalz déli pályahálózatában. Mindhárom ponton az összehangolt ütemnek köszönhetően értelmes csatlakozások állnak rendelkezésre. Az új rendszerben lényegesen több vonat közlekedik hajnal 5 óra és 22 óra között. A hétfégi kínálat is kiterjesztésre került, már majdnem ugyanannyi vonat közlekedik, mint hétköznap, és a szabadidős forgalom átlag feletti növekedése igazolja ezt a döntést. A teljes vonal mentén a turizmusforgalmat erőteljesen támogatják, hiszen a pfalzi borút, Németország egyik központi turisztikai térsége, párhuzamos a vasúttal. Így úgynevezett vasúti túrautakat létesítettek a vasút mentén - jelzése



egy zöld gőzmozdony - és ingyen túratérkép is kapható a Kötőtpályás Regionális Közlekedés Rajna-vidék–Pfalz Dél Célegyesülés (ZSPNV) gondozásában, amiben részletesen leírják az útvonalat és a látnivalókat. Igaz, a kínálat szélesítése szempontjából nem érték el az összes kitűzött célt tartomány-szerte, de még így is a tervezettnél

nagyobb sikert könyvelhettek el. A ZSPNV teljes területén 97%-kal növekedett az utazási igény, ami 50%-kal több a svájci SMA tanácsadó cég előrejelzésénél. Mégpedig úgy, hogy a szakvélemény jóval több vonatkilométerből indult ki. A sikerhez mindenekelőtt a hétfégi szabadidős forgalom növekedése járult hozzá.

## RAJNA-VIDÉK–PFALZ ÜTEMESEN

A tartományi önkormányzat 1994-ben kezdeményezte Rajna-vidék–Pfalz–Ütem elnevezésű rendszerét annak érdekében, hogy a térség lakossága kisebb mértékben függjön az autótól. Azóta csak a kötétpályás személyszállításban majdnem megduplázódott az évi kilométeres teljesítmény. Az összes csatlakozást ütemesen alakították ki, ami sima átmenetet biztosít a közúti és kötétpályás eszközök között. A kínálat célirányos bővítése révén egyre sűrűbbé válik a közösségi közlekedés hálózata. Szünetelő vasútvonalak reaktiválásra kerültek, az állomásokat felújították és közel harminc RegioBusz gyorsított regionális vonal került bevezetésre. A kínálat bővítése és az ütemes menetrend mellett a járműpark és a megállóhelyek felújítása is helyet talál a koncepcióban.



## Történelem

- 1865 | Neustadt (W) és Bad Dürkheim között az első vonatok közlekednek.
- 1873 | Felavatják a Bad Dürkheim és Grünstadt közötti vasútvonalat.
- 1975 | A 70-es években megvitatásra kerül a vonal megszűnése, vasárnaponként már nem közlekedtetnek vonatok. A vita lecsengését követően mégiscsak új koncepcióval próbálkoznak.
- 1978 | Döntést hoztak a „Középső Borút” regionális közlekedési modell kivitelezéséről, melynek keretében a busz- és vonatközlekedést egymásra hangolják.
- 1991 | Az önkormányzati pénzelés alapján újra bevezetik a vasárnapi vonatokat. Ugyanakkor elkezdik az állomások felújítását.
- 1994 | A Rajna-vidék–Pfalz ütemes menetrend bevezetésével a vonal is megbízható, rendszeres menetrendi háttérrel kap.
- 2003 | Befejezik a vonal megállóhelyeinek felújítását.

## A vasút teljesítménye

Az infrastruktúrát körös-körül felújították, beleértve az új neustadti elektronikus irányítóközpont üzembe helyezését 2004 nyarán, a DB Netz Rt. kezelésében. Innen irányítják majdnem a teljes borúti pályahálózatot. Emellett kiemelten ügyeltek az akadálymentesítésre az építés során. A cél az volt, hogy az összes utas könnyedén, biztonságosan és a lehető legrövidebb úton érhesse el a vágányokat és bármilyen célt az állomáson belül. Így a peronokat minimum 55 cm-re magasították, ami a korszerű járművek felszállási magasságnak felel meg. A 29 km-es vonal végleges akadálymentesítésére viszont csak akkor kerül majd sor, amikor újra kiírják a pályázatot és az üzemeltető az új motorszerelvényeket biztosítja. A pálya csúcsebességének növelése révén kb. 3 perccel rövidült a menetidő ezen a viszonylag rövid vonalon.

Itt is nagyok ésszerű volt a vasút és a busz szoros kapcsolódásának biztosítása. Modellértékű ezt illetően a grünstadti „zöld pályaudvar”. Az átépítést követően a buszok most a vasúti peron mellé hajtanak, így közvetlenül vonatról buszra lehet átszállni – nincsenek útban sem épület, sem ajtók, lépcsők stb. Ezzel összefüggésben áll olyan állomások felértékelése városépítészeti intézkedések révén, amelyeket évekig

elhanyagoltak és most ismét közösségi funkciót töltenek be. Ennek érdekében a városi és községi önkormányzatok is kitétek magukért a környezet vonzó kialakításával.

Az állomások korszerűsítése mellett a gondos karbantartásra is ügyelnek. Tíz-tíz fiatal közmunkásból álló csoportok gondozzák az állomásokat. Kijavítják a vandalizmus okozta károkat, munkatapasztalatot szereznek és javul helyzetük a munkapiacon. Tehát ez a 2001-ben indított projekt remekül bevált.

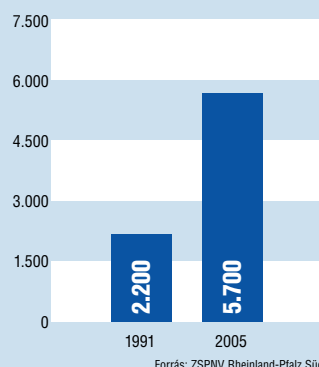
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: DB Regio AG

Pályafenntartás: DB Netz AG

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 29 km

**Menetidő:** 44 - 58 perc

### Ütem:

közvetlen járatok: óránként  
átszállással: félóránként

**Csúcsebesség:** 100 km/óra

**Vonatkilométer évente:** 758.342



# Saarbahn

## Saar-vidék | Sarreguemines – Saarbrücken – Riegelsberg-Süd



### Elsőbbség a vasútnak

A Saarbahn egy „kívánt gyerek”. A korszerű várostervezés terméke kezdettől arra hivatott, hogy a hatékony elővárosi közlekedés gerinceként, annak csillapító hatásával a Saarbrückent fenyegető közlekedési összeomlást meggátolja. Először egy buszrendszer esélyeit is vizsgálták, amely több okból kifolyólag meg sem közelítette az (elő)városi vasút előnyeit. A kötöttpályás megoldás ésszerűbbnek látszott mind a kapacitáskihasználás, mind a kedvező menetidő és a forgalomcsillapító hatás szempontjából. Ezzel Saarbrücken az első, villamos nélküli német város, mely (egyhangú) döntést hozott egy városi és elővárosi vasútrendszer újralétesítéséről.

Jelenlegi kiépítettsége mellett a vonal a lotaringiai Arreguemines-től a saarvidéki Riegelsbergig vezet. Költségmegtakarítási okból a meglévő pályahálózatot is felhasználták. Közben nemcsak a politika és a lakosság körében támogatják a vasutat, hanem egy nagy szoftvercég a tulajdonában levő ipari park jövőjét is a Saarbahn további kiépítésétől tették függővé. Ami nem meglepő, mivel a vasút lényegesen javítja a helyi közösségi közlekedési összeköttetéseket és ezzel a terület vonzerejét. Mellesleg a projekt elejétől fogva



belevonták a polgárokat az olyan döntések meghozatala során, mint a vonatszerelvények külső kinézete és kampányt indítottak a vasút hírnevének kellő megalapozásához.

A vasút beüzemelése óta megtartott ügyfélfelmérések alkalmából kiderült, hogy az utasok a Saarbahn bevezetése óta lényegesen elégedettebbek a város közlekedési kínálatával. Ami több, a közösségi közlekedés részesedése a belvárosi „modal splitben” kb. 17%-tól a mai 22%-ra nőtt. Maga a Saarbahn

utazóközönsége 40%-kal nőtt a kezdeti értékekhez képest.

Több helyen a meglévő buszsávot hasznosították úgy, hogy a vasút nem vont el túl nagy területeket a közlekedési tértől. A pálya túlnyomó részét elkülönítették az úttesttől, ezáltal a városi közlekedést nem akadályozza. A belvárosban 6-8 cm-es magassítással elkülönítették a pályát úgy, hogy akárki ne hajtson rá, mégis szükség szerint a rendőrök és mentők használhassák.

## RUGALMAS HIBRID MEGOLDÁS: VILLAMOS ÉS VONAT EGYBEN

A belvárosban a Saarbahn úgy funkcionál, mint a villamos. A brebachi megállótól fogva pedig átalakul vonattá – legalábbis műszaki szempontból. A Saarbahn műszaki megoldása egyaránt megfelel a villamos és a vasúti üzem jogszabályi előírásainak. A rendszerváltó ponton átkapcsolják egyenáramú módról a váltóáramú üzemeltetésre, és a vasútnál szokásos világítás illetve biztonsági felszerelés lép működésbe. Ettől fogva a szerelvény óránkénti 90 kilométeres sebesség mellett a DB pályahálózatát használja. Ez a koncepció nem teljesen újszerű, Németországban egyre nagyobb népszerűségnek örvend. A legelső ilyen jellegű hibrid megoldást Karlsruheban valósították meg, ma már Chemnitzben és Kasselben is található hasonló vasút. A közlekedési vállalatok e modellnek köszönhetően részben megtakaríthatják az új pályák építését, illetve a meglévő pályahálózat jobb kihasználására nyílik mód.





## Történelem

- 1870 | A Saarbrücken–Sarreguemines vonalon elindul az első vonat.
- 1892 | Megalapítják a Saar-völgyi Villamosok Társaságát.
- 1965 | Költségvetési okokból megszüntetik a város régi villamosát, miután el lett hanyagolva annak időbeni felújítása.
- 1985 | A közösségi közlekedés átfogó korszerűsítése keretében úgy döntenek a politikusok, hogy a tartományi fővárosban új városi vasutat létesítsenek. A kivitelezés lépcsőzetesen történik:
- 1997 | A Saarbahn egyelőre Sarregueminestől Saarbrückenig közlekedik. Addig csak 5 kilométernyi új pályát építettek a főpályaudvar és a belváros között.
- 2001 | Szeptember 24-e óta három vonal meghosszabbításnak köszönhetően a Saarbahn immár 25 kilométeren közlekedik.
- 2005 | Folytatódik a kiépítés: egy szünetelő DB-pálya reaktiválása nyomán a Lebachig való 17 kilométeres szakasz következik.

## A vasút teljesítménye

A Saarbahn fő érdeme, hogy neki köszönhetően újra népszerű vasúti kínálatról lehet beszélni. A vonal két egyforma hosszú szakaszból áll:

- a Sarreguemines–Saarbrücken–Brebach szakasz a belvárostól keletre, a kb. 1 kilométeres franciaországi pályaszakaszt beleértve;
- a belvároson átvezető új pályaszakasz, északnyugat felé a szomszédos Riegelsbergig.

A közlekedéstervezési előnyöktől eltekintve a Saarbahn a sikeres közösségi közlekedés alapjaival rendelkezik: átgondolt ütemezés, korszerű alacsony padlós járművek, új vonzó megállóhelyek, a buszközlekedéssel való összehangolás, P+R parkolók, egy ügyfélfolyóirat és állomási utastájékoztató rendszer.

A városi vasutat és a buszokat ugyanaz a vállalat koordinálja, ami a legjobb összehangolást biztosítja. A turisztikai ajánlatok arra ösztönzik az utasokat, hogy a szabadidő programokhoz is a vasutat részesítsék előnyben. A bérlettulajdonosok ingyen vihetik magukkal kerékpárjukat. Hála egy autóbérlő (carsharing) céggel való együttműködésnek, egy másik „hibrid” lehetőséggel bővül az ajánlat: a saját jármű nélküli bérlettulajdonos kedvező feltételek mellett autót vehet igénybe, amikor arra kedve vagy szüksége van.

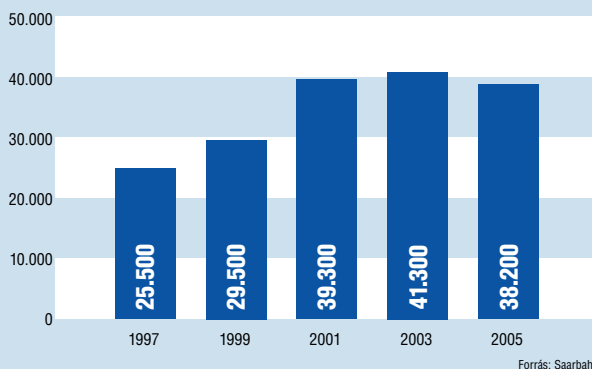
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: Saarbahn GmbH

Infrastruktúra: Stadtbahn Saar GmbH és DB Netz AG

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 26 km

**Menetidő:** 47 perc

**Ütem:** 7,5; 15 és 30 percenként

**Csúcssebesség:** 90 km/óra

**Vonatkilométer évente:** 1.540.000





# Freiberger Muldentalbahn

Szászország | Freiberg – Holzgau



## A siker a felújítás hátán érkezett

A Freiberger Muldentalbahn sikerének döntő előfeltétele a felújítás volt. Amikor az infrastruktúra az új üzemeltető részére átadásra került, annyira lepusztult már a pálya, hogy műszaki okokból be kellett zárni. Az új vasúttársaság már a felújítás során el tudta könyvelni első jelentős sikerét, mivel a várható magas felújítási költség számított sokáig a legsúlyosabb érvnek a tervezett megszüntetés mellett. Az új infrastruktúra-üzemeltető cég, az RP Eisenbahn Wachenheim/Mulda viszont bebizonyította, hogy az előzetesen kalkulált költség harmadáért is meg tudták becsületesen oldani a tekintélyes feladatot.

A felújított pálya csúcsebessége óránkénti 80 kilométer. Ezáltal a menetidő mintegy 30%-kal csökkent. Az új, kedvező gyorsulási tulajdonságokkal, klímával, mozgáskorlátozottbarát felszállóval, többfunkciós tárolótérrel rendelkező, korszerű motorkocsik is hozzájárulnak a menetidő rövidüléséhez. Menetjegyet egyszerűen a vonaton levő automatáknál lehet váltani. A díjrendszer meglehetősen egyszerű. Tízből hat vonat kísérel közlekedik, aki személyes segítséget nyújt. Összességében jelentős mértékben fokozták az utaskomfortot.



A freiberger vasút egy úgynevezett Public Private Partnership: a cégben a Rhenus Keolis többségű tulajdonos cég mellett a freibergeri járás és négy magán busztársaság rendelkezik üzletrésszel. Ez a tulajdonosi struktúra kedvez az együttműködésnek, aminek az utasok látják a hasznát: a párhuzamos buszjáratokat leállították és a busz immár ráhordó szerepet tölt be, és össze lettek hangolva a menetrendek. Ugyanazzal a jeggyel lehet buszon és vasúton utazni, a vonatkísérő pedig a buszcsatlakozásokról is tájékoztat.

A két legfontosabb utascsoport a diák- és hivatásforgalom, a 30-40%-ot kitevő szabadidős és bevásárló forgalom mellett. Az utasfelmérések alkalmából kiderült, hogy az ügyfelek rendkívül nagymértékben elégedettek a vasút biztonságával, tisztaságával és pontosságával, de a komfortfokozat és a személyi állomány is jó megítélés alá esik. Az új kínálat meggyőzően hat az utazóközönségre: a napi létszám 200-ról (1998) 500 felé nőtt. Egyes napokon 1000 feletti csúcsot mértek, ami a gyéren lakott Muldentamban szép eredmény.

## VASÚTTAL A SÍFELVONÓIG

A gyéren lakott vidéken a közlekedési vállalatok számára minden egyes utas fontos. A Muldentamban ritka attrakcióval szolgál: messze az Alpoktól Sachsen tartomány is néhány sícentrummal rendelkezik, az egyik pont a Freiburger Muldentambahn mentén. A megálló közvetlenül a holzhauzi sífelvonó völgyállomása mellett helyezkedik el.

Téli útviszonyok mellett a vasút megbízható és stressztől mentes eljutást biztosít, ami nagyban fokozza az élményt. Télen a vasút honlapján részletes tájékoztatás található a helyi időjárásról, hóviszonyokról. De nyaranta is számos turista vasúton éri el egy-egy kirándulás indulópontját. A biciklisták körében is népszerű a vasút, az ingyenes és kényelmes kerékpárszállításnak köszönhetően.





## A vasút teljesítménye

A korszerű szerelvények óránként közlekednek hétköznap és hétvégén egyaránt. Két év alatt 13.000 kilométerrel nőtt az éves teljesítmény. A vasút megtartása, fejlesztése a vasúti települések részére nemcsak attraktív helyi közlekedést biztosít, hanem kedvező csatlakozást a freibergeri csomóponton át a Chemnitz–Drezda távolsági vonal felé.

## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH

Pályafenntartás: RP Eisenbahn GmbH

A magas elfogadottság alapján a vonal meghosszabbítását tervezik a szomszédos cseh Moldava felé, ahonnan Most nagyvárosba lenne csatlakozás. Ehhez jelen állás szerint még nem áll rendelkezésre forrás.

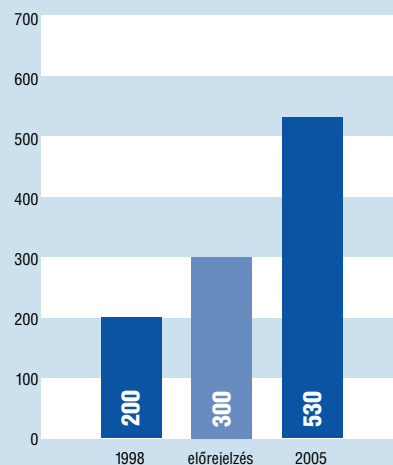
## Történelem

1875 | Az első vonat a Freiberg–Mulda vonalon.

1998 | A 90-es évek végén az Érchegység vonalait a megszűnés fenyegette, mert ekkortájt csak napi kb. 200 utast tartottak számon. Miután a járás és a tartomány végül a vasútüzem fenntartása mellett tudott dönteni, a vonal üzemeltetése pályázati kiírásra került és az infrastruktúrát felújították. Ekkortájt legfeljebb napi 300 utasból indultak ki.

2000 | Miután a Rhenus Keolis cég megnyerte az üzemeltetési kiírást, a többségi tulajdonában álló Freiburger Muldentalbahn kap megbízást az üzemeltetésre és azóta is kiszolgálja a 31 kilométeres pályát.

### Napi utaslétszám



Forrás: Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH

**Pályahossz:** 31 km

**Menetidő:** 40 perc

**Ütem:** óránként

**Csúcssebesség:** 80 km/óra

**Vonatkilométer évente:** 321.500



# Burgenlandbahn

## Szász-Anhalt | Weissenfels – Zeitz



### Gyéren lakott vidék kiszolgálása

A szűkös államháztartási források korában nem egyszerű fegyvertény a gyéren lakott vidéken fenntartani a vasútüzemet. A két döntő tényező ilyenkor a politikai akarat és a lakosság körében a vasúti kínálat elfogadottsága. Utóbbi megnövelése érdekében a megbízó tartomány (képviselet a NASA Szász-Anhalt Regionális Közlekedési Szolgáltató Kft.) szerződésben kötelezte az üzemeltetőt, a Burgenlandbahnt, hogy gondoskodik maximális pontosságról, csatlakozások biztosításáról, tisztaságról és biztonságos vasútüzemről.

A Burgenlandbahn (Várvidék Vasút) számos újítást vezetett be annak érdekében, hogy fenntartsák a lakosság részére a vasúti közlekedést. Azóta szép eredményt tudnak felmutatni e téren. Igaz, a növekedési ütem nem éri el a városi térségekben tapasztalt értékeket, de a Burgenlandbahn maga 24%-a adott körülményekben tekintélyes és biztató eredmény. Újabb igazolása annak, hogy gyéren lakott vidék széles kiszolgálására is működőképes, fenntartható megoldást jelentenek az ésszerű, kötőpályára épülő regionális közlekedési koncepciók.



Ma már a térségi központok kényelmesen elérhetőek vasúton. A Várvidék Vasútnak köszönhetően lényegesen csökkent a menetidő mind a Zeitz–Weißenfels–Halle vonalon, mind Gera vagy Lipcse felé. Nagyban javult az állomások kiszolgálása, de a tetszetős, panorámaablakkal rendelkező szerelvények is hozzájárulnak a helyi vasút népszerűségéhez. A megállóban a vonatvezetőhöz lehet fordulni, aki gyors kérdésekre válaszol és kérésre kihívja a taxit, maga a hívás a vasút ingyenes szolgáltatása. Ezáltal zárul az úgynevezett „mobilitási lánc”, vagyis az ember függetlenné válik a saját autótól.

Egy menetrend-tájékoztató teljes áttekintést nyújt a Várvidék-Vasút szolgáltatásairól, beleértve a csatlakozási lehetőségeket, a díjszabást, számos tippet és extra szolgáltatást. A füzet hátoldalán található a térség részletes térképe a teljes közösségi közlekedési hálózattal, kiemelve a csatlakozási pontokat. A Burgenlandbahn internetes honlapján az aktuális menetrend mellett utazási és kirándulási tippekkel lehet találkozni a Burgenlandbahn körül. Hírlevélküldő szolgáltatásuk is van.

## KOMFORTTAL TARTJÁK MEG AZ UTASOKAT

A BLB leleményes, ha arról van szó, hogy az autósokat vasútra csábítsák. A döntő tényező bizonyára a komfort fokozása, például a bautzeni járműgyárból származó LVT/S típusú modern motorkocsik. Öröndetes lehetőség a kerékpár ingyenes szállítása, ami buszközlekedés esetén kész lehetetlenség. A komfortot szolgálta a járműpark 2006. évi korszerűsítése is, ezután többek közt minden szerelvény tartalmaz jegykiadó automatát.





## Történelem

1859 | Az első vonat Weißenfels és Zeitz között.

1990 | A 90-es években az elmaradozó beruházások nyomán a vonal népszerűsége egyre csökken. Ezért újszerű koncepciót keresnek a regionális vasúti közlekedés fenntartása céljából.

1997 | A Wuppertal Éghajlati, Környezetvédelmi és Energetikai Intézet tanulmánya szolgálja ehhez az alapot. A „Szász-Anhalt Dél Térségi Vasúti Koncepció” felvázolja annak lehetőségeit, miképpen lehet Szász-Anhalt gyéren lakott déli részén megvalósítani az átfogó, vasútra alapozó közösségi közlekedést.

1998 | A BLB társaság alapítása, amely ma már a DB Regio AG 100 %-os leányvállalata. Az új társaság bizonyítja, hogy a vasúti és busz közlekedés ügyes egymásra hangolása nyomán gazdaságilag fenntartható regionális közlekedés valósítható meg.

1999 | Az újrászervezett vonatközlekedést beindítják.

2003 | A tartomány építési és közlekedési minisztere köszönti a BLB négyemléves utasát.

## A vasút teljesítménye

A 98%-os pontosság számíthat a legfontosabb kedvező fejleménynek. Ennek segítségével a Burgenlandbahn garantáltan eléri szűkre szabott csatlakozásait. Az utasok este sem

maradhatnak cserben, előre nem látható körülmény esetén a vasút szükség szerint taxiról gondoskodik. A rövid átszállási idők kedveznek a gyors eljutásnak. Egyes időkben, szakaszon már át sem kell szállni, például 7 és 19 óra között a vonat nem csak Weißenfelsig közlekedik, hanem Teuchernben lekapcsolják egyik felét, mely Naumburgon át Arternig folytatja útját.

A vonal teljes hosszán legalább 80 kilométeres sebességgel lehet közlekedni. A csomópontok átszerkesztésre kerültek, megkönnyítendő az átszállást. Minden vonalszakaszon legalább kétóránként közlekedik vonat, hétvégén és az esti órákban is. A Weißenfels–Zeitz szakaszon állandó az órás ütem. Az állomások esetében egységes minimális kiszolgálási színvonalat biztosítanak. Egy rámpa megkönnyíti a Várvidék Vasút szerelvényein a mozgáskorlátozottak fel- és leszállását.

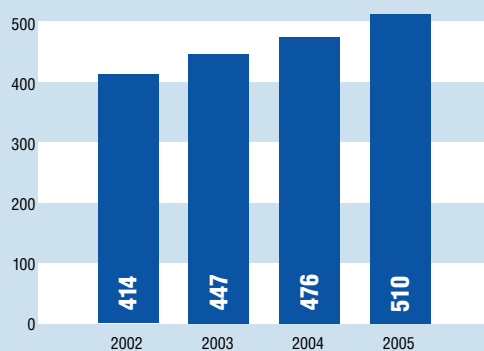
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: Burgenlandbahn GmbH

Pályafenntartás: DB Netz AG

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 31 km

**Menetidő:** 39 perc

**Ütem:** óránként

**Csúcssebesség:** 100 km/óra

**Vonatkilométer évente:** 425.000





# Nordbahn

Schleswig-Holstein | Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe



## Északon népszerű összeköttetés

A Neumünster–Bad Oldesloe vonal az északi térség két legfontosabb vasútvonala közt biztosítja az összeköttetést. Az átmenő forgalom 2002. évi helyreállítása hatékony eljutást biztosít a Jütlandi vonal (Neumünster magasságában) és a Vogelfluglinie („Madárröpte-vonal”, Bad Oldesloe magasságában) között. Ezzel az új összeköttetéssel az utasok kiváló csatlakozási lehetőségeket nyernek, de a teherszállítás is kedvezőbb helyzetbe kerül.

A nordbahn igyekszik a fapados eljutásnál többet nyújtani utazóközönségének. Az átfogó kiszolgálás mellett kisebb-nagyobb akciók és kedvezmények erősítik meg azt a képet, miszerint a regionális vasút az utazók „második otthona” (lásd keretes írásunk). Nagy rendezvényekhez különjáratokat indítanak, például a bad segebergi Karl May Fesztivál állandó partnere a vasút. A kezdeti infrastrukturális gondok megoldását követően a vasutat hamar elfogadta a közönség. Az ügyfélfelmérés során kedvezően ítélték az órás ütemet, a pontos-ságot, valamint a személyzet kedvességét. Így az előre jelzett 1.200 helyett a nordbahn hétköznap immár 3.000-nél több utast szállít. A Stiftung Warentest fogyasztóvédelmi alapítvány szintén kimagaslóan osztályozta az északi vasúttársaságot.

## A NORDBAHN MINT „MÁSODIK OTTHON“

Rokonszenvnövelő apróságok: együttműködve az NDR tévétársaság népszerű kabaréműsorával egy időben a „Stenkelfeld” sikersorozatra mintázták az utastájékoztatót. Hirtelenül jellegzetes helyi nyelvjárásban azt lehetett hallani, hogy „Következő megálló Fresenburg. Itt senkit sem kényszerítenek a vonat elhagyására”, vagy „Következő megálló Fahrenkrug. Itt sem különb az időjárás”. Egy másik projekt az ingázókra összpontosult. Az „ingázók otthona” akció a nordbahn szerelvényeit kiállítóhelyé és társalgóvá varázsolták. A „Keresetük: az ingázó” fotópályázat 120-nál több fotóalkotását állították ki a járműveken, amikor maguk az utasok dokumentálták a vasút életét. Andreas Schalski művészi feldolgozása nyomán a fényképek 200-nál több diaképpé alakultak át, amelyek Manfred Scharfenstein „hangszönyegeivel” együtt elmesélték a mindennapos helyzetváltozás történetét, szemléltették a nordbahnt, mint az ingázók második otthonát.

## Történelem

- 1875 | Az első vonat a Bad Oldesloe–Neumünster vonalon.
- 1984 | Az átmenő forgalomnak vége: a túl alacsony kihasználtság miatt a Neumünster és Bad Segeberg vonalon szüneteltetik a személyszállítást, csak a rövid Bad Segeberg–Bad Oldesloe szakaszon marad fenn a forgalom - az ingázók kedvéért.
- 1994 | A vasúti reform keretében a tartományi önkormányzat megfontolja a vonal reaktiválását.
- 1999 | A Neumünster–Bad Segeberg–Bad Oldesloe vonalat üzemeltetésére nemzetközi pályázatot írnak ki.
- 2000 | A kiírás nyertese az AKN Eisenbahn AG és a Hamburger Hochbahn AG alkotta konzorcium, mely két társaság együttesen megalapítja a nordbahnt. A vasútüzem újraindítása előtt az új koncepcióhoz igazítva fel kell újítani a pályát, a szünetelő szakasz igényes rehabilitációja szükséges. A pályát teljes hosszában korszerű jelző- és biztosítóberendezéssel látják el.
- 2002 | A vasútüzemet újraindítják.







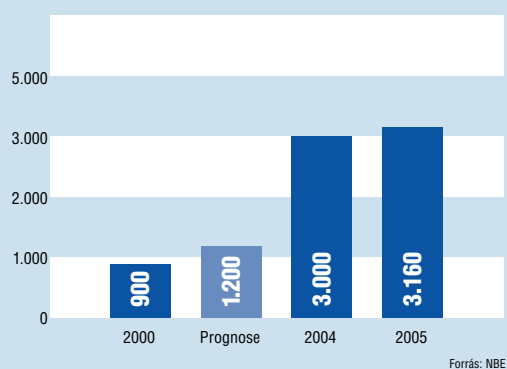
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG

Pályafenntartás: DB Netz AG

### Napi utaslétszám



## A vasút teljesítménye

A vonal a térségek közti távolsági vonalak és a regionális közlekedés számára egyaránt jelentős. Sikeresen módosították a tarifarendszert, melyet a szomszédos közlekedési szövetségekbe integráltak, ami nagyban megkönnyíti az átszállást. Néhány megállóhelyen mindjárt a vasúti vágány mellől át lehet szállni a buszra. Két feltételes megállóhely növeli a vasút rugalmasságát, ahol – a buszhoz hasonlóan – a vonat csak akkor áll meg, ha utas tartózkodik a peronon vagy belül megnyomták a gombot.

A magas komfort és kiszolgálás ma már a korszerű vasútüzem magától értődő feltételének számít. A nordbahn is sok mindent tett e tekintetben. A „LINT” típusú, alacsony padlós szerelvények könnyítik meg a mozgásukban korlátozottak fel- és leszállását. A jármű hangos berendezése lehetővé teszi a kétirányú kommunikációt az utasok és a mozdonyvezető között. Minden szerelvény jegykiadó automatával és fejhallgató audiorendszerrel büszkélkedik, több zenecsatornával. Az első osztályban konnektorokat rendszeresítettek a hordozható számítógép stb. üzemeltetése céljából. Vizuális és hangos utastájékoztató rendszer könnyíti meg a tájékozódást. Térfigyelő kamerák növelik a biztonságot és a vandalizmussal szembeni védelmet. A vonatban mozgáskorlátozottak által is használható mellékhelyiség van.

6:30 és 13 óra között vonatkísérő személyzet áll rendelkezésre, amely a menetrendi tájékoztatáson túl újságot, italt és rágcsálnivalót árul. Betéti díj ellenében még esernyőt is kölcsönöz a vasút.

**Pályahossz:** 45 km

**Menetidő:** 42–46 perc

**Ütem:** óránként

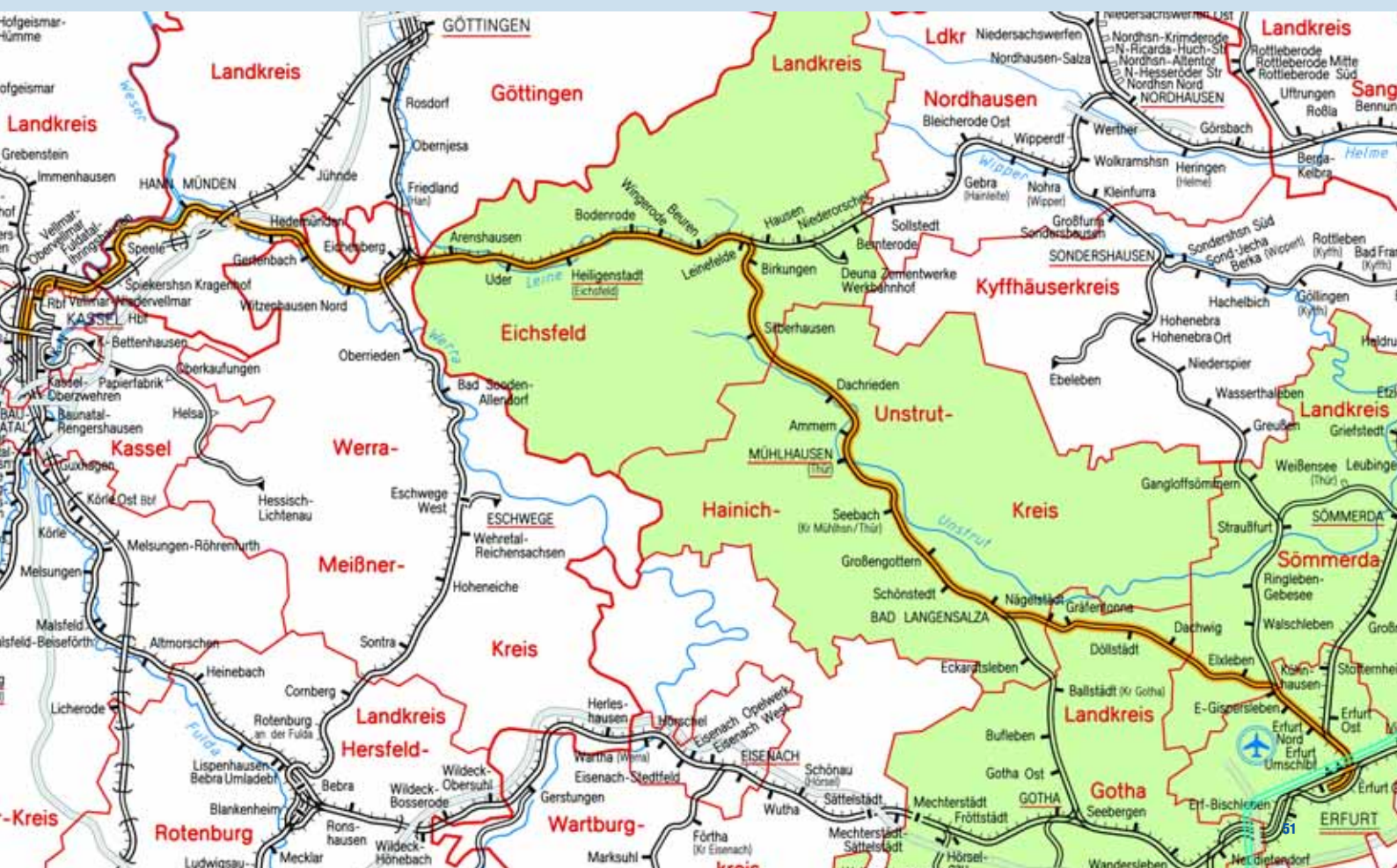
**Csúcssebesség:** 120 km/óra

**Vonatkilométer évente:** 630.000



# Erfurter Bahn

Türingia | Erfurt – Leinefelde – Kassel-Wilhelmshöhe





## Kelet-nyugati összeköttetés

Előéletét követően, mint városi ipari vasút, az Erfurti Vasút immár valóságos összekötő kapocs a régi és új tartományok között. Az új, Erfurt–Leinefelde–Kassel–Wilhelmshöhe közötti összeköttetésnek Thüringia, Alsó-Szászország és Hessen tartomány között hiánybetöltő szerepe van. Már ezt megelőzőleg lehetett a három tartomány között vonatozni, de számos átszállással csupán. Most, az erfurti vasútnak köszönhetően valódi összeköttetésről beszélhetünk. Az erfurti vasút kínálata és fő érdeme azonban nem a két végpont közötti átszállásmentes eljutás, ennél is lényegesebb a könnyített átjárás a pálya menti városok között. A vonal legfontosabb csomópontjai a két végpont, Erfurt és Kassel, valamint Leinefelde és Eichenberg, itt kedvező távolsági és regionális csatlakozások állnak rendelkezésre.

Már útközben élvezhető a táj szépsége a hatalmas panorámaablakokon át. A térségben számos megállóhely népszerű kiindulópontja a kirándulásoknak. A vasúttársaság tájékoztató kiadványokkal aktívan segíti elő a szabadidős forgalmat az útvonal-ajánlatokkal és turisztikai célú különvonatokkal.

Az utasok kedvelik az erfurti vasút pontosságát és fokozott komfortját. A vonatkísérők nemcsak segítőkészek, de még italt és rágcsálnivalót is árúsítanak.



## Történelem

- 1869 | A Kühnhausen–Erfurt vonalon létesítik az első vasúti összeköttetést.
- 1912 | Üzembe helyezik az erfurti iparvágányt, melynek fenntartója később a Városi Ipari Vasút lett, mely túlélte a háborút, az NDK-t és a rendszerváltás-kori megszüntetési terveket.
- 1990 | Bejegyzik az új társaságot, az „Erfurti Ipari Vasút Kft.”-t, mely eleinte kizárólag ipari teherszállítással foglalkozott.
- 1997 | Elérkezik a pillanat, hogy a személyszállítást engedélyezék a vonalon. Az EIB még ugyanabban az évben megkapja az engedélyt az Erfurt–Heiligenstadt közötti, első pályaszakaszon történő személyszállításra.
- 1998 | Erfurter Bahn néven a vasút ezentúl az Erfurt–Leinefelde–Heiligenstadt vonalat szolgálja ki.
- 1999 | Meghosszabbítják a pályát a Kassel–Wilhelmshöhe csomópontig. A hosszabb pályán eleinte csak napi kilenc vonatpár közlekedik, ma a teljes vonalat kétórás ütemben szolgálják ki, mely Leinefelde és Erfurt között csúcsforgalomban sűrűsödik.

## AZ ERFURTI VASÚT KÖZELEBB HOZZA KELETET ÉS NYUGATOT

A 2004. évi Német Egység Napján az erfurti vasút pályája a legkülönbözőbb dízeles motorvonatokat látta vendégül, amelyek az egész országból csillagszerűen érkeztek. Ez jelképes gesztusnál is több volt. A néhai határvidék még mindig szenved, többek közt a hiányos közlekedési ellátottságtól. Az Erfurter Bahn pedig összeköti három tartomány térségeit: Thüringia, Alsó-Szászország és Hessen. Az autósforgalom korszerű alternatíváját itt vállalkozói kezdeményezés segítette elő, amely nagyban megkönnyíti a térségek további integrációját. 2004. december 12-e óta az erfurti vasút ezen kívül a Meiningen–Schweinfurt/Bad Kissingen vonalnak köszönhetően Bajorország északi csücskét összeköti a délnyugati Thüringiával.



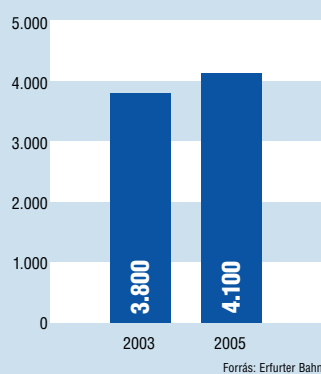
## Adatok

### Üzemeltető:

Személyszállítás: Erfurter Industriebahn GmbH

Pályafenntartás: DB Netz AG

### Napi utaslétszám



**Pályahossz:** 150 km

**Menetidő:** 2:50 óra

**Ütem:** kétóránként

**Csúcssebesség:** 140 km/óra

**Kilométer évente:** 2.200.000

## A vasút teljesítménye

A DB Netz által üzemeltetett infrastruktúrát az utóbbi években jelentősen kiépítették, így óránkénti 140 kilométeres csúcssebesség válik lehetővé. Bad Langensalza és Mühlhausen között a DB párhuzamos járatainak köszönhetően sűrűsödik az ütem, de mindenhol garantált a kétórás ütem a Leinefelde–Erfurt közötti csúcsforgalmi sűrítés mellett. Leinefelde állomáson további csatlakozások állnak rendelkezésre, főleg Halle és Lipcse felé, Eichenberg állomáson pedig Hannover és Göttingen felé.

Korszerű Regio-Shuttle típusú szerelvények biztosítják a személyszállítást. Időközben az Erfurter Bahn ITINO típusú motor-kocsikat is rendszeresített.



## Impresszum

### Kiadó

Allianz pro Schiene e.V.

Reinhardtstraße 18 | D-10117 Berlin | **Tel.:** +49.30.24 62 599-0 | **Fax:** +49.30.24 62 599-29

**E-mail:** info@allianz-pro-schiene.de | **Honlap:** allianz-pro-schiene.de

<b>Felelős kiadó:</b>	Dirk Flege ügyvezető
<b>Tartalomért felelős:</b>	Simon Japs, Dr. Andreas Geißler
<b>Szerkesztő:</b>	Maximilian von Beyme
<b>Grafika:</b>	PEPERONI Werbeagentur GmbH
<b>Fényképek:</b>	az érintett vasúttársaságok kedves engedélyével
<b>Térképek:</b>	DB AG, Klaus Fischer

### A magyar kiadást gondozta:



MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KLUB H-1075 Budapest, Károly körút 3/a. III. 2. [www.mkk.zpok.hu](http://www.mkk.zpok.hu)

<b>Felelős kiadó:</b>	Dr. Mészáros Péter
<b>Fordítás:</b>	Neumann István <a href="http://www.kTeam.hu">www.kTeam.hu</a>
<b>Szakmai lektorálás:</b>	Perger Imre
<b>Nyomda:</b>	GraFirka Nyomdai és Grafikai Stúdió

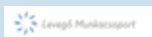
Megjelent 2007. júniusában a 2006. júniusi, második frissített kiadás alapján.

**ISBN 978-963-87382-1-9**



A magyar kiadás a Környezetvédelmi Minisztérium K-36-06-00097U és K-36-06-00228C pályázati projektek keretében valósult meg.

### A magyar kiadást támogatta:



## Az Allianz pro Schiene e.V.:

A Szövetség célja a vasúti közlekedés elősegítése. Ennek során az Allianz a jövőbe mutató, felelős közlekedési politikát támogatja, mely a vasutat erősíti, mint a legbiztonságosabb és legkörnyezetkímélőbb motorizált közlekedési eszközt.

**A szerveződés 15 civil szervezetet tömörít: mintegy 2 milliónyi tagsággal rendelkező környezetvédelmi és közlekedési érdekvédelmi szervezetet, utasszervezetet, szakszervezetet és szakmai szervezetet. Továbbá 70 vasútközei vállalat támogatja a Szövetség céljait.**

### Az Allianz pro Schiene tagszervezetei:

Vorsitzender: Norbert Hansen, TRANSNET Gewerkschaft

ACE – Auto Club Europa e.V.

ACV – Automobil - Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland

BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V.

BF BAHNEN – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V.

BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

DBV – Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.

GDBA – Verkehrsgewerkschaft

GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer

NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V.

NaturFreunde Deutschlands e.V.

Pro Bahn e.V.

TRANSNET – Gewerkschaft

VBB – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e.V.

VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.

VDEI – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.

- H.F. Wiebe GmbH & Co. KG
- Havelländische Eisenbahn AG
- Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- HSH Nordbank AG
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.
- IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Martin Rose GmbH & Co. KG
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- msNeumann Elektronik GmbH
- NedBahnen Deutschland GmbH
- Neun Consulting Group
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- REGIOBAHN GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Rurtalbahn GmbH
- Schweerbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- Siemens AG Transportation Systems
- SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG
- Sparda-Bank Hamburg eG
- Sparda-Bank Hessen eG
- Sparda-Bank West eG
- Spitzke AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stadler Pankow GmbH
- Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG
- Thalys International SCRL
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- Veolia Cargo Deutschland GmbH
- Veolia Verkehr GmbH
- Verband der Sparda-Banken e.V.
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
- VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG

### Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene

Sprecher des Förderkreises: Peter Witt,

Aufsichtsratsvorsitzender Bombardier Transportation Deutschland

ABB AG

Actima AG transport & telecommunication consultants

AKN Eisenbahn AG

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH

Alcatel SEL AG – Transport Automation Systems

Alstom LHB GmbH

Ansaldo Signal

Arriva Deutschland GmbH

BahSIG Bahn-Signalbau GmbH

Balfour Beatty Rail GmbH

Bilfinger Berger AG

Bombardier Transportation GmbH

BUG Verkehrsbau AG

Bureau Veritas Rail GmbH

BWG Gesellschaft mbH & Co. KG

Deutsche Bahn AG

DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a. G.

econex verkehrsconsult gmbh

Erfurter Industriebahn GmbH

EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH

FEW Blankenburg GmbH

Franz Kassecker GmbH

GSG Knappe Gleissanierungs GmbH

Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH



