

Stadt, Land, Schiene

15 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr



Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur	4
Einleitung	15 Bahnen – ein Rezept 5
	Bahnreform: Regionalisierung und Wettbewerb 5
	Regionalisierungsmittel: Die Länder bestellen 6
	Wandel der Mobilitätsstile 7
	Vorteile für Umwelt und Klima 7
	Die Qual der Wahl 7
Die Bahnen	Schönbuchbahn. 8
	Paartalbahn. 10
	Heidekrautbahn 12
	RE 1 14
	S-Bahn Hamburg 16
	Taunusbahn. 18
	Usedomer Bäderbahn 20
	metronom. 22
	Euregio-Bahn 24
	Regiobahn 26
	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft 28
	Saarbahn 30
	Zschopautalbahn 32
	nordbahn 34
	Elster Saale Bahn 36
Die Allianz pro Schiene e.V. und ihre Mitglieder	38
Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene	39

IMPRESSUM

Herausgeber Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstr. 31 | 10117 Berlin
T +49.30. 24 62 599-0 | F +49.30. 24 62 599-29
M info@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Inhalt Dr. Barbara Mauersberg, Allianz pro Schiene e.V.

Redaktion Dr. Andreas Geißler, Allianz pro Schiene e.V.
Jolanta Skalska, Allianz pro Schiene e.V.

Gestaltung Luecken-Design.de, Berlin

Foto Titelseite M. Mazuryk (fotolia.com) Bildbearbeitung: Norbert Lücken

Karten DB Netz AG, Technologiemanagement,
Infrastruktur- und Geodaten I.NVT 52 (V)

Stand 4. Auflage, Mai 2015

Vi.S.d.P. Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V.

Gedruckt auf 100% Altpapier



Vorwort des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur



© Bundesregierung / Kugler

Liebe Leserinnen und Leser,

ständig steigende Fahrgastzahlen belegen: Der Schienenverkehr in Deutschland ist attraktiv. Gerade auch im Nah- und Regionalverkehr erfahren unsere Eisenbahnen eine stetig wachsende Nachfrage. Die Vorzüge der Schiene überzeugen: Sicherheit, Umweltfreundlichkeit, Schnelligkeit, Komfort und Wirtschaftlichkeit. Der Bahnverkehr ist ein wichtiges Rückgrat nachhaltiger und bürgerfreundlicher Mobilität.

Die aktualisierte Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ zeigt dies anhand ausgewählter Beispiele. Sie unterstreichen, was den Erfolg des Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene ausmacht: starke Investitionen in Infrastruktur und moderne Fahrzeuge, ein dichter und regelmäßiger Taktfahrplan, hohe Zuverlässigkeit, Sauberkeit und Pünktlichkeit. Hinzu kommen durchgehende Verbindungen sowie ein guter Service. Nicht zuletzt trägt dazu eine enge Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Schienenfernverkehr sowie dem Individualverkehr bei. Viele Betreiber bieten darüber hinaus attraktive Angebote für Freizeit und Tourismus. Mit innovativen Vernetzungskonzepten leisten sie einen wichtigen Beitrag, um die Städte vor dem Verkehrskollaps zu bewahren und auch auf dem Land eine Mobilitätsalternative zum Straßenverkehr zu bieten.

Die vorgestellten Erfolgsbeispiele aus allen Regionen Deutschlands belegen Breite und Vielfalt des Angebots. Es umfasst kurze und lange Strecken, sowohl S-Bahnen in Ballungszentren als auch Regionalbahnen in ländlichen Gebieten. Seine Beliebtheit zeigt: Die Menschen wünschen eine nachhaltige Mobilitätskultur, erwarten eine nutzerfreundliche Vernetzung und honorieren Angebotsverbesserungen.

Mit unserem politischen Dreiklang aus Investieren, Modernisieren und Digitalisieren werden wir die Attraktivität der Schiene weiter stärken und damit für noch mehr individuelle Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels sorgen. Informationsangebote wie die vorliegende Neuauflage von „Stadt, Land, Schiene“ unterstützen uns dabei. Allen Leserinnen und Lesern wünsche ich eine anregende Lektüre – und: Nutzen Sie die attraktive Vielfalt der Schienenverkehrsangebote!

Alexander Dobrindt, MdB

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

15 Bahnen – ein Rezept

Es geht voran mit der Schiene. Immer mehr Menschen in Deutschland nutzen die Eisenbahn als Verkehrsmittel. Insbesondere der Schienenpersonennahverkehr – kurz SPNV – erlebt seit Mitte der 1990er Jahre eine Renaissance mit stetig wachsender Nachfrage. Noch in den 90er Jahren waren viele Regionalstrecken in Deutschland von der Stilllegung bedroht, doch dann kam mit der Bahnreform die Wende. Die Bürger sollten als Teil der Daseinsvorsorge wieder einen modernen Eisenbahnverkehr bekommen – in der Stadt und auf dem Land.

Wo in den letzten Jahren neue Fahrgastmagneten entstanden sind und wie das Erfolgsrezept für sagenhafte Fahrgastzuwächse in wenigen Jahren lautet, hat die

Allianz pro Schiene mit der Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ auch im Jahr 2015 wieder ausgelotet. Am Beispiel von 15 erfolgreichen Regionalbahnen schreiben wir ein Stück Eisenbahngeschichte und zeigen, wie Bürgerinitiativen, Politiker, engagierte Eisenbahner bei der DB und anderen Bahnen sowie Aufgabenträger mitgemischt haben. Am Ende steht eine einfache Einsicht: Der Erfolg hat viele Väter, doch ein gemeinsames Grundrezept ist erkennbar: Investitionen in die Infrastruktur, ein dichter Fahrplan, gute Anschlüsse, hochwertige Fahrzeuge, einfache Tarife, Kundenorientierung und regionale Verwurzelung des Unternehmens – das sind die wiederkehrenden Zutaten für einen erfolgreichen Schienenverkehr.

Bahnreform: Regionalisierung und Wettbewerb

Seit 1996 sind in Deutschland die Bundesländer für den regionalen Schienenverkehr verantwortlich. Nach dem „Besteller-Ersteller-System“ legen die Länder fest, wie der Schienenpersonennahverkehr für die Bürger aussehen soll. Mehrere Transportunternehmen können sich in wettbewerblichen Verfahren um einen Auftrag bewerben. Die Bahnwelt ist dadurch deutlich bunter geworden. Waren anfangs fast ausschließlich Regionalzüge der Deutschen Bahn AG unterwegs, die 1994 die Nach-

folge von Bundes- und Reichsbahn angetreten hatte, haben inzwischen andere Unternehmen, wie z.B. Transdev, BeNEX, Netinera, die Hessische Landesbahn, die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft, Keolis, Abellio oder die Erfurter Bahn, mehr als ein Viertel der Zugkilometer im Regionalverkehr erobert. Regionalisierung, gesicherte Finanzierung und Wettbewerb haben dem Schienenpersonennahverkehr gut getan und in Deutschland seine Renaissance begründet.

Regionalisierungsmittel: Die Länder bestellen

Die Übertragung der Verantwortung für den regionalen Schienenpersonenverkehr auf die Bundesländer konnte nur gelingen, weil gleichzeitig eine neue Finanzierungsgrundlage geschaffen wurde. Seit 1996 erhalten die Bundesländer für den Nahverkehr jährlich die sogenannten „Regionalisierungsmittel“ vom Bund. Zweite Finanzierungssäule sind die Fahrgeld-Einnahmen, die allein aber nicht ausreichen würden, um den regionalen Schienenverkehr insgesamt zu finanzieren.

Der Erfolg der neuen Rahmenbedingungen und der Konzepte vor Ort spricht für sich: Von 1996 bis 2013 ist in Deutschland die Zahl der Fahrgäste im regionalen Schienenverkehr um über 60 Prozent gestiegen. Dies bedeutet, dass die Nachfrage deutlich stärker gestiegen ist als das Zugangebot, das im gleichen Zeitraum lediglich um gut 27 Prozent ausgeweitet wurde. Der regionale Schienenverkehr ist damit heute besser ausgelastet und daher deutlich effizienter. Der Erfolg bei den Fahrgästen ist also zugleich auch ein wirtschaftlicher Erfolg.

Während Angebot und Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr seit Mitte der 1990er Jahre stark gewachsen sind, war die Entwicklung bei den Regionalisierungsmitteln deutlich verhaltener. In den Jahren 2006 bis 2008 wurden sie sogar empfindlich gekürzt, bevor auf Basis des niedrigeren Niveaus wieder eine jährliche „Dynamisierung“ einsetzte.

Die Entwicklung von Nachfrage und Finanzierung klappt daher seit der Jahrtausendwende immer stärker auseinander: Von 2000 bis 2013 ist die Verkehrsleistung im

Schienenpersonennahverkehr (ausgedrückt in Personenkilometern – Pkm) um rund 32 Prozent gestiegen – die Regionalisierungsmittel allerdings nur um 8,7 Prozent.

Dieses Missverhältnis droht inzwischen ernsthaft, die Erfolgsstory auszubremsten: Nach den Mittelkürzungen der Jahre 2006 bis 2008 mussten mancherorts Züge gestrichen werden. Dringend notwendige Kapazitätserweiterungen lassen inzwischen auf sich warten, Angebotsausweitungen werden auf die lange Bank geschoben. Das alles passt weder zur steigenden Nachfrage, noch zu den ambitionierten Klimaschutz- und Energieeffizienzzielen Deutschlands.

Die Zeit drängt: Schon Ende 2014 stand eine Revision des Regionalisierungsgesetzes an, mit der über die Höhe der Regionalisierungsmittel in den kommenden Jahren entschieden wird. Nach Auffassung der Allianz pro Schiene sollte jetzt die Chance genutzt werden, die Weichen für eine Offensive zum Ausbau des Nahverkehrs auf der Schiene zu stellen.

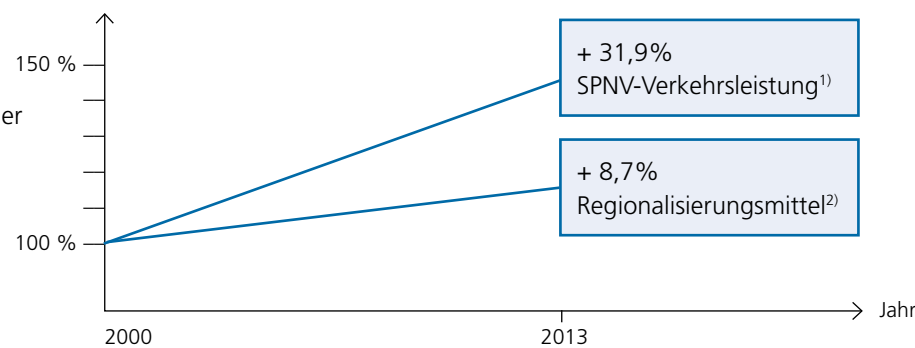
Ein zukunftsfähiger Nahverkehr braucht eine solide finanzielle Basis, die nicht nur das bestehende Angebot absichert, sondern auch erlaubt, auf die steigende Nachfrage mit weiteren quantitativen und qualitativen Verbesserungen zu reagieren. Dies bedeutet, dass eine deutliche Aufstockung der Mittel nötig ist. Ebenso wichtig ist, dass langfristige Planungssicherheit geschaffen und eine klare Zweckbindung der Mittel beibehalten werden.

Boom im Schienennahverkehr:

Verkehrsleistung wächst seit Jahren stark, Regionalisierungsmittel steigen deutlich langsamer

1) in Mrd. Pkm p.a.
2) in Mrd. € p.a.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Regionalisierungsgesetz in der jeweiligen Fassung



Wandel der Mobilitätsstile

Die Zeit unterwegs sinnvoll nutzen – dies ist immer mehr Menschen wichtig. Längst wissen auch Pkw-Besitzer zu schätzen, dass sie im Zug lesen, arbeiten oder einfach nur entspannen können. Es wäre in der Tat ein Missverständnis zu glauben, der Schienenregionalverkehr würde lediglich Nutzer anziehen, denen kein Pkw zur Verfügung steht. Vielmehr sind die Bürger bei der Verkehrsmittelwahl in den letzten Jahren deutlich mul-

timodaler und deutlich pragmatischer geworden, wie das EU-Forschungsprojekt USEmobility gezeigt hat. Damit wird eine gute Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger immer wichtiger. Dabei geht es um kurze Umsteigewege und -zeiten, um Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen und um moderne Auskunftssysteme, die Informationen in Echtzeit bereitstellen.

Vorteile für Umwelt und Klima

Der öffentliche Verkehr bedeutet für die Bürger Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl: Er steht allen Bürgern offen, auch denen, die für Beruf und Freizeit keinen Pkw nutzen können oder wollen.

Hinzu kommt: Wer den Zug anstelle des Pkw nutzen kann, spart Energie und schont die Umwelt. So lässt sich schon jetzt pro Fahrt mehr als die Hälfte des

CO₂-Ausstoßes einsparen. Der weitgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr bietet zudem bereits heute die Möglichkeit, verstärkt auf regenerative Energiequellen zurückzugreifen. Der weitere Ausbau des Schienennahverkehrs würde also auch dazu beitragen, dass Deutschland seine Ziele beim Klimaschutz erreichen kann.

Die Qual der Wahl

Die vorliegende vierte Auflage von „Stadt, Land, Schiene“ stellt insgesamt 15 Bahnen vor, die enorme Fahrgastzuwächse aufzuweisen haben. Bei der Auswahl hatten wir keine starren Vorgaben, außer der einen, dass möglichst jedes Bundesflächenland vertreten sein sollte. Entsprechend schwer fiel uns die Wahl. Den Anspruch auf Vollständigkeit erheben wir nicht, aber es kam uns darauf an, das breite Spektrum des regionalen Schienenverkehrs abzubilden. So wählten wir kurze und lange Strecken, Bahnen in der Nähe von Ballungszentren und Flächenbahnen durch dünn besiedelte Gebiete. Wir porträtieren Strecken, auf denen Züge des DB-Konzerns unterwegs sind ebenso wie Bahnen anderer Betreiber. So vielfältig wie die Unternehmen sind auch die Gruppen der Fahrgäste: Pendler, Touristen, Schüler, Gelegenheitsfahrer, sie alle haben unterschiedliche Bedürfnisse, auf die eine erfolgreiche Nahverkehrsbahn eingehen muss.

Unser Fazit ist trotz der Vielzahl der Beispiele ein einziges: Wo immer ein Angebot auf der Schiene neu geschaffen oder nennenswert verbessert wurde, stiegen die Fahrgastzahlen sprunghaft an. Als ob die Bürger nur darauf gewartet hätten, dass die Bahn endlich wieder zu ihnen kommt.

Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre.

PS: Weitere Positiv-Beispiele erfolgreicher Bahnen finden Sie in den PDF-Fassungen der 2. und 3. Auflage von „Stadt, Land, Schiene“, die im Bereich Publikationen unter www.allianz-pro-schiene.de zum Download bereit stehen.



Schön, schöner, Schönbuchbahn

© Allianz pro Schiene / Markus Wiest

Geschichte

- 1911 Erster Zugbetrieb auf der Strecke Böblingen – Dettenhausen.
- 1966 Nach über 50 Jahren Betrieb wird der Schienenpersonennahverkehr auf der Schönbuchbahn aufgegeben.
- 1988 Die Deutsche Bundesbahn beantragt die Stilllegung auch für den Güterverkehr. Doch statt einer Stilllegung zeigt der Landkreis Böblingen Interesse an der Übernahme der Strecke. Zusammen mit dem Landkreis Tübingen gründet er am 21.12.1993 den Zweckverband Schönbuchbahn.
- 1993 übernimmt dieser die Infrastruktur für den symbolischen Kaufpreis von 1 D-Mark. Nach dem umfassenden Streckenausbau bekommt die WEG den Zuschlag für den Betrieb.
- 1996 Am 2. Dezember Aufnahme des Verkehrs auf der Strecke mit 4 Triebwagen.
- 2001 werden 2 weitere Triebwagen gekauft, um die wachsenden Fahrgastzahlen bewältigen zu können. Für die nun mögliche Dreifachtraktion (drei Triebwagen zusammengeschaltet zu einem Zug) müssen die Bahnsteige verlängert werden.
- 2003 wird die Strecke vom 26. Juli bis zum 7. September gründlich modernisiert und die Betriebshalle in Dettenhausen verlängert, um die neuen Triebwagen unterstellen zu können.
- 2007 Weitere Investitionen in die Infrastruktur: Die bis zur Nachrüstung der Bahnübergangssicherung und 2012 Signaltechnik ist 2009 abgeschlossen, bis 2012 erneuert der Zweckverband einige Bahnsteige. Böblingen wird barrierefrei.
- 2012 Antrag für die Elektrifizierung der Strecke mit Taktverdichtung zum 15-Minuten Takt in den Hauptverkehrszeiten, was die Fahrzeit auf 22 Minuten verkürzen würde.
- 2014 2 weitere Triebzüge verkehren zu Stoßzeiten in Dreifachtraktion. Dettenhausen erhält eine zweite Bahnsteigkante zum überschlagenden Wenden. Die Wagenhalle wird ein zweites Mal verlängert.

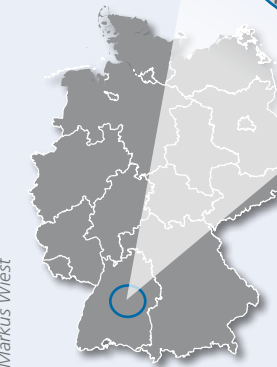
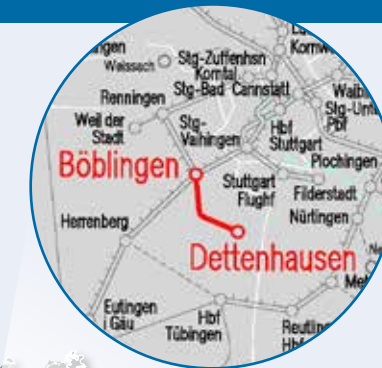
Eigentlich war auf der Strecke der Schönbuchbahn die letzte Messe schon gesungen. Im Jahr 1966 klingelte das Totenglöckchen für den Personenverkehr zwischen Böblingen und Dettenhausen. Mehr als 20 Jahre später sollte auch mit dem Güterverkehr Schluss sein. 1988 stellte die Deutsche Bundesbahn einen offiziellen Stilllegungsantrag. Doch es kam anders. Wehrhafte Bürger nahmen den Kampf auf. Sie befreiten die Strecke eigenhändig von Dornen und Gestrüpp und bekamen dabei tatkräftige Schützenhilfe vom Landkreis Böblingen. Die überwucherten Gleise waren noch zu retten, das „Bähnle“ sollte wiederbelebt werden. Für eine symbolische D-Mark kaufte der eigens gegründete Zweckverband Schönbuchbahn die Infrastruktur von der damaligen Bundesbahn und brachte sie auf einen modernen Stand. Die Fahrgäste? Sie kamen in Scharen. Und der Zustrom wächst bis heute jedes Jahr. Kein Wunder, dass diese auferstandene Schönheit ehrgeizige Pläne hegt: 10.000 Fahrgäste pro Tag könnten durch Elektrifizierung und einen Viertelstundentakt gewonnen werden, verspricht eine Prognose für die Schönbuchbahn. Gut möglich, dass diese Vision auch noch Wirklichkeit wird.

Fahrgastrekorde lassen die Wagenhalle wachsen

Nachdem die Strecke 30 Jahre lang nicht befahren worden war, wirkten Prognosen, die von 2.500 Fahrgästen pro Tag ausgingen, äußerst wagemutig. Die tägliche Busverbindung, die seit den 60er Jahren die Schönbuchbahn ersetzt hatte, kam zwar nur auf 2.000 tägliche Nutzer, doch die Gründer hatten eben große Hoffnungen. Die Wirklichkeit stellte ihre Kühnheit jedoch in den Schatten. Bereits am ersten Betriebstag, dem 2. Dezember 1996, bestiegen 3.740 Fahrgäste das „Bähnle“, 14 Tage später waren es schon 4.090 Personen. Damit hatten sich die Fahrgastzahlen nur durch die Umstellung des Angebots von Bus auf Schiene aus dem Stand verdoppelt. Aber auch in den folgenden 17 Jahren hat der Reiz der Schönbuchbahn nicht nachgelassen: Im Jahr 2013 fuhren bis zu 8.000 Fahrgäste pro Tag zwischen Dettenhausen und Böblingen. Zusätzliche Fahrzeuge mussten beschafft werden und die Wagenhalle wurde seitdem zweimal erweitert.



© Allianz pro Schiene / Markus Wiest



Fakten

Betreiber:
Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH, eine Tochter der Transdev GmbH

Aufgabenträger:
Zweckverband Schönbuchbahn

Infrastruktur:
WEG im Auftrag des Zweckverbands Schönbuchbahn

Streckenlänge: 17 km

Fahrzeit: 24 – 25 min

Taktung:
Wochentags: Halbstundentakt (5:00 – 22:00) und Stundentakt (22:00 – 1:00)
Samstag: Halbstundentakt (8:00 bis 16:00) und Stundentakt (6:00 – 8:00 sowie 16:00 – 1:00)
Sonntag: Stundentakt (8:00 – 23:00)

Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h

Zugkilometer: 400.000 km/Jahr (2013)

Fahrzeug:
Regio-Shuttle RS1 von Adtranz / Stadler

Kontakt

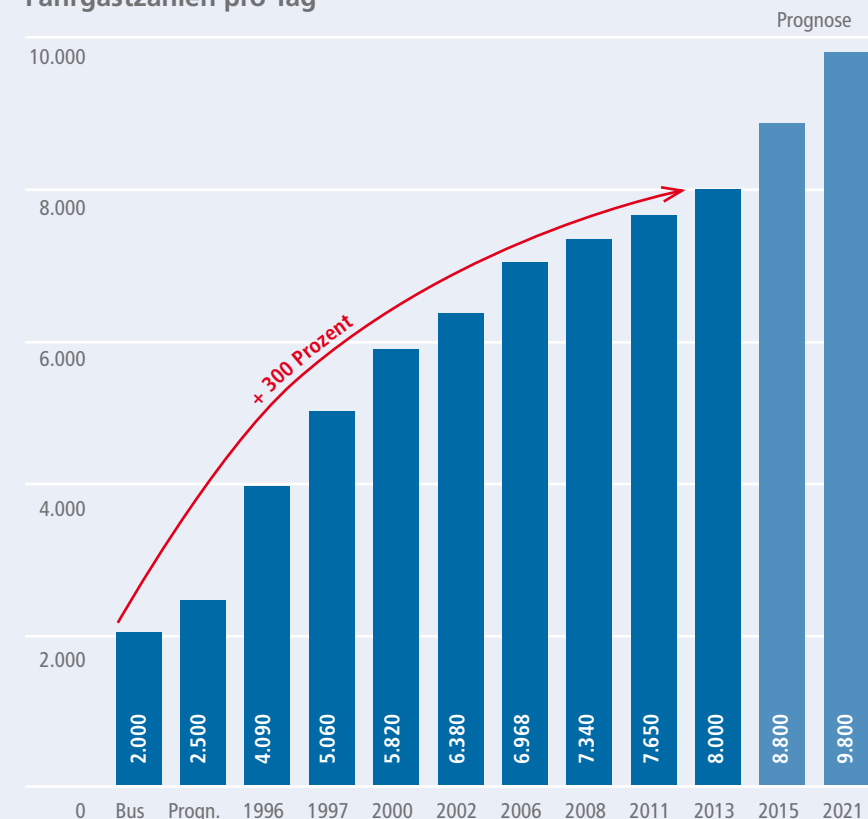


Andreas Wiedmann
Geschäftsführer
Landratsamt Böblingen
Zweckverband Schönbuchbahn
Parkstraße 16 | 71034 Böblingen
M: a.wiedmann@lrabb.de
Jens-Ulrich Beck (Prokurist)
Württembergische Eisenbahngesellschaft
Seewiesenstraße 19 – 23 | 71334 Waiblingen
M: jens-ulrich.beck@veoliatransdev.com

Leistung der Strecke

Die Bahn verkehrt überwiegend im Halbstundentakt. Am Samstag und Sonntag im Stundentakt. Bei einer Streckenlänge von nur 17 km steigerte sich die Leistung der Schönbuchbahn auf rund 400.000 Zugkilometer in 2013. Die Strecke wird in konkurrenzfähigen 24 bzw. 25 Minuten bewältigt. Eine weitere Fahrzeitverkürzung um 1 Minute wird geplant.

Fahrgastzahlen pro Tag



Neu erblüht



© Allianz pro Schiene / Uwe Mielthe

Geschichte

- 1875 Eröffnung der Strecke nach dreijähriger Bautätigkeit.
- 1900 Planungen für ein Verbindungsgleis von der Paartalbahn ab Aichach nach Altomünster werden nicht realisiert. Damit hätte die Paartalbahn eine direkte Verbindung zum heutigen Münchner S-Bahn-Netz erhalten.
- 1922 Im Winter stehen wegen Kohlenmangels zeitweise die Züge still.
- 1935 fahren erstmals Motortriebwagen zwischen Augsburg und Aichach.
- 1945 Die Wehrmacht sprengt eine Brücke über die Paar, der Betrieb wird eingestellt.
- 1946 wird der Betrieb wieder aufgenommen.
- 1975 erste Überlegungen, die Strecke stillzulegen, nachdem die Fahrgastzahlen im Laufe der 1960er Jahre immer weiter schrumpften. Statt der Stilllegung werden Haltepunkte geschlossen und der Takt ausgedünnt.
- 1989 Aufnahme der Strecke zwischen Augsburg und Radersdorf in den Augsburger Verkehrsverbund (AVV).
- 1996 Mit Einführung des Bayern-Takts wird der Zugverkehr verdichtet.
- 1999 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke erhöht sich auf 120 km/h.
- 2007 Die Bayerische Eisenbahngesellschaft schreibt die Strecke aus, Veolia Verkehr gewinnt mit der Bayerischen Regiobahn (BRB) die Ausschreibung.
- 2009 Zum Fahrplanwechsel übernimmt die Bayerische Regiobahn den Betrieb auf der Paartalbahn.

Das böse Wort „Stilllegung“ hing jahrelang wie ein Damoklesschwert über der Paartalbahn. Nachdem die Strecke im Laufe der 60er und 70er Jahre viele Fahrgäste vor allem an das Automobil verloren hatte, schienen die glanzvollen Tage der Schienenverbindung zwischen Augsburg und Ingolstadt endgültig gezählt zu sein. Doch statt der faktischen Stilllegung erlebten die Fahrgäste der Paartalbahn über Jahre eine Stilllegung auf Raten: Die Paartalbahn bekam Schwindsucht. Ein ausgedünnter Takt, am Wochenende nur noch alle zwei Stunden ein Zug, abends gar keine Züge, große Probleme mit der Pünktlichkeit, geschlossene Haltepunkte, ungepflegte Fahrzeuge – mit dieser Rezeptur lassen sich auch die allertreuesten Pendler vergraulen.

Im Rahmen der Bahnreform, die nach 1994 überall in Deutschland eine Renaissance von blühenden Regionalbahnen angestoßen hat, übernahm die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Aufgabenträger die Federführung für den Regional- und S-Bahn-Verkehr im Freistaat. Für die Paartalbahn planten die Münchner schon bald eine Kehrtwende: 1996 nahmen sie die Strecke in den Bayern-Takt auf, zwei Jahre später wurde die Höchstgeschwindigkeit erhöht. Und im Dezember 2009, nachdem Veolia Verkehr (heute Transdev) mit der Bayerischen Regiobahn die Ausschreibung der BEG gewonnen hatte, gab es für die Fahrgäste im Großraum Augsburg – Ingolstadt eine neue Eisenbahnzeit. Moderne Fahrzeuge vom Typ LINT brachten noch mehr Komfort, ein besseres Beschleunigungsvermögen und mehr Kapazität. Ein neues Fahrplankonzept, vorgegeben von der BEG, mit Taktausweitungen am Wochenende und in die Abendstunden hinein garantierte einen stabilen Betrieb. Und die Fahrgäste? Sie kamen zurück. Von 2008 bis 2012 konnte die Paartalbahn ihre Fahrgastzahlen um 72 Prozent steigern.



© Allianz pro Schiene / Uwe Mielthe

BRB

Fakten

Betreiber:
Bayerische Regiobahn GmbH,
eine Tochter der Transdev GmbH

Aufgabenträger:
Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)

Infrastruktur:
DB Netz AG

Streckenlänge: 67 km

Fahrzeit: 63 min

Taktung:
Wochentags: Viertelstundentakt in der HVZ (Augsburg – Friedberg), Halbstundentakt in der HVZ (Augsburg – Aichach), Stundentakt (Augsburg – Ingolstadt)
Wochenends: Stundentakt (Augsburg – Ingolstadt)

Höchstgeschwindigkeit:
120 km/h (Augsburg – Seehof)
bzw. 130 km/h (Seehof – Ingolstadt)

Zugkilometer: 1.300.000 km/Jahr

Fahrzeuge:
LINT 41 von ALSTOM

Kontakt

Dr. Bernd Rosenbusch
Geschäftsführer
(ab 1. Sept. 2015)
Bayerische
Regiobahn GmbH
Viktoriastraße 3
86150 Augsburg

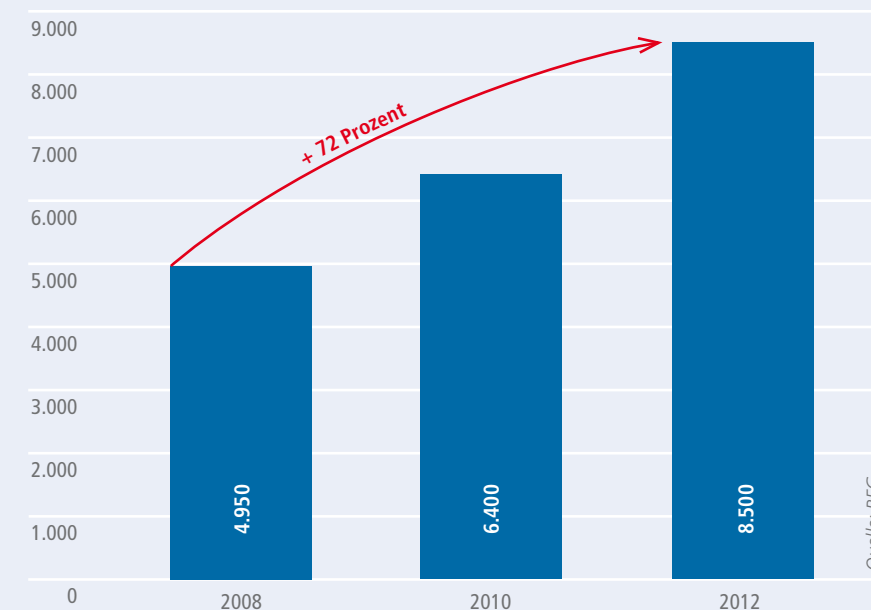


T: 08024 / 997164 (Sekretariat)
M: auskunft@bayerischeregionbahn.de
W: www.bayerischeregionbahn.de

Leistung der Strecke

Dass die Paartalbahn nach Vorgaben der BEG in allen Zügen Fahrkartenautomaten anbietet und auch Unterwegsreiniger häufig mitfahren, macht sie zum Liebling der lokalen Fahrgastverbände. Doch in München hat man mit der Strecke noch weitergehende Pläne: Im Rahmen eines „Regio-Schienen-Taktes“ denkt der Freistaat über Streckenverlängerungen, die Neueröffnung von Haltepunkten und einen zweigleisigen Ausbau von Teilabschnitten nach. Sogar das Wort „Elektrifizierung“ mit einer neuen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h taucht in einer Machbarkeitsstudie schon auf. Für weitere Fortschritte braucht es jedoch wieder mehr Mittel des Bundes für den Schienennahverkehr. Wer weiß: Vielleicht hat die Paartalbahn ihre größten Erfolge noch vor sich? 🌐

Fahrgastzahlen pro Tag



In der Anfahrt auf den Lückenschluss



© NEB / Christian Bedeschinski

Geschichte

- 1900 Gründung der „Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft“.
- 1927 Umbenennung in „Niederbarnimer Eisenbahn-Aktiengesellschaft“.
- 1930 Steigende Beförderungszahlen, Ausbau Betriebsanlagen in Basdorf, der Name „Heidekrautbahn“ wird durch die Bevölkerung geprägt.
- 1950 Erzwungene Betriebsübergabe an die Reichsbahn.
- 1961 Bau der Berliner Mauer. Kappung der Stammstrecke hinter Berlin-Wilhelmsruh. Umleitung der Züge nach Berlin-Blankenburg, später nach Berlin-Karow.
- 1976 Anschluss der Heidekrautbahn an das S-Bahnnetz über Berlin-Karow.
- 1998 Vollständige Rückgabe der Eisenbahninfrastruktur an die NEB AG.
- 2000 Die NEB kauft die Strecke Berlin-Karow – Abzweig Schönwalde von der Deutschen Bahn.
- 2004 Im Mai erhält die NEB den Zuschlag für den Betrieb der Heidekrautbahn. Im Dezember wird die NEB Betriebsgesellschaft mbH als 100-prozentige Tochter der NEB AG gegründet.
- 2005 Betriebsaufnahme Regionalbahnlinie RB27 „Heidekrautbahn“ durch die NEB, Ausbau der Betriebsanlagen in Basdorf.
- 2009 S-Bahn-Krise: die NEB weitet ihr Verkehrsangebot auf der Heidekrautbahn von und nach Berlin-Gesundbrunnen aus, um im Berufsverkehr für Entlastung zu sorgen.
- 2011 Das Land Brandenburg bestellt das Verkehrsangebot der NEB von und nach Berlin-Gesundbrunnen werktäglich in der Hauptverkehrszeit.
- 2014 Die Pläne für eine Reaktivierung der Strecke nach Wilhelmsruh, die auch das Märkische Viertel anbinden würden, liegen vor. Trotz positiver Nutzen-Kosten-Untersuchung haben die Länder Berlin und Brandenburg noch kein grünes Licht für die Reaktivierung gegeben.

Als die Niederbarnimer Eisenbahn im Jahr 1901 ihren Betrieb aufnahm, feierten die Anrainer von Berlin-Wilhelmsruh bis hinaus in die idyllische Schorfheide ein großes Fest. Schließlich versprach die Anbindung der Region an den Berliner Norden allen Gemeinden entlang der Strecke einen beträchtlichen Zuwachs an Wohlstand. In den 20er und 30er Jahren erlebte die „Heidekrautbahn“, wie der Volksmund die Strecke bald liebevoll nannte, ihren ersten sagenhaften Fahrgastansturm: Ausflügler strebten hinaus aufs Land, Pendler fuhren hinein in die Stadt. Doch dann schlug der Zweite Weltkrieg zu und begrub die Heidekrautbahn buchstäblich unter seinen Trümmern: 1945 zerstörte die Wehrmacht in den letzten Kriegstagen wichtige Brücken, die Heidekrautbahn kam 1950 unter die Zwangs-Ägide der Deutschen Reichsbahn. 1961 kappte der Mauerbau die Stammstrecke und machte das Berliner Zentrum wieder unerreichbar. Erst heute, genau 113 Jahre nach Gründung, hat die NEB die Bürde der Vergangenheit fast abgestreift. Sie hat ihre Infrastruktur zurückbekommen, sie hat Streckenteile dazu gekauft und die Gleise aufwändig modernisiert. Zunächst verkehrten noch die Züge der DB Regio, seit 2005 ist die NEB wieder mit ihren blau-weißen Zügen unterwegs. Wie in Gründerzeiten verbindet die Heidekrautbahn den Berliner Norden mit dem Umland. Nur die letzten Meter ins Zentrum Berlins – die hat die NEB noch immer vor sich.

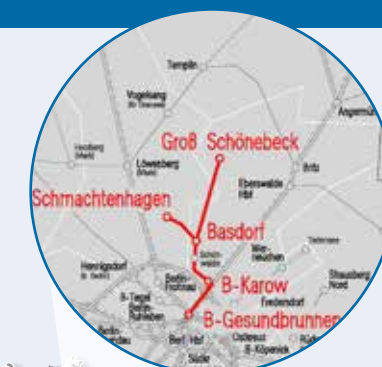
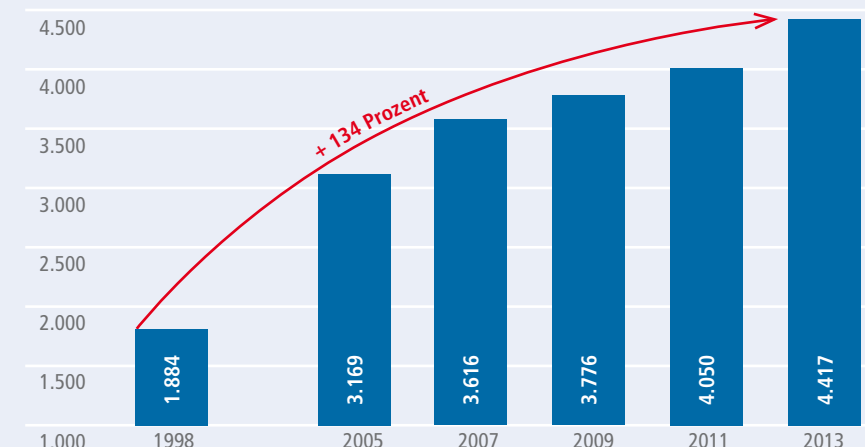
Doch bereits mit dem am Stadtrand gelegenen Startbahnhof Berlin-Karow und einigen Zusatzzügen im Berufsverkehr nach Gesundbrunnen seit 2011 fährt die wiedervereinigte Heidekrautbahn beträchtliche Fahrgastrekorde ein. Im Vergleich zu den täglichen 1884 Fahrgästen auf dem Streckennetz im Jahr 1998, konnte die NEB bis zum Jahr 2013 mit 4417 täglichen Reisenden die Fahrgastzahlen mehr als verdoppeln. Gutachter versprechen der Heidekrautbahn noch einmal ein Plus von 100 Prozent, sollte die von der Politik längst für gut befundene, aber immer wieder auf die lange Bank geschobene Reaktivierung der traditionellen Stammstrecke nach Berlin-Wilhelmsruh mit Weiterführung nach Berlin-Gesundbrunnen endlich Wirklichkeit werden.



Leistung der Strecke

Nach umfassenden Umbauarbeiten präsentiert sich die Heidekrautbahn inzwischen als eine moderne Regionalbahn. Über 24 Millionen Euro hat die NEB über Eigenmittel und Fördergelder des Landes Brandenburg in die Sanierung und Modernisierung des Streckennetzes investiert. Für die Fahrgäste verkürzten sich damit die Reisezeiten beträchtlich: Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km pro Stunde (vorher: 50 km pro Stunde) braucht die Heidekrautbahn statt 68 Minuten nur noch 40 Minuten von Berlin-Karow bis Groß Schönebeck. Ein Halbstundentakt bis Basdorf, neue Fahrzeuge, hohe Pünktlichkeitswerte und ein hochmotiviertes Zugpersonal sichern der Heidekrautbahn bei Kundenzufriedenheitsumfragen stets die allerbesten Noten. Dieser Rückhalt bei den Fahrgästen und anhaltender Rückenwind der beteiligten Brandenburger Kommunen an der Strecke verschaffen der NEB die nötige Kraft, die letzten fehlenden Meter ins Berliner Zentrum niemals aus dem Auge zu verlieren: „Lücke zu bis Wilhelmsruh“, reimte die Bahn zu ihrem 100-jährigen Bestehen. Aus Sicht der Fahrgäste sollte der Stammstreckenkrimi der Heidekrautbahn rund 70 Jahre nach Kriegsende endlich zu einem Happy End führen.

Fahrgastzahlen pro Tag



Fakten

- Betreiber:** NEB Betriebsgesellschaft mbH
- Aufgabenträger:** Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)
- Infrastruktur:** Niederbarnimer Eisenbahn AG (Muttergesellschaft der NEB BG)
- Streckenlänge:** 37,2 km (Berlin-Karow – Groß Schönebeck) und 9 km (Basdorf – Schmachtenhagen)
- Fahrtzeit:** 40 min (Berlin-Karow – Groß Schönebeck)
- Taktung:** Halbstundentakt (bis Basdorf)
- Reisegeschwindigkeit:** 80 km/h (50 km/h vor der Modernisierung)
- Zugkilometer:** 723.000 km, 657.000 km (Berlin-Karow – Schmachtenhagen/Groß Schönebeck), 66.000 km (Basdorf – Gesundbrunnen)
- Fahrzeuge:** Dreiteiliger Talent 1 von Bombardier

Kontakt



Detlef Bröcker
Vorstand
Niederbarnimer Eisenbahn AG
Georgenstraße 22 | 10117 Berlin
T: 030 / 396011-0
M: home@neb.de
W: www.neb.de



Der erste seiner Art

© Deutsche Bahn AG / Bartłomiej Banaszak

Geschichte

1994 Am 27. Mai startet der Zug-Verkehr zwischen dem heutigen Berlin Ostbahnhof und Frankfurt (Oder) erstmals mit der Produktbezeichnung „Regionalexpress (RE)“ und erstmals mit einem regelmäßigen Taktfahrplan. Ausbau und Modernisierung der Stationen entlang der Strecke.



Deutsche Bahn AG

1998 Inbetriebnahme der zum Teil auf 160 km/h ertüchtigten Infrastruktur und Wiedereröffnung der Berliner Stadtbahn. Durchgehende Züge von Magdeburg bis Eisenhüttenstadt.

2003/2004 Zusätzlicher Einsatz weiterer Doppelstockfahrzeuge der neuesten Generation, gefördert durch das Land Brandenburg.

2006 Inbetriebnahme des neuen Berliner Hauptbahnhofes und des Nord-Süd-Tunnels mit zusätzlichen Verknüpfungen und deutlichen Reisezeitverkürzungen für die Fahrgäste.

2014 Laufend seit Eröffnung bis heute: Ausbau und Modernisierung von Stationen entlang der Strecke.

Einen eigenen Namen hat er nicht, nur zwei Großbuchstaben und eine Eins. Trotzdem ist der RE 1 als erster Regional-Express Deutschlands zum Namenspatron für eine ganze Zuggattung geworden. Das Rezept kommt äußerst schlicht daher und ist dabei so zwingend, wie es nur wirklich gute Ideen sein können. „Wir wollen einen Zug, der die Metropole Berlin direkt mit ihrem Umland und anderen großen Städten Brandenburgs verbindet“, formulierten die Geburtshelfer des RE 1. Was heute wie eine Selbstverständlichkeit klingt, war in den 90er Jahren ein kühner Plan. Denn der RE 1 ist nicht nur ein Kind der Bahnreform, sondern auch ein Produkt der deutschen Wiedervereinigung auf dem Schienennetz. Und wie diese Wiedervereinigung ausfallen würde, war Anfang der 90er Jahre keineswegs vorgezeichnet.

Wer mit der Bahn aus dem brandenburgischen Umland nach Berlin fahren wollte, kam auf der Schiene meist nur bis an die Hauptstadt-Peripherie. Um ins Zentrum zu gelangen, mussten die Reisenden in die S-Bahn umsteigen. Beharrende Kräfte meinten, dieses System könne man doch beibehalten. Andere Verkehrsplaner gingen davon aus, dass die Eisenbahn an Anziehungskraft verlieren und die Wiedervereinigung der Pendlerströme auf der Straße stattfinden würde. Doch eine vom damaligen brandenburgischen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe eingesetzte Gruppe rund um die DB-Regionalbereichsleiter Hans Leister und Karl-Heinz Friedrich dachte mit dem „Zielnetz 2000“ in eine ganz andere Richtung. Heute, genau 20 Jahre später, gilt dieser Moment als Geburtsstunde der Marke „Regional-Express“.

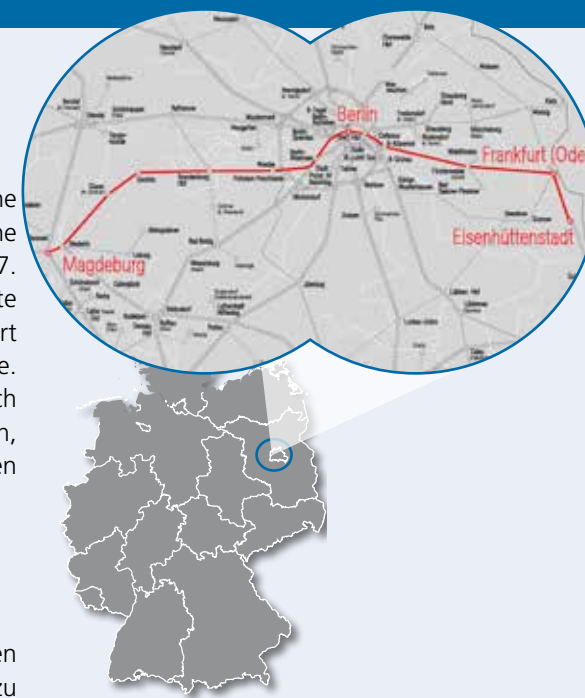
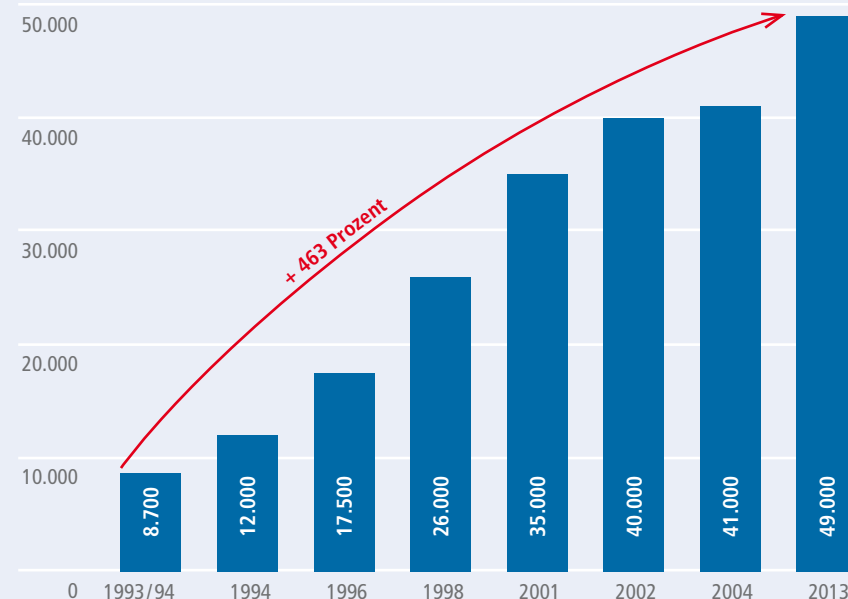
Diese Arbeitsgruppe verpasste der Strecke eine klar umrissene Qualitätskur: eine Direktverbindung nach Berlin Mitte, ein dichter Takt, kurze Reisezeiten, moderne Züge, erstklassiger Service, günstige Fahrpreise und fertig war der RE 1. Am 27. Mai 1994 war es dann so weit. Der erste damals noch mintgrün-weiße Zug rollte von Frankfurt (Oder) zum Berliner Ostbahnhof. Die Brandenburger kamen sofort in Scharen, und Jahr für Jahr verschafften sie der Strecke neue Rekordzuwächse. Von 8.700 täglichen Fahrgästen im Jahr 1994 steigerte sich der RE 1 auf täglich 49.000 Mitreisende im Jahr 2013: ein Zuwachs von 463 Prozent. Gut möglich, dass der RE 1 zu seinem 20. Geburtstag die magische 50.000-Marke gerissen hat.

Leistung der Strecke

Umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen waren nötig, um den Betrieb zwischen dem heutigen Berliner Ostbahnhof / Erkner und Frankfurt (Oder) im Jahr 1994 zu eröffnen. Bereits vier Jahre später fuhr der RE 1 durchgängig zwischen Magdeburg – Brandenburg an der Havel – Berlin (West und Ost), Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt. Zum Einsatz kamen dabei moderne klimatisierte Neubau-Doppelstockfahrzeuge der Firma Bombardier, die ihre Geschwindigkeit bis auf 160 km/h steigern konnten. Darüber hinaus warteten die Fahrzeuge mit deutlich mehr Komfort auf, insbesondere im Servicewagen mit dem 1. Klassebereich „Wolke 7“ im Oberdeck sowie Cateringautomaten für Getränke und Snacks im unteren Bereich.

Zwischen Magdeburg und Frankfurt (Oder) verkehren die Züge des RE 1 im Stundentakt, ab Brandenburg Hbf verdichtet sich der Takt zum Halbstundentakt. Wegen der großen Nachfrage zwischen Brandenburg an der Havel und Potsdam und Berlin erhöht sich das Zugangebot in der Hauptverkehrszeit zum Viertelstundentakt. Immer wieder verkürzten sich im Laufe der Jahre die Reisezeiten: Eine direkte Verbindung vom Berliner Hauptbahnhof nach Frankfurt (Oder) dauert heute in der Regel nur 1 Stunde und 5 Minuten. Bei Kundenbefragungen – zuletzt 2013 durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – erhielt der RE 1 trotz hoher Auslastung auf langen Streckenabschnitten und vielen Baumaßnahmen im östlichen Linienabschnitt immer wieder Bestnoten. Kein Wunder also, dass sich das Berliner Gewächs „Regional-Express“ zum Exportschlager in fast allen Bundesländern entwickelt hat.

Fahrgastzahlen pro Tag



Fakten

- Betreiber:** DB Regio Nordost – seit 1994
- Aufgabenträger:** Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)/ NASA
- Streckenlänge:** 253 km (Magdeburg bis Eisenhüttenstadt)
- Fahrtzeit:** 1:40 h (Berlin Hbf – Magdeburg), 1:05 h (Berlin-Hauptbahnhof – Frankfurt (Oder))
- Taktung:** Zwischen Magdeburg und Frankfurt (Oder) Stundentakt, ab Brandenburg Hbf Halbstundentakt. Zu Hauptverkehrszeiten zwischen Brandenburg an der Havel, Potsdam und Berlin Viertelstundentakt. Im Berufsverkehr Verbindungen bis Eisenhüttenstadt.
- Höchstgeschwindigkeit:** 160 km/h
- Zugkilometer:** 5,6 Mio km pro Jahr
- Fahrzeuge:** Siemens-Loks der Baureihe 182, klimatisierte Neubau-Doppelstockfahrzeuge von Bombardier und ET 442 von Bombardier



Kontakt

Renado Kropp
Regionalleiter Marketing
DB Regio AG / Region Nordost
Babelsberger Straße 18 | 14473 Potsdam
M: ran-berlin-brandenburg@deutschebahn.com
W: www.bahn.de

Willkommen im Zweistromland



© Allianz pro Schiene / Bartłomiej Banaszak

Geschichte

- 1881 Eröffnung der Strecke Harburg – Stade.
- 1968 Elektrifizierung mit Oberleitung (Wechselstrom).
- 1984 Eröffnung der S-Bahn-Strecke Harburg Rathaus – Neugraben (elektrifiziert mit Stromschiene und Gleichstrom).
- 1995 Aufnahme der S-Bahn-Strecke Neugraben – Buxtehude in das Regionale Entwicklungskonzept der Metropolregion.
- 1999 Gutachter empfehlen Einsatz von Zweistrom-Technik in Fahrzeugen, dadurch Verlängerung bis Stade möglich.
- 2003 Unterzeichnung der Fahrzeugfinanzierungs- und Verkehrsverträge durch die Länder Hamburg und Niedersachsen.
- 2007 Betriebsaufnahme der Zweistrom-S-Bahn durch die S-Bahn Hamburg GmbH, neue Station in Fischbek (Hamburg).

Wenn unerhörte Dinge geschehen, werden sogar Eisenbahner pathetisch. Als die Hamburger S-Bahn im Jahr 2007 erstmals ihr Gleichstrom-Korsett abstreifte und sich an die Wechselstrom-Oberleitung andockte, war von nichts weniger als einer „Befreiung“ die Rede. Noch ist die Linie S3 zwischen Hamburg-Neugraben und dem niedersächsischen Stade Deutschlands einzige Gleichstrom-S-Bahn, die ihre Stromschiene hinter sich gelassen hat, doch das Beispiel könnte Schule machen: In einer „Systemwechselstelle“ in Hamburg-Neugraben schalten sich die neuartigen Fahrzeuge der Baureihe 474 von der auf Gleichstrom gepolten Stromschiene auf die regional vorherrschende Wechselstrom-Oberleitung; eine kleine technische Revolution ist perfekt. Doch auch für die Fahrgäste, die eine „Systemwechselstelle“ nicht mit bloßen Augen erkennen können, hat am 8. Dezember 2007 eine neue Zeit begonnen. Mit der Zweistrom S-Bahn reisen Pendler umsteigefrei von der Hamburger Innenstadt in die unterelbischen Zentren Buxtehude und Stade. Der Umstieg von der Hamburger S-Bahn in die Regionalbahn gehört der Eisenbahngeschichte an.

Die erforderlichen Baumaßnahmen für die Verlängerung der S-Bahn-Linie S3 hielten sich in engen Grenzen: In der Bahnhofsausfahrt Hamburg-Neugraben entstand die zweigleisige Systemwechselstelle. In Fischbek kam eine neue Station dazu. Die weiteren Haltepunkte zwischen Neu Wulmstorf und Stade erhielten zur Anpassung an den S-Bahn-Betrieb höhere Bahnsteige. Die Fahrgäste belohnten das neue Angebot auf der zuvor schon gut ausgelasteten Strecke sofort: Seit dem Start der umsteigefreien Relation sind die Reisendenzahlen um 57 Prozent in die Höhe geschneit.



© Allianz pro Schiene / Bartłomiej Banaszak



Fakten

Betreiber:
S-Bahn Hamburg GmbH, Tochter der Deutschen Bahn AG

Aufgabenträger:
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) / Stadt Hamburg

Infrastruktur:
DB Netz AG, DB Station & Service AG

Streckenlänge: 75,4 km (Pinneberg – Stade)

Fahrtzeit: 98 min

Taktung:
Wochentags Fahrbetrieb von 4:15 Uhr bis 1:27 Uhr, bis 23:00: 20-Minuten-Takt (Hamburg-Neugraben – Buxtehude), Stundentakt (Buxtehude – Stade); in den Hauptverkehrszeiten 10-Minuten-Takt (Hamburg-Neugraben – Buxtehude) und 20-Minuten-Takt (Buxtehude – Stade); Wochenends Fahrbetrieb durchgehend, bis 23:00: Halbstundentakt (Hamburg – Neugraben – Buxtehude), Stundentakt (Buxtehude – Stade)

Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Zugkilometer: ca. 950.000 km/Jahr

Fahrzeuge:
9 Neu-Fahrzeuge der BR 474.3, 33 umgebaute Fahrzeuge der BR 474.2, hergestellt durch das Konsortium Alstom/Bombardier

Kontakt

Michael Hüttel
Leiter Angebotsplanung/
Unternehmensentwicklung

S-Bahn Hamburg GmbH
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

M: michael.huettel@deutschebahn.com
W: www.s-bahn.hamburg

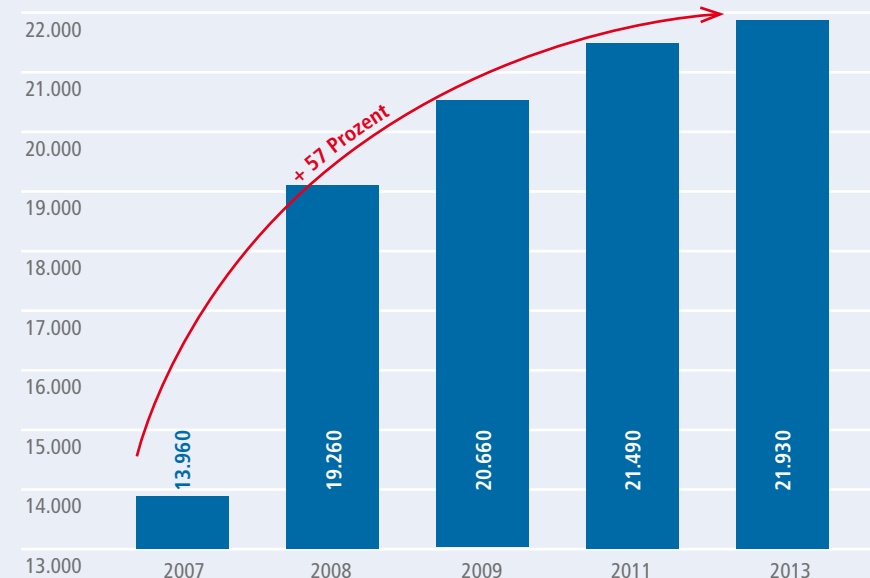


Leistung der Strecke

Auch in Hamburg macht der Takt die Musik: Von Montag bis Freitag fahren die Züge zwischen Buxtehude und Stade in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt und zwischen Neugraben und Buxtehude im dichten 10-Minuten-Takt. Samstags und sonntags bietet der Fahrplan einen 30-Minuten-Takt bis Buxtehude, einen Stundentakt bis Stade. Seit Dezember 2013 kann der Kunde am Wochenende auch nachts mit dem Zug fahren, im 120-Minuten-Takt. Obwohl die S-Bahn-Fahrzeuge nur eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen und zusätzlich in Fischbek gehalten wird, ist die S3 heute schneller unterwegs als die alte Umsteige-Kombination aus Regionalbahn und S-Bahn. Da erstaunt es nicht, dass der nächste Anwärtler auf die Zweistromtechnik schon gefunden ist: Die geplante Linie S4 zwischen Bad Oldesloe und Hamburg-Altona.

Fahrgastzahlen pro Tag

Hamburg-Neugraben – Stade



Eine mutige Tat



© Allianz pro Schiene / Helmut Vogler

Geschichte

„Taunusbahn“ ist erst seit 1992 die Bezeichnung für diese Nebenbahn im Taunus. Im 19. Jahrhundert nannte sich so die Strecke Frankfurt – Wiesbaden, weil sie am Taunus entlangführt.

- 1895 verkehren erstmals Züge auf der Strecke zwischen Bad Homburg – Usingen.
- 1909 Verlängerung nach Grävenwiesbach mit Abzweig nach Weilburg.
- 1912 folgt die Strecke Grävenwiesbach – Brandoberndorf – Albshausen.
- 1985 Die Bundesbahn will die „Taunusbahn“ stilllegen.
- 1988 Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) wird gegründet. Sein Ziel: Erhalt und die weitere Nutzung der Strecke.
- 1989 kauft der Zweckverband den Abschnitt Friedrichsdorf – Grävenwiesbach.
- 1993 Inbetriebnahme der Strecke mit 11 Fahrzeugen durch die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE), ein Tochterunternehmen der Hessischen Landesbahn. Das Angebot verbessert sich seitdem deutlich.
- 1999 Streckenreaktivierung bis Brandoberndorf.
- 2006 Umfirmierung der FKE in HLB Basis AG, Redesign und Neubeschaffung von Fahrzeugen.
- 2008 Fahrgastinformationssystem auf der Taunusbahn.
- 2014 Pläne für die Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Friedrichsdorf und Usingen.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts verfügte der Osttaunus über ein dichtes Nebenbahnnetz. Doch in den Jahren zwischen 1955 und 1985 setzte zwischen Weilburg und Albshausen ein großes Schienensterben ein: Stilllegung und Abbau lautete die Devise. Nur die Strecke der heutigen Taunusbahn überlebte den Kahlschlag, obwohl auch ihr Todesurteil eigentlich schon gesprochen war. Buchstäblich in letzter Minute bildete sich mit dem Hochtaunuskreis ein Bündnis aus selbstbewussten Kommunalpolitikern, das den „Heckenexpress“ (Volksmund) am Leben erhalten wollte. Um der Bundesbahn die Trasse abzukaufen, gründete man 1988 einen eigenen Zweckverband – den Verkehrsverband Hochtaunus (VHT), unter dessen Dach 13 Städte, Gemeinden und der Landkreis organisiert waren. Gemeinsam brachte man die Kaufsumme von 1,4 Millionen Euro auf und erhielt 1989 den Zuschlag für die 29,5 Kilometer lange Strecke von Friedrichsdorf nach Grävenwiesbach. Für die Einwohner des Hochtaunuskreises war diese mutige Tat – lange vor der Bahnreform – ein wegweisendes Datum. Wegen der oft langen und harten Winter waren sie besonders auf eine wetterfeste Anbindung an die Zentren der Region Frankfurt Rhein-Main angewiesen.

Der VHT ließ die Strecke in nur 18 Monaten modernisieren und wandelte den zuvor parallel laufenden Busverkehr in einen Zubringerverkehr um. Nach der Modernisierung übertrug der Verband die Betriebsführung an die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn, ein Tochterunternehmen der Hessischen Landesbahn (HLB), und schaffte, was zuvor in der Region als unmöglich gegolten hatte: Einen erfolgreichen Personennahverkehr auf der Schiene mit einem Fahrgastzuwachs von 633 Prozent.

Heute liegen die Fahrgastzahlen weit über der damaligen Prognose von 4.000 Reisenden pro Tag. Sie sind von 1.500 im Jahre 1989 auf heute rund 11.000 Fahrgäste pro Tag gestiegen und haben sich damit versiebenfacht. Trotz der inzwischen manchmal überfüllten Züge hält die Taunusbahn ihr hohes Niveau. Der Zuspruch der Fahrgäste beweist, dass sich weitere Investitionen in den Schienenverkehr in der Region lohnen würden. Bereits in den Jahren 2006 bis 2007 ließ der VHT die Bahnsteige verlängern, um Platz für Züge in

Drei- oder Vierfachtraktion zu machen. Für die Offensive am rollenden Material beschaffte die Fahrzeugmanagementgesellschaft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes – fahma – zehn zusätzliche neue Dieseltriebwagen vom Typ Alstom LINT 41, die als erste Nahverkehrstriebwagen in Deutschland Partikelfilter bekamen. Die alten Triebwagen vom Typ VT/VS 2E wurden modernisiert.

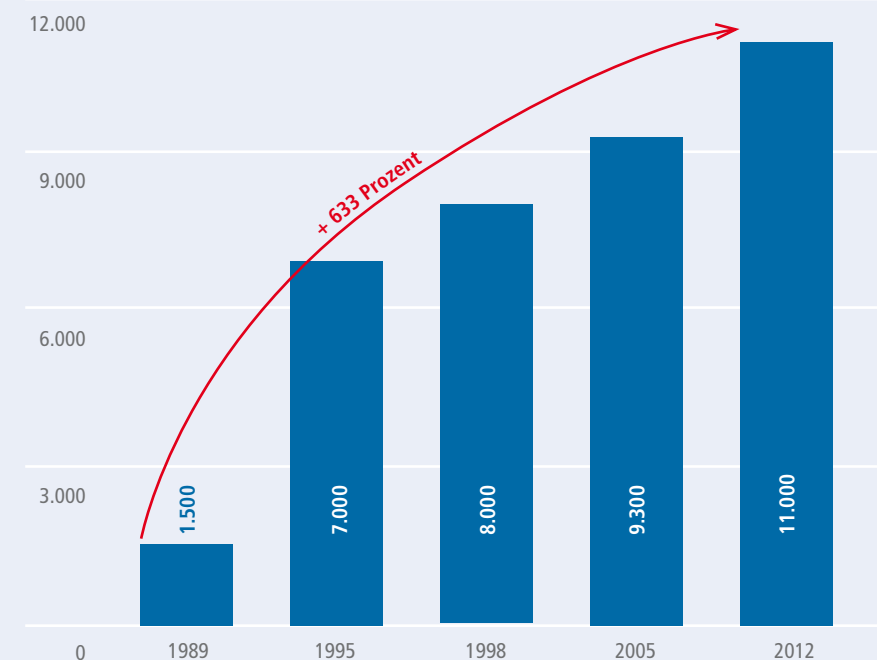
Die Triebwagen bieten im Vergleich zu den früher mit Loks bespannten Zügen mehr Komfort und eine bessere Beschleunigung. Die Fahrtzeit verkürzt sich und ist auf den S-Bahn-Takt abgestimmt. Pünktlichkeit, Sauberkeit und Zuverlässigkeit, besonders auch in den Wintermonaten, sind weitere Gründe für den Erfolg der einst totgesagten Strecke, die als RB 15 in den Rhein-Main-Verkehrsverbund eingebunden ist. Dass die Taunusbahn auf ihrer eingleisigen Strecke mit dichtem Begegnungsverkehr Jahr für Jahr Pünktlichkeitsrekorde hält, hat ihr den Respekt der örtlichen Fahrgastverbände eingetragen.

Der Hochtaunus hat von der Rettung der Strecke profitiert: Er ist ein Stück näher an das Ballungszentrum und seine Arbeitsplätze gerückt. Insbesondere Pendler schätzen die Vorzüge der Schiene bei der Anfahrt auf den Ballungsraum Frankfurt am Main. Die Taunusbahn erspart den Bürgern überlastete Straßen und bietet inzwischen neun durchgehende Zugpaare in die Metropole Frankfurt am Main. Doch auch die Taunusbahn gerät zu den Stoßzeiten im Frankfurter Speckgürtel an die Grenzen ihrer Aufnahmefähigkeit. Da Pendler bisweilen nur einen Stehplatz bekommen und gerne komfortabler reisen würden, lässt der Verkehrsverband Hochtaunus nun prüfen, ob einzelne Abschnitte der Taunusbahn elektrifiziert werden sollten. Beginnt damit vielleicht ein neues Kapitel dieser hessischen Erfolgsgeschichte?

Leistung der Strecke

Der Fahrplan der Taunusbahn passt sich an das Frankfurter S-Bahn-Netz an. Es gilt der Tarif des Rhein-Main Verkehrsverbundes. Zahlreiche Park & Ride-Anlagen erleichtern Autofahrern das Umsteigen in den Zug. Die Fahrtzeit hat sich durch die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h deutlich verkürzt.

Fahrgastzahlen pro Tag



Fakten

- Betreiber:** HLB Basis AG
- Aufgabenträger:** Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV)
- Infrastruktur:** Eigentümer Verkehrsverband Hochtaunus (VHT); Betriebsführung und Instandhaltung HLB Basis AG
- Streckenlänge:** 42 km (Brandoberndorf – Bad Homburg) bzw. 61 km (Brandoberndorf – Frankfurt/M.)
- Fahrtzeit:** 56 min (bis Bad Homburg) bzw. 1:15 h (bis Frankfurt/M.)
- Taktung:** Halbstundentakt (Bad Homburg – Grävenwiesbach), Stundentakt (bis Brandoberndorf)
- Höchstgeschwindigkeit:** 80 km/h
- Zugkilometer:** 975.000 km/Jahr
- Fahrzeuge:** Coradia LINT 41 / H von Alstom LHB, VT/VS 2E von Linke-Hoffmann-Busch (Alstom)

Kontakt

Susanne von Weyhe
Leiterin Organisation,
Personal, Marketing



Hessische Landesbahn
GmbH
Am Hauptbahnhof 18
60329 Frankfurt am Main

T: 069 / 24 25 24-49 | F: 069 / 242524-91 49
M: susanne-von-veyhe@hlb-online.de
W: www.hlb-online.de



Die Inselbahn

© Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe

Geschichte

- 1876 *Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Züssow-Wolgast.*
- 1894 *steht die Verbindung von Swinemünde über Ahlbeck nach Heringsdorf.*
- 1945 *sprengt die deutsche Wehrmacht die Karniner Eisenbahnbrücke, an der neuen Grenze zu Polen wird das Usedomer Restnetz abgekappt.*
- 1980 *In den 80er Jahren verfällt die Strecke. Die Verbindung verliert an Rückhalt bei Feriengästen und Einwohnern.*
- 1992 *Nach Jahrzehnten ohne Investitionen in die Infrastruktur stellt die damalige Reichsbahndirektion Schwerin einen Antrag auf Stilllegung der Strecke.*
- 1993 *gründen Reichsbahnmitarbeiter das „Projekt Usedom“.*
- 1994 *wird die Usedomer Bäderbahn als Tochter der Deutschen Bahn AG gegründet. 1995 übernimmt sie Infrastruktur und Betrieb der Strecke. Ihre Hauptaufgabe besteht in den ersten Jahren in der Strecken-Sanierung.*
- 2000 *Die neue Brücke in Wolgast schafft eine direkte Verbindung von Züssow bis nach Ahlbeck. Zuvor hatte die UBB schon die Strecke von Ahlbeck bis unmittelbar an die polnische Grenze reaktiviert.*
- 2002 *Durchbindung der Züge über Züssow hinaus bis Stralsund im Zweistundentakt. Zum Fahrplanwechsel 2003: Durchbindung bis Barth.*
- 2008 *Bau und Inbetriebnahme auf der Streckenverlängerung nach Swinemünde. Gründung der UBB Polska zum Betrieb der Strecke.*
- 2017 *Geplante Fertigstellung zweier neuer Kreuzungsbahnhöfe in Schmollensee und Mölschow.*

Blaue Ostsee, weißer Sandstrand und natürlich die Welle: Die Usedomer Bäderbahn prägt das Bild einer ganzen Insel. Sommer für Sommer fahren die schönen blau-weißen Wagen den 40 Kilometer langen Sandstrand entlang und bringen Millionen von Urlaubern in die zehn berühmten Ostsee-Bäder. So fest ist die Traditionsbahn heute wieder mit ihrer Heimat verwurzelt, dass kaum einer daran denkt, dass die Inselbahn einmal am Abgrund stand.

Als die Strecke 1992 stillgelegt werden sollte, war sie in einem jämmerlichen Zustand. Am Ende des Zweiten Weltkriegs zum Restnetz geschrumpft – die Brücke zum Festland gesprengt und vom jetzt polnischen Świnoujście getrennt – gab ihr die Mangelwirtschaft der DDR den Rest. Nach Jahrzehnten ohne Investitionen war die Infrastruktur verrotten, die alten Fahrzeuge schrottreif. Die Höchstgeschwindigkeit sank auf 60 km/h. Um das Festland zu erreichen, mussten Reisende zu Fuß über die Wolgaster Brücke marschieren – samt Gepäck. An einen Schienenverkehr als Alternative zur Straße war auf Usedom nicht mehr zu denken.

Trotzdem sträubten sich nach der Wende einige Mitarbeiter der damaligen Reichsbahn gegen das Aus. 1993 gründeten sie das „Projekt Usedom“ und bestellten den frischgebackenen Diplom-Ingenieur Jörgen Boße zum Leiter. Schon als Student hatte sich der gebürtige Berliner für die Strecke interessiert, jetzt wurde er zu ihrem Retter: Mit aller kleinsten Bordmitteln erfanden Boße und seine Mitstreiter ein einfaches, aber griffiges Fahrplankonzept. Reisen im Stundentakt zwischen 5 und 22 Uhr in jede Richtung, mit garantierten Anschlüssen in Zinnowitz und Wolgast: Die Usedomer Bäderbahn war geboren. Der heutige Geschäftsführer der Usedomer Bäderbahn heißt immer noch Jörgen Boße, und er erzählt von rührenden Dankesbriefen aus der Pionierzeit. „Unsere alten Schienenbusse wackelten durch die Gleise. Die Leute sammelten sich deshalb regelmäßig in der Mitte. Das war ein sehr soziales Reiseerlebnis.“

Während sich der tägliche Betrieb in der Anfangszeit am Bezahlbaren ausrichten musste, setzte das junge UBB-Team den dringend nötigen Festlandanschluss sehr schnell durch. Die neue Brücke in Wolgast beendete 2000 die jahrelange Benachteiligung der Bahn gegenüber dem Auto. Seitdem fahren stündlich durchgehen-

de Züge bis zum Umsteigebahnhof Züssow, alle zwei Stunden sogar bis nach Stralsund. Usedom mit seinen Kaiserbädern – vor dem Krieg die „Badewanne der Berliner“ genannt – konnte seine alte Anziehungskraft endlich wieder entfalten.

Die Fahrgastzahlen belegen die hohe Beliebtheit der Usedomer Bäderbahn. Schon die Einführung des Stundentakts mit Schienenbussen ließ innerhalb von drei Jahren die Fahrgastzahlen um 160 Prozent in die Höhe schnellen. Die Anbindung ans Festland, die Sanierung der Gleise und die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge im Sommer 2000 trieben die Fahrgastzahlen weiter in die Höhe. Bereits im Folgejahr fuhr jährlich zwei Millionen Menschen mit der UBB. 2002 überschritt sie die Drei-Millionen-Grenze.

Dass im Sommer die UBB-Züge seit einigen Jahren regelmäßig übertoll sind, lässt dem UBB-Chef keine Ruhe. Bis 2017 sollen in Schmollensee und Mölschow zwei Kreuzungsbahnhöfe gebaut werden, die auf der eingleisigen Strecke Verstärkerzüge oder sogar einen Viertelstundentakt möglich machen würden. „Damit würden wir dann locker die Vier-Millionen-Marke knacken“, sagt Boße.

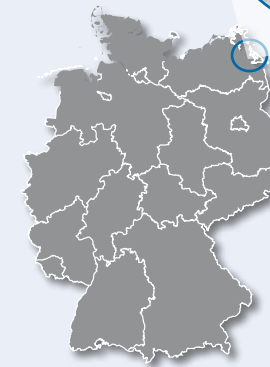
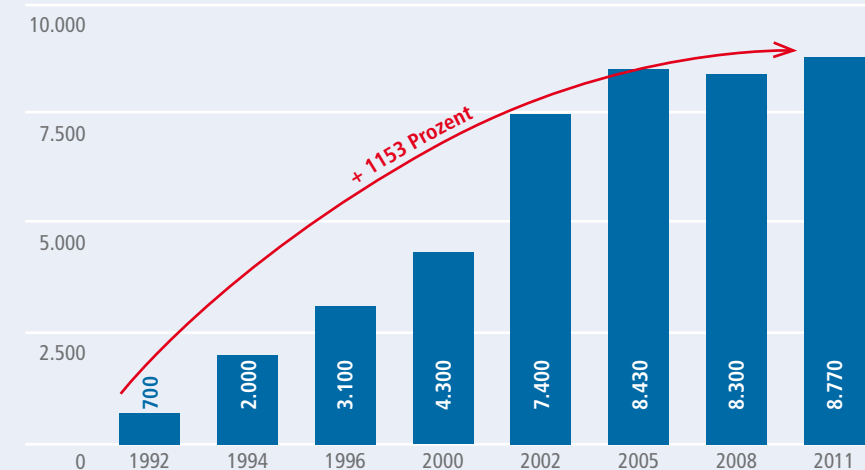
Weit ehrgeizigere Pläne verfolgt der UBB-Chef ebenfalls mit großer Zähigkeit: Die alte direkte Verbindung von Berlin über Ducherow nach Swinemünde – samt Wiederaufbau der früheren Karniner Eisenbahnbrücke – würde die Fahrzeiten von Berlin nach Heringsdorf auf zwei Stunden halbieren. Und auch an der Idee einer Vorpommernbahn, die den Darß mit Rügen und – über Stralsund und Greifswald – mit Usedom verbinden könnte, arbeitet die UBB an vorderster Front mit.

„Wir können viel. Aber wir könnten noch viel mehr“, sagt der UBB-Chef. Und spätestens seit die UBB 2008 mit einer eigenen Neubaustrecke nach Polen die Bundesgrenze überwunden und den deutschen und den polnischen Teil der Insel Usedom „wiedervereinigt“ hat, glaubt ihm das jeder in Mecklenburg-Vorpommern aufs Wort.

Leistung der Strecke

Heute haben sich die Zugkilometer seit dem Start 1995 auf 1.100.000 nahezu verdoppelt. 23 moderne und klimatisierte Niederflurtriebwagen der Baureihe 646 bieten eine zuverlässige und komfortable Reise. Die bessere Taktung und sanierte Haltepunkte haben die UBB zu einem beliebten Verkehrsmittel auf der Ferieninsel gemacht. Als Verkehrsbetreiber und Infrastrukturanbieter zugleich organisiert die UBB auch den weiteren Ausbau der Strecke. 2002 wurde die Sanierung der Verbindung Wolgast – Züssow beendet. Im Juni 1997 wurden Strecke und Betrieb von Ahlbeck zunächst bis zur neuen Station Ahlbeck Grenze reaktiviert. Seit 2008 fährt die UBB auf der nach Świnoujście verlängerten Strecke auch nach Polen. Weil dort die Fahrgastzahlen seit 2008 rasant steigen, plant die UBB für Swinemünde ein Bahnhofsgebäude mit Reisezentrum. Bis 2015 soll bei den Fahrgästen auf diesem Abschnitt die Halbe-Million-Grenze überschritten sein. 🌐

Fahrgastzahlen pro Tag



Fakten

- Betreiber:** Usedomer Bäderbahn GmbH
- Aufgabenträger:** Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV)
- Infrastruktur:** UBB GmbH
- Streckenlänge:** 72 km
- Fahrtzeit:** 1:32 h (Züssow – Swinemünde), 14 min (Zinnowitz – Peenemünde)
- Taktung:** Stundentakt, im Sommer Halbstundentakt
- Höchstgeschwindigkeit:** 80 km/h
- Zugkilometer:** ca. 1.100.000 km/Jahr
- Fahrzeuge:** Triebwagen vom Typ GTW 2/6 (Baureihe 646.1), Hersteller Stadler

Kontakt



Jörgen Boße
Geschäftsführer

Usedomer Bäderbahn GmbH und UBB Polska
Am Bahnhof 1 | 17424 Seebad Heringsdorf

T: 038378 / 27 10 | F: 038378 / 27 114
M: info@ubb-online.com
W: www.ubb-online.com



Keine Angst vor klaren Ansagen

© Allianz pro Schiene / Bartłomiej Banaszak

Geschichte

- 1845/1847 eröffnen die Königlich Hannöverschen Staats-eisenbahnen den Verkehr auf der Strecke in zwei Etappen.
- 1872 folgt eine Eisenbahnverbindung über die Elbe.
- 1965 ist die Strecke durchgängig elektrifiziert.
- 2003 übernimmt die 2002 gegründete metronom Eisenbahngesellschaft mbH den Regional-expressverkehr von DB Regio.
- 2007 verkehren zusätzliche metronom-Verstärker-züge zwischen Hamburg und Lüneburg.
- 2009 Weiterer und zum Teil dreigleisiger Ausbau der Strecke.
- 2014

Als sich Ende der 90er Jahre die Eisenbahnverantwortlichen der Bundesländer Niedersachsen und Hamburg zusammensetzten, hegten sie eine ehrgeizige Vision. Ausgerechnet auf einer Strecke wie Hamburg – Uelzen, die bereits viele Fahrgäste hatte, wollten die Verkehrsplaner einen weiteren kräftigen Schub erreichen. Und wer sollte dort gegen den alten Betreiber DB Regio antreten? Ein ganz neues Unternehmen trat auf die Bühne. Als im Dezember 2003 der niegel-nagel-neue metronom zwischen Hamburg und Uelzen den Betrieb aufnahm, wurde ein Plan mit vielen Unbekannten Wirklichkeit. Doch der augenfällige Erfolg erstaunte selbst die Gründerväter: Schon zwei Jahre nach dem Start des jungen Unternehmens waren die Fahrgastzahlen auf der Strecke um 35 Prozent in die Höhe geschneit. Das sei „um so bemerkenswerter“, kommentierte erfreut die verantwortliche Landesverkehrs-gesellschaft Niedersachsen (LNVG), „weil bereits vor Betriebsaufnahme des metronom moderne Doppelstockwagen eingesetzt worden waren und Betriebsleistung kaum ausgeweitet worden ist.“ Was also machte die Anziehungskraft der neuen Bahn aus, die sich selbstbewusst mit kleinem „m“ schrieb?

Heute, zwölf Jahre später, lässt sich das Erfolgsrezept leichter nachbuchstabieren: metronom schaffte es schnell, sich als eigene starke Marke in den Köpfen der Leute zu verankern. Obwohl die jungen Wilden des Eisenbahnverkehrs eigentlich nur eine stinknormale Regionalexpressstrecke bedienten, waren sie permanent im Gespräch. Auch der Rest der Republik hatte schnell mitgekriegt, dass man in Niedersachsen jetzt anders Bahn fuhr.

Während humorvolles Marketing in der Eisenbahnbranche bis heute vielfach misstrauisch beäugt wird, setzte metronom von Anfang an auf klare Ansagen: Dass die Züge mit dem wachsenden Erfolg voller wurden, fand Einlass in die Fahrplangestaltung: eine kleine Sardinendose, die sagte: „Vorsicht! Wer einen Sitzplatz braucht, sollte früher fahren.“ Später kam der Wal dazu, ein Symbol, das den Fahrgästen Entwarnung signalisierte: „Hier hängt ein Wagen mehr mit dran, es gibt reichlich Platz.“



Marketing macht's möglich: Je voller der Zug, desto lustiger der Fahrplan.



© Allianz pro Schiene / Bartłomiej Banaszak

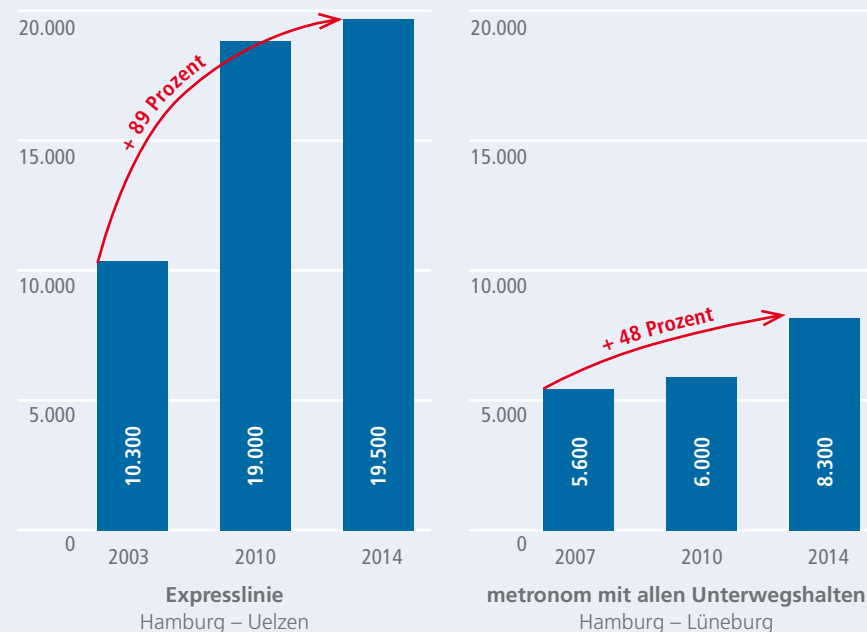


Im Laufe der Jahre fand metronom immer genauer heraus, was sich die Fahrgäste wirklich wünschten. Sonderwagen für Ruhebedürftige, Fahrräder und Leute mit sperrigem Gepäck? JA. Fairtrade Kaffee im Snack-Automaten? JA. Schwangerschaftstest auf dem Zug? NEIN. Walgesänge auf den Toiletten: NEIN. Als das Unternehmen 2009 ein Alkoholverbot auf allen Zügen verfügte, waren die Fahrgäste mehrheitlich dafür. Nur wenige Stimmen beklagten eine Bevormundung. Dass metronom eine Spassbremse sein könnte, gehörte schließlich von Anfang an nicht zum Image.

Leistung der Strecke

Die Relation Hamburg – Uelzen ist eine der meistbefahrenen Strecken des deutschen Netzes. Seit 2003 verkehren auf der gesamten, durchgehend mindestens zweigleisigen elektrifizierten Strecke ICE, IC und metronom-Züge und natürlich Güterverkehr. Vier Jahre nach dem Betriebsstart von metronom zwischen Hamburg und Uelzen, zündete auf der Strecke die zweite Betriebsstufe mit Verstärkerzügen zwischen Hamburg und Lüneburg. Die Fahrgastzahlen sind auf beiden Verbindungen überproportional gewachsen.

Fahrgastzahlen pro Tag



Fakten



- Betreiber:** metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- Aufgabenträger:** LNVG
- Infrastruktur:** DB Netz AG
- Streckenlänge:** 85 km
- Fahrtzeit:** 57 Min. bis 61 Min.
- Taktung:** Stundentakt mit stündlichen Verstärkern in den Hauptverkehrszeiten und einer weiteren Fahrt in der Spitzenstunde
- Höchstgeschwindigkeit:** 160 km/h
- Zugkilometer:** 1.970.000 km/Jahr (2014)
- Fahrzeuge:** Elektro-Lokomotiven der Baureihen 146.1 und 146.2 sowie einer Vielzahl von luftgefederten und klimatisierten Doppelstockwagen. Hersteller der Züge ist Bombardier.



Kontakt

Birthe Ahting
 Unternehmenskommunikation
 St.-Viti-Str. 15
 29525 Uelzen
 M: ahting@der-metronom.de
 W: www.metronom.de



Europas roter Botschafter

© Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann

Geschichte

- 1875 *Das Münsterland sucht mit der Münster-Enscheder-Eisenbahngesellschaft (MEE) Anschluss an die niederländischen Nordseehäfen. Die Strecke Münster – Gronau – Enschede geht in Betrieb.*
- 1884 *Die Strecke wird verstaatlicht.*
- 1939 *Während des Zweiten Weltkriegs kein grenzüberschreitender Personenverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden*
- 1952 *Wiedereröffnung der Strecke für den Personenverkehr und positive Entwicklung der Fahrgastzahlen. In den 60er und 70er Jahren Rückgang der Nachfrage, Ausdünnung des Zugangebots.*
- 1976 *Nur noch ein Zugpaar verkehrt auf der Strecke über Gronau hinaus bis Enschede.*
- 1981 *Einstellung des Reise-Zugverkehrs zwischen Gronau und Enschede. Damit gibt es hier keinen Regionalverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden mehr.*
- 1991 *Die Euregio beauftragt ein Gutachten zur Reaktivierung der Strecke Gronau – Enschede. Die Pläne scheitern vorerst an der Finanzierung.*
- 1996 *Im Gefolge der Bahnreform wird der „Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland“ zuständiger Aufgabenträger. Der ZVM legt eine Studie vor, die der Strecke bei einem 30-Minuten-Takt bis zu 1.500 Fahrgäste am Tag prognostiziert.*
- 2001 *Finanzmittel der EU, der Niederlande und aus NRW führen diesmal zum Erfolg. Die Strecke wird instand gesetzt. Im Herbst 2001 startet DB Regio NRW mit der Euregio-Bahn auf dem Abschnitt Gronau – Enschede nach 20 Jahren Stillstand.*
- 2010 *Nach einer Ausschreibung wird DB Regio NRW wieder mit dem Betrieb der Strecke beauftragt. Laufzeit des Vertrages: Dez. 2011 – Dez. 2026.*

Wenn sich eine Regionalbahnlinie einen eigenen Namen erobert, dann hat sie es geschafft. Seit dem Herbst 2001 fährt die RB 64 als Euregio-Bahn und wird damit zum Botschafter eines vereinten Europa auf der Schiene. Nach 20 Jahren Stillstand im kleinen Grenzverkehr zwischen dem westfälischen Gronau und dem niederländischen Enschede bedient die Euregio-Bahn die Traditions-Strecke Münster – Enschede wieder durchgängig. Der Erfolg bei den Fahrgästen belegt, dass die Macher bei der Reaktivierung vieles richtig gemacht haben. Die Gemeinden entlang der Strecke ziehen mit und weisen ihre Neubaugebiete gezielt nahe der Bahnstrecke aus. So kommt nicht nur der Zug zu den Menschen, sondern – intelligente Siedlungsplanung macht's möglich – auch die Menschen zum Zug.

Nach 13 Jahren Betrieb durch DB Regio NRW kann der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) stolz verkünden, dass die Nahverkehrs-Nachfrage auf der eingleisigen nicht elektrifizierten Strecke von Münster nach Enschede inzwischen sogar mit elektrifizierten Hauptstrecken, etwa Münster – Osnabrück mithalten kann. Seit der Neukonzeption des Angebots sind die Fahrgastzahlen um 92 Prozent gestiegen. Neben der Verlängerung in die Niederlande bekommen die Fahrgäste auch einiges geboten: Neue Fahrzeuge seit 2001, modernisierte Haltepunkte, ein Stundentakt auch am Wochenende und Betriebszeiten bis Mitternacht sind auf Fahrgäste zugeschnitten, die „Einkaufen“ und „Freizeit“ als Reiseziele angeben. Bei Kundenzufriedenheitsumfragen schneidet die Euregio-Bahn seit Jahren besser ab als die Konkurrenz und viele andere Regionalbahnen in NRW.



© Allianz pro Schiene / Thomas Wensing



Fakten

- Betreiber:** DB Regio NRW
- Aufgabenträger:** Zweckverband SPNV Münsterland
- Infrastruktur:** Deutschland: DB Netz AG Regionalnetz Münster-Ostwestfalen
Niederlande: ProRail
- Streckenlänge:** 63 km
- Fahrtzeit:** 72 Minuten (Münster – Enschede)
- Taktung:** Stundentakt (Münster – Enschede) und Halbstundentakt (morgens und abends auf Teilstrecken)
- Höchstgeschwindigkeit:** 100 km/h
- Zugkilometer:** 3.035.626 km/Jahr (2013)
- Fahrzeuge:** VT 643 des Herstellers Bombardier

Kontakt

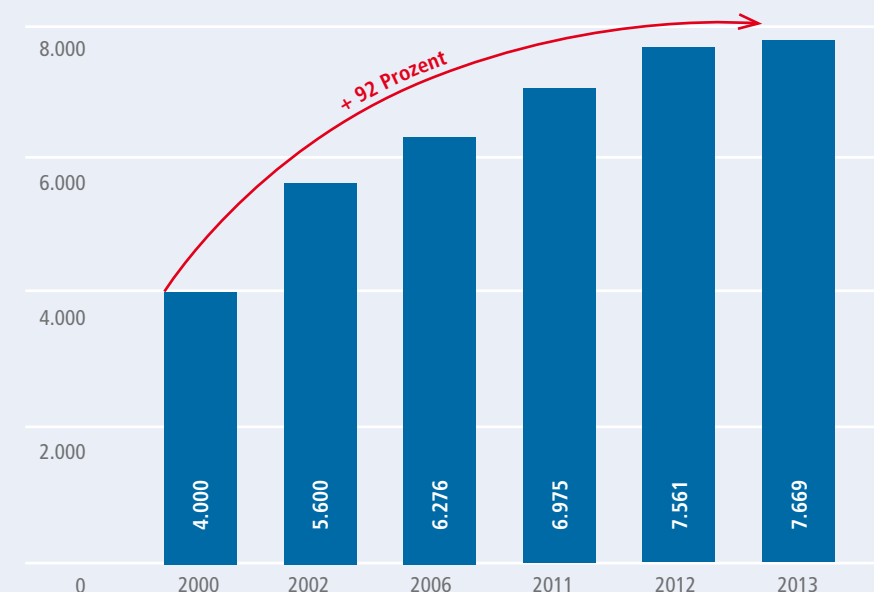


Thomas Wensing
Teilnetzmanager Netz Westliches Münsterland
DB Regio AG
Region NRW
Verkehrsbetrieb Westfälische Regionallinien
Hafenstraße 69
48153 Münster
M: thomas.wensing@deutschebahn.com
W: www.bahn.de/nwm

Leistung der Strecke

Inzwischen ist die RB 64 die am stärksten nachgefragte eingleisige Dieselstrecke in Westfalen-Lippe. Da die heutige Streckeninfrastruktur eine weitere Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt nicht erlaubt, wirbt der Zweckverband SPNV Münsterland für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Altenberge-Nordwalde. Um Kapazitätsengpässe aufzufangen, wäre sogar eine Elektrifizierung der Strecke denkbar. Da der Erfolg der Euregio-Bahn schließlich auch ein Bekenntnis zu Europa ist, träumen die Macher aus dem Münsterland schon davon, weiterführende Züge über Enschede hinaus in das Eisenbahnnetz der Niederlande anzubieten. Die Fahrgäste würden das bestimmt zu schätzen wissen.

Fahrgastzahlen pro Tag





Die Klassenbeste

© Allianz pro Schiene / Andreas Taubert

Geschichte

- 1877 Erster Zugverkehr auf der Strecke Kaarst – Neuss.
- 1879 folgt die Verbindung zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Mettmann.
- 1992 Um die lange vernachlässigte Strecke vor der Stilllegung zu bewahren, gründen die Städte Düsseldorf, Kaarst und Wuppertal gemeinsam mit den Landkreisen Neuss und Mettmann die Regionale Bahngesellschaft Kaarst Neuss Düsseldorf Erkrath Mettmann mbH (REGIO-BAHN).
- 1998 übernimmt die Regiobahn die Infrastruktur auf den beiden Streckenästen von der Deutschen Bahn und startet umfangreiche Sanierungs- und Neubaumaßnahmen. Der Verkehr auf der Strecke des Westastes zwischen Kaarst und Neuss wird vorübergehend eingestellt.
- 1999 wird auch der Personenverkehr auf dem Ostast zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Mettmann vorübergehend eingestellt. In nur neun Monaten lässt die Regiobahn die Strecke sanieren und sieben neue Bahnsteige, zwei große Park & Ride-Plätze und die Servicestation in Mettmann bauen. Im September startet der Betrieb im Stundentakt.
- 2000 Im Mai werden die Sanierung der Signaltechnik abgeschlossen und der 20-Minuten-Takt eingeführt. Die Züge verkehren durchgehend von Kaarst über Neuss und Düsseldorf nach Mettmann.
- 2006 Im Januar beginnt das Planfeststellungsverfahren für die Streckenverlängerung Mettmann Stadtwald – Wuppertal-Vohwinkel.
- 2014 Geplanter Betriebsstart für die Verlängerung: Dezember 2016.

Bei der Regiobahn von „Erfolgen“ zu sprechen, wäre arg untertrieben. Das Wort „Ansturm“ beschreibt es viel besser, was die Fahrgäste auf der Strecke zwischen Kaarst und Mettmann täglich tun. Noch Anfang der 90er Jahre hatte die Deutsche Bundesbahn die beiden Teilstücke Neuss – Kaarst und Düsseldorf – Mettmann als unwirtschaftlich eingestuft, und das endgültige Aus für den Personenverkehr war in Vorbereitung. Anfangs protestierten nur wenige wache Bürger, doch die Bewegung nahm rasch Fahrt auf. Im August 1992 gründeten die Städte Düsseldorf, Kaarst und Neuss zusammen mit den Landkreisen Neuss und Mettmann eine eigene Regionale Bahngesellschaft, die mit gutem Grund Regiobahn heißt: Sie übernahm die Infrastruktur der bedrohten Strecken-Äste und übertrug den Betrieb der Rheinisch-Bergischen Eisenbahn (RBE). Die Stadt Wuppertal ist im Jahr 1998 der Gesellschaft beigetreten. Als im Jahr 2000 endlich der neue Takt kam, übertraf der Zuspruch sofort alle Erwartungen. Seit der ersten Fahrt sind die Fahrgastzahlen regelrecht explodiert. Fuhren früher gerade mal 500 Personen täglich auf den beiden Strecken, so waren es im Jahr 2001 bereits durchschnittlich 15.500, 2008 rund 19.900 und 2013 schon stolze 23.100 Fahrgäste am Tag – ein Plus von sagenhaften 4.412 Prozent.

Wichtigster Grund für den Fahrgast-Ansturm war ein regelmäßiger Taktverkehr von 20 bis 30 Minuten. In einer Region, in der Staus im Berufsverkehr an der Tagesordnung sind, bietet die Regiobahn kurze Fahrzeiten, eine schnelle Verbindung in das Zentrum von Düsseldorf und damit eine echte Alternative zum Auto. Durch ihre Spurtstärke können sich die Dieseltriebwagen der Regiobahn problemlos in den dichten S-Bahnfahrplan auf der DB-Strecke zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Neuss Hbf einfädeln.

Die Regiobahn hat es verstanden, die unbefriedigte Mobilitätssehnsucht stauender Bürger zu stillen. Im Mega-Ballungsraum Düsseldorf zählen außer dem richtigen Takt noch andere Faktoren: Ausreichende Park & Ride-Plätze, neu gebaute Stationen mit Fahrradabstellanlagen und eine gute Anbindung an die Buslinien schaffen ein enormes Einzugsgebiet über die Orte hinaus, die direkt an den Gleisen liegen. Auch Komfort, Service, Sicherheitstechnik und

mehr Zugbegleiter tragen ihren Anteil: Die klimatisierten Dieseltriebwagen vom Typ Talent werden täglich von innen gereinigt und an jeder Endstation vom Triebfahrzeugführer auf Sauberkeit überprüft. Das unternehmenseigene Kundencenter in Mettmann dient als Anlaufstelle für alle Fahrgäste.

Die Regiobahn steht seit Jahren im Qualitätsbericht des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) auf einem Spitzenplatz und bei Fahrgastinformation, Pünktlichkeit und der Sauberkeit der Züge ganz vorn auf Platz 1 – dies erklärt den anhaltenden Erfolg.

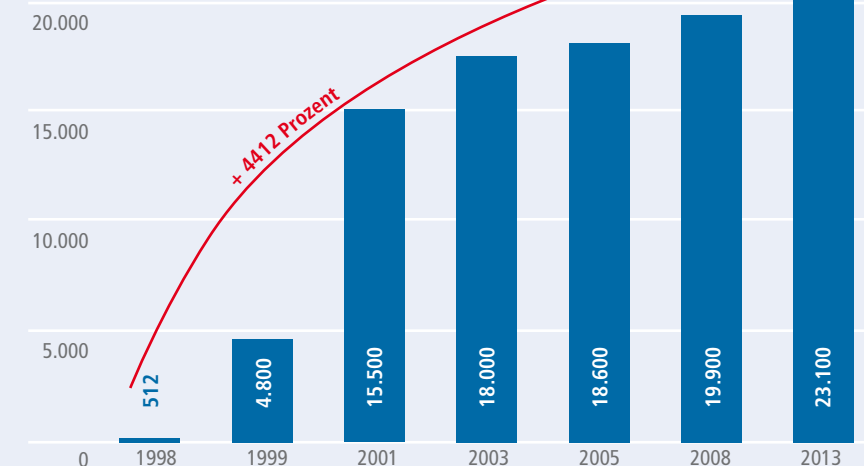
Kein Wunder, dass die kommunalen Gesellschafter weitere Pläne schmieden. So gar ein Streckenneubau steht jetzt auf dem Programm. Seit Januar 2014 laufen die Arbeiten, um die Regiobahn-Strecke von Mettmann nach Wuppertal zu verlängern. Im Dezember 2016 sollen die ersten Regiobahn-Züge im Wuppertaler Hauptbahnhof einfahren. Für die linke Rheinseite denkt man an eine Expansion nach Viersen / Venlo (NL) nach. Wenn das keine Vision ist: So baut die Klassenbeste an ihrer Zukunft.

Leistung der Strecke

Die Regiobahn bietet seit Mai 2000 werktags einen dichten 20-Minuten-Takt. Erst in den Abendstunden und am Wochenende wird auf einen Halbstunden-Betrieb heruntergefahren. Nachts startet der letzte Zug um Mitternacht und am Wochenende sogar erst um zwei Uhr. Dabei erreicht die Bahn eine Pünktlichkeit von 98 Prozent.

Ursprünglich hatte die Regiobahn den Betrieb mit acht Fahrzeugen aufgenommen. Doch im Jahr 2003 wurden kurzfristig vier weitere angeschafft, um durch Doppeltraktion (zwei Triebwagen zusammengekuppelt zu einem Zug) den Fahrgastansturm bewältigen zu können. Die modernen Fahrzeuge vom Typ Talent sind klimatisiert und bieten Mehrzweckabteile, Fahrkartenautomaten, dynamische Kundeninformation über LED-Anzeigetafeln sowie zusätzliche Sicherheit durch Videoüberwachung. Seit Anfang 2014 werden die Triebfahrzeuge der Regiobahn mit TFT-Monitoren ausgestattet, wo in Zukunft neben Werbung, auch die aktuelle Verkehrslage und Nachrichten gezeigt werden sollen. Die acht Stationen, die der Regiobahn GmbH gehören, verfügen über Notrufsäulen und sind ebenfalls videoüberwacht.

Fahrgastzahlen pro Tag



REGIOBAHN
FAHRBETRIEB

Fakten

- Betreiber:**
Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH mit Subunternehmer Rheinisch-Bergische Eisenbahn (RBE)
- Aufgabenträger:**
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)
- Infrastruktur:**
Regiobahn GmbH und DB Netz AG
- Streckenlänge:** 34 km (SPNV)
- Fahrtzeit:** 52 min (Mettmann – Kaarst)
- Taktung:**
Tagsüber: 20-Minuten-Takt
Abends und Wochenende: 30-Minuten-Takt
- Höchstgeschwindigkeit:** 80 km/h (auf eigenen Ästen), 100 km/h (auf DB-Strecke)
- Zugkilometer:** 1.199.000 km/Jahr
- Fahrzeuge:**
12 Triebwagen vom Typ Talent (Bombardier Transportation)

Kontakt

Jürgen Hambuch
Geschäftsführer



Regiobahn
Fahrbetriebsgesellschaft mbH
An der Regiobahn 15 | 40822 Mettmann
T: 02104 / 305-260 | F: 02104 / 305-105
M: juergen.hambuch@regio-bahn.de
W: www.regio-bahn.de



Beide Fotos: © Albtal-Verkehrs-Gesellschaft / ARTIS-Photographie, Uli Deck

Kind einer genialen Vision

Geschichte

- 1876 Eröffnung der Strecke Germersheim-Wörth zusammen mit der Fortführung über Lauterburg bis nach Straßburg.
- 1957 wird die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft gegründet. Beginn der Umspurung der Albtalbahnstrecke von Meter- auf Normalspur und Anschluss an das Straßenbahnnetz von Karlsruhe.
- 1992 eröffnet die erste Zweisystemstrecke von Karlsruhe nach Bretten als Linie „B“.
- 1996 stellt die AVG erste Überlegungen an, um die Stadtbahn von Wörth nach Germersheim weiterzuführen.
- 1997 Inbetriebnahme der Stadtbahn Wörth Innenstadt – Karlsruhe.
- 2008 wird die Vereinbarung über Planung, Bau und Finanzierung der Stadtbahn zwischen Wörth und Germersheim unterschrieben.
- 2010 starten die Stadtbahnlinien S51 und S52 auf der Strecke (Karlsruhe –) Wörth – Germersheim. Einzelne DB-Züge zur direkten Anbindung des BASF-Werkes in Ludwigshafen komplettieren das Verkehrsangebot und sollen in wenigen Jahren in die S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden.



2014 die neuen Stadtbahnen vom Typ Bombardier Flexity Swift fahren.

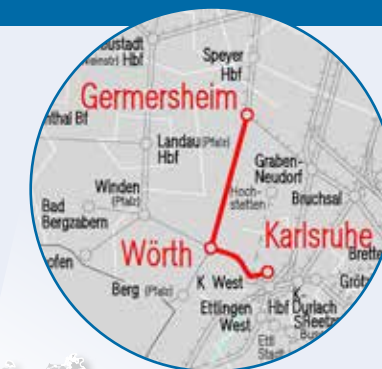
Das ländlich geprägte Bundesländer besondere Phantasie aufbringen müssen, um ihre Eisenbahnverkehre zu organisieren, wussten auch die Väter der Bahnreform. Als der Bund 1994 die Organisation des Nahverkehrs den Ländern übertrug, hatten die Verantwortlichen in Rheinland-Pfalz die Herausforderung bereits angenommen. Sie schufen den „Rheinland-Pfalz-Takt“, der das von Streckenstilllegungen heimgesuchte Bundesland wieder mobil machen sollte. Zwanzig Jahre später kann die 2010 feierlich vollzogene Aufwertung der Strecke Germersheim – Wörth zur Stadtbahn als ein spätes Kind dieser frühen Vision gelten. Passend dazu zündete mit dem Fahrplan 2015 die nächste Stufe des legendären Takts.

Genutzt hat den Verantwortlichen auch ihre Erfahrung mit dem Karlsruher Modell. Weil Fahrgäste das Umsteigen nicht mögen, mussten es die Bahnen lernen: Flexible Züge, die in der Stadt als Straßenbahn fahren und an der Stadtgrenze zur Eisenbahn werden, verkehren seit 2010 auch auf der Stadtbahn Germersheim – Wörth, und die Fahrgäste können jetzt in den Fußstapfen des Pioniers eine umsteigefreie Verbindung direkt in die Karlsruher Innenstadt genießen. Das neue Angebot der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) als Bestandteil des Rheinland-Pfalz-Takts macht es Berufspendlern zwischen der Pfalz und Baden möglich, das Auto stehen zu lassen und ohne Stau im Halbstunden-Takt zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen.

Rund 50 Millionen Euro kostete die Maßnahme inklusive der Fahrzeuge und Streckenelektrifizierung. Von den förderfähigen Baukosten in Höhe von 35 Millionen Euro übernahm der Bund 60 Prozent, das Land Rheinland-Pfalz 25 Prozent. Den Restbetrag trugen der Kreis und die Kommunen. Auch bei der Fahrzeugfinanzierung engagierte sich der Landkreis Germersheim und zahlte in einer Übergangsphase sogar einen Teil der Betriebskosten mit. Das Geld wird sich als gute Investition herausstellen. Schon drei Jahre nach Betriebsstart waren die Fahrgastzahlen um 38 Prozent in die Höhe geklettert.

Karlsruher Modell

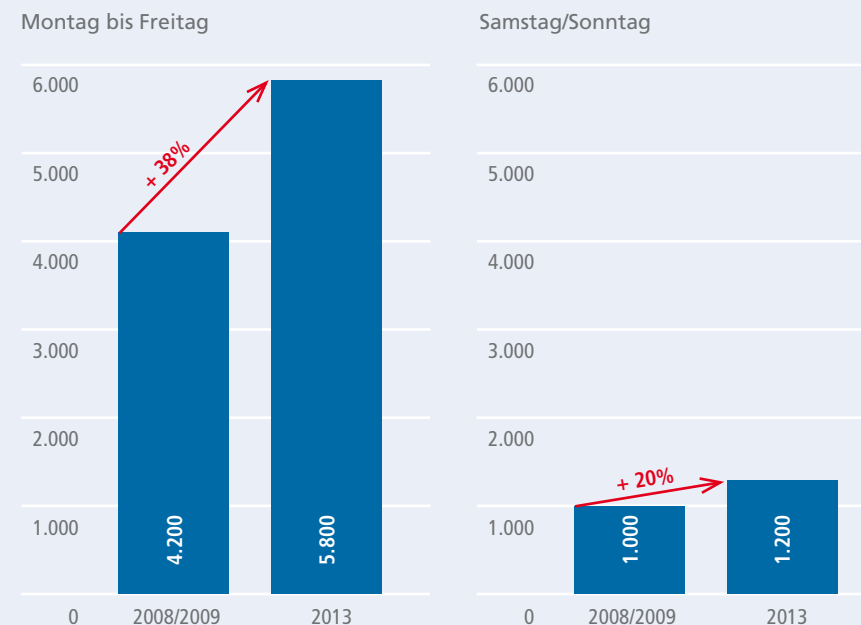
Ideen, die zugleich einfach und großartig sind, nennt man genial. Der langjährige Leiter der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft Dieter Ludwig hatte so eine Idee: „Man müsste der kleinen Straßenbahn beibringen, auf dem Netz der großen Eisenbahn zu fahren“, dachte er und erfand die Zweisystembahn. Diese Wagen fahren als Straßenbahn mit 750 Volt Gleichstrom im Stadtgebiet. Erreichen sie die Stadtgrenze, schaltet das Fahrzeug auf 15.000 Volt Wechselstrom um und fährt als Regionalzug weiter. Mit der Zweisystem-Bahn begann eine neue Ära der Kundenorientierung: Im „Karlsruher Modell“ steigen nicht die Fahrgäste um, sondern die Züge. 1992 startete die AVG mit der ersten Regionalstadtbahnstrecke von Karlsruhe nach Bretten. Inzwischen umfasst das Karlsruher Modell ein Liniennetz von 600 Kilometern und grenzt an die S-Bahn-Netze Rhein-Neckar und Stuttgart an. Ludwigs Zweisystemtechnik hat inzwischen Weltruhm erlangt. Sie ist zum Vorbild für die Stadtbahnen in Saarbrücken, Chemnitz und Kassel geworden. Im Ausland genießen die „tram trains“ einen guten Ruf und ziehen Interessenten u. a. aus Japan, Korea und Jordanien an.



Leistung der Strecke

In nur 16 Monaten Bauzeit setzte die AVG die Elektrifizierung der 27,4 Kilometer langen zweigleisigen Strecke um. In Spitzenzeiten waren hierfür gleichzeitig 150 Bauarbeiter im Einsatz. Die zusätzlich geschaffenen barrierefreien Haltepunkte an der Strecke und der verbesserte Fahrplan finden inzwischen auch bei Firmen großen Anklang, die sich gezielt an der Strecke ansiedeln. Seit September 2014 kommen nach längerer Wartezeit die neuen AVG-Züge vom Typ Flexity Swift zum Einsatz. Sie verfügen über eine Toilette an Bord und erreichen 100 km pro Stunde Höchstgeschwindigkeit. Die Macher der AVG sind stolz darauf, von einer zurückhaltenden und bloß „nachfrageorientierten“ Planung auf eine „angebotsorientierte“ vorwärtsstrebende Kundenstrategie umgestiegen zu sein: Weitere Fahrgastrekorde sind damit natürlich vorprogrammiert.

Fahrgastzahlen pro Tag



Bewegt alle.

Fakten

- Betreiber:** Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)
- Aufgabenträger:** Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV RLP-Süd)
- Infrastruktur:** DB Netz AG
- Streckenlänge:** 27,4 km
- Fahrtzeit:** 31 bis 33 Minuten (bis Karlsruhe Europaplatz rund 60 Minuten)
- Taktung:** Halbstundentakt in der Verdichtungszeit und Stundentakt in den übrigen Zeiten
- Höchstgeschwindigkeit:** 100 km/h
- Zugkilometer:** ca. 550.000 km/Jahr in Rheinland-Pfalz
- Fahrzeuge:** Zwei-System-Stadtbahnwagen der Typen ET 2010 Flexity Swift von Bombardier und GT 8 (Siemens)



Kontakt

Ascan Egerer
 Technischer Geschäftsführer AVG
 Tullastraße 71 | D-76131 Karlsruhe
 T: 0721 / 6107-5001
 M: ascan.egerer@avg.karlsruhe.de
 W: www.avg.info

Michael Heilmann, Verbandsdirektor ZSPNV RLP-Süd, Bahnhofstraße 1 | 67655 Kaiserslautern
 T: 0631 / 36659-0
 M: info@zspnv-sued.de
 W: www.zspnv-sued.de



Einmal Frankreich und zurück

Geschichte

- 1870 *Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Saarbrücken – Saargemünd.*
- 1892 *Die Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal wird gegründet.*
- 1965 *Die alte Straßenbahn der Stadt wird eingestellt – aus Kostengründen. Eine rechtzeitige Modernisierung war versäumt worden.*
- 1985 *Erst im Zuge einer großen Modernisierung des ÖPNV in Saarbrücken entscheidet sich die Politik für den Bau der neuen Stadtbahn in der Landeshauptstadt. Der Bau verläuft in mehreren Stufen:*
- 1997 *Die Saarbahn fährt zunächst von Saarbrücken bis Saargemünd. Davon sind nur fünf Kilometer Neubaustrecke zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt.*
- 2001 *Seit dem 24. September fährt die Saarbahn nach vier Ausbaustufen auf insgesamt 26 km Länge.*
- 2004 *Startschuss für die Streckenverlängerung nach Lebach-Jabach. Beginn der Arbeiten am Abschnitt Riegelsberg-Süd – Etzenhofen/Walpershofen.*
- 2008 *Für das Teilstück Etzenhofen – Lebach-Jabach ergeht der Planfeststellungsbeschluss.*
- 2009 *Im September Eröffnung des Streckenabschnitts Riegelsberg-Süd – Etzenhofen/Walpershofen.*
- 2011 *Im Oktober Inbetriebnahme Strecke Walpershofen/Etzenhofen – Heusweiler Markt.*
- 2014 *Im Oktober Eröffnung der Strecke Heusweiler Markt – Lebach-Jabach. Damit ist die Streckenverlängerung vollendet.*

Die Saarbahn ist ein echtes Wunschkind - das Ergebnis einer modernen Stadtplanung, die von Beginn an das Ziel verfolgte, die Region über die Grenzen der Stadt hinaus zu erschließen und dem drohenden Verkehrskollaps in Saarbrücken entgegen zu wirken. Vor dieser weitreichenden Entscheidung wurde alternativ ein Bussystem mit sogenannten Megabussen geprüft, das es aber mit den Vorteilen einer Stadtbahn nicht aufnehmen konnte. Saarbrücken ist damit die erste Stadt in Deutschland, die einen einstimmigen Beschluss zum Wiederaufbau eines eigenen Schienennahverkehrsystems fasste.

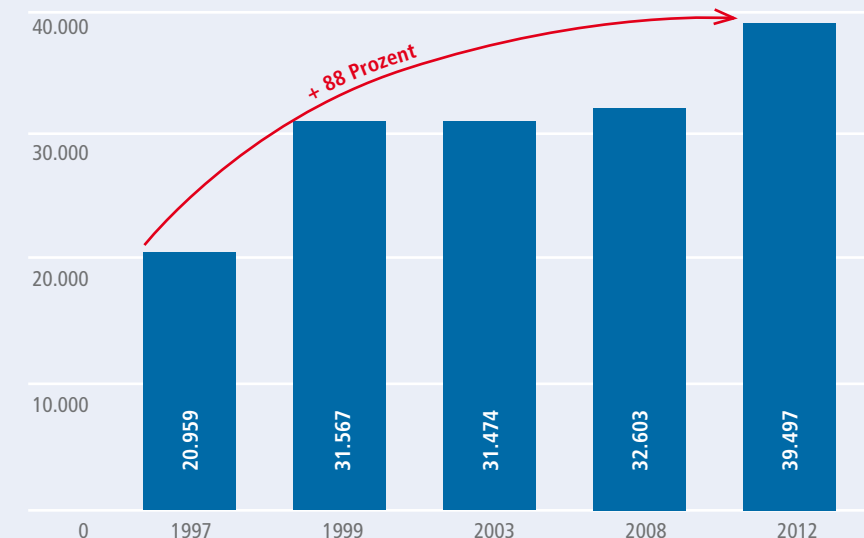
Außerdem ist die Saarbahn die einzige elektrische Stadtbahn in Deutschland, die von Anfang an über die Landesgrenze ins Ausland fuhr. Die Anbindung des Großraums Saarbrücken an Frankreich war Teil des Geburtskonzepts und stellt die Macher immer wieder vor neue Herausforderungen. Für die Fahrgäste gehört die Internationalität ihrer Bahn inzwischen zum Alltag. Wenn auf der Strecke vom lothringischen Sarreguemines bis ins saarländische Lebach drei Regelwerke zum Einsatz kommen, wenn das Zugpersonal die Bestimmungen der Deutschen Bahn, der französischen Staatsbahn SNCF, die Verordnung für Straßenbahnen und die Fahrdienstvorschriften für Nebenbahnen zu beachten hat, dann sollen die Reisenden davon gerade nichts merken.

Was die Fahrgäste aber sehr wohl merken und mit regem Zuspruch belohnen, ist die neue Qualität der Mobilität in ihrer Region. Seit der Jungfernfahrt der Saarbahn im Jahre 1997 hat sich die Zahl der Fahrgäste, die täglich ein- und aussteigen, nahezu verdoppelt. Kundenbefragungen ergeben, dass die Nutzer seit der Einführung der Saarbahn mit dem Gesamtangebot wesentlich zufriedener sind als früher. Zudem hat es die Saarbahn GmbH verstanden, die künftigen Fahrgäste bei der Gestaltung ihrer neuen Bahn von Anfang an mit einzubeziehen. So konnten sich die Saarbrücker ein lebensgroßes Zugmodell vor dem Saarbrücker Hauptbahnhof ansehen. Stationsdurchsagen ertönten zunächst sogar in saarländischer Mundart. Inzwischen sind sie international: hochdeutsch und französisch. Weil Stadtbahn und Busse in einem gemeinsamen Unternehmen verbunden sind, fahren beide Verkehrsmittel bestens aufeinander abgestimmt. Kein Wunder, dass bei der Saarbahn nicht nur die Fahrgast-Zahlen steigen, sondern auch die Strecke auf Wachstumskurs ist. Fünf Streckenverlängerungen konnte die Saarbahn seit dem Startschuss schon feierlich einweihen. Ab Oktober 2014 können die ersten Fahrgäste auch in Lebach-Jabach zusteigen.

Leistung der Strecke

Mit dem „Karlsruher“ und später dem „Saarbrücker Modell“ beginnt eine neue Ära der Kundenorientierung: Nicht mehr die Fahrgäste steigen um, sondern die Züge wechseln das System. Die Erfinder der Zweisystembahn hatten dabei eine sehr einfache Grundeinsicht: Sie lehrten die kleine Straßenbahn, das Netz der großen Eisenbahn zu befahren. Das Konzept einer zeitgemäßen Stadtbahn war damit aus der Taufe gehoben. Zuerst in Karlsruhe, dann in Saarbrücken, Chemnitz und Kassel ist die Idee dann sehr bald Wirklichkeit geworden. So verbinden die Wagen der Saarbahn Stadt und Land auf eine ganz neue Weise: sie fahren als Straßenbahn mit Gleichstrom im Saarbrücker Stadtgebiet. In Brebach schalten sie auf Wechselstrom um und fahren als Regionalzug weiter. Im Ausland sind die deutschen „tram trains“ zur eigenen Marke geworden. Besonders Investoren aus Asien sind interessiert.

Fahrgastzahlen pro Tag



Fakten



Betreiber:
Saarbahn GmbH

Aufgabenträger:
Landeshauptstadt Saarbrücken und
Verkehrsmanagement Gesellschaft Saar mbH

Infrastruktur:
Stadtbahn Saar GmbH und DB Netz AG

Streckenlänge: 33,6 km (ab Herbst 2014: 44 km)

Fahrtzeit: 1:05 h (Saargemünd –
Heusweiler Markt)

Taktung:
7,5-Minuten-Takt zur HVZ, sonst Viertel- bzw.
Halbstundentakt

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Zugkilometer: ca. 1.636.600 km/Jahr

Fahrzeuge:
Zweisystem-Niederflur-Fahrzeug,
Bombardier Typ S1000

Kontakt



Sarah Schmitt
Stabsstelle Unternehmenskommunikation

Saarbahn GmbH
Hohenzollernstraße 104 –106
66117 Saarbrücken

T: 0681 / 587 24 82 | **F:** 0681 / 587 20 56
M: sarah.schmitt@vvs-konzern.de
W: www.vvs-konzern.de



Und es geht doch

© Deutsche Bahn AG / Günter Jazbec

Geschichte

- 1861 Beschluss des Sächsischen Landtages zum Bau der Strecke Chemnitz – Flöha – Annaberg.
- 1862 Beginn der Bauarbeiten.
- 1866 Eröffnung der Strecke Flöha – Annaberg.
- 1869 Vertrag zur Weiterführung der Strecke Chemnitz – Annaberg bis Weipert und Komotau zwischen dem Königreich Sachsen und dem Kaiserreich Österreich-Ungarn.
- 1945 Der Gesamtverkehr zwischen Sachsen und Böhmen wird eingestellt.
- 2000 Zustandsbedingte Sperrung der Strecke oberhalb von Wolkenstein. Die Kreisstadt Annaberg-Buchholz ist vom Eisenbahnnetz praktisch abgehängt. Stilllegung drohte.
- 2002 Gründung der DB RegioNetz Erzgebirgsbahn. Der Freistaat Sachsen und der ZVMS beschließen den Streckenausbau. Starke Schäden an Infrastruktur und Brückenbauwerken durch Hochwasser.
- 2003 Erste Baumaßnahmen zur Wiederbefahrbarkeit der Strecke. Wiederaufnahme des durchgängigen Zugverkehrs von Chemnitz bis Annaberg-Buchholz und Bf. Wiederaufnahme des Zugverkehrs über Annaberg-Buchholz hinaus bis Bärenstein/ -Vejprty.
- 2004 Aufnahme des grenzüberschreitenden durchgängigen Zugverkehrs Chemnitz – Bärenstein – Vejprty – Chomutov. Diese Züge verkehrten bis 2014 an den Wochenenden.
- 2007 Zweite Baustufe der Streckenmodernisierung. Wiederinbetriebnahme nach Streckensperrung. Mit dem Pilotprojekt ESTW Typ SI-MIS-D von SIEMENS ist die Strecke Flöha – Annaberg-Buchholz eine deutschlandweit einzigartige Referenzstrecke für den Einsatz kostengünstiger, moderner Stellwerkstechnik.

Sachsen gilt unter Bahnkennern als hartes Pflaster, denn die weiten Räume des Freistaates machen es dem Schienenverkehr heute nicht eben leicht. Auf der Strecke zwischen Chemnitz und der Erzgebirgsstadt Annaberg-Buchholz herrschen allerdings noch einmal verschärfte Bedingungen. Die Berg- und Adam Ries-Stadt Annaberg-Buchholz hatte nach der Wende empfindliche Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen. Außerdem machte eine kürzere Bundesstraße zwischen Chemnitz und Annaberg der landschaftlich schönen, aber bogenreichen Eisenbahntrasse schmerzhaft Konkurrenz. Trotzdem ließen sich die Macher der Erzgebirgsbahn unter der Regie der DB RegioNetze am 1. Januar 2002 auf das Abenteuer ein, der Zschopautalbahn neues Leben einzuhauchen.

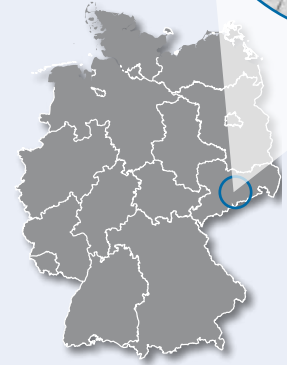
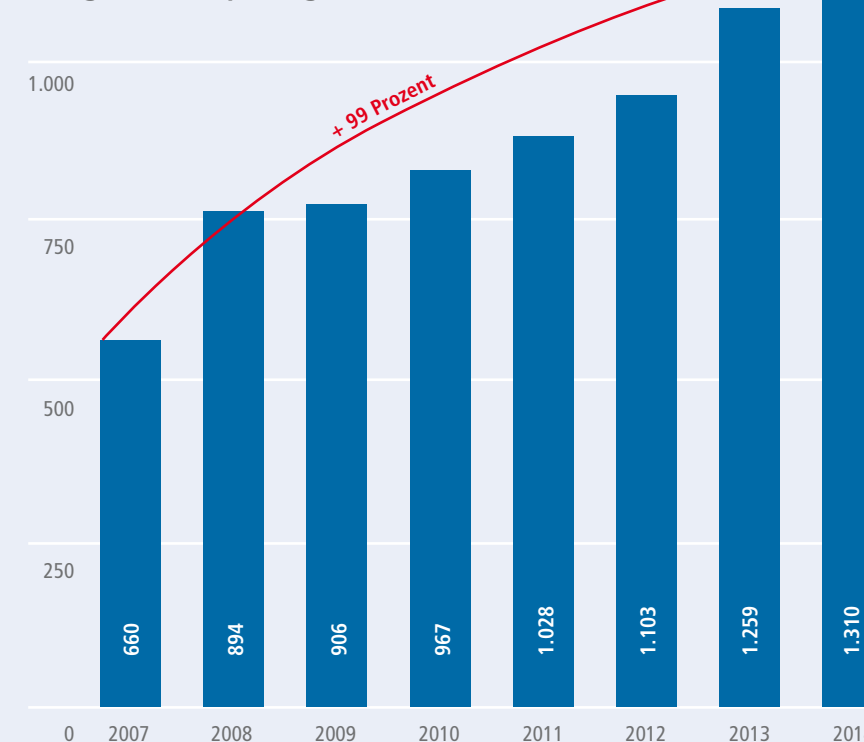
Entgegen der unter Schildbürgern gern praktizierten Eisenbahnpolitik – „wir füllen Züge, indem wir sie ausdünnen“ – bekam die Strecke der Zschopautalbahn eine umfassende Modernisierungskur verschrieben. Nachdem die Kreisstadt Annaberg schon seit dem Jahr 2000 durch „zustandsbedingte“ Streckensperrungen vom Eisenbahnnetz praktisch abgeschnitten war, machte das verheerende Hochwasser im August 2002 weitere Teilstücke unpassierbar. Die Arbeiten an der Strecke begannen unverzüglich und schon im Dezember 2003 gab es wieder einen durchgängigen Eisenbahnverkehr zwischen Chemnitz über Annaberg-Buchholz hinaus bis ins tschechische Vejprty (Weipert). In zwei Bauabschnitten mit weiteren Vollsperrungen wurden dann bis Ende 2007 Bahnhöfe und Bahnsteige umgebaut, Gleise verlegt und modernste elektronische Stellwerkstechnik installiert. Die Fahrgäste bekamen die neue Höchstgeschwindigkeit von 80 km pro Stunde sofort zu spüren: Die Reisezeit schrumpfte von 128 Minuten in 2002 auf 82 Minuten im Jahr 2007.

„Da fährt doch niemand mit“, hatten Kritiker den Modernisierern von der Erzgebirgsbahn gerne vorgehalten, aber die Skeptiker sollten Unrecht behalten. Ein verlässlicher Stundentakt an Werktagen, schicke neue Triebwagen der Marke Desiro von Siemens, barrierefreie Zugänge, zusätzliche Haltepunkte in Neubauegebieten, intelligente touristische Verknüpfungen – etwa mit der Drahtseilbahn Augustusburg oder der Fichtelbergbahn in Cranzahl – haben die Fahrgäste überzeugt. Seit ihrem Neustart im Jahr 2007 hat die Zschopautalbahn mit 1310 Fahrgästen täglich ihre Auslastung verdoppelt.

Leistung der Strecke

Dass es doch geht, verdankt die Zschopautalbahn nicht nur den touristischen Glanzlichtern an der Strecke, ihren Burgen, Schlössern und Besucherbergwerken, sondern auch ihrer großen Verwurzelung in der Region: Im Management, an der Infrastruktur und beim Zugpersonal arbeiten gebürtige Erzgebirgler, und die „kennen“ ihre Pendler. In Kundenzufriedenheitsumfragen rangiert die Erzgebirgsbahn deshalb seit Jahren auf höchstem Niveau. Mit solchem Einsatz geht Bahnfahren überall.

Fahrgastzahlen pro Tag



Erzgebirgsbahn

Fakten

- Betreiber:** DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn
- Aufgabenträger:** Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS)
- Infrastruktur:** DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Erzgebirgsbahn
- Streckenlänge:** 64 km (Chemnitz Hbf – Annaberg-Buchholz – Cranzahl (-Vejprty))
- Fahrtzeit:** 82 min
- Taktung:** Wochentags: Stunden-Takt
Wochenends und feiertags: Zwei-Stunden-Takt
- Höchstgeschwindigkeit:** 80 km/h
- Zugkilometer:** 650.000 km/Jahr (2013)
- Fahrzeuge:** Triebwagen VT 642 (DESIRO) von SIEMENS aus Krefeld und STADLER aus Velten/Hennigsdorf

Kontakt

Lutz Mehlhorn
Sprecher der Erzgebirgsbahn sowie Leiter Betrieb und Infrastruktur



Bahnhofstrasse 9 | 09111 Chemnitz
T: 0371 / 493-3041 | F: 0371 / 493-3171
M: lutz.mehlhorn@deutschebahn.com
W: www.bahn.de/erzgebirgsbahn



Sprinter für Nordlichter

© Micha R. Fotolia / nordbahn

Geschichte

- 1875 fahren erstmals Züge auf der Verbindung Bad Oldesloe – Neumünster.
- 1984 Ende des durchgehenden Personenverkehrs. Wegen zu geringer Auslastung wird der Verkehr zwischen Neumünster und Bad Segeberg stillgelegt. Lediglich auf dem kurzen Streckenabschnitt Bad Segeberg – Bad Oldesloe fahren noch Personenzüge im Pendelverkehr.
- 1994 Seit der Bahnreform wird auf Seiten der Landesregierung über die Reaktivierung der Strecke nachgedacht.
- 1999 Die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe wird europaweit ausgeschrieben.
- 2000 Die Ausschreibung gewinnt ein Bieterkonsortium aus AKN Eisenbahn AG und Hamburger Hochbahn AG. Zusammen gründen sie dafür die nordbahn. Doch bevor diese den Betrieb aufnehmen kann, muss die Strecke dem neuen Verkehr entsprechend instand gesetzt und das stillgelegte Teilstück aufwändig reaktiviert werden. Zusätzlich statet man die gesamte Trasse mit neuer Signal- und Sicherungstechnik aus.
- 2002 Aufnahme des Verkehrs.
- 2007 Die BeNEX übernimmt die Hochbahn-Anteile an der nordbahn.
- 2009 Ausschreibung der Strecke. Wieder gewinnt die nordbahn den Zuschlag.
- 2011 Betriebsstart mit einem zusätzlichen Fahrzeug, das bei Stoßzeiten zum Einsatz kommt.

Für die rund 45 km lange Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe kam das Erwachen aus dem Dornröschenschlaf mit der Bahnreform im Jahr 1994. Zehn Jahre zuvor war der 29 km lange Abschnitt zwischen Neumünster und Bad Segeberg stillgelegt worden, während auf der Reststrecke noch ein Pendelverkehr dümpelte. Die neue Organisation des bundesweiten Nahverkehrs rief jedoch visionäre Verkehrspolitikern in Schleswig-Holstein auf den Plan. Bereits Mitte der 80er Jahre entstanden erste Studien zur Zukunft der Verbindung. 1994 wurden die Überlegungen für eine Reaktivierung des stillgelegten Streckenabschnitts konkreter, 1996 fiel die Entscheidung. Schließlich sollte die Reaktivierung eine echte Netzwirkung entfalten, weil sie das fehlende Verbindungsstück zwischen der Jütlandlinie bei Neumünster und der Vogelfluglinie bei Bad Oldesloe darstellte. Arbeitskreise banden die lokalen Akteure ein, die das Bahnhofsumfeld der drei neuen Zwischenstationen Rickling, Wahlstedt und Fahrenkrug aufwerteten. Gleichzeitig hierzu schrieb das Land die Verkehrsleistung aus. Gewinner war die nordbahn, die als gemeinsame Tochter von AKN und Hamburger Hochbahn eigens gegründet worden war. Nach Investitionen in Höhe von rund 25 Millionen Euro konnte die Strecke im Dezember 2002 in Betrieb genommen werden.

Der neue Betreiber nordbahn ersetzte auf dem Abschnitt Bad Segeberg – Bad Oldesloe die Deutsche Bahn und brachte neue beschleunigungsstarke, klimatisierte und niederflurige LINT-Triebwagen zum Einsatz. An den Zwischenstationen Wahlstedt und Rickling bekamen die Fahrgäste die „Wartehalle Schleswig-Holstein“, einen großzügig bemessenen Witterungsschutz, während man in Fahrenkrug sogar ein neues Bahnhofsgebäude mit Warteraum, Toiletten und Wohnnutzung baute. Der wichtigste Zwischenbahnhof Bad Segeberg erhielt neue Bahnsteige an einer etwas zentraleren Lage. Parallele Buslinien wurden eingestellt oder reduziert. In Rickling und Wahlstedt entstanden Kombibahnsteige für Bahn und Bus. Im Abschnitt Neumünster – Bad Segeberg ist die Strecke mit 120 km/h befahrbar, im anschließenden Abschnitt bis Bad Oldesloe mit 100 km/h.

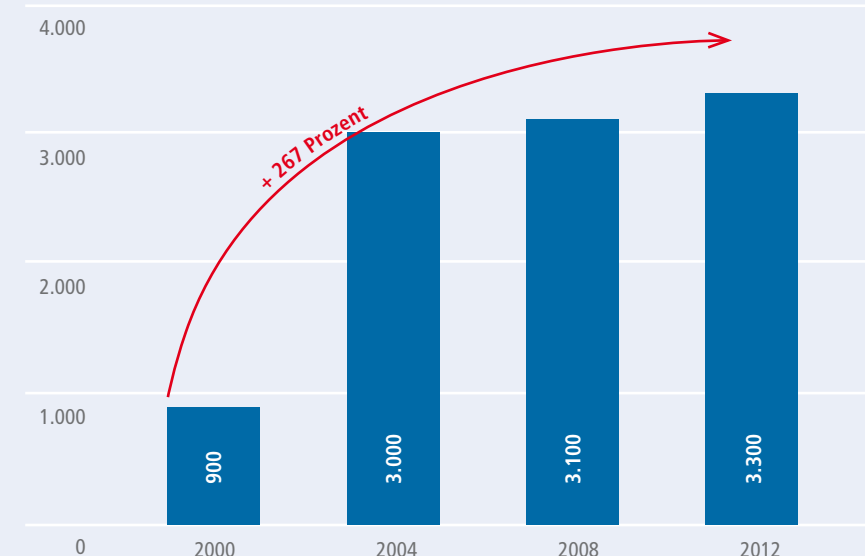
Die Reaktivierung und das neue Zugangebot im Stundentakt von 5 bis 24 Uhr (sonntags ab 6 Uhr) führten aus dem Stand zu einer enormen Fahrgaststeigerung. Schon bald mussten Entlastungsfahrten per Bus für Entspannung sorgen. Prognostiziert waren 2000 Fahrgäste pro Tag, tatsächlich fahren mittlerweile rund 3000 Fahrgäste pro Tag über die einst stillgelegte Strecke. Kein Wunder, dass nach der erneuten Ausschreibung der Verkehrsleistung im Jahr 2011 wieder die nordbahn zum Zuge kam. Inzwischen steht ein zusätzliches Fahrzeug für die Führung von Doppeltraktionen zu den Verkehrsspitzen zur Verfügung. Zusätzlich mussten die Bahnsteige verlängert werden. Mittlerweile sind alle Zwischenstationen (bis auf den von ca. 25 Ein- und Aussteigern/Tag genutzten Bedarfshaltepunkt Fresenburg) barrierefrei.



Leistung der Strecke

Dass sich in Metropolen ein gut ausgelasteter Schienenverkehr aufbauen lässt, weiß inzwischen selbst der größte Eisenbahnскеptiker. Aber wie ist es auf dem platten Land? Wohnen hier überhaupt genug Menschen, die jeden Tag einen Zug füllen könnten? Oder haben sich die potenziellen Fahrgäste in der jahrelangen Stilllegungsphase nicht längst andere Bewegungsmittel gesucht? Umso größer die Leistung der nordbahn. Sie ist die lebendige Widerlegung des verkehrspolitisch zählebigen Vorurteils, dass die Bahn nur etwas für Städter sei. Mit neuen Wagen, einer erfrischenden Geschwindigkeit bei guter Taktung hat sie das Kunststück fertig gebracht, zum Sprinter für Nordlichter zu werden. Dass sich zu Stoßzeiten die Fahrgäste dicht an dicht wie die Sardinen in der Büchse drängen, hätten die Geburtshelfer der Strecke vor 20 Jahren nicht für möglich gehalten.

Fahrgastzahlen pro Tag



Fakten

- Betreiber:** nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
- Aufgabenträger:** NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
- Infrastruktur:** DB Netz AG
- Streckenlänge:** 45 km
- Fahrtzeit:** 43 – 45 min
- Taktung:** Stundentakt (5:00 – 1:00)
- Höchstgeschwindigkeit:** 120 km/h
- Zugkilometer:** 641.572 km/Jahr (2013)
- Fahrzeuge:** Coradia LINT 41/H des Herstellers Alstom

Kontakt



Nis Nissen
Geschäftsführer

nordbahn
Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG

Postanschrift:
Grüner Deich 15-17 | 20097 Hamburg

T: 040 / 303 977 110
M: nis.nissen@nordbahn.de
W: www.nordbahn.de



Triumph über die Kleinstaaterei

© Erfurter Bahn / Frank Barteld

Geschichte

- 1872 Gründung der Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn-Gesellschaft (MWE). Die MWE will in Konkurrenz zur Hauptbahn eine kürzere Verbindung zwischen Leipzig und Hof: Die neue Strecke soll über Weida, Triebes, Zeulenroda nach Mehltheuer führen.
- 1876 Konkurs der MWE. Der sächsische Staat kauft die Bahn und baut sie als Nebenbahn aus.
- 1883 Eröffnung des Betriebes von Weida nach Mehltheuer.
- 1913 bis in die 30er Jahre: Der Abschnitt Weida – Mehteuer wird teilweise zweigleisig als Hauptbahn ausgebaut.
- 1945 Im Rahmen der Reparationsleistungen wird das zweite Gleis wieder abgebaut. Bis heute ist die Strecke eingleisig und nicht elektrifiziert.
- 1947 Der Fahrplan dünnt aus.
- 1967 Weil auch auf der benachbarten Hauptbahn Leipzig – Hof das zweite Gleis nach Demonstrationen fehlt, fahren zeitweise Fernzüge über die Strecke Mehltheuer – Weida.
- 2000 Die Vogtlandbahn betreibt den Personenverkehr auf der Strecke.
- 2003 DB Regio übernimmt den Betrieb.
- 2006 Bis Dezember verkehrt zwischen Leipzig – Gera – Hof – München mehrmals täglich ein Regional-Express, der wegen seines Laufweges über Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen und Bayern der „Vier-Länder-Express“ genannt wird.
- 2011 Bedarfshalte an der Strecke werden gestrichen.
- 2012 Betreiberwechsel: Die Erfurter Bahn übernimmt mit der Elster Saale Bahn die Strecke. Statt im 4-Stunden-Takt verkehrt sie im 2-Stunden-Takt. Einige Züge sind von Leipzig aus durchgebunden.

Als die Erfurter Bahn den Personenverkehr zwischen Gera und Hof von der Deutschen Bahn übernahm, schwante den neuen Betreibern bereits, worauf sie sich eingelassen hatten. Auf der nur 85 Kilometer langen Strecke durchqueren die Regioshuttles der neu gegründeten Elster Saale Bahn die Grenzen von drei Bundesländern. So starten die Züge im thüringischen Gera, halten im sächsischen Mehltheuer und enden im bayerischen Hof. Da die täglichen Fahrgastzahlen vor dem Betreiberwechsel im Sommer 2012 unter die magische 500-Marke abgesunken waren, herrschte Handlungsbedarf. Für die drei Aufgabenträger an der traditionsreichen Bahnlinie Grund genug, um mit der Erfurter Bahn einen Neustart zu wagen.

Nach zwei Jahren lässt sich absehen, dass das Experiment gelungen ist. Das Fahrplanangebot wurde erstmals wieder zu einem Takt verdichtet. Statt eines Zuges alle vier Stunden nach Hof bietet die Elster Saale Bahn nun Verbindungen mit stabilem Zweistunden-Takt – mit Verknüpfungen zu anderen Linien in Gera und Hof. Für die bayerische Seite hat sich die Erfurter Bahn inzwischen zu einem wichtigen Partner vor allem als Verbindungsglied nach Leipzig entwickelt, und auch die Fahrgäste aus Thüringen profitieren von der Drehscheibe Hof mit Anschlüssen nach Regensburg, München oder Nürnberg. Gegenüber 2011 sind die Fahrgastzahlen um über 40 Prozent nach oben geschneit. Dass Reisende ihre Routen nicht nach Bundesländergrenzen, wechselnden Aufgabenträgern und Bestellverhältnissen richten, überrascht nicht. Im Dreiländereck Thüringen – Sachsen – Bayern hat man sich darauf eingestellt. Der Beweis ist damit erbracht.



© Erfurter Bahn / Frank Barteld



Fakten

- Betreiber:** Elster Saale Bahn, gehört zur Erfurter Bahn
- Aufgabenträger:** Nahverkehrsservicegesellschaft (NVS) Thüringen mbH
- Infrastruktur:** DB Netz AG
- Streckenlänge:** 85 km
- Fahrtzeit:** 84 Minuten von Gera nach Hof
- Taktung:** Zwei-Stundentakt
- Höchstgeschwindigkeit:** 110 km/h von Hof bis Mehltheuer, 100 km/h von Weida bis Gera. Zwischen Mehltheuer und Weida zwischen 50 und 80 km/h
- Zugkilometer:** 420.000 km in 2013
- Fahrzeuge:** RegioShuttle RS 1 der Firma Stadler



Kontakt

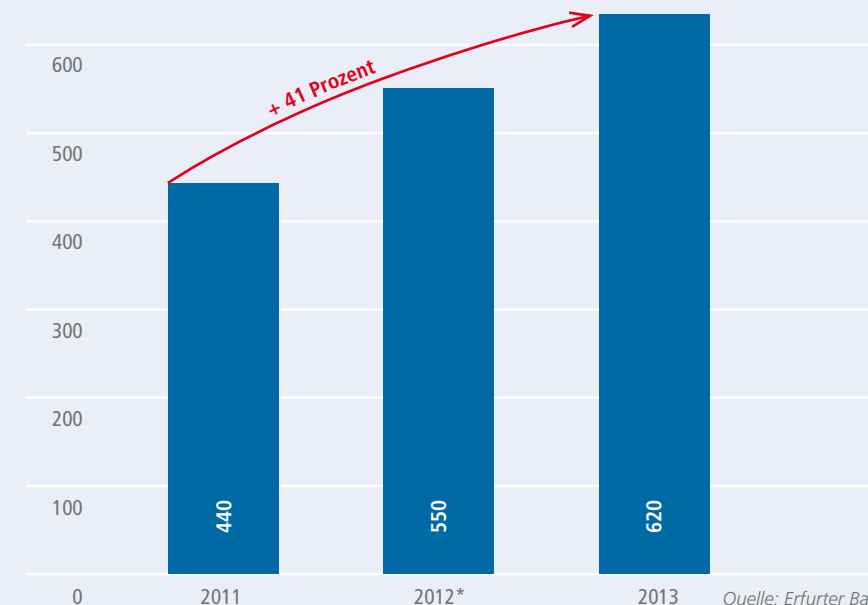
Michael Hecht
Geschäftsführer
der Erfurter Bahn GmbH
Am Rasenrain 16
99086 Erfurt

M: info@erfurter-bahn.de
W: www.erfurter-bahn.de

Leistung der Strecke

Mit finanzieller Unterstützung des Freistaates Thüringen ließ sich die Streckengeschwindigkeit zwischen Weida und Mehltheuer auf bis zu 80 km/h anheben. Die Verkehrsstationen Gera Hbf, Gera Süd, Gera-Zwötzen und Zeulenroda unt. Bf. bekamen eine Erneuerungskur und wurden zu Verknüpfungspunkten mit dem Nahverkehr umgerüstet. In den RegioShuttles der Firma Stadler können Fahrgäste sich ohne Aufpreis Fahrkarten ziehen. Zeitungen liegen in den Zügen aus. Dass die Elster Saale Bahn auch Ausflugstipps und Tourenpläne zu ihrem Netz bereithält, versteht sich von selbst: Schließlich sind die Betreiber in der Region heimisch.

Fahrgastzahlen pro Tag



Die Allianz pro Schiene e.V.

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 22 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, der Bundesverband CarSharing bcs, der Fahrradclub

ADFC, die zwei Bahngewerkschaften EVG und GDL, die Konferenz für kirchliche Bahnhofsmission, die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, FEANDC, VBB und VDEI sowie die Technische Hochschule Wildau, TH Mittelhessen und die FH Aachen. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 120 Unternehmen der Bahnbranche.

Die Mitglieder der Allianz pro Schiene



ACE Auto Club Europa e.V.
www.ace-online.de



AUTOMOBIL-CLUB VERKEHR
ACV Automobil-Club Verkehr e.V.
www.acv.de



ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
www.adfc.de



bcs Bundesverband CarSharing e.V.
www.carsharing.de



BDEF Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.
www.bdef.de



BF Bahnen Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V.
www.bfbahnen.de



BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
www.bund.net



DBV Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
www.bahnkunden.de



Deutsche Umwelthilfe
DUH Deutsche Umwelthilfe e.V.
www.duh.de



EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
www.evg-online.org



Fahrgastverband Pro Bahn e.V.
www.pro-bahn.de



Fachhochschule Aachen
www.fh-aachen.de



FEANDC - Verband der Leiter in der Region
www.feandc.de



GDL Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
www.gdl.de



Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission
www.bahnhofsmission.de



NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.
www.nabu.de



NaturFreunde Deutschlands e.V.
www.naturfreunde.de



THM Technische Hochschule Mittelhessen
www.thm.de



TH Wildau Technische Hochschule Wildau (FH)
www.th-wildau.de



VBB Vereinigung für Bildung bei den Bahnen
www.vbb-bahnbildung.info



VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
www.vcd.org



VDEI Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.
www.vdei.de

Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene

Bahnindustrie

ABB AG
www.abb.de

ALSTOM Transport Deutschland GmbH
www.alstom.de

AXTONE GmbH
www.axtone.de/de

Balfour Beatty Rail GmbH
www.bbraill.de

Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH
www.bochumer-verein.de

Bombardier Transportation GmbH
de.bombardier.com

CAF Deutschland GmbH
www.caf.net

CargoBeamer AG
www.cargobeamer.com

CHV GmbH
www.chv-verkehrstechnik.de

Deutsche Plasser Bahnmaschinen GmbH
www.deutsche-plasser.de

EuroMaint Rail GmbH
www.euromaint.com

GE Deutschland Holding GmbH
www.ge.com/de/home/

GHH Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
www.ghh-radsatz.com

Hitachi Rail Europe LTD
www.hitachirail-eu.com

Interautomation Deutschland GmbH
www.interautomation.de

IVU Traffic Technologies AG
www.ivu.de

Keller & Kalmbach GmbH
www.keller-kalmbach.com

Knorr Bremsen Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
www.knorr-bremsen.de

Montaplan GmbH
www.montaplan.com

PCS Power Converter Solutions GmbH
www.kb-powertech.com/de

PINTSCH TIEFENBACH GmbH
www.pintschtiefenbach.de

Quintiq GmbH
www.quintiq.de

Robel Bahnbaumaschinen GmbH
www.robel.info

RWS Railway Service GmbH
www.railway-service.de

Scheidt & Bachmann GmbH
www.scheidt-bachmann.de

Schrey & Veit GmbH
www.sundv.de

Siemens AG Industry Sector Mobility Division
www.mobility.siemens.com

Skoda Transportation Deutschland GmbH
www.skoda.cz/de/

Solaris Bus & Coach S.A.
www.solarisbus.com

Stadler Pankow GmbH
www.stadlerrail.com

Thales Deutschland GmbH
www.thalesgroup.com

TransTec Vetschau GmbH
www.transtec-vetschau.de

VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH
www.vis-hbs.de

voestalpine BWG GmbH
www.voestalpine.com/bwg/de

Voith Engineering Services GmbH
www.voithengineering-services.com

Voith Turbo GmbH & Co. KG
www.voith.com/de/maerkte-branchen/branchen/schienenfahrzeuge-220.html

Vossloh AG
www.vossloh.de

Eisenbahnverkehrsunternehmen

Abellio Rail NRW GmbH
www.abellio.de

AKN Eisenbahn AG
www.agn.de

asoft GmbH
Unternehmensbereich railmen
www.asoft.de

AVG Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH
www.avg.info

BBL Logistik GmbH
www.bbl-logistik.de

BeNEX GmbH
www.benex.de

BVG Berliner Verkehrsbetriebe AöR
www.bvg.de

CFL - Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois
www.cfl.lu

DB Deutsche Bahn AG
www.db.de

Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e.V.
www.transport-und-umwelt.de

Erfurter Bahn GmbH
www.erfurter-bahn.de

ERR European Rail Rent GmbH
www.railrent.com

HLB Hessische Landesbahn GmbH
www.hlb-online.de

HPA Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts
www.hamburg-port-authority.de

HVLE Havelländische Eisenbahn AG
www.hvle.de

Keolis Deutschland GmbH & Co. KG
www.keolis.de

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH
www.lokomotion-rail.de

metronom Eisenbahngesellschaft mbH
www.der-metronom.de

MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH
www.m-e-v.de

National Express Holding GmbH
www.nationalexpress.de

NEB Niederbarnimer Eisenbahn AG
www.neb.de

NETINERA Deutschland GmbH
www.netinera.de

northrail GmbH
www.northrail.eu

On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
www.on-rail.com

RDC Deutschland GmbH
www.rdc-deutschland.de

REGIOBAHN GmbH
www.regio-bahn.de

RNV Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
www.rnv-online.de

RSE Rhein Sieg Eisenbahn GmbH
www.rhein-sieg-eisenbahn.de

SBB Cargo Deutschland GmbH
www.sbbcargo-international.com

SBB Deutschland GmbH
www.sbb-deutschland.de

Thalys International SCRL
www.thalys.com

Transdev GmbH
www.transdev.de

TRANSWAGGON AG
www.transwaggon.de

VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
www.vbz.ch

VDMT Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V.
www.vdmt.de

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
www.vdv.de

VPI Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V.
www.vpihamburg.de

WASCOSA AG
www.wascosa.ch

Bauindustrie

BBL Bahnbau Lüneburg GmbH
www.bbl-gmbh.de

BUG Verkehrsbau AG
www.bug-ag.de

Eiffage Rail GmbH
www.eiffagerail.de

Goldschmidt Thermit GmbH
www.goldschmidt-thermit.com

Hering Bahnbau GmbH
www.heringinternational.com/de/

Herrenknecht AG
www.herrenknecht.de

H. Klostermann Baugesellschaft mbH
www.klostermann-hamm.de

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH
www.voessing.de

KAF Falkenhahn Bau AG
www.falkenhahn.de

Kraiburg STRAIL GmbH & Co. KG
www.strail.de

Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co KG
www.moll-betonwerke.de

LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
www.leonhard-weiss.de

MGW Gleis- und Weichenbau - Gesellschaft mbH & Co. KG
www.mgw-berlin.de

Rinn Beton- und Naturstein GmbH & Co. KG
www.rinn.net

Schweerbau GmbH & Co. KG
www.schweerbau.de

Sersa GmbH
www.sersa-group.com

SPITZKE SE
www.spitzke.de

STRABAG Rail GmbH
www.strabag-rail.com

Triple S-GmbH
www.tripleSgmbh.de

Wiebe Holding GmbH & Co. KG
www.wiebe.de

Wilke rail construction GmbH & Co. KG
www.wilke-gmbh.de

Finanzdienstleister und Versicherungen

Alpha Trains Europa GmbH
www.alphatrails.eu

DAL Structured Finance GmbH
www.dal.de

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
www.devk.de

DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH
www.dva-assekuranz.de

Heinrich & Mortinger GmbH
www.heinrichmortinger.com

Sparda-Bank Berlin eG
www.sparda-b.de

Sparda-Bank Hessen eG
www.sparda-hessen.de

Sparda-Bank West eG
www.sparda-west.de

Verband der Sparda-Banken e.V.
www.sparda.de

Weitere Förderer

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Bahn Fachverlag GmbH
www.bahn-fachverlag.de

Bargelink GmbH (Marktplatz Railcargo-Online.com)
www.bargelink.com

BSL Transportation Consultants GmbH & Co KG
www.bsl-transportation.com

Cash Recovery Team GmbH
www.cash-team.com

econex verkehrsconsult gmbh
www.econex.de

EVS EUREGIO Verkehrsschienen-nennetz GmbH
www.evs-online.com

fliinc AG
www.fliinc.org

GVP Geppert Vision and Process GmbH
www.gvp-online.de

InnovaTrain AG
www.innovatrain.ch

Interfleet Technology GmbH
www.interfleet.de

IZBE Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.
www.izbe.eu

LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
www.lnv.de

MRK Management Consultants GmbH
www.mrk.de

QUOTAS GmbH
www.quotas.de

RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
www.rmv.de

SPV Spreeplan Verkehr GmbH
www.spv-berlin.de

DAL Structured Finance Eisenbahnfachschulen e.V.
www.vdef.de

VÖV Verband öffentlicher Verkehr
www.voev.ch

Zukunftswerkstatt Schienenverkehr
www.zukunft-schiene.de



Die Allianz pro Schiene bringt den umweltfreundlichen Schienenverkehr in Deutschland voran. In unserem gemeinnützigen Verein arbeiten 22 Non-Profit-Organisationen und mehr als 120 Wirtschaftsunternehmen zusammen. Zivilgesellschaft und Bahnbranche an einem Tisch: Diese Struktur ist einzigartig – wie wir.

www.allianz-pro-schiene.de