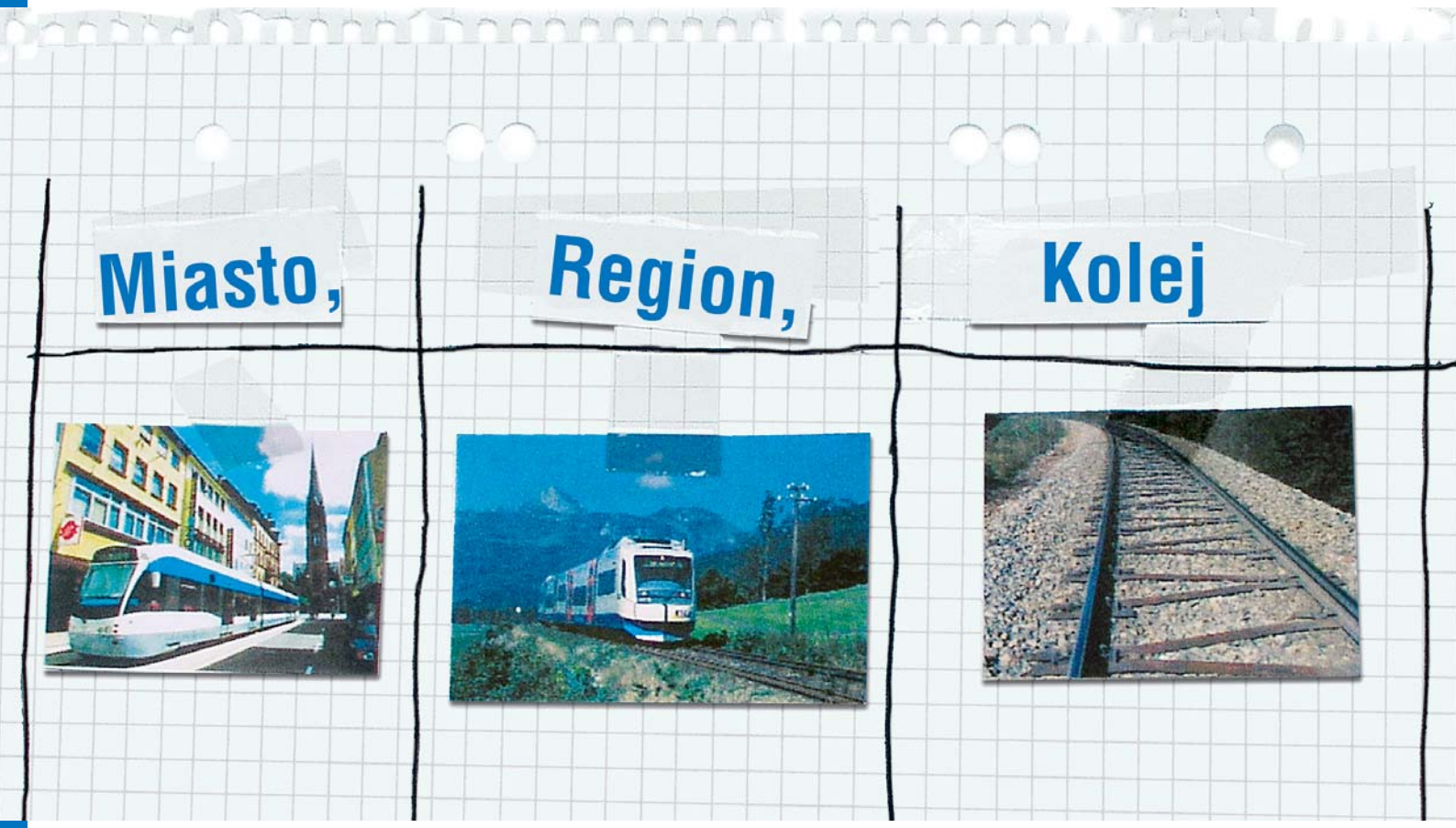
Allianz pro Schiene



Wzorcowe przykłady rozwoju regionalnych linii kolejowych w Niemczech

Publikacja została współfinansowana przez Unię Europejską w ramach programu unijnego BSR INTERREG III B Neighbourhood Programme.
Project part-financed by the European Union within the BSR INTERREG III B Neighbourhood Programme.

W życiu codziennym byłych państw socjalistycznych po 1990 roku nastąpiły zasadnicze zmiany, oczywiście dotyczyły one także transportu. Tam, gdzie mieszkańcy korzystali z autobusów i kolei, z roku na rok coraz częściej zaczęły pojawiać się samochody.

Transport kolejowy stracono w pewnym sensie z pola widzenia. Zbyt powolny, nieatrakcyjny, drogi – tak brzmiały zarzuty. Likwidacja połączeń stała się groźna szczególnie na płaszczyźnie regionalnej. Zaprzestano wykonywania prac pozwalających na utrzymanie niektórych połączeń, aż pewnego dnia można było usłyszeć: musimy zlikwidować tę linię, nie opłaca się już inwestować w jej modernizację.

Tym samym zaczęła znikać infrastruktura, która przez lata kształtowała nasze wsie i miasta. Życie ludzi bez samochodu i bez prawa jazdy stało się bardziej skomplikowane, czas dojazdu do centrum wydłużył się, a dojazd do regionów wypoczynkowych stał się bardziej skomplikowany. W rezultacie region pozbawiony linii kolejowej stawał się mniej atrakcyjny jako miejsce zamieszkania i cel dla inwestorów.

Regionom wiejskim w całej Europie postawiono to samo pytanie: czy można stworzyć alternatywę dla korzystania z własnego samochodu osobowego także poza dużymi miastami? Jak można zorganizować atrakcyjny transport kolejowy? Jak funkcjonują połączenia regionalne, które odniosły sukces?

Niniejsza publikacja opracowana przez Allianz pro Schiene – czyli „Koalicja na rzecz kolei" – przedstawia niektóre przykłady pochodzące z różnych regionów Niemiec. Zapraszam serdecznie, aby podczas wizyty na wyspie Uznam przyjrzeli się Państwo temu, jak funkcjonuje dzisiaj linia kolejowa, która przez decydentów już właściwie została przekreślona. Mam też nadzieję, że możliwie wiele polskich regionów znajdzie drogę, która pomoże im ożywić swoje połączenia kolejowe i dać im nowe życie. Ta broszura może okazać się przy tym bardzo pomocna.

Z pozdrowieniami

Dr. Otto Ebnet
Minister Komunikacji, Budownictwa i Rozwoju Regionalnego Mecklenburg-Vorpommern
Listopad 2006r.

Spis treści

Renesans regionalnych połączeń kolejowych w Niemczech strona 4

Baden-Württemberg | **Schönbuchbahn** strona 6

Brandenburg | **Prignitzer Eisenbahn** strona 9

Mecklenburg-Vorpommern | **Usedomer Bäderbahn** strona 12

Sachsen-Anhalt | **Burgenlandbahn** strona 15

Schleswig-Hostein | **Nordbahn** strona 18

Renesans regionalnych połączeń kolejowych w Niemczech

Przez dziesiątki lat zaniedbywano pasażerski transport kolejowy w Europie. W Europie Zachodniej spadek liczby pasażerów i likwidacja połączeń były na porządku dziennym, natomiast w socjalistycznej części Europy brakowało środków na utrzymanie linii i na inwestycje. Ale od połowy lat 90-tych regionalne połączenia kolejowe w Niemczech przeżywają prawdziwy, godny zauważenia i wykazujący stałą wzrostową tendencję, renesans. Nowoczesne pociągi i bogata oferta połączeń sprawiły, że coraz więcej ludzi korzysta z przyjaznych środowisku i bezpiecznych połączeń kolejowych regionalnych. Jak doszło do tej pozytywnej zmiany?

Nowe struktury i nowa odpowiedzialność

W latach 1994 – 1996 zorganizowano na nowo i od podstaw strukturę i podejście do rynku regionalnego kolejowego transportu pasażerskiego w Niemczech. Dwoma najważniejszymi punktami tego nowego porządku były:

- Regionalizacja odpowiedzialności za regionalne połączenia kolejowe.

Od 1996 roku za rodzaj i zasięg regionalnych pasażerskich połączeń kolejowych odpowiedzialne są w Niemczech poszczególne kraje związkowe (jest ich 16), a więc inaczej mówiąc, polityczna sfera regionalna. Dodatkowo ułożono na nowo stosunki pomiędzy tą właśnie sferą polityczną, a przedsiębiorstwami zajmującymi się przewozami kolejowymi. Wprowadzono system „zamówienie – dostawa“ polegający na tym, że kraje związkowe ustalają, jaki zasięg powinny mieć regionalne połączenia oferowane mieszkańcom. Zlecają one następnie wykonanie takiej oferty, często w drodze przetargu, jednej lub kilku przewoźnikom. Stworzono więc warunki wykorzystujące konkurencyjność i zasady rynkowe. Po raz pierwszy stworzono w Niemczech jasny i sensowny podział kompetencji dla regionalnych połączeń kolejowych.

- Zapewnienie finansowania regionalnych połączeń kolejowych.

Przeniesienie odpowiedzialności za regionalne połączenia kolejowe na poziom kraju związkowego mogło udać się tylko i wyłącznie przy zapewnieniu solidnych podstaw finansowania. Od 1996 roku kraje związkowe otrzymują od państwa część przychodów z podatku nałożonego na benzynę i oleje napędowe. Ta kwota, nazywana również „środkami regionalnymi“ (niem. „Regionalisierungsmittel“), jest przydzielana krajom związkowym co roku. Wielkość tej sumy kilkakrotnie zmieniła się od 1996 roku. W 2007 roku będzie to łącznie 6,7 miliarda €. Odbywa się według odpowiedniego klucza.

Środki te są celowe, to znaczy mogą zostać wydane tylko na publiczny transport publiczny bliskiego zasięgu. Duża część tych pieniędzy przeznaczana jest na zamówienia dotyczące transportu kolejowego, a więc na zakup usług oferowanych przez kolejowych przewoźników. Spore sumy wykorzystywane są także na inwestycje infrastrukturalne i zakup nowoczesnych pojazdów.

Środki regionalne są więc fundamentem finansowania regionalnych połączeń kolejowych. Do nich dochodzą też wpływy ze sprzedaży biletów, które same nie wystarczyłyby jednak, aby sfinansować całość. Podstawą do przedstawionego rozwiązania, bazującego częściowo na wpływach z podatków, jest polityczna jedność wszystkich parti, dotycząca ważnej, publicznej roli, jaką pełnią regionalne połączenia kolejowe.

W przypadku dalekobieżnych połączeń kolejowych warunki ramowe są inne: państwo uczestniczy tylko w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych w sieci kolejowej (DB Netz AG jako Spółka Akcyjna Deutsche Bahn Linie Kolejowe), przewoźnicy (do tej pory w przypadku połączeń dalekobieżnych prawie całkowitą wyłączność ma DB Fernverkehr AG jako Spółka Akcyjna Deutsche Bahn Przewozy Dalekobieżne) muszą pokrywać swoje koszty całkowicie z wpływów ze sprzedaży biletów.

Udane rozwiązania lokalne

Wprowadzone w połowie lat 90-tych nowe rozwiązania, dotyczące zakresu kompetencji i struktury, stworzyły ramy dla renesansu regionalnych połączeń kolejowych w Niemczech. Tak samo jednak jak te warunki ramowe, ważne były lokalne rozwiązania i koncepcje, które konsekwentnie wykorzystywały specyficzny potencjał każdego regionu. Takie koncepcje powstawały w dużej ilości we wszystkich regionach Niemiec i z powodzeniem były wprowadzane w życie.

Koncepcje te, przy wszystkich różnicach dotyczących poszczególnych przypadków, miały wiele wspólnych elementów, które były przesłankami dla sukcesu przy ich wprowadzaniu:

- Koordynacja przewoźników zamiast chaotycznej konkurencji.

Ważną przesłanką dla sukcesu nowych koncepcji była koordynacja ofert różnych przewoźników. Uzgodnione planowanie ma dzisiaj w poszczególnych krajach związkowych za zadanie unikania konkurencji pomiędzy połączeniami autobusowymi a kolejowymi na tych samych odcinkach, tak aby autobusy raczej dostarczały pasażerów dla kolei. W wielu miejscowościach stworzono nowe możliwości przesiadania się z autobusu do pociągu. Poza tym dba się także o stworzenie korzystnych

połączeń pomiędzy liniami dalekobieżnymi, a lokalnymi. Łatwiejsze stało się też przesiadanie z samochodu na pociąg. Szczególnie na peryferiach dużych obszarów miejskich tworzy się specjalne parkingi (Park+Ride), gdzie można zostawić swój samochód i dalej podróżować pociągiem.

Przeniesienie odpowiedzialności za regionalne połączenia kolejowe znacznie ułatwiło koordynację zaangażowanych w transport kolejowy podmiotów. Wszyscy aktorzy tej sceny – politycy, firmy transportowe i organizacje dbające o interesy podróżnych są obecni w regionie i mogą razem pracować nad najlepszymi rozwiązaniami.

■ Proste i przyjazne klientom taryfy.
Tak samo ważne dla pasażerów, jak dobra koordynacja różnych podmiotów, są jasne i przyjazne regulacje dotyczące taryf. W wielu regionach Niemiec wprowadzono tak zwane związki taryfowe pozwalające bez problemu przesiadać się z pociągu na autobus, ponieważ na oba te środki lokomocji obowiązują takie same bilety. W każdym wypadku obowiązują te same bilety na pociągi, nawet jeśli w jednym regionie połączenia oferowane są przez kilka firm.

■ Rozkłady jazdy i dobre połączenia.
Dla sukcesu regionalnych połączeń ważne są dobrze skonstruowane rozkłady jazdy i dobre połączenia. W większości regionów wprowadzono rozkłady jazdy, które gwarantują odjazdy pociągów w regularnych odstępach czasu (na przykład co 60 minut) i krótszy czas oczekiwania przy przesiadkach.

■ Inwestycje w tabor i infrastrukturę.
Do sukcesu regionalnych połączeń kolejowych w ostatnich latach przyczyniły się w znacznym stopniu inwestycje w tabor i infrastrukturę. Nowe pojazdy są czyste, wygodne i tym samym atrakcyjne dla podróżnych. Inwestycje w infrastrukturę doprowadziły do skrócenia czasu podróży i poprawy punktualności.

■ Mniejsze koszty bieżącego użytkowania.
Przy wielu połączeniach w regionie i wielu przewoźnikach przykłada się wagę nawet do niewielkich kosztów inwestycji i użytkowania, co odgrywa dużą rolę przy małej liczbie podróżnych. Koszty użytkowania nowych pociągów są z reguły znacznie mniejsze. Przy rozbudowie sieci wykorzystuje się różnorakie rozwiązania techniczne, które pozwalają na dokonanie oszczędności przy późniejszym użytkowaniu, a poprzez konsekwentne stosowanie procedur przetargowych przy pracach projektowych i wykonawczych osiąga się korzystne ceny.

Sukces w liczbach
Sukces nowych warunków ramowych i koncepcji wprowadzanych lokalnie mówi sam za siebie: od 1994 do 2005 roku obserwujemy w Niemczech wzrost przewozów regionalnych o 38 % (liczony w osobokilometrach). Liczba pasażerów wzrosła w tym samym okresie nawet o 48 %. Oznacza to znaczny wzrost popytu na usługi oferowane przez lokalne połączenia kolejowe, popyt jest większy niż oferta tychże połączeń, ich liczba wzrosła w tym samym czasie jedynie o 26 %. Regionalne połączenia kolejowe od połowy lat 90-tych są bardziej „obciążone“, a więc także bardziej efektywne. Obok widocznego sukcesu w postaci większej ilości pasażerów jest to także duży sukces ekonomiczny.

Przykłady sukcesów regionalnych połączeń kolejowych
Allianz pro Schiene – czyli Koalicja na rzecz kolei – w 2006 roku przygotowało publikację, która prezentuje 16 funkcjonujących z sukcesem regionalnych linii klejowych. W niniejszej broszurze w języku polskim przedstawiono 5 przykładów, które pokazują renesans niemieckich połączeń kolejowych w regionach. W związku z dużą liczbą zakończonych sukcesem projektów, wybór ten na pewno nie jest pełny. Zwracano jednak uwagę na to, aby przykłady pokrywały szerokie spektrum regionalnych połączeń kolejowych. W broszurze tej pokazano więc zarówno długie, jak i krótkie odcinki, połączenia w pobliżu dużych obszarów miejskich, ale także na obszarach mało zaludnionych. Znajdziemy w niej zarówno regionalne połączenia, obsługiwane przez Deutsche Bahn AG, ale także przez inne spółki. Przedstawiono w niej połączenia, które reaktywowano po wielu latach od likwidacji (jak Schönbuchbahn) i linie kolejowe, które jako „beznadziejne przypadki“ zagrożone były likwidacją (jak Prignitzer Eisenbahn). Bardzo różnorodne są również grupy użytkowników. Często korzystającymi z połączeń regionalnych są osoby pracujące i uczniowie, z niektórych połączeń korzystają głównie turyści (Usedomer Bäderbahn). Wniosek podsumowujący przykłady brzmi następująco: tam, gdzie oferta połączeń kolejowych została stworzona na nowo lub została znacząco poprawiona, doszło do widocznego wzrostu liczby pasażerów. Prognozy zostały w tym względzie nawet przekroczone.

Allianz pro Schiene ma nadzieję, że przedstawione pozytywne przykłady będą bodźcem dla podobnych przedsięwzięć w Polsce. Podaje doświadczenia członków i wspierających przedsiębiorstw i oferuje inicjatywom w Polsce kontakt.

Więcej informacji Zweckverband Schönbuchbahn
Andreas Wiedmann (Landratsamt Böblingen)
Parkstraße 16 | 71034 Böblingen | nahverkehr@lrabb.de

Schönbuchbahn

Baden-Württemberg | Dettenhausen – Böblingen

Nowe życie starej linii

Linia kolejowa Schönbuchbahn jest przykładem tego, że przywrócenie do życia linii wcześniej zlikwidowanych może przynieść pozytywne efekty. Linia ta nie była używana przez ponad 30 lat, a prognozy opiewające na 2.500 pasażerów dziennie brzmiały nadzwyczaj ambitnie. Tym czasem udało się już przekroczyć o 20 % liczbę pasażerów istniejących wcześniej połączeń autobusowych. Ale sytuacja rozwijała się jeszcze lepiej. Po ponownym uruchomieniu linii, liczba pasażerów systematycznie rosła. Już po pierwszym dniu od nowej inauguracji połączenia, 2 grudnia 1996 roku, naliczono 3.740 pasażerów. 14 dni później było ich 4.090, a linie rozwijały się dalej. Zgodnie z aktualnymi danymi przewozi się dziennie 6.800 pasażerów. Jest to 2,5 raza więcej niż planowano. To, co jest widoczne to wzrost korzystających z publicznych środków transportu już na samym początku. Sama zamiana autobusu na kolej spowodowała podwojenie liczby pasażerów.

Schönbuchbahn cieszy się popularnością nie tylko wśród pasażerów, także branża transportowa traktuje tę linię jako projekt modelowy na skalę europejską. Niemieckie i międzynarodowe delegacje przedstawicieli transportu publicznego jeszcze dzisiaj często odwiedzają tę linie, aby zyskać impulsy do działania i doświadczenia, które będzie można wykorzystać przy własnych projektach.

Tę popularność i sukces przedstawiciele Komunalnego Związku na Rzecz Linii Kolejowej Schönbuchbahn (Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS)) i przewoźnik kolejowy linii, Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG), tłumaczą bardzo prosto: „przygotowaliśmy dobrą ofertę“. A na ofertę tę składają się w pierwszym rzędzie linii nowoczesne pociągi, rozwinięta infrastruktura, atrakcyjny rozkład jazdy i niezawodność. Stopień punktualnosci na tej linii wyniósł w 2005 roku aż 98,9 %.

U podstaw tego sukcesu leży decyzja powiatów Böblingen i Tübingen, które postanowiły ponownie zacząć inwestować w koleje. Część infrastruktury trzeba było stworzyć na nowo, bo ze względu na długi okres nieużytkowania trasy prawie przestały istnieć. Konieczne było więc przeprowadzenie wielu inwestycji. Rozebrano i wybudowano na nowo 12 przystanków i dworców oraz 6 mostów, przebudowano i poprawiono przejazdy kolejowe, podwyższono prędkość na trasie z 50 km/h na 80 km/h, jak również wyposażono stację do krzyżowania pociągów w rozjazdy rozpruwalne. Konieczne dla przywrócenia sprawności linii inwestycje poczynione do 2.12.1996r. wyniosły 14 milionów Euro.

Dla nowych użytkowników była to w każdym razie korzystna inwestycja. Nowi użytkownicy to w większości osoby dojeżdżające tą samą trasą, ci, którzy przesiedli się z autobusu na kolej, ale także nowi pasażerowie, którzy cenią sobie szybkie i niezawodne połączenia pomiędzy powiatem Böblingen a regionem Sztutgartu. Szczególnie ważne dla pasażerów Schönbuchbahn są dobre połączenia z szybką kolejką miejską do Sztutgartu. Poza tym 50 % pasażerów Schönbuchbahn korzysta z niej w transporcie wewnętrznym.

DOBRY INTERES: CAŁA TRASA ZA 1 MARKĘ

Związek na Rzecz Linii Kolejowej Schönbuchbahn (Zweckverband Schönbuchbahn) kupił przeznaczoną do likwidacji w 1993 roku trasę za symboliczną 1 markę. W 1998 roku Niemieckie Koleje Federalne złożyły wniosek o likwidację tej trasy. Po tym, jak powiat Böblingen zgłosił zainteresowanie przejęciem linii, odstąpiono od planów jej likwidacji. Efekt ponownego ożywienia tego połączenia robi wielkie wrażenie i jasno pokazuje, jaki potencjał tkwi w sensownym wykorzystywaniu tras kolejowych.

Historia

1911r. | Otwarcie linii Böblingen – Dettenhausen.

1966r. | Po ponad 50 latach istnienia połączeń pasażerskich na linii Schönbuchbahn zdecydowano się je wstrzymać.

1988r. | Deutsche Bundesbahn (Niemieckie Koleje Federalne) złożyły również wniosek o likwidację połączeń towarowych. Ale zamiast likwidacji powiat Böblingen zgłosił zainteresowanie przejęciem linii i wraz z powiatem Tübingen założył w dniu 21.12.1993r. Związek na Rzecz Linii Kolejowej Schönbuchbahn.

W 1993 | roku cała infrastruktura została przejęta za symboliczną 1 markę. Po przeprowadzonej na szeroką skalę rozbudowie linii Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) otrzymał dofinansowanie do jej użytkowania.

1996r. | 2 grudnia uruchomiono ruch planowy czterema wagonami motorowymi.

W 2001 | roku dokupiono dwa kolejne wagony motorowe, aby sprostać zwiększonemu zapotrzebowaniu. Aby móc wprowadzić pociągi składające się z trzech wagonów motorowych trzeba było przedłużyć perony.

2003r. | Od 26 lipca do 7 września 2003 roku przeprowadzono gruntowną modernizację i przedłużono halę w Dettenhausen o 30 metrów, aby móc podstawiać kolejne wagony motorowe.

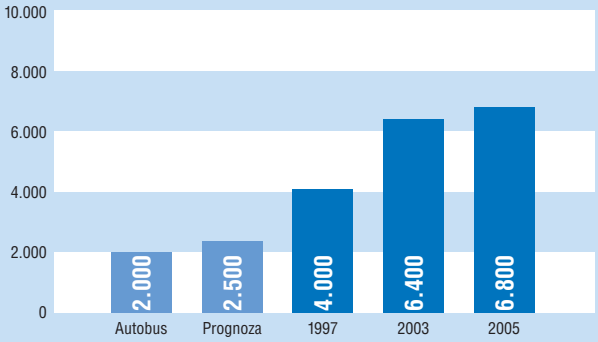
Charakterystyka linii

Rozkład jazdy zbudowany jest w oparciu o schemat 30-minutowy. W soboty od godziny 16.34 i w niedziele, pociągi kursują co godzinę. W związku z tym oferta, przy długości odcinka wynoszącej 17 km, wzrosła dzisiaj do 387.619 „pociągo-kilometrów“. Przejazd na odcinku trwa 24 minuty, co stanowi konkurencyjny czas dla innych środków transportu. Dzięki połączeniom kolejowym udało się odciążyć środowisko i drogi, zaoszczędzono równocześnie na transporcie autobusowym obsługującym ten odcinek.

Fakty

Przedsiębiorstwa kolejowe
Przewoźnik: Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH (WEG)
Infrastruktura: WEG na zlecenie Związku na Rzecz Linii Kolejowej Schönbuchbahn

Ilość pasażerów (dziennie)



Źródło: WEG/Związek na Rzecz Linii Kolejowej Schönbuchbahn

Długość trasy 17 km

Czas podróży 24 min.

Odjazdy
W dni powszednie co 30 minut
W soboty od godziny 16.34 i w niedziele co godzinę

Maksymalna prędkość 80 km/h

Liczba pociągokilometrów (rocznie) 387.619

Więcej informacji Prignitzer Eisenbahn GmbH
Pritzwalker Straße 8 | 16949 Putlitz
info@prignitzer-eisenbahn.de | www.prignitzer-eisenbahn.de

Prignitzer Eisenbahn

Brandenburg | Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse)

Innowacja gwarancją sukcesu

Linia kolejowa na trasie Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse) przez długi czas była zagrożona likwidacją, ze względu na małą rentowność i brak obłożenia. Ostatecznie w 1996 roku ta boczna trasa, biegnąca w północno-zachodniej części Brandenburgii, została przejęta przez nowo założoną spółkę kolejową Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG). Mimo, że po tym fakcie wzrosła liczba pasażerów, kraj związkowy Brandenburg wstrzymywał swoje zaangażowanie w rozwój tej linii, tak, że była ona w dalszym ciągu zagrożona likwidacją. Pionierski duch i silne powiązanie z regionem umożliwiły jednakze pozytywny rozwój tego połączenia – także za pomocą ograniczonych środków.

Ze względu na brak alternatyw, transport odbywał się na początku w sposób trochę prowizoryczny, za pomocą starych autobusów szynowych (pojazdy z pierwszej generacji) sprowadzonych z zachodnich Niemiec. Tym sposobem Branderburgczycy udowodnili, że transport kolejowy może odnieść sukces także w regionach ubogich w ludność. Brak komfortu zrekompensowano w tym wypadku kreatywnością, serwisem i zaangażowaniem gospodarczym. Do tego autobusy szynowe okazały się niezawodne i pomogły poprawić wizerunek kolei. Legendarne stały się już plastikowe skrzynki, stojące na początku obok maszynisty, wypełnione czekoladowymi batonami i innymi tego typu przekąskami; po wrzuceniu 1 marki pasażer mógł się poczęstować tymi przysmakami. Było to bardzo proste rozwiązanie i szybko zyskało uznanie.

Dzisiaj spółki obsługujące linie kolejowe oprócz biletów sprzedają także napoje i przekąski oraz są odpowiedzialne za dostarczanie informacji. Bilety można kupić także w automatach w pociągu albo w obsługiwanych przez spółkę PEG kioskach biletowych w Pritzwalk i Kyritz. Podczas podróży rozdawane są bezpłatne gazety. Za modelową obsługę klientów spółka otrzymała w 1999 roku nagrodę Związku Klientów Kolei.

Wyraźna poprawa jakości nastąpiła po wprowadzeniu nowych składów. Wagony są klimatyzowane i niskopodłogowe. Jest w nich wystarczająca ilość miejsca na rowery, wózki dziecięce i bagaż. Monitoring i nagrywanie na wideo pomaga w zapewnieniu czystości i bezpieczeństwa na wysokim poziomie.

Spółka zyskała sympatię także dzięki organizacji różnego rodzaju połączeń specjalnych.

Oczywiście linie te nie mogą konkurować z ilością pasażerów w obszarach gęsto zaludnionych, ale 900 pasażerów dziennie to także niezłe osiągnięcie. Na poprawę wyników ma wpłynąć współpraca ze Związkiem Taryfowym Berlin-Brandenburg (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) i opracowanie wspólnej koncepcji transportowej dla powiatu Prignitz. Poszukuje się możliwości pozyskania większej ilości uczniów korzystających z połączeń kolejowych, uwzględniając przy tym godziny rozpoczęcia i zakończenia zajęć lekcyjnych.

OLEJ ROŚLINNY ZAMIAST NAPĘDOWEGO

Składy Prignitzer Eisenbahn napędzane są paliwem na bazie oleju roślinnego. Modyfikacje silników, które były konieczne w celu dopasowania do nowego paliwa, zostały przeprowadzone przez własne warsztaty. Do zalet tego rodzaju oleju należy, obok ceny w porównaniu do oleju napędowego, jego ekologiczność. Podczas spalania powstaje tylko taka ilość dwutlenku węgla, którą rośliny pobierają w procesie wzrostu (neutralny CO_2). Tym samym wzmocniony zostaje bilans środowiskowy. Te osiągnięcia zostały potwierdzone w 2001 roku niemiecką nagrodą Solarpreis, przyznawaną przez EUROSOLAR, Europejskie Stowarzyszenie Energii Odnawialnej.

Historia

1887r. | Uruchomienie odcinka Neustadt (Dosse) – Pritzwalk.

W 1996 | roku ruch pociągów na tej trasie, został przejęty przez nowo założoną spółkę kolejową Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG). Mimo, że po tym fakcie wzrosła liczba pasażerów, kraj związkowy Brandenburg wstrzymywał swoje zaangażowanie w rozwój tej linii, tak, że była ona w dalszym ciągu zagrożona likwidacją.

W 2003 | roku zawarto umowę na 10 lat. Była ona gwarancją pewności i ciągłości planowania oraz zapewniła pewny transport osobowy na szynach w zachodniej Brandenburgii.

2004r. | Brytyjski koncern „Arriva" przejął spółkę PEG celem wejścia na niemiecki rynek regionalnych połączeń kolejowych i uznał też w ten sposób sukces PEG.

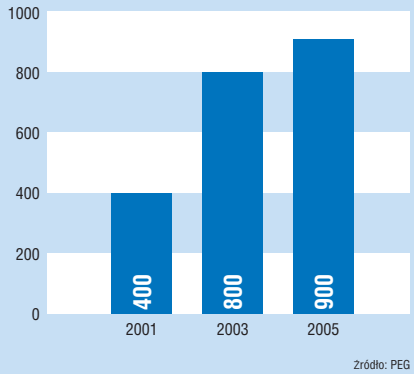
Charakterystyka linii

Rozkład oparty na schemacie godzinnym w czasie tygodnia pracy i jedno/dwugodzinnym w czasie weekendu gwarantuje dobre połączenia. Wykorzystuje się także nowoczesne składy pociągów typu Regio-Shuttle RS 1. Oferta regionalna i połączenia pomiędzy Neustadt a Berlinem umożliwiają poruszanie się bez samochodu także poza miastem. Dwa nowe przystanki na żądanie poprawiły atrakcyjność linii i dodały nowe możliwości przesiadania się na dworcu w Pritzwalk w kierunku na Meyenburg i Putlitz. Jakość usług linii kolejowej Prignitzer Eisenbahn potwierdzona jest certyfikatem DIN EN ISO 9001:2000, który uzyskała spółka prowadząca połączenia na tej linii.

Fakty

Przedsiębiorstwa kolejowe
Przewoźnik: Prignitzer Eisenbahn GmbH
Infrastruktura: DB Netz AG

Ilość pasażerów (dziennie)



Długość trasy 42 km

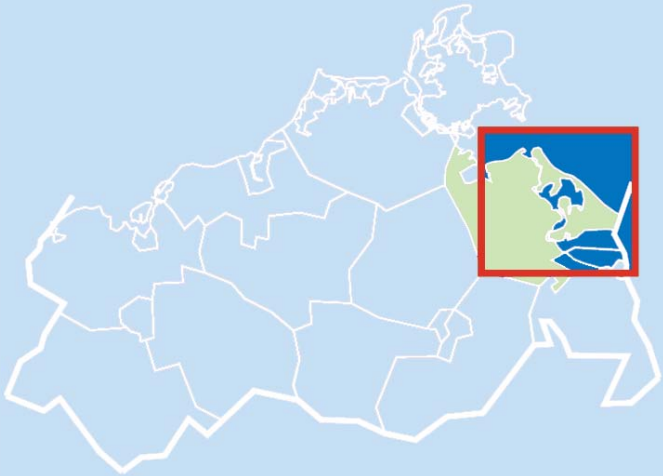
Czas podróży 55 min.

Odjazdy
W dni powszednie co godzinę
W weekendy pociągi kursują co 2 godziny (na odcinku Neustadt – Kyritz co godzinę)

Maksymalna prędkość 60 km/h

Liczba pociągokilometrów (rocznie) ca. 440.000

Więcej informacji Usedomer Bäderbahn GmbH
Jörgen Boße | Dyrektor | Am Bahnhof 1 | 17424 Seebad Heringsdorf
UBBGmbH@t-online.de | www.ubb-online.com



Usedomer Bäderbahn

Mecklenburg-Vorpommern | Ahlbeck Grenze – Züssow (– Stralsund) i Zinnowitz – Peenemünde

Koleje urlopowe

Gdy turyści, podróżując w komfortowych warunkach nowoczesnymi pociągami, docierają do swego urlopowego miejsca przeznaczenia na wyspie Uznam, wydaje im się to czymś całkiem oczywistym. Dawno zapomniano już o początkach tego tradycyjnego połączenia kolejowego.

Gdy w 1992 roku miano zlikwidować to połączenie, było ono w bardzo złym stanie. Przez 20 lat nie inwestowano na tym terenie i było to widoczne. Maksymalna szybkość na tym odcinku sięgała 60 km/h. Stare pociągi były w kiepskim stanie, często się psuły i nie były atrakcyjne dla pasażerów. Także dworce i standardy bezpieczeństwa były przestarzałe, połączenie ze stałym lądem było czasochłonne i skomplikowane. Transport kolejowy jako alternatywa dla drogowego był nieatrakcyjny.

Niektórzy pracownicy byłej Kolei Państwowej nie chcieli się pogodzić z perspektywą likwidacji „swojego“ połączenia i w 1993 roku założyli ofensywny „Projekt Usedom“, poprzednika dzisiejszej spółki kolejowej Usedomer Bäderbahn (UBB). Inicjatywa ta opierała się na prostej, ale „chwytliwej“ koncepcji, przewidującej połączenia co godzinę od 5 do 22, z gwarantowanymi połączeniami w Zinnowitz i Wolgast.

Codzienne użytkowanie i potrzeby modernizacyjne ograniczają się do tego, co jest możliwe do przeprowadzenia i zapłacenia. Zamiast pociągów, na szynach pojawiły się najpierw autobusy szynowe (pojazdy z pierwszej generacji). Trasa została, ze

względu na koszty, przystosowana do maksymalnej prędkości 80 km/h, technika sygnalizacyjna i zwrotnice nie są jeszcze w pełni zautomatyzowane, wybrano warianty bardziej korzystne cenowo. Nie chciano jednak zrezygnować z bardziej skomplikowanego, centralnego projektu połączenia ze stałym lądem. Nowy most zakończył okres dyskryminacji kolei w stosunku do ruchu samochodowego. W międzyczasie pojawiły się kursujące co 2 godziny pociągi bezpośrednie do Stralsundu. To dodatkowo wpływa na atrakcyjność tej trasy.

Tak, jak wszystkie linie kolejowe, które mogą poszczycić się sukcesem, UBB dba o bliskie relacje z klientami i związek z regionem. Organizowane są imprezy promocyjne na dworcach, przygotowuje się materiały reklamowe i rozkłady jazdy, rozbudowuje się gastronomię na dworcach, uruchamia się kursy historycznymi pociągami. Dzisiaj turyści stali się ponownie główną grupą klientów Usedomer Bäderbahn.

Do koncepcji rozwoju tych linii należy także dobre połączenie z Berlinem. Podróżni nie muszą porównywać wielu oferentów i taryf, nie muszą obsługiwać skomplikowanych automatów. Wsiadają do pociągu i po prostu kupują u konduktora odpowiedni bilet. Prosta konstrukcja trasy i rozkładu jazdy pozwala na szybką i prostą obsługę. Oferta dla podróżnych, stawia się na prostotę i rzeczywiste potrzeby. Nowoczesne wagony wyposażone są w klimatyzację, przedziały są czyste, korytarze oferują również niezbędny komfort.

KOLEJĄ NA URLOP

Wyspa Uznam należy do najbardziej atrakcyjnych urlopowych terenów Niemiec. UBB przyczyniła się do tego w znacznym stopniu. Dzięki atrakcyjnej ofercie kolej udało się zredukować niepotrzebny ruch samochodowy, a urlopowiczom zaoferowano jako alternatywę nowoczesny, komfortowy i wygodny środek transportu publicznego. Wszystkie ważne miejscowości i nadmorskie kurorty są połączone siecią kolejową. Po uruchomieniu mostu w Wolgast plany przewidują odbudowę starego połączenia między Berlinem a Świnoujściem, łącznie z odnowieniem mostu kolejowego w pobliżu miejscowości Karnin. Tym samym uda się stworzyć lepsze połączenia z całym wczasowym regionem, a czas podróży zostanie skrócony do dwóch godzin. Także na odcinku Stralsund – Velgast – Barth na zachodzie Pomorza Przedniego uruchomiono już połączenia UBB. W przyszłości planowana jest także reaktywacja trasy z Barth do Zingst i Prerow na półwyspie Darß.

Duża liczba pasażerów potwierdza wysoką akceptację dla tych linii. Już wprowadzenie regularnych, cogodzinnych połączeń autobusami szynowymi doprowadziło w ciągu 3 lat do wzrostu liczby pasażerów o 160 %. Połączenie ze stałym lądem i uruchomienie nowych połączeń latem 2000 roku zaowocowało kolejnym wzrostem liczby pasażerów. Już w następnym roku liczba ta przekroczyła granicę 2 milionów. Od 2003 roku notujemy 3 miliony.

Historia

1876r. | Pierwsze połączenie między Züssow a Wolgast.

1894r. | Uruchomienie połączenia między Heringsdorf a Ahlbeck.

1980r. | W latach 80-tych linia przeżywa głęboki upadek. Połączenie nie jest już atrakcyjne ani dla turystów, ani dla okolicznych mieszkańców.

W 1992 | roku złożono wniosek do byłej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Szwerinie o zlikwidowanie linii.

W 1993 | roku powstaje zainicjowany przez pracowników kolei „Projekt Usedom“.

W 1995 | roku założono spółkę Usedomer Bäderbahn jako 100 % spółkę córkę Spółki Akcyjnej Deutsche Bahn (DB AG). Przejęła ona rolę przewoźnika i zarządcy infrastruktury linii kolejowej na wyspie Uznam. Jej głównym zadaniem na najbliższe lata stała się całkowita modernizacja tej linii.

2000r | Nowy most w Wolgast stwarza możliwość bezpośredniego połączenia pomiędzy wyspą Uznam a stałym lądem. Przedtem UBB reaktywowała połączenia na trasie z Ahlbeck aż do granicy polskiej.

2002r. | Pociągi przez Züssow do Stralsundu kursują w rytmie dwugodzinnym. Przejęto obsługę połączenia Stralsund – Velgast – Barth.

2003r. | Przejęto infrastrukturę na trasie z Velgast do Barth. Do 2006 roku zaplanowano modernizację odcinka na przykładzie tras na wyspie Uznam.

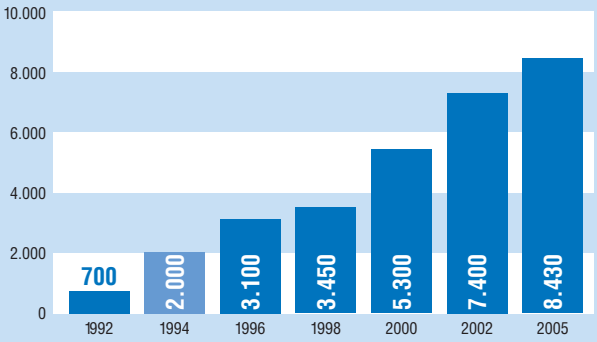
Charakterystyka linii

Dzisiaj liczba „pociągokilometrów“ więcej niż podwoiła się w porównaniu z początkowymi wynikami z 1995 roku, wynoszącymi 1.300.000. 23 nowoczesne i klimatyzowane niskopodłogowe zespoły motorowe serii 646 oferują pewną i komfortową podróż. Zmodernizowane przystanki, lepsze rozkłady jazdy, przyczyniły się do tego, że Usedomer Bäderbahn stała się atrakcyjnym środkiem transportu na tej wakacyjnej wyspie. Ponieważ przewoźnik oraz zarządca infrastruktury zintegrowani są w jednej spółce – UBB –zależy jej na dalszej rozbudowie oferty. W 2004 roku zakończono modernizację odcinka Wolgast – Züssow i umożliwiono poruszanie się na nim z prędkością 100 km/h. Zakończona sukcesem reaktywacja końcowej części odcinka, aż do granicy polskiej, podniosła znacznie atrakcyjność oferty. Przedłużenie trasy aż do polskiej granicy jest szczególnie interesujące dla turystów. W 2007 roku prace mają być prowadzone aż do Świnoujścia. Tym samym zostanie poczyniony krok na dalszej drodze europejskiej integracji.

Fakty

Przedsiębiorstwa kolejowe
Przewoźnik: UBB GmbH
Infrastruktura: UBB GmbH

Ilość pasażerów (dziennie)



Źródło: UBB

Długość trasy 71 km

Czas podróży 1:45 h (Züssow – Ahlbeck Granica Państwa)

Odjazdy Co godzinę, latem co pół godziny na odcinku Wolgast – Ahlbeck Granica Państwa

Maksymalna prędkośc
Na wyspie 80 km/h
Na stałym lądzie 100 km/h

Liczba pociągokilometrów (rocznie) ca. 1.300.000

Więcej informacji Burgenlandbahn GmbH
Anne-Katrin Bittner | Richard-Wagner-Straße 1 | 04109 Leipzig
Burgenlandbahn@t-online.de | www.burgenlandbahn.de

Burgenlandbahn

Sachsen-Anhalt | Weißenfels – Zeitz

Połączenia kolejowe na terenach słabo zaludnionych

Utrzymanie połączeń kolejowych w czasach permanentnego braku środków nie jest łatwym zadaniem. Decydująca jest w takim wypadku wola polityczna i akceptacja mieszkańców dla takiej oferty transportowej. Z takiego powodu kraj związkowy Saksonia-Anhalt, reprezentowany przez spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA), zdecydował się podjąć zobowiązanie w postaci uruchomienia spółki kolejowej Burgenlandbahn oferującej punktualność, pewność połączeń, czystość i komfort.

W przypadku tej linii wprowadzono szereg udogodnień, aby zapewnić utrzymanie jej egzystencji dla okolicznych mieszkańców. Starania te zaczęły przynosić pierwsze efekty. Nawet, jeśli stopa wzrostu nie jest porównywalna z wynikami osiąganymi w obszarach gęsto zaludnionych, to od 2004 roku obserwujemy stały przyrost pasażerów o 24 %. Dodaje to odwagi i jest dowodem tego, że także na obszarach słabiej zaludnionych rozsądne koncepcje przynoszą zadowalające rezultaty.

Dzisiaj najważniejsze miejsca regionu są osiągalne dzięki kolei. Dzięki Burgenlandbahn poprawiły się połączenia pomiędzy Zeitz przez Weißenfels do Halle, Gery czy Lipska. Poprawiono również wyposażenie dworców, wprowadzono nowe autobusy szynowe w panoramiczne okna, co wpłynęło na poprawę atrakcyjności tego odcinka. Maszynista udziela podczas postoju na poszczególnych stacjach informacji, wydaje rozkłady jazdy, odpowiada na pytania. Na życzenie nieodpłatnie zamawia taksówki. Dzięki temu tak zwana „sieć mobilności" została rozciągnięta aż pod drzwi klienta.

Wszystkie usługi świadczone przez spółkę Burgenlandbahn zostały przedstawione wyraźnie na rozkładach jazdy na poszczególnych trasach. Znajdą tu Państwo nie tylko szczegółowy rozkład jazdy, ale także wszystkie połączenia, taryfy, wiele dodatkowych wskazówek i ofert. Na okładce zamieszczono bogatą w szczegóły mapę regionu z siecią połączeń kolejowych i autobusowych oraz możliwościami różnorakich połączeń. Na stronie internetowej spółki Burgenlandbahn, obok aktualnego rozkładu jazdy, znajdą Państwo wskazówki dotyczące atrakcji turystycznych i celów wycieczek w regionie. Poza tym można zaprenumerować elektroniczny newsletter spółki Burgenlandbahn.

KOMFORTOWA OBSŁUGA KLIENTÓW

Aby przekonać podróżnych do przesiadki z samochodu na kolej należy zastosować wiele zachęt. Komfort jest w każdym względzie kryterium decydującym, także przy zakupie nowych wagonów motorowych typu LVT/S z Budiszyna (Bautzen). Cieszy także możliwość bezpłatnego zabierania w podróż rowerów, w autobusie nie byłoby to możliwe. Aby jeszcze bardziej zadbać o komfort, wszystkie wagony poddane zostaną w 2006 roku modernizacji, między innymi każdy z nich wyposazony zostanie w automat biletowy.

Historia

1859r. | Uruchomienie połączenia między Weißenfels a Zeitz.

1990r. | W latach 90-tych, z powodu braku inwestycji, odcinek ten stał się mało atrakcyjny. Szukano więc nowych koncepcji, które pomogłyby w utrzymaniu połączeń kolejowych w regionie.

1997r | Studium wykonane przez Instytut d/s klimatu, środowiska i energii z Wuppertalu stało się podstawą podjętych kroków. „Koncepcja rozwoju kolei w zachodniej części Saksonii-Anhalt" pokazuje możliwości utrzymania połączeń kolejowych w słabo zaludnionej części tego kraju związkowego.

1998r. | Wraz z powstaniem spółki Burgenlandbahn, która dzisiaj jest w 100 % spółką-córką DB Regio AG, powstało przedsiębiorstwo kolejowe, które pokazuje, że także na terenach wiejskich, dzięki umiejętnemu połączeniu sieci kolejowej i autobusowej, powstać może regionalny system kolejowy, który można utrzymać.

1999r. | Uruchomienie połączeń przez Burgenlandbahn.

W 2003 | roku Minister Budownictwa i Transportu kraju związkowego Saksonia-Anhalt złożył gratulacje 4.000.000 pasażerowi spółki kolejowej Burgenlandbahn.

Charakterystyka linii

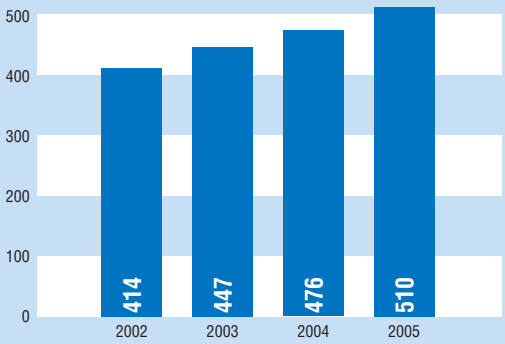
Najważniejszym plusem tej linii kolejowej jest punktualność, sięgająca 98 %. Gwarantuje ona, że mimo napiętego planu czasowego można zdążyć na wszystkie połączenia. Także wieczorami można liczyć na to, że pasażerowie nie zostaną pozbawieni możliwości udania się w dalszą podróż z dworca kolejowego. W przypadku nieprzewidzianych zdarzeń, podróżnym oferuje się dotarcie do celu taksówką. Krótkie oczekiwanie na przesiadkę skraca łączny czas podróży, ale przesiadki często nie są w ogóle potrzebne. Na modelowym odcinku Zeitz – Teuchern – Weißenfels, tylna część pociągu nie jeździ w godzinach od 7 do 19 do Weißenfels, ale w Teuchern jest odczepiana i jedzie dalej przez Naumburg w kierunku Artern.

Pociągi poruszają się co najmniej z prędkością 80 km/h. Punkty węzłowe zostały ustalone w ten sposób, aby ułatwić przesiadki. Na wszystkich liniach zachowano rytm co najmniej dwugodzinny, który obowiązuje również w godzinach wieczornych i w czasie weekendu. Na odcinku Weißenfels – Zeitz pociągi jeżdżą co godzinę. Dworce zostały doprowadzone do jednolitego standardu. Wagony motorowe spółki Burgenlandbahn są przyjazne dla osób niepełnosprawnych, specjalne rampy ułatwiają wsiadanie i wysiadanie.

Fakty

Przedsiębiorstwa kolejowe
Przewoźnik: Burgenlandbahn GmbH
Infrastruktura: DB Netz AG

Ilość pasażerów (dziennie)



Źródło: DB Regio

Długość trasy 31 km

Czas podróży 39 min.

Odjazdy Co godzinę

Maksymalna prędkość 100 km/h

Liczba pociągokilometrów (rocznie) 425.000

Więcej informacji Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
Jörg Minga | Pressesprecher Nordbahn | Rudolf-Diesel-Straße 2
24568 Kaltenkirchen | joerg.minga@nordbahn.info | www.nordbahn.info

Nordbahn

Schleswig-Holstein | Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe

Linia bliska mieszkańcom północnych Niemiec

Linia kolejowa pomiędzy Neumünster a Bad Oldesloe jest połączeniem dwóch najważniejszych tras kolejowych na Północy. Wraz z uruchomieniem ciągłych połączeń w 2002 roku powstała efektywna linia przejściowa pomiędzy magistralą kolejową Jütlandlinie (przez Neumünster) a magistralą kolejową Vogelfluglinie (przez Bad Oldesloe). Od tego momentu pasażerowie mogą korzystać z nowej linii, dającej duże możliwości połączeń. Ma ona w przyszłości służyć także transportowi towarowemu.

Także spółka nordbahn chce zaoferować swoim klientom coś więcej niż samą podróż. Oprócz bogatej oferty serwisowej przygotowano liczne akcje promocyjne, jak na przykład „drugi dom dojeżdżających“. Inną atrakcją sa wycieczki na duże imprezy do Bad Segeberg. Współpraca w ramach imprez nawołujących do twórczości Karola Maya w Bad Segeberg pobudza dodatkowe zainteresowanie linią nordbahn.
Tym sposobem połączenie kolejowe, mimo początkowych trudności z infrastrukturą, zyskało sobie szybko życzliwą klientelę. Ankieta przeprowadzona wśród podróżnych pokazała, że szczególnie cenią sobie oni godzinny rytm odjazdów, punktualność i życzliwość oraz uprzejmość maszynistów i konduktorów. Zamiast oczekiwanej liczby 1.200 podróżnych dziennie, z połączenia korzysta już w dni robocze ponad 3.000 pasażerów. Jakość tej linii została potwierdzona przez instytucję Stiftung Warentest, która wystawiła jej wysokie oceny ponad przeciętną.

LINIA NORDBAHN JAKO „DRUGI DOM“

Drobne uczynki zjednują sympatię podróżnych: w ramach współpracy z radiowym słuchowiskiem w odcinkach, nadawanym przez NDR-Radio-Comedy, pod tytułem „Stenkelfeld“, na pewien czas dopasowano zapowiedzi na stacjach do charakteru tego serialu. Można było nagle usłyszeć, w czystym północno-niemieckim dialekcie: „Następna stacja: Fresenburg. Nikt nie jest jednak zmuszany do opuszczenia pociągu“, albo: „Następna stacja: Fahrenkrug. Pogoda taka, jak i tutaj“. Grupą docelową innego projektu byli stale dojeżdżający. „Drugi dom dla dojeżdżających“ oferował magiczne miejsce z dekoracją w postaci salonika i wystawy, przedstawiającej 120 oryginalnych fotografii z fotograficznej akcji pod tytułem „Dojeżdżający poszukiwany“. Podczas tej akcji dojeżdżający koleją sami mieli udokumentować swoje „życie na torach“. Z tych fotografii, po artystycznej obróbce ponad 200 przezroczy przeprowadzonej przez Andreasa Schalskiego, powstała wystawa opowiadająca, wspólnie z kolażami Manfreda Scharfensteina, w pędzącym pociągu o życiu dojeżdżających nim ludzi, o ich „drugim domu“ na torach, mobilności życia codziennego, właśnie zgodnie z mottem: „Linia kolejowa nordbahn – drugi dom dojeżdżających“.

Historia

1875r. | Pierwsze połączenie między Bad Oldesloe a Neumünster.

1984r. | Zawieszenie ruchu pociągów pomiędzy Neumünster a Bad Segeberg ze względu na zbyt małe obłożenie. Jednak na krótkim odcinku pomiędzy Bad Segeberg a Bad Oldesloe pociągi pasażerskie kursowały wahadłowo.

1994r. | Od czasów przeprowadzenia reformy kolejowej władze kraju związkowego myślą o reaktywacji połączenia.

1999r | Przetarg europejski na obsługę linii Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe.

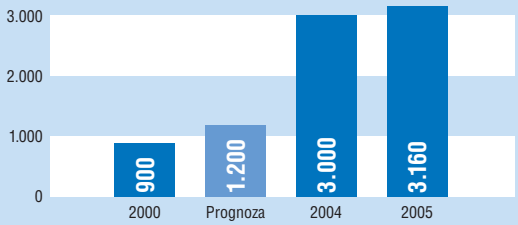
2000r. | Przetarg wygrywa konsorcjum złożone z AKN Eisenbahn AG i Hamburger Hochbahn AG. Spółki te tworzą spółkę córką „nordbahn”. Ale zanim spółka ta zajmie się przewozami na tym odcinku, należy go odpowiednio dopasować do przyszłego ruchu i reaktywować odcinek Neumünster – Bad Segeberg. Dodatkowo cała trasa zostaje wyposażona w nową technikę sygnalizacyjną i zapewniającą bezpieczeństwo.

W 2002 | roku uruchomiono połączenia na tej trasie.

Fakty

Przedsiębiorstwa kolejowe
Przewoźnik: NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
Infrastruktura: DB Netz AG

Ilość pasażerów (dziennie)



Źródło: NBE

Charakterystyka linii

Połączenie to ma duże znaczenie dla ponadregionalnych osi transportowych, jak też dla komunikacji regionalnej. System taryfowy został zmodyfikowany i zintegrowany z istniejącymi systemami związków transportowych, tym samym ułatwiono przesiadanie się na inne środki transportu. Na niektórych przystankach z peronu można przesiąść się bezpośrednio do autobusu. Dwa przystanki na żądanie zwiększyły elastyczność kolei. Korzysta się z nich tylko na wyraźnie zasygnalizowane życzenie podróżnych lub gdy pasażerowie czekają na peronie.

Komfort i serwis to dwie przesłanki obsługi nowoczesnej linii kolejowej, które są dzisiaj oczywiste. Także na tym połączeniu w północnej części Niemiec wiele się pod tym względem zmieniło. Składy typu LINT umożliwiają, szczególnie pasażerom niepełnosprawnym, łatwiejsze wsiadanie i wysiadanie. Wszystkie wagony są klimatyzowane. Oferują możliwość skomunikowania się z maszynistą pociągu, są wyposażone w automaty biletowe i podłączenia do słuchawek przy wszystkich siedzeniach i słuchania różnych programów muzycznych. W pierwszej klasie istnieje możliwość podłączenia laptopów. Dodatkowo orientację ułatwia system tablic informacyjnych o kolejności przystanków oraz zapowiedzi. Kamery monitorujące wpływają na zwiększenie bezpieczeństwa w pociągach i chronią przed wandalizmem. W standardzie wyposażenia są również toalety przystosowane dla osób niepełnosprawnych.

Od godziny 6.30 do 13.00 pracownicy serwisu są obecni w pociągach. Oferują rozkłady jazdy, sprzedają gazety, napoje, słodycze i przekąski. Można u nich także wypożyczyć za kaucję parasole.

Długość trasy 45 km

Czas podróży 42 – 46 min.

Odjazdy Co godzinę

Maksymalna prędkość 120 km/h

Liczba pociągokilometrów (rocznie) 630.000

Stopka redakcyjna

Wydawca
Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | D-10117 Berlin
T +49. 30. 24 62 599-0 | **F** +49. 30. 24 62 599-29
E info@allianz-pro-schiene.de | **W** allianz-pro-schiene.de

Publikacja jest także dostępna bezpłatnie jako plik pdf na stronie:
http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/pdf-Dateien/
Publikationen/Miasto_Region_Kolej.pdf

Publikacja w niemieckiej wersji językowej, prezentująca 16 przykładów rewitalizacji lokalnych linii kolejowych, jest dostępna bezpłatnie jako plik pdf na stronie:
http://www.allianz-pro-schiene.de/pdf/ApS_Positivbeispiele_Aufl2_060628.pdf

V.i.S.d.P.	Dirk Flege, Dyrektor
Treść	Simon Japs, Dr. Andreas Geißler
Redakcja	Maximilian von Beyme
Opracowanie graficzne	PEPERONI Werbeagentur GmbH
Zdjęcia	Druk za zgoda poszczególnych spółek kolejowych
Druk	DMP (Digital Media Production)
Mapy/Grafika	DB AG, Klaus Fischer
Stan na:	siepień 2006r.
Tłumaczenie:	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Współpraca:	Götz Walther

Członkowie Allianz pro Schiene

ACE Auto Club Europa

ACV Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland

BDEF

BF Bahnen

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BUND
FREUNDE DER ERDE

Deutscher Bahnkunden-Verband
DBV

Verkehrsgewerkschaft
GDBA

GDL
GEWERKSCHAFT DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER

NABU

NaturFreunde
DEUTSCHLANDS

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband

TRANSNET

VBB
Vereinigung für Bildung bei den Bahnen

VCD
Verkehrsclub Deutschland

VDEI
Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.

Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene e. V. – Koalicja na rzecz kolei

Allianz pro Schiene jest organizacją pożytku publicznego mającą na celu przeniesienie transportu „na szyny” w jak największym stopniu. W Niemczech i w Europie angażuje się w działania wspierające politykę transportową, ponieważ kolej jest najpewniejszym i najbardziej przyjaznym środowisku naturalnemu środkiem transportu motorowego. W Koalicji tej połączyło się 15 organizacji non-profit: związki ekologiczne BUND, NABU i NaturFreunde Deutschlands, stowarzyszenia pasażerów Pro Bahn, DBV, i VCD, automobilklub ACE i ACV, trzy kolejowe związki zawodowe TRANSNET, GDBA i GDL oraz związki kolejowe BDEF, BF Bahnen, VBB i VDEI. Organizacje te reprezentują ponad 2 miliony członków. Stowarzyszenie wspierane jest przez 70 przedsiębiorstw gospodarki „branży kolejowej“.

Członkowie Allianz pro Schiene

Przewodniczący: Norbert Hansen, TRANSNET Gewerkschaft

- ACE – Auto Club Europa e. V.
- ACV – Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland
- BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e. V.
- BF BAHNEN – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e. V.
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
- DBV – Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.
- GDBA – Verkehrsgewerkschaft
- GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- NABU – Naturschutzbund Deutschland e. V.
- NaturFreunde Deutschlands e. V.
- Pro Bahn e. V.
- TRANSNET – Gewerkschaft
- VBB – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e. V.
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e. V.
- VDEI – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e. V.

Członkowie wspierający Allianz pro Schiene

Rzecznik członków wspierających: Peter Witt,
Przewodniczący Rady Nadzorczej Bombardier Transportation Deutschland

- ABB AG
- AKN Eisenbahn AG
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
- Alcatel SEL AG – Transport Automation Systems
- Alstom LHB GmbH
- Ansaldo Signal
- Arriva Deutschland GmbH
- BahSIG Bahn-Signalbau GmbH
- Balfour Beatty Rail GmbH
- Bilfinger Berger AG
- Bombardier Transportation GmbH
- BUG Verkehrsbau AG
- Bureau Veritas Rail GmbH
- BWG Gesellschaft mbH & Co. KG
- Deutsche Bahn AG
- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a. G.
- econex verkehrsconsult gmbh
- Erfurter Industriebahn GmbH
- ERR European Rail Rent GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH
- FEW Blankenburg GmbH
- Franz Kassecker GmbH
- GSG Knape Gleissanierungs GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- H. F. Wiebe GmbH & Co. KG
- Havelländische Eisenbahn AG
- Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- HSH Nordbank AG
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.
- IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- msNeumann Elektronik GmbH
- NedBahnen Deutschland GmbH
- Neun Consulting Group
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- REGIOBAHN GmbH
- Robel Bahnbaumaschinen GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Scheidt & Bachmann GmbH
- Schweerbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- Siemens AG Transportation Systems
- SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG
- Sparda-Bank Hamburg eG
- Sparda-Bank Hessen eG
- Sparda-Bank West eG
- Spitzke AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stadler Pankow GmbH
- Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG
- Thalys International SCRL
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- Veolia Cargo Deutschland GmbH
- Veolia Verkehr GmbH
- Verband der Sparda-Banken e. V.
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e. V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
- VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG

Allianz pro Schiene

Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | D-10117 Berlin
T +49. 30. 24 62 599-0 | **F** +49. 30. 24 62 599-29
E info@allianz-pro-schiene.de | **W** allianz-pro-schiene.de

This brochure has been produced in Polish language as part of the BSR INTERREG IIIB project "SEBco – City-hinterland cooperation as motor for regional development in the South Eastern Baltic" http://www.sebco.eu

SEBco

Baltic Sea Region INTERREG III B