

Stadt,



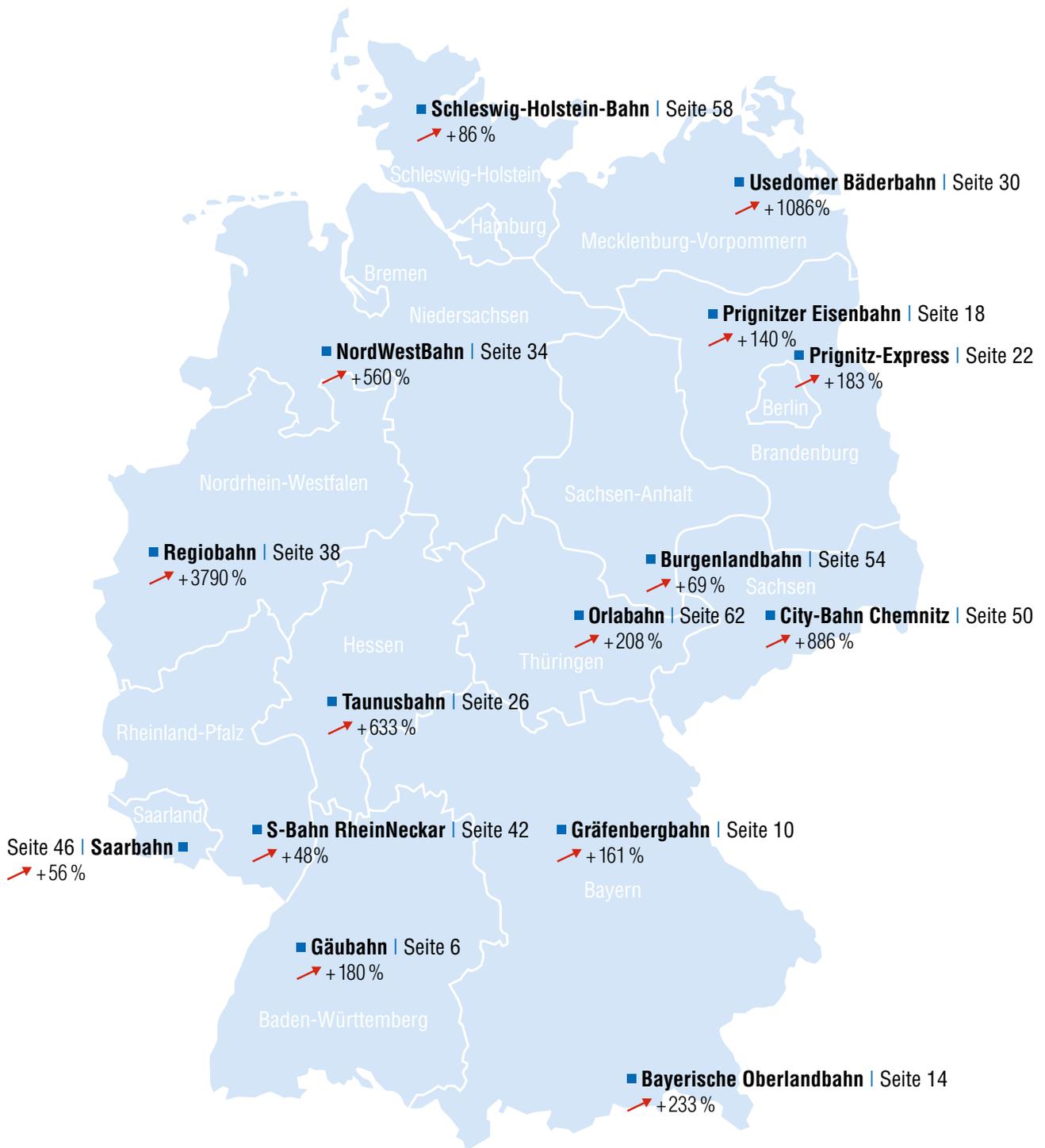
Land,



Schiene



15 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr



Inhaltsverzeichnis

Zug in den Wald Baden-Württemberg Gäubahn	Seite 6
Kirschblüten-Express durchs Frankenland Bayern Gräfenbergbahn	Seite 10
Auf Flügeln ins Bayerische Oberland Bayern Bayerische Oberlandbahn	Seite 14
Ökobahn mit Pioniergeist Brandenburg Prignitzer Eisenbahn	Seite 18
Bummelbahn war gestern Brandenburg Prignitz-Express	Seite 22
Vorfahrt im Schneegestöber Hessen Taunusbahn	Seite 26
Die Inselbahn Mecklenburg-Vorpommern Usedomer Bäderbahn	Seite 30
Ein mächtiger Takt Niedersachsen NordWestBahn	Seite 34
Die Klassenbeste Nordrhein-Westfalen Regiobahn	Seite 38
Metropolen vernetzen Rheinland-Pfalz S-Bahn RheinNeckar	Seite 42
Einmal Frankreich und zurück Saarland Saarbahn	Seite 46
Straßenbahn ins Erzgebirge Sachsen City-Bahn Chemnitz	Seite 50
Flächenbahn trotz dem Asphalt Sachsen-Anhalt Burgenlandbahn	Seite 54
Wunder an der Nordseeküste Schleswig-Holstein Schleswig-Holstein-Bahn	Seite 58
Romantik ohne Umsteigen Thüringen Orlabahn	Seite 62



Liebe Leserinnen und Leser,

der Nahverkehr erlebt seit Jahren eine echte Renaissance mit stetig wachsender Nachfrage. Die aktualisierte Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ zeigt anhand von beeindruckenden Beispielen, dass der umweltfreundliche und sichere Schienenverkehr für eine nachhaltige und bürgerfreundliche Verkehrspolitik unverzichtbar ist.

Die ausgewählten Beispiele machen deutlich, was den Erfolg des Nahverkehrs ausmacht: starke Investitionen in die Infrastruktur, neue Fahrzeuge, ein dichter und regelmäßiger Taktfahrplan, eine gesteigerte Zuverlässigkeit, Sauberkeit und Pünktlichkeit. Hinzu kommen die starke Verbundenheit mit der Region, kurze Entscheidungswege, lokale Verwaltungsstellen, durchgehende Verbindungen, ein guter Service, Ticketkauf im Zug, sowie eine gute Verknüpfung mit den anderen ÖPNV-Angeboten. Viele Betreiber bieten darüber hinaus attraktive Angebote für Freizeit und Tourismus.

Die vorgestellten Beispiele aus allen Regionen Deutschlands decken das breite Spektrum des Personennahverkehrs auf der Schiene ab. Erfolge gibt es auf kurzen und langen Strecken, sowohl bei S-Bahnen in Ballungszentren als auch bei Regionalbahnen in den dünner besiedelten, ländlichen Gebieten. Die Menschen honorieren Angebotsverbesserungen auf der Schiene. Den Ausschlag für den Erfolg gibt die Kundenzufriedenheit.

Die Bundesregierung wird künftig einen starken Akzent auf die Entwicklung der ländlichen Räume setzen und ihre Potenziale stärken. Städte und Metropolregionen sind auf funktionierende ländliche Räume angewiesen. Auch in ländlichen Regionen kann die Schiene eine sinnvolle Alternative zum Auto bieten. Voraussetzung dafür sind innovative und kundenfreundliche Verkehrskonzepte. Überall dort, wo ein Bahn-Angebot neu geschaffen oder nennenswert verbessert wurde, steigen die Fahrgastzahlen an. Oft wurden die ohnehin optimistischen Prognosen von der tatsächlichen Entwicklung sogar noch übertroffen.

Die positiven Reaktionen auf die jüngste Auflage dieser Broschüre haben gezeigt, dass das Interesse an umweltschonenden und sicheren Alternativen zum Straßenverkehr groß ist. Wo immer es sinnvoll ist, wollen wir den Verkehrsträger Schiene weiter stärken und damit für mehr individuelle Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels sorgen. Ich bin sicher, dass die jetzt vorliegende Neuauflage von „Stadt, Land, Schiene“ mit ihren Informationen einen guten Beitrag dazu leisten wird.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Peter Ramsauer'. The signature is fluid and cursive.

Dr. Peter Ramsauer
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

15 Bahnen – ein Rezept

Es geht voran mit der Schiene. Noch in den 90er Jahren waren viele Nebenstrecken 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. Welche Strecken die verkehrspolitische Dürrezeit überlebt haben 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 2009 wieder ausgelotet. Am Beispiel von 15 erfolgreichen Regionalbahnen schreiben wir ein Stück Eisenbahngeschichte und zeigen, wie Bürgerinitiativen, Politiker, engagierte DB-Leute, Privatbahner und 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 viel Eisenbahn ihre Bürger bekommen sollen. Mehrere Transportunternehmen können sich in der Regel um einen Auftrag bewerben. Regionalisierung, klare Finanzierungsregeln und Wettbewerb haben dem Schienennahverkehr gut getan und in Deutschland seine Renaissance begründet.

Regionalisierungsmittel: Die Länder bestellen

Um ihre neue Rolle als „Besteller“ spielen zu können, erhalten die Bundesländer seit 1996 jährlich vom Bund einen Teil der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Dieser Betrag, im Fachjargon „Regionalisierungsmittel“ genannt, ist in den vergangenen Jahren als Steinbruch des Bundesfinanzministers missbraucht worden. Bekamen die Länder im Jahr 2006 noch 7,05 Milliarden Euro für die Bestellung des Nahverkehrs, mussten sie im Jahr 2008 mit 6,67 Milliarden Euro auskommen. Ein zukunftsfähiger Nahverkehr braucht nach Auffassung der Allianz pro Schiene eine solide Basis: Die seit 2009 geltende jährliche 1,5-prozentige Dynamisierung der Regionalisierungsmittel sollte beginnend mit dem Jahr 2010 auf 2,5 Prozent erhöht und bis 2019 festgeschrieben werden.

Der Erfolg in Zahlen

Der Erfolg der neuen Rahmenbedingungen und der Konzepte vor Ort spricht für sich: Von 1995 bis 2008 ist in Deutschland die Verkehrsleistung im regionalen Schienenverkehr in Personenkilometern (Pkm) um mehr als 33 Prozent gestiegen. Die Zahl der Fahrgäste im regionalen Schienenverkehr ist im gleichen Zeitraum sogar um gut 50 Prozent gestiegen. Dies bedeutet, dass die Nachfrage im regionalen Schienenverkehr deutlich stärker gestiegen ist als das Zugangebot, das im gleichen Zeitraum lediglich um gut 26 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.

Die Qual der Wahl

Die vorliegende dritte 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 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 Bahnen des DB-Konzerns und 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 ein erfolgreiches Unternehmen 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 der PDF-Fassung der 2. Auflage von „Stadt, Land, Schiene“, die im Bereich Publikationen unter www.allianz-pro-schiene.de zum Download bereit steht.

Gäubahn

Baden-Württemberg | Eutingen im Gäu – Freudenstadt





Der Zug in den Wald

Die Strecke zwischen Eutingen im Gäu und Freudenstadt gehört zu den spektakulärsten in Deutschland: Durch Felsklüfte, Sumpfland und Gesteinsmassive führt dieses Teilstück der alten Gäubahn zwischen Stuttgart und Freudenstadt über drei mächtige Viadukte. Vor ihrer Eröffnung im Jahre 1879 hielten Ingenieure es für unmöglich, eine solche Strecke überhaupt zu bauen. Seitdem ist die Gäubahn viele Male totgesagt worden. Genauso oft hat sie in ihrer wechselvollen Geschichte über solche Schwierigkeiten gesiegt. Ihre jüngste Wiedergeburt erlebte die Gäubahn im Jahr 2006 mit der Elektrifizierung: Seitdem fahren die roten Regionalexpresszüge von DB Regio und die gelb-roten Stadtbahnen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) gemeinsam auf der Strecke Eutingen – Freudenstadt. Diese Kooperation stellt an allen Tagen der Woche einen Stundentakt sicher. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten: Die Fahrgastzahlen schnellten in die Höhe. Innerhalb von zwei Jahren hatten sie sich fast verdreifacht.

1945, nur wenige Stunden vor dem Einmarsch der Alliierten, sprengte die deutsche Wehrmacht die Viadukte. Der Wiederaufbau der zerstörten Strecke verzögerte sich. Doch einen gefährlich schleichenden Niedergang erlebte die Gäubahn erst nach dem Krieg: Der Autoboom erreichte auch den Schwarzwald, sodass die nur noch schwach genutzte Eisenbahnstrecke Anfang der 70er Jahre erstmals von Stilllegung bedroht war.

Das Aus konnte abgewendet werden, doch Geld floss nicht mehr. 1974 wurde die Strecke von einer Hauptbahn zur Nebenbahn herabgestuft. Ein Jahr später musste der Haltepunkt Freudenstadt-Grüntal schließen, 1979 wurde der Bahnhof Altheim-Rexingen aufgehoben. Zwanzig Jahre dauerte es, bis mit dem Nahverkehrskonzept „Freudenstädter Stern“ im Schwarzwald endlich die Moderne wieder zum Zuge kam. Der Schienenverkehr im Schwarzwald verfügt seitdem über neue Standards und versorgt die Region mit Integriertem Taktfahrplan und stündlichen Zugverbindungen. Mit der Elektrifizierung der Strecke Eutingen – Freudenstadt setzte der „Freudenstädter Stern“ 2006 einen leuchtenden Schlussakkord.

Gemeinsam brachten Deutsche Bahn und Albtal-Verkehrsgesellschaft die 30 Kilometer lange Strecke in Schuss. Die Gäubahn wurde dabei nicht nur elektrifiziert, sie wurde vor allem an die Großstädte Stuttgart und Karlsruhe angebunden. Der Neu- und Umbau der Kreuzungsbahnhöfe Schopfloch und Hochdorf ermöglichte den Anschluss der Gäubahn an die Stadtbahnlinie S41 auf der Murgtalbahn (Karlsruhe –) Rastatt – Freudenstadt. Seitdem sorgen durchgehende Verbindungen und pünktliche Züge für steigende Fahrgastzahlen. Moderne Fahrzeuge mit Mehrzweckabteilen und niedrigen Einstiegen sind besonders auf Radler ausgerichtet.

Der Nordschwarzwald ist dank der Schiene ein Stück näher an die Großstädte herangerückt. In Eutingen haben die Reisenden

im stündlichen Wechsel Anschluss nach Stuttgart oder können direkt dorthin weiterfahren; in Freudenstadt, am anderen Ende der Strecke, geht es mit der Stadtbahn durch das Murgtal direkt bis nach Karlsruhe weiter. Um die Wohn- und Gewerbegebiete des östlichen Landkreises Freudenstadt besser anzubinden, planen DB Regio und AVG für die nächsten Jahre zusätzliche Haltepunkte in Freudenstadt, Dornstetten, Horb und Eutingen.

Die reizvolle Bahnstrecke zieht auch Feriengäste an. Mit einer Gästekarte können Urlauber die öffentlichen Verkehrsmittel im gesamten Schwarzwald kostenlos nutzen. Der Geltungsbereich umfasst etwa 100 Orte und alle Verkehrsverbünde des Schwarzwaldes zwischen dem Rhein im Westen und Süden, dem Neckar im Osten und Rastatt im Norden. Wer mindestens eine Übernachtung bucht, erhält vom Vermieter die KONUS-Karte („Kostenfreie Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs für Schwarzwaldurlauber“), die in Nahverkehrszügen, Bussen und S-Bahnen gilt.

Eisenbahn-Nostalgiker kommen auf der Gäubahn ebenfalls nicht zu kurz: Der historische Triebwagen „Roter Heuler“ (ET 65) ersetzt in den Sommerferien die Stadtbahnen der AVG und vermittelt nicht nur einen Eindruck, wie die Eisenbahn im Jahr 1930 aussah. Der Name „Heuler“ bezieht sich auf das Fahrgeräusch, das in Deutschland tatsächlich nur noch auf der Gäubahn zu hören ist: Der „Rote Heuler“, der im Sommer zwischen Freudenstadt und Eutingen verkehrt, ist nämlich der letzte seiner Art.



Erfolg durch Stundentakt: Zwei Betreiber auf einer Strecke.

Leistung der Strecke

Der Gäubahn ist es gelungen, ihre Fahrgastzahlen von 500 (2006) auf 1.400 (2008) fast zu verdreifachen. Besonders an den Wochenenden nutzen Wanderer aus den Großräumen Stuttgart und Karlsruhe die durchgehenden Züge auf der 30 Kilometer langen Strecke in den Nordschwarzwald. Fahrräder fahren am Wochenende und an Werktagen ab 9 Uhr kostenlos mit. Die Strecke gehört zum Gebiet der Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt (VGF), so dass im Nahverkehr Weiterfahrten per Bus ohne zusätzliches Ticket möglich sind. Musterhaft sind die Pünktlichkeitswerte auf dieser Strecke: 98,5 Prozent der Züge sind pünktlich oder höchstens fünf Minuten verspätet.

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 Schienennetz von 550 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 Investoren aus Japan, Korea oder Taiwan an.

Geschichte

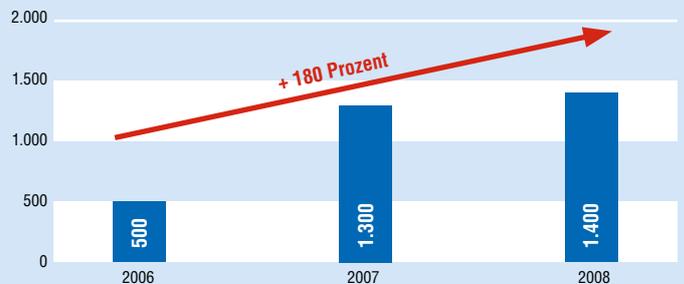
- 1879 | Eröffnung der Eisenbahnstrecke Stuttgart – Freudenstadt unter dem Namen Gäubahn. Die Strecke Eutingen im Gäu – Freudenstadt ist ein Teilstück dieser alten Gäubahn.
- 1949 | Erst vier Jahre nach Kriegsende ist die Strecke wieder befahrbar. Die Deutsche Wehrmacht hatte die Eisenbahnviadukte im Rückzugsgefecht vor den einmarschierenden Alliierten gesprengt.
- 1974 | Herabstufung der Strecke von einer Hauptbahn zur Nebenbahn.
- 2003 | Das Regionalnetz „Freudenstädter Stern“ nimmt Gestalt an. Meilenstein ist die Elektrifizierung der Murgtalbahn Rastatt – Freudenstadt.
- 2006 | Aufnahme der Direktverbindungen zwischen Freudenstadt und Stuttgart. Dank der Elektrifizierung der Gäubahn wird die Strecke außerdem in das Stadtbahnnetz Karlsruhe integriert. Dazu müssen die Bahnhöfe Schopfloch und Hochdorf modernisiert werden.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) und DB Regio AG, Regionalverkehr Württemberg
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg
Infrastruktur: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Quelle: DB Regio AG

Streckenlänge 30 km

Fahrtzeit 30 min.

Taktung Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 520.000

Fahrzeuge

ET 425 von Siemens und Bombardier, Zweisystem-Mittelflur-Stadtbahnen GT 8-100 2SM von Duewag (heute Siemens)



Kontakt

AVG | Dr. Walter Casazza Geschäftsführer
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
Tullastraße 71
76131 Karlsruhe
Telefon 0721. 61 07 50 10
Fax 0721. 61 07 50 09
info@avg.karlsruhe.de
www.avg.info



Kontakt

DB Regio | Ralf Urban Sprecher und kaufmännischer Leiter
DB Regio Baden-Württemberg, Regionalverkehr Württemberg
Ehmannstraße 56
70191 Stuttgart
Telefon 0711. 20 92 52 04
Fax 0711. 20 92 36 08
ran-baden-wuerttemberg@bahn.de
www.bahn.de/baden-wuerttemberg



DB BAHN

Die Gräfenbergbahn



Gräfenbergbahn

Bayern | Nürnberg Nordost – Gräfenberg



Kirschblüten-Express für das Frankenland

Einst drohte ihr die Stilllegung, heute gehört die Gräfenbergbahn zu den Referenzstrecken des Freistaates Bayern. Dazwischen liegen Jahre eines harten Kampfes, den eine Handvoll Menschen schließlich gewonnen hat. Bei der Bürgerinitiative „Gräfenbergbahn“ wusste man schon in den 80er Jahren, was heute Allgemeingut ist: Die 28 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Nürnberg Nordost nach Gräfenberg ist kein aussichtsloser Fall, mit den richtigen Angeboten würden die Fahrgäste in Scharen zurückkehren. Seit dem Jahr 2000 gibt es dieses Angebot, und die Zahl der Fahrgäste stieg um mehr als 160 Prozent. Heute fahren werktags rund 5.000 Reisende auf der Strecke. Auch an Wochenenden hat sich die Nachfrage mit 1.500 Fahrgästen pro Tag verdoppelt.

In den 80er und 90er Jahren sah das noch völlig anders aus. Veraltete Fahrzeuge fuhr immer seltener auf einer maroden Infrastruktur, die Fahrgäste kehrten der Zugverbindung von Nürnberg Nordost nach Gräfenberg den Rücken. Wegen seiner „Insel-lage“ ohne Zug-Anschluss an das übrige Eisenbahnnetz machte es der Bahnhof Nürnberg Nordost der kleinen Gräfenbergbahn besonders schwer. Die Stilllegung der Strecke wurde immer wahrscheinlicher. „Es war ein Drama“, erinnert sich der frühere Aktivist Matthias Striebich. „Die Politik sagte, die Bahn sei schuld, die Bahn sagte, die Strecke sei nicht wirtschaftlich. Wir haben immer neue Anträge gestellt und so das endgültige Aus hinausgezögert.“ Auch vor ungewöhnlichen Maßnahmen schreckten die Retter der Gräfenbergbahn nicht zurück. Willi Keiner vom Landratsamt Forchheim holte Schüler aus einem parallelen Busverkehr zurück in die Gräfenbergbahn. Solche „Fahrgaststeigerungen“ erschwerten natürlich die Stilllegung. Zuerst hagelte es Kritik, aber im Jahr 2000 bekamen Willi Keiner und der DB-Mitarbeiter Tobias Richter die verdiente Anerkennung. Für die Rettung der Gräfenbergbahn erhielten sie den Nahverkehrs-Preis der Bayerischen Eisenbahngesellschaft.

Für die Gräfenbergbahn kam die Wende zum Guten mit der Bahnreform: Die Politik beschloss, den Personennahverkehr auf der Schiene zu regionalisieren, der Freistaat Bayern stufte die Strecke als vielversprechend ein. 1998 begann die gründliche Sanierung der Gleise, der Signal- und Informationstechnik und der Bahnsteige. Zwei Jahre später ging die Strecke mit verdichtetem Takt wieder in Betrieb, 2003 auch am Wochenende



im Stundentakt. Heute ist die Gräfenbergbahn eine umweltfreundliche und bequeme Anbindung an den Ballungsraum Nürnberg. Dazu trug auch die Verlängerung der U-Bahn bis Nürnberg Nordost bei, die das langjährige gefährliche Inseldasein beendete. Mit dem neugebauten Bahnhof Heroldsberg Nord bekam das Unternehmen Stabilo Schwan eine eigene Anbindung für Pendler aus Nürnberg.

Viele Großstädter schätzen am Wochenende die schnelle Verbindung in ein Ausflugsgebiet mit gut erschlossenen Wanderwegen. Berühmt sind die blühenden Kirschbäume, die im Frühling die gesamte Strecke bis hoch in den Ort Gräfenberg säumen. Kein Wunder, dass die Gräfenbergbahn mit dem DB-Regio-roten Kirschlogo zu einem festen Begriff geworden



Der harte Kampf der Bürgerinitiativen hat sich gelohnt.

ist. Um die Bahn noch fester im Bewusstsein der Leute zu verankern, hat sich die DB Regio Mittelfranken im Rahmen des Referenzstrecken-Projekts einiges einfallen lassen. Mit den Schulen gibt es eine enge Kooperation, um die Nachwuchsfahrgäste auf einen reibungslosen Ablauf des Schülerverkehrs vorzubereiten. Persönliche Briefe an Privathaushalte oder Kennenlern-Tickets haben die Gräfenbergbahn noch bekannter gemacht. Broschüren mit Freizeittipps und die Verbesserung der Fahrgastinformation, etwa durch bessere Beschilderungen von Park & Ride-Anlagen, trugen ebenfalls zum Kundenzulauf bei.

Leistung der Strecke

Durch die Einbindung in den regionalen Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ist die Gräfenbergbahn attraktiver denn je. Wo bis Ende 1995 nur fünf Züge pro Tag und Richtung fuhren, verkehrten seit 1996 von Montag bis Freitag 25 Züge von und nach Gräfenberg, außerdem sechs weitere Züge von und nach Eschenau. Die Angebotsverbesserung kam schrittweise: Zunächst wurde der Stundentakt unter der Woche eingeführt, ab Dezember 2003 wurde er auch auf das Wochenende ausgedehnt.

REFERENZSTRECKE IM BAYERISCHEN SPNV

Im Jahr 2001 startete die Bayerische Eisenbahngesellschaft das Projekt „Referenzstrecken im Bayerischen SPNV“, um die Erfolge intensiven Marketings, Qualitätssteigerungen und Qualitätskontrollen zu überprüfen. Sechs Jahre lang wertete sie die Wirkung derartiger Maßnahmen auf vier ausgewählten Strecken aus. Insbesondere die Punkte Marketing, Image, Pünktlichkeit, Service, Sicherheit im Schülerverkehr und Fahrgastinformation sollten dadurch auf ein hohes Niveau gebracht werden. Teilnehmer waren Bayerische Oberlandbahn, Paartalbahn, Waldbahn und Gräfenbergbahn. Die Gräfenbergbahn konnte sich vor allem beim Thema Information der Fahrgäste verbessern.

Geschichte

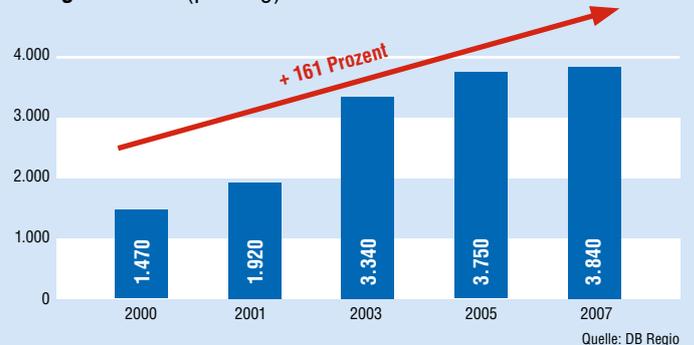
- 1886 | Eröffnung der Strecke Erlangen – Eschenau – Gräfenberg.
- 1904 | Baubeginn der Verbindungsstrecke Nürnberg Nordost – Eschenau.
- 1908 | Aufnahme des Verkehrs von Nürnberg Nordost bis Heroldsberg, im Mai Verlängerung der Strecke bis Eschenau.
- 1983 | Werktags verkehren nur noch fünf Züge je Richtung zwischen Nürnberg Nordost und Gräfenberg. Verlagerung des Wochenendverkehrs auf den Bus. Eine Bürgerinitiative kämpft gegen die drohende Stilllegung.
- 1996 | Fertigstellung der U-Bahnstation Nürnberg Nordostbahnhof. Mit der neuen Schienen-Anbindung des „Inselbahnhofs“ an die Nürnberger Bahnhöfe wächst das Interesse an der Strecke nach Gräfenberg.
- 1998 | Beginn der Streckenmodernisierung.
- 2000 | Wiederinbetriebnahme der Strecke Nürnberg Nordost – Gräfenberg nach der Sanierung.
- 2001 | Einsatz der neuen Dieseltriebwagen VT 642 und Ausweitung des Angebots. Start des Projektes „Referenzstrecken im bayerischen SPNV“.
- 2003 | Im Dezember Einführung eines Stundentaktes am Wochenende.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: DB Regio AG, Regio Mittelfranken
Aufgabenträger: Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
Infrastruktur: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 28 km

Fahrtzeit 39 min.

Taktung Von Montag bis Sonntag Stundentakt mit Verdichtertakten zwischen Nürnberg Nordost und Eschenau

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 461.000

Fahrzeuge Bis Dezember 2008 und ab Dezember 2009: Dieseltriebwagen Baureihe VT 642 Desiro von Siemens DUEWAG, Dezember 2008 – Dezember 2009 Dieseltriebwagen: Baureihe VT 648.3 Lint 41 von Alstom Transport



Kontakt

Helmut Fellner | DB Regio AG

Regio Mittelfranken
Hinterm Bahnhof 33 | 90459 Nürnberg

Telefon 0911. 219 26 56 | Fax 0911. 38 27
helmut.fellner@dbbahn.com
www.bahn.de

Bayerische Oberlandbahn

Bayern | München – Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries



Auf Flügeln ins Bayerische Oberland

Das Streckennetz München – Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries befährt die Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) seit 1998. Für den Start hatte sich das Unternehmen Großes vorgenommen: Ein ganz neuer Zugtyp namens „Integral“ sollte für den Aufbruch in eine neue Zeit sorgen. Doch zunächst machte der Hoffnungsträger vor allem mit Pannen von sich reden. Erst nach einer rund zweijährigen Überarbeitung waren die neuen Triebzüge voll einsatzfähig. Seitdem kommen sie bei Kunden und Fachleuten vor allem wegen ihres hohen Komforts gut an. Die Wagen sind behindertenfreundlich, es gibt genügend Fahrradstellplätze und sogar eine Spielecke für Kinder. Viele Reisende in der Region haben das Angebot seitdem schätzen gelernt: Sahen erste Prognosen nur ein Potenzial von zusätzlichen 1000 Kunden, haben sich die Fahrgastzahlen tatsächlich mehr als verdreifacht. Innerhalb von zehn Jahren sind sie von 4.500 auf rund 15.000 Reisende pro Tag angestiegen.

Wichtigstes Erfolgsrezept war auch bei der BOB ein dichter Fahrplan. Mit durchgehendem Stundentakt, zu Hauptverkehrszeiten sogar Halbstundentakt, ließen sich Pendler im Großraum München überzeugen. Um weitere Fahrgäste zu gewinnen, setzt die BOB auf öffentliche Präsenz. Sie organisiert Verlosungsaktionen und Zugtaufen oder ergreift in Diskussionsrunden zum Thema Mobilität Partei für die Schiene. Als Gründungsmitglied des regionalen Tourismusverbandes und mit einer eigenen Sammlung von Ausflugs-Tipps in das Bayerische Oberland versucht die BOB, Touristen für die Bahn zu begeistern. Um Kundenbedürfnisse kennenzulernen, hat sie einen Fahrgastbeirat ins Leben gerufen und führt regelmäßig Kundenbefragungen durch.

Inzwischen stößt die BOB wegen der großen Nachfrage an ihre Kapazitätsgrenzen. Da die Dieseltriebzüge vom Typ „Integral“ nicht mehr gebaut werden und Fahrzeuge anderer Hersteller mit dem Integral nicht kuppeln und flügeln können, schlägt die BOB vor, dass die Integralflotte nur noch zwischen München und Tegernsee/Lenggries verkehren soll. Ziel für die nahe Zukunft ist die Elektrifizierung der Strecke nach Bayrischzell, um dort neue elektrische Fahrzeuge und auf dem gesamten Oberlandbahnnetz einen Halbstundentakt einführen zu können.

Die positive Entwicklung der BOB wird nicht nur durch die guten Ergebnisse bei den Kundenbefragungen und die erfreulichen



Fahrgastzahlen deutlich. Beim Ersten Umweltvergleich Schienenverkehr der Allianz pro Schiene, der das Umweltengagement von Eisenbahnunternehmen untersuchte, siegte das Unternehmen in der Kategorie „Personennahverkehr mit Dieseltraktion“. Geschäftsführer Heino Seeger erhielt zudem den bayerischen ÖPNV-Preis. Und auch die Stiftung Warentest bescheinigte der BOB, eine der Besten zu sein. Kein Wunder, dass die Verbindung nach ersten Anlaufschwierigkeiten inzwischen zur Referenzstrecke der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) geworden ist, die im Auftrag des Freistaats Bayern die Zugleistungen bestellt.

Das gute Selbstbild der BOB bestätigen sogar kritikfreudige Fahrgastverbände. Andreas Frank (Pro Bahn Bayern) sieht wenig Grund zum Klagen: „Über die BOB bekommen wir kaum Beschwerden. Und wenn Fahrgäste im Parallelverkehr von DB und BOB bei Holzkirchen mal das falsche Ticket haben, dann drückt das Personal ein Auge zu.“



Nicht nur landschaftlich ausgezeichnet: „Die BOB ist eine der Besten“, urteilte die Stiftung Warentest.

Leistung der Strecke

Um das unerwartet hohe Fahrgastaufkommen zu bewältigen, hat die BOB ihre Flotte um drei neue Talent-Triebwagen ergänzt. Der in den Bayern-Takt eingepasste Fahrplan ermöglicht außerdem gute Anschlussverbindungen zum Bus und anderen Bahnen. Fahrgäste können mit Wochenend- und Kombitickets günstig fahren. Das Angebot der BOB richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen: Am Wochenende gibt es keinen Halt am

Münchner Siemenswerk, dafür wird für Ausflügler in Solln gehalten. Morgens und mittags halten die Züge speziell für Schüler in Otterfing. Die BOB fährt seit der Fahrplanausweitung 2003 einen durchgehenden Stundentakt, der in der Hauptverkehrszeit zu einem Halbstundentakt verdichtet wird. Seit 2005 werden an Wochenenden zusätzliche Züge eingesetzt. So ergeben sich jährlich rund 1.850.000 Zugkilometer zwischen der Peripherie und dem Zentrum von München.

OHNE UMSTEIGEN MIT DEM FLÜGELZUGSYSTEM

Bei der BOB handelt es sich um ein 120 km großes Streckennetz, das im Flügelzugsystem befahren wird. Das System schafft umsteigefreie Verbindungen von München ins Bayerische Oberland und zurück. Der dreiteilige Zug startet in München. In Holzkirchen trennt sich der erste Teil für die weitere Fahrt nach Bayrischzell ab. Die verbleibenden zwei Zugteile trennen sich in Schafflach, um in Richtung Tegernsee bzw. Lenggries weiterzufahren. Auf dem Rückweg werden die Zugteile wieder zusammengekoppelt und fahren ab Holzkirchen als ein Zug. Die zusammenhängenden Triebzüge belasten das dicht befahrene Münchner Schienennetz wesentlich geringer als drei einzelne Züge. So kann in der Hauptverkehrszeit problemlos ein Halbstundentakt angeboten werden. Durch ihre Eignung für schnelles „Flügeln“ und Kuppeln sind die Fahrzeuge ein wichtiger Garant für den Erfolg der Strecke.

Geschichte

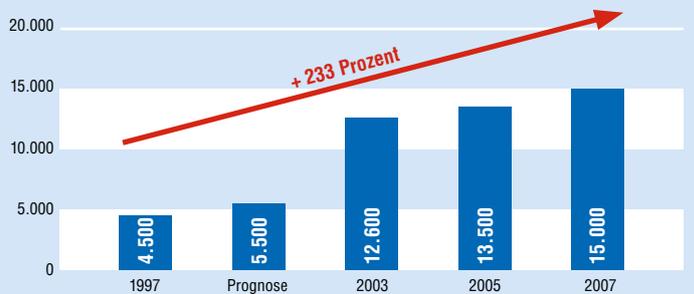
- 1857 | verkehren erstmals Züge von München nach Holzkirchen, später auch auf anderen Verbindungen ins Bayerische Oberland. Die private Tegernsee-Bahn fährt ab 1883 von Schaftlach nach Gmund. 1924 ist das heutige Streckennetz komplett.
- 1998 | startet die Bayerische Oberlandbahn (BOB) als neu gegründetes Unternehmen auf dem Streckennetz der früheren Bundesbahn und der Tegernsee-Bahn zwischen München und Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries.
- 1999 | Nach vielen Fahrzeugproblemen ordnet der Bayerische Staatsminister Otto Wiesheu die Generalüberholung an. Der „Integral“ wird für ein Jahr aus dem Betrieb genommen und ins Werk zurückgeschickt. In dieser Zeit nutzt die BOB lokbespannte Züge von DB Regio. Nach der Überarbeitung fahren die Triebwagen zuverlässig und gewinnen das Vertrauen der Fahrgäste zurück.
- 2003 | Ausweitung des Fahrplans: Durchgehender Stundentakt, der zu den Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet wird.
- 2008 | Gemeinsame Marketingaktionen (Wohltätigkeitsveranstaltungen, Feste oder Rabattangebote) mit Unternehmen aus der Region; erstmals Kooperation mit den Stadtwerken München und dem Alpen-Plus-Verband, um mittels vergünstigter Skipässe mehr Wintersportler zur Anreise per Zug zu bewegen.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Bayerische Oberlandbahn GmbH
Aufgabenträger: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Infrastruktur: DB Netz AG und Tegernsee-Bahn AG,
DB Station & Service AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Quelle: BOB

Streckenlänge 120 km

Fahrtzeit (ab München)

Bayrischzell 1:23 h
Tegernsee 1:04 h
Lenggries 1:09 h

Taktung Stundentakt, in der Hauptverkehrszeit verdichtet

Höchstgeschwindigkeit 140 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 1.850.000

Fahrzeuge

Dieseltriebwagen S5D95 der Integral Verkehrstechnik AG,
Österreich

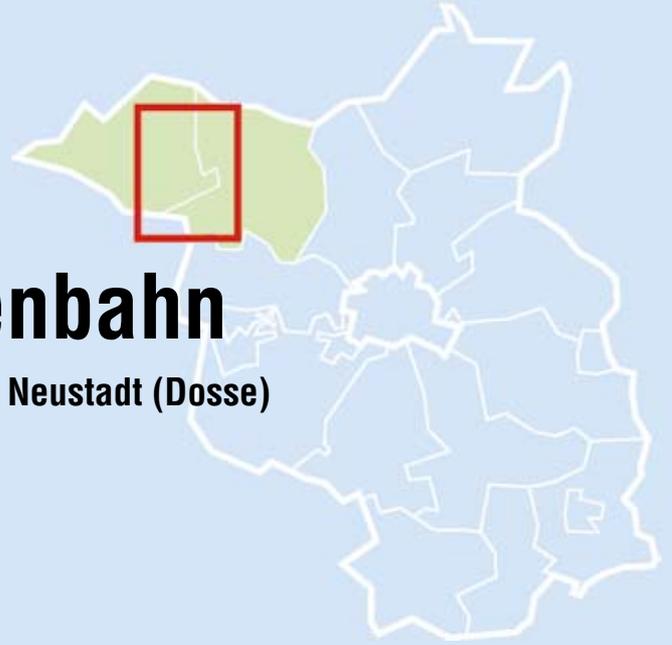


Kontakt

Heino Seeger | Geschäftsführer

Bayerische Oberlandbahn GmbH
Bahnhofplatz 9 | 83607 Holzkirchen

Telefon 08024. 99 71 45 | Fax 08024. 99 71 10
auskunft@bayerischeoberlandbahn.de
www.bayerischeoberlandbahn.de



Prignitzer Eisenbahn

Brandenburg | Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse)



Ökobahn mit Pioniergeist

Nach der Wende drohte der Strecke Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse) die kalte Stilllegung. Ihre Rettung verdankt sie dem Erfindungsgeist eines einzelnen Mannes. Der Brandenburger Thomas Becken hatte zu DDR-Zeiten als Reichsbahn-Lokführer gearbeitet, nach der Wiedervereinigung wechselte er zur Deutschen Bahn. Als der geborene Putlitzer erfuhr, dass die Strecke Putlitz – Pritzwalk gleich vor seiner Haustür stillgelegt werden sollte, schuf er sich selbst einen neuen Arbeitsplatz: Becken gründete ein Unternehmen, kaufte einen Zug und fuhr los. Alles weitere gehört ins Fach der Eisenbahnromantik: Mit ausrangierten Uerdinger Schienenbussen rumpelten Becken und sein Mitstreiter Mathias Tenisson so erfolgreich über die wiedererweckte Nebenstrecke, dass sie bald expandierten: Pritzwalk – Neustadt und andere Strecken folgten. Blieben die Fahrzeuge liegen, legten die beiden Pioniere selber Hand an. Legendär sind bis heute die Plastikkästen neben dem Fahrerstand, die mit Schokoriegeln gefüllt waren. Für eine Mark konnten sich die Fahrgäste bedienen.

Ihre abenteuerliche Gründungsphase hat die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) längst hinter sich gelassen, doch die Verwurzelung in der Region bleibt auch heute die Basis ihres Erfolgs bei den Fahrgästen. Kontinuierlich konnte die Zahl der Reisenden auf der schwierigen Strecke Pritzwalk – Neustadt von täglich 400 (2001) auf heute 960 gesteigert werden – ein Zuwachs von 140 Prozent. Nicht umsonst leitet Mitbegründer Tenisson die Geschicke der PEG und ihrer inzwischen rund 400 Mitarbeiter auch weiterhin vom Putlitzer Unternehmens-Stammsitz aus. Vor Ort hat die Prignitzer Eisenbahn viel Experimentierfreude mit alternativen Kraftstoffen bewiesen. Der Einsatz von Pflanzenöl und Biodiesel, den die PEG vorantreibt, findet deutschlandweit Beachtung und stärkt die regionale Landwirtschaft.

Der Westen Brandenburgs ist dünn besiedelt. Mit den Fahrgastzahlen von Ballungszentren können die Brandenburger nicht konkurrieren. Die deutlichen Zuwachsraten sind darum umso bemerkenswerter. In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg soll ein neues Nahverkehrskonzept für den Landkreis Prignitz junge Fahrgäste und zusätzliche Schüler-Verkehre für die PEG gewinnen.

„Ein guter Zug“, steht auf dem blau-weiß-roten Logo der PEG. Entsprechend hoch sollen die Standards in punkto Kundentreue sein: Zugbegleiter stehen für Informationen zur



Verfügung. Tickets können an den Automaten im Zug gekauft werden. Tageszeitungen liegen während der Fahrt kostenlos aus. Für eine vorbildliche Fahrgastbetreuung und ihre Serviceleistungen bekam die PEG 1999 den Deutschen Schienenverkehrs-Preis vom Deutschen Bahnkunden-Verband verliehen.

Einen Quantensprung beim Komfort ermöglichten die neuen Triebwagen vom Typ RegioShuttle RS1, die seit Oktober 2003 zwischen Pritzwalk und Neustadt (Dosse) im Stundentakt bzw. Zweistundentakt fahren. Sie sind klimatisiert, bieten Niederflereinstieg und ausreichend Platz für Fahrräder, Kinderwagen und Gepäck.

Eine Videoüberwachung hilft, Sauberkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Auch für die Infrastruktur ist die PEG inzwischen verantwortlich: Am 1. März 2008 übernahm sie alle Rechte und Pflichten für die Strecke von der DB Netz AG. Die unternehmerischen Erfolge hindern die PEG nicht daran, ihr Geschichtsbewusstsein zu pflegen: Als in der Prignitz im Mai 2009 die alten Schienenbusse auf Sonderfahrt gingen, kamen Eisenbahnfans aus ganz Deutschland, um noch einmal das Fahrgefühl der guten, alten Zeit zu erleben.



Leistung der Strecke

Im Ein- bzw. Zweistundentakt kommen moderne Nahverkehrstriebwagen vom Typ Regio-Shuttle RS 1 zum Einsatz. Das regionale Angebot und Anschlüsse in Neustadt nach Berlin ermöglichen autofreie Mobilität auch auf dem Land. Zwei wiedereröffnete Bedarfshaltepunkte haben genauso Anteil an der Attraktivität der Strecke wie die günstigen Umsteigebeziehungen im Bahnhof Pritzwalk in Richtung Meyenburg und Putlitz sowie zum Prignitz-Express (siehe Seite 22–25). Die Qualität der Leistung der Prignitzer Eisenbahn wird durch die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2000 belegt, die das Unternehmen erfolgreich erlangt hat.

Die gesamte Flotte der PEG fährt mit Biodiesel.

GUTE UMWELTBILANZ

Bereits im Jahr 1999 begann die Prignitzer Eisenbahn damit, ihre Schienenbusse mit Pflanzenöl fahren zu lassen. In der eigenen Werkstatt wurden die Triebwagen entsprechend umgebaut. Im Vergleich zu herkömmlichem Diesel ist dieser Treibstoff preisgünstiger und zugleich umweltfreundlicher. Beim Verbrennen wird nur soviel Kohlendioxid freigesetzt, wie die Pflanzen vorher beim Wachstum aufgenommen haben. Im Vergleich zum Betrieb mit Dieselmotoren werden mindestens 50 Prozent CO₂ eingespart. Die Europäische Vereinigung für Erneuerbare Energien e.V. (EUROSOLAR) würdigte diese Leistung im Jahr 2001 mit dem Deutschen Solarpreis. 2003 kaufte die Prignitzer Eisenbahn neue Fahrzeuge, deren Antrieb sich nicht auf Pflanzenöl umrüsten ließ. Man stieg deshalb auf Biodiesel um. Seit 2004 fährt die gesamte Flotte der Prignitzer Eisenbahn in der Prignitz mit Biodiesel und stärkt damit die Umweltbilanz der Bahn.

Geschichte

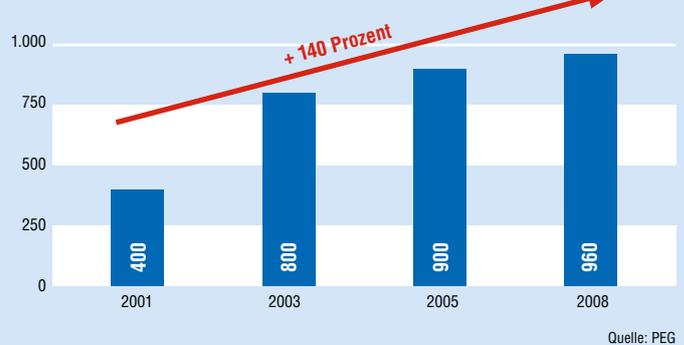
- 1887 | Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Neustadt (Dosse) – Pritzwalk.
- 1996 | Wegen drohender Stilllegung übernimmt die neu gegründete Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) den Betrieb auf der Nebenstrecke der DB Netz AG im nordwestlichen Brandenburg.
- 2001 | Die PEG erhält von der Europäischen Vereinigung für Erneuerbare Energien (EUROSOLAR) den Deutschen Solarpreis.
- 2003 | Ein Zehnjahresvertrag mit dem VBB belohnt die Prignitzer Eisenbahn für ihre Erfolge und sichert dem westlichen Brandenburg einen zuverlässigen Schienenpersonenverkehr. Anschaffung von acht neuen Fahrzeugen (Regio Shuttle).
- 2004 | wird die PEG von der britischen „Arriva“ als lohnender Einstieg in den deutschen Markt ausgemacht und übernommen. Umrüstung der gesamten Fahrzeugflotte auf Biodiesel.
- 2008 | übernimmt die PEG Infrastruktur die Strecke Neustadt (Dosse) – Pritzwalk von der DB Netz AG und damit die Verantwortung für deren Instandhaltung.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Prignitzer Eisenbahn GmbH
Aufgabenträger: Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)
Infrastruktur: PEG Infrastruktur

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 42 km

Fahrtzeit 55 min.

Taktung Stundentakt zwischen Neustadt (Dosse) und Kyritz und Zweistundentakt zwischen Kyritz und Pritzwalk

Höchstgeschwindigkeit 60 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) ca. 311.000

Fahrzeuge VT 650 Regio Shuttle von Stadler Pankow



Kontakt

Mathias Tenisson | Geschäftsführer

Prignitzer Eisenbahn GmbH
Pritzwalker Straße 8 | 16949 Putzitz

Telefon 033981. 50 20 | Fax 033981. 50 222
info@prignitzer-eisenbahn.de
www.prignitzer-eisenbahn.de



Prignitz-Express

Brandenburg | Hennigsdorf – Neuruppin – Wittstock – Wittenberge





Bummelbahn war gestern

Als die Nahverkehrszüge der Deutschen Reichsbahn Anfang der 90er Jahre auf einigen Abschnitten zwischen Neuruppin und Hennigsdorf nur noch 30 km/h fahren durften, war der Notstand nicht mehr zu leugnen. Müffig riechende Schienenbusse, im Volksmund „Ferkeltaxen“ genannt, zockelten über das weite Land und transportierten mehr heiße Luft als Fahrgäste. In schöner Sichtweite zur maroden Bahntrasse verlief eine nagelneue Autobahn und machte den Niedergang der Strecke unübersehbar: Die Eisenbahn war zur Bummelbahn geworden. Die Wende zum Guten kam, als der Abschied von der Schienenverbindung Neuruppin – Berlin nur noch eine Frage der Zeit zu sein schien. Unter dem Motto „Zielnetz 2000“ stemmte sich das Land Brandenburg gegen die Abkopplung der Ostprignitz vom Berliner Speckgürtel: Der Prignitz-Express war geboren. Ab 1997 ging die Sanierung los, in drei Bauabschnitten wurde die Strecke wieder konkurrenzfähig gemacht. Die alten Nebenbahnstrecken durch die Landkreise Ostprignitz-Ruppin erhielten den Status einer Hauptbahn. Die gesamte Linie kann heute mit 80 bis 120 km/h befahren werden.

Der Erfolg stellte sich bald ein: Seit dem Jahr 2000 hat sich die Zahl der Fahrgäste pro Tag nahezu verdreifacht. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Neuruppin und Wittstock steigerten sich die Reisendenzahlen im selben Zeitraum sogar um 500 Prozent. Statt der legendären „Ferkeltaxen“ fahren heute moderne Dieseltriebwagen mit Klimaanlage. Sie bieten doppelt so viele Sitzplätze wie die alten Schienenbusse aus DDR-Zeiten. Viele Stationen sind inzwischen behindertengerecht ausgebaut, die Einstiegshöhe ist an die modernen Triebwagen GTW 2/6 angepasst.

Die über acht Jahre andauernden Bauarbeiten verlangten vor allem den Fahrgästen viel Geduld ab. Anfangs mussten sie sogar auf Ersatz-Busse umsteigen, um über Bahnhof Zoo bis Neuruppin zu kommen. Erst seit 2008 ist die ganze Strecke umsteigefrei befahrbar. Trotzdem erfüllt der Prignitz-Express die Erwartungen seiner Fahrgäste in einem Ausmaß, das bis 1995 undenkbar schien. Damals verkehrten auf derselben Strecke drei nicht miteinander verknüpfte Regionalbahnlinien, meist im Zweistundentakt. Heute gibt es in Wittenberge gute Anschlüsse an die Regionalexpress-Züge nach Berlin und die



Fontane und Fahrrad: Die Prignitz-Express-Tour bietet Sport und Kultur.

Leistung der Strecke

Durch den Umbau der Strecke verkürzte sich die Reisezeit von Hennigsdorf nach Wittenberge von 195 auf 120 Minuten. Kürzere Fahrtzeiten zwischen den Kreuzungsbahnhöfen ermöglichten ein besonderes Haltekonzept. Weil der Prignitz-Express eine eingleisige Hauptbahn befährt und Zahl und Lage der Kreuzungen Einschränkungen im Fahrplan diktieren, werden einige Haltepunkte zweistündlich bedient; bei anderen Haltepunkten ist grundsätzlich ein Bedarfshalt vorgesehen. Ein Stundentakt an den Wochentagen mit zusätzlichen Zügen zu den Hauptverkehrszeiten sowie ein Ein- oder Zweistundentakt an den Wochenenden garantieren gute Schienenverbindungen von Berlin ins Umland. Als Reaktion auf die gestiegenen Fahrgastzahlen fahren inzwischen fast alle Züge zwischen Berlin und Neuruppin mit zwei Triebwagen (Doppeltraktion). Zwischen Neuruppin und Wittenberge fahren vor allem Züge in Doppeltraktion, die von Schülern genutzt werden.

IC-Züge in Richtung Hamburg. Zusätzlich fährt eine Regionalbahn (RB 55) zwischen Kremmen und Hennigsdorf.

Verbesserungspotenzial gibt es allerdings weiterhin: Von Hennigsdorf fährt der Prignitz-Express auf dem Berliner Außenring derzeit weiter in Richtung Westen nach Berlin-Spandau. Wer von Hennigsdorf direkt in die Berliner Innenstadt möchte, muss in Hennigsdorf in die S-Bahn umsteigen. Eine direkte Anbindung der Züge parallel zur S-Bahn-Linie nach Berlin-Gesundbrunnen, die an den Zustand vor dem Zweiten Weltkrieg anknüpfen würde, ist noch Zukunftsvision.

MIT DEM FAHRRAD AUF FONTANES SPUREN

Seit dem Herbst 2007 leiht der Prignitz-Express einem 43 Kilometer langen Radwanderweg seinen Namen. Die Tour führt von Wittstock/Dosse nach Neuruppin durch idyllische waldreiche Gegenden. Der Radweg passt sich dem Streckenverlauf des Prignitz-Express eng an und endet in der Fontane-Stadt Neuruppin. Müde Fahrradfahrer können unterwegs jederzeit absteigen und mit der Bahn weiterfahren. Nicht zu Unrecht ist man bei DB Regio stolz darauf, mit der „Prignitz-Express-Tour“ ein eigenes touristisches Angebot für die Region angeregt zu haben.

Geschichte

- 1899 | Erstmals Zugverkehr auf der Strecke durch die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.
- 1913 | Gründung der Ruppiner Eisenbahn AG.
- 1950 | Übernahme der Anlagen auf der Strecke Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin – Kremmen – (Hennigsdorf) durch die Deutsche Reichsbahn. Nach der Wiedervereinigung übernahm 1994 die Deutsche Bahn AG die Strecke.
- 1990 | Modernisierung der „Ferkeltaxen“ (Reichsbahn-Dieseltriebwagen der Baureihe 772).
- 1997 | Sanierung der 48 km langen Strecke Hennigsdorf – Neuruppin; Ausstattung mit modernster Sicherungstechnik.
- 2000 | Eröffnung des ersten Bauabschnitts. Die neue Regional-Express-Line 6 fährt von Berlin Spandau bis zum Bahnhof Neuruppin Rheinsberger Tor in Doppeltraktion und von dort in zwei Flügeln weiter nach Wittstock (Dosse) und Rheinsberg. Ersatz der „Ferkeltaxen“ durch moderne Triebwagen.
- 2005 | Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts zwischen Wittstock und Neuruppin West (37 km).
- 2008 | Fertigstellung des dritten Bauabschnitts zwischen Wittenberge und Wittstock (35 km).

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: DB Regio AG
Aufgabenträger: Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)
Infrastruktur: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Streckenlänge 139 km

Fahrtzeit 2 h für die Gesamtstrecke

Taktung

In der Regel Stundentakt, zwischen Berlin und Velten zusätzliche Züge zur Hauptverkehrszeit; am Wochenende Stundentakt zwischen Berlin-Spandau und Neuruppin, ansonsten Zweistundentakt.

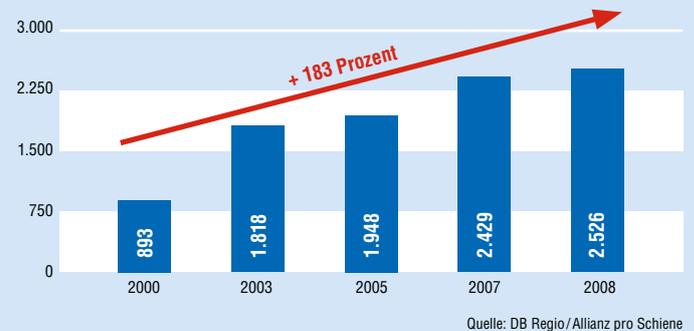
Höchstgeschwindigkeit Hennigsdorf – Wittstock: 120 km/h;
Wittstock – Wittenberge: 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 1.635.633

Fahrzeuge

Dieseltriebwagen Baureihe 646 (GTW 2/6) in Einfach- und Doppeltraktion, Konsortium aus Bombardier Transportation / DWA/Adtranz (Werk Hennigsdorf)

Fahrgastzahlen Gesamtstrecke (pro Tag)



Fahrgastzahlen Neuruppin – Wittstock (pro Tag)



Regio Nordost  **BAHN**



Kontakt

Renado Kropp | Leiter Angebotsplanung

DB Regio AG | Region Nordost
Babelsberger Straße 18 | 14473 Potsdam

Telefon 0331. 235 67 10 | Fax 0331. 235 67 19
renado.kropp@ddbahn.com
www.bahn.de

Taunusbahn

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



Vorfahrt im Schneegestöber

Das Todesurteil über die Taunusbahn war längst gesprochen, doch dann begann ein neues Kapitel in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen: Lange vor der Bahnreform beschloss der Hochtaunuskreis, den „Heckenexpress“ (Volksmund), am Leben zu erhalten. 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 umgerechnet 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 das 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 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 über 600 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 – ein Plus von stolzen 633 Prozent. Trotz der zum Teil überfüllten Züge hält der Aufwärtstrend ungebrochen an. Der Zuspruch der Fahrgäste beweist, dass sich weitere Investitionen in den Schienenverkehr in der Region lohnen. Der Verkehrsverband Hochtaunus ließ in den Jahren 2006 bis 2007 die Bahnsteige verlängern. Für die notwendige Kapazitätsausweitung beschaffte die Fahrzeugmanagementgesellschaft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes – fahma – zehn neue Dieseltriebwagen vom Typ Alstom LINT 41, die sogar als erste Nahverkehrstriebwagen in Deutschland mit Partikelfiltern ausgestattet wurden. Die alten Triebwagen vom Typ VT/VS wurden modernisiert. Seit 2008 gibt es ein modernes Fahrgastinformationssystem.

Die Triebwagen bieten im Vergleich zu den früher mit Loks bespannten Zügen mehr Komfort und eine bessere Beschleunigung. Die Fahrtzeit verkürzt sich dadurch und ist auf den S-Bahn-Takt abgestimmt. Pünktlichkeit, Sauberkeit und Zuver-



lässigkeit besonders auch in den Wintermonaten sind weitere Gründe für den Erfolg der einst totgesagten Strecke. Ein weiterer Erfolgsfaktor findet sich in der Integration der Strecke in den Rhein-Main Verkehrsverbund.

Insbesondere Pendler haben die Vorzüge der Schiene erkannt und entscheiden sich zunehmend dagegen, den Ballungsraum Frankfurt mit dem Auto anzufahren. Die Taunusbahn bietet den Bürgern der Region eine stressfreie Verbindung nach Frankfurt und erspart ihnen überlastete Straßen. Der Hochtaunus hat von der Rettung der Strecke profitiert: Er ist ein Stück näher an das Ballungszentrum und seine Arbeitsplätze gerückt.



Städte, Gemeinden und der Landkreis kämpften gemeinsam für die Taunusbahn. Der Erfolg ließ nicht auf sich warten.

Leistung der Strecke

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

AUSWEITUNG STATT STILLLEGUNG

Die Einführung des Halbstundentakts ab Grävenwiesbach und gute Anschlüsse an die S-Bahn Rhein-Main sowie neun durchgehende Zugpaare in die Metropole Frankfurt haben die Verbindung besonders für Pendler attraktiv gemacht. Das Resultat: Die Fahrgastzahlen sind seit 1989 um 633 Prozent gestiegen. Die gute Akzeptanz ermutigte auch den Lahn-Dill-Kreis zur Kooperation mit der Taunusbahn. Er beschloss den Wiederaufbau der Strecke zwischen Grävenwiesbach und Brandoberndorf. Die Wiederinbetriebnahme der Streckenverlängerung bis Brandoberndorf im Stundentakt hat das Einzugsgebiet der Taunusbahn vergrößert. Leider konnte das Angebot nicht nach Wetzlar ausgeweitet werden. Die Infrastruktur der alten Strecke im Norden bis Albshausen war, reichlich voreilig, bereits abgebaut worden.

Geschichte

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

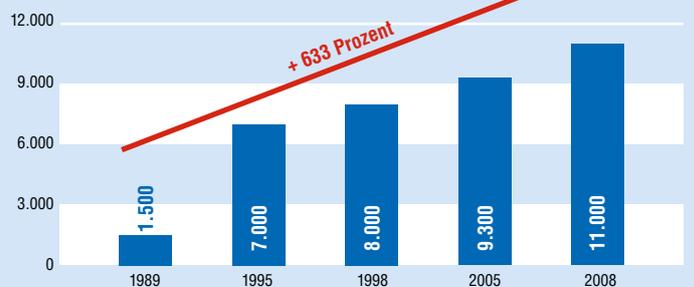
- 1895 | verkehren erstmals Züge auf der Strecke zwischen Bad Homburg – Usingen.
- 1912 | folgt die Anbindung der Strecke Grävenwiesbach – Brandoberndorf.
- 1985 | Die Bundesbahn legt den Abschnitt Grävenwiesbach – Brandoberndorf – Albshausen still und will auch die restliche „Taunusbahn“ aufgeben.
- 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.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Hessische Landesbahn GmbH
Aufgabenträger: Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV)
Infrastruktur: Verkehrsverband Hochtaunus (VHT); für die Instandhaltung ist die HLB Basis AG verantwortlich

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Quelle: Hessische Landesbahn

Streckenlänge bis Bad Homburg: 42 km;
bis Frankfurt/M.: 61 km

Fahrtzeit bis Bad Homburg: 56 min.;
bis Frankfurt/M.: 1:15h

Taktung ab Bad Homburg bis Grävenwiesbach: Halbstunden-
takt, bis Brandoberndorf: Stundentakt,

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 975.000

Fahrzeuge Coradia LINT 41 von Alstom LHB,
VT/VS 2E von Linke-Hoffmann-Busch



Kontakt

Christina Schloter | Hessische Landesbahn GmbH
Marketing/Unternehmenskommunikation
Mannheimer Straße 15 | 60329 Frankfurt am Main
Telefon 069. 24 25 24 0 | Fax 069. 24 25 24 66
presse@hlb-online.de
www.hlb-online.de

Usedomer Bäderbahn

Mecklenburg-Vorpommern | Züssow –
Zinnowitz – Peenemünde/Świnoujście (Swinemünde)



Die Inselbahn

Blaue Ostsee, weißer Sandstrand und natürlich die Welle: Die Usedomer Bäderbahn prägt das Bild einer ganzen Insel. Im Sommer wie im Winter 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 Swinemünde 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 am nord-westlichen Strecken-Ende 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 für ihre Bahn. 1993 gründeten sie das „Projekt Usedom“ und bestellten den frisch-gebackenen 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 allerkleinsten 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. „Ein Fahrgast hat uns 1996 geschrieben, dass er auf der Strecke so durchgerüttelt worden ist, dass sein Nierenstein abging.“ Solche Anekdoten kann der gelernte Verkehrsingenieur nur bestätigen. „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 durchgehende 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 fuhren jährlich zwei Millionen Menschen mit der UBB. 2002 überschritt sie die Drei-Millionen-Grenze.

Wie sensibel die Reisenden reagieren, bekam die erfolgsverwöhnte UBB Ende 2007 zu spüren. Als die polnische Grenze auch für den Straßenverkehr geöffnet wurde, zog eine parallele Buslinie von Bansin ins Zentrum von Swinemünde der UBB rund 100.000 ihrer Kunden wieder ab. Erst als die Bäderbahn im Herbst 2008 auf einer EU-finanzierten Neubaustrecke ebenfalls das Zentrum von Swinemünde anfahren konnte, kehrten die Reisenden wieder zurück. Für die Zukunft hat UBB-Chef Boße deshalb ein klares Ziel: „Den Rückgang haben wir wieder eingesammelt, jetzt wollen wir die Vier-Millionen-Marke knacken.“



Kleiner Grenzverkehr nach Polen: Seit 2008 fährt die Usedomer Bäderbahn ins Zentrum von Swinemünde.

Wie alle erfolgreichen Eisenbahnen bemüht sich die UBB um Kundennähe und Verbundenheit mit der Region. Bahnhofsfeste, Hauswurfsendungen und eine gut ausgebaute Bahnhofsgastronomie steigern ihre Bekanntheit weiter. Seit dem Mai 2008 testet die UBB zusammen mit den Seebädern eine Usedom-Card, die als Kur- und Fahrkarte funktioniert, den Gästen aber zugleich Rabatte bei verschiedenen Freizeiteinrichtungen verschafft. Auf Wunsch der Hoteliers hat die UBB ein umfangreiches Angebot an Busausflügen entwickelt. Unter dem Slogan „Unterwegs mit Bus und Bäderbahn“ fahren die neuen UBB-Reisebusse im blau-weißen Design der Bäderbahn.

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 Swinemünde verlängerten Strecke auch nach Polen.

IN DEN URLAUB MIT DER BAHN

Usedom ist eine der schönsten Urlaubsregionen Deutschlands, und die UBB trägt daran ihren Anteil. Durch ihr Angebot wird die Insel von überflüssigem Autoverkehr befreit, und den Inselgästen steht ein modernes, komfortables und bequemes öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung. Alle wichtigen Orte und besonders die Seebäder sind mit der Bahn bestens angebunden. In nächster Zeit sind fünf neue Haltepunkte geplant. Nach dem Neubau der Brücke in Wolgast im Jahr 2000 soll auch die alte direkte Verbindung von Berlin über Ducherow nach Swinemünde wiederhergestellt werden - inklusive Wiederaufbau der früheren Karniner Eisenbahnbrücke im Süden der Insel. Damit würde der für Usedom wichtigste Ballungsraum besser angeschlossen und die Reisezeit ab Berlin auf zwei Stunden verkürzt werden. Auch auf der Strecke Stralsund – Velgast – Barth im Westen Vorpommerns fährt inzwischen die UBB. Bis 2015 soll dort sogar die alte Trasse von Barth nach Zingst und Prerow auf der Halbinsel Darß reaktiviert werden.

Geschichte

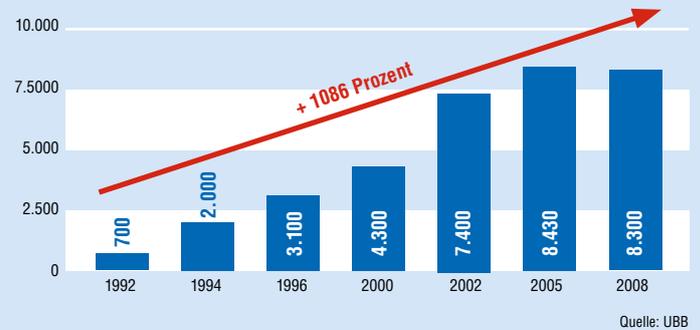
- 1876 | Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Züssow-Wolgast.
- 1894 | steht die Verbindung von Heringsdorf bis nach Ahlbeck.
- 1945 | sprengt die deutsche Wehrmacht die Karniner Eisenbahnbrücke, an der neuen Grenze zu Polen wird das Usedomer Restnetz abgekappt.
- 1980 | In den 80er Jahren verfällt die 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.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: UBB GmbH
Aufgabenträger: Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV)
Infrastruktur: UBB GmbH

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 72 km

Fahrtzeit Züssow – Swinemünde: 1:32 h,
Zinnowitz – Peenemünde 14 min.

Taktung Stundentakt, im Sommer Halbstundentakt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) ca. 1.100.000

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

Telefon 0383. 78 27 10 | Fax 0383. 78 27 114
UBBGmbH@t-online.de
www.ubb-online.com



NordWestBahn

Niedersachsen | Osnabrück – Bramsche – Vechta – Bremen



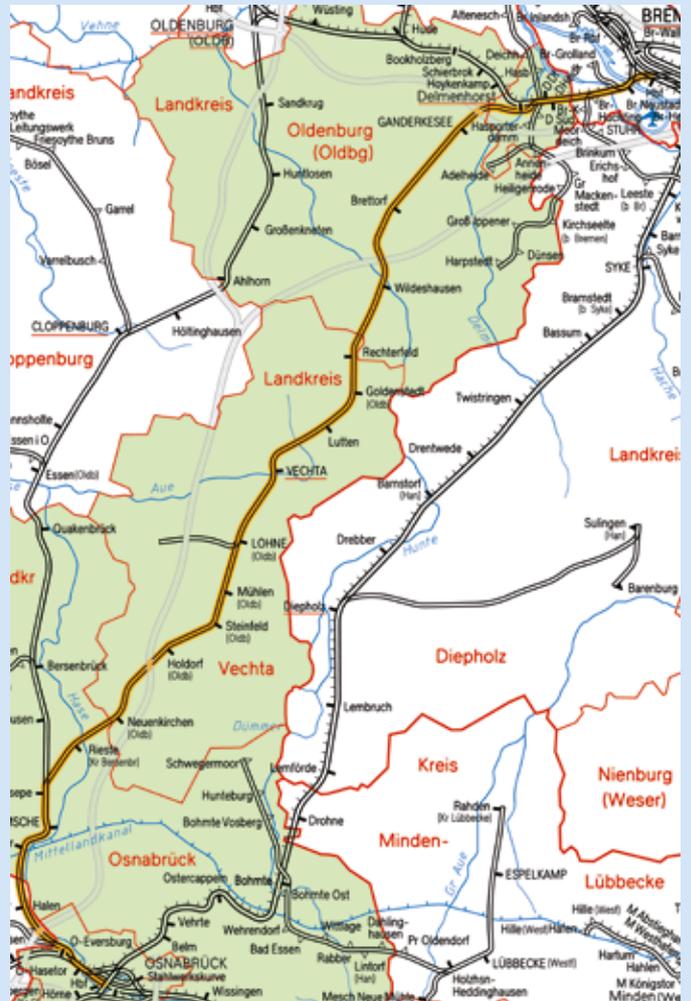
Ein mächtiger Takt

Die Strecke Osnabrück – Bramsche – Vechta – Bremen ist eine klassische Nebenstrecke, die zwischen den beiden Hauptstrecken Osnabrück – Oldenburg und Osnabrück – Bremen liegt und früher wegen ihres mangelhaften Angebotes kaum noch genutzt wurde. Bahnfahrer mussten sich auf wenige, unregelmäßige Verbindungen beschränken und konnten keine hohen Ansprüche an Service und Komfort stellen. An den Wochenenden herrschte Betriebsruhe. Viele Fahrgäste hatten die Verbindung längst abgeschrieben, als sich Aktivisten einzelner Verbände zusammenschlossen, um dem verkehrspolitischen Spuk ein Ende zu bereiten. Pro Bahn, VCD und NABU erreichten mit vereinten Kräften, dass die Bahnstrecke nicht nur erhalten blieb, sondern heute zu einem Vorzeigeprojekt der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) geworden ist.

Der NABU-Mann Jörg Schneider erinnert sich noch gut an den legendären Arbeitskreis „Verkehr“, der in Vechta für den Mittelteil der Strecke stritt. „Das waren etwa 12 Leute: lauter Rentner und ich.“ Schneider hatte ein Händchen für die Pressearbeit, ließ sich sogar auf Schienen sitzend fotografieren. „Gefährlich war das nicht, da fuhr ja nix mehr.“ Die Aktiven am oberen Teil der Strecke vergisst Schneider bis heute nicht: „Wäre Pro Bahn nicht gewesen, hätte es Anfang der 90er Jahre in Vechta nichts mehr gegeben, was ich hätte retten können.“ Als den lokalen Politikern der Wind doch recht kräftig ins Gesicht wehte, sagten sie einen Busverkehr wieder ab, der für die tot geglaubte Bahnstrecke schon in Planung war. Auch seinen Studentenstatus nutzte Schneider und schrieb seine Abschlussarbeit über die Strecke. „Das war eine Bedarfsplananalyse, die ich der LNVG natürlich zur Verfügung gestellt habe.“

Nach einer Untersuchung über die Entwicklungsmöglichkeiten der Strecke legte die LNVG ein großes Sanierungsprogramm auf und leitete das erste Wettbewerbsverfahren in Niedersachsen ein – die Vergabe der Betriebsleistungen im „Teilnetz Weser-Ems“, zu dem auch die Strecke Osnabrück – Bramsche – Vechta – Bremen gehört. 1998 erhielt das private Eisenbahnunternehmen NordWestBahn den Zuschlag. Nach dem Motto „Neuer Betreiber, neuer Takt“ führte die NordWestBahn einen zuverlässigen Stundentakt ein und sorgte auch am Wochenende für regelmäßige Verbindungen auf der Schiene.

Eine wichtige Voraussetzung für das neue Angebot war der Ausbau der Infrastruktur durch die Deutsche Bahn. Rund 62 Millionen Euro flossen in den Ausbau der Gleisanlagen und



Stationen. Gleichzeitig investierten Städte und Gemeinden in moderne Bahnhofsumfelder. Ein neues elektronisches Stellwerk sorgt seit Ende 2003 außerdem dafür, dass die eingleisige Strecke im Stundentakt befahren werden kann und dabei weniger störungsanfällig ist als früher. Dadurch haben sich auch die Reisezeiten verkürzt. Weitere 14 Millionen Euro investierte die LNVG in die Anschaffung neuer Triebwagen vom Typ LINT, die den Fahrgästen durch Niederflureinstieg und Klimaanlage deutlich mehr Komfort bieten als die alten Wagen. Neu waren auch die großen Mehrzweckbereiche für Fahrräder, Kinderwagen und andere sperrige Gepäckstücke. Fahrscheine können im Zug am Automaten erworben werden. Zugbegleiter verkaufen auch ohne Aufpreis persönlich Tickets und geben Auskunft. An den Stationen und in den Wagen wird besonders auf Sauberkeit geachtet.



Liebesgrüße aus Niedersachsen: Pro Bahn, VCD und NABU glaubten an die Zukunft der Nebenstrecke.

Das Angebot der NordWestBahn geht über die reine Bereitstellung von Zugfahrten hinaus. Das Unternehmen sucht die Nähe zum Kunden und führt regelmäßig Fahrgastbefragungen durch. Außerdem bietet es beispielsweise Kombitickets zu Volksfesten und Fahrten zu den Sehenswürdigkeiten der Region an, um den Menschen eine Alternative zum Auto aufzuzeigen.

Bereits die ersten Angebotsverbesserungen schlugen sich positiv auf die Zahl der Fahrgäste nieder. Seit 1998 hat die NordWestBahn die Zahl der täglichen Fahrgäste stetig gesteigert. Im Jahr 2008 waren rund 6.900 Reisende täglich in den Zügen zwischen Osnabrück und Bremen unterwegs – eine Steigerung von 560 Prozent. 2005 wurde die Strecke für weitere 12 Jahre an die NordWestBahn vergeben.

Leistung der Strecke

Vor der Angebotsverbesserung fuhren täglich nur fünf durchgehende Zugpaare zwischen Delmenhorst und Osnabrück. Heute fährt die NordWestBahn nach dem Ausbau der Infrastruktur auf der gesamten Linie im Stundentakt. Es gibt heute durchgängige Verbindungen aus dem Oldenburger Münsterland bis Bremen und Osnabrück und einen Betrieb bis in die späten Abendstunden. Sonntags herrschte früher Betriebspause. Heute besteht zu dieser Zeit ein durchgehender Taktverkehr (morgens alle zwei Stunden, ab Mittag stündlich).

VIELE AUSFLUGSZIELE

Zum Marketing-Konzept der Nordwestbahn gehören kostenlose Broschüren mit vielen Ausflugstipps. Sogar Tagesreisen auf die ostfriesischen Inseln kann die NordWestBahn anbieten. Die Fahrgäste schätzen auch Kombitickets zu Großveranstaltungen.

Geschichte

- 1888 | Erster Zugverkehr auf der Strecke Vechta – Lohne.
- 1900 | wird der letzte Abschnitt der Strecke, die Verbindung Hesepe – Neuenkirchen in Betrieb genommen.
- 1998 | Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) schreibt das 290 km lange Weser-Ems-Netz aus.
- 2000 | Die NordWestBahn (NWB), ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Osnabrück AG, der Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg sowie der Connex Regiobahn GmbH (heute Veolia Verkehr GmbH), nimmt den Betrieb auf, mit zunächst 85 Mitarbeitern und 23 Triebwagen. Zeitgleich übernimmt die NWB auch den Verkehr auf den Strecken Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven sowie Esens – Sande (– Wilhelmshaven).
- 2003 | Mit der Einführung eines elektronischen Stellwerks fährt die NordWestBahn einen Stundentakt.
- 2005 | Neuer Verkehrsvertrag für die NWB über den Zugbetrieb im gesamten Weser-Ems-Netz bis 2017.

Fakten

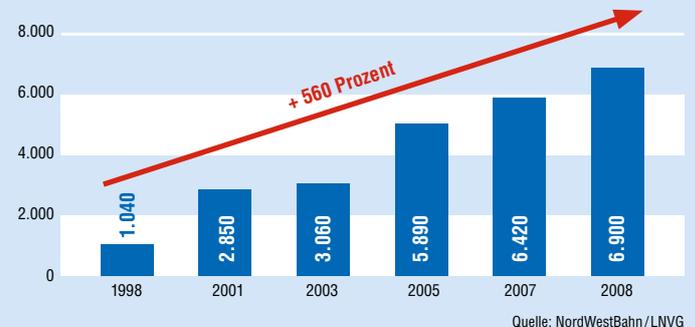
Betreiber

Verkehrsunternehmen: NordWestBahn GmbH

Aufgabenträger: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)

Infrastruktur: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 126 km

Fahrtzeit 2:11 h – 2:14 h

Taktung Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit Zwischen 80 und 120 km/h
(je nach Streckenabschnitt)

Zugkilometer (pro Jahr) 1.380.000

Fahrzeuge Alstom Coradia LINT 41 /H

NordWestBahn



Kontakt

Katrin Hofmann | NordWestBahn GmbH

Pressesprecherin | Marketing/Öffentlichkeitsarbeit
Alte Poststraße 9 | 49074 Osnabrück

Tel: 0541. 20 02-27 31 | Fax: 0541. 20 02-31 43
katrin.hofmann@nordwestbahn.de
www.nordwestbahn.de

Regiobahn

Nordrhein-Westfalen | Kaarst – Mettmann





Die Klassenbeste

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 in den 90er Jahren 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, so waren es im Jahr 2001 bereits durchschnittlich 15.500 Fahrgäste und im Jahr 2008 rund 19.900 Fahrgäste – Tendenz steigend.

Wichtigster Grund für den Fahrgast-Ansturm ist 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 Dieseltreibwagen der Regiobahn problemlos in den dichten S-Bahn-Fahrplan auf der DB-Strecke zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Neuss Hbf einfädeln.

Eine gute Zusammenarbeit zwischen der Regiobahn und der Rheinisch Bergischen Eisenbahn (RBE), welche die Verkehrsleistung erbringt, sowie kurze Wege (beide Unternehmen sitzen im selben Gebäude) und die vielseitige Ausbildung der Angestellten ermöglichen schnelles und unbürokratisches Reagieren bei Betriebsstörungen.

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 und Service leisten



Seit 10 Jahren bricht die Regiobahn alle Rekorde.

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. Die acht Stationen, die der Regiobahn gehören, verfügen über Notrufsäulen und sind ebenfalls videoüberwacht.

ihren Anteil: Die neuen, klimatisierten Dieseltriebwagen vom Typ Talent werden täglich von innen gereinigt und an jeder Endstation vom Triebfahrzeugführer auf Sauberkeit überprüft. Einmal pro Woche fahren sie in die Waschstraße zur Außen-Säuberung. Das unternehmenseigene Kundencenter in Mettmann dient als Anlaufstelle für alle Fahrgäste. Taschenfahrpläne gehen an alle Haushalte im Einzugsbereich. Fantasiervolle Events beleben Strecke und Stationen, zum Beispiel Auftritte von Nikoläusen, „jecke Bahnen“ im Karneval oder eine individuelle Frisurberatung während der Fahrt. 2009 feiert das Unternehmen sein 10-jähriges Jubiläum mit einem Sommerfest für alle Fahrgäste. All das trägt zur Identifikation der Kunden mit „ihrer Regiobahn“ bei.

RINGBAHN DURCH DEN MEGA-BALLUNGSRAUM

Neben den eindrucksvollen Fahrgastzahlen belegt auch die Fahrgastzufriedenheit von 1,95 (Schulnote), dass die Regiobahn goldrichtig unterwegs ist. Kein Wunder, dass die kommunalen Gesellschafter weiterhin Pläne schmieden: Die Planfeststellung für eine Verlängerung nach Wuppertal dürfte noch im Jahr 2009 abgeschlossen werden. Für die linke Rheinseite denkt man an eine Expansion nach Viersen / Venlo, fürs Rechtsrheinische ist eine Ringbahn (neudeutsch: Circle Line) geplant. Für diese Ringbahn müsste die stillgelegte Niederbergbahn wiederbelebt und eine Rheinüberquerung neu gebaut werden. Danach wären die niederbergischen Städte Wülfrath, Velbert, Heiligenhaus und Ratingen, sowie der Düsseldorfer Flughafen angebunden. In Neuss würde sich der Ring schließen.

Geschichte

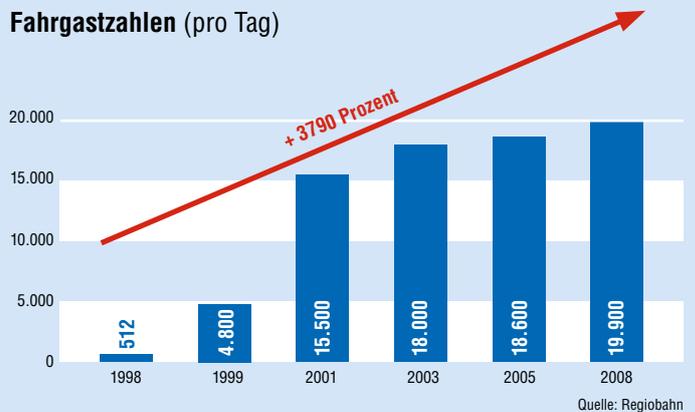
- 1877 | Erster Zugverkehr auf der Strecke Kaarst – Neuss.
- 1879 | folgt die Verbindung zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Mettmann.
- 1992 | Um die lange vernachlässigte Strecke vor der Stilllegung zu bewahren, gründen die Städte Düsseldorf, Kaarst und Neuss gemeinsam mit den Landkreisen Neuss und Mettmann die Regionale Bahngesellschaft Kaarst Neuss Düsseldorf Erkrath Mettmann mbH (REGIOBAHN).
- 1994 | Die Regiobahn vergibt die Verkehrsleistung an die Rheinisch-Bergische Eisenbahn.
- 1998 | übernimmt die Regiobahn die Infrastruktur auf den beiden Streckenästen von der DB und startet umfangreiche Sanierungs- und Neubaumaßnahmen. Die DB stellt den Verkehr auf der Strecke des Westastes zwischen Kaarst und Neuss (7,3 km) ein. Wuppertal tritt der Regiobahn bei.
- 1999 | wird auch der Personenverkehr auf dem Ostast zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Mettmann West 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 – Wuppertal-Vohwinkel.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Rheinisch Bergische Eisenbahn GmbH (RBE) im Auftrag der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
Aufgabenträger: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)
Infrastruktur: Regiobahn GmbH; zwischen Neuss und Düsseldorf-Gerresheim: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 34 km

Fahrtzeit

Mettmann – Erkrath – Düsseldorf – Neuss – Kaarst: 52 min.

Taktung 20/30-Minuten-Takt

Höchstgeschwindigkeit auf eigenen Ästen: 80 km/h;
auf DB-Strecke: 100 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 1.199.000

Fahrzeuge Triebwagen vom Typ Talent
(Bombardier Transportation)

REGIO
B A H N



Kontakt

**Marcel Winter | Leiter Marketing,
Tarif & Vertrieb, Pressesprecher**

Regiobahn Fahrbetriebs GmbH
An der Regiobahn 15 | 40822 Mettmann

Telefon 02104. 30 54 01 | Fax 02104. 30 54 03
marcel.winter@regio-bahn.de
www.regio-bahn.de

S-Bahn RheinNeckar

Rheinland-Pfalz | Ludwigshafen (Rhein) – Germersheim



Metropolen vernetzen

Manche Erfolge sind auch deshalb so erfreulich, weil sie frühere Fehlplanungen wieder gut machen. Die S-Bahn RheinNeckar ist so ein Fall. Wenn der etwas abseits gelegene und nicht stark frequentierte Hauptbahnhof Ludwigshafen in diesen Tagen seinen 40. Geburtstag feiert, brummt in der neuen S-Bahn-Station Ludwigshafen Mitte der Verkehr. Seit der Eröffnung im Jahr 2003 hat sich die Station zum ungekrönten Hauptbahnhof Ludwigshafens entwickelt und bildet einen zentralen Knotenpunkt im RheinNeckar S-Bahn-Netz. Drei Bundesländer – Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz – sind durch das neue System miteinander verknüpft, was der Region das Gütesiegel „Metropolregion“ eingebracht hat. Seit 2003 verbinden direkte S-Bahn-Linien die Oberzentren Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg. An der positiven Entwicklung der Strecke Ludwigshafen – Germersheim lässt sich der Erfolg der S-Bahn RheinNeckar beispielhaft zeigen. Seit 2003 ist die Zahl der Fahrgäste allein auf dem Abschnitt Schifferstadt – Germersheim um mehr als die Hälfte auf rund 5.475 pro Tag gestiegen.

Seit Ende 2003 betreibt die DB Regio RheinNeckar, ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der DB Regio AG, auf der Strecke Ludwigshafen – Germersheim zwei S-Bahn-Linien und zwei weitere abschnittsweise. Zusätzlich fahren hier im Auftrag des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Süd (ZSPNV) die Regionalexpresslinie 4 sowie im Berufsverkehr die so genannten BASF-Züge, die Mitarbeiter direkt auf das BASF-Firmengelände nach Ludwigshafen bringen.

Zur Beliebtheit des Netzes trugen die Anschaffung von 40 modernen Triebfahrzeugen, die Modernisierung und der Bau neuer Stationen sowie eine verbesserte Schieneninfrastruktur bei. Die jährlich vorgenommenen Befragungen zur Kundenzufriedenheit haben ergeben, dass die Kunden im Rhein-Neckar-Raum insbesondere die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie das Preis-Leistungsverhältnis schätzen: Die S-Bahnen in Rhein-Neckar sind zu 97 Prozent pünktlich. Alle Stationen haben fahrradfreundliche und mobilitätsgerechte Rampen und Aufzüge, windgeschützte Wartebereiche und Blindenleitstreifen. Die Wagen sind klimatisiert, durchgängig begehbar und mit großzügigen Mehrzweckabteilen sowie Behinderten-WC ausgestattet.

Auf das je nach Tageszeit unterschiedlich starke Fahrgastaufkommen reagiert die S-Bahn flexibel: Zu den Hauptverkehrs-



zeiten, wenn besonders viele Reisende unterwegs sind, werden mit Hilfe eines automatischen Kupplungssystems an ausgewählten Knotenbahnhöfen zusätzliche Triebwagen angehängt. Damit stehen im Berufsverkehr mehr Sitzplätze zur Verfügung.

Das Land Rheinland-Pfalz war Vorreiter für Taktfahrpläne in Deutschland. Auch jetzt liefert der Erfolg der Strecke den Befürwortern des „Rheinland-Pfalz-Taktes 2015“ gute Argumente. Ziel sind noch schnellere Verbindungen zwischen den Oberzentren, neue Nahverkehrsknotenpunkte und eine direktere Vernetzung zwischen Stadt und Land. Auch Germersheim hat noch Potenzial: Die Elektrifizierung der Querverbindungen nach Bruchsal und Wörth wird bereits vorbereitet.



Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz rücken näher zusammen mit der Drei-Länder-S-Bahn.

Leistung der Strecke

Die S-Bahn benötigt heute von Germersheim bis Ludwigshafen Hauptbahnhof mit allen Unterwegshalten 34 Minuten je Zugfahrt. Eine Regionalbahn benötigte vor Einführung der S-Bahn 38 Minuten je Zugfahrt. Zudem bedient die S-Bahn mit Speyer Nord-West eine zusätzliche Station gegenüber dem alten Regionalbahnsystem und bietet durchgehende Verbindungen zum neuen Haltepunkt Ludwigshafen Mitte und nach Mannheim. Fahrten sind nun täglich im Halbstundentakt möglich. Auf der Stammstrecke Schifferstadt – Ludwigshafen kommt es durch die Überlagerung der S-Bahnlinien S3 und S4 mit den Linien S1 (Homburg/Saar – Osterburken) und S2 (Kaiserslautern – Eberbach/Mosbach) sogar zu vier Fahrmöglichkeiten pro Stunde.

Geschichte

- 1847 | Eröffnung der Strecke Schifferstadt – Speyer;
1864 Verlängerung der Strecke bis nach Germersheim.
- 1909 | Mit der Verstaatlichung der Pfalzbahn kommt die Strecke zum linksrheinischen Netz der Königlich Bayerischen Staatsbahn.
- 2001 | Startschuss für die 1. Ausbaustufe für die S-Bahn RheinNeckar: Vorbereitung der Strecken und Bahnhöfe (barrierefreie Ausstattung, einheitliche Erhöhung der Bahnsteige). Das Investitionsvolumen allein für die Baumaßnahmen der 1. Stufe betrug mehr als 260 Millionen Euro.
- 2002 | Nach dem Gewinn der europaweiten Ausschreibung des S-Bahn-Verkehrs Gründung des Verkehrsunternehmens RheinNeckar, einer 100prozentigen Tochter der DB Regio AG (seit 2006 DB Regio RheinNeckar).

EINE S-BAHN FÜR DREI BUNDESLÄNDER

Heute ist die S-Bahn aus der Region Rhein-Neckar nicht mehr wegzudenken. Seit ihrer Betriebsaufnahme ist sie das Rückgrat des SPNV in der Metropolregion. Ihr derzeit insgesamt 290 Kilometer langes Streckennetz steht rund 2,4 Millionen Menschen aus drei Bundesländern zur Verfügung. Durch das regionale S-Bahn-System, bei dem herkömmliche S-Bahnen im Wechsel mit Regionalzügen fahren, rücken die Regionen rund um die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen enger zusammen.

2003 | Nach jahrzehntelanger Planung und Koordination zwischen den Ländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz erhält der Ballungsraum Rhein-Neckar ein S-Bahn-System. Eröffnung der neuen zentralen Station Ludwigshafen Mitte.

2006 | Vollendung der 1. Ausbaustufe mit der Verlängerung der S-Bahn-Linien S3 und S4 bis Germersheim. Elektrifizierung des Streckenabschnitts Speyer – Germersheim.

2009 | Der Ausbau der Strecke Germersheim – Wörth hat begonnen; die Verbindung mit dem Stadtbahnnetz Karlsruhe steht bevor.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: DB Regio AG, Regio RheinNeckar
 Aufgabenträger: Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd)
 Infrastruktur: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Streckenlänge

Abschnitt Ludwigshafen – Schifferstadt: 11 km;
 Abschnitt Schifferstadt – Germersheim: 23 km

Fahrtzeit 34 min.

Taktung

Die S3 und S4 fahren zeitlich versetzt im Stundentakt, so dass alle 30 Minuten eine Fahrt möglich ist. Auf der Stammstrecke verdichten S1 und S2 den Fahrplan noch weiter. Wochentags fährt außerdem die Regionalexpresslinie 4 Karlsruhe – Ludwigshafen – Mainz im Zweistundentakt über die Strecke Germersheim – Ludwigshafen; am Wochenende verkehren drei Zugpaare.

Höchstgeschwindigkeit

Ludwigshafen – Schifferstadt: 160 km/h;
 Schifferstadt – Speyer: 140 km/h;
 Speyer – Germersheim: 120 km/h

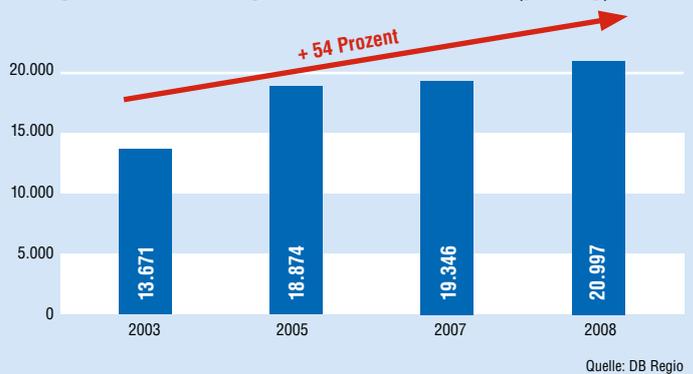
Zugkilometer (pro Jahr)

Ludwigshafen – Schifferstadt: 717.740 km
 Schifferstadt – Germersheim: 761.460 km

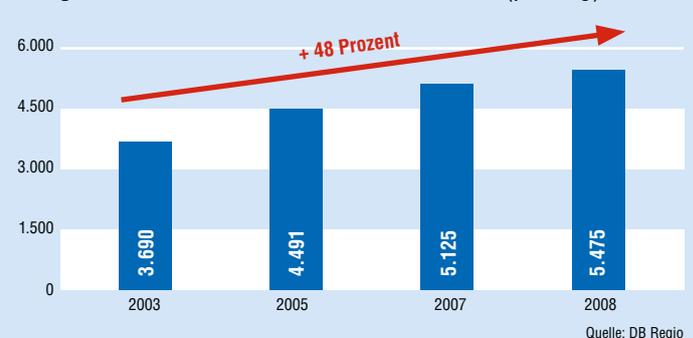
Fahrzeuge

S-Bahn: ET 425.2 (Bombardier/Siemens);
 Regionalexpress (RE 4): VT 612 von ADtranz (mittlerweile Bombardier Transportation)

Fahrgastzahlen Ludwigshafen – Schifferstadt: (pro Tag)



Fahrgastzahlen Schifferstadt – Germersheim (pro Tag)



Kontakt

Andreas Schilling | Vorsitzender der Regionalleitung
 DB Regio AG, Regio RheinNeckar
 Am Victoria-Turm 2 | 68163 Mannheim
 Telefon 0621. 830 1501 | Fax 0621. 830 1509
 andreas.schilling@dbbahn.com
 www.s-bahn-rheinneckar.de



Saarbahn

Saarland | Riegelsberg – Saarbrücken – Sarreguemines (Saargemünd)



Einmal Frankreich und zurück

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 geprüft, das es aber mit den Vorteilen einer Stadtbahn nicht aufnehmen konnte.

In den Punkten Kapazität, Fahrzeiteinsparungen wie auch der Entlastung der allgemeinen Infrastruktur erwies sich eine Schienenlösung als sinnvoller. Saarbrücken ist damit die erste Stadt in Deutschland, die, ohne eine Straßenbahn zu besitzen, einen einstimmigen Beschluss zum Wiederaufbau eines eigenen Schienennahverkehrssystems fasste.

Bisher führt die Strecke vom saarländischen Riegelsberg bis zum lothringischen Saargemünd. Streckenweise konnte die bereits vorhandene Schieneninfrastruktur genutzt werden. Das sparte Kosten. In der Stadt Saarbrücken und bis Riegelsberg wurden dagegen neue Gleise verlegt. Nicht nur Politik und Bevölkerung stehen hinter ihrer Bahn. Ein großes Softwarehaus hat die Entscheidung zur Erweiterung seines IT-Parks vom weiteren Ausbau der Saarbahn abhängig gemacht. Kein Wunder, denn die Bahn verbessert die Qualität der Verbindungen im öffentlichen Nahverkehr deutlich.

Kundenbefragungen haben ergeben, dass die Nutzer seit der Einführung der Saarbahn mit dem Gesamtangebot wesentlich zufriedener sind als früher. Zudem hat es die Stadtbahn Saar 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. Bei einer Infoveranstaltung war die Meinung der Bürger zu den Design-Varianten des Zuges ausdrücklich gefragt. Stationsdurchsagen ertönten zunächst sogar in saarländischer Mundart. Inzwischen sind sie international: hochdeutsch und französisch. Die Zufriedenheit der Saarbahn-Nutzer schlägt sich in den Fahrgastzahlen nieder: Von 1997 bis 2008 sind sie um 56 Prozent gestiegen.

Der Eingriff in den Verkehrsraum wurde durch die Nutzung vorhandener Busspuren vermindert, so dass die Neubautrasse an vielen Stellen keinen zusätzlichen Raum in Anspruch nahm. Heute fährt die Saarbahn größtenteils auf einem so genannten unabhängigen Bahnkörper, und damit weitgehend ungehindert



vom Straßenverkehr, was die Fahrzeiten deutlich verkürzt. In der Innenstadt wurde die Trasse der Saarbahn auf einem „besonderen Bahnkörper“ um sechs bis acht Zentimeter erhöht angelegt, um zu verhindern, dass sie von anderen Fahrzeugen befahren wird, ohne dass sie ein echtes bauliches Hindernis darstellt. In Notfällen kann die Trasse auch von Einsatzfahrzeugen der Polizei, der Feuerwehr oder Notarztwagen befahren werden.

Weil Stadtbahn und Busse in einem gemeinsamen Unternehmen verbunden sind, fahren beide Verkehrsmittel bestens aufeinander abgestimmt. Tourismus-Angebote bieten einen zusätzlichen Anreiz, die Bahn auch in der Freizeit zu nutzen. Für Zeitkarteninhaber ist dies sogar kostenlos. Außerdem gibt es eine Kooperation mit einem Carsharing-Anbieter, die Fahrgästen die Kombination verschiedener Verkehrsmittel erleichtert.



Nimm zwei: Durch Systemwechsel wird die Straßenbahn zur Eisenbahn.

Leistung der Strecke

Die Hauptleistung der Strecke besteht vor allem darin, dass es durch sie wieder ein attraktives Angebot auf der Schiene gibt. Die Linie besteht zu ungefähr gleich großen Teilen aus einer Verbindung von Saargemünd nach Saarbrücken-Brebach im Osten der Innenstadt inklusive eines etwa 1 km langen französischen Gleisabschnitts und einer neu gebauten Erschließungsachse durch die Stadt Saarbrücken bis zu der im Nordwesten angrenzenden Gemeinde Riegelsberg.

Neben den verkehrsplanerischen Vorzügen verfügt die Saarbahn über die nötigen Standards für einen erfolgreichen SPNV. Die gute Taktung, moderne Niederflurtriebwagen, neue Haltepunkte, Verknüpfung mit Buslinien, Park & Ride-Plätze, eine Kundenzeitung und dynamische Fahrgastinformationsanzeigen an den Haltestellen sind einige davon.

DIE WANDLUNGSFÄHIGE: STRASSENBAHN UND ZUG IN EINEM

Im Stadtverkehr fährt die Saarbahn wie eine herkömmliche moderne Straßenbahn. Doch ab der Haltestelle Brebach verwandelt sich der Triebwagen in einen Eisenbahnzug. Denn die Saarbahn ist gleichermaßen nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BO Strab) ausgerüstet, wie auch nach den Vorschriften der Eisenbahn. Beim Systemwechsel wird von Gleichstrom auf Wechselstrom geschaltet, gleichzeitig schalten Leuchten und Sicherheitssysteme vom Straßenbahn- auf den Eisenbahnbetrieb um. Anschließend fährt die Bahn mit 90 km/h über die Schienen der DB. Das Konzept erfreut sich in Deutschland wachsender Beliebtheit. Erstmals wurde es in Karlsruhe umgesetzt und ist heute auch in Chemnitz und Kassel zu finden. Für die Verkehrsbetriebe spart dieses Modell beim Streckenneubau und hilft, Trassen mit freien Kapazitäten besser zu nutzen.

Geschichte

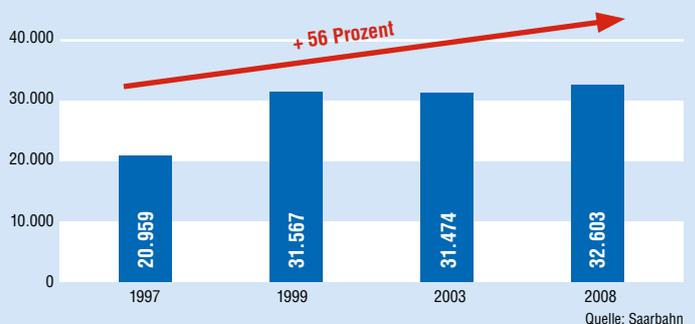
- 1870 | Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Saarbrücken – Saargemünd.
- 1892 | Die Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal wird gegründet.
- 1965 | Die alte Straßenbahn der Stadt wird eingestellt – aus Kostengründen. Eine rechtzeitige Modernisierung war versäumt worden.
- 1985 | Erst im Zuge einer 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 drei Ausbaustufen auf insgesamt 26 km Länge.
- 2005 | 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. Bis 2013 soll Lebach mit der Saarbahn erreichbar sein.
- 2009 | Im September Eröffnung des Streckenabschnitts Riegelsberg-Süd – Etzenhofen/Walpershofen.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Saarbahn GmbH
Aufgabenträger: Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH
Infrastruktur: Stadtbahn Saar GmbH und DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 26 km (ab Sept. 2009: 31 km)

Fahrtzeit 47 min.

Taktung

7,5 min. zur Hauptverkehrszeit; sonst 15 und 30 min.

Höchstgeschwindigkeit 90 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 1.540.000

Fahrzeuge

Zweissystem-Niederflur-Fahrzeug, Bombardier Typ S1000



Kontakt

Dr. Christa Horn | Bereichsleiterin Kommunikation und Marketing | Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH
Hohenzollernstraße 104 –106 | 66117 Saarbrücken
Telefon 0681. 587 24 82 | Fax 0681. 587 20 56
c.horn@vvs-konzern.de
www.vvs-konzern.de



City-Bahn Chemnitz

Sachsen | Chemnitz – Stollberg



Straßenbahn ins Erzgebirge

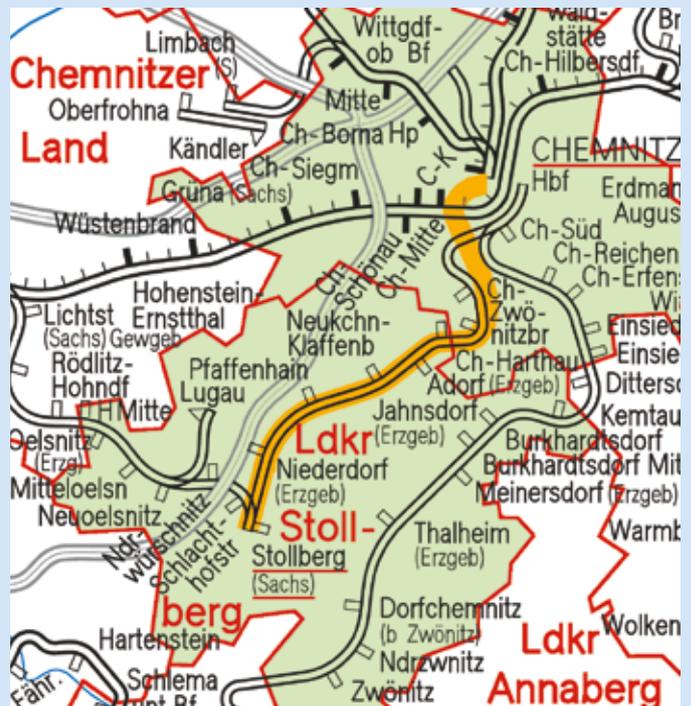
Die Chemnitzer Innenstadt mit der Region umsteigefrei zu verbinden – das ist die verkehrspolitische Vision des so genannten Chemnitzer Modells. Als Pilotstrecke diente die schwach nachgefragte Verbindung Chemnitz – Stollberg (Sachsen), die Anfang der 90er Jahre technisch veraltet war.

Im Mai 1998 übernahm die City-Bahn Chemnitz GmbH den Betrieb. Zunächst verbesserte sie mit Dieseltriebwagen das Angebot auf der bestehenden Strecke durch die Einführung eines Stundentaktes und durch Reisezeitverkürzungen. Wichtigstes Ziel aber war die Verknüpfung der Bahnlinie mit dem Straßenbahnnetz in Altchemnitz, um direkte Fahrten aus der Innenstadt und dem Chemnitzer Südwesten ohne Umsteigen in Richtung Stollberg zu ermöglichen. Die Angebotsverbesserung hat sich gelohnt: Seit der Verbindung der Eisenbahn mit der Straßenbahn im Jahr 2002 stiegen die Fahrgastzahlen um mehr als das Fünffache. Gegenüber 1998 haben sie sich fast verzehnfacht. Die Orte entlang der Strecke profitieren von der sehr guten Nahverkehrsanbindung.

Die Verantwortlichen gingen von Anfang an sehr umsichtig vor. Bereits in der Planungsphase des Streckenausbaus wurden die Sorgen und Bedürfnisse der Anlieger angehört und berücksichtigt. Dann folgten umfangreiche Arbeiten am Gleisbett sowie an der Leit- und Sicherungstechnik. Damit die Straßenbahnen über Chemnitz hinaus fahren können, wurde die Strecke zwischen Stollberg und Altchemnitz mit 750V Gleichstrom elektrifiziert. Dabei mussten die neu angeschafften Vario-Bahnen speziell ausgerüstet werden, denn die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) stellen insbesondere bei der Leit- und Sicherungstechnik unterschiedliche Anforderungen.

Insgesamt investierten der Freistaat Sachsen und der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) 31 Millionen Euro. Weitere Finanzmittel wendete die Chemnitzer Verkehrs AG auf, um die innerstädtische Strecke zu ertüchtigen. Im Dezember 2002 startete der durchgehende Betrieb zwischen Chemnitz Hauptbahnhof und Stollberg unter Nutzung der Straßenbahntrasse in Chemnitz.

Mit eigens erstellten Kundenzeitschriften, einem Infomobil und einem Liniennetzplan, den alle Haushalte entlang der Strecke erhielten, erreichte das neue Angebot, mit der Straßenbahn bis ins Erzgebirge fahren zu können, einen großen Bekanntheitsgrad.



Die verbesserte Verkehrsanbindung ermöglicht es den Städten, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in der Region bequem zu erreichen. Wer in der Region lebt, kann zum Arbeiten und Einkaufen unkompliziert in die Stadt pendeln. Für Schüler wird morgens ein zusätzliches Zugpaar eingesetzt, so dass zu den Stoßzeiten ein 15-Minuten-Takt gilt. Gelungen ist auch die Umnutzung des alten Stollberger Bahnhofgebäudes zu einem Kulturbahnhof. Das Gebäude ist heute rundum aufwändig saniert, Eisenbahnsignale verzieren die Fassade. Im Bahnhofsgelände haben sich ein Reisebüro, ein Café, ein Fahrradservice, der Stollberger Modellbahnverein und ein Schnitz- und Klöppelverein niedergelassen.

Mit dem Projekt knüpfte die City-Bahn Chemnitz an die positiven Erfahrungen an, die in Karlsruhe, Saarbrücken und Kassel mit der Verknüpfung von Straßenbahn und Eisenbahn-Regionalstrecken gemacht wurden. Es zeigte sich, dass dieses Modell für kleinere Großstädte preiswerter und effektiver ist als der Aufbau einer eigenen S-Bahn. Allerdings ist diese Verknüpfung hochkomplex: Neben der erforderlichen gleichen Spurweite von Straßenbahn und Eisenbahn müssen die unterschiedlichen bau- und betrieblichen Regelwerke berücksichtigt werden. Und auch die unterschiedlichen Besteller für den Eisenbahn-Nahverkehr und den Stadtverkehr müssen eng miteinander kooperieren.



Modell für kleine Großstädte: In Chemnitz passen Zug, Straßenbahn und Bus perfekt zusammen.

Leistung der Strecke

Wer früher vom Postplatz in Stollberg zur Zentralhaltestelle nach Chemnitz wollte, benötigte drei Fahrscheine und musste zweimal umsteigen. Dank des seit 2002 gültigen Verbundtarifes ist heute nur noch ein einziger Fahrschein nötig. Und da die Innenstadt von der City-Bahn direkt angefahren wird, entfällt auch das Umsteigen, und die Reisezeit verkürzt sich. Der Zugang ist an allen Haltestellen barrierefrei, Fahrräder können wie im gesamten

Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) kostenlos mitgenommen werden. An den Fahrscheinautomaten in den Bahnen ist das gesamte Angebot des VMS erhältlich, darüber hinaus sind 30 Prozent der Fahrten mit Kundenbetreuern besetzt.

Um die unterschiedlichen Verkehrsträger optimal zu verknüpfen, sind fast alle Haltepunkte im Eisenbahnbereich mit Bushaltestellen sowie Park & Ride- und Bike & Ride-Plätzen versehen.

CHEMNITZER MODELL: VERNETZT REGION UND UMLAND

Die Strecke Chemnitz – Stollberg (Sachsen) ist erst der Beginn des Chemnitzer Modells, mit dem die Verbindung von Region und Umland durch die Verknüpfung der Verkehrsträger Zug, Straßenbahn und Bus optimiert werden soll. Dreh- und Angelpunkt ist der 150 Millionen Euro teure Umbau des Chemnitzer Hauptbahnhofs, der historisch bedingt nicht direkt in der Innenstadt liegt. Voraussichtlich ab 2013 werden dort die Strecken nach Burgstädt, Mittweida, Hainichen und ins Erzgebirge miteinander und mit dem Straßenbahnnetz verbunden. Die Straßenbahntrasse soll dann in die Bahnhofshalle führen, damit die Bahnen aus dem Umland direkt in die Chemnitzer Innenstadt weiter fahren können. Auch die konventionellen Straßenbahnen und die City-Bahnen nach Stollberg bekommen Haltepunkte in der Bahnhofshalle, so dass die Reisenden von kurzen Umsteigewegen profitieren. Der notwendige Aus- und Umbau der Straßenbahngleise in der Innenstadt kostete bereits acht Millionen Euro. Auch alle Busverkehre sollen auf die Stadt-Umland-Bahn ausgerichtet werden, damit optimale Anschlüsse garantiert sind.



Die City-Bahn hat viele Gesichter.

Geschichte

- 1895 | Eröffnung der Strecke Chemnitz – Stollberg.
- 1992 | Beginn der Planungen für Chemnitz – Stollberg als Pilotstrecke des Chemnitzer Modells.
- 1998 | Aufnahme des Vorlaufbetriebs auf der Pilotstrecke zwischen Chemnitz Hbf und Stollberg mit Schienenbussen und modernen Leichttriebwagen.
- 2002 | Im Dezember wird der elektrische Betrieb mit Variobahnen aufgenommen und die Verbindung zum Straßenbahnnetz hergestellt.

Fakten

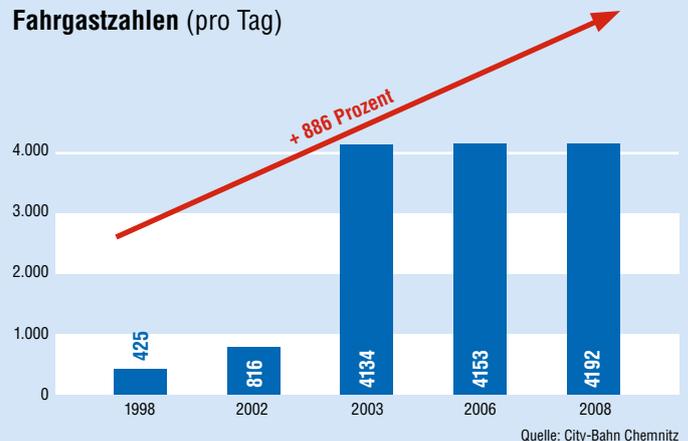
Betreiber

Verkehrsunternehmen: City-Bahn Chemnitz GmbH

Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS)

Infrastruktur: Die Strecke ist durch die City-Bahn Chemnitz GmbH von der DB Netz AG gepachtet, die Betriebsführung wurde an Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS) übertragen

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 23 km

Fahrtzeit 48 min.

Taktung Mo–Fr 4:30 – 19:00 Uhr und Sa 9:00 – 17:00 Uhr im 30-Minuten-Takt; abends bis ca. 0.15 Uhr und sonntags: Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 530.000

Fahrzeuge Variobahn NGT6-LDZ, Hersteller: Bombardier Bautzen



Uwe Leonhardt | Technischer Geschäftsführer
 City-Bahn Chemnitz GmbH
 Carl-von-Ossietzky-Straße 186 | 09127 Chemnitz
 Telefon 0371. 495 795 222 | Fax 371.495 795 241
 kontakt@city-bahn.de
 www.city-bahn.de

Burgenlandbahn

Sachsen-Anhalt | Merseburg – Querfurt





Flächenbahn trotz dem Asphalt

„Ganz Sachsen-Anhalt ist von Asphalt bedeckt, nur eine kleine gelbe Bahn stemmt sich unbeugsam dagegen.“ Wer die Eisenbahngeschichte Deutschlands erzählen will, stößt unweigerlich auf die Burgenlandbahn. Die Ausgangslage für die Schiene in Sachsen-Anhalt war nach der Wende mehr als schwierig. Die „blühenden Landschaften“ ließen auf sich warten, und an der einstigen Lebensader der Region herrschte Grabesstille. Arbeiter, die früher in langen Zügen aus dem Umland gekommen waren, um im Braunkohletagebau oder den chemischen Werken zu arbeiten, waren zu Rentnern oder Arbeitslosen geworden. Trotzdem wollte das dünnbesiedelte Flächenland seine eigene Flächenbahn nicht aufgeben. Seit 1999 erbringt die Burgenlandbahn den täglichen Beweis dafür, dass dieses Ziel erreichbar ist. Auf der Strecke Merseburg – Querfurt hat die landeseigene Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) die Burgenlandbahn vertraglich zu Pünktlichkeit, Anschlussicherung, Sauberkeit und Sicherheit verpflichtet. Mit Erfolg. Innerhalb von zehn Jahren sind die Fahrgastzahlen um rund 70 Prozent gestiegen.

Die gelben Züge gehören inzwischen zum festen Bild der Region. Alle Wagen der Burgenlandbahn durchlaufen eine Taufe und fahren unter eigenem Namen. Ein Busverkehr, der parallel zur Eisenbahnstrecke Merseburg – Querfurt fuhr, wurde neu ausgerichtet. Statt sich Konkurrenz zu machen, sind Bus und Bahn jetzt sinnvoll aufeinander abgestimmt. Das gilt auch für die Tarife des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes: Der Fahrpreis berechnet sich nach Zonen, wobei Fahrgäste beliebig zwischen Burgenlandbahn und Bus wechseln können.

Der gestiegene Komfort lässt sich an vielen Details ablesen: Alle Triebfahrzeuge sind mit Fahrscheinautomaten und einem hochmodernen Fahrgastinformationssystem ausgestattet. Es gibt Mehrzweckabteile zur Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern. Der transparente Innenraum der Züge sorgt nicht nur für eine freundliche Atmosphäre während der Fahrt. Er erlaubt dem Triebfahrzeugführer auch einen engen Kontakt mit seinen Fahrgästen. Die Ansprache ist je nach Situation freundlich, hilfreich, aber zur Not auch resolut.

Besonders wichtig ist der Burgenlandbahn eine gute Kundenberatung. Eine Mobilitäts-Service-Zentrale erteilt telefonische



Hier kennen Fahrgäste den Zugführer beim Namen: Die Burgenlandbahn setzt auf Kundennähe.

Auskünfte zum Ortstarif oder organisiert für mobilitätseingeschränkte Reisende am Bahnhof Hilfe. Damit die Bahn den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegen kommen kann, wird das Personal vielfältig geschult: Als „Kundenbetreuer/Multifunktional“ steuern sie nicht nur die Fahrzeuge, sondern beraten auch beim Ticketkauf am Automaten, helfen beim Ein- und Aussteigen und verteilen Fahrpläne oder Broschüren mit Tipps für Ausflüge in die Region. Stamm pendler kennen auf „ihrer Strecke“ die Kundenbetreuer natürlich mit Namen.

Auf der 37 Kilometer langen Strecke Merseburg – Querfurt ist das Potenzial der Burgenlandbahn noch nicht erschöpft. Auf dem Gebiet des früheren Braunkohlereviere entsteht rund um den Geiseltalsee der größte künstliche Seen-Komplex Deutschlands mit vielen neuen Ausflugszielen. Dazu gehört auch Mücheln, wo sich statt des Tagebaus bereits ein stattlicher See mit Segelboothafen befindet.

Leistung der Strecke

Der größte Erfolg der Strecke ist die für ein dünn besiedeltes Flächenland deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen. Durch dichtere Fahrpläne, mehr Komfort, eine mit 80 km/h höhere Geschwindigkeit und eine damit einhergehende Fahrzeitverkürzung um 15 Prozent konnte die Zahl der Reisenden von 450 auf 761 Fahrgäste pro Tag erhöht werden. Auch die sinnvolle Ergänzung des SPNV-Angebotes durch den Busverkehr und gute Anschlussmöglichkeiten auf der Schiene haben den Erfolg der Strecke vergrößert. In Merseburg bestehen günstige Umsteigemöglichkeiten in Regionalzüge nach Halle/Saale sowie nach Naumburg und Erfurt. Von Querfurt aus gibt es eine Busverbindung in die Lutherstadt Eisleben. Die Kürzung der Regionalisierungsmittel zwang die NASA allerdings 2008 dazu, die Burgenlandbahn an den Wochenenden nur noch im Zweistundentakt verkehren zu lassen.

ENGAGEMENT FÜR KULTUR UND SPORT

Junge Leute für den Schienenpersonennahverkehr zu begeistern, ist nicht einfach in einem Bundesland, das stark vom demografischen Wandel und der Abwanderung in wirtschaftlich stärkere Regionen betroffen ist. Die Burgenlandbahn hat deshalb ein eigenes Jugendförderprogramm aufgelegt und unterstützt regionale Sport- und Kulturvereine, die sich der Nachwuchsarbeit widmen. Seit 2005 findet einmal jährlich der Burgenlandbahn-Jugendtag statt, an dem die Gewinner des Burgenlandbahn-Förderpreises geehrt werden. Immer geht es darum, Sympathien für das Verkehrsmittel Eisenbahn zu wecken und die regionale Verbundenheit zu stärken.

Geschichte

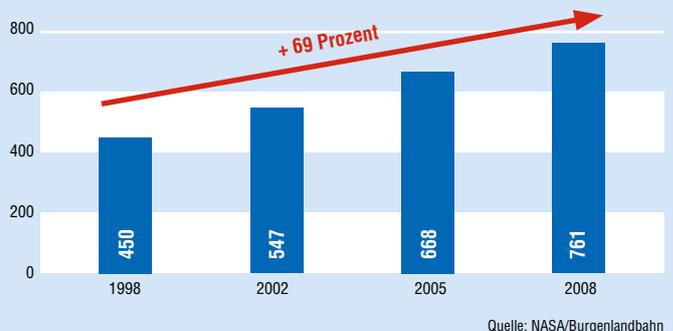
- 1886 | Eröffnung der Strecke Merseburg – Mücheln.
- 1911 | Erster Zugverkehr zwischen Mücheln und Querfurt.
- 1997 | Eine Studie des Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie liefert die Grundlage, um den Bahnverkehr in der Region zu erhalten. Das „Flächenbahnkonzept Sachsen-Anhalt Süd“ zeigt Möglichkeiten, im dünn besiedelten Süden Sachsen-Anhalts den Schienenverkehr zu erhalten.
- 1998 | Mit der Gründung der Burgenlandbahn, heute eine 100-prozentige Tochter der DB Regio AG, entsteht ein gut funktionierender Flächenbahnbetrieb.
- 1999 | Die Burgenlandbahn fährt im Auftrag des landeseigenen Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) auf der Strecke Merseburg – Querfurt.
- 2004 | Ausweitung des Verbundgebietes (MDV) auf den damaligen Landkreis Merseburg – Querfurt.
- 2006 | Erhöhung der durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h, schrittweise Angebotsausweitung auf dem Abschnitt Mücheln-Querfurt.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Elbe Saale, Burgenlandbahn
Aufgabenträger: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)
Infrastruktur: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 37 km

Fahrtzeit 42 min.

Taktung Mo–Fr im Stundentakt,
an den Wochenenden im Zweistundentakt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 403.740

Fahrzeuge VT 672 Hersteller Bombardier Transportation
(ehemals DWA Bautzen)

Burgenlandbahn



Kontakt

Michael Hahn | Sprecher des Verkehrsbetriebes Elbe-Saale

Burgenlandbahn
Bahnhofstraße 46 | 06618 Naumburg

Telefon 01801. 194 195 | Fax 069. 265 20678
info@burgenlandbahn.de
www.burgenlandbahn.de

Schleswig-Holstein-Bahn

Schleswig-Holstein | Neumünster – Heide (Holst) – Büsum





Wunder an der Nordseeküste

Der traditionsreichen Eisenbahnstrecke von Neumünster nach Heide (Holstein) drohte wegen mangelnder Auslastung in den 80er Jahren bereits die Stilllegung, doch dann geschah ein kleines verkehrspolitisches Wunder.

Das Land Schleswig-Holstein und die Bundesbahn einigten sich 1987 auf völlig neue Wege, um den Schienenpersonenverkehr zu stärken. Schleswig-Holstein war das erste Bundesland, das noch vor der Bahnreform eine Verkehrsvereinbarung abschloss, um aussichtsreiche Strecken einer energischen Modernisierungskur zu unterziehen. Für zunächst zehn Jahre übernahm die Eisenbahn-Aktiengesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) kurz darauf den Betrieb und Ausbau der Strecke von der Deutschen Bundesbahn. Ab 1993 investierte die AKN insgesamt 16 Millionen Mark und erneuerte Funk- und Signaltechnik. Auch die Bahnsteige erhielten eine Auffrischung, damit moderne Fahrzeuge des Typs VTA überall halten konnten. Insgesamt 34 Bahnübergänge bekamen moderne Sicherungsanlagen, was die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h erhöhte und die Fahrtzeit deutlich verkürzte. Die Kommunen gestalteten die Vorplätze der Bahnhöfe neu und richteten Bushaltestellen und Park & Ride-Plätze ein.

Im Juni 2002 gewann die AKN die europaweite Ausschreibung für den Zugverkehr auf der Regionalbahnstrecke und gründete die Schleswig-Holstein-Bahn (SHB) als 100-prozentiges Tochter-

unternehmen. Seit Dezember 2003 fahren die rot-weiß-blauen Triebwagen vom Typ LINT von Neumünster bis an die Nordsee. Von Anfang an setzte die Schleswig-Holstein-Bahn auf eine starke Kundenorientierung – sowohl beim Service als auch beim Vertrieb.

Das Angebot hat sich für Berufstätige, Schüler und Nordsee-Touristen zu einer gleichwertigen Alternative zum Auto gemauert. Zwischen 2001 und 2008 stieg die Zahl der Fahrgäste um rund 85 Prozent. Das lag am verdichteten Takt und den kürzeren Reisezeiten, aber auch am Erfindungsreichtum der Schleswig-Holstein-Bahn, die nicht mehr darauf warten wollte, dass die Kunden von selbst zu ihr kamen. Als die SHB im Dezember 2004 die Station Neumünster Stadtwald in Betrieb nahm, verschickte sie den neuen Fahrplan für die Schienenanbindung zur Natur-oase mit Tierpark und Waldspielplatz an 20.000 Haushalte im Einzugsbereich.

An Bord profitieren Fahrgäste von der Ausstattung der Triebwagen mit einer Audio-Anlage. Auf allen Plätzen können sie zwischen drei Radiosendern und drei CD-Programmen wählen. Ihre Internetpräsenz nutzt die SHB auch für einen ständig aktualisierten Veranstaltungskalender, um auf Feste und Attraktionen aufmerksam zu machen, die mit der Regionalbahn leicht erreichbar sind.

Die SHB ist in die Angebote und Fahrpreise des Bundeslandes Schleswig-Holstein, den Schleswig-Holstein-Tarif, eingebunden. Auch Fernverkehrsfahrkarten gelten hier. Tickets gibt es sowohl



Rot-weiß-blaue Alternative zum Auto.

an den Fahrkarten-Verkaufsstellen der Bahnhöfe Neumünster, Heide und Büsum als auch an den Automaten in den Triebwagen.

Wenn es um den Komfort der Fahrgäste geht, reagiert die Schleswig-Holstein-Bahn sofort. Als zu Beginn des Schuljahres 2006/2007 unerwartet viele Schüler die SHB für ihren Schulweg nutzen wollten, handelte sie schnell und setzte parallel zum Zugverkehr zunächst Großraumtaxi und später einen Schulbus ein, um überfüllte Züge zu vermeiden.

Kleine Geschenke zur Einschulung sorgen für Sympathie bei den kleinen Fahrgästen: Zum Schulstart erhalten Grundschüler einen Turnbeutel mit einem Stundenplan, einer Brotdose, einigen Überraschungen und einem Fahr- und Streckennetzplan. Mit Hilfe eines Mal- und Lernbuches wird ihnen der Umgang mit den Nahverkehrszügen spielerisch leicht gemacht.



Die Schleswig-Holstein-Bahn fährt geradewegs zur Nordsee.

Leistung der Strecke

Ein durchgehender Zweistundentakt über Heide – auch am Wochenende – zwischen Neumünster und Büsum sowie zusätzliche Fahrten zwischen Neumünster und Hohenwestedt haben der SHB stetig wachsende Fahrgastzahlen beschert. Auch zwischen Heide und Büsum besteht ein verdichteter Stundentakt. Die SHB ist in den integralen Taktfahrplan des Landes Schleswig-Holstein eingebunden, was direkte Anschlüsse und kurze Umsteigezeiten zu allen Zielbahnhöfen des Bundeslandes garantiert.

WELLNESS FÜR DIE FAHRGÄSTE

Mit Kombitickets lockt die SHB sowohl Einheimische als auch Touristen auf die Schiene: Das „Wattenmeer-Ticket“ beinhaltet eine sechsstündige Erlebnisfahrt per Schiff durch den Nationalpark Wattenmeer inklusive sachkundiger Informationen für alle Fahrgäste. 2009 bietet die Schleswig-Holstein-Bahn erneut ihre beliebte Kombifahrkarte, das „Helgoland-Ticket“, an. Mit dem „Blanker-Hans-Ticket“ der SHB öffnet sich für Besucher die Sturmflutenwelt „Blanker Hans“ in Büsum. Inhaber einer SHB-Tageskarte zahlen in Büsum keinen Strandeintritt. Das gilt auch für die Nutzer der Kleingruppenkarte des Schleswig-Holstein-Tarifes.

Geschichte

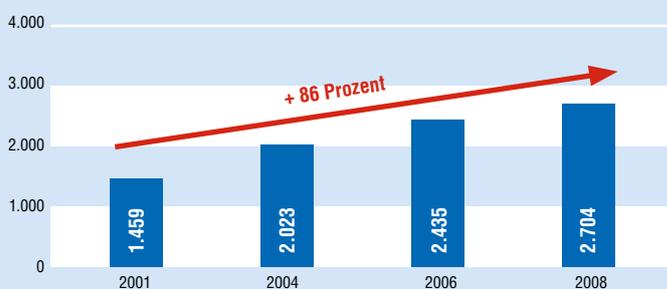
- 1877 | Eröffnung der Westholsteinischen Eisenbahn von Neumünster über Heide nach Karolinenkoog.
- 1883 | Die kurz darauf in Betrieb genommene Strecke Heide – Wesselburen wird bis Büsum verlängert.
- 1993 | Im Mai übernimmt die AKN im Auftrag der Deutschen Bundesbahn für zehn Jahre den Personenverkehr auf der Strecke Neumünster – Heide; Beginn der Modernisierung von Signaltechnik, Bahnübergängen und Bahnsteigen, Erhöhung der Geschwindigkeit von 60 auf 80 km/h.
- 1996 | Abschluss der Modernisierung.
- 2003 | Im Dezember übernimmt die SHB die Leistungen von der AKN Eisenbahn AG, die den Betrieb dieser Linie im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung im Juni 2002 gewonnen hatte, und setzt die neuen LINT-Triebwagen ein. Die SHB ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der AKN.
- 2004 | Im Dezember Inbetriebnahme der Station Neumünster Stadtwald.
- 2005 | Betriebsführung und Instandhaltung der Strecke Neumünster – Heide gehen im Januar von der AKN auf die DB Netz AG über, weil die entsprechende Vereinbarung im gegenseitigen Einvernehmen gekündigt wurde.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Schleswig-Holstein-Bahn GmbH
Aufgabenträger: LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
Infrastruktur: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Quelle: SHB

Streckenlänge 86,5 km

Fahrtzeit 1:50 h

Taktung

Neumünster – Büsum: Zweistundentakt
Neumünster – Hohenwestedt: Stundentakt
Heide – Büsum: Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 860.000

Fahrzeuge Coradia LINT 41 / H von Alstom LHB

SHB

SCHLESWIG-HOLSTEIN-BAHN

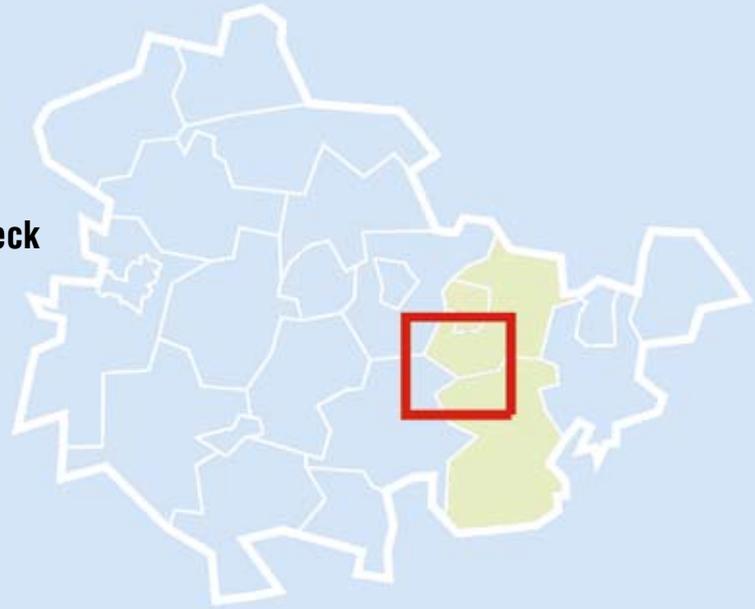


Kontakt

Jörg Minga | Pressesprecher
Schleswig-Holstein-Bahn GmbH
Rudolf-Diesel-Straße 2 | 24568 Kaltenkirchen
Telefon 04191. 933 103 | Fax 04191. 933 118
presse@sh-bahn.de
www.sh-bahn.de

Orlabahn

Thüringen | Orlamünde – Pößneck



Romantik ohne Umsteigen

Sanfte Hügel, liebliche Täler, grüne Auen: Wer mit der Orlabahn durch das Orlatal reist, sieht Romantik so weit das Auge reicht. Doch für Eisenbahnen in dünnbesiedelten Gebieten gilt ein harter Grundsatz: Je unberührter die Landschaft, desto schwieriger das Geschäft. Noch Mitte der 90er Jahre waren die Aussichten für die Orlabahn äußerst trübe. Täglich nutzten nicht mehr als 100 bis 150 Reisende die Zugverbindung zwischen Pöbneck und dem 1300 Seelen-Städtchen Orlamünde. Die 1889 eröffnete Nebenstrecke der Saalebahn war akut von der Stilllegung bedroht, bis die Wende zum Guten kam: Weil die Thüringische Landesgartenschau 2000 in Pöbneck stattfinden sollte, beschloss der Freistaat im September 1997, die Strecke zu erhalten. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn gelang innerhalb von zwei Jahren ein Ausbau, der die Orlabahn wieder an die Moderne ankoppelte. Kürzere Fahrzeiten, neue Wagen, ein integriertes Bahn-Bus-Konzept und gute Anschlüsse ins großstädtische Jena hauchten der Strecke neues Leben ein.

Seit ihrer Grundsanierung in den Jahren 1998 bis 2000 erfreut sich die Orlabahn wachsender Beliebtheit – bei Pendlern und Touristen. Den Bewohnern Pöbnecks garantiert sie eine gute Anbindung an Jena und den Jenaern erschließt sie unberührte Natur. Die durchdachte Angebotsverbesserung hat die Fahrgastzahlen mehr als verdreifacht.

Für die Grundsanierung im Jahr 1998 musste die Strecke zunächst gesperrt werden. Mit nur zwei Millionen Euro wurde der Gleisbau bewältigt. Ein Schnellumbauzug wechselte auf knapp drei Kilometern nahezu automatisch die Gleise aus. Hinzu kam die Modernisierung von drei Bahnübergängen und aller Verkehrsstationen. In Pöbneck unterer Bahnhof entstand durch einen Kombi-Bahnsteig für Bahn und Bus ein Verknüpfungspunkt zum Stadtverkehr. Nach dem Umbau war eine höhere Streckengeschwindigkeit von 60 km/h möglich, was die Reisezeit von 27 auf 16 Minuten deutlich verkürzte. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurden zwei Zugpaare bis zum Oberzentrum Jena durchgebunden.

Ein weiterer Meilenstein war der Fahrplanwechsel im Dezember 2001: Nahezu alle Züge fahren seitdem umsteigefrei weiter bis nach Jena, was sich als der wichtigste Faktor für die positive Fahrgastentwicklung herauskristallisierte. Außerdem wurden moderne Triebwagen der Baureihe 642 eingesetzt. Gleichzeitig begann ein umfangreiches Marketing. Anzeigen, Postwurfsendungen an alle Haushalte entlang der Strecke und Werbung



an den Fahrzeugen machten auf das neue Angebot aufmerksam. Auch in den Folgejahren, jeweils zum Fahrplanwechsel, setzte die Orlabahn ihr Werben um Kunden fort.

2006 steigerten sich Fahrplanstabilität und Anschlussqualität in Göschwitz und Pöbneck, was zu besseren Pünktlichkeitswerten führte. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 verkehren auf Wunsch der Fahrgäste und mit Bestellung der Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen am Abend zwei zusätzliche Zugpaare.



Je schöner die Landschaft, desto härter das Geschäft: Die Orlabahn zeigt, dass auch in dünnbesiedelten Gebieten Fahrgäste gewonnen werden können.

Leistung der Strecke

Der größte Erfolg der Strecke ist die enorme Steigerung der Fahrgastzahlen – und das, obwohl die Stilllegung der Strecke bereits zur Debatte stand.

Eine Umfrage im Rahmen der Einführungskampagne ergab, dass das verbesserte Angebot und die intensive Werbung zu Neukundenzuwächsen von rund 38 Prozent führten. Auch der

Anteil der Kunden, die die Orlabahn täglich nutzen, stieg in sehr kurzer Zeit von 15 auf 30 Prozent. Vor allem die Reisezeitverkürzung und die Durchbindung nach Jena trugen zu dieser positiven Entwicklung bei. Ein weiterer wichtiger Faktor war der Einsatz moderner Fahrzeuge. Diese bieten an allen Stationen einen barrierefreien Zustieg, und im Mehrzweckabteil ist außerdem Platz für bis zu sechs Fahrräder, die kostenlos mitgenommen werden können.

ERFOLGSFAKTOR: DURCHBINDUNG DER ZÜGE

Seit Dezember 2001 fahren die Züge über Orlamünde hinaus auf der Strecke der Saalebahn bis ins Oberzentrum Jena. Dort besteht Anschluss zu den ICE-Zügen nach Hamburg und Berlin. Kurz vor Jena können Reisende in Göschwitz in Züge nach Erfurt umsteigen. Durch die Durchbindung der Züge bis Jena wird gleichzeitig das Zugangebot im stark nachgefragten Abschnitt Jena – Orlamünde verdichtet. Die Linie Pöbneck – Jena ist damit zu einem unverzichtbaren Bestandteil im Thüringer SPNV geworden.

Geschichte

1889 | Eröffnung der Strecke.

1997 | Die Fahrgastzahlen auf der Strecke Orlamünde – Pöbneck sind auf dem Tiefpunkt angekommen, die Stilllegung der Strecke wird in Erwägung gezogen. Im gleichen Jahr fällt die Entscheidung für den Erhalt und Ausbau.

1998 – 2000 | Die Bahnstrecke wird von Grund auf saniert. Die Gleisanlagen und die Bahnsteige werden erneuert.

2000 | Die erste Thüringer Landesgartenschau findet in Pöbneck statt. Die Bahnstrecke hat dabei eine wichtige Zubringerfunktion für die Besucher.

2002 | Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2001 verkehren die Züge erstmals regelmäßig durchgehend bis (und ab) Jena.

2006 | Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlussqualität.

2008 | Bestellung zweier zusätzlicher Zugpaare für den Abend.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: DB Regio AG, Regio Südost, Verkehrsbetrieb Thüringen

Aufgabenträger: Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
Infrastruktur: DB Netz AG, DB Station&Service AG

Streckenlänge Orlamünde – Pöbneck: 12 km;
Gesamtstrecke Jena – Pöbneck: 33 km

Fahrtzeit Orlamünde – Pöbneck : 16 min.;
Gesamtstrecke Jena – Pöbneck: 38 min.

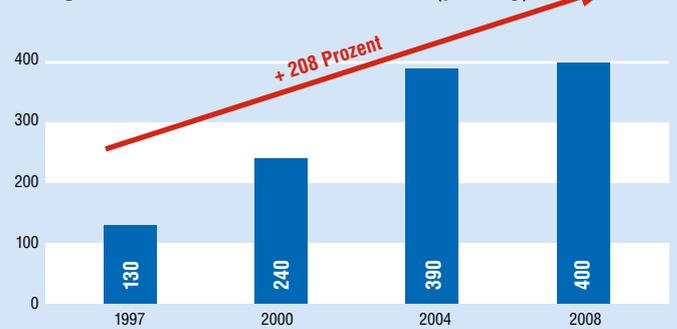
Taktung Zweistundentakt,
in der Hauptverkehrszeit Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit Orlamünde – Pöbneck: 60 km/h;
Jena-Orlamünde: 120 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) Orlamünde – Pöbneck: 98.843;
Jena – Pöbneck: 273.577

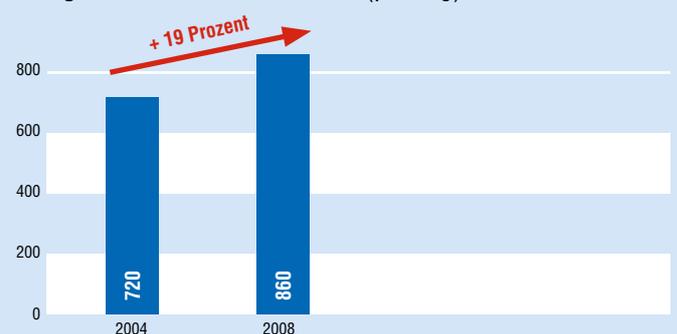
Fahrzeuge VT 642 von Siemens

Fahrgastzahlen Orlamünde – Pöbneck (pro Tag)



Quelle: DB Regio

Fahrgastzahlen Jena – Pöbneck (pro Tag)



Quelle: DB Regio



Kontakt

Thomas Hoffmann | Sprecher des Verkehrsbetriebs Thüringen

DB Regio, Regio Südost
Am Wasserturm 3 | 99085 Erfurt

Telefon 0361. 300 4000 | Fax 0361. 300 4001
Thomas.T.Hoffmann@dbbahn.com
www.bahn.de/thueringen

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 17 Non-Profit- Verbände zusammengeschlossen: Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbände. Diese Mitgliedsverbände repräsentieren über 2 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 90 Fördermitgliedern aus der bahnnahen Wirtschaft.

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene



Impressum

Herausgeber

Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | 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

Inhalt	Reinhold Uhlmann, Maren Herbst
Redaktion	Maren Herbst, Dr. Barbara Mauersberg
Gestaltung	PEPERONI Werbe- und PR-Agentur GmbH
Fotos	Abdruck mit freundlicher Genehmigung der jeweiligen Eisenbahnunternehmen Titel: DB AG/Günter Jazbec, Bayerische Oberlandbahn, Gräfenbergbahn (Collage: Peperoni) S. 22 DB AG/Hans-Joachim Kirsche, S.26/28 U. Erle und S. 42/44 Fritz Engbarth
Karten	DB AG, Klaus Fischer
Druck	DMP – Digital Media Production
Stand	3. überarbeitete Neuauflage, aktualisierter Nachdruck Januar 2010
V.i.S.d.P.	Dirk Flege, Geschäftsführer

Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene

Bahnindustrie

- ABB AG
- AEBt Angewandte Eisenbahntechnik GmbH
- ALSTOM Transport Deutschland GmbH
- Ansaldo Signal
- Balfour Beatty Rail GmbH
- Bombardier Transportation GmbH
- CIDEON Engineering GmbH
- CMC Trinec Stahlhandel GmbH
- EST Eisenbahn-Systemtechnik GmbH
- Faiveley Transport Witten GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- Hübner GmbH
- Josef Meyer Transport Technology AG
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- Robel Bahnbaumaschinen GmbH
- RWS Railway Service GmbH
- Scheidt & Bachmann GmbH
- Siemens AG Industry Sector Mobility Division
- SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG
- Stadler Pankow GmbH
- Thales Rail Signalling Solutions GmbH
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TransTec Vetschau GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH & Co. KG
- VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH
- voestalpine BWG GmbH & Co. KG
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG

Eisenbahnverkehrsunternehmen

- AKN Eisenbahn AG
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
- Arriva Deutschland GmbH
- BeNEX GmbH
- Deutsche Bahn AG
- Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e.V.
- Erfurter Bahn GmbH
- ERR European Rail Rent GmbH
- Hamburg Port Authority Hafenbahn
- Havelländische Eisenbahn AG
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- Keolis Deutschland GmbH & Co. KG
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- POLZUG Intermodal GmbH

- REGIOBAHN GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- SBB Cargo Deutschland GmbH
- Thalys International SCRL
- TRANSWAGGON AG
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
- Veolia Verkehr GmbH
- Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH

Bauindustrie

- Bilfinger Berger AG
- BUG Verkehrsbau AG
- Durtrack AG
- H.F. Wiebe GmbH & Co. KG
- Heitkamp Rail GmbH
- HERMANN KIRCHNER Bauunternehmung GmbH
- Herrenknecht AG
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH
- Johann Walthelm GmbH
- KAF Falkenhahn Bau AG
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- RAIL.ONE GmbH Pfleiderer track systems
- Schweerbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- SPITZKE AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG
- Willke GmbH rail construction
- Wittfeld GmbH

Banken und Versicherungen

- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a. G.
- HSH Nordbank AG
- Sparda-Bank Berlin eG
- Sparda-Bank Hamburg eG
- Sparda-Bank Hessen eG
- Sparda-Bank West eG
- Verband der Sparda-Banken e.V.

Weitere

- BSL Management Consultants GmbH & Co. KG
- econex verkehrsconsult gmbh
- EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e. V.
- IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Northrail GmbH
- Privatbahn-Magazin
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.



**Allianz
pro Schiene**