

Orașe,



Landuri,



Căi Ferate



16 exemple de succes cu trenurile pe distanțe scurte

Membrii Asociației Allianz pro Schiene



“Allianz pro Schiene”, este o federație germană ce are ca scop revitalizarea traficului pe calea ferată. “Allianz pro Schiene” se implică în orientarea spre viitor a politicilor în transporturi, în sensul căii ferate, ca fiind cel mai sigur și ecologic sistem de transport motorizat terestru.

Asocierea a 16 organizații non-profit din Germania, printre care asociații de protecție a mediului, cluburi de transporturi, organizații ale călătorilor, sindicate și asociații profesionale, reprezintă în total cca. 2 milioane de membri. Aceasta federație feroviară este susținută (nu numai financiar) de 70 de întreprinderi din economia feroviară (operatori, industria de material rulant și instalații feroviare, constructori de infrastructura feroviară, etc).

Printre formele de “luptă” adoptate, Allianz pro Schiene folosește și publicarea unor studii și materiale menite a populariza și susține avantajele transportului feroviar, care din nefericire, în ultimele decenii, a pierdut din ce în ce mai mult teren în favoarea transportului rutier.

Consecințele grave ale creșterii traficului rutier, cu efecte uneori ireversibile, dacă ne gândim la numărul de victime de pe șoselele din Europa, la consumurile specifice de energie mult superioare celor din traficul feroviar, și nu în ultimul rând la efectele emisiilor de noxe cu afectarea climei, determină implicarea societății civile pentru a convinge factorii politici și de decizie de a acționa pentru revitalizarea căilor ferate, până nu este prea târziu.

Materialul publicat de Allianz pro Schiene, intitulat „Stadt, Land, Schiene” (Oraș, Țară, Țință), prezintă 16 exemple de succes în domeniul traficului feroviar suburban („16 Beispiele erfolgreicher Bahnen in Nahverkehr”), 16 linii care, inițial părăsite sau aflate în curs de închidere pentru traficul feroviar, au fost revitalizate cu succes.

Modernizarea infrastructurii și a instalațiilor aferente, folosirea unui material rulant modern cu facilități pentru accesul persoanelor cu dizabilități loco-motorii și spații pentru transportul bicicletelor, o mai bună informare a publicului asupra materialului rulant, instalații de supraveghere video, automate de emisie a biletelor, adaptarea programului de circulație la nevoile populației inclusiv a elevilor precum și organizarea circulației la intervale fixe de timp în funcție de trafic (în tact), cu asigurarea legăturilor de corespondență cu celelalte sisteme și mijloace de transport (autobuze și trenuri de pe liniile principale), au fost unele din măsurile care au făcut ca noua ofertă să fie atractivă iar publicul s-o folosească peste cele mai optimiste așteptări.

Informarea publicului prin pliante sau direct prin agenții din sistem respectiv conducătorii (mecanicii) trenului sau controlorii de bilete (acolo unde există) de la programul de circulație până la solicitarea unui taxi, sau organizarea de trenuri speciale în scop turistic, contribuie la creșterea atractivității sistemului.

De asemenea, nici spațiul înconjurător stațiilor și punctelor de oprire nu a fost neglijat. S-au organizat parcuri pentru autoturisme în sistemul “Park&Ride” și rastele pentru biciclete iar zona și accesele au devenit mai atractive.

Un exemplu deosebit este cel al “Saarbahn” din orașul Saar și zona înconjurătoare în care sistemul de transport urban pe șine s-a integrat cu cel suburban al căii ferate. Pe această rețea circulă material rulant „bi-sistem”, alimentat în curent continuu în zona urbană și în curent alternativ pe rețeaua DB. Acest sistem a fost folosit pentru prima oară în Germania în orașul Karlsruhe iar de atunci mai este aplicat și în orașele Kassel și Chemnitz.

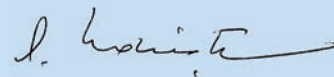
Aceste revitalizări, cu efecte benefice pentru populație și mediu, au fost posibile, de regulă, prin parteneriatul public privat sau cu alte cuvinte spus prin asocierea căii ferate cu autoritățile locale și cu operatorii privați, care au contribuit fiecare atât la modernizarea infrastructurii și a materialului rulant cât și la organizarea circulației trenurilor.

În mod similar trebuie acționat în sistemele de transport urban. Integrarea acestora într-un sistem de transport public atractiv, urban și suburban, cu prioritatea cuvenită transportului electric, fără bariere artificiale create de împărțirea administrativă a teritoriului, ar fi benefică pentru toată societatea.

Ne-am hotărât să traducem în limba română și să difuzăm acest material din dorința de a contribui la „popularizarea” acestor exemple, demne de urmat și de autoritățile din România. În condițiile în care aglomerarea șoselelor din România ajunsă la valori greu de suportat și în perspectiva creșterii gradului de motorizare ce nu poate fi evitat, se impune luarea unor măsuri din timp pentru realizarea unei oferte alternative, mult mai sigure, eficiente din punct de vedere energetic și mult mai puțin agresivă față de mediu. Cu alte cuvinte, se impune revitalizarea sistemelor de transport pe șine, “Tren și Tram”, cu contribuția tuturor factorilor interesați, cât nu este prea târziu.

TREN CLUBUL ROMAN

Președinte, Octavian Udriste



CLUB FERVIAR

Director General, Ștefan Roseanu





Chiar și cea mai recentă ediție a revistei „Traficul în cifre” confirmă că: „tot mai multe persoane aleg căile ferate drept mijloc de locomotie. Această soluție cunoaște o revitalizare, în special pe distanțe scurte, fiind tot mai căutată”. Motivele acestui succes sunt multiple. Cele mai importante aspecte apar ca numitor comun la aproape toate exemplele pozitive din transportul de persoane pe distanțe scurte (SNPV) și ar trebui să constituie un stimulent și un exemplu pentru acest sistem.

Broșura editată de Allianz Pro Schiene exemplifică faptul că transportul pe căile ferate nu este numai mijlocul de transport cel mai sigur și mai prietenos pentru mediul ambiant ci, însoțit de un concept înțelept, aceasta constituie de asemenea o contribuție importantă la prevenirea unui blocaj general de circulație în orașe, oferind totodată o alternativă inteligentă față de mașini pentru regiunile rurale.

În rezumatul broșurii, se indică faptul că, peste tot unde s-a creat o nouă ofertă de transport pe calea ferată sau a fost îmbunătățită în mod sensibil cea existentă, s-a înregistrat de asemenea și o creștere rapidă a numărului de călători. În majoritatea cazurilor, prognozele au fost chiar depășite.

Pentru a alege exemplele adecvate pentru a demonstra avântul prin care a trecut transportul pe cale ferată pe distanțe scurte, Allianz Pro Schiene a evaluat o serie de factori. Important este faptul că exemplele au condus la un rezultat îmbunătățit pentru căile ferate și totodată pentru clienți. S-a mai căutat de asemenea ca prin exemplele prezentate să se acopere un spectru larg al SNPV. Astfel, în broșură sunt prezentate atât trasee scurte, cât și lungi, trenuri orașenești din centre aglomerate și trenuri regionale din zone slab populate. Se prezintă trenuri regionale, aparținând Deutsche Bahn AG, dar și a altor societăți de exploatare locale. În afară de aceasta, fiecare land federal este reprezentat cu cel puțin un exemplu, pentru a arăta că succesul nu se rezumă doar la anumite regiuni.

În general se constată, că exemplele alese se pot caracteriza printr-o serie de trăsături identice, care constituie în mod evident baza unui transport de succes pe calea ferată. Aproape peste tot a fost vorba la început de investiții mari în infrastructură. Dar după aceea au început să apară roadele. Printre acestea se numără: vehicule noi, un orar dens și regulat, fiabilitatea, curățenia și punctualitatea crescute. În plus se adaugă interconexiuni puternice cu trenurile regionale, scurtarea canalelor decizionale, birouri locale de administrare, legături directe, un service bun, vânzarea biletelor în tren, precum și o legătură bună cu alte oferte ale Transportului Public Suburban (ÖPNV). Multe societăți de exploatare prezintă de asemenea oferte pentru petrecerea timpului liber și pentru turism.

Obiectivul nostru este intensificarea și utilizarea mai intensă în viitor a transportului pe șine. Sunt sigur că ediția nouă, actualizată a broșurii „Stadt, Land, Schiene”(Orașe, landuri, Căi ferate) va aduce o contribuție importantă la acest deziderat.

Wolfgang Tiefensee
Ministrul federal pentru transporturi, construcții și dezvoltarea urbană



Cuprins

Baden-Württemberg Schönbuchbahn	Pag. 6
Bayern Bayerische Oberlandbahn	Pag. 9
Brandenburg Prignitzer Eisenbahn	Pag. 12
Hessen Taunusbahn	Pag. 15
Mecklenburg-Vorpommern Usedomer Bäderbahn	Pag. 18
Niedersachsen Nordwestbahn	Pag. 21
Niedersachsen S-Bahn Hannover	Pag. 24
Nordrhein-Westfalen Euregiobahn	Pag. 27
Nordrhein-Westfalen Regiobahn	Pag. 30
Nordrhein-Westfalen Rurtalbahn	Pag. 33
Rheinland-Pfalz Pfälzer Nordbahn	Pag. 36
Saarland Saarbahn	Pag. 39
Sachsen Freiberger Muldentalbahn	Pag. 42
Sachsen-Anhalt Burgenlandbahn	Pag. 45
Schleswig-Holstein Nordbahn	Pag. 48
Thüringen Erfurter Bahn	Pag. 51



Schönbuchbahn

Baden-Württemberg / Dettenhausen-Böblingen

Trezirea la viață după scoaterea din funcțiune a liniei

Acest tren este un exemplu datorită metodei de reabilitare a vechilor linii scoase din uz și datorită succeselor obținute cu ele. După ce nu s-a circulat pe linie timp de 30 de ani, prognozele cu 2500 de călători pe zi păreau ambițioase. S-ar fi depășit cu 20% cifrele de transport zilnic de călători cu liniile de autobuz existente. Dar realitatea s-a dovedit a fi și mai avantajoasă. În următorii ani după repunerea în funcțiune, numărul călătorilor a crescut. În prima zi de funcționare, 2 decembrie 1996, au fost înregistrați 3.740 călători. După 14 zile numărul era de 4.090 persoane, iar linia Schönbuchbahn a rămas în domeniul depășirii cifrelor: în prezent numărul călătorilor a atins 6.800 zilnic, depășind de peste două ori și jumătate numărul prognozat. La acest număr de călători, importantă este creșterea numărului de utilizatori ai Transportului Public Suburban (ÖPNV) ce a avut loc deja de la începutul reluării traficului. Numai simpla trecere de la folosirea autobuzului la cea a căii ferate a condus la dublarea numărului călătorilor.

Această linie nu este iubită numai de către călători, ci ea rămâne un proiect model la nivel european în transporturi. Delegații naționale și internaționale din partea organizațiilor de Transport Public Suburban efectuează călătorii cu acest tren, pentru a se inspira din acest proiect.



Societatea Schönbuchbahn (ZVS) și societatea de exploatare Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) au o explicație simplă pentru succesul la public: „pentru că avem o ofertă bună”. Și în aceasta se includ în primul rând vehicule moderne, o infrastructură adaptată la nevoile contemporane, orarul atractiv și încredere crescută. Astfel, gradul de punctualitate al trenului Schönbuchbahn a fost în anul 2005 de 98,9 %.

Baza succesului a fost însă convingerea consiliilor landurilor Böblingen și Tübingen să investească din nou în căile ferate. Pentru aceasta a trebuit reconstruită o parte din infrastructură. Din cauza neutilizării de ani de zile, terasamentele aproape că nu mai aveau substanță.

Din această cauză au fost necesare o serie de lucrări de reabilitare. 12 halte și peroane precum și șase

poduri au fost reabilitate sau construite din nou, trecerile la nivel au fost reconfigurate și securizate, viteza maximă s-a ridicat de la 50 la 80 km/h și s-a creat un punct de încrucișare cu macaz automat. Investițiile necesare pentru întreaga reactivare s-au ridicat în data de 02.12.1996 la echivalentul a circa 14 milioane euro.

Pentru noii utilizatori ai căii ferate a constituit însă o investiție profitabilă. Aceștia sunt în mare măsură navetiști, călători care au înlocuit autobuzul cu trenul și unii călători noi. Aceștia apreciază o legătură rapidă și sigură, semicentrală între Böblingen și regiunea Stuttgart. Legăturile bune de la Böblingen la trenul inter-orășenesc Stuttgart sunt foarte importante. În afară de aceasta circa 50 % dintre călători folosesc linia Schönbuchbahn pentru deplasarea între localități.

O AFAČERE PROFITABILĂ PENTRU CALEA FERATĂ: O ÎNTREAGĂ CALE FERATĂ PENTRU O MARCĂ

Societatea Schönbuchbahn a cumpărat în 1993 pentru prețul simbolic de o marcă această cale ferată scoasă din uz. Deutsche Bundesbahn solicitase în 1988 scoaterea din uz a liniei. După ce consiliul landului Böblingen și-a manifestat interesul pentru preluarea căii ferate, s-a renunțat la intenția de scoatere din uz. Rezultatele sunt impresionante și demonstrează clar potențialul utilizării căilor ferate.





Istoric

- 1911 Se pune în circulație primul tren pe traseul Böblingen- Dettenhausen
- 1966 După peste 50 de ani de exploatare, s-a renunțat la transportul de călători pe linia Schönbuchbahn
- 1988 Deutsche Bundesbahn solicită și întreruperea transportului de marfă. Dar în loc de scoaterea din uz, consiliul landului Böblingen își manifestă interesul pentru preluarea liniei. Împreună cu consiliul landului Tübingen înființează la 12.12.1993 Societatea Schönbuchbahn.
- 1993 Preluarea acestei infrastructuri pentru preț simbolic de 1 marcă. După modernizarea liniei, WEG obține subvenția pentru exploatare.
- 1996 La 2 decembrie are loc reluarea circulației pe această linie cu 4 automotoare.
- 2001 Se cumpără încă 2 automotoare, pentru a putea face față fluxului de călători. Pentru tracțiunea triplă necesară (cuplarea a trei automotoare pentru a forma un tren), trebuie extinse peroanele.
- 2003 În perioada 26 iulie - 7 septembrie 2003 se modernizează fundamental linia și se extinde hala de reparații de la Dettenhausen cu cca. 30 m, pentru a permite gararea altor automotoare.

Performanțele acestei linii

Trenul circulă la intervale de jumătate de oră, sâmbăta începând de la ora 16:34, și duminica la intervale de o oră. Astfel, oferta s-a mărit pe o distanță de numai 17 km la 387.619 tren-km parcurși în prezent. Durata unei călătorii este de 24 minute. Datorită noii alternative oferite de calea ferată, mediul înconjurător s-a degrevat de emisia de gaze toxice și șoseaua de circulația autovehiculelor și s-au făcut economii și la circulația în paralel a autobuzelor.

Date

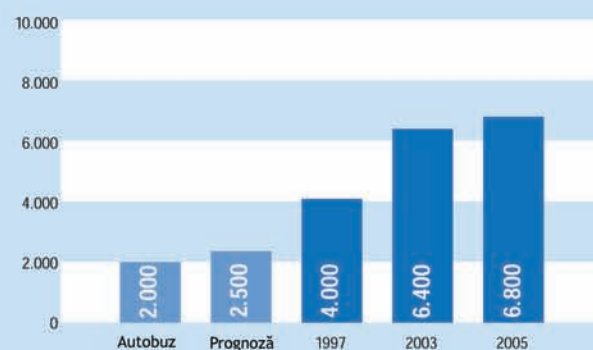
Societățile de exploatare

Operatorul: Württembergische

Eisenbahn-Gesellschaft (WEG)

Administratorul de Infrastructură: WEG la comanda Societății Schönbuchbahn

Călători (pe zi)



Sursă: WEG/Zweckverband Schönbuchbahn

Lungimea liniei 17 km

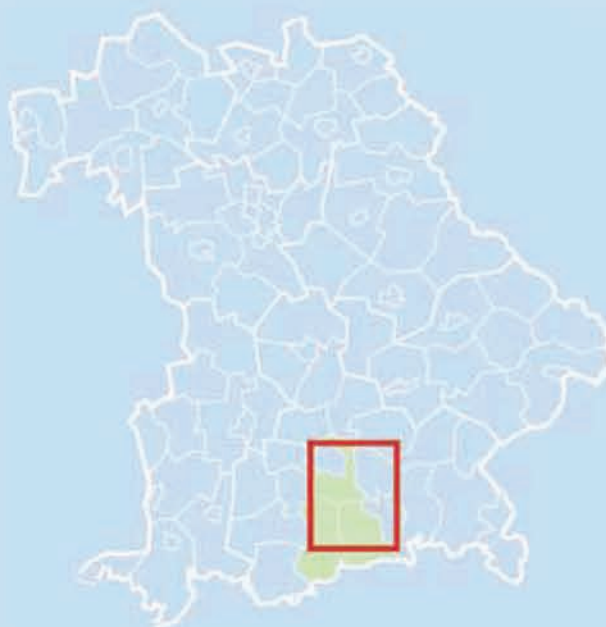
Durata călătoriei 24 min.

Orarul

În timpul săptămânii: până la 22:34 din jumătate în jumătate de oră la sfârșitul săptămânii: sâmbăta de la 16:34 și duminica din oră în oră

Viteza maximă 80 km/h

Tren km / an 387.619



Bayerische Oberlandbahn

Bayern / München - Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries



Parcurgând zona Bayerisches Oberland cu sistemul de grupe de vagoane

Traseul München - Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries este exploatat începând din 1998 de Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB). Încă de la început societatea își propusese țeluri ambițioase. Un nou tip de tren, modern, denumit „Integral” trebuia să reprezinte începutul unei noi ere. Dar pentru început, această tânără speranță nu a reușit să intre în atenția tuturor decât prin numărul de defecțiuni. De abia după lucrări de perfecționare care au durat un an, automotoarele au devenit utilizabile. De atunci, ele se bucură de aprecierea specialiștilor dar și a clienților. Acestea permit parcurgerea traseelor într-un timp mai scurt, oferind un grad ridicat de confort. De asemenea, vagoanele sunt adaptate pentru utilizarea de către persoane cu handicap, fiind dotate și cu locuri pentru biciclete. Conceptul BOB s-a impus cu autoritate în regiune. Numărul de utilizatori a depășit în prezent previziunile cu 150 %.

BOB constituie un punct important pentru integrarea regiunii în conceptul ofertei locale. Societatea s-a evidențiat în regiune prin serbări în gări, inaugurări de tren și prin alte manifestări. Editarea unei broșuri proprii pentru promovarea turismului în zona dealurilor din Bavaria a fost de un real sprijin în dezvoltarea turismului în regiune.

Un alt concept important în filozofia întreprinderii este orientarea către client.

De asemenea, editarea de broșuri, orare și o revistă a călătorilor, ajută la intensificarea legăturilor cu clienții, oferind totodată o bună informare. La orele de vârf există însoțitori care stau la dispoziția clienților pentru a-i ajuta în orice probleme. În trenuri există un colț de joacă pentru copii, iar însoțitorii pot organiza mici jocuri dacă este cazul.

Dezvoltarea pozitivă a BOB nu este dovedită numai de rezultatele bune obținute în urma sondajelor printre clienți, sau prin numărul îmbucurător al călătorilor. Certificatul de calitate DIN EN ISO 9001:2000 este dovada existenței unui management al calității corespunzător la Bayerische Oberlandbahn. La primul studiu comparativ referitor la mediu în domeniul circulației pe calea ferată

al Allianz Pro Schiene, prin care s-a evaluat gradul de angajament în domeniul mediului asumat de societatea de transport pe calea ferată, societatea a ieșit pe primul loc la categoria „transport de persoane cu tracțiune Diesel”. Administratorul Heino Seger a mai fost distins și cu premiul Transportului Public Suburban (ÖPNV) din Bavaria. Fundația Warentest a acordat acestei societăți un certificat atestând că se numără printre cele mai bune din domeniul ei. Nu este de mirare, că acest traseu a devenit, după dificultățile de început, un nume de referință pentru Bayerische Eisenbahngesellschaft care, din însărcinare landului, comandă prestațiile.

SISTEMUL CU GRUPE DE VAGOANE AL BAYERISCHE OBERLANDBAHN

În cazul BOB nu este vorba de o linie în sensul clasic, ci de o rețea de 120 km, care este străbătută de acest tren. Faptul că se pretează la „zborul” rapid și cuplarea mai multor vehicule, constituie o garanție importantă pentru succesul liniei. Trenul format din trei părți pleacă de la München, la Holzkirchen se desparte prima parte pentru a-și continua traseul până la Bayrischzell. La Schaftlach se despart celelalte două vagoane pentru a-și continua călătoria spre Tegernsee, respectiv Lenggries. La întoarcere, cele trei părți se cuplează din nou și pleacă din Holzkirchen sub forma unui singur tren.

Cele trei automotoare cuplate încarcă mult mai puțin rețeaua foarte solicitată de căi ferate din München, decât varianta cu trei trenuri separate, astfel, se poate oferi circulația în tacte la fiecare jumătate de oră.





Performanțele acestei linii

Între timp, flota a fost completată cu trei automotoare Talent noi, pentru a putea face față afluxului neașteptat de mare de călători. Programul adaptat la orarul trenurilor din Bavaria, permite respectarea unor legături bune cu autobuzele și celelalte trenuri. Bilete speciale pentru week-end și cele combinate oferă opțiuni de tarif simple și avantajoase. Orarul este adaptat pe deplin necesităților zonei: în week-end trenul nu oprește în stația din München a fabricilor Siemens, ci la Solln. Dimineața și la prânz, trenurile opresc în mod special la Otterfing pentru elevi.

De la extinderea orarului, din anul 2003, BOB circulă la intervale de o oră iar în orele de vârf la fiecare jumătate de oră. Începând din 2005 s-au introdus trenuri speciale la sfârșit de săptămână realizându-se astfel anual circa 1.850.000 tren-kilometri parcurși între periferia și centrul orașului München.

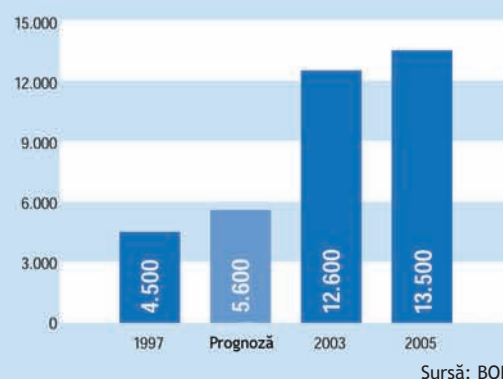
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Bayerische Oberlandbahn GmbH

Administratorul de Infrastructură: DB Netz AG & Tegerenseebahn AG

Călători (pe zi)



Lungimea liniei 120 km

Durata călătoriei (de la München)

Bayrischzell 1:23 h

Tegernsee 1:04 h

Lenggries 1:09 h

Orarul din oră în oră, mai des la orele de vârf

Viteza maximă 140 km/h

Tren km / an 1.850.000

Istoric

1857 Se pune în circulație primul tren pe traseul München - Holzkirchen, iar apoi și pe alte trasee spre interiorul ținutului deluros al landului. Calea ferată particulară pe Tegerenseebahn circulă începând din 1883 de la Schaftlach la Gmund. Prin aceasta linia actuală este completă.

1998 Pleacă primul tren al nou înființatei societăți Bayerische Oberlandbahn (BOB) pe rețeaua fostei Bundesbahn și a Tegerenseebahn, pe traseul München și Bayrischzell / Tegernsee / Lenggries. În această firmă lucrează în prezent 140 salariați.

1999 După numeroase probleme la vehicule, ministrul de stat din Bavaria, Otto Wiesheu dispune efectuarea reviziei generale. „Integral” este scos din funcțiune timp de un an și este trimis înapoi în fabrică. Între timp, BOB a folosit trenuri remorcate de locomotive de la DB Regio. Modernizarea automotoarelor se încheie cu succes. De la reîntoarcerea lor, ele sunt fiabile și au redat încrederea călătorilor.

2003 Extinderea orarului.



Calea Ferată Prignitz

Brandenburg / Pritzwalk - Kyritz - Neustadt (Dosse)

Cu ajutorul inovațiilor pe calea succesului

Calea ferată Pritzwalk - Kyritz - Neustadt (Dosse) a fost amenințată multă vreme cu închiderea datorită nerentabilității și a ineficienței. În 1996, nou înființata societate Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) a preluat această linie secundară din zona de nord-est a Brandenburgului. Deși numărul călătorilor a crescut ca urmare a preluării, landul a rămas mult în urmă cu angajarea sa în acest proiect, astfel că dezafectarea continua să fie un pericol. Spiritul de pionierat și o legătură strânsă cu regiunea au permis totuși dezvoltarea acestei legături pe calea ferată, chiar cu mijloace limitate.

În lipsa unor alternative, circulația a continuat la început în mod provizoriu cu automotoare pe șine scoase din uz (prima generație de automotoare pentru trasee scurte) din Germania de Vest. Prin aceasta însă, landul Brandenburg a dovedit însă că se poate organiza un trafic feroviar de succes și într-o zonă slab populată. Lipsa confortului a fost suplinită de creativitate, servicii și dedicație de întreprinzător. În plus, automotoarele folosite au demonstrat că sunt fiabile, ajutând la îmbunătățirea imaginii căii ferate. La începuturile acestui tren, aproape legendarele casete de plastic, amplasate lângă mecanic, umplute cu batoane de ciocolată și gustări de genul acesta, au rămas în analele rutei. În schimbul introducerii unei mărci, călătorii se puteau delecta cu bunătățile oferite. Simplu și încântător pentru toată lumea.



În prezent, însoțitorii de tren vând pe lângă biletele de călătorie, și băuturi și gustări și oferă informații. Biletele pot fi cumpărate și din automatele din tren sau prin cele două case de bilete de la Pritzwalk și Kyritz. Cotidienele sunt disponibile gratuit în tren. Pentru modul deosebit de a servi clienții și pentru serviciile oferite, PEG a fost distinsă cu premiul pentru căile ferate pe anul 1999 de către Uniunea germană a călătorilor pe calea ferată.

Noile trenuri germane automotoare oferă o creștere evidentă a calității. Acestea sunt climatizate, platformele de urcare în tren sunt joase și există suficient loc pentru biciclete, cărucioare pentru copii și bagaje. Supravegherea cu camere video permite păstrarea standardelor ridicate de curățenie și siguranță. Prin trenurile speciale organizate de această societate, ea câștigă și mai multă simpatie.

Bineînțeles că zona Brandenburg nu poate concura cu marile centre aglomerate, însă cei 900 de pasageri transportați zilnic sunt totuși considerați un succes. Un suflu nou va fi asigurat de colaborarea cu uniunea transportatorilor din Berlin Brandenburg, prin dezvoltarea unui concept nou de transport pe distanțe scurte în zona Prignitz, care, în prezent se află în stadiul de elaborare. Se caută, de exemplu, posibilități de a atrage spre calea ferată deplasarea elevilor către școli. Pentru aceasta se va ține cont de ora de începere și de încheiere a cursurilor în orarul trenurilor.

ULEI VEGETAL ÎN LOC DE MOTORINĂ

Automotoarele de pe linia Prignitz folosesc un combustibil pe bază de ulei vegetal. Adaptarea necesară la motoare a fost efectuată în ateliere proprii. Printre avantajele acestui combustibil se numără, pe lângă prețul ceva mai scăzut față de motorina Diesel tradițională, și calitățile de protecție a mediului. În timpul arderii, acest combustibil eliberează doar cantitatea de bioxid de carbon (CO₂ neutru) pe care plantele au nevoie să o absoarbă pentru a crește. Aceasta duce la îmbunătățirea bilanțului pentru mediu al trenului. Aceste realizări au fost premiate în anul 2001 la EUROSOLAR, Asociația Europeană pentru energiile regenerabile (Europäische Vereinigung für Erneubare Energien e.V.), cu premiul german "Solarpreis".





Istoric

- 1887 Se pune în circulație primul tren pe traseul Neustadt (Dosse) - Pritzwalk.
- 1996 Societatea nou înființată Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) preia transportul pe linia secundară a DB Netz AG din partea de nord-vest a Brandenburgului. În pofida numărului crescut de călători, administrația landului rămâne sceptică, astfel că amenințarea sistării transportului pe șine se menține încă multă vreme.
- 2003 Se încheie în sfârșit un contract pe zece ani. Acesta permite societății căilor ferate din Prignitz să efectueze planificări în siguranță, asigurând locuitorilor din vestul Brandenburgului transportul sigur pe calea ferată.
- 2004 PEG este preluată de britanicii de la „Arriva” și ridicată la nivelul realizărilor de succes ale pieței germane a SNPV.

Performanțele acestei linii

Frecvența circulației din oră în oră în timpul săptămânii și la fiecare oră sau la două ore la sfârșitul săptămânii garantează legături perfecte. Se folosesc automotoare noi, moderne, de tipul Regio Shuttle RS 1. Oferta regională și legăturile de la Neustadt la Berlin asigură o mobilitate independentă de automobile. Cele două halte redeschise din necesitate constituie de asemenea un punct de atractivitate al traseului, ca și legăturile bune cu celelalte trenuri din gara Pritzwalk, de exemplu, către Meyenburg și Putlitz. Calitatea prestațiilor obținute de căile ferate Prignitz s-a demonstrat prin obținerea certificării DIN EN ISO 9001:2000, care a fost obținută cu succes de către societate.

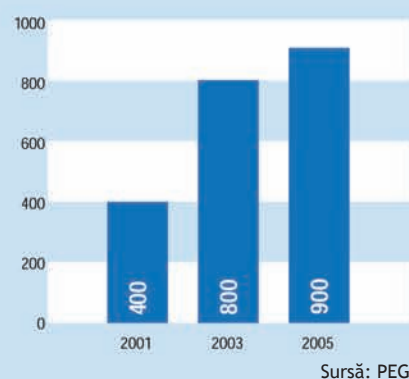
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Prignitzer Eisenbahn GmbH

Administratorul de Infrastructură: DB Netz AG

Călători (pe zi)



Lungimea liniei 42 km

Durata călătoriei 55 min.

Orarul din oră în oră în timpul săptămânii, la sfârșit de săptămână din 2 în 2 ore (la fiecare oră pe porțiunea Neustadt-Kyritz)

Viteza maximă 60 km/h

Tren km / an cca. 440.000



Taunusbahn

Hessen / Brandobberndorf - Grävenwiesbach -
Bad Homburg - (Frankfurt/M.)



Declarații defuncți trăiesc mai mult

Condamnarea la moarte a trenului din Taunus fusese pronunțată de mult. Apoi a urmat un episod unic în istoria căilor ferate din Hessen. Consiliul din Taunus a înființat o societate și a cumpărat în anul 1989 traseul de 29,5 km de la Friedrichsdorf la Grävenwiesbach în schimbul sumei de 1,4 milioane Euro, Linia a fost modernizată și traseul de autobuz care dubla linia a fost transformat într-o sursă de călători pentru calea ferată. După modernizare, uniunea a transferat conducerea acestei societăți către societatea de cale ferată Frankfurt-Königstein și a realizat ceea ce părea imposibil pentru această regiune - transportul la distanță scurtă pe acest traseu.

În prezent, numărul călătorilor depășește toate previziunile. Numărul acestora a crescut de la 1.500 în anul 1989 la peste 9.000 în prezent. Iar acest număr crește în continuare, în pofida trenurilor supra-încărcate. Desigur că motivul acestei creșteri îl constituie și densitatea populației din regiunea Taunus. În locul dezafectării, călătorii așteaptă în prezent noi investiții, pentru a menține calitatea transportului de persoane pe șine în această regiune. Astfel, în următorii ani au fost prelungite peroanele și s-au cumpărat noi automotoare.

În vederea îmbunătățirii confortului, automotoarele vechi au fost supuse unei reproiectări. Pentru extinderea capacității, societatea de management a vehiculelor uniunii Rhein-Main - FAHMA - a achiziționat zece automotoare noi Diesel tip LINT 41. De asemenea, se amenajează un sistem de informare a călătorilor.

Un alt factor de succes este simplificarea structurii tarifului și corelarea cu Uniunea Transporturilor Rhein-Main. Biletele se pot cumpăra simplu, de la automatele de bilete din tren. Automotoarele oferă, în comparație cu vechile trenuri trase de locomotive, mai mult confort și o viteză mai mare. Astfel s-a scurtat durata călătoriei

și prin aceasta s-a adaptat mai bine la programul trenurilor orașenești - S-Bahn. Punctualitatea, curățenia și siguranța, chiar și în lunile de iarnă, constituie rețeta de succes a primei căi ferate prevăzute spre desființare.

În prezent, calea ferată a devenit atractivă, mai ales pentru navetiști, deoarece din cauza intensificării traficului, circulația pe șosea se înrăutățise. Noua linie asigură o bună legătură cu orașul Frankfurt, degrevând mult traficul aglomerat de pe șosea. Acest tren a câștigat teren prin atractivitate și s-a apropiat de centrul aglomerat și de locurile sale de muncă.

EXTINDEREA OFERTEI ÎN LOC DE DEZAFECTARE

După preluarea căi ferate Taunus de către comunele interesate, s-a extins oferta și s-a optimizat cea existentă. Introducerea frecvenței trenurilor la o jumătate de oră după Grävenwiesbach și legăturile bune cu trenul orașenesc S-Bahn din Frankfurt, și cu cele opt perechi de trenuri care străbat metropola de pe Main, au făcut-o mai atractivă navetiștilor. Repunerea în funcțiune a prelungirii traseului până la Brandenborf, cu trenuri din oră în oră, a determinat creșterea numărului de călători. Conceptul a înflorit iar numărul de călători a crescut în ultimii 14 ani cu peste 500%. Extinderea ofertei pe calea ferată a condus la creșterea numărului anual de tren km parcurși la 909.000. Aceasta reprezintă o creștere de peste 30% față de anii anteriori.





Istoric

„Linia Taunus” este denumirea atribuită abia din 1992 acestei linii secundare în regiunea Taunus. În trecut, traseul se numea Frankfurt-Wiesbaden, deoarece duce de-a lungul râului Taunus.

- 1985 Se pune în circulație primul tren pe traseul Bad Homburg-Usingen.
- 1912 Se deschide legătura acestei linii cu linia Grävenwiesbach-Brandobendorf.
- 1985 Când închiderea „Liniei Taunus” a devenit o amenințare, consiliul din zona Taunus a înființat o uniune privată. Scopul acesteia: menținerea și exploatarea liniei ferate.
- 1987 Se comandă un studiu al numărului previzionat al călătorilor și recuperării costurilor.
- 1988 Se înființează Consiliul transporturilor Hochtaunus (VHT).
- 1989 Uniunea privată cumpără porțiunea Friedrichsdorf-Grävenwiesbach.
- 1992 VHT preia circulația de pe această linie.
- 1993 Conducerea afacerii se transferă societății Frankfurter-Königsteiner Eisenbahn (FKE), o societate fiică a Hessische Landesbahn. Oferta se îmbunătățește mult.
- 1999 Reactivarea tronsonului până la Brandobendorf.
- 2006 Transformarea FKE în HLB Basis AG. Reproiectarea și achiziționarea unor noi trenuri.

Performanțele acestei linii

Datorită creșterii numărului de călători, a fost necesară achiziționarea destul de rapidă de noi automotoare de tipul VT 2E și VT 628/629. Începând de la Grävenwiesbach, există legătură la fiecare jumătate de oră, iar în orele de vârf chiar la 15 minute. Către Brandobendorf, trenul circulă din oră în oră. Mersul trenurilor a fost adaptat la trenul orășenesc S-Bahn din Frankfurt, oferind astfel o bună legătură cu rețeaua de trenuri orășenești. S-a preluat tariful Uniunii traficului din zona Rhein-Main și s-au construit instalații Park & Ride (parcare & urcare). Opt perechi de trenuri circulă direct până la Gara centrală din Frankfurt. Durata călătoriei este scurtată semnificativ, datorită vitezei maxime admise de 80 km/h. Performanța foarte bună obținută a încurajat și consiliul regiunii Lahn-Dill să coopereze cu trenul Taunus. S-a decis reconstruirea traseului între Grävenwiesbach și Brandobendorf însă reconstruirea traseului vechi din nord până la Albshausen împiedică extinderea ofertei până la Wetzlar.

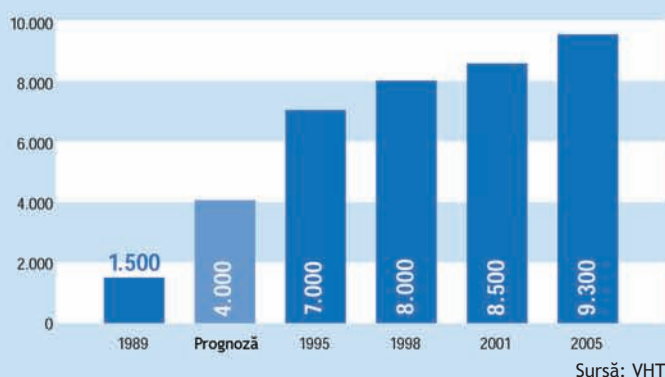
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: HLB Basis AG

Administratorul de Infrastructură: HLB în cooperare cu Verkehrsverbands Hochtaunus

Călători (pe zi de lucru)



Lungimea liniei

42 km (până la Bad Homburg), 61 km (până la Frankfurt/M)

Durata călătoriei

56 min. (până la Bad Homburg), 1:15h (până la Frankfurt/M)

Tactele de circulație

orar de la Brandobendorf, la 30 de min. de la Grävenwiesbach

Viteza maximă 60 km/h

Tren / km / an: 909.000



Usedomer Bäderbahn

(Trenul între stațiunile de pe litoral din regiunea Usedom)

**Mecklenburg-Vorpommern / Ahlbeck Grenze - Züssow
(-Stralsund) și Zinnowitz - Peenemünde**

Trenul de vacanță

Astăzi, o călătorie comodă în automotoare moderne către destinația de vacanță, insula Usedom, pare de la sine înțeleasă. Lupta acerbă pentru o nouă relansare a trenului tradițional a fost dată deja uitării.

În 1992, atunci când se dorea scoaterea din funcțiune a liniei, aceasta se găsea într-o stare deplorabilă. Aproape douăzeci de ani fără investiții nu au rămas fără urmări. Viteza maximă cu care se putea parcurge traseul era de 60 km/h. Vechile vehicule erau într-o stare proastă, defectuase și neatractive pentru călători. Gările, de asemenea, și standardele de siguranță erau toate învechite. Nici nu se punea problema circulației pe șine ca alternativă la șosea.

Câțiva angajați ai Reichsbahn din vremea aceea nu doreau însă să accepte ideea opririi trenului lor și au înființat în anul 1993 ambițiosul proiect „Usedom”, precursorul UBB din prezent. Inițiativa se baza pe un concept simplu, dar realizabil: curse la fiecare oră, între orele 5 și 22 în fiecare direcție, cu legături garantate la Zinnowitz și Wolgast.



Funcționarea zilnică și modernizarea s-au orientat după fezabilitate și fonduri. În locul trenurilor remorcate de locomotive, s-au folosit la început vechile autobuze pe șine -"Schienenbusse" (prima generație de automotoare pentru distanțe scurte, după război). Viteza pe traseu este limitată la 80 km/h din cauza costurilor. Semnalizarea și macazurile nu sunt complet automatizate, ci s-a ales o variantă mai economică. Nu se dorea însă renunțarea la proiectul mai costisitor, dar important, al legăturii cu continentul. Noul pod a scos din inferioritate trenul față de transportul auto. În prezent circulă la fiecare două ore trenuri directe până la Stralsund. Aceasta contribuie suplimentar la creșterea atractivității traseului.

Ca și toate căile ferate de succes, UBB este preocupată de apropierea de client și de legăturile cu regiunea. Organizarea de evenimente festive, distribuirea de

prospecte cu materiale informative și orare, extinderea rețelei de restaurante în gări, precum și călătoriile cu vagoanele istorice vor contribui la aceste deziderate. În prezent, turiștii sunt publicul țintă al trenului de vacanță din Usedom.

Unul dintre avantajele conceptului este accesul facil la tren. Turiștii aflați în vacanță nu trebuie să studieze mult timp cea mai bună ofertă de tarife sau să cumpere bilete de la automate sofisticate. Ei se urcă în tren și cumpără biletul direct de la șeful de tren. Orarul simplu oferă o posibilitate clară și ușor de reținut. Se renunță la serviciile suplimentare, care ar însemna costuri suplimentare. Transportul în sine este cel mai important. În plus, automotoarele moderne sunt dotate cu instalație de climatizare, compartimente curate și podea joasă, toate acestea contribuind la un confort ridicat pentru călători.

ÎN CONCEDIU CU TRENUL

Usedom este considerată una dintre cele mai atractive ținte de vacanță în Germania. La aceasta contribuie și UBB. Prin contribuția sa, insula este degrevată de traficul auto poluant, iar turiștii au la dispoziție un comod mijloc de transport public. Toate localitățile importante și mai ales stațiunile balneo-climaterice devin accesibile cu acest tren. După construirea noului pod de la Wolgast, în planul federal actual al circulației se mai prevede și refacerea legăturii directe de la Berlin la Swinemünde (Świnoujście), precum și reconstruirea podului feroviar de la Karnin. Astfel, se va face o legătură mai bună cu cea mai aglomerată zonă în regiune, iar durata călătoriei se va scurta cu două ore. UBB circulă între timp și pe traseul Stralsund-Velgast-Barth din vestul Vorpommerns. Pentru viitor, se prevede reactivarea vechiului traseu de la Barth la Zingst și Prerow de pe peninsula Darss.



Numărul călătorilor dovedește nivelul de performanță atins de acest proiect. Introducerea curselor din oră în oră cu automotoarele de cursă a condus deja în trei ani la creșterea cu 160% a numărului de călători. Legătura dintre uscat și punerea în funcțiune a noilor vehicule în vara anului 2000, a contribuit la creșterea în continuare a numărului de călători. În anul următor, numărul acestora depășea deja numărul de 2 milioane. Începând din 2002, s-a depășit și limita de 3 milioane.



Istoric

- 1876 Se pune în circulație primul tren pe traseul Züssow-Wolgast.
- 1894 Se realizează legătura de la Heringsdorf până la Ahlbeck.
- 1980 Traseul este neglijat în anii 80. Legăturile nu mai sunt atractive, nici pentru turiști, nici pentru localnici.
- 1992 Direcția Reichsbahn Schwerin depune cererea de scoatere din funcțiune.
- 1993 Angajații de la Reichsbahn înființează „Proiectul Usedom”
- 1995 Se înființează trenul de vacanță Usedom, filială 100% a DB AG, care preia infrastructura și exploatarea liniei. Principalul său obiectiv pentru perioada următoare este modernizarea liniei.
- 2000 Noul pod de la Wolgast face legătura directă între Züssow și Ahlbeck. În trecut, UBB reactivase traseul de la Ahlbeck până la granița cu Polonia.
- 2002 Se face legătura dintre trenuri, prin Züssow până la Stralsund, la fiecare două ore. Se preia circulația pe traseul Stralsund-Velgast-Barth.
- 2003 Preluarea infrastructurii dintre Velgast și Barth. Până în 2006 se va moderniza acest traseu după modelul traseului insular Usedom.

Performanțele acestei linii

Astăzi numărul de tren-km s-a dublat față de anul startului 1995 atingând valoarea de 1.300.000. 23 de automotoare moderne climatizate și cu pardoseală joasă, din seria de fabricație 646, oferă o călătorie sigură și confortabilă. Punctele de oprire reamenajate și un orar de circulație mai bun au făcut ca UBB să devină un mijloc atractiv de deplasare spre insula de vacanță. Pentru că UBB este în același timp operator și deținător al infrastructurii a preluat și dezvoltarea în continuare a liniei. În 2004 s-a finalizat refacerea legăturii între Wolgast - Züssow. În această porțiune circulația va fi posibilă cu viteza de 100 km/h. Reactivarea cu succes a porțiuni liniei spre frontiera cu Polonia a crescut atractivitatea ofertei. Această prelungire este, înainte de toate, interesantă pentru turiști. În 2007 s-a construit linia în continuare Świnoujście (Swinemünde). Prin aceasta a fost realizat un pas important în vederea intergrării europene.

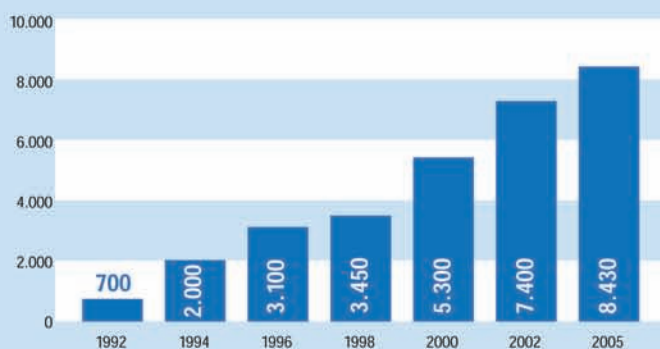
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: UBB GmbH

Administratorul de Infrastructură: UBB GmbH

Călători (pe zi)



Sursă: UBB

Lungimea liniei 71 km

Durata călătoriei

1:45 h (Züssow - Ahlbeck frontieră)

Orarul: din oră în oră vara: la fiecare jumătate de oră Wohlgest-Ahlbeck frontieră

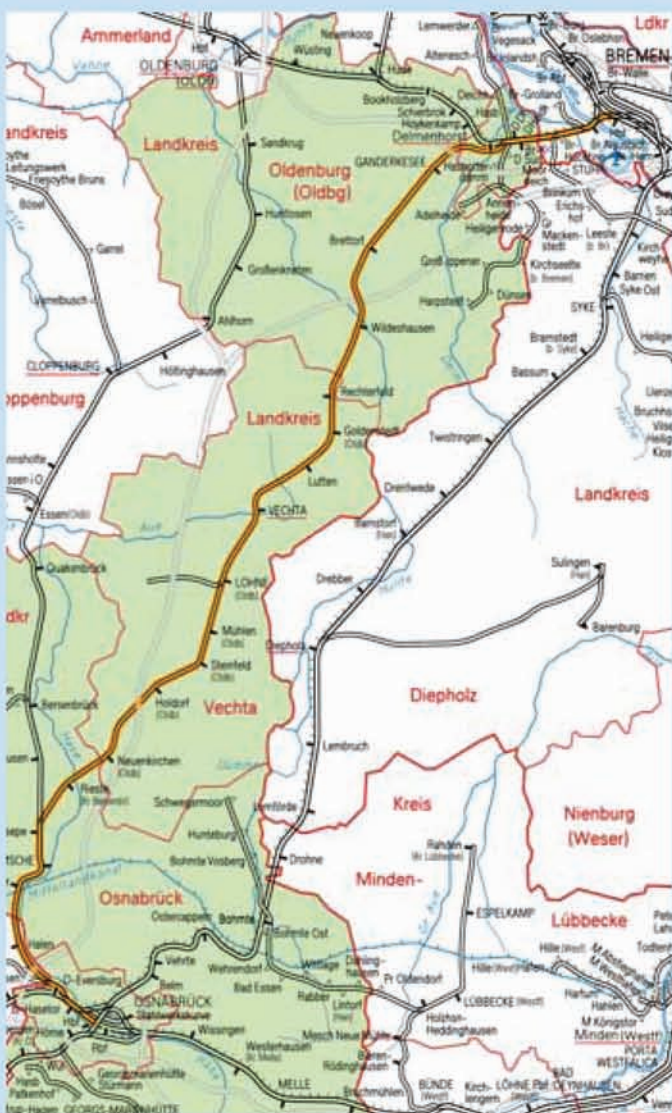
Viteza maximă: pe insulă 80 km/h
pe continent: 100 km/h

Tren-km / an cca. 1.300.000



Nordwestbahn

Niedersachsen / Osnabrück - Bramsche - Vechta - Bremen



Elevul model

Linia Osnabrück - Bramsche - Vechta - Bremen este o linie secundară clasică. Între cele două linii principale Osnabrück - Oldenburg și Osnabrück - Bremen, această linie a constituit ani de zile un exemplu negativ pentru legăturile proaste pe calea ferată. Vechile orare nu ofereau legături dese și regulate, la sfârșit de săptămână era pauză iar serviciile și confortul erau la un nivel scăzut. Din aceste motive mulți pasageri renunțaseră la această legătură.

Societatea pentru transportul pe scurtă distanță din Niedersachsen (LNVG) însă nu a vrut să renunțe la această linie, ci dimpotrivă, responsabilii s-au concentrat pe noul concept minune: „îmbunătățirea ofertei”. După licitația rețelei Ems din 1998, traseul a fost transferat la societatea privată de căi ferate NordWestBahn.

Noua societate de exploatare a introdus, la solicitarea LNVG, orarul din oră în oră, asigurând circulația regulată a trenurilor și la sfârșit de săptămână. De atunci există legături sigure și cu o frecvență regulată spre zona Münster până la Bremen și Osnabrück, până seara târziu.

O importantă premisă pentru noua ofertă a fost și în acest caz extinderea infrastructurii prin Deutsche Bahn. Au fost investiți circa 62 milioane euro în construcția liniilor și amenajarea stațiilor. Totodată, orașele și comunele au investit în zonele moderne și în jurul gărilor. Un nou sistem electronic de comandă asigură circulația, în siguranță din oră în oră, cu mult mai puține întreruperi decât înainte. Prin aceasta s-a redus și durata parcurgerii traseului.

Alte 14 milioane euro au fost investiți de către LNVG în achiziționarea de noi automotoare tip Lint. Acestea sunt prevăzute cu podea joasă la nivelul peronului, instalații de climatizare și reprezintă o ofertă atractivă de călătorie. În plus, există în trenuri două zone multifuncționale pentru biciclete, cărucioare de copii și bagaje iar biletele se pot cumpăra de la automatele din tren. Însoțitorii de tren vând și ei bilete fără suprapreț și oferă informații. În stații și în trenuri se acordă o mare atenție curățeniei.

Oferta NordWestBahn depășește însă doar simpla punere la dispoziție a unor trenuri moderne. Societatea căutând să se apropie tot mai mult de client. Se efectuează regulat sondaje de opinie printre călători, metodă prin care societatea NWB obține propunerile de îmbunătățire, dar și multe alte aprecieri. În medie, în anul 2003, societatea a obținut nota 1,89, ceea ce înseamnă aproape un punct în plus față de media din țară în ceea ce privește aprecierea clienților față de trenuri. 90% dintre cei chestionați

au indicat de asemenea că NWB este deosebit de bine orientată către servirea clienților. Serviciile societății au fost apreciate și de Fundația Warentest cu calificativul „bine”. În prezent, se pot realiza și în această regiune călătorii flexibile pe șine. Astfel, NWB oferă o concurență alternativă față de mașină.

Înainte de modernizare, cu acest tren călătoreau circa 1.000 persoane pe zi, iar numărul de tren-km parcurși ajungea la un total de 360.000 pe an. Deja de la primele îmbunătățiri aduse la orarul trenurilor s-a observat o creștere a cifrelor de utilizatori. De la sfârșitul anului 2002, LNVG a parcurs pe acest traseu un număr de 890.000 tren-km/an. Prin introducerea de la sfârșitul anului 2003 a orarului din oră în oră, numărul de călători a crescut la 1,35 milioane pe an. Numărul zilnic de călători de peste 5.000, înseamnă o creștere de patru ori a acestora. Datorită succesului, acest traseu a fost închiriat de NordWestBahn pentru încă 12 ani.

MULTE DESTINAȚII PENTRU EXCURSII

Nordwestbahn oferă multe posibilități de excursie. Broșuri gratuite cu sfaturi pentru drumeții, excursii de o zi în cadru organizat pe insulele din Ostfriesland atrag călătorii spre excursiile cu trenul. Se mai oferă și excursii pe bicicletă la diferite monumente, excursii cu bărci pe lacuri sau spre diferitele obiective turistice din regiune.





Istoric

- 1888 Se pune în circulație primul tren pe traseul Vechta - Lohne.
- 1900 Se pune în funcțiune tronsonul de legătură Hesepe - Neuenkirchen.
- 1998 Societatea pentru transporturi a landului Niedersachsen (LNVG) scoate la licitație rețeaua Weser-Ems, în lungime de 290 km.
- 2000 NordWestBahn, o societate fiică a Stadtwerke Osnabrück AG, a Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg, precum și a Connex Regiobahn GmbH (în prezent Veolia Verkehr GmbH), o repune în funcțiune, la început cu 85 angajați și 23 automotoare. Concomitent, NWB reia circulația și pe tronsonul Osnabrück-Oldenburg-Wilhemshaven, precum și Esens-Wilhemshaven și Sande.
- 2003 După introducerea unui sistem electronic de control, NWB reia circulația din oră în oră.
- 2005 Un nou contract de circulație pentru NWB prin administrarea circulației pe întreaga rețea Weser-Ems până în 2017.

Performanțele acestei linii

De când a fost licitată linia, există legături directe din Oldenburger Münsterland până la Bremen și Osnabrück, iar circulația este asigurată până seara târziu. Nici nu mai este necesară schimbarea trenului la Delmenhorst. Dacă în trecut circulau numai cinci perechi de trenuri directe între Delmenhorst și Osnabrück, în prezent automotoarele circulă pe noua infrastructură modernizată pe întregul traseu, din oră în oră. În trecut, nu se circula duminica iar în prezent se circula regulat și duminica (dimineața la fiecare două ore și după prânz, la fiecare oră).

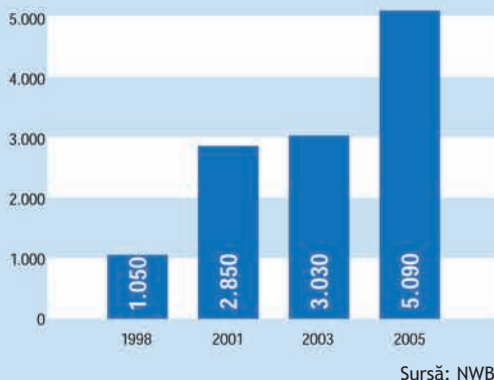
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Nordwestbahn GmbH

Administratorul de Infrastructură: DB Netz AG

Călători (pe zi)



Lungimea liniei 126 km

Durata călătoriei 2:11 - 2:14 h

Orarul din oră în oră

Viteza maximă

80 și 120 km/h (în funcție de tronson)

Tren-km/an (/2005): cca. 1,35 milioane



Trenul urban Hannover

Niedersachsen / Hannover Hbf - Bennemühlen



Degrevarea unui centru aglomerat

Hannover a fost primul centru aglomerat, unde, cu ocazia Târgului, s-a instalat un nou sistem de tren urban. Între timp, trenurile urbane au devenit o modă pentru marile aglomerări urbane. În prezent există o serie de noi proiecte pentru dezvoltarea unor astfel de sisteme, cum ar fi în zona Rin-Neckar și la Leipzig. Interesant a fost, faptul că peste tot acolo unde s-a creat un nou sistem interconectat de transport de călători pe calea ferată pe distanțe scurte, cu un program regulat și fiabil, acesta a avut succes.

Deoarece succesul unei linii se manifestă prin creșterea numărului de călători, se prezintă aici drept exemplu, pentru rețeaua de tren urban Hannover, linia S4 de la gara centrală până la Bennemühlen. Numărul călătorilor pe acest tronson aproape că s-a triplat în cei doi ani de la introducerea legăturii cu trenul urban. În anul 2002 aglomerația în vagoanele trenului urban S4 era atât de mare, încât din 2003 și trenul S5 oprește pe traseul către aeroport, în toate haltele comune. Iar cifrele sunt în continuă creștere. În 2005, trenurile de pe S4 au transportat peste 7.000 călători zilnic.

Noile cartiere, de-a lungul traseului trenului urban, sunt mărturie a atractivității și a impulsurilor economice ale noii căi de legătură feroviară. Totodată, datorită acestor cartiere crește și numărul călătorilor.

Mai există o serie de motive datorită cărora călătorii din zona Hanovra aleg trenurile urbane. Datorită creșterii vitezei la 120 km/h și a noilor automotoare din seria ET 424, s-a scurtat durata călătoriei. Acest avantaj nu a fost totuși folosit pe linia S4 pentru a scurta durata călătoriei, ci pentru a se mări numărul de opriri. În loc de trei, în prezent există opt opriri pe această rută. Mai multe

căi de acces și de ieșire permit în prezent accesul mai multor călători. Alte măsuri sunt intensificarea orarului și prelungirea circulației până la miezul nopții. La sfârșit de săptămână, trenul circulă și noaptea din oră în oră, astfel că pasagerii pot renunța la mașină.

Vagoanele moderne, cu sistem de climatizare, indicatoare pentru stații și instalație de comunicare de urgență cu mecanicul asigură o deplasare confortabilă și sigură. Până în 2008 linia S4 se va prelungi dincolo de gara centrală din Hanovra, până la gara centrală din Hildesheim. Până atunci se va mări mult și capacitatea locurilor pe scaune.

PUNCTUALITATE ÎN AGLOMERAȚIA URBANĂ

Circulația trenurilor urbane se deosebește de clasicul sistem de transport pe șine, prin următoarea caracteristică: trenul circulă pe linii proprii. Prin desființarea circulației mixte se crește siguranța traficului. Astfel, se asigură o punctualitate între 98 și 100%. Pe lângă propriile linii și traseul scurt, rezervele de timp la capetele liniei, constituie o sursă de punctualitate. Automotoarele cu demaraj rapid permit realizarea unei rețele mai dese de stații. Rețeaua trenului urban a fost integrată spațial și ca orar, în rețeaua existentă a transportului public.





Istoric

- 1890 La 15 august se inaugurează acest traseu.
- 2000 În principiu, proiectul unui tren urban la Hanovra trebuia să demareze în anul 2010. Datorită Târgului din anul 2000, s-a devansat termenul. Anterior, orașul sperase ani de zile să se reia traficul de acest gen. Trenul urban a devenit piesa centrală a uneia dintre cele mai moderne rețele ÖPNV din Germania. S-au comandat 40 unități automotoare din serie 424/425. Traseul Hanovra, de la gara centrală până la Bennemühlen aparține aceluiași traseu, S4.
- 2006 Extinderea liniei S4, de la gara centrală Hanovra până la gara centrală Hildesheim, se va inaugura probabil în anul 2008.

Performanțele acestei linii

Electrificarea permite utilizarea unor rame electrice cu demaraj scurt și contribuie la protecția mediului. Toate vagoanele au locuri de clasa întâi și a doua, instalație de climatizare și toalete iar stațiile de-a lungul traseului au fost nou construite sau modernizate. O caracteristică deosebită a rețelei de S-Bahn din regiunea Hanovra este nivelul uniform al peroanelor, 760 mm și vagoanele din seria 424 având înălțimea redusă a pardoselei, de 798 mm. De asemenea, vagoanele sunt dotate cu scări escamotabile care permit urcarea persoanelor cu deficiențe locomotorii.

Stațiile moderne oferă posibilități facile de acces la metrou și autobuze. Datorită instalațiilor Park & Ride și Bike & Ride (parcări pentru mașini și biciclete) s-a îmbunătățit și legătura cu transportul individual. Astfel, crește disponibilitatea trecerii la transportul cu trenurile pe distanță scurtă. Posibilitățile de apel de urgență și coloanele informative, precum și automatele de bilete compensează lipsa serviciilor în stații. Supravegherea cu camere de luat vederi contribuie la creșterea siguranței.

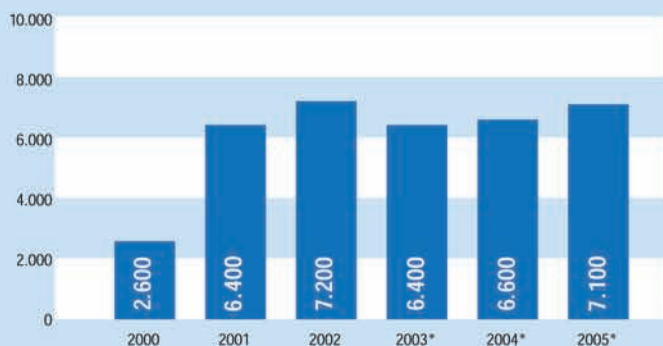
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: DB Regio AG

Administratorul de Infrastructură: DB Netz AG

Călători (pe zi)



*Din 2003 există multe puncte de oprire ale noii linii S5 comune cu linia S4. Cu toată existența liniei paralele, numărul de călători de pe linia S4 a rămas stabil. Tendință de creștere

Sursă: S-Bahn Hannover

Lungimea liniei 26 km

Durata călătoriei 27 min.

Orarul din 30 în 30 min.

Viteza maximă 120 km/h

Tren-km/an 637.000



Euregiobahn

Renania de Nord-Vestfalia: Heerlen/Alsdorf-Annapark-
Aachen-Stolberg-Altstadt/Eschweiler-Weisweiler



Punctualitate în călătoria peste graniță

O mare parte a succesului trenului Euregio constă în acceptarea sa, mai ales la nivel politic. Trenul Euregio, care a fost inițiat de către Uniunea pentru transporturi din Aachen (AVV) și EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH (EVS), este perceput atât la nivel politic, cât și de către cetățeni ca fiind un produs „din regiune pentru regiune”, fiind considerat o contribuție importantă la mobilitatea pe calea ferată. Numărul de peste 7.000 călători pe zi în 2005 confirmă acest succes, el depășind cu mult prognozele. Prin extinderea traseului până la Alsdorf-Annapark, în anul 2006, s-a mai consemnat o creștere la 8.000 a numărului de pasageri zilnic.

Înainte de introducerea trenului “euregiobahn”, mai rămăsese dintr-o rețea densă odinioară, care cuprindea doar regiunea Aachen, numai rețeaua centrală. Extinderea acesteia pas cu pas a însemnat ridicarea valorii ei. Reactivarea succesivă a unor părți din rețea a însemnat extinderea acesteia spre zonele locuite și industriale. Astfel, trenul euregio a contribuit la îmbunătățirea substanțială a ofertei transportului călătorilor pe șine pe distanțe scurte (SPNV) în zona Aachen.

De la reactivare, DB Regio NRW a introdus pe acest traseu trenuri tip automotor moderne. Acestea sunt prevăzute cu instalații de climatizare, facilități pentru persoane cu handicap, cărucioare de copii și biciclete și cu sisteme de informare acustice și optice. Frecvența din jumătate în jumătate de oră (între Heerlen, resp. Alsdorf și Herzogenrath o dată pe oră) contribuie la o flexibilitate crescută pentru călători. Legăturile bune la Aachen contribuie la creșterea suplimentară a atractivității liniei. Aplicarea tarifului unitar AVV, precum și tarife complete până la Heerlen (Olanda), inclusiv pentru traseele de autobuz de acolo, facilitează transportul pe calea ferată.

În plus, trenul Euregio este cel mai punctual mijloc de transport din întreaga uniune pentru transporturi din Aachen (AVV). Chiar în pofida faptului că pe această linie circulă și trenuri de marfă, porțiunea de rețea a DB se

împarte cu alte societăți de cale ferată și rețelele, ale unor alte trei întreprinderi de infrastructură. Totuși, cea mai mare parte a traseului aparține rețelei DB. O altă parte a infrastructurii aparține AVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) și o a treia parte aparține rețelei ProRail din Olanda. Cooperarea între aceste societăți este însă exemplară. În trenul Euregio, personalul olandez și german acționează și în sistem transfrontalier. Mecanicii, dar și personalul de control lucrează și în cealaltă țară, fiind angajați ai DB Regio și NS Reiziger (partenerul din Olanda). Astfel, ambele părți sunt integrate în proiect și contribuie cu nivelul de cunoștințe la succesul întreprinderii.

Succesul acestei colaborări transfrontaliere a trezit deja interesul altor zone de frontieră din Europa, fiind considerat un exemplu de succes.

CIRCULAȚIE MAI INTENSĂ PE CALEA FERATĂ

O mare parte a rețelelor de cale ferată ale trenului Euregio sunt folosite atât pentru transportul călătorilor, cât și a celui de marfă. Extinderea rețelei contribuie așadar nu numai la îmbunătățirea legăturilor pentru locuitorii zonei, ci degrevează suplimentar circulația pe șosele de transportul cu camioanele. Avantajele nu sunt numai de ordin ecologic și tehnic. Utilizarea dublă a porțiunilor reactivate contribuie la creșterea economicității acestora. Astfel, oferta SPNV are un efect favorabil și dovedește realismul unui astfel de concept. Noile trasee acoperă de asemenea zone dens populate și industriale din Aachen, atrăgând noi clienți pentru transportul de marfă. Pe rețeaua de cale ferată sunt transportate anual mai multe mii de tone de marfă.





Istoric

- 1884 Primul traseu deschis între Stolberg și Eschweiler Aue.
- 1950 Până în anii 80: printr-o politică greșită a ofertelor, scade numărul de călători. Se scot din funcțiune multe porțiuni de linie.
- 1990 Semnarea contractului cadru pentru asigurarea linilor de cale ferată din regiunea Aachen.
- 2000 22 septembrie marchează cea mai importantă dată și constituie certificatul de naștere al trenului Euregio. Se semnează contractele și se preia parțial rețeaua Deutsche Bahn AG.
- 2001 La 10 iunie se dă startul pentru trenul Euregio. Se reactivează traseul de 3,6 km Stolberg Hbf-Stolberg-Altstadt, prin întreprinderea de infrastructură EVS și se creează patru noi stații.
- 2004 Se pune în funcțiune în septembrie porțiunea Stolberg Hbf-Eschweiler-Weisweiler, în decembrie se reactivează o nouă porțiune de linie cu două opriri noi (Herzogenrath-Alt-Merkstein și Herzogenrath-August-Schmidt-Platz).
- 2005 La 11 decembrie se pune în funcțiune o altă parte a traseului Euregio: August-Schmidt-Platz - Alsdorf Annapark.
- 2006 În vară se planifică realizarea zonei lipsă dintre Weisweiler și Langerwehe. Punerea în funcțiune va avea loc în 2007.

Performanțele acestei linii

Trenul Euregio permite realizarea unor noi legături dintre zone mari ale orașelor, mai ales cu centrul localităților Stolberg și Eschweiler. Traficul suplimentar a condus la crearea unei frecvențe mult mai bune între Stolberg și Herzogenrath. S-a îmbunătățit, de asemenea, circulația transfrontalieră dintre zona denumită Euregio Maas-Rhein din Olanda cu zona din Germania, din împrejurimile orașului Aachen. Într-o etapă viitoare, acest tren va circula până în centrul orașului Aachen, sub formă de tren urban. Vagoanele automotor de tipul „Talent” sunt deja pregătite pentru a fi folosite pe acest tronson. În plus, se vor extinde legăturile și noile noduri de cale ferată din Olanda cu Süd-Limburg, creându-se noi stații. În prima etapă se va ataca închiderea porțiunii lipsă dintre Eschweiler-Weisweiler și Langerwehe, pentru a se crea legătura cu nodul Düren.

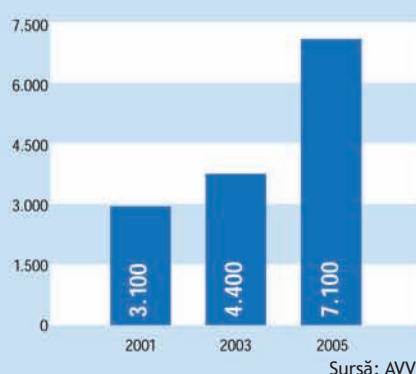
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: DB Regio AG

Administratorul de Infrastructură (în Germania): DB Netz AG, EVS GmbH

Călători (pe zi)



Lungimea liniei 61,5 km (dintre care 9 km în Olanda)

Durata călătoriei 26-30 min. de la Aachen la punctele terminus

Orarul din 30 în 30 min.

Viteza maximă 120 km/h

Tren-km/an (2005): 956.000 (Germania), 112.000 (Olanda)



Regiobahn

Renania de Nord - Vestfalia / Kaarst - Mettmann



Investiția în calea ferată merită

Succesele înregistrate de Regiobahn sunt o dovadă a faptului că o investiție în domeniul “șinelor” este profitabilă. Acest traseu a fost considerat în anii nouăzeci neprofitabil pentru vechiul utilizator, Deutsche Bundesbahn, astfel că s-a pregătit sistarea transportului de călători și scoaterea din funcțiune a acestei linii. Pentru a salva legăturile pe calea ferată în această regiune s-a înființat „Regiobahn”, al cărei succes a depășit toate așteptările. Numărul călătorilor s-a aflat de la început mult peste cele mai optimiste previziuni. Dacă în trecut acest tren era folosit de 1000 persoane zilnic, pe toate ramificațiile liniei, în anul 2005 media călătorilor a atins 18.600 pe zi, cu tendință ascendentă.

Acest important salt al numărului călătorilor demonstrează încă odată, cât este de importantă o linie modernă și cu servicii orientate spre călători. Cel mai important motiv al creșterii interesului este cu siguranță introducerea unui program de circulație în tace de 20 și 30 minute între trenuri. Într-o zonă în care blocajele de circulație rutieră sunt la ordinea zilei, Regiobahn oferă o soluție cu timp de călătorie scurt și o legătură rapidă cu centrul orașului Düsseldorf, fiind o alternativă reală față de traficul individual (n.t.: cu autoturisme). Automotoare “sprintene” se pot strecura fără probleme în rețeaua densă de trenuri orașenești care circulă pe liniile DB, între Düsseldorf - Gersheim și Neuss gara centrală.

O bună colaborare între Regiobahn și Rheinisch Bergische Eisenbahn (RBE), cea care efectuează prestația, este dată și de faptul că cele două întreprinderi au sediul (în aceeași clădire), precum și de policalificarea salariaților ceea ce permite soluționarea rapidă și fără multă birocrație a problemelor legate de perturbările operaționale. Deoarece RBE este responsabilă și pentru întreținerea trenurilor, precum și pentru angajarea conductorului de tren, responsabilitatea pentru aceste trenuri automotor, se află într-o singură mână.

Satisfacția călătorilor (exprimată în note, de la 1 la 5, ca la școală) atinge 1,95. Cea mai bună dovadă, pe lângă numărul mare de călători, este succesul traseului.

Astfel, nu este de mirare că factorii responsabili făuresc planuri mari în continuare. Prin urmare se depun eforturi pentru prelungirea traseului până la Wuppertal și Mönchengladbach. Acestea depind însă într-o măsură decisivă de posibilitățile de investiție existente pentru extinderea proiectului și pentru a permite accesul unei și mai mari grupe de utilizatori către acest proiect. În prezent, a început deja proiectarea extinderii rețelei până la Wuppertal.

OFENSIVA SERVICIILOR

Regiobahn oferă mult mai mult decât numai o frecvență bună a circulației: locurile generoase de parcare pentru mașini și biciclete (Park & Ride), stațiile noi cu locuri de parcare pentru biciclete și boxe pentru biciclete, precum și legăturile bune cu liniile locale de autobuz ușurează corespondența. Noile vehicule climatizate, diesel, de tip Talent, sunt curățate zilnic în interior, iar mecanicul verifică la fiecare capăt de traseu starea de curățenie din interior iar o dată pe săptămână sunt spălate și la exterior. Alte măsuri care completează serviciile sunt: sisteme de informare dinamică a călătorilor, cu texte actualizate în fiecare stație, afișaje cu LED-uri pentru indicarea stațiilor, automate pentru eliberarea tichetelor de călătorie, precum și echipe de service și securitate. Regiobahn acordă o importanță deosebită apropierii de călători. Societatea distribuie de exemplu, către toți locuitorii regiunii, mersul trenului completat cu sugestii și oferte speciale de excursii. La începutul lunii, personalul de service vinde în trenuri abonamente lunare. În vagoane și în stații se organizează mici festivități, de exemplu, cu ocazia lui Sf. Nicolae, sau a Carnavalului. De asemenea, o firmă de styling locală, cunoscută, oferă consiliere în probleme de coafat și a organizat o cursă de ciclism profesionist cu ocazia aniversării a 1100 ani de existență a orașului Mettmann, în anul 2004. Toate acestea, ajută la „identificarea” călătorului cu Regiobahn, trenul său, și contribuie la imaginea pozitivă asupra întreprinderii.





Istoric

- 1877 Deschiderea traficului feroviar pe traseul Kaarst - Neuss.
- 1879 Se realizează legătura Düsseldorf-Gerresheim și Mettmann.
- 1992 Pentru a împiedica scoaterea din funcțiune a traseului neglijat de atâta timp, s-a înființat societatea Regiobahn - Regionale Bahngesellschaft Kaarst - Neuss - Düsseldorf - Erkrath - Mettmann mbH (REGIOBAHN).
- 1994 Proiectarea și transferul prestației către RBE.
- 1998 Regiobahn preia infrastructura pe cele două trasee de la DB. Se face legătura cu Wuppertal. În același an, DB sistează legătura spre vest, între Kaarst și Neuss (7,3 km) și încep vaste lucrări de modernizare și construcții.
- 1999 Se oprește temporar circulația și pe ramura de est, între Düsseldorf-Gerresheim și Mettmann. Într-un timp record, de nouă luni, se efectuează vaste lucrări de modernizare pe acest traseu, se construiesc șapte peroane noi, două terenuri mari de parcare pentru automobile și biciclete și se construiește și stația service de la Mettmann. În septembrie începe să circule trenul cu frecvență la o oră.
- 2000 În luna mai se încheie modernizarea sistemului de semnalizare și se trece la circulația cu frecvență de 20 de minute între trenuri.
- 2006 În ianuarie începe proiectarea extinderii liniei Mettmann - Wuppertal-Vohwinkel.

Performanțele acestei linii

Regiobahn asigură, începând din mai 2000, un tren la fiecare 20 de minute. Doar seara și la sfârșit de săptămână, frecvența scade la intervale de 30 minute. Noptea, ultimul tren pleacă la ora unu, iar la sfârșit de săptămână la ora două. Punctualitatea acestui tren atinge 98%.

La început, circulația pe Regiobahn a fost reluată cu opt vehicule. În anul 2003 s-au mai cumpărat alte patru trenuri, pentru a putea face față prin tracțiune dublă (cuplarea a două vagoane automotoare într-un tren), aflului de călători. Vehiculele moderne de tip Talent sunt climatizate și oferă compartimente multifuncționale, automate pentru bilete, sisteme de informare dinamică a călătorilor prin intermediul panourilor indicatoare cu LED-uri, precum și securitate sporită prin supravegherea cu camere video. Cele opt stații dispun de coloane de apel urgent și sunt supravegheate cu sisteme video.

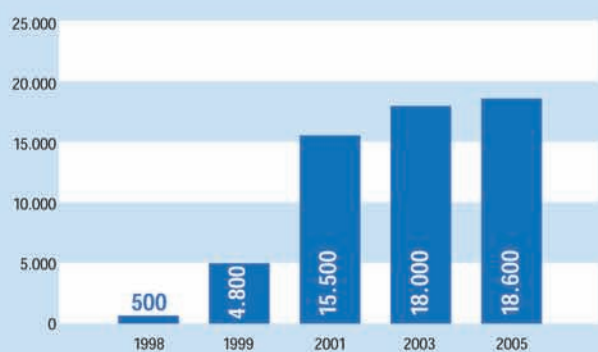
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH cu Rheinisch Bergische Eisenbahn GmbH (RBE) (subcontractor)

Administratorul de Infrastructură : Regiobahn

Călători (pe zi)



Sursă: Regiobahn

Lungimea liniei (SPNV) 34 km

Durata călătoriei

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

Orarul, tace de 20/30 de min.

Viteza maximă 80 km/h (pe traseele proprii), 100 km/h (pe linia DB)

Tren-km/an 1.230.000



Rurtalbahnhof

Renania de Nord - Vestfalia / Linnich - Jülich - Düren /
Düren - Heimbach



Ofensiva serviciilor cu patronaj

Faptul că în urmă cu douăzeci de ani se discuta despre scoaterea din uz a liniei, este în prezent de neimaginat, deoarece numărul călătorilor pe traseul Rurtalbahnhof a crescut într-un mod ieșit din comun. Dacă la începutul preluării liniei, în 1989 numărul călătorilor se ridica la 1.200 persoane zilnic, în 2005 numărul acestora a crescut la 6.200 călători. Această creștere corespunde uneia procentuale de peste 400%. Rurtalbahnhof este folosită de către două grupuri de utilizatori. În timpul săptămânii este vorba de navetiști, iar la sfârșit de săptămână, de turiștii care admiră împrejurimile.

La începutul anilor nouăzeci, acțiunea de salvare a constituit o noutate: Pentru prima dată în acest land, o comună prelua un traseu al căilor ferate federale pentru integrarea sa într-un concept extins de transport public suburban - ÖPNV. Această preluare a fost posibilă însă numai prin subvenționarea cu 90%, de la administrația landului, a costurilor investiției. Împreună cu rețeaua de 59 km au fost preluate de calea ferată Düren 17 stații, 11 vehicule tip autobuz pe șine, o locomotivă mică, precum și toate terenurile. În prezent societatea funcționează sub denumirea Rurtalbahnhof, proprietarul infrastructurii fiind regiunea Düren.

După demolarea unui pod de legătură în anul 2000, linia constă din două tronsoane separate, care au un punct terminus comun, Düren.

În prezent nu există o legătură directă pe acest traseu, dar necesitățile traficului feroviar din această zonă nici nu impun așa ceva.

Succesul acestei linii este realizat datorită introducerii circulației regulate chiar și la sfârșit de săptămână, și de legăturile bune cu liniile de autobuz. Introducerea orarului regulat, începând din anul 1998 în Renania de Nord - Westfalia - NRW și îmbunătățirea legăturilor la Düren cu celelalte trenuri spre Köln și Aachen au avut un efect pozitiv suplimentar. Automotoarele moderne au contribuit la creșterea siguranței circulației și la scurtarea duratei călătoriei. Vagoanele cu pardoseală joasă prezintă un confort sporit, mai ales pentru persoanele cu dizabilități. Astfel s-a ușurat și transportul cărucioarelor de copii și a bicicletelor. Zona multifuncțională din automotoare a fost dotată cu stative pentru biciclete. Gările sunt dotate mai bine și transferul spre autobuze a fost optimizat în spațiu și în timp.

O societate a călătorilor (IG Rurtalbahn), înființată de pe vremea tratatelor pentru păstrarea liniei, reprezintă interesele clienților și își aduce contribuția mai ales la planificarea orarului și la dezvoltarea conceptelor de

operare. Astfel, societatea poate contribui mai bine la respectarea dorințelor clienților și oferă călătorilor posibilitatea de a-și exprima sugestiile.

Societatea implică preliminar publicul călător în luarea deciziilor. Concomitent, se comercializează pe piață în mod ofensiv întreprinderea de transport și la nevoie, așa cum este de exemplu în cazul unor manifestații locale, se extinde rapid și flexibil oferta. Broșuri specializate și oferte speciale constituie metode de promovare a turismului în zonă. Un atelier propriu ajută la soluționarea problemelor tehnice ale automotoarelor și a creat locuri de muncă în zonă. Pentru viitor se evaluează posibilitatea extinderii liniei de la Linnich la Baal sau Lindern, pentru a se realiza o mai bună legătură cu traseul DB Aachen - Mönchengladbach. Pentru aceasta lipsesc în prezent mijloacele financiare. În schimb, cooperarea cu Euroregiobahn decurge cu succes, oferind astfel legături directe, cel puțin pentru lunile de vară, cu Olanda și până la râul Eiffel. În plus, IG Rurtalbahn dorește să reactiveze traseul Düren - Euskirchen (Bördebahn). În prezent, circulația în comun se desfășoară duminică și la anumite sărbători, anunțată din timp pe site-ul Rurtalbahn.

PATRONAJ PENTRU ADMINISTRAREA PUNCTELOR DE OPRIRE

Pentru a crește atractivitatea stațiilor, s-au organizat patronaje pentru supravegherea acestora. Întreprinderi, asociații de tineret, persoane particulare sau familii, preiau responsabilitatea pentru stații. Principalele lor sarcini sunt îngrijirea spațiilor verzi și întreținerea stațiilor. Supraveghetorii observă cel mai bine cine aruncă gunoaie, uzura și deteriorările prin vandalizare și le reclamă la administrația centrală a societății Rurtalbahn. Astfel, societatea poate reacționa prompt și asigură întreținerea corespunzătoare a stațiilor. Această poziție onorifică este menționată și pe plăcuțe. Programul ajută nu numai la menținerea unor stații curate și intacte, ci asigură apropierea de clienți, un respect mai mare pentru spațiul public și întărește legăturile cu clienții.





Istoric

- 1892-1908 Trei rețele feroviare contribuie la extinderea rețelei de cale ferată în zona Düren.
- 1980 În anii optzeci căile ferate federale doresc să scoată din funcțiune acest traseu.
- 1992 Pentru a menține oferta în această regiune, Dürener Kreisbahn (DKB) preia împreună cu regiunea Düren această linie.
- 1993 După lucrări extinse de punere în funcțiune se reia exploatarea liniei. Se începe cu vehicule învechite, care sunt supuse defectelor. Toleranța față de aceste defecte este însă relativ mare atât din partea populației, cât și a presei, astfel că imaginea suferă prea puțin deoarece a fost limpede de la început faptul că autobuzele feroviare sunt doar o etapă de trecere, iar după doi ani urmează noi vagoane.
- 2003 Din activitatea de exploatare a liniei ferate DKB se separă noua societate înființată: Rurtalbahn GmbH.

Performanțele acestei linii

Trenul Rurtalbahn circulă din oră în oră pe întreg traseul. În zona centrală din Düren, frecvența este la 30 minute în zilele săptămânii. Astfel, în anul 2005 s-au efectuat pe acest traseu 876.500 tren-km. Se începuse cu 500.000 tren-km. Prin îmbunătățirea infrastructurii s-a putut reduce durata călătoriei. Dacă în anii optzeci, durata traseului Düren-Heimbach era de 61 de minute, în prezent acest traseu se parcurge în 47 minute. Oferta a fost îmbunătățită prin repunerea în circulație a liniei până la Linnich. În prezent pe această linie, pentru o mai bună utilizare a ei, Rurtalbahn efectuează și transporturi de marfă cu trei locomotive proprii. Pe lângă o corelare bună cu transportul public, au mai fost amenajate parcuri auto și pentru biciclete (Park&Ride precum și Bike&Ride) pentru a simplifica transferul la circulația pe calea ferată

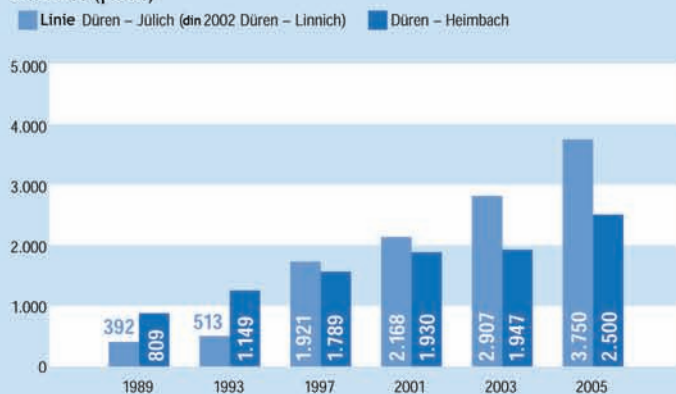
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Rurtalbahn GmbH

Administratorul de Infrastructură: Rurtalbahn GmbH

Călători (pe zi)



Sursă: Rurtalbahn

Lungimea liniei 55 km

Durata călătoriei 33 min. / 47 min.

Orarul minimum din oră în oră.

Viteza maximă 80 km/h

Tren-km/an 876.500



Pfälzer Nordbahn

Rheinland-Pfalz / Neustadt (a.d. Weinstrasse) -
Grünstadt



Mobilitate în tactul potrivit

Traseul Neustadt-Grünstadt este un exemplu pentru succesul sistemului de transport în tacte. A fost introdus la mijlocul deceniului nouă și prin el, transportul feroviar de persoane pe distanță scurtă a devenit un exemplu pentru multe landuri. Numai pe traseul Neustadt-Grünstadt a crescut numărul călătorilor între 1995 și 2005 cu circa 160%.

Baza succesului proiectului rezidă, conform creatorilor săi, în primul rând în următorii factori: o ofertă de transport de bază în ritm regulat pentru întreaga săptămână, scurtarea duratei parcursului și legături armonizate, precum și consecvența înlocuire a parcului de vehicule, prin folosirea unor automotoare moderne. În plus, s-au aplicat tarife avantajoase, s-au modernizat gările, s-au îmbunătățit serviciile și marketingul pentru clienți. Alți călători au fost atrași prin organizarea trenurilor de excursie, cum este ElsaßExpress și transferul transportului școlar de la autobuze la tren.

Toți acești factori constituie baza pentru succesul acestui traseu exemplar. Cele două puncte terminus, precum și gara din Freinsheim sunt noduri importante ale rețelei feroviare Rheinland-Pfalz-Süd. Legăturile au fost garantate prin adaptarea orarului în aceste puncte. Concomitent cu extinderea ofertei de transport prin introducerea circulației în tacte, s-a trecut și la extinderea duratei de funcționare. În prezent, ultimele trenuri pleacă seara în jurul orei 22, iar dimineața, circulația începe la ora 5. S-a extins de asemenea oferta pentru sfârșitul săptămânii. Aceasta se aseamănă mult cu cea din timpul săptămânii și constituie, cu siguranță, o cauză importantă a creșterii numărului de călători la sfârșit de săptămână.

În special acest traseu, care este paralel cu drumul vinului din Pfalz, este una dintre atracțiile turistice din Germania. De-a lungul liniei s-a amenajat și un traseu de drumeție marcat cu tăblițe pe care este reprezentată o locomotivă verde cu abur. Uniunea Rheinland-Pfalz Sud (ZSPNV) oferă în plus o hartă gratuită pentru drumeții, în care se descriu cu precizie traseul și punctele demne de vizitat. Deși nu s-au putut valorifica la nivel de land avantajele

extinderii acestei realizări, succesul ei a fost mai mare decât se prevăzuse. Creșterea cererii cu 97% în întreaga rețea a ZSPNV depășește cu 50% previziunea din anul 1992 a expertului elvețian "SMA și partenerii". Această creștere a fost atinsă cu un număr de tren-km mult mai mic decât propusese expertul. Intensificarea utilizării ofertei de la sfârșit de săptămână a contribuit în primul rând la acest succes.

TACTUL RHEINLAND-PFALZ

„Tactul Rheinland-Pfalz” este o inițiativă a guvernului Rheinland-Pfalz care datează din 1994, pentru realizarea unei mai mari mobilități a persoanelor, independent de automobil, în toate zonele. De atunci, aproape că s-a dublat numărul de kilometri parcurși pe calea ferată. Adaptarea orarului asigură o corespondență facilă între calea ferată și șosea. Extinderea țintită a ofertelor a condus la interconectarea cu transportul public pe distanțe scurte. Au fost reactivate traseele de transport pe calea ferată închise, au fost reconfigurate gările și s-au reamenajat aproape treizeci de linii de autobuze regionale. Pe lângă extinderea ofertei și unei bune adaptări a orarului, succesul conceptului a fost asigurat și de folosirea unor vehicule noi și a unui concept de modernizare a gărilor.



Istoric

- 1865 Primele trenuri circulă între Neustadt (W) și Bad Dürkheim.
- 1873 Urmează legătura dintre Bad Dürkheim și Grünstadt.
- 1975 În anii '70 s-a discutat scoaterea din uz a traseului și s-a sistat circulația la sfârșitul săptămânii. Totuși, s-a mers pe înnoirea conceptului.
- 1978 S-a creat modelul de circulație pe distanță scurtă „Drumul central al vinului” și s-a pus în aplicare. Acesta prevedea adaptarea circulației feroviare cu cea a autobuzelor.
- 1991 Datorită finanțării locale se reia transportul la sfârșitul săptămânii. Totodată începe modernizarea garilor.
- 1994 Prin deschiderea traseului Rheinland-Pfalz, se revizuieste orarul, circulația se reglementează și se regularizează.
- 2003 Se încheie modernizarea garilor pe acest traseu.

Performanțele acestei linii

S-a reînnoit infrastructura aferentă liniei. Pentru aceasta, s-a pus în funcțiune de către DB Netz AG, în vara anului 2004, un sistem electronic de semnalizare. În prezent întreaga rețea de-a lungul căii este supravegheată de la Neustadt. Pe lângă aceasta s-a studiat și aspectul îmbunătățirii accesului în tren și în gări. Toți călătorii trebuie să aibă acces ușor, și fără efort pe un traseu sigur și scurt la tren. Astfel, s-a ridicat nivelul peroarelor la minimum 55 centimetri peste NSS (nivelul superior al sinei) pentru a permite accesul în materialul rulant modern adaptat transportului pe distanțe scurte. Toate obstacolele se vor înlătura însă cu adevărat de abia peste câțiva ani, când se vor licita și se vor folosi în exclusivitate automotoare noi, pe acest traseu în lungime de 29 km. Prin repararea liniei s-a permis circulația cu viteză mărită și s-au economisit circa trei minute pe acest traseu, relativ scurt.

Foarte importantă a fost și aici strânsa conexiune dintre tren și autobuz. Gara ecologică Grünstadt este o stație model în acest sens. După aplicarea unor măsuri constructive importante, s-a facilitat accesul la autobuz, care parchează acum la același peron cu trenul, astfel că în prezent călătorii se urcă direct în autobuz, nu mai trec printr-o clădire, nu mai urcă și coboară scări.

În prezent s-a trecut la reintegrarea și revalorificarea clădirii garilor, care au fost multă vreme o pată neagră în orașe. În colaborare cu autoritățile orașenești și comunale s-au configurat în mod corespunzător și împrejurimile obiectivelor. Pe lângă atenția acordată înnoirii stațiilor, se asigură și întreținerea lor. Pentru aceasta s-a dezvoltat proiectul „Calea ferată activă”. Un grup de 10 tineri șomeri din regiune îngrijesc gările și repară stricăciunile produse prin vandalizare urmând ca în decurs de un an să se califice pentru piața muncii. Proiectul, care a început în anul 2001 a avut un impact deosebit de bun.

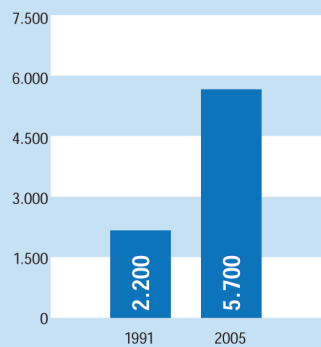
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: DB Regio AG

Administratorul de Infrastructură: DB Netz AG

Călători (pe zi)



Sursă: ZSPNV Rheinland-Pfalz

Lungimea liniei 29 km

Durata călătoriei între 44 și 58 min.

Orarul fără transfer: din oră în oră.
cu transfer: la fiecare 30 min.

Viteza maximă 100 km/h

Tren-km/an 758.342



Saarbahn

Saarland / Sarreguemines - Saarbrücken - Riegelsberg-Süd



Prioritate pentru calea ferată

Linia Saarbahn este un adevărat copil dorit și rezultatul unei planificări moderne a orașului, prin care s-a urmărit, de la început, includerea în planul de modernizare, a transportului pe distanțe scurte (suburban), pentru a contracara astfel colapsul rutier care amenința orașul Saarbrücken. Întâi s-a verificat o alternativă, prin sistemul de autobuze însă, din diferite motive, aceasta nu s-a ridicat la nivelul avantajelor prezentate de un tren urban. Soluția transportului feroviar s-a dovedit a fi o soluție viabilă datorită capacității sale de transport, a scurtării duratei călătoriei și degrevării infrastructurii generale. Saarbrücken a devenit astfel primul oraș din Germania, care, fără să aibă un tramvai, a luat o hotărâre (unanimă) de a reconstrui un sistem propriu de transport feroviar pe distanțe scurte.

În prezent, traseul se întinde între Sarreguemines în Lothringen, până în Riegelsberg, în Saarland. Pentru a scădea costurile, s-a integrat infrastructura feroviară existentă. Nu numai politicienii și populația susțin acest tren, o mare companie de software a condiționat extinderea parcului său IT de extinderea căii ferate Saarbahn.

Și nu e de mirare, deoarece acest tren a îmbunătățit în mod evident legăturile cu transportul public pe distanțe scurte sporind astfel atractivitatea acestuia. De la început s-au declanșat campanii de imagine și s-a realizat implicarea publicului în decizia asupra design-ului.

Prin chestionare adresate clienților, aceștia, după darea în exploatare a liniei ferate (Saarbahn), s-au dovedit mult mai mulțumiți cu întreaga ofertă a orașului. Transportul public suburban și-a mărit de atunci ponderea în zona centrală a orașului, la așa-numitul „modal split”, cu 22% față de 17% la început, ca unic mijloc de transport. Trenul Saarbahn și-a mărit numărul de călători cu circa 40% până în prezent.

Impactul asupra zonei de trafic s-a redus prin folosirea benzilor de circulație destinate autobuzelor, astfel că noile linii nu au necesitat spațiu suplimentar, pe majoritatea traseului. În prezent, trenul circulă în mare parte a traseului pe o linie proprie, fără a fi împiedicat de circulația rutieră. În centrul orașului s-a ridicat terasamentul liniei cu 6-8 cm față de șosea, pentru a evita ocuparea sa de către alte vehicule, dar fără a constitui totuși un real obstacol constructiv. În caz de necesitate poate fi folosit de poliție, salvare, pompieri.

CAPACITATEA DE TRANSFORMARE: TRAMVAI ȘI TREN PE ACEAȘI LINIE

În oraș, Saarbahn circulă ca un tramvai modern. Dar de la stația Brebach, automotorul se transformă într-un tren - cel puțin din punct de vedere tehnic. Căci Saarbahn este dotat atât constructiv, cât și ca ordin de trafic, și ca tramvai corespunzător instrucțiunilor de construcție și exploatare a tramvaielor (BO Strab), dar corespunde și reglementărilor căii ferate. Când se schimbă sistemul, se trece de la curent continuu la curent alternativ, și concomitent se comută și semnalele și sistemele de siguranță de pe regim de funcționare de tramvai pe cel feroviar. În continuare, trenul se deplasează cu 90 km/h pe liniile DB. Conceptul nu este cu siguranță nou și se bucură în Germania de o apreciere crescută. El a fost folosit pentru prima dată la Karlsruhe, iar în prezent s-a introdus și la Chemnitz și Kassel. Pentru întreprinderile de transport, acest model economisește noi construcții de linii și ajută la exploatarea perfectă a traseelor cu capacități disponibile.





Istoric

- 1870 Circulă primele trenuri între Saarbrücken și Sarreguemines.
- 1892 Se înființează societatea tramvaielor din Valea Saar
- 1965 Se scoate din funcțiune vechiul tramvai din oraș - din motive de costuri. Modernizarea întârziase.
- 1985 De abia în cadrul acțiunii ample de modernizare a sistemului de transport public suburban-ÖPNV de la Saarbrücken, politicienii decid construcția noului tren urban în capitala landului. Construcția se desfășoară pe mai multe etape:
- 1997 Trenul Saarbahn circulă în prezent de la Sarreguemines până la Saarbrücken: Pe acest traseu există numai 5 km nou construiți.
- 2001 Începând din 24 septembrie, trenul Saarbahn parcurge în total 26 km.
- 2005 Extinderea continuă: se continuă lucrările la legătura de la Riegelsberg pe linia scoasă din uz aparținând DB, până la Lebach, 17 km. Inaugurarea este prevăzută pentru 2007.

Performanțele acestei linii

Principală realizare a traseului este în primul rând faptul că acesta constituie din nou o ofertă atractivă în domeniul feroviar. Linia constă din tronsoane aproximativ egale:

- o legătură de la Sarreguemines la Saarbrücken-Brebach în estul părții centrale, include o porțiune de circa 1 km în zona franceză;
- un nou ax care străbate orașul Saarbrücken până în comuna Riegelsberg în nord-vest.

Pe lângă avantajele legate de planificarea traficului, Saarbahn dispune de standardele necesare pentru un sistem de transport de calatori suburban - SPNV - de succes. Un orar bun, vagoane moderne cu pardoseală joasă, noi gări atractive, legături cu liniile de autobuz, spații Park & Ride, un ziar propriu și un sistem dinamic de indicare a stațiilor sunt doar unele dintre avantajele.

Deoarece trenul urban și autobuzele sunt reunite într-o întreprindere comună, mijloacele de transport pot fi foarte bine corelate. Oferte turistice constituie o altă motivație pentru folosirea trenului și în timpul liber. Transportul bicicletelor este gratuit pentru persoanele cu bilete cu termen. Cooperarea cu ofertantul de car sharing îmbunătățește suplimentar opțiunile de mobilitate.

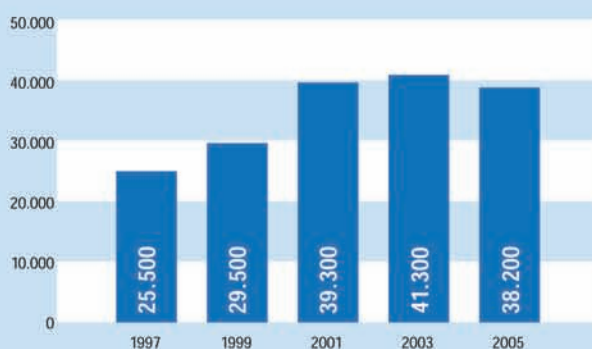
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Saarbahn GmbH

Administratorul de Infrastructură: Stadtbahn Saar GmbH și DB Netz AG

Călători (pe zi)



Sursă: Saarbahn

Lungimea liniei 26 km

Durata călătoriei 47 min.

Orarul, intervale 7,5/15/30 min.

Viteza maximă 90 km/h

Tren-km/an 1.540.000



Freiberger Muldentalbahn

Saxonia / Freiberg - Holzhau



Prin modernizare spre succes

Modernizarea trenului Muldentalbahn a fost un pas decisiv pentru succes. La predarea infrastructurii, aceasta era atât de deteriorată, încât a fost închisă din motive tehnice. Dar primele succese s-au înregistrat deja din faza de modernizare. Dacă cheltuielile mari de modernizare fuseseră pentru multă vreme un mare impediment și un argument pentru scoaterea din uz, societatea de exploatare a infrastructurii RP Eisenbahn Wachenheim/Mulda, a demonstrat că modernizarea s-a putut realiza cu o treime din costurile estimate inițial.

Modernizarea liniei s-a focalizat pe creșterea vitezei de circulație la 80 km/h. Durata călătoriei s-a redus cu 30%. O contribuție importantă la aceste realizări au avut-o și cele trei automotoare rapide. Dotate cu climatizare și rampă de acces pentru persoane cu dizabilități locomotorii, acestea sunt prevăzute și cu un mare spațiu multifuncțional. Biletele se pot cumpăra cu ușurință de la automatele din tren. Tarifele sunt structurate simplu. În circa 60% din trenuri, personalul de service însoțește călătorii, oferindu-le asistență la nevoie. În general, s-a îmbunătățit confortul.

În cazul liniei Freiberg, participă, printr-un parteneriat public privat, pe lângă deținătorul majoritar Rhenus Keolis, societatea de transport Kreis (n.t. județ) Freiberg și patru întreprinderi private de autobuze. Participarea a condus la un mod de procedură concertat, de care au profitat în primul rând călătorii: funcționarea în paralel a autobuzelor a fost desființată, iar orarele de circulație a autobuzelor au fost adaptate, pentru corespondența, cu cele ale trenului. O altă măsură aplicată a fost introducerea biletelor comune pentru tren și autobuz. De asemenea, călătorii pot afla orarul autobuzelor de la însoțitori, în tren.

Deși facilitatea oferită de acest tren este folosită, în primul rând de navetiști și elevi, cca. 30 - 40% dintre călători folosesc trenul pentru plimbare în timpul liber și pentru mersul la cumpărături. Astfel, conform declarațiilor clienților făcute cu ocazia unei anchete, curățenia și

punctualitatea sunt calitățile acestui tren. De asemenea, confortul și personalul au obținut calificative bune. Noua ofertă pare să convingă publicul. Numărul zilnic de călători a crescut de la 200 (1998) la 500 în medie în prezent. Câteodată, numărul lor se ridică și la 1000 pe zi. Pentru această zonă, slab populată, trenul este un succes. Datorită gradului ridicat de acceptare, se intenționează prelungirea traseului înspre valea Moldavei, în Cehia, spre marele oraș Most. Dar pentru aceasta lipsesc, până în prezent, fondurile.

CU TRENUL SPRE PÂRTIA DE SCHI

Un număr suplimentar de călători este important pentru trenurile care circulă în zone slab populate. În acest sens, trenul acesta oferă o atracție deosebită. Departate de bine cunoscutele zone de schi din Alpi, există și în Saxonia pârtii atractive de coborâre. Trenul oprește direct lângă schilift.

Astfel, chiar când condițiile meteo de iarnă sunt dificile, trenul oferă o legătură de încredere. Amatorii de schi pot ajunge cu trenul spre distracția lor din timpul liber. În anotimpul rece, site-ul de pe internet al acestui tren prezintă și condițiile meteo de pe pârtia din Holzgau. Dar și vara, mulți turiști călătoresc cu acest tren spre Muldental, profitând de faptul că se pot transporta gratuit și bicicletele.





Performanțele acestei linii

Automotoarele moderne circulă cu o frecvență din oră în oră, chiar și la sfârșit de săptămână. Numărul anual de tren-km parcurși a crescut în decurs de doi ani cu 13.000. Menținerea acestei linii garantează locuitorilor regiunii, nu numai un mijloc de transport atractiv, ci și o legătură foarte bună cu linia Chemnitz-Dresda.

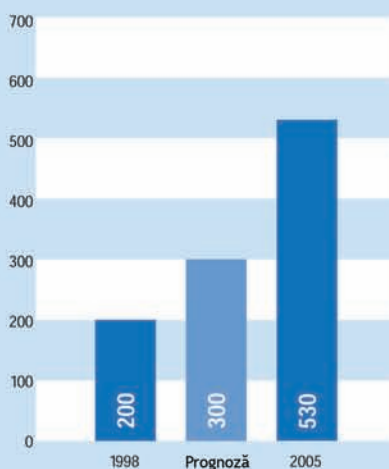
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Freiburger Eisenbahngesellschaft GmbH

Administratorul de Infrastructură: RP Eisenbahn GmbH

Călători (pe zi)



Sursă: Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH

Istoric

- 1875 Circulă primele trenuri între Freiberg și Mulda.
- 1998 La sfârșitul perioadei se prefigura scoaterea din uz a liniei, în această perioadă se profită de oferta conform căreia linia era folosită zilnic de circa 200 persoane. După convenirea continuării traficului, districtul și landul scot la licitație traseul și se reînnoiește infrastructura. Numărul maxim de pasageri s-a aproximat a fi de maximum 300 persoane.
- 2000 Licitația este câștigată de Rhenus Keolis. Firma o transferă către Trenul Freiburger Muldenthalbahn, al cărei acționar majoritar este Rhenus Keolis. Aceasta administrează de atunci acest traseu în lungime de 31 km.

Lungimea liniei 31 km

Durata călătoriei 40 min.

Orarul din oră în oră.

Viteza maximă 80 km/h

Tren-km/an 321.500



Burgenlandbahn

Saxonia-Anhalt / Weissenfels - Zeitz



Trenul pentru o zonă slab populată

Menținerea unei căi ferate într-o zonă slab populată nu este simplă când mijloacele financiare sunt reduse. Decizia politică de a continua folosirea transportului feroviar pe distanțe scurte, dar și acceptarea din partea publicului sunt factori hotărâtori într-o astfel de decizie. Din acest motiv, landul, reprezentat de Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) a prevăzut prin contract îndeplinirea unor condiții cum sunt punctualitatea, asigurarea legăturilor, curățenia și securitatea transportului feroviar.

Trenul Burgenlandbahn a introdus anumite noutăți în acest domeniu, pentru a menține interesul populației pentru transportul pe șine. Între timp, toate aceste eforturi își dovedesc roadele. Chiar dacă ratele de creștere nu se pot compara cu cele din zonele intens populate, pe acest traseu s-a înregistrat o creștere de 24% începând din 2002. Aceasta este încurajatoare și demonstrează că un concept curajos funcționează și pentru transportul populației pe distanțe scurte pe șine.

În prezent, în zonele marilor aglomerări din regiune se poate ajunge pe șine. Prin Burgenlandbahn s-au îmbunătățit legăturile de la Zeitz prin Weissenfels spre Halle, dar și spre Gera și Leipzig. Dotarea îmbunătățită a stațiilor și folosirea unor trenuri noi cu ferestre panoramice au crescut interesul pentru acest traseu. În stații i se pot adresa întrebări conducătorului automotorului. Acesta oferă informații despre orar și răspunde la alte întrebări. La dorință, acesta cheamă și un taxi, prin intermediul unui apel gratuit. Astfel, lanțul mobilității se extinde până în fața ușii de acasă.

Întreaga gamă de servicii oferite de Burgenlandbahn este prezentată clar în prospectul acestei linii. Aici se găsesc nu numai orarele, dar și legăturile cu alte trasee și informații asupra tarifului, precum și multe alte indicații și oferte. Pe coperta din spate se prezintă o hartă detaliată și clară a regiunii cu rețeaua feroviară și de autobuze, precum și legăturile. Pe pagina de internet a acestei căi ferate se oferă în orice moment informații de călătorie și posibilități de excursii, precum și orarul trenurilor. De asemenea, se poate face un abonament la Burgenlandbahn Newsletter.

ATRAGEREA CLIEŢILOR PRIN CONFORTUL SPORIT

Pentru a atrage călătorii spre calea ferată în detrimentul automobilului, BLB s-a gândit la unele facilități. Confortul este un criteriu decisiv pentru aceasta, de exemplu la achiziția de automotoare moderne, de tip LVT / S de la Bautzen. Un avantaj este și posibilitatea de a putea transporta gratuit bicicleta. La un sistem de autobuze aceasta nu ar fi posibil. Pentru a mări în continuare confortul, în anul 2006, toate vehiculele au fost supuse unor măsuri de modernizare, printre altele, fiecare tren a fost dotat cu un automat de bilete.





Istoric

- 1859 Circulă primele trenuri între Weissenfels și Zeitz.
- 1990 La sfârșitul anilor '90 traseul pare neatractiv, datorită numărului mic de călători. Se caută concepte noi, pentru a păstra circulația trenurilor urbane în zonă.
- 1997 Un studiu al Institutului pentru climă, mediu și energie din Wuppertal, oferă justificarea pentru aceasta. „Conceptul trenului de suprafață Sachsen-Anhalt Süd” prezintă posibilitățile de a menține transportul feroviar în regiunea slab populată din sudul landului Saxonia-Anhalt.
- 1998 Odată cu înființarea BLB, în prezent o firmă fiică 100% a DB Regio AG, se reia circulația pe acest traseu și se demonstrează că și în zonele rurale se poate realiza transportul eficient pe calea ferată, prin interconectarea căii ferate cu autobuzul.
- 1999 Reluarea circulației.
- 2003 Ministrul pentru construcții și circulație din Landul Saxonia-Anhalt salută călătorul cu numărul 4 milioane al BLB.

Performanțele acestei linii

Punctualitatea de 98% pe acest traseu este poate cel mai important punct pozitiv. Se asigură astfel o bună legătură cu celelalte mijloace de transport.

Nici seara nu mai rămâne nimeni pe peron, fără a avea legături. În caz de situații neprevăzute, călătorii sunt asistați și eventual transportați spre destinație cu taxiul. Legăturile directe permit durate mai scurte de călătorie. Parțial, nici nu mai este nevoie să schimbi trenul. Pe traseul Teuchern, luat ca exemplu, partea din urmă a trenului nu circulă până la Weissenfels, între ora 7-19, ci se decuplează la Teuchern și își continuă călătoria prin Naumburg către Artern.

Linia Flächenbahn a fost modernizată prin creșterea vitezei la minimum 80 km/h. În nodurile de cale ferată s-a adaptat orarul pentru a îmbunătăți legăturile. Pe toate liniile se menține o frecvență de minimum două ore, care este păstrată și la sfârșitul săptămânii și seara. Pe traseul Weissenfels-Zeitz frecvența este din oră în oră. Stațiile au fost modernizate și aduse la un standard de bază unitar. Dotate cu o rampă, vagoanele acestui tren oferă posibilitate de acces persoanelor cu dizabilitati locomotorii.

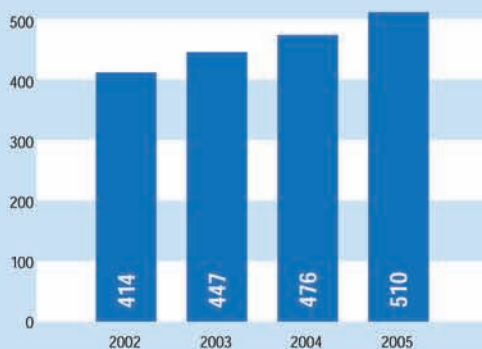
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Burgenlandbahn GmbH

Administratorul de Infrastructură: DB Netz AG

Călători (pe zi)



Sursă: DBRegio

Lungimea liniei 31 km

Durata călătoriei 39 min.

Orarul din oră în oră.

Viteza maximă 100 km/h

Tren-km/an 425.000



Nordbahn

Schleswig-Holstein / Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe



O legătură facilă a populației spre nord

Traseul de la Neumünster la Bad Oldesloe este legătura dintre cele mai importante căi ferate din nord. Odată cu reluarea circulației directe în 2002 s-a creat o trecere facilă între linia din Jütland (la Neumünster) și linia Vogelflug (de lângă Bad Oldesloe). De atunci, s-a oferit călătorilor o bună legătură cu alte linii. În viitor, această linie va fi folosită și pentru transportul de marfă.

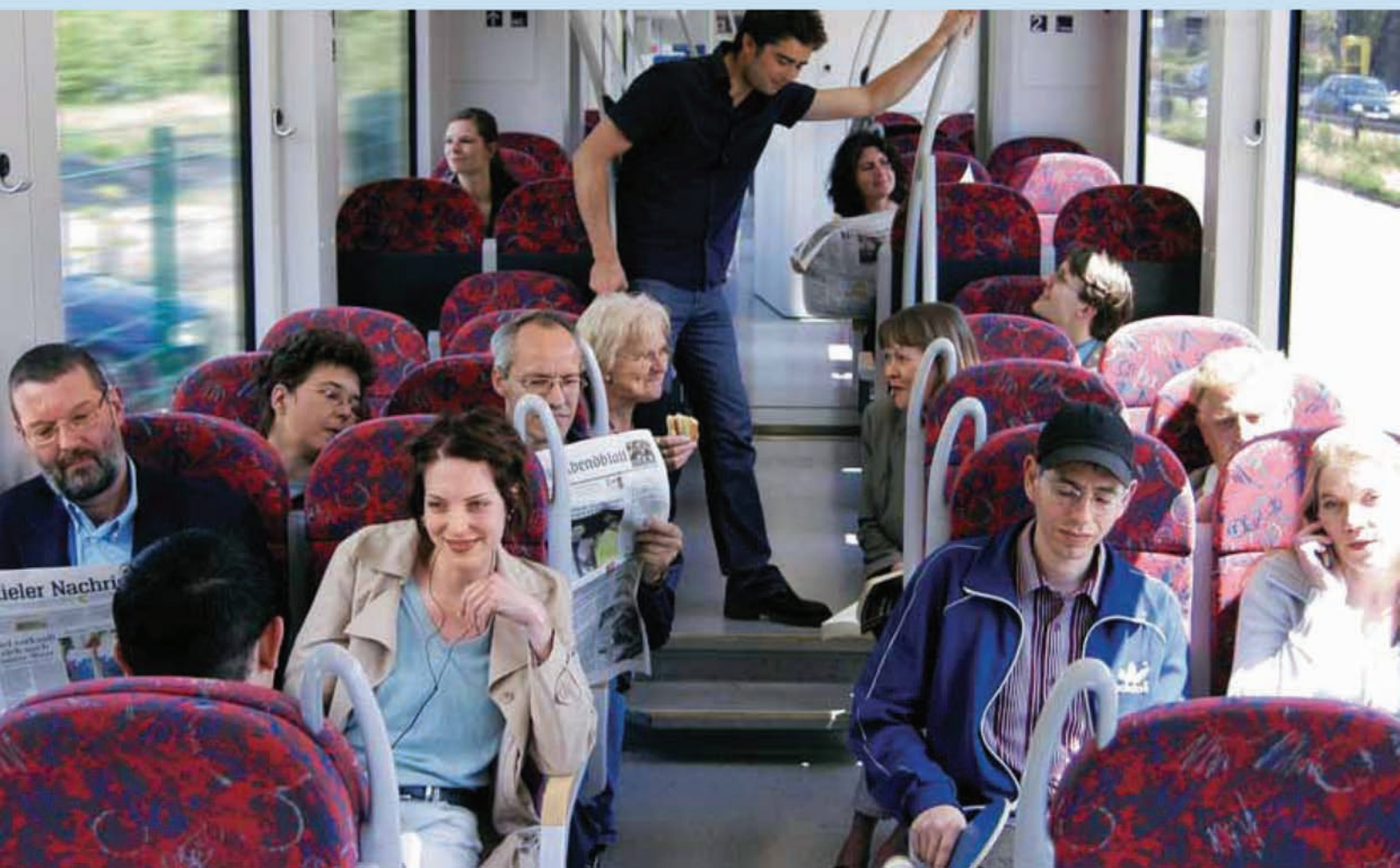
Linia Nordbahn dorește să ofere călătorilor mai mult decât numai o călătorie cu trenul. Pe lângă oferta de servicii, se organizează și activități cum sunt „a doua patrie” care implică publicul călător (vezi caseta). Alte activități sunt trenurile speciale organizate cu ocazia manifestărilor de la Bad Segeberg. Cooperarea cu Festivalul Karl - May de la Bad Segeberg a adus în centrul atenției această linie. Astfel, în pofida dificultăților cu infrastructura, de la început, noul tren s-a impus repede în ochii publicului. Se apreciază mai ales frecvența, din oră în oră, punctualitatea și amabilitatea conductorilor și mecanicilor. Față de numărului scontat de 1200 călători pe zi, numărul acestora a crescut la 3000 persoane. Calitatea ofertei a fost remarcată și de fundația Warentest. Aceasta a dat societății note bune, peste medie.

NORDBAHN “CA A DOUA PATRIE”

O mică investiție la capitolul simpatie: în colaborare cu serialul de comedie al (NRD) Norddeutscher Rundfunk, „Stenkelfeld” s-au adaptat pentru o vreme anunțurile din tren la acest serial de succes. În dialectul tipic din nord, o voce anunță „Stația următoare: Fresenburg. Aici nu este nimeni obligat să coboare” sau „Următoarea oprire: Fahrenkrug. Aici vremea este altfel”. Un alt proiect s-a adresat navetiștilor. Pentru „Țara navetiștilor”, trenul s-a transformat într-un loc magic, cu salon și expoziții. S-au expus peste 120 fotografii originale din acțiunea „Se caută: navetistul”. La această acțiune, călătorii și-au prezentat pozele proprii făcute în cursul călătoriilor. Din aceste fotografii, care au fost prelucrate artistic de Andreas Schalski, s-au creat peste 200 diapozitive care împreună cu o serie de colaje de sunet create de Manfred Scharfenstein au constituit o imagine vie a vieții unui navetist, după motto-ul: Nordbahn - o a doua patrie a navetistului.

Istoric

- 1875 Circulă primele trenuri între Bad Oldesloe - Neumünster.
- 1984 Sfârșitul perioadei de exploatare. Din cauza slabei utilizări se sistează circulația pe traseul Neumünster-Bad Segeberg. Numai pe scurtul traseu dintre Bad Segeberg - Bad Oldesloe mai circulă dus-întors trenuri de persoane.
- 1994 De la reforma căilor ferate se evaluează posibilitatea reactivării acestui traseu.
- 1999 Se lansează o licitație europeană pentru traseul Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe.
- 2000 Licitatia este câștigată de un consorțiu de ofertanți format din AKN Eisenbahn AG și Hamburger Hochbahn AG. Împreună înființează Nordbahn. Dar înainte de punerea în funcțiune a liniei, traseul a trebuit fi modernizat și reactivată porțiunea scoasă din funcțiune. În plus s-a dotat întregul traseu cu sisteme de semnalizare noi.
- 2002 Reluarea circulației.





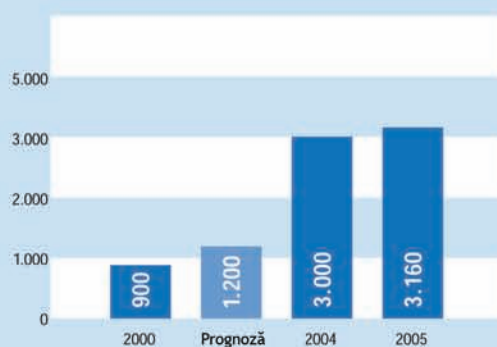
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG

Administratorul de Infrastructură: DB Netz AG

Călători (pe zi)



Sursă: NBE

Performanțele acestei linii

Legătura este importantă, atât pentru traseele interregionale, cât și pentru circulația regională. S-a modificat sistemul de tarifyare și s-a integrat în cel preconizat de uniunile de transport. Se facilitează astfel transferul pe alte mijloace de transport. În unele locuri se poate schimba direct de la peron trenul cu autobuzul. Două stații facultative cresc flexibilitatea acestui tren. Aici trenul oprește numai când călătorii semnalizează dorința de a opri sau dacă pe peron sunt călători.

Confortul și serviciile sunt în prezent premise aproape obișnuite pentru exploatarea modernă a căii ferate. Și la acest tren s-au făcut unele lucruri în această privință: de exemplu, automotoarele cu podea joasă tip „LINT” permit accesul ușor călătorilor cu dizabilități locomotorii iar vagoanele sunt climatizate și sunt dotate cu interfon călători - mecanic, automate pentru bilete și căști pentru diferite programe de muzică. La clasa întâi se găsesc prize pentru laptopuri. Panouri indicatoare cu LED-uri pentru stații și anunțarea acestora oferă o bună orientare. Siguranța în trenuri este asigurată de camere de supraveghere, protejând totodată împotriva vandalizării. Toaletele pentru persoanele cu dizabilități locomotorii măresc de asemenea gradul de confort.

Între orele 6:30 și 13:00 există personal care asistă călătorii în trenuri cu informații, vânzare de ziare, băuturi și gustări. Chiar și umbrele de ploaie se pot împrumuta de aici contra unei garanții

Lungimea liniei 45 km

Durata călătoriei 42-46 min.

Orarul din oră în oră.

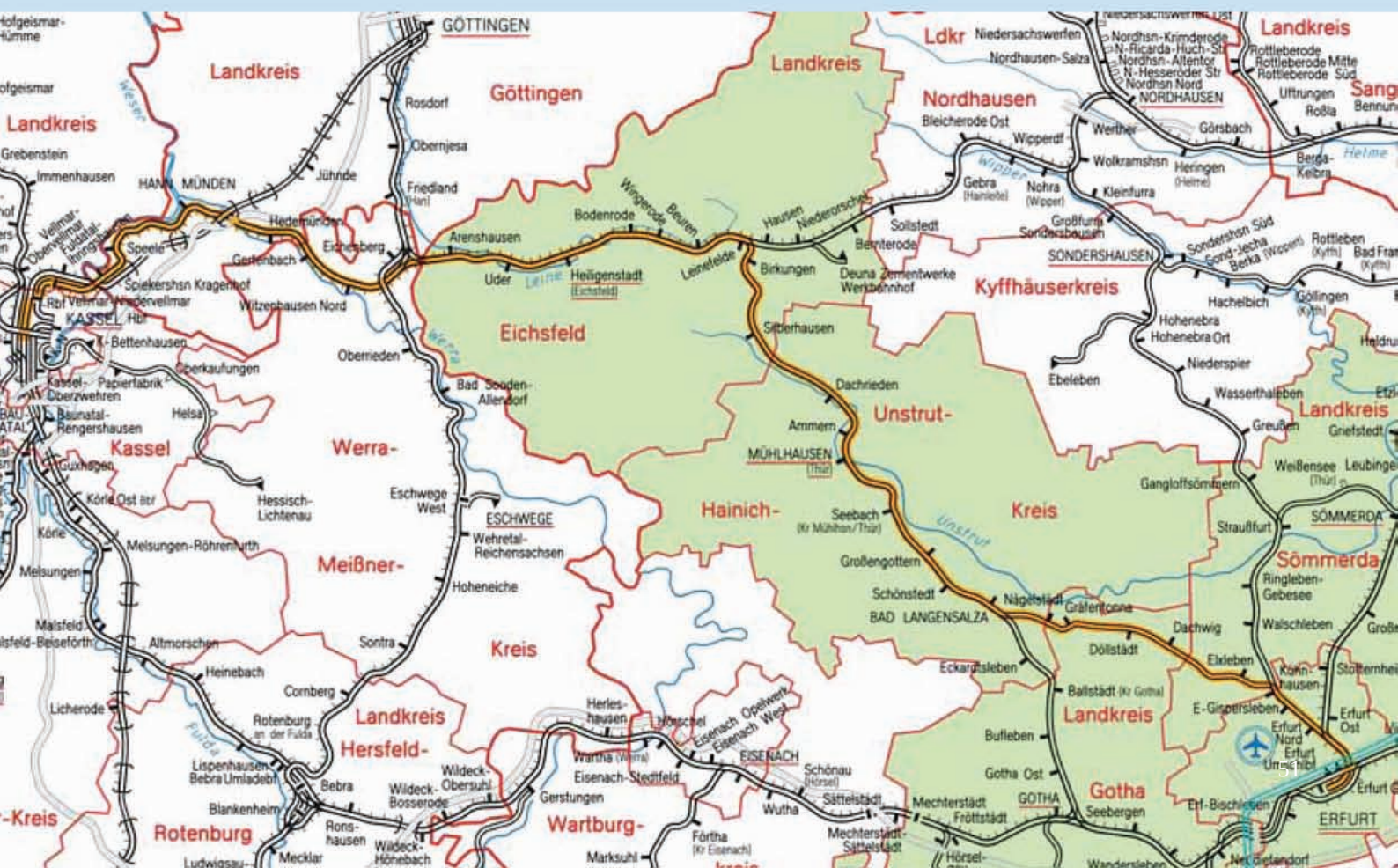
Viteza maximă 120 km/h

Tren-km/an 630.000



Erfurter Bahn

Turingia / Erfurt - Leinefelde - Kassel - Wilhelmshöhe



O legătură între est și vest

După începuturile modeste de tren urban industrial, trenul Erfurter Bahn a devenit între timp o adevărată verigă de legătură între noile și vechile landuri federale. Prin legătura dintre Erfurt prin Leinefelde, către Kassel-Wilhelmshöhe, s-a realizat închiderea buclei lipsă în transportul pe distanță scurtă pe calea ferată pentru triunghiul constituit de landurile Turingia/ Saxonia Inferioară/ Hessa. Deși se schimba des trenul, acest traseu era folosit mult și înainte, dar valoarea sa a crescut odată cu realizarea legăturii directe între aceste localități. Dar cel mai important lucru oferit de acest traseu este legătura dintre orașele importante care se găsesc în calea sa. Atât în cele două stații terminus, Erfurt și Kassel, cât și la Leinefelde și Eichenberg, există legături bune pentru restul regiunii.

În timpul călătoriei se pot savura minunate peisaje prin ferestrele panoramice ale trenului. Datorită multor oprii pe traseu se pot organiza excursii deosebite în această zonă. Aceste puncte de atracție turistică sunt folosite de către administrația trenului pentru a atrage turiști în vederea organizării unor excursii cu trenul. Broșuri cu oferte de excursii se distribuie pasagerilor ca o primă informare pentru tururi sau curse speciale.

Mulți călători apreciază punctualitatea trenului și confortul crescut oferit de automotoarele moderne. Stewarzii ajută călătorii din tren la nevoie și vând băuturi și gustări.



Istoric

- 1869 Circulă primele trenuri pe traseul Kühnhausen-Erfurt.
- 1912 Se pune în funcțiune o linie ferată industrială pe care circulă trenul industrial urban. Ea supraviețuiește războiului, RDG-ului și planurilor de oprire de după unificare.
- 1990 Are loc înregistrarea în Registrul comerțului sub denumirea „Erfurter Industriebahn GmbH”. EIB circulă tot numai pentru transportul de marfă.
- 1997 Se acordă aprobarea pentru transportul de persoane. Tot în acest an, EIB obține subvenții pentru primul tronson: de la Erfurt la Heiligenstadt.
- 1998 Sub denumirea Erfurter Bahn, trenul parcurge traseul Erfurt-Leinefelde-Heiligenstadt.
- 1999 Traseul se prelungește până la Kassel-Wilhelmshöhe. Pe această extindere circulă la început numai nouă perechi de trenuri zilnic. În orele de vârf crește frecvența între Leinefelde și Erfurt.

ERFURTER BAHN UNEȘTE ESTUL ȘI VESTUL

La aniversarea unificării Germaniei din 2004, Erfurter Bahn a fost gazda unei călătorii cu diverse automotoare Diesel din întreg teritoriul Germaniei. Acesta a fost mai mult decât un gest simbolic.

Și în prezent, landurile de la fosta graniță dintre est și vest suferă din cauza legăturilor proaste. Erfurter Bahn leagă prin acest traseu trei landuri: Turingia, Saxonia Inferioară și Hesa. Spiritul întreprinzător a condus la folosirea alternativei transportului pe șine față de cel individual de pe șosea. Aceasta ușurează și dezvoltarea împreună a regiunilor. Începând din 12.12.2004, Erfurter Bahn leagă și traseul Meiningen - Schweinfurt/Bad Kissingen din Bavaria de Nord cu sud-vestul Turingiei.



Performanțele acestei linii

Infrastructura care este exploatată de DB-Netz, a fost modernizată intens în ultimii ani, viteza de circulație ajungând în prezent la 140 km/h. Prin circulația paralelă a DB, între Bad Langensalza și Mühlhausen, frecvența este mai mare. În rest, frecvența trenurilor este din două în două ore, iar între Leinefelde și Erfurt, mai des. Alte posibilități de legătură oferă gările Leinefelde, către Halle și Leipzig, precum și Eichenberg, către Hanovra și Göttingen.

Pentru acest traseu s-au ales automotoare moderne de tip „Regio-Shuttle”. Între timp, Erfurter Bahn a pus în funcțiune și un nou automotor de timp ITINO.

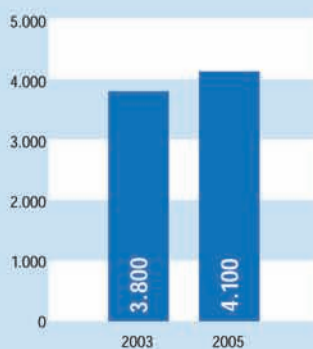
Date

Societățile de exploatare

Operatorul: Erfurter Industriebahn GmbH

Administratorul de Infrastructură: DB Netz AG

Călători (pe zi)



Sursă: Erfurter Bahn

Lungimea liniei 150 km

Durata călătoriei 2:50 h

Orarul din două în două ore

Viteza maximă 140 km/h

Tren-km/an 2.200.000

Allianz pro Schiene e.V.

O federație ce are ca scop să sporească volumele de transport pe calea ferată. Allianz pro Schiene se implică în orientarea spre viitor a politicii în transporturi, în care rolul căii ferate, ca cel mai sigur și nepoluant mijloc de transport motorizat, să fie întărit.

Asocierea a 15 organizații non-profit, printre care asociații de protecția mediului, cluburi de transporturi, organizații ale călătorilor, sindicate și asociații profesionale, reprezintă circa. 2 milioane de membri.

Federația feroviară este susținută de 70 întreprinderi din economia feroviară.

Asociațiile membre ale Allianz pro Schiene

Președinte: Norbert Hansen, Sindicatul TRANSNET

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

Membrii susținători ai Allianz pro Schiene

Purtător de cuvânt: Peter Witt,

Președintele consiliului de supraveghere Bombardier Transportation Germania

- ABB AG
- AKN Eisenbahn AG
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
- Alstom LHB GmbH
- Ansaldo Signal
- Arriva Deutschland GmbH
- BahSIG Bahn-Signalbau GmbH
- Balfour Beatty Rail GmbH
- BeNEX GmbH
- Bilfinger Berger AG
- Bombardier Transportation GmbH
- BUG Verkehrsbau AG
- BWG Gesellschaft mbH & Co. KG
- Deutsche Bahn AG
- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a.G.
- Durtrack AG
- econex verkehrsconsult gmbh
- Erfurter Bahn GmbH
- ERR European Rail Rent GmbH
- EST Eisenbahn-Systemtechnik GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH
- FEW Blankenburg GmbH
- Franz Kassecker GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH

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

