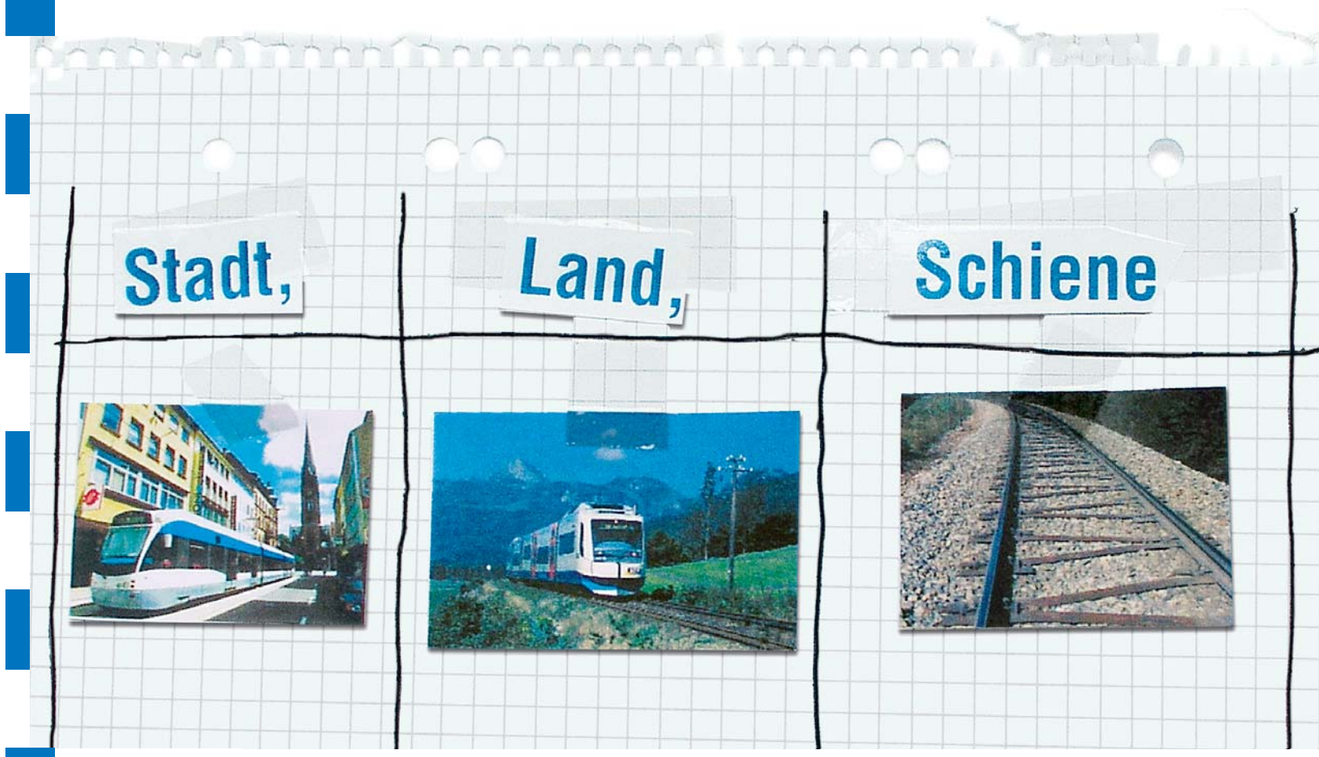
Allianz pro Schiene

Allianz pro Schiene e.V. | Chausseestraße 84 | 10115 Berlin
T 030. 27 59 45-59 | **F** 030. 27 59 45-60
E info@allianz-pro-schiene.de | **W** allianz-pro-schiene.de

Allianz pro Schiene



16 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene e. V.

Ein Bündnis mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Allianz pro Schiene setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die die Bahn als das sicherste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel stärkt.

Der Zusammenschluss von 15 Non-Profit-Organisationen, darunter Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbände, repräsentiert über 1,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 53 Unternehmen der bahnnahen Wirtschaft.

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene

Vorsitzender: Norbert Hansen
Geschäftsführer: Dirk Flege

- 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.
- GDBA – Verkehrsgewerkschaft
- GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- LBU – Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e. V.
- 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.

Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene

Sprecher des Förderkreises: Peter Witt,
Aufsichtsratsvorsitzender Bombardier Transportation Deutschland

- ABB AG
- Actima AG transport & telecommunication consultants
- Alcatel SEL AG – Transport Automation Systems
- Alstom LHB GmbH
- BahSIG Bahn Signalbau GmbH
- Bombardier Transportation GmbH
- BSR – Bodensanierung und Recycling GmbH
- BUG Verkehrsbau AG
- BWG Gesellschaft mbH & Co. KG
- Connex Cargo Logistics GmbH
- Connex Verkehr GmbH
- Deutsche Bahn AG
- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a. G.
- econex verkehrsconsult gmbh
- Erfurter Industriebahn GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH
- Franz Kassecker GmbH
- GSG Knape Gleissanierungs GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- H. F. Wiebe GmbH & Co. KG
- HERMANN KIRCHNER Bauunternehmung GmbH
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e. V.
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Martin Rose GmbH & Co. KG
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- msNeumann Elektronik GmbH
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- REGIOBAHN GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Rurtalbahn GmbH
- Schweerbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- Siemens AG Transportation Systems
- Spitzke AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stadler Pankow GmbH
- Thalys International SCRL
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
- Verband der Sparda-Banken e. V.
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG
- VSB CERT Zertifizierungsgesellschaft mbH

Die jüngste Ausgabe von „Verkehr in Zahlen“ belegt: immer mehr Menschen nutzen die Schiene als Verkehrsmittel. Während der Fernverkehr allerdings seit Jahren unter einer schwachen Auslastung leidet, erlebt der Nahverkehr in manchen Regionen eine echte Renaissance. Die Gründe für diese Erfolge sind vielfältig. Die wichtigsten Aspekte finden sich als gemeinsamer Nenner bei fast allen hier vorgestellten Positivbeispielen aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Sie sollten Anregung und Vorbild für den gesamten SPNV sein.

Die vorliegende Broschüre zeigt anhand von ausgewählten Einzelbeispielen, dass die Schiene nicht nur das umweltfreundlichste und sicherste Verkehrsmittel ist. Verbunden mit einem klugen Konzept leistet sie auch einen wichtigen Beitrag, um die Städte vor einem Verkehrskollaps zu bewahren und bietet auch in ländlichen Regionen eine Alternative zum Auto.

Fazit der vorliegenden Broschüre: Überall dort, wo ein Angebot auf der Schiene neu geschaffen oder nennenswert verbessert wurde, kam es zu einem rapiden Anstieg der Fahrgastzahlen. Meist wurden die Prognosen noch deutlich übertroffen.

Um die passenden Beispiele für den neuen Aufschwung im Schienennahverkehr auszuwählen, berücksichtigte die Allianz pro Schiene eine ganze Reihe von Faktoren. Wichtig war dabei, dass die Beispiele zu einem verbesserten Gesamtergebnis für die Bahnen und damit für die Kunden führten. Zudem wurde Wert darauf gelegt, dass die Beispiele das breite Spektrum des SPNV abdecken. So finden sich in der Broschüre gleichermaßen kurze und lange Strecken, S-Bahnen in Ballungszentren und Regionalbahnen in dünn besiedelten Gebieten. Wir finden regionale Bahnen, die von der Deutschen Bahn AG betrieben werden aber auch von anderen, lokalen Betreibern. Außerdem ist jedes Flächen-Bundesland mit mindestens einem Beispiel vertreten, um zu zeigen, dass die Erfolge nicht auf bestimmte Regionen beschränkt sind.

Generell kann man feststellen, dass sich die ausgewählten Beispiele durch eine ganze Reihe von identischen Merkmalen auszeichnen, die offenbar die Grundlage für erfolgreichen Schienenverkehr bilden.

Fast überall stand zu Beginn eine starke Investition in die Infrastruktur. Darauf aufbauend finden sich eine Reihe weiterer immer wiederkehrender Erfolgsfaktoren. Dazu gehören: neue Fahrzeuge, ein dichter und regelmäßiger Taktfahrplan, eine gesteigerte Zuverlässigkeit, Sauberkeit und Pünktlichkeit. Hinzu kommen die starke Verbundenheit mit der Region, kurze Entscheidungswege, lokale Verwaltungsstellen, durchgehende Verbindungen, ein guter Service, Ticketkauf im Zug, sowie gute Verknüpfung mit den anderen ÖPNV-Angeboten. Viele Betreiber bieten zudem Freizeit- und Touristikangebote.

Im Juli 2003 hatte auch die Stiftung Warentest 18 Bahnen untersucht. Dabei fanden die Prüfer ein so gutes Angebot vor, dass das Fazit des Tests hieß: „Fahren Sie mal wieder Bahn.“

Manfred Stolpe
Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Schleswig-Holstein
Nordbahn
Seite 48
Usedomer Bäderbahn
Seite 18
Hamburg
Mecklenburg-Vorpommern
Bremen
Niedersachsen
Prignitzer Eisenbahn
Seite 12
Nordwestbahn
Seite 21
S-Bahn Hannover
Seite 24
Berlin
Brandenburg
Nordrhein-Westfalen
Sachsen-Anhalt
Regiobahn
Seite 30
Rurtalbahn
Seite 33
Euregiobahn
Seite 27
Erfurter Bahn
Seite 51
Burgenlandbahn
Seite 45
Sachsen
Freiberger Muldentalbahn
Seite 42
Hessen
Thüringen
Taunusbahn
Seite 15
Rheinland-Pfalz
Pfälzer Nordbahn
Seite 36
Saarland
Saarbahn
Seite 39
Schönbuchbahn
Seite 6
Bayern
Baden-Württemberg
Bayerische Oberlandbahn
Seite 9
0
50
100
150
200
250
300 KM

Inhaltsverzeichnis

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

Schönbuchbahn

Baden-Württemberg | Dettenhausen – Böblingen

Neues Leben nach dem Strecken-Aus

Die Schönbuchbahn ist der Beleg dafür, dass sich selbst auf vormals stillgelegten Trassen echte Erfolge einfahren lassen. Nachdem die Strecke 30 Jahre lang nicht befahren worden war, wirkten Prognosen, die von 2.500 Fahrgästen pro Tag ausgingen, äußerst ambitioniert. Damit hätte man immerhin schon um 20 % über den täglichen Fahrgastzahlen der vorher bestehenden Busverbindungen gelegen. Doch es kam noch besser. In den Jahren nach dem Neubeginn kletterten die Fahrgastzahlen. Bereits am ersten Betriebstag, dem 2. Dezember 1996, wurden 3.740 Fahrgäste gezählt. 14 Tage später waren es 4.090 Personen und die Schönbuchbahn blieb auf der Überholspur: Nach den aktuellsten Zählungen werden pro Tag 6.600 Fahrgäste befördert. Das sind über 260 % mehr als prognostiziert. Auffällig bei den Fahrgastzahlen ist die Steigerung der ÖPNV-Nutzer bereits zum Neubeginn. Schon die Umstellung des Angebots vom Bus auf die Schiene hat die Fahrgastzahlen verdoppelt.

Nicht nur bei den Fahrgästen erfreut sich die Schönbuchbahn großer Beliebtheit, auch in der Verkehrsbranche wird diese Bahn europaweit als Modellprojekt gewertet. Nationale und internationale ÖPNV-Delegationen bereisen die Schönbuchbahn auch heute noch, um Anregungen für eigene Projektplanungen zu erhalten.

Für den großen Zuspruch haben der Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) und der Betreiber, die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG), eine simple Erklärung: „weil wir ein gutes Angebot machen.“ Und dazu gehören in erster Linie moderne Fahrzeuge, eine zeitgemäße Infrastruktur, attraktive Fahrzeiten und hohe Verlässlichkeit. So liegt der Pünktlichkeitsgrad der Schönbuchbahn im 2. Halbjahr 2004 bei 98,9 %.

Grundlage des Erfolges war jedoch zunächst die Entscheidung der Landkreise Böblingen und Tübingen, wieder in die Schiene zu investieren. Dafür musste ein Teil der Infrastruktur neu aufgebaut werden. Wegen der jahrelangen Nicht-Nutzung hatten die Trassenreste kaum noch Substanz. Eine ganze Reihe von Instandsetzungsarbeiten war deshalb nötig. 12 Haltepunkte bzw. Bahnhöfe und sechs Brücken wurden saniert oder neu gebaut, Bahnübergänge umgebaut und gesichert, die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 50 auf 80 km/h erhöht, sowie eine Kreuzungsmöglichkeit mit Rückfallweiche geschaffen. Die nötigen Investitionen für die gesamte Reaktivierung zum 02.12.1996 beliefen sich auf umgerechnet rund 14 Mio. Euro.

Für die neuen Schienennutzer war es in jedem Fall eine lohnende Investition. Diese sind in der Mehrheit Pendler, Umsteiger vom Bus und echte Neufahrer. Sie schätzen die schnelle und zuverlässige Verbindung im Böblinger Mittelzentrum und in die Region Stuttgart. Besonders wichtig sind in Böblingen die guten Anschlüsse an die Stuttgarter S-Bahn. Außerdem benutzen fast 50 % die Schönbuchbahn im reinen Binnenverkehr.

EIN LOHNENDES GESCHÄFT FÜR DIE SCHIENE: EINE GANZE STRECKE FÜR EINE MARK

Für eine symbolische Mark kaufte der Zweckverband Schönbuchbahn 1993 die totgesagte Strecke. 1988 hatte die Deutsche Bundesbahn die Stillegung der Strecke beantragt. Nachdem der Landkreis Böblingen Interesse an der Übernahme der Strecke zeigte, wurden die Stillegungsabsichten nicht weiter verfolgt. Das Ergebnis ist beeindruckend und zeigt klar die Potentiale einer sinnvollen Nutzung von Schienenstrecken.

Geschichte

1911 | Erster Zugbetrieb auf der Strecke Böblingen – Dettenhausen

1966 | Nach über 50 Jahren Betrieb wird der Schienenpersonennahverkehr auf der Schönbuchbahn aufgegeben.

1988 | Die Deutsche Bundesbahn beantragt die Stilllegung auch für den Güterverkehr. Doch statt einer Stilllegung zeigt der Landkreis Böblingen Interesse an der Übernahme der Strecke. Zusammen mit dem Landkreis Tübingen gründet er am 21.12.1993 den Zweckverband Schönbuchbahn.

1993 | übernimmt dieser die Infrastruktur für den symbolischen Kaufpreis von 1 Mark. Nach dem umfassenden Streckenausbau bekommt die WEG den Zuschlag für den Betrieb.

1996 | Am 1. Dezember Aufnahme des Verkehrs auf der Strecke mit 4 Triebwagen.

2001 | werden 2 weitere Triebwagen gekauft, um die wachsenden Fahrgastzahlen bewältigen zu können. Für die nun mögliche Dreifachtraktion (drei Triebwagen zusammengekoppelt zu einem Zug) müssen die Bahnsteige verlängert werden.

2003 | wird die Strecke vom 26. Juli bis zum 7. September 2003 gründlich modernisiert und die Betriebshalle in Dettenhausen um ca. 30 m verlängert, um die weiteren Triebwagen unterstellen zu können.

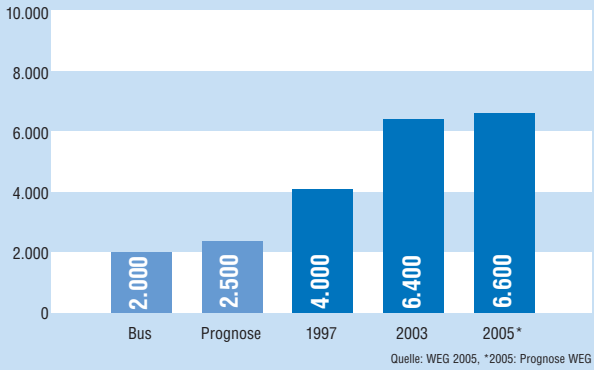
Leistung der Strecke

Die Bahn verkehrt überwiegend im Halbstundentakt. Am Samstag ab 16:34 Uhr und am Sonntag wird im Stundentakt gefahren. Dadurch wurde das Angebot bei einer Streckenlänge von nur 17 km auf heute 387.619 Zugkilometer gesteigert. Die Strecke wird in konkurrenzfähigen 24 Minuten bewältigt. Durch das neue Angebot auf der Schiene wurden einerseits Umwelt und Straße vom Autoverkehr entlastet und andererseits auch der parallel verlaufende Busverkehr eingespart.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH (WEG)
Infrastruktur: WEG im Auftrag des Zweckverbands Schönbuchbahn

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 17 km

Fahrtzeit 24 min.

Taktung
Wochentags: bis 22:34 Uhr im Halbstundentakt
am Wochenende: Samstag ab 16:32 Uhr und Sonntag im Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 387.619

Bayerische Oberlandbahn

Bayern | München – Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries

Mit dem Flügelzugsystem ins Bayerische Oberland

Das Streckennetz München – Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries wird seit 1998 von der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB) befahren. Schon für den Start hatte sich das Unternehmen Großes vorgenommen. Ein ganz neuer und moderner Zugtyp namens „Integral“ sollte den Aufbruch in die neue Zeit repräsentieren. Doch zunächst machte der Hoffnungsträger vor allem mit Pannen von sich reden. Erst nach einer rund einjährigen Überarbeitung waren die neuen Triebwagen voll einsatzfähig. Seitdem genießen sie bei Fachleuten und Kunden höchste Wertschätzung. Sie erlauben schnellere Fahrtzeiten und bieten hohen Komfort. Zudem sind die Wagen behindertenfreundlich und besitzen eigene Fahrradstellplätze. Das Konzept der BOB hat sich inzwischen in der Region durchgesetzt. Die Fahrgastzahlen liegen heute 200 % über den Prognosen.

Zentrale Bedeutung für die BOB hat die Einbindung der Region in das Angebotskonzept. Mit Bahnhofsfesten, Zugtaufen und der Unterstützung von Veranstaltungen hat sich das Unternehmen in der Region verankert. Eine eigene Broschüre über die touristischen Möglichkeiten des bayerischen Oberlandes soll helfen, den Tourismus in der Region zu fördern.

Ein weiterer zentraler Punkt der Unternehmensphilosophie ist die Kundenorientierung. Sie wird durch einen Fahrgastbeirat und regelmäßige Kundenbefragungen gefördert. Verschiedene Broschüren, Fahrpläne und eine eigene Kundenzeitung sollen

zusätzlich helfen, die Kundenbindung zu vertiefen, und ein gutes Informationsangebot schaffen. In den Hauptverkehrszeiten stehen Fahrgastbetreuer hilfreich zur Verfügung. Die Triebwagen verfügen über eine extra eingerichtete Spielecke, bei Bedarf verteilen die Fahrgastbetreuer kleine Spiele.

Die positive Entwicklung der BOB wird nicht nur durch die guten Ergebnisse bei den Kundenbefragungen und die erfreulichen Fahrgastzahlen deutlich. Das Qualitätszertifikat nach DIN EN ISO 9001:2000 bescheinigt der Bayerischen Oberlandbahn zudem ein funktionierendes Qualitätsmanagement. Beim Ersten Umweltvergleich Schienenverkehr der Allianz pro Schiene, der das Umweltengagement von Eisenbahnunternehmen untersuchte, siegte das Unternehmen in der Kategorie „Personennahverkehr mit Dieseltraktion“. Geschäftsführer Heino Seeger wurde außerdem mit dem bayerischen ÖPNV-Preis ausgezeichnet. Und auch die Stiftung Warentest bescheinigte der Bahn in ihrem Test, eine der Besten zu sein. Kein Wunder, dass die Verbindung nach ersten Anlaufschwierigkeiten inzwischen zur Referenzstrecke der Bayerischen Eisenbahngesellschaft geworden ist, die im Auftrag des Landes die Zugleistungen bestellt.

DAS FLÜGELZUGSYSTEM DER BAYERISCHEN OBERLANDBAHN

Bei der BOB handelt es sich nicht im klassischen Sinn um eine Strecke, sondern um ein 120 km großes Streckennetz, das im Flügelzugsystem befahren wird. Das Flügelsystem schafft umsteigefreie Verbindungen von München ins Bayerische Oberland und zurück. Durch ihre Eignung für schnelles „Flügeln“ und Kuppeln sind die Fahrzeuge ein wichtiger Garant für den Erfolg der Strecke. Der dreiteilige Zug startet in München. In Holzkirchen trennt sich der erste Teil für die weitere Fahrt nach Bayrischzell ab. Die verbleibenden zwei Zugteile trennen sich in Schaftlach, um in Richtung Tegernsee bzw. Lenggries weiterzufahren. Auf dem Rückweg werden die Zugteile wieder zusammengekoppelt und fahren ab Holzkirchen als ein Zug.

Die zusammenhängenden Triebwagen belasten das dicht befahrene Münchner Schienennetz wesentlich geringer als drei einzelne Züge. So kann in der Hauptverkehrszeit problemlos ein Halbstundentakt angeboten werden.

Geschichte

1857 | verkehren erstmals Züge von München nach Holzkirchen, später auch auf anderen Verbindungen ins bayerische Oberland. Die private Tegernseebahn fährt ab 1883 von Schaftlach nach Gmund. Damit ist die heutige Strecke komplett.

1998 | startet die Bayerische Oberlandbahn (BOB) als neu gegründetes Unternehmen auf dem Streckennetz der früheren Bundesbahn und der Tegernseebahn zwischen München und Bayrischzell/Tegernsee/Lenggries. Das Unternehmen hat heute rund 140 Mitarbeiter.

1999 | Nach vielen Fahrzeugproblemen ordnet der Bayerische Staatsministers Otto Wiesheu schließlich die Generalüberholung an. Der „Integral“ wird für ein Jahr außer Betrieb gestellt und ins Werk zurückgeschickt. In dieser Zeit nutzt die BOB lokbespannte Züge von DB Regio. Doch die Überarbeitung der Triebwagen ist erfolgreich. Seit der Rückkehr fahren sie zuverlässig und bringen so das Vertrauen der Fahrgäste zurück.

2003 | Ausweitung des Fahrplans.

Leistung der Strecke

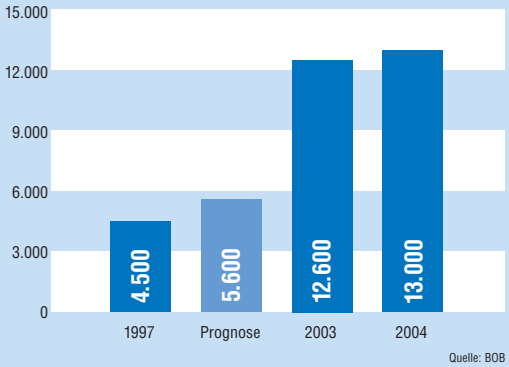
Mittlerweile wurde die Flotte mit drei neuen Talent-Triebwagen ergänzt, um das unerwartet hohe Fahrgastaufkommen zu bewältigen. Der in den Bayerntakt eingepasste Fahrplan ermöglicht außerdem gute Anschlussverbindungen zu Bus und Bahn. Wochenend- und Kombitickets bieten einfache und günstige Tarifoptionen. Der Fahrplan ist insgesamt an das Reiseaufkommen angepasst: Am Wochenende gibt es keinen Halt am Münchner Siemenswerk, dafür wird in Solln gehalten. Morgens und mittags halten die Züge speziell für Schüler in Otterfing.

Die BOB fährt seit der letzten Fahrplanausweitung 2003 einen durchgehenden Stundentakt, der in der Hauptverkehrszeit zu einem Halbstundentakt verdichtet wird. So ergeben sich jährlich fast 1.700.000 Zugkilometer zwischen der Peripherie und dem Zentrum von München.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Bayerische Oberlandbahn GmbH
Infrastruktur: DB Netz AG & Tegernseebahn AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckennetz 120 km

Fahrtzeit (ab München)
Bayrischzell 1:23 h
Tegernsee 1:04 h
Lenggries 1:09 h

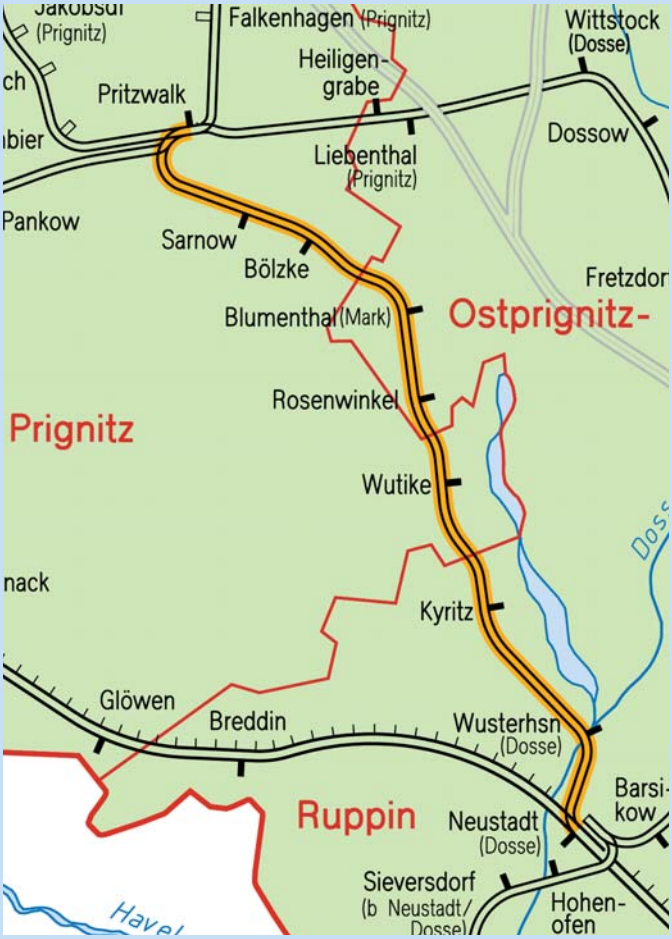
Taktung Stundentakt, in der Hauptverkehrszeit verdichtet

Höchstgeschwindigkeit 140 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 1.700.000

Prignitzer Eisenbahn

Brandenburg | Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse)



Mit Innovation auf Erfolgskurs

Lange Zeit drohte der Strecke Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse) die Stilllegung wegen Unrentabilität und fehlender Auslastung. 1996 übernahm schließlich die neu gegründete Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) diese Nebenstrecke im nordwestlichen Brandenburg. Obwohl die Fahrgastzahlen daraufhin stiegen, blieb das Land mit seinem eigenen Engagement lange zurückhaltend, so dass weiterhin die Einstellung des Schienenverkehrs drohte. Pioniergeist und eine starke Verbundenheit mit der Region ermöglichten jedoch die erfreuliche Entwicklung der Schienenverbindung – auch mit begrenzten Mitteln.

Mangels Alternativen wurde der Verkehr zunächst etwas provisorisch mit ausrangierten Schienenbussen (erste Generation von Nahverkehrstriebwagen) aus Westdeutschland betrieben. Mit diesen bewiesen die Brandenburger jedoch, dass erfolgreicher Schienenverkehr auch in einer bevölkerungsarmen Gegend möglich ist. Mangelnder Komfort wurde in dieser Zeit durch Kreativität, Service und unternehmerisches Engagement ausgeglichen. Zudem erwiesen sich die Schienenbusse als zuverlässig und halfen, das Image der Eisenbahn aufzubessern. Fast schon legendär sind die Plastikkästen neben dem Fahrer, die in der Anfangszeit mit Schokoriegeln und ähnlichen Snacks gefüllt waren. Gegen Einwurf von einer Mark konnten sich Fahrgäste bedienen. Das war unkompliziert und wurde dankbar angenommen.

Heute verkaufen Zugbegleiter neben Fahrkarten, auch Getränke und Snacks und stehen für Informationen zur Verfügung. Tickets können aber auch an den Automaten im Zug oder an den beiden durch die PEG betriebenen Fahrkartenverkaufsstellen in Pritzwalk und Kyritz gekauft werden. Tageszeitungen liegen während der Fahrt kostenlos aus. Für eine vorbildliche Fahrgastbetreuung und ihre Serviceleistungen wurde der PEG der Deutsche Schienenverkehrs-Preis 1999 vom Deutschen Bahnkunden-Verband verliehen.

Eine deutliche Qualitätssteigerung ermöglichten neue Triebwagen. Sie sind klimatisiert, bieten Niederflureinstieg und ausreichend Platz für Fahrräder, Kinderwagen und Gepäck. Eine Videoüberwachung hilft, die hohen Standards an Sauberkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Sympathien sammelt die Eisenbahngesellschaft auch mit verschiedenen Sonderfahrten. Im Sommer wird beispielsweise am Wochenende die Strecke bis an die Mecklenburgische Seenplatte verlängert. Auf diese Weise können touristische Ziele auch auf der Schiene bequem erreicht werden.

Natürlich können die Brandenburger nicht mit den Fahrgastzahlen von Ballungszentren konkurrieren, dennoch sind die täglich über 900 Fahrgäste als Erfolg zu werten. Für zusätzlichen Schwung soll in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ein neues Nahverkehrskonzept für den Landkreis Prignitz sorgen, das zur Zeit ausgearbeitet wird. Man sucht beispielsweise nach Möglichkeiten, mehr Schüler-Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Dafür werden auch die Schulanfangs- und -endzeiten bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt.

PFLANZENÖL STATT DIESEL

Die Fahrzeuge der Prignitzer Eisenbahn fahren mit einem Treibstoff auf Pflanzenölbasis. Die dafür notwendigen Modifikationen an den Motoren wurden durch die eigene Werkstatt vorgenommen. Zu den Vorteilen dieses Treibstoffs gehört neben dem im Vergleich zu herkömmlichem Diesel etwas geringeren Preis vor allem die Umweltfreundlichkeit. Beim Verbrennen wird nur soviel Kohlendioxid freigesetzt, wie die Pflanzen beim Wachstum vorher aufgenommen haben (CO_2-neutral). Dadurch wird die Umweltbilanz der Bahn gestärkt. Diese Leistungen würdigte im Jahr 2001 EUROSOLAR, die Europäische Vereinigung für Erneuerbare Energien e. V., mit dem Deutschen Solarpreis.

Geschichte

1887 | Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Neustadt (Dosse) – Pritzwalk

1996 | übernimmt die neu gegründete Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) den Betrieb auf der Nebenstrecke der DB Netz AG im nordwestlichen Brandenburg. Trotz steigender Fahrgastzahlen bleibt das Land zunächst zurückhaltend, so dass lange Zeit weiter die Einstellung des Schienenverkehrs droht.

2003 | kommt es endlich zu einem Zehnjahresvertrag. Dieser bietet der Prignitzer Eisenbahn Planungssicherheit und sichert dem westlichen Brandenburg einen zuverlässigen Schienenpersonenverkehr.

2004 | wird die PEG von der britischen „Arriva“ als attraktiver Einstieg in den deutschen SPNV-Markt ausgemacht und übernommen.

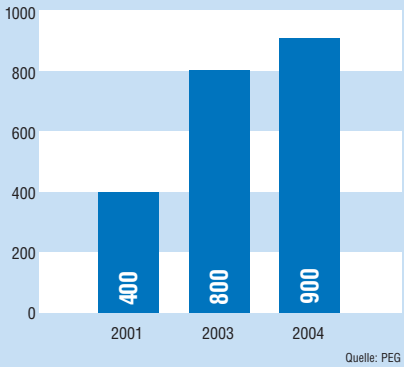
Leistung der Strecke

Ein Stundentakt an Wochentagen und ein Zweistundentakt am Wochenende garantieren gute Verbindungen. Zum Einsatz kommen moderne Nahverkehrstriebwagen vom Typ Regio-Shuttle RS 1. Das regionale Angebot und Anschlüsse von Neustadt nach Berlin ermöglichen autofreie Mobilität auch auf dem Land. Zwei wiedereröffnete Bedarfshaltepunkte haben genauso Anteil an der Attraktivität der Strecke wie die Verlängerung des durchgehenden Verkehrs bis Meyenburg im Zweistundentakt. Die Qualität der Leistung der Prignitzer Eisenbahn wird durch die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2000 belegt, die das Unternehmen erfolgreich erlangt hat.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Prignitzer Eisenbahn GmbH
Infrastruktur: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 42 km

Fahrtzeit 55 min.

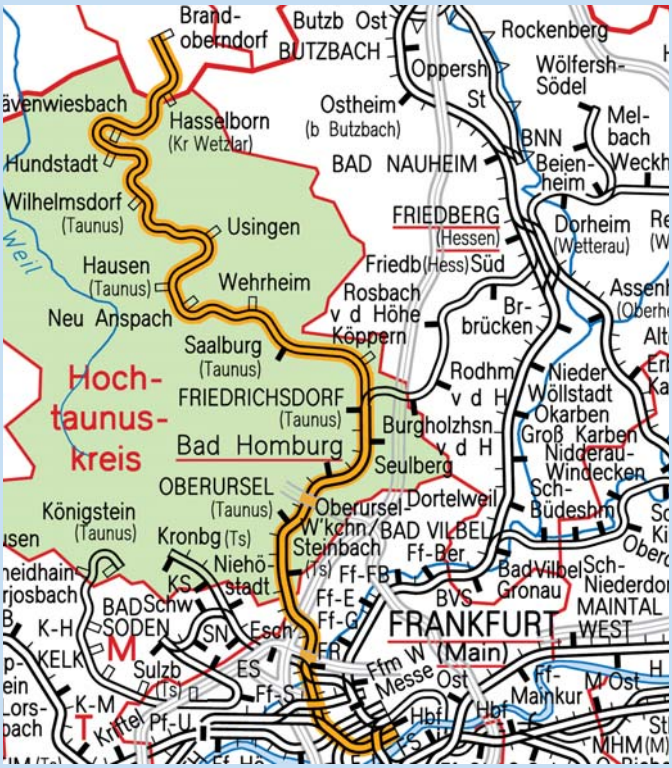
Taktung
wochentags Stundentakt
am Wochenende 2-Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit 60 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) ca. 440.000

Taunusbahn

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



Totgesagte leben länger

Das Todesurteil über die Taunusbahn war längst gesprochen. Dann folgte, was bis dato einmalig war in der Geschichte der hessischen Eisenbahn. Der Hochtaunuskreis gründete einen Zweckverband und kaufte 1989 die 29,5 Kilometer lange Strecke von Friedrichsdorf nach Grävenwiesbach für umgerechnet 1,4 Mio. Euro. Die Strecke wurde modernisiert und der zuvor parallel laufende Busverkehr in einen Zubringer umgewandelt. Nach der Modernisierung übertrug der Verband die Betriebsführung auf die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn und schaffte, was zuvor in der Region unmöglich schien – einen erfolgreichen Personennahverkehr auf der Schiene.

Heute übertreffen die Fahrgastzahlen alle Prognosen. Sie sind von 1.500 im Jahre 1989 auf heute über 9.000 gestiegen. Und die Fahrgastzahlen steigen weiter, trotz der zum Teil überfüllten Züge. Grund hierfür ist sicher auch die fortschreitende Besiedlung des Taunus. Statt eines Abbaus erwarten die Fahrgäste heute weitere Investitionen, um die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs in ihrer Region zu erhalten. So werden in den nächsten Jahren die Bahnsteige verlängert und neue Triebwagen gekauft. Um den Komfort zu verbessern, sollen

zudem die in die Jahre gekommenen Triebwagen erneuert und ein Fahrgastinformationssystem eingerichtet werden.

Weitere Erfolgsfaktoren sind die Vereinfachung der Tarifstruktur und deren Anpassung an den Rhein-Main-Verkehrsverbund. Tickets können zudem problemlos an den Automaten im Zug gelöst werden. Die Triebwagen bieten im Vergleich zu den früher mit Loks bespannten Zügen mehr Komfort und eine bessere Beschleunigung. Die Fahrtzeit wurde dadurch verkürzt und besser in den S-Bahn-Takt eingepasst. Pünktlichkeit, Sauberkeit und Zuverlässigkeit besonders auch in den Wintermonaten sind weitere Gründe für den Erfolg der einst totgesagten Strecke.

Heute ist die Schiene besonders für Pendler attraktiv geworden, weil sich zugleich die Mobilität auf der Straße durch ein zunehmendes Verkehrsaufkommen verschlechterte. Durch die neue Linie erhalten die Bürger der Region eine stressfreie Verbindung nach Frankfurt und entlasten so den Straßenverkehr. Der Hochtaunus hat an Attraktivität gewonnen und ist ein Stück näher an das Ballungszentrum und seine Arbeitsplätze gerückt.

AUSWEITUNG DES ANGEBOTS STATT STILLLEGUNG

Nach der Übernahme der Taunusbahn durch die betroffenen Kommunen wurde das vorhandene Angebot ausgebaut und optimiert. Die Einführung des Halbstundentakts ab Grävenwiesbach und gute Anschlüsse an die Frankfurter S-Bahn sowie acht durchgehende Zugpaare in die Main-Metropole haben die Verbindung besonders für Pendler attraktiv gemacht. Die Wiederinbetriebnahme der Streckenverlängerung bis Brandoberndorf im Stundentakt erweiterte den Einzugsradius. Das Konzept ist aufgegangen. Die Fahrgastzahlen sind in den letzten 14 Jahren um 600 % gestiegen. Die Ausweitung des Angebots auf der Schiene hat zu einem Anstieg auf jährlich 900.000 Zugkilometer geführt. Das sind knapp 30 % mehr als zuvor.

Geschichte

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

1895 | verkehren erstmals Züge auf der Strecke zwischen Bad Homburg – Usingen.

1912 | folgt die Anbindung der Strecke Grävenwiesbach – Brandoberndorf.

1985 | Als die Stilllegung der „Taunusbahn“ droht, wird vom Hochtaunuskreis ein privater Zweckverband gegründet. Sein Ziel: der Erhalt und die weitere Nutzung der Strecke.

1987 | Ein Gutachten über Fahrgastaufkommen und Kostendeckung wird in Auftrag gegeben.

1988 | Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) wird gegründet

1989 | kauft der Zweckverband den Abschnitt Friedrichsdorf – Grävenwiesbach.

1992 | übernimmt der VHT dort den Verkehr.

1993 | wird die Betriebsführung an die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn, ein Tochterunternehmen der Hessischen Landesbahn übertragen. Das Angebot verbessert sich seitdem deutlich.

1999 | wird die Streckenverlängerung bis Brandoberndorf wiedereröffnet.

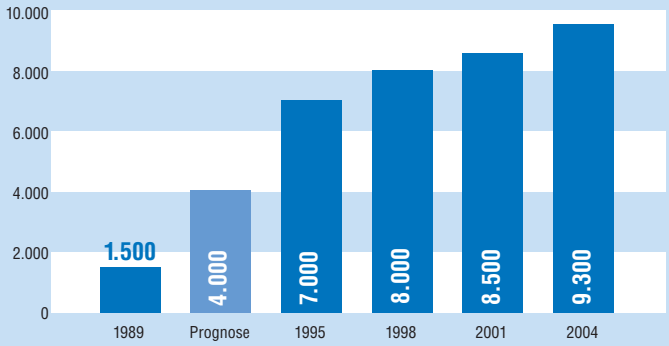
Leistung der Strecke

Wegen steigender Fahrgastzahlen war schon bald die Beschaffung zusätzlicher Triebwagen vom TypVT 2E und VT 628/629 notwendig. Ab Grävenwiesbach besteht eine halbstündliche Verbindung, in der Hauptverkehrszeit sogar ein 15-Minuten-Takt. Brandoberndorf ist einmal pro Stunde angeschlossen. Der Fahrplan wurde an die Frankfurter S-Bahn angepasst und bietet so eine gute Verknüpfung mit dem gesamten S-Bahn-Netz. Der Tarif des Rhein-Main Verkehrsverbundes wurde übernommen und Park&Ride-Anlagen gebaut. Acht Zugpaare fahren durchgehend bis zum Frankfurter Hbf. Die Fahrzeit ist durch die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h deutlich verkürzt. Die gute Akzeptanz ermutigt auch den Lahn-Dill-Kreis zur Kooperation mit der Taunusbahn. Er beschloss den Wiederaufbau der Strecke zwischen Grävenwiesbach und Brandoberndorf. Der bereits erfolgte Rückbau der alten Strecke im Norden bis Albshausen verhindert jedoch eine weitere Ausdehnung des Angebots bis nach Wetzlar.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG
Infrastruktur: FKE im Auftrag des Verkehrsverbands Hochtaunus

Fahrgastzahlen (pro Werktag)



Quelle: VHT

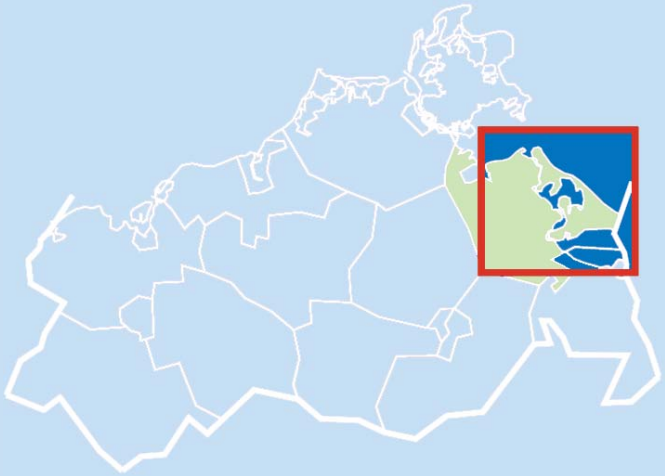
Streckenlänge
42 km (bis Bad Homburg), 61 km (bis Frankfurt/M.)

Fahrtzeit
56 min. (bis Bad Homburg), 1:15 h (bis Frankfurt/M.)

Taktung
ab Brandoberndorf: stündl.
ab Grävenwiesbach: halbstündl

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 905.000



Usedomer Bäderbahn

Mecklenburg-Vorpommern | Ahlbeck/Grenze – Züssow

Die Urlaubsbahn

Wenn die Reisenden heute in modernen Triebwagen bequem ihr Feriendomizil auf der Insel Usedom ansteuern, dann erscheint ihnen das als ein selbstverständlicher Reisekomfort. Längst vergessen ist inzwischen das zähe Ringen um einen Neuanfang, der die Traditionsbahn vor dem Aus bewahrte.

Als die Strecke 1992 stillgelegt werden sollte, war sie in einem miserablen Zustand. Fast zwanzig Jahre ohne Investitionen blieben nicht ohne Auswirkung. Als Höchstgeschwindigkeit konnten maximal 40 km/h gefahren werden. Die alten Fahrzeuge waren in sehr schlechtem Zustand, pannenanfällig und für die Fahrgäste unattraktiv. Auch die Bahnhöfe und Sicherheitsstandards waren veraltet, die Verbindung zum Festland umständlich und zeitaufwendig. An einen Schienenverkehr als Alternative zur Straße war überhaupt nicht zu denken.

Einige Mitarbeiter der damaligen Reichsbahn mochten sich jedoch nicht mit dem Aus für ihre Bahn abfinden und gründeten 1993 das offensive „Projekt Usedom“, ein Vorläufer der heutigen UBB. Die Initiative setzte auf ein einfaches, aber griffiges Fahrplankonzept. Reisen im Stundentakt zwischen 5 und 22 Uhr in jede Richtung, mit garantierten Anschlüssen in Zinnowitz und Wolgast.

Der tägliche Betrieb und die anstehende Sanierung orientierten sich am Machbaren und Bezahlbaren. Anstelle von lokbespannten Zügen fuhren zunächst alte Schienenbusse (erste Generation von Nahverkehrstriebwagen). Die Trasse wurde

aus Kostengründen nur auf 80 km/h ertüchtigt, Signaltechnik und Weichen nicht vollautomatisiert, sondern günstigere Varianten gewählt. Nicht verzichten wollte man jedoch auf das aufwändige aber zentrale Projekt eines Festlandanschlusses. Die neue Brücke beendete die jahrelange Benachteilung der Bahn gegenüber dem Auto. Inzwischen gibt es alle zwei Stunden einen Anschluss bis nach Stralsund. Das erhöht die Attraktivität der Strecke zusätzlich.

Wie alle erfolgreichen Eisenbahnen bemüht sich die UBB um Kundennähe und eine Verbundenheit mit der Region. Bahnhofsfeste, Hauswurfsendungen mit Informationsmaterial und Fahrplänen, der Ausbau der Bahnhofsgastronomie sowie Fahrten mit historischen Wagen sollen dazu beitragen. Heute sind erneut Feriengäste die Hauptzielgruppe der Usedomer Bäderbahn.

Zum Konzept gehört auch der einfache Zugang zur Bahn. Die Fahrgäste müssen nicht lange verschiedene Tarifangebote vergleichen oder einen komplizierten Automaten bedienen. Reisende steigen einfach ein und lösen beim Zugführer das passende Ticket. Die klare Taktung bietet einen einfachen und leicht zu merkenden Fahrplan. Auf kostenintensiven zusätzlichen Service wird verzichtet. Der eigentliche Transport steht im Mittelpunkt. Trotzdem bieten die modernen Triebwagen mit Klimaanlage, sauberen Abteilen und Niederflur einen ausreichenden Komfort.

IN DEN URLAUB MIT DER BAHN

Usedom gilt als eine der attraktivsten Urlaubsregionen Deutschlands. Dazu leistet auch die UBB ihren Anteil. Durch ihr Angebot wird die Insel von überflüssigem Autoverkehr entlastet, und den Inselgästen steht ein modernes, komfortables und bequemes öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zur Verfügung. Alle wichtigen Orte und besonders die Seebäder sind mit der Bahn bestens angebunden. Nach dem Neubau der Brücke in Wolgast sieht der aktuelle Bundesverkehrswegeplan zudem den Wiederaufbau der alten direkten Verbindung von Berlin nach Swinemünde (Świnoujście), inklusive Wiederaufbau der früheren Karniner Eisenbahnbrücke vor. Damit würde auch der wichtigste Ballungsraum für die Urlaubsregion besser angeschlossen und die Reisezeit auf gute zwei Stunden verkürzt werden.

Die Fahrgastzahlen belegen die hohe Akzeptanz. Schon die Einführung des Stundentakts mit Schienenbussen führte innerhalb von drei Jahren zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 160 %. Die Anbindung ans Festland und die Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge im Sommer 2000 ließ die Fahrgastzahlen weiter steigen. Bereits im Folgejahr überschritten sie die 2 Mio.-Grenze. Bald kann sogar die 3 Mio.-Grenze erreicht werden.

Geschichte

1876 | Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Züssow-Wolgast. Es folgen weitere Abschnitte.

1894 | steht die Verbindung von Heringsdorf bis nach Ahlbeck. Während der Reichsbahnzeit verfällt die Strecke zunehmend.

1980 | In den 80er Jahren verfällt die Strecke weiter. Die Verbindung verliert an Attraktivität für Feriengäste und Einwohner gleichermaßen.

1992 | wird schließlich der Antrag auf Stilllegung von der damaligen Reichsbahndirektion Schwerin gestellt.

1993 | gründen Reichsbahnmitarbeiter das „Projekt Usedom“.

1995 | wird die Usedomer Bäder Bahn als 100%ige Tochter der DB AG gegründet. Sie übernimmt Infrastruktur und Betrieb der Strecke. Ihre Hauptaufgabe besteht in den ersten Jahren in der kompletten Sanierung der Strecke.

2000 | Die neue Brücke in Wolgast schafft eine direkte Verbindung von Züssow bis nach Ahlbeck. Zuvor hatte die UBB die Strecke schon von Ahlbeck bis unmittelbar an die polnische Grenze reaktiviert.

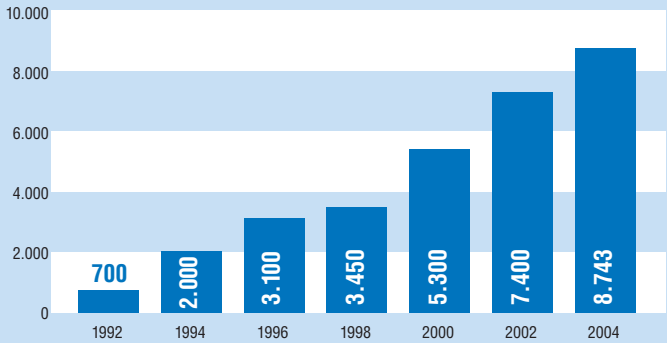
Leistung der Strecke

Heute haben sich die Zugkilometer seit dem Start 1995 auf 1.000.000 verdoppelt. 23 moderne und klimatisierte Niederflurtriebwagen der Baureihe 646 bieten eine zuverlässige und komfortable Reise. Sanierte Haltepunkte und die bessere Taktung haben die UBB zu einem attraktiven Verkehrsmittel auf der Ferieninsel gemacht. Weil die UBB Verkehrsbetreiber und Infrastrukturanbieter zugleich ist, betreibt sie auch den weiteren Ausbau der Strecke. 2004 wurde die Sanierung der Verbindung Wolgast – Züssow beendet. Auf diesem Stück wird nun sogar Verkehr mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h möglich sein. Die erfolgreiche Reaktivierung des Streckenendstücks bis zur polnischen Grenze hat die Attraktivität des Angebots zusätzlich gesteigert. Die Streckenverlängerung an die Grenze ist vor allem für Touristen interessant. Jetzt soll bis Świnoujście (Swinemünde) weitergebaut werden. Damit würde auch ein wichtiger Schritt für die weitere Europäische Integration getan.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: UBB GmbH
Infrastruktur: UBB GmbH

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Quelle: UBB

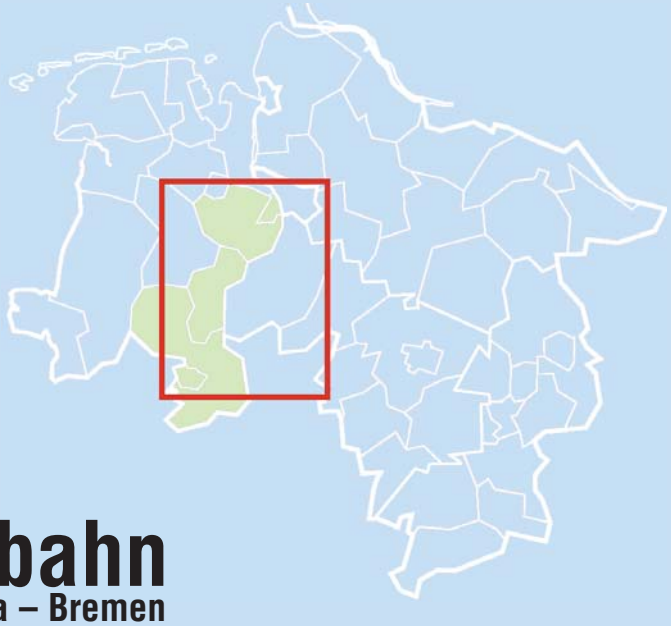
Streckenlänge 59 km

Fahrtzeit 1:45 h

Taktung Stundentakt, im Sommer Halbstundentakt

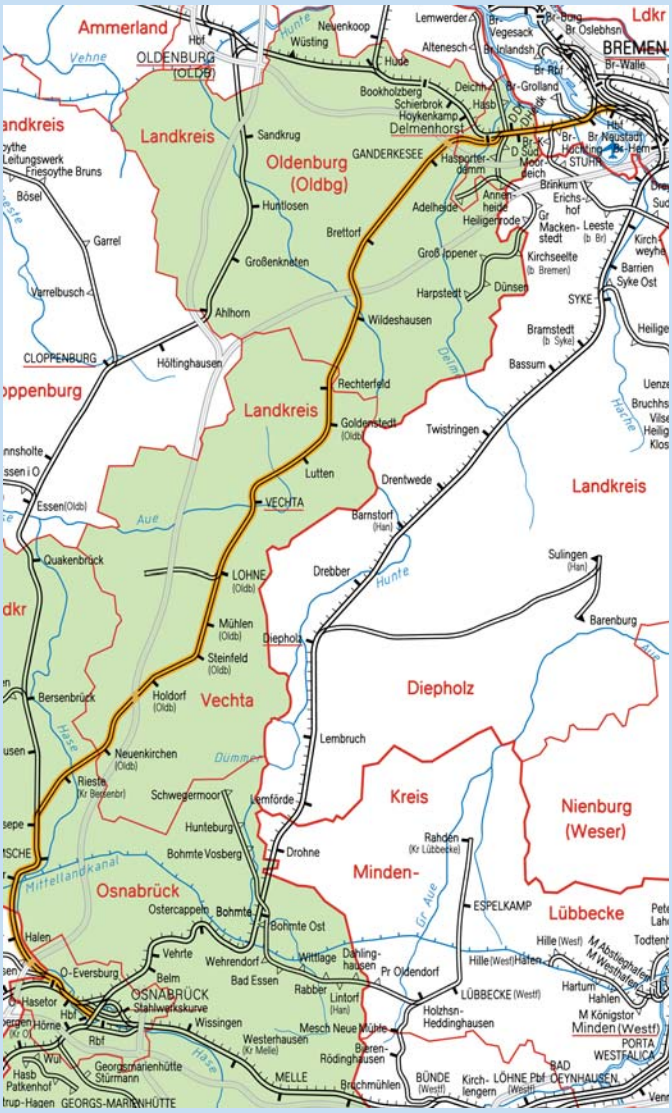
Höchstgeschwindigkeit
Insel 80 km/h
Festland 100 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) ca. 1.000.000



Nordwestbahn

Niedersachsen | Osnabrück – Bramsche – Vechta – Bremen



Der Musterschüler

Die Strecke Osnabrück – Bramsche – Vechta – Bremen ist eine klassische Nebenstrecke. Zwischen den beiden Hauptstrecken Osnabrück – Oldenburg und Osnabrück – Bremen gelegen, war sie über Jahre Beispiel für eine schlechte Verkehrsanbindung auf der Schiene. Die alten Fahrpläne boten nur wenige und unregelmäßige Verbindungen. An den Wochenenden herrschte Betriebsruhe. Service und Komfort waren gering. Viele Fahrgäste hatten die Verbindung längst abgeschrieben.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft in Niedersachsen (LNVG) wollte die Strecke jedoch nicht verloren geben. Im Gegenteil: die Verantwortlichen besannen sich auf das neue Zauberwort „Angebotsverbesserung“. Nach der Ausschreibung des Weser-Ems-Netzes 1998 wurde die Strecke an das private Eisenbahnunternehmen Nordwestbahn vergeben.

Der neue Betreiber führte im Auftrag der LNVG einen zuverlässigen Stundentakt ein und stellte auch am Wochenende den regelmäßigen Verkehr auf der Schiene sicher. Seitdem gibt es durchgängige Verbindungen aus dem Oldenburger Münsterland bis Bremen und Osnabrück und einen Betrieb bis in die späten Abendstunden.

Eine wichtige Voraussetzung für das neue Angebot war auch hier der Ausbau der Infrastruktur durch die Deutsche Bahn. Rund 62 Mio. Euro flossen in den Ausbau der Gleisanlagen und Stationen. Gleichzeitig investierten Städte und Gemeinden in moderne Bahnhofsumfelder. Ein neues elektronisches Stellwerk sorgt seit Ende 2003 außerdem dafür, dass die eingleisige Strecke im Stundentakt befahren werden kann und dabei weniger störungsanfällig ist als früher. Dadurch haben sich auch die Reisezeiten verkürzt.

Weitere 14 Mio. Euro investierte die LNVG in die Anschaffung neuer Triebwagen vom Typ Lint. Diese bieten mit Niederflureinstieg und Klimaanlage ein attraktives Fahrangebot. Zudem stehen zwei große Mehrzweckbereiche für Fahrräder, Kinderwagen und andere sperrige Gepäckstücke bereit. Fahrscheine können im Zug am Automaten erworben werden. Zugbegleiter verkaufen auch ohne Aufpreis persönlich Tickets und geben Auskunft. An den Stationen und in den Wagen wird besonders auf Sauberkeit geachtet.

Das Angebot der Nordwestbahn geht über die reine Bereitstellung von Triebwagen hinaus. Das Unternehmen sucht die Nähe zum Kunden. Regelmäßig werden Kundenbefragungen durchgeführt. Bei diesen bekommt die NWB nicht nur Verbesserungsvorschläge, sondern häufig auch gute Bewertungen. Im Schnitt hat das Unternehmen im Jahr 2003 eine 1,98 erhalten, und liegt damit fast eine ganze Note über dem Bundesdurchschnitt bei der Kundenzufriedenheit mit Bahnen. 90 % der Befragten gaben außerdem an, dass die NWB besonders serviceorientiert sei. Der Service wurde auch von der Stiftung Warentest mit „gut“ bewertet. Heute ist auch in dieser Region flexibles Reisen auf der Schiene möglich. Damit bietet die NWB eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto.

Vor den Neuerungen nutzten bei rund 360.000 Zugkilometern im Jahr schätzungsweise 1.000 Personen pro Tag das Angebot auf der Strecke. Bereits die ersten Fahrplanausweitungen des Angebots brachten eine deutliche Erhöhung dieser Nutzerzahlen. Von Ende 2002 an wurden von der LNVG auf der Strecke bereits 890.000 Zugkilometer pro Jahr bestellt. Durch die Einführung des klaren und verlässlichen Stundentakts Ende 2003 mit jährlich 1,4 Millionen Zugkilometern konnten die Fahrgastzahlen zusätzlich gesteigert werden. Mit über 3000 Fahrgästen täglich hat sich die Zahl der Nutzer seitdem mehr als verdoppelt. Wegen des Erfolges wurde auch diese Strecke 2005 für weitere 12 Jahre an die Nordwestbahn vergeben.

VIELE AUSFLUGSZIELE

Die Nordwestbahn bietet ein großes Angebot von Ausflugszielen. Kostenlose Broschüren mit Ausflugstipps und organisierte Tagesreisen auf die ostfriesischen Inseln locken Fahrgäste zu einem Ausflug mit der Bahn. Hierzu gehören beispielsweise Radtouren zum Tag des Denkmals, Touren mit Inlinern auf dem Deich oder Fahrten zu den verschiedenen Sehenswürdigkeiten der Region.

Geschichte

1888 | Erster Zugverkehr auf der Strecke Vechta – Lohne.

1900 | wird der letzte Abschnitt der Strecke, die Verbindung Hesepe – Neuenkirchen in Betrieb genommen.

1998 | Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) schreibt das 290 km lange Weser-Ems-Netz aus.

2000 | Die Nordwestbahn, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Osnabrück AG, der Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg sowie der Connex Regiobahn GmbH, nimmt den Betrieb auf, mit zunächst 85 Mitarbeitern und 23 Triebwagen. Zeitgleich übernimmt die NWB auch den Verkehr auf der Strecke Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven sowie Esens – Wilhemshaven und Sande.

2003 | Mit der Einführung eines elektronischen Stellwerks fährt die Nordwestbahn einen Stundentakt.

2005 | Neuer Verkehrsvertrag für die NWB über den Zugbetrieb im gesamten Weser-Ems-Netz bis 2017.

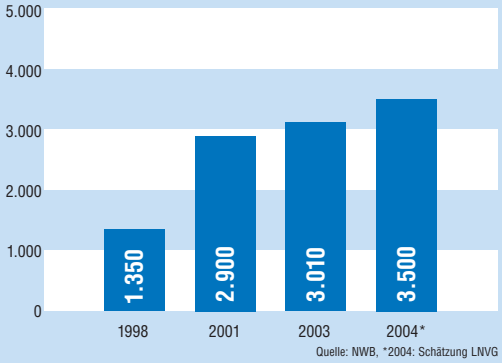
Leistung der Strecke

Seitdem die Strecke ausgeschrieben wurde, gibt es durchgängige Verbindungen aus dem Oldenburger Münsterland bis Bremen und Osnabrück und einen Betrieb bis in die späten Abendstunden. Das Umsteigen in Delmenhorst ist entfallen. Gab es vorher täglich nur fünf durchgehende Zugpaare zwischen Delmenhorst und Osnabrück, verkehren die Triebwagen heute, nach dem Ausbau der Infrastruktur, auf der gesamten Linie im Stundentakt. Sonntags herrschte früher Betriebspause. Heute besteht zu dieser Zeit ein durchgehender Taktverkehr (morgens alle zwei Stunden, ab Mittag stündlich).

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Nordwestbahn GmbH
Infrastruktur: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 126 km

Fahrtzeit 2:11 h – 2:14 h

Taktung stündlich

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

Zugkilometer (pro Jahr/2004) ca. 1,35 Mio.

S-Bahn Hannover

Niedersachsen | Hannover Hbf – Bennemühlen

Entlastung für den Ballungsraum

Hannover war im Zuge der Expo seit Jahrzehnten der erste Ballungsraum, in dem ein neues S-Bahnsystem installiert wurde. Seither liegen S-Bahnen für städtische Großräume wieder voll im Trend. Inzwischen gibt es gleich eine Reihe neuer Projekte, beispielsweise in der Region Rhein-Neckar und in Leipzig. Auffällig hierbei: überall dort, wo ein neues Angebot eines vernetzten, vertakteten und zuverlässigen Schienenpersonennahverkehrs geschaffen wurde, da hatte es auch Erfolg – wie in Hannover.

Weil sich der Erfolg einer Strecke im Zuwachs von Fahrgästen manifestiert, wird hier exemplarisch für das S-Bahn Netz Hannover die Linie S 4 vom Hauptbahnhof nach Bennemühlen vorgestellt. Die Fahrgastzahlen auf der Strecke haben sich durch die Einführung der S-Bahn-Verbindung innerhalb von zwei Jahren nahezu verdreifacht. Im Jahr 2002 wurde es bereits zu eng in den Wagen der S 4, so dass seit 2003 die S 5 auf dem Weg zum Flughafen an allen gemeinsamen Haltepunkten zusätzlich hält. Und die Zahlen steigen weiter. 2004 zählt die Bahn in der S 4 wieder täglich über 6.600 Reisende. Neubaugebiete entlang der S-Bahn-Strecke zeugen

ebenfalls von der Attraktivität und den wirtschaftlichen Impulsen der neuen Schienenanbindung. Diese wiederum lassen auf weitere Fahrgastzuwächse hoffen.

Eine Reihe weiterer Gründe locken die Fahrgäste in der Region Hannover auf die Schiene. Durch den Ausbau auf durchgehend 120 km/h Höchstgeschwindigkeit und neue Triebwagen der Baureihe ET 424 wurde die Fahrtzeit verkürzt. Dieser Vorteil wurde auf der S 4 jedoch nicht für kürzere Reisezeiten sondern für mehr Haltestellen genutzt. Statt drei gibt es heute acht Haltepunkte auf der Verbindung. Mehr Zu- und Aussteigemöglichkeiten wiederum erschließen mehr Fahrgäste. Weitere Maßnahmen sind ein erhöhter Takt und Fahrzeiten bis Mitternacht. Am Wochenende verkehrt die S 4 sogar nachts durchgehend im Zweistunden-Takt und macht Reisende damit unabhängiger vom Auto.

Die modernen, klimatisierten Fahrzeuge mit Stationsanzeige und Notsprechanlage zum Fahrzeugführer ermöglichen zudem eine komfortable und sichere Fahrt.

PÜNKTLICH IN DEN BALLUNGSRAUM

Der S-Bahnbetrieb unterscheidet sich vom herkömmlichen Schienenverkehr durch folgende Merkmale: Die S-Bahn fährt weitgehend auf eigenen Gleisen. Durch die Abschaffung bzw. Verringerung des Mischbetriebs wird der Verkehr zuverlässiger. Dadurch wird eine Pünktlichkeit zwischen 98 und 100 % erreicht. Neben den eigenen Gleisen ist auch die kurze Strecke mit Zeitpuffern an den Wendepunkten ein Grund für die Pünktlichkeit. Sprintstarke Triebwagen erlauben ferner ein dichteres Netz an Haltepunkten. Das S-Bahnnetz wird in den vorhandenen öffentlichen Verkehr räumlich und fahrplantechnisch integriert.

Geschichte

1890 | Am 15. August wird die Strecke eröffnet.

2000 | Eigentlich soll das Projekt einer S-Bahn für Hannover erst im Jahr 2010 angegangen werden. Dank der Expo 2000 geht es dann doch schneller. Zuvor hatte man der Stadt allerdings schon Jahrzehnte lang Hoffnung auf eine eigene S-Bahn gemacht. Die S-Bahn wird zum Kernstück eines der modernsten ÖPNV-Netze Deutschlands. Als Fahrzeuge bestellt man 40 Triebwagen-Einheiten der Baureihe 424/425. Zur neuen S-Bahn gehört auch die Strecke Hannover Hbf – Bennemühlen, die heutige S 4.

Leistung der Strecke

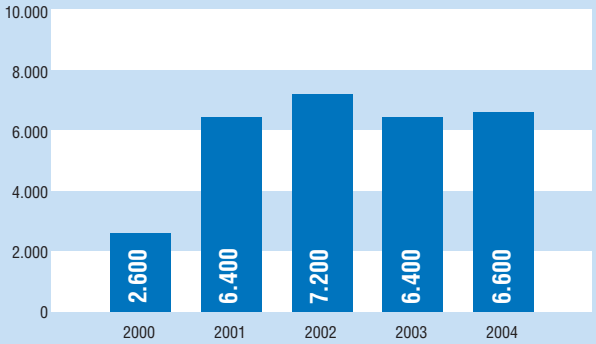
Die Elektrifizierung gestattet den Einsatz besonders sprintstarker Triebwagen und leistet einen Beitrag zum Umweltschutz. Alle Wagen haben Sitzgruppen 1. und 2. Klasse, Klimaanlage und Toiletten an Bord. Die Stationen entlang der Strecke wurden neu gebaut beziehungsweise modernisiert. Als Besonderheit hat das S-Bahn-Netz der Region Hannover eine einheitliche Bahnsteighöhe von 760 mm und die Triebwagen der Reihe 424 eine niederflurige Fußbodenhöhe von 798 mm. Sie verfügen zusätzlich über ausfahrbare Trittstufen, die den Einstieg für mobilitätsbehinderte Menschen erleichtern.

Die modernen Stationen bieten reibungslose Umsteigemöglichkeiten zur Stadtbahn und zu den Bussen. Durch Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen ist auch die Anbindung an den Individualverkehr verbessert worden. Das erhöht die Bereitschaft zum Umsteigen auf den Schienenpersonennahverkehr. Notruf- und Infosäulen sowie Fahrscheinautomaten dienen als Ersatz für den eingeschränkten Service an S-Bahn-Haltestellen. Kameraüberwachung sorgt deshalb zusätzlich für Sicherheit.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: DB Regio AG
Infrastruktur: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Seit 2003 hält auch die S 5 an vielen Haltepunkten der S 4. Deswegen gingen die Fahrgastzahlen in der S 4 leicht zurück. Sie steigen seitdem aber wieder an.

Quelle: S-Bahn Hannover

Streckenlänge 26 km

Fahrtzeit 27 min.

Taktung Halbstundentakt

Höchstgeschwindigkeit 120 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 637.000

Euregiobahn

Nordrhein-Westfalen | Heerlen – Aachen – Stolberg-Altstadt/Eschweiler-Weisweiler

Grenzüberschreitend pünktlich

Ein großer Teil des Erfolges der Euregiobahn beruht auf der breiten Zustimmung in der Region, insbesondere auch auf der politischen Ebene. Die Euregiobahn, durch den Aachener Verkehrsverbund (AVV) und die EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) initiiert, wird sowohl im politischen Raum als auch von den Bürgern als Produkt „aus der Region für die Region“ wahrgenommen und als wichtiger Beitrag für die Mobilität auf der Schiene begriffen. Rund 5.500 Fahrgäste an Werktagen belegen den Erfolg. Die Fahrgastzahlen liegen damit deutlich über den Prognosen. Durch die Erweiterung der Strecke bis Eschweiler-Weisweiler ist es zu einem weiteren Anstieg gekommen, der aber noch nicht in genauen Zahlen vorliegt.

Vor der Einführung der Euregiobahn war von dem ehemals dichten Schienennetz mit einer flächenhaften Erschließung der Region Aachen nur ein Rumpfnetz übrig geblieben. Dieses wird nun Schritt für Schritt ergänzt und dadurch wieder deutlich aufgewertet. Die sukzessive Reaktivierung von Teilstrecken hat gleichzeitig zu einer erheblich verbesserten Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete geführt. Damit hat die Euregiobahn das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Raum Aachen deutlich verbessert.

Seit der Reaktivierung betreibt DB Regio NRW das Streckennetz mit modernen Talenttriebwagen. Diese sind klimatisiert, behinderten-, kinderwagen- und fahrradfreundlich und besitzen ein optisches und akustisches Informationssystem. Ein Halbstundentakt (von Heerlen nach Herzogenrath einmal pro Stunde) erhöht die Flexibilität der Fahrgäste. Gute Anschlüsse nach Köln steigern die Attraktivität zusätzlich. Die vollständige Einbindung in den AVV-Verbundtarif sowie durchgehende Tarife bis Heerlen (NL) inklusive des dortigen Busverkehrs erleichtern das Reisen auf der Schiene leichter.

Die Euregiobahn ist außerdem das pünktlichste Verkehrsmittel im gesamten Aachener Verkehrsverbund (AVV). Und das, obwohl auf der Strecke zusätzlich Güterverkehr abgewickelt, der DB-Streckenabschnitt mit anderen Bahnen geteilt und auf Netzen von drei verschiedenen Infrastrukturunternehmen gefahren wird. Dabei geht der bislang größte Teil über Trassen der DB Netz. Ein weiterer Teil über die Infrastruktur der EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) und ein dritter über das Netz von ProRail in den Niederlanden. Die Kooperation verläuft jedoch vorbildlich. Auf der Euregiobahn kommt niederländisches und deutsches Personal grenzüberschreitend zum Einsatz. Sowohl die Triebfahrzeugführer als auch das Prüfpersonal werden von DB Regio und NS Reizigers (Personenverkehrssparte der niederländischen Eisenbahnen) eingesetzt. Dadurch sind beide Seiten in das Projekt integriert und bringen ihren Sachverstand ein.

Der Erfolg dieser grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hat schon das Interesse anderer europäischer Grenzregionen geweckt und dient dort als Vorbild.

MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE

Große Teile des Streckennetzes der Euregiobahn werden neben dem Personen- auch vom Güterverkehr genutzt. Der Ausbau des Netzes schafft also nicht nur bessere Verbindungen für die Bewohner der Region, sondern entlastet sie zugleich vom LKW-Verkehr. Das hat aber nicht nur ökologische und verkehrstechnische Vorteile. Die Doppelnutzung der reaktivierten Strecken steigert deren Wirtschaftlichkeit. So wird die Erweiterung des SPNV-Angebots insgesamt günstiger und dadurch neue Projekte realistischer. Neue Strecken wiederum erschließen in der dicht besiedelten Wirtschaftsregion Aachen zugleich potentielle neue Kunden für den Güterverkehr. Immerhin werden jährlich mehrere hunderttausend Tonnen auf dem Schienenetz transportiert.

Geschichte

1884 | Erster Eisenbahnverkehr auf der Strecke zwischen Stolberg und Eschweiler Aue.

1950 | bis in die 80er Jahre: Durch eine verfehlte Angebotspolitik geht die Auslastung zurück. Viele Streckenabschnitte werden stillgelegt.

1999 | Unterzeichnung des Rahmenvertrages zur Sicherung von Schienenstrecken in der Region Aachen.

2000 | Der 22. September markiert das wichtigste Datum und die eigentliche Geburtsstunde der Euregiobahn. Die Verträge werden unterschrieben und das Netz der Deutschen Bahn AG teilweise übernommen.

2001 | Ein wichtiger Schritt zur Revitalisierung der Schiene wird mit dem ersten fertigen Bauabschnitt getan. Er markiert am 10. Juni zugleich den Startschuss für die Euregiobahn. In einer ersten Ausbaustufe wird dabei der ca. 3,6 km lange Streckenabschnitt Stolberg Hbf – Stolberg-Altstadt durch den Infrastrukturbetreiber EVS reaktiviert und vier moderne neue Haltepunkte eingerichtet.

2004 | der Abschnitt Stolberg Hbf – Eschweiler-Weisweiler (Länge ca. 9,8 km) wird im September in Betrieb genommen. Im Dezember wird ein weiterer Streckenabschnitt mit zwei neuen Haltepunkten (Herzogenrath-Alt-Merkstein und Herzogenrath-August-Schmidt-Platz) reaktiviert. Die Pläne sehen eine Fortsetzung der Erweiterung bis hin zu einem Streckennetz vor, das die gesamte Region flächendeckend erschließen wird.

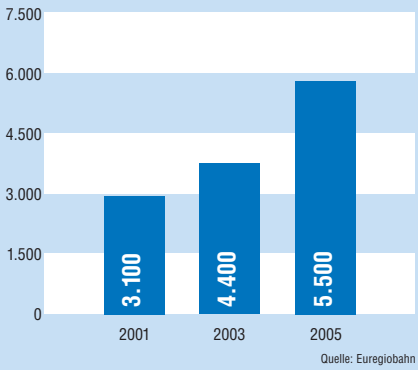
Leistung der Strecke

Die Euregiobahn ermöglicht eine Neuanbindung von großen Teilen der Stadtgebiete, speziell auch der Innenstadt von Stolberg und Eschweiler. Der zusätzliche Verkehr hat zudem für die Strecke zwischen Stolberg und Herzogenrath eine wesentlich bessere Taktung geschaffen. Auch die grenzüberschreitende Vernetzung des Öffentlichen Verkehrs in der so genannten EUREGIO Maas-Rhein, deren deutscher Teil die Region Aachen darstellt, wurde verbessert. Im Endausbau soll die Bahn auf einer neuen Strecke als „Stadtbahn“ bis in die Aachener Innenstadt fahren. Die Triebwagen vom Typ „Talent“ sind heute schon für diese Verkehre vorbereitet. Darüber hinaus sollen die Verbindungen ins benachbarte niederländische Süd-Limburg durch neue Haltepunkte, Linienverknüpfungen und -verlängerungen ausgeweitet werden. Zunächst wird jedoch der Lückenschluss zwischen Eschweiler-Weisweiler und Langerwehe anvisiert, um die Anbindung an den Knoten Düren herzustellen.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: DB Regio AG
Infrastruktur (in Deutschland): DB Netz AG, EVS

Fahrgastzahlen (pro Werktag)



Streckenlänge 61,5 km (davon 9 km in den NL)

Fahrtzeit 57 min. (Heerlen – Stolberg)

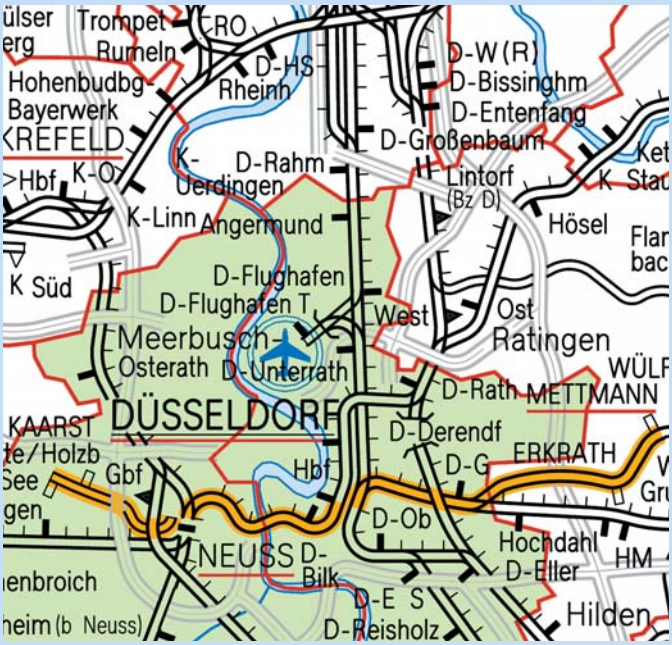
Taktung Halbstundentakt

Höchstgeschwindigkeit 120 km/h

Zugkilometer (pro Jahr/Fahrplan 2005)
928.000 (in Deutschland), 112.000 (in den Niederlanden)

Regiobahn

Nordrhein-Westfalen | Kaarst – Mettmann



Engagement für die Schiene lohnt sich

Die Erfolge der Regiobahn sind ein weiterer Beleg für die These, dass sich ein Engagement für die Schiene lohnt. Die Strecke wird in den 90er Jahren vom alten Betreiber, der Deutschen Bundesbahn, als unwirtschaftlich eingestuft und die Stilllegung bzw. die Einstellung des Personenverkehrs vorbereitet. Um die Schienenverbindung für die Region zu retten, wird die Regiobahn gegründet. Der Erfolg des Unternehmens übertrifft alle Erwartungen. Die Fahrgastzahlen liegen von Beginn an weit über den ohnehin optimistischen Prognosen. Seit der ersten Fahrt sind die Fahrgastzahlen regelrecht explodiert. Fuhren früher weniger als 1.000 Personen täglich auf den Streckenästen, so waren es im Jahr 2004 bereits durchschnittlich 18.500 Fahrgäste – Tendenz steigend.

Der deutliche Sprung der Fahrgastzahlen zeigt einmal mehr, wie wichtig eine moderne und serviceorientierte Bahn für die Fahrgäste ist. Wichtigster Grund für das rapide steigende Interesse ist sicher die Einführung eines regelmäßigen Taktverkehrs von 20 bis 30 Minuten. In einer Region, in der Staus im Berufsverkehr an der Tagesordnung sind, bietet die Regiobahn heute kurze Fahrzeiten, eine schnelle Verbindung in das Zentrum von Düsseldorf und damit eine echte Alternative zum Individualverkehr. Durch ihre Spurtstärke können sich die Dieseltriebwagen der Regiobahn problemlos ins dichte S-Bahnnetz auf der DB Strecke zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Neuss Hbf einfädeln.

Eine gute Zusammenarbeit zwischen der Regiobahn und der Rheinisch Bergischen Eisenbahn (RBE), welche die Vekehrsleistung erbringt, die örtliche Nähe beider Unternehmen (Sitz in einem Gebäude) und die multifunktionale Ausbildung der Angestellten ermöglichen kurze und unbürokratische Reaktionen bei Betriebsstörungen. Da die RBE sowohl für die Wartung der Züge als auch den Einsatz der Triebfahrzeugführer zuständig ist, liegt die Verantwortung für die Triebwagen in einer Hand.

Die Fahrgastzufriedenheit von 1,95 (Schulnote) belegt neben den hohen Fahrgastzahlen den Erfolg der Strecke. Kein Wunder, dass die Verantwortlichen weiterhin große Pläne schmieden. Mit Nachdruck werden beispielsweise die Verlängerungen nach Wuppertal und nach Mönchengladbach vorangetrieben. Allerdings fehlt es bisher an Investitionsmitteln, um das Erfolgsprojekt auszuweiten und das Angebot einer noch größeren Nutzergruppe zugänglich zu machen. Die Pläne dafür liegen aber schon in den Schubladen bereit.

DIE SERVICE-OFFENSIVE

Die Regiobahn hat weit mehr als den richtigen Takt zu bieten: Großzügige Park&Ride Plätze, neu gebaute Stationen mit Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen sowie eine gute Anbindung an die örtlichen Buslinien erleichtern das Umsteigen. Die neuen, klimatisierten Dieselfahrzeuge vom Typ Talent werden täglich von innen gereinigt und an jeder Endstation vom Triebfahrzeugführer auf Sauberkeit überprüft. Einmal pro Woche werden sie außerdem von außen gesäubert. Dynamische Kundeninformationen mit aktuellen Informationstexten an jeder Station, LED-Halteanzeigen in den Fahrzeugen, mobile Fahrausweisautomaten sowie Service und Sicherheitskräfte ergänzen den Service. Besonderer Wert wird auch bei der Regiobahn auf eine starke Kundennähe gelegt. Das Unternehmen verteilt beispielsweise Taschenfahrpläne an alle Haushalte der Region. Diese werden zu jedem Fahrplanwechsel neu aufgelegt und in den Fahrzeugen und Verkaufsstellen der Region ausgelegt. Spezielle Ausflugstipps und -angebote ergänzen das Programm. Zu Beginn des Monats verkauft das Servicepersonal in den Zügen Monatskarten. In den Fahrzeugen und an den Stationen sorgen eigene Events für weitere Aufmerksamkeit, zum Beispiel Auftritte von Nikoläusen, „jecke Bahnen“ im Karneval, eine individuelle Frisurberatung durch ein renommiertes Unternehmen während der Fahrt oder ein Profiradrennen zum 1100. Geburtstag der Stadt Mettmann im Jahr 2004. All das soll helfen, dass sich der Kunde mit „seiner Regiobahn“ identifiziert und zu deren positivem Image beiträgt.

Geschichte

1877 | Erster Zugverkehr auf der Strecke Kaarst – Neuss.

1879 | folgt die Verbindung zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Mettmann.

1992 | Um die lange vernachlässigte Strecke vor der endgültigen Stilllegung zu bewahren, wird die Regionale Bahngesellschaft Kaarst Neuss Düsseldorf Erkrath Mettmann mbH (REGIOBAHN) gegründet.

1994 | Planung und Vergabe der Verkehrsleistung an die RBE.

1998 | übernimmt die Regiobahn die Infrastruktur auf den beiden Streckenästen von der DB. Wuppertal tritt bei. Im gleichen Jahr stellt die DB den Verkehr auf der Strecke des Westastes zwischen Kaarst und Neuss (7,3 km) ein und umfangreiche Sanierungs- und Neubaumaßnahmen beginnen.

1999 | wird auch auf dem Ostast zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Mettmann West der Personenverkehr vorübergehend eingestellt. In der Rekordzeit von nur neun Monaten werden umfangreiche Sanierungsarbeiten an der Strecke durchgeführt und sieben neue Bahnsteige, zwei große Park&Ride-Plätze und die Servicestation in Mettmann gebaut. Im September wird der Betrieb im Stundentakt aufgenommen.

2000 | Im Mai wird die Sanierung der Signaltechnik abgeschlossen und der 20-Minuten-Takt eingeführt.

Leistung der Strecke

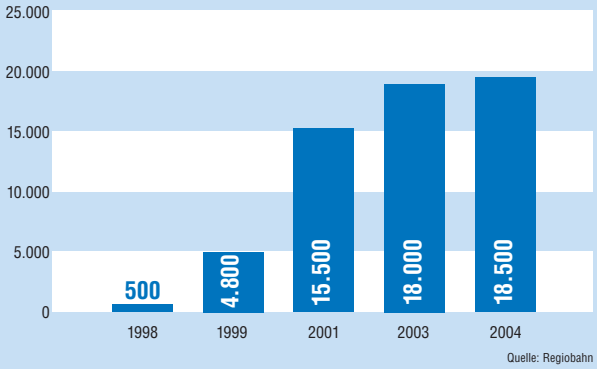
Die Regiobahn bietet seit Mai 2000 werktags einen dichten 20-Minuten-Takt. Erst in den Abendstunden und am Wochenende wird auf einen Halbstunden-Betrieb heruntergefahren. Nachts startet der letzte Zug um Null Uhr und am Wochenende sogar erst um zwei Uhr. Dabei erreicht die Bahn eine Pünktlichkeit von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

Ursprünglich hatte die Regiobahn den Betrieb mit acht Fahrzeugen aufgenommen. Doch im Jahr 2003 wurden kurzfristig vier weitere angeschafft, um durch Doppeltraktion (zwei Triebwagen zusammengekoppelt zu einem Zug) den Fahrgastansturm bewältigen zu können. Die modernen Fahrzeuge vom Typ Talent sind klimatisiert und bieten Mehrzweckabteile, Fahrkartenautomaten, dynamische Kundeninformation über LED-Anzeigetafeln sowie zusätzliche Sicherheit durch Videoüberwachung. Die acht Stationen verfügen über Notrufsäulen und sind ebenfalls videoüberwacht.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Regiobahn GmbH mit Rheinisch Bergischer Eisenbahn GmbH (RBE) (Nachunternehmer)
Infrastruktur: Regiobahn GmbH

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge (befahrene Länge) 34 km

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

Taktung 20/30-Minuten-Takt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h (auf eigenen Ästen), 100 km/h (auf DB-Strecke)

Zugkilometer (pro Jahr) 1.200.000

Rurtalbahn

Nordrhein-Westfalen | Linnich – Jülich – Düren/ Düren – Heimbach

Serviceoffensive mit Patenschaften

Dass vor zwanzig Jahren über eine Stilllegung debattiert wurde, ist heute kaum vorstellbar, denn die Fahrgastzahlen der Rurtalbahn haben sich überdurchschnittlich gut entwickelt. Fuhren vor der Übernahme der Strecke 1989 rund 1.200 Personen täglich, so wurden 2004 ca. 6.100 Fahrgäste transportiert. Das entspricht einer Steigerung von über 500 %. Die Rurtalbahn spricht zwei Nutzergruppen gleichermaßen an. Unter der Woche werden vor allem Pendler befördert. Am Wochenende erschließt die Bahn das reizvolle Umland touristisch.

Anfang der 90er Jahre war die Rettungsaktion ein echtes Novum: Zum ersten Mal in NRW übernahm eine Kommune eine Bundesbahnstrecke zur Einbindung in ein übergreifendes ÖPNV-Konzept. Dies war jedoch nur durch eine gezielte Landesförderung von 90 % der Investitionskosten möglich. Zusammen mit den 59 km Schienennetz gingen 17 Stationen, 11 Schienenbusse, eine Kleinlokomotive sowie alle Grundstücke an die Dürener Kreisbahn. Heute firmiert das Unternehmen als Rurtalbahn, Eigentümer der Infrastruktur ist der Kreis Düren.

Seit dem Abriss einer Verbindungsbrücke im Jahr 2000 besteht die Strecke aus zwei einzelnen Trassen, die eine gemeinsame Endhaltestelle in Düren haben. Die Durchfahrt ist heute nicht mehr möglich. Das Reiseverhalten in der Region macht eine durchgehende Verbindung jedoch auch nicht zwingend nötig.

Im Mittelpunkt des Erfolgs der Rurtalbahn steht die Einführung eines Taktangebots auch an Wochenenden und die Verknüpfung

mit dem Bussystem. Die Einführung des integralen Taktfahrplans 1998 in NRW und die damit verbesserten Anbindungen in Düren an die Züge nach Köln und Aachen hatten eine zusätzliche positive Wirkung. Die modernen Triebwagen haben die Zuverlässigkeit der Rurtalbahn erhöht und die Reisezeit verkürzt. Die Niederflurwagen verbessern den Komfort, besonders für Menschen mit Behinderungen. Auch die Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwagen ist nun leichter. Dafür wurde der Multifunktionsbereich mit Fahrradständern nachgerüstet. Die Bahnhöfe sind inzwischen ebenfalls besser ausgestattet und die Übergänge zu den Bussen räumlich und zeitlich optimiert.

Ein Fahrgastverband (IG Rurtalbahn), der seit den Verhandlungen um den Erhalt der Strecke existiert, vertritt die Interessen der Kunden und wird insbesondere an der Fahrplangestaltung sowie der Fortentwicklung der Betriebskonzepte beteiligt. So wird das Unternehmen besser auf die Wünsche der Kunden aufmerksam und die Fahrgäste haben gleichzeitig eine Möglichkeit, ihre Wünsche und Anregungen einzubringen.

Das Unternehmen bemüht sich außerdem um die größtmögliche Einbindung der Fahrgäste im Vorfeld von Entscheidungen. Gleichzeitig wird der Verkehrsträger offensiv vermarktet und bei Bedarf, wie beispielsweise bei örtlichen Veranstaltungen, das Angebot schnell und flexibel ausgeweitet. Die gezielte touristische Nutzung wird durch spezielle Broschüren und Angebote gefördert. Eine eigene Werkstatt hilft bei technischen Problemen der Triebwagen und schafft weitere Arbeitsplätze in

PATENSCHAFTEN FÜR HALTEPUNKTE

Um die Attraktivität der Haltepunkte zu erhöhen, wurden eigens Patenschaften eingerichtet. Unternehmen, Jugendgruppen, Einzelpersonen und Familien übernehmen Verantwortung für ihre Haltpunkte. Die Hauptaufgabe der Paten besteht in der Pflege der Grünanlagen und der Instandhaltung der Haltepunkte. Die Paten sehen Verunreinigungen, Verschleiß und Vandalismusschäden am schnellsten und können diese direkt an die Rurtalbahn weiterleiten. So kann der Betrieb schnell reagieren und für den guten Zustand der Haltestellen sorgen. Schilder verweisen auf das Ehrenamt. Das Programm schafft aber nicht nur saubere und intakte Haltepunkte, sondern auch Nähe zum Kunden, höhere Achtung vor dem öffentlichen Raum, und es stärkt die Kundenbindung.

der Region. Für die Zukunft wird über eine Verlängerung der Verbindung von Linnich nach Baal oder Lindern nachgedacht, um einen Anschluss an die DB-Strecke Aachen – Mönchengladbach zu erreichen. Dafür fehlen aber bisher die finanziellen Mittel. Erfolgreich läuft hingegen jetzt schon die Kooperation mit der Euregiobahn, die zumindest an den Sommerwochenenden direkte Verbindungen von den Niederlanden bis in die Eifel anbietet.

Geschichte

1892 – 1908 | Gleich drei Bahnnetze erweitern das Verkehrsnetz im Kreis Düren.

1980 | In den achtziger Jahren werden die Bestrebungen der Bundesbahn immer deutlicher, die Strecken stillzulegen.

1992 | Um das Angebot für die Region zu erhalten, übernimmt die Dürener Kreisbahn (DKB) zusammen mit dem Kreis Düren die Strecke.

1993 | Nach umfangreichen Instandsetzungsarbeiten wird der Betrieb aufgenommen. Begonnen wird mit generalüberholten Schienenbussen, die auf Grund ihres Alters jedoch relativ pannenanfällig sind. Die Toleranz gegenüber diesen Pannen ist seitens der Bevölkerung und Presse jedoch relativ hoch, so dass das Image nur bedingt Schaden nimmt. Denn von Anfang an ist klar, dass die Schienenbusse nur ein Übergang sind und zwei Jahre später neue Wagen folgen.

2003 | Der Bahnbetrieb der DKB wird in die neu geschaffene Rurtalbahn GmbH ausgegliedert.

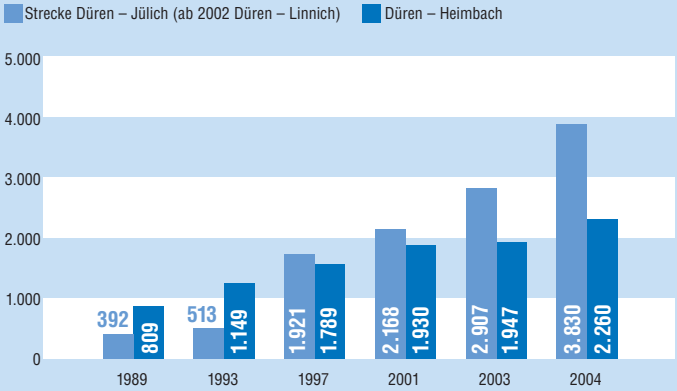
Leistung auf den Strecken

Die Rurtalbahn fährt im Stundentakt auf der gesamten Strecke. Im Kernbereich um Düren wird an Werktagen sogar ein Halbstundentakt geboten. So kommen im Jahr 2004 auf den beiden Verbindungen insgesamt über 875.000 Zugkilometer zusammen. Gestartet war man mit unter 500.000 Zugkilometern. Durch die Verbesserung der Infrastruktur konnte die Fahrtzeit reduziert werden. Dauerte die Fahrt zwischen Düren und Heimbach in den 80er Jahren noch 61 Minuten wird die Strecke heute in 47 Minuten gefahren. Die Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonenverkehrs bis Linnich hat das Angebot weiter verbessert. Zur noch besseren Auslastung der Strecke betreibt die Rurtalbahn zudem Güterverkehr mit drei eigenen Loks. Neben der Verzahnung mit dem öffentlichen Verkehr wurden auch großzügig Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlagen geschaffen, um das Umsteigen auf die Schiene zu vereinfachen.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Rurtalbahn GmbH
Infrastruktur: Rurtalbahn GmbH

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Quelle: Rurtalbahn

Streckenlänge 55 km

Fahrtzeit 33 min./47 min.

Taktung mindestens Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 875.000

Pfälzer Nordbahn

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

Mobilität im passenden Takt

Die Strecke Neustadt – Grünstadt steht exemplarisch für den Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes. Er wurde Mitte der neunziger Jahre eingeführt und machte den Personennahverkehr auf der Schiene in Rheinland-Pfalz zu einem Vorbild für viele Bundesländer. Allein auf der Strecke Neustadt – Grünstadt stiegen die Fahrgastzahlen zwischen 1991 und 2004 um rund 160 %.

Die Basis für den Erfolg des Projekts sehen die Macher vor allem in folgenden Faktoren: ein vertaktetes Grundangebot über die ganze Woche, Verkürzung der Reisezeiten und abgestimmte Anschlüsse sowie die konsequente Umstellung des Fahrzeugparks auf moderne Triebwagen der Baureihe VT 628/928. Darüber hinaus wurde mit günstigen Tarifen, verschönerten Bahnhöfen, verbessertem Kundenservice und Marketing gearbeitet. Weitere Fahrgäste wurden auch durch Ausflugszüge wie den ElsaßExpress und eine Verlagerung von Schülerverkehren von Bussen auf die Schiene gewonnen.

All diese Faktoren sind auch die Grundlage für den Erfolg der Beispielstrecke. Beide Endpunkte und der Bahnhof in Freinsheim sind Knotenpunkte im Schienennetz Rheinland-Pfalz-Süd. Auch hier sind inzwischen die Anschlüsse durch den angepassten Takt garantiert. Zeitgleich mit der Ausweitung des Angebots bei der Einführung des Taktes sind auch die Betriebszeiten verlängert worden. Heute starten die letzten Züge abends gegen 22 Uhr und verkehren bereits wieder ab 5 Uhr in der Frühe. Besonders das Wochenendangebot wurde ausgebaut. Es gleicht nun dem Angebot an Arbeitstagen und ist damit sicherlich ein wichtiger Grund für den überproportionalen

Anstieg des Freizeitverkehrs. Dieser wird auf der Strecke ganz besonders gefördert, schließlich gehört die parallel verlaufende pfälzische Weinstraße zu den zentralen Tourismusregionen Deutschlands. Entlang der Strecke wurde ein so genannter Bahnwanderweg eingerichtet. Er ist durch Schilder mit einer grünen Dampflok kenntlich gemacht. Der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV) bietet zudem kostenlos eine Wanderkarte an, in der die Strecke genau beschrieben wird und besondere Sehenswürdigkeiten hervorgehoben werden.

Obwohl nicht alle Ziele der Angebotsausweitung landesweit verwirklicht werden konnten, fiel deren Erfolg doch größer aus als vorhergesehen. Die Nachfragesteigerung von 97 % im gesamten Bereich des ZSPNV liegt immerhin 50 % über der Prognose des Schweizer Gutachters SMA und Partner aus dem Jahr 1992. Und das bei einer wesentlich geringeren Erhöhung der Zugkilometer als vom Gutachter vorgeschlagen. Vor allem die gesteigerte Nutzung des Angebots am Wochenende hat dazu beigetragen.

RHEINLAND-PFALZ-TAKT

Der Rheinland-Pfalz-Takt ist eine 1994 gestartete Initiative der Landesregierung von Rheinland-Pfalz für mehr autounabhängige Mobilität in allen Regionen. Seitdem hat sich die Zahl der gefahrenen Personenkilometer allein auf der Schiene nahezu verdoppelt. Eine konsequente Vertaktung der Verbindungen sorgt für reibungslose Übergänge zwischen Schiene und Straße. Gezielte Angebotserweiterungen führen zu einer immer dichteren Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs. Aufgegebene Zugstrecken wurden dafür reaktiviert, Bahnhöfe neu gestaltet und fast dreißig schnelle Bus-RegioLinien neu eingerichtet. Neben der Angebotsausweitung und der guten Vertaktung gehören auch der Einsatz neuer Fahrzeuge und die Erneuerung von Bahnhöfen zum Konzept.

Geschichte

1865 | Erste Züge verkehren zwischen Neustadt (W) und Bad Dürkheim.

1873 | folgt die Verbindung zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt.

1970 | In den 70er Jahren wird die Stilllegung der Strecke debattiert und der Sonntagsverkehr eingestellt. Stattdessen setzt man am Ende doch auf neue Konzepte.

1978 | Das Nahverkehrsmodell „Mittlere Weinstraße“ wird beschlossen und umgesetzt. Es sieht vor, den Bus- und Schienenverkehr aufeinander abzustimmen.

1991 | wird dank kommunaler Finanzierung der Sonntagsverkehr wieder aufgenommen. Gleichzeitig beginnt die Erneuerung der Bahnhöfe.

1994 | Mit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes bekommt die Strecke einen verlässlichen und regelmäßigen Fahrplan.

2003 | Die Erneuerung aller Haltestellen der Strecke wird vollendet.

Leistung der Strecke

Die Infrastruktur wurde rundum erneuert. Hierfür steht stellvertretend die Inbetriebnahme eines neuen elektronischen Stellwerkes im Sommer 2004 in Neustadt (Weinstr.) durch die DB Netz AG. Von Neustadt aus wird heute nahezu das gesamte Weinstraßennetz gesteuert. Daneben stand der Aspekt der Barrierefreiheit im Mittelpunkt der Baumaßnahmen: Alle Reisenden sollen die Bahnsteige und jedes Ziel innerhalb des Bahnhofs leicht und mühelos auf sicheren und kurzen Wegen erreichen können. Dafür wurden auch die Bahnsteige auf ein Niveau von mindestens 55 Zentimetern über der Schienenoberkante erhöht und so der Einstiegshöhe moderner Schienenfahrzeuge im Nahverkehr angepasst. Richtig barrierefrei wird die 29 km lange Strecke aber erst, wenn sie in den nächsten Jahren neu ausgeschrieben und anschließend mit modernen Triebwagen befahren wird. Durch die Ertüchtigung der Trassen für höhere Geschwindigkeiten wurden auf der relativ kurzen Verbindung rund drei Minuten Fahrzeit eingespart.

Ebenfalls sinnvoll war auch hier die enge Verknüpfung von Bahn und Bus. Der Umweltbahnhof Grünstadt hat dabei Modellcharakter. Nach umfangreichen Umbaumaßnahmen fahren die Busse heute quasi auf ein zusätzliches Gleis, so dass die Fahrgäste direkt von der Bahn in den Bus umsteigen können. Kein Gebäude mit Türen und Treppen steht mehr im Weg.

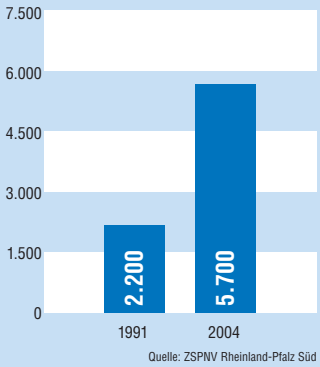
Eng verbunden damit ist die städtebauliche Reintegration und Aufwertung der Bahnstationen, die lange Jahre ein Schattendasein geführt haben. In Zusammenarbeit mit den jeweiligen Städten und Kommunen wurde, soweit möglich, auch das Umfeld der Anlagen ansprechend gestaltet.

Neben der Modernisierung der Bahnhöfe wird besondere Sorgfalt auf deren Erhalt verwendet. Hierfür wurde das Projekt „Bahn Aktiv“ entwickelt. Eine Gruppe von jeweils zehn arbeitslosen Jugendlichen aus der Region betreut die Bahnhöfe und behebt die Schäden durch Vandalismus. Innerhalb eines Jahres qualifizieren sie sich dabei für den ersten Arbeitsmarkt. Das im Jahr 2001 gestartete Projekt bewährt sich ausgesprochen gut.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: DB Regio AG
Infrastruktur: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



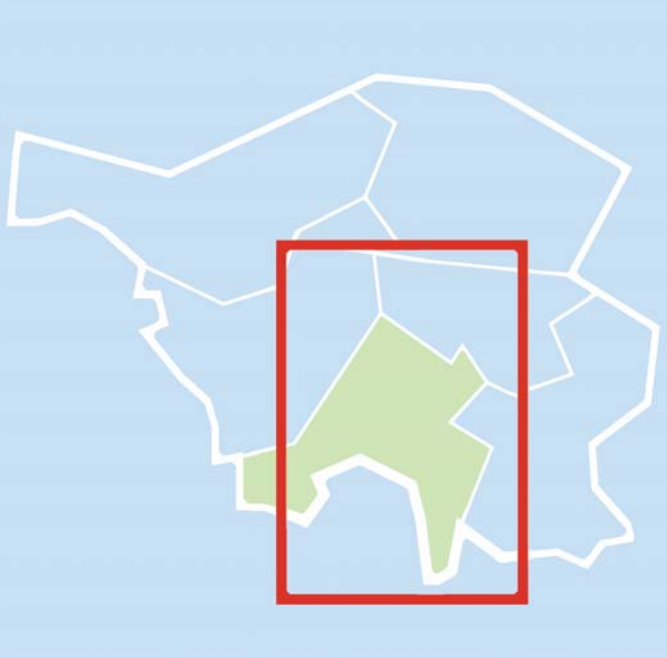
Streckenlänge 29 km

Fahrtzeit zwischen 44 und 58 min.

Taktung
ohne Umsteigen: Stundentakt
mit Umsteigen: Halbstundentakt

Höchstgeschwindigkeit 100 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 758.342



Saarbahn

Saarland | Sarreguemines – Saarbrücken – Riegelsberg-Süd

Vorfahrt für die Schiene

Die Saarbahn ist ein echtes Wunschkind. Das Ergebnis einer modernen Stadtplanung, die von Beginn an das Ziel verfolgte, den regionalen Nahverkehr über die Grenzen der Stadt hinaus zu erschließen und so dem drohenden Verkehrskollaps in Saarbrücken entgegen zu wirken. Zunächst wurde jedoch alternativ ein Bussystem geprüft. Dieses kam aber aus verschiedenen Gründen nicht an die Vorteile einer Stadtbahn heran. Bei Kapazität, Fahrzeiteinsparungen wie auch der Entlastung der allgemeinen Infrastruktur erwies sich eine Schienenlösung als sinnvoller. Saarbrücken ist damit die erste Stadt in Deutschland, die, ohne eine Straßenbahn zu besitzen, einen (einstimmigen) Beschluss zum Wiederaufbau eines eigenen Schienennahverkehrssystems fasste.

Bisher geht die Strecke vom lothringischen Sarreguemines bis zum saarländischen Riegelsberg. Um Kosten zu sparen, wurde die vorhandene Schieneninfrastruktur integriert. Nicht nur Politik und Bevölkerung stehen hinter ihrer Bahn. Ein großes Softwarehaus hat die Entscheidung zur Erweiterung seines IT-Parks vom weiteren Ausbau der Saarbahn abhängig gemacht. Kein Wunder, denn die Bahn verbessert die Qualität der Ver-

bindungen im öffentlichen Nahverkehr deutlich und steigert damit zugleich seine Attraktivität. Von Anfang an wurden außerdem Imagekampagnen aufgelegt und die Bürger in die Entscheidung über das Design einbezogen.

Bei Kundenbefragungen äußern sich die Nutzer seit Einführung der Saarbahn wesentlich zufriedener mit dem Gesamtangebot der Stadt. Der öffentliche Personennahverkehr steigerte seither seinen Anteil am so genannten „Modalsplit“ im Stadtbereich, also dem Anteil der einzelnen Verkehrsträger von ca. 17 auf heute 22 %. Die Saarbahn allein hat ihre Fahrgastzahlen bisher um 40 % gesteigert.

Der Eingriff in den Verkehrsraum wurde durch die Nutzung vorhandener Busspuren vermindert, so dass die Neubautrasse an vielen Stellen keinen zusätzlichen Raum in Anspruch zu nehmen brauchte. Heute fährt die Saarbahn größtenteils auf einem eigenen Fahrweg, und damit weitgehend ungehindert vom Straßenverkehr. In der Innenstadt wurde die Trasse der Saarbahn um sechs bis acht Zentimeter erhöht angelegt, um zu verhindern, dass sie von anderen Fahrzeugen befahren wird, ohne dass sie ein echtes bauliches Hindernis darstellt. In Notfällen kann sie auch von Einsatzfahrzeugen der Polizei, der Feuerwehr oder Notarztwagen befahren werden.

DIE WANDLUNGSFÄHIGE: STRASSENBAHN UND ZUG IN EINEM

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

Geschichte

1870 | Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Saarbrücken – Sarreguemines.

1892 | Die Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal wird gegründet.

1965 | Die alte Straßenbahn der Stadt wird eingestellt – aus Kostengründen. Eine rechtzeitige Modernisierung war versäumt worden.

1985 | Erst im Zuge einer großen Modernisierung des ÖPNV in Saarbrücken entscheidet sich die Politik für den Bau der neuen Stadtbahn in der Landeshauptstadt. Der Bau verläuft in mehreren Stufen:

1997 | Die Saarbahn fährt zunächst von Sarreguemines bis Saarbrücken. Davon sind nur 5 km Neubaustrecke zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt.

2001 | Seit dem 24. September fährt die Saarbahn nach drei Ausbaustufen auf insgesamt 26 km Länge.

2004 | Der Ausbau geht weiter: die Fortführung der Verbindung von Riegelsberg über stillgelegte Gleise einer ehemaligen DB-Strecke bis ins 17 km entfernte Lebach ist in Arbeit.

Leistung der Strecke

Die Hauptleistung der Strecke besteht vor allem darin, dass es durch sie wieder ein attraktives Angebot auf der Schiene gibt. Die Linie besteht zu ungefähr gleich großen Teilen aus:

- einer Verbindung von Sarreguemines nach Saarbrücken-Brebach im Osten der Innenstadt inkl. eines etwa 1 km langen französischen Gleisabschnitts;
- einer neu gebauten Erschließungsachse durch die Stadt Saarbrücken bis zu der im Nordwesten angrenzenden Gemeinde Riegelsberg.

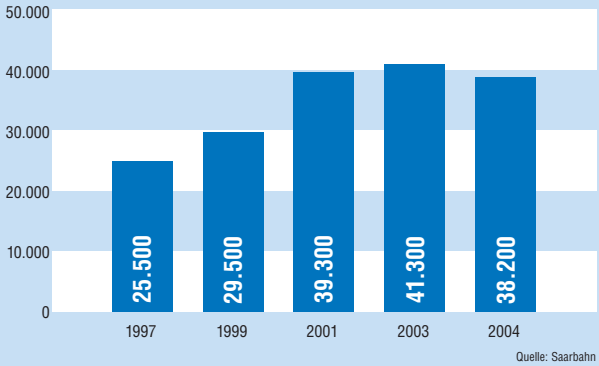
Neben den verkehrsplanerischen Vorzügen verfügt auch die Saarbahn über die nötigen Standards für einen erfolgreichen SPNV. Die gute Taktung, moderne Niederflurtriebwagen, neue, attraktive Haltepunkte, Verknüpfung mit Buslinien, Park&Ride-Plätze, eine Kundenzeitung und dynamische Fahrzeitanzeige an den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

Weil Stadtbahn und Busse in einem gemeinsamen Unternehmen verbunden sind, können beide Verkehrsmittel bestens aufeinander abgestimmt werden. Tourismus-Angebote sollen zusätzlich motivieren, auch in der Freizeit die Bahn zu nutzen. Die problemlose Fahrradmitnahme ist für Zeitkarteninhaber sogar kostenlos. Die Kooperation mit einem Carsharing-Anbieter verbessert die Mobilitätsoptionen zusätzlich.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Saarbahn GmbH
Infrastruktur: Saarbahn GmbH & DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge (Stand: 2005) 26 km

Fahrtzeit 47 min.

Taktung 7,5, 15 und 30 Minuten

Höchstgeschwindigkeit 90 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 1.500.000

Freiberger Muldentalbahn

Sachsen | Freiberg – Holzhau

Durch Sanierung zum Erfolg

Für den Erfolg der Freiberger Muldentalbahn war ihre Sanierung eine entscheidende Voraussetzung. Als die Infrastruktur übertragen wurde, war die Strecke so sanierungsbedürftig, dass sie aus technischen Gründen erst einmal gesperrt wurde. Aber schon bei der Instandsetzung konnte die Freiberger Eisenbahn erste Erfolge erzielen. Waren die hohen Sanierungskosten lange Zeit ein wichtiges Argument für die geplante Stilllegung, so bewies der neue Infrastrukturbetreiber, die RP Eisenbahn Wachenheim/Mulda, dass die Instandsetzung für ein Drittel der früher veranschlagten Mittel zu bewältigen war.

Im Zuge der Sanierung wurde die Strecke dabei für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ertüchtigt. Die Reisezeit verkürzte sich dadurch um rund 30 %. Einen wichtigen Anteil daran haben allerdings auch die drei neuen sprintstarken Triebwagen. Sie sind klimatisiert und besitzen eine behindertenfreundliche Einstiegsrampe und einen großen Mehrzweckbereich. Das Lösen von Tickets ist bequem an Automaten im Zug möglich. Die Tarife sind einfach strukturiert. In ca. 60 % der Züge begleitet Servicepersonal die Fahrt und kann so individuelle Hilfe anbieten. Insgesamt wurde der Komfort deutlich erhöht.

An der Freiberger Eisenbahn sind durch ein Public Private Partnership neben dem Mehrheitseigner Rhenus Keolis die Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg und vier private Busunternehmen beteiligt. Die Beteiligung führte zu einem konzertierten Vorgehen, von dem vor allem die Fahrgäste profitieren: der Parallelbetrieb mit Bussen wurde abgeschafft und die Buspläne an die Fahrzeiten der Bahn angepasst. Gemeinsame Tickets und Fahrpreise von Bus und Bahn waren weitere Maßnahmen. Seitdem können Fahrgäste beim Zugbegleiter alle Busanschlüsse erfragen.

Auch wenn das Angebot vornehmlich von Pendlern und Schülern wahrgenommen wird, so nutzen immerhin 30 – 40 % der Fahrgäste die Bahn in ihrer Freizeit und zum Einkaufen. Wie die Kunden bei einer Befragung äußerten, sind sie mit der Sicherheit, der Sauberkeit und der Pünktlichkeit der Bahn sehr zufrieden. Gute Bewertungen erhielten auch der Komfort, das Personal und die Bequemlichkeit. Das neue Angebot scheint die Fahrgäste zu überzeugen: Die täglichen Fahrgastzahlen stiegen von 200 (1998) auf durchschnittlich 500 (ab 2002). An manchen Tagen werden auch über 1.000 gezählt. Für das dünn besiedelte

MIT DER BAHN ZUR SKIPISTE

Für Verkehrsunternehmen in dünn besiedelten Regionen sind zusätzliche Fahrgäste wichtig. Hier hat das Muldental eine besondere Attraktion zu bieten. Weit ab der bekannten Skigebiete in den Alpen finden sich auch in Sachsen attraktive Abfahrtstrecken. Eine davon liegt an der Strecke der Freiberger Muldentalbahn. Der Zug hält direkt am Skilift in Holzhau.

Gerade bei winterlichen Witterungsbedingungen bietet die Bahn somit eine zuverlässige und stressfreie Verbindung. Das ermöglicht Skibegeisterten, bequem mit dem Zug zu ihrem Freizeitvergnügen zu gelangen. In der kalten Jahreszeit findet man als besonderen Service der Freiberger Muldentalbahn auf der Startseite ihrer Internetpräsenz einen ausführlichen Plan über die Witterungs- und Skibedingungen in Holzhau. Aber auch im Sommer nutzen viele Touristen die Schiene für eine Fahrt ins Muldental und profitieren dabei von der kostenlosen und bequemen Fahrradmitnahme.

Muldental ein großer Erfolg. Aufgrund der hohen Akzeptanz wird die Erweiterung der Linie ins tschechische Moldava verfolgt, wo bereits Eisenbahnanschluss in die tschechische Großstadt Most besteht. Doch bisher fehlt dafür das Geld.

Geschichte

1875 | Erster Zugverkehr auf der Verbindung Freiberg – Mulda.

1998 | Ende der 90er Jahre droht der Erzgebirgslinie die Stilllegung. Zu dieser Zeit wird das Angebot von nur ca. 200 Fahrgästen täglich genutzt. Nachdem sich der Kreis und das Land auf die Fortsetzung des Verkehrs verständigt haben, wird die Strecke ausgeschrieben und die Infrastruktur erneuert. Das mögliche Fahrgastaufkommen wird zu diesem Zeitpunkt auf maximal 300 geschätzt.

2000 | Die Ausschreibung gewinnt der Mehrheitseigner Rhenus Keolis. Er überträgt sie an die Freiberger Muldentalbahn. Diese befährt seitdem die 31 km lange Strecke.

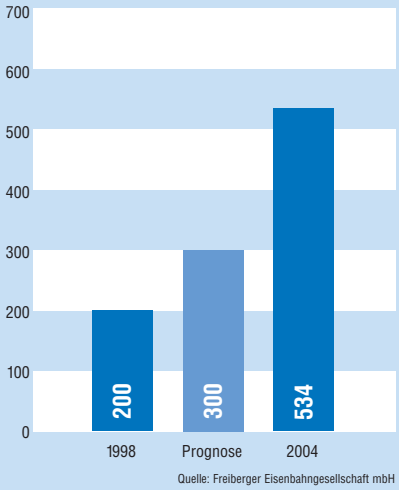
Leistung der Strecke

Die modernen Triebwagen fahren im Stundentakt, auch am Wochenende. Die jährlichen Zugkilometer wurden innerhalb von zwei Jahren um 13.000 gesteigert. Der Erhalt der Strecke garantiert den Einwohnern der Region nicht nur einen attraktiven ÖPNV sondern sichert ihnen in Freiberg auch den Anschluss an die Fernbahnstrecke Chemnitz – Dresden.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH
Infrastruktur: RP Eisenbahn GmbH

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 31 km

Fahrtzeit 40 min.

Taktung Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 323.000

Burgenlandbahn

Sachsen-Anhalt | Weißenfels – Zeitz

Die Flächenbahn für eine dünn besiedelte Region

Bahnverkehr in dünn besiedelten Gebieten aufrechtzuerhalten, ist in Zeiten knapper Mittel nicht einfach. Entscheidend ist deshalb der politische Wille, weiter auf die Schiene als Nahverkehrsmittel zu setzen und die Akzeptanz in der Bevölkerung für ein solches Angebot. Auch aus diesem Grund hat das Land, vertreten durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), die Burgenlandbahn vertraglich zu Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Sauberkeit und Sicherheit im Eisenbahnverkehr verpflichtet.

Die Burgenlandbahn hat verschiedene Neuerungen eingeführt, um den Erhalt des Schienenverkehrs für die Bevölkerung zu sichern. Die Bemühungen zeigen inzwischen erste Früchte. Auch wenn die Zuwachsraten nicht mit denen in Ballungsgebieten zu vergleichen sind, so weist die Strecke in den letzten drei Jahren immerhin Steigerungsraten von 15 % auf. Das macht Mut, und beweist, dass ein vernünftiges Konzept für den Schienenpersonennahverkehr auch in der Fläche funktioniert.

Heute sind die Ballungszentren der Region auf der Schiene gut erreichbar. Durch die Burgenlandbahn haben sich die Verbindungen von Zeitz über Weißenfels nach Halle, sowie nach Gera oder Leipzig verbessert. Die ebenfalls verbesserte Ausstattung der Bahnhöfe und der Einsatz neuer Fahrzeuge mit Panoramafenstern haben die Attraktivität der Strecke gesteigert. Der Triebfahrzeugführer ist an den Haltestellen ansprechbar. Er gibt Fahrplanauskünfte und kann weitere Fragen beantworten. Zudem bietet er auf Wunsch einen kostenlosen Taxiruf an. Damit wird die so genannte Mobilitätskette bis vor die Haustür verlängert.

Der gesamte Service der Burgenlandbahn ist im Fahrplanheft übersichtlich dargestellt. Hier finden sich nicht nur die ausführlichen Fahrpläne zu den jeweiligen Strecken sowie die Anschlüsse und Tarifinformationen, sondern auch viele weitere Hinweise und Angebote. Die Rückseite des Heftes bietet eine detailreiche und zugleich übersichtliche Karte der Region mit dem Schienen- und Busnetz sowie den Anschlussmöglichkeiten. Beigefügt ist außerdem eine Anregungs- und Beschwerdepostkarte. Sie soll helfen, die Kundenwünsche kennen zu lernen.

KUNDENBINDUNG DURCH KOMFORT

Um Fahrgäste vom Auto auf die Schiene zu locken, lässt sich die BLB einiges einfallen. Komfort in jeder Hinsicht ist für sie ein entscheidendes Kriterium, beispielsweise bei der Beschaffung der modernen Triebwagen des Typs LVT/S aus Bautzen. Erfreulich ist auch die Möglichkeit, Fahrräder kostenlos mitzunehmen. Das wäre bei einem Bussystem nicht möglich.

Gewinnspiele, Freibiergutscheine und Sonderaktionen im Zug, wie Weinproben oder Mineralwasserverkostungen sind weitere Maßnahmen zur Kundenbindung.

Geschichte

1859 | Erster Zugverkehr zwischen Weißenfels und Zeitz.

1990 | In den 90er Jahren wird die Strecke wegen fehlender Investitionen immer unattraktiver. Man sucht deshalb nach neuen Konzepten, um den Bahnverkehr in der Region zu erhalten.

1997 | Eine Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt und Energie liefert schließlich die Grundlage. Das „Flächenbahnkonzept Sachsen-Anhalt Süd“ zeigt die Möglichkeiten, im dünn besiedelten Süden Sachsen-Anhalts den Schienenverkehr zu erhalten.

1998 | Mit der Gründung der BLB, heute eine 100%ige Tochter der DB Regio AG, entsteht ein Flächenbahnbetrieb, der zeigt, dass auch in ländlichen Gebieten durch eine geschickte Vernetzung von Bahn und Bus ein bezahlbarer öffentlicher Nahverkehr auf der Schiene realisiert werden kann.

1999 | Aufnahme des Verkehrs

2003 | begrüßt der Minister für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt den 4.000.000sten Fahrgast bei der BLB.

Leistung der Strecke

Die Pünktlichkeit von 98 % auf der Strecke ist vielleicht der wichtigste Pluspunkt. Sie garantiert, dass die Burgenlandbahn trotz knapper Anschlusszeiten alle Verbindungen erreicht.

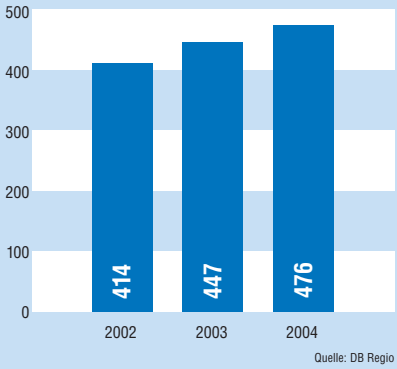
Auch am Abend bleibt kein Fahrgast ohne die Möglichkeit zur Weiterfahrt am Bahnsteig stehen. Bei unvorhergesehenen Ereignissen werden die Reisenden betreut und notfalls in einem Taxi an ihr Ziel gebracht. Die kurzen Umsteigezeiten wiederum ermöglichen schnelle Reisezeiten. Zum Teil ist das Umsteigen jedoch gar nicht mehr nötig. Auf der Beispielstrecke fährt der hintere Zugteil zwischen 7 und 19 Uhr nicht bis Weißenfels, sondern wird in Teuchern abgekuppelt und setzt seine Fahrt über Naumburg in Richtung Artern fort.

Die Flächenbahn wurde für eine durchgehende Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h ertüchtigt. Knotenpunkte wurden aufeinander abgestimmt, um Umsteigeprozesse zu verbessern. Auf allen Linien besteht mindestens ein Zweistundentakt, der auch am Wochenende und in den Abendstunden aufrechterhalten wird. Die Strecke Weißenfels – Zeitz wird im Stundentakt befahren. Die Bahnhöfe wurden auf einen einheitlichen Grundstandard gebracht. Über eine Rampe bieten die Wagen der Burgenlandbahn behindertenfreundliche Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Burgenlandbahn GmbH
Infrastruktur: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 31 km

Fahrtzeit 39 min.

Taktung Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit 100 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 435.000

Nordbahn

Schleswig-Holstein | Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe

Eine bürgernahe Verbindung für den Norden

Die Strecke von Neumünster nach Bad Oldesloe ist die Verbindung zwischen den beiden wichtigsten Schienenwegen des Nordens. Mit der Wiederaufnahme des durchgehenden Schienenverkehrs 2002 ist ein leistungsfähiger Übergang zwischen der Jütlandlinie (bei Neumünster) und der Vogelfluglinie (bei Bad Oldesloe) entstanden. Seither haben die Fahrgäste eine neue Verbindung mit sehr guten Anschlussmöglichkeiten erhalten. Diese soll in Zukunft auch dem Güterverkehr zu Gute kommen.

Auch die Nordbahn will ihren Fahrgästen mehr als die reine Zugfahrt bieten. Neben einem umfangreichen Serviceangebot sollen kleine Aktionen die Regionalbahn als „zweite Heimat“ der Kunden ins Gespräch bringen (siehe Kasten). Weitere Aktivitäten sind Sonderfahrten zu großen Veranstaltungen in Bad Segeberg. Kooperationen mit den Karl-May-Festspielen in Bad Segeberg verschaffen dem Bahnunternehmen dabei zusätzliche Aufmerksamkeit. So hat sich die neue Bahn trotz anfänglicher Infrastrukturprobleme schnell bei den Kunden etabliert. Bei einer Kundenumfrage wurden besonders der Stundentakt, die Pünktlichkeit und die Freundlichkeit der Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter hervorgehoben. Statt der erwarteten 1.200 Fahrgäste pro Tag nutzen inzwischen bis zu 3.000 Reisende an Werktagen die Nordbahn. Die Qualität des Angebots wurde auch durch die Stiftung Warentest bewertet. Sie gab dem Unternehmen überdurchschnittlich gute Noten.

DIE NORDBAHN ALS „ZWEITE HEIMAT“

Kleine Einlagen für die Sympathie: In Zusammenarbeit mit der NDR-Comedy-Serie „Stenkelfeld“ wurden für einige Zeit die Stationsansagen in den Zügen der Erfolgsserie angepasst. Im typischen Klang des norddeutschen Platts waren plötzlich Ansagen zu hören wie „Nächste Station: Fresenburg. Hier wird niemand gezwungen, den Zug zu verlassen.“ oder „Nächste Station: Fahrenkrug. Da ist das Wetter auch nicht anders.“ Bei einem anderen Projekt standen die Pendler im Mittelpunkt. Für „Heimat der Pendler“ wurde der Zug der Nordbahn zum magischen Ort mit Lounge und Ausstellung umdekoriert. Zu sehen waren über 120 Originalfotografien aus der Fotoaktion „Gesucht: Der Pendler“. Bei dieser Aktion sollten die Nordbahn-Reisenden selbst ihr Leben auf der Schiene dokumentieren. Aus diesen Fotografien entstanden durch die künstlerische Bearbeitung von Andreas Schalski über 200 Dias, die gemeinsam mit Klangcollagen von Manfred Scharfenstein im fahrenden Zug von der Heimat der Pendler, dem Leben in der alltäglichen Mobilität erzählen; frei nach dem Motto: Die Nordbahn – zweite Heimat der Pendler.

Geschichte

1875 | fahren erstmals Züge auf der Verbindung Bad Oldesloe – Neumünster.

1984 | Ende des durchgehenden Betriebs. Wegen zu geringer Auslastung wird der Verkehr zwischen Neumünster und Bad Segeberg stillgelegt. Lediglich auf dem kurzen Streckenabschnitt Bad Segeberg – Bad Oldesloe fahren noch Personenzüge im Pendelverkehr.

1994 | Seit der Bahnreform wird auf Seiten der Landesregierung über die Reaktivierung der Strecke nachgedacht.

1999 | Die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe wird europaweit ausgeschrieben.

2000 | Die Ausschreibung gewinnt ein Bieterkonsortium aus AKN Eisenbahn AG und Hamburger Hochbahn AG. Zusammen gründen sie dafür die Nordbahn. Doch bevor diese den Betrieb aufnehmen kann, muss die Strecke dem neuen Verkehr entsprechend instand gesetzt und das stillgelegte Teilstück aufwändig reaktiviert werden. Zusätzlich stattet man die gesamte Trasse mit neuer Signal- und Sicherheitstechnik aus.

2002 | Aufnahme des Verkehrs

Leistung der Strecke

Die Verbindung ist gleichermaßen für die überregionalen Achsen wie für den regionalen Verkehr bedeutsam. Das Tarifsystem wurde modifiziert und in die Verkehrsverbünde integriert. Das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel wird damit erleichtert. An einigen Haltestellen kann man am selben Bahnsteig direkt von der Bahn in den Bus umsteigen. Zwei Bedarfshaltepunkte erhöhen die Flexibilität der Bahn. An diesen wird ähnlich wie beim Busverkehr nur gehalten, wenn Fahrgäste den Haltewunsch signalisiert haben oder Fahrgäste am Bahnsteig stehen.

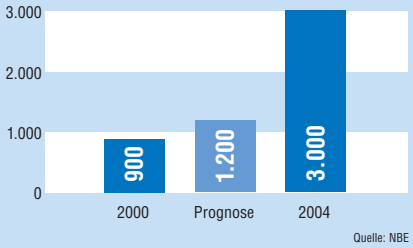
Komfort und Service sind heute fast selbstverständliche Voraussetzung für den Betrieb einer modernen Bahn. Auch bei der Nordbahn hat sich in dieser Hinsicht einiges getan: Die Niederflurtriebwagen vom Typ „LINT“ ermöglichen besonders Reisenden mit Behinderung ein leichtes Ein- und Aussteigen. Die Wagen sind alle klimatisiert. Sie besitzen eine Fahrgast-Fahrer-Sprechstelle, Ticketautomaten und Kopfhöreranschlüsse an allen Sitzen für diverse Musikprogramme. In der ersten Klasse befinden sich Steckdosen zum Betrieb von Laptops. LED-Haltestellenanzeigen und Durchsagen bieten einfache Orientierung. Die Kameraüberwachung erhöht die Sicherheit in den Zügen und schützt vor Vandalismus. Behindertengerechte Toiletten gehören ebenfalls zur Ausstattung.

Von 6:30 bis 13 Uhr sind Servicemitarbeiter in den Zügen. Sie bieten Fahrplanauskünfte und verkaufen Zeitungen, Getränke und Snacks. Sogar Regenschirme können bei ihnen gegen Pfand geliehen werden.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
Infrastruktur: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 45 km

Fahrtzeit 42 – 46 min.

Taktung Einmal pro Stunde

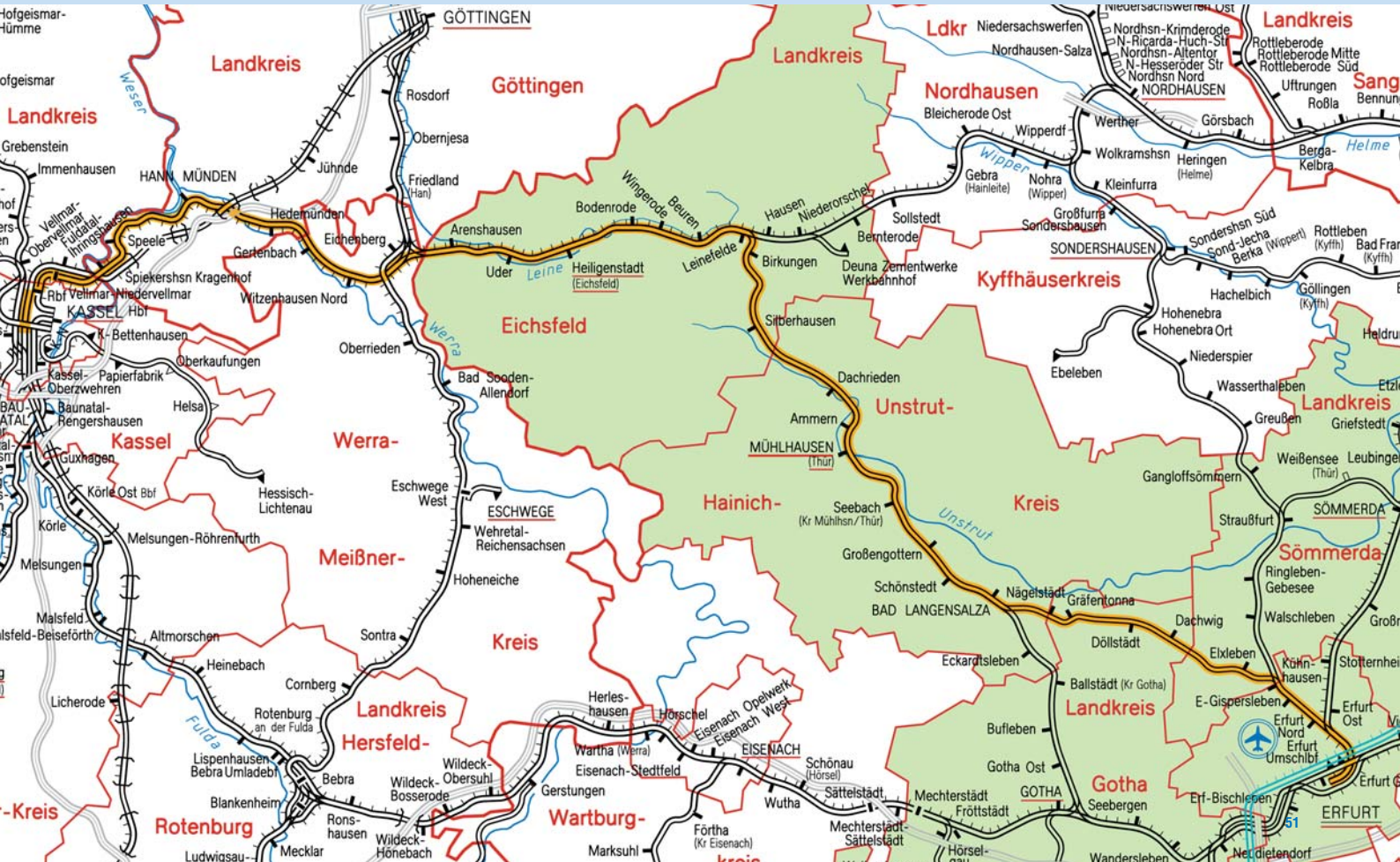
Höchstgeschwindigkeit 120 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 630.000

Erfurter Bahn

Erfurter Bahn

Thüringen | Erfurt – Leinefelde – Kassel-Wilhelmshöhe



Eine Verbindung zwischen Ost und West

Nach eher bescheidenen Anfängen als städtische Industriebahn hat sich die Erfurter Bahn inzwischen als echtes Bindeglied zwischen den alten und neuen Bundesländern etabliert. Sie realisierte mit der neuen Verbindung von Erfurt über Leinefelde nach Kassel-Wilhelmshöhe den Lückenschluss im Schienennahverkehr des Dreiländerecks Thüringen/Niedersachsen/Hessen. Mit häufigem Umsteigen war die Strecke zwar auch vorher schon zu befahren, doch erst durch die Erfurter Bahn wurde sie zu einer durchgehenden Verbindung aufgewertet. Allerdings richtet sich das Angebot der Erfurter Bahn weniger auf die durchgehende Fahrt zwischen den beiden Endbahnhöfen als vielmehr auf die Verbindung der wichtigsten Städte an der Strecke. Sowohl die beiden Endbahnhöfe Erfurt und Kassel als auch die Zwischenstationen Leinefelde und Eichenberg bieten gute Fern- und Regionalanschlüsse.

Schon während der Fahrt kann man durch die großen Panoramafenster der Züge die Schönheit der Landschaft genießen. Zahlreiche Haltepunkte auf der Strecke bieten hervorragende Ausgangspunkte für Ausflüge in die Region. Die attraktiven Ausflugsziele nutzt das Unternehmen gezielt, um auch Touristen für einen Ausflug mit der Bahn zu gewinnen. Ausflugsbroschüren geben den Fahrgästen erste Orientierungspunkte für Touren und Sonderfahrten.

Viele Fahrgäste schätzen die hohe Pünktlichkeit der Erfurter Bahn und den gesteigerten Komfort der modernen Triebwagen. So genannte Stewards helfen den Fahrgästen bei Bedarf und verkaufen Getränke und Snacks.

Geschichte

1869 | Erste Zugverbindung auf der Strecke Kühnhausen – Erfurt

1912 | Ein Erfurter Industriegleis wird in Betrieb genommen und später von der Städtischen Industriebahn betrieben. Sie überlebt den Krieg, die DDR und Stilllegungspläne nach der Wende.

1990 | erfolgt die Eintragung ins Handelsregister als „Erfurter Industriebahn GmbH“. Die EIB fährt zunächst ausschließlich Güterverkehr.

1997 | wird die „Genehmigung zur Erbringung von Personenverkehrsleistungen“ erteilt. Noch im gleichen Jahr erhält die EIB den Zuschlag für die erste Strecke von Erfurt nach Heiligenstadt.

1998 | Als Erfurter Bahn befährt sie die Strecke Erfurt – Leinefelde – Heiligenstadt.

1999 | wird diese bis zum Netzknotenpunkt Kassel-Wilhelmshöhe verlängert. Auf der Erweiterung verkehren zunächst täglich nur neun Zugpaare. Heute wird die gesamte Strecke im Zweistundentakt bedient. Zwischen Leinefelde und Erfurt wird der Takt während der Hauptverkehrszeiten verdichtet.

DIE ERFURTER BAHN BRINGT OST UND WEST ZUSAMMEN

Zum Tag der deutschen Einheit 2004 war die Erfurter Bahn Gastgeber einer Sternfahrt unterschiedlicher Dieseltriebwagen aus dem ganzen Bundesgebiet. Darin kann man mehr als eine symbolische Geste sehen.

Noch heute leiden die ehemaligen Grenzregionen an unzureichenden Verbindungen zwischen den östlichen und westlichen Bundesländern. Die Erfurter Bahn verknüpft mit der Beispielstrecke Thüringen, Niedersachsen und Hessen. Mittelständischer Unternehmergeist schaffte auf der Schiene eine Alternative zum Individualverkehr auf der Straße. Das erleichtert auch das weitere Zusammenwachsen der Regionen. Seit dem 12.12.2004 verbindet die Erfurter Bahn zudem mit der Strecke Meiningen – Schweinfurt/Bad Kissingen das nördliche Bayern mit dem Südwesten Thüringens.

Leistung der Strecke

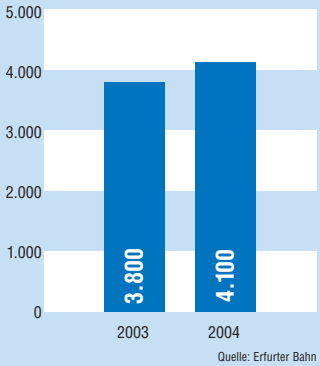
Die Infrastruktur, die von DB-Netz betrieben wird, wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut. Sie kann heute mit bis zu 140 km/h befahren werden. Durch den Parallelverkehr der DB verdichtet sich zwischen Bad Langensalza und Mühlhausen der Takt. Ansonsten gilt ein garantierter Zweistundentakt mit Verdichtung zwischen Leinefelde und Erfurt. Weitere Anschlussmöglichkeiten bieten die Bahnhöfe Leinefelde nach Halle und Leipzig sowie Eichenberg nach Hannover und Göttingen.

Für den Betrieb wurden moderne Triebwagen des Typs „Regio-Shuttle“ angeschafft. Inzwischen hat die Erfurter Bahn auch einen neuen Triebwagen der Bauart ITINO in Betrieb genommen.

Fakten

Betreiber
Verkehrsunternehmen: Erfurter Industriebahn GmbH
Infrastruktur: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 115 km

Fahrtzeit 2:50 h

Taktung Zweistundentakt

Höchstgeschwindigkeit 140 km/h

Zugkilometer (2004) 2.200.000

Impressum
Herausgeber
Allianz pro Schiene e.V.
Chausseestr. 84 | 10115 Berlin | **T** 030. 27 59 45-59 | **F** 030. 27 59 45-60
E info@allianz-pro-schiene.de | **W** allianz-pro-schiene.de

V.i.S.d.P.	Dirk Flege, Geschäftsführer
Inhalt	Simon Japs
Redaktion	Maximilian von Beyme
Gestaltung	PEPERONI Werbeagentur GmbH
Fotos	Abdruck mit freundlicher Genehmigung der jeweiligen Eisenbahnunternehmen
Karten/Grafik	DB AG, Klaus Fischer
Druck	DMP (Digital Media Production)
Stand	April 2005

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene e. V.

Ein Bündnis mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Allianz pro Schiene setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die die Bahn als das sicherste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel stärkt.

Der Zusammenschluss von 15 Non-Profit-Organisationen, darunter Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbände, repräsentiert über 1,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 53 Unternehmen der bahnnahen Wirtschaft.

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene

Vorsitzender: Norbert Hansen
Geschäftsführer: Dirk Flege

- 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.
- GDBA – Verkehrsgewerkschaft
- GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- LBU – Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e. V.
- 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.

Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene

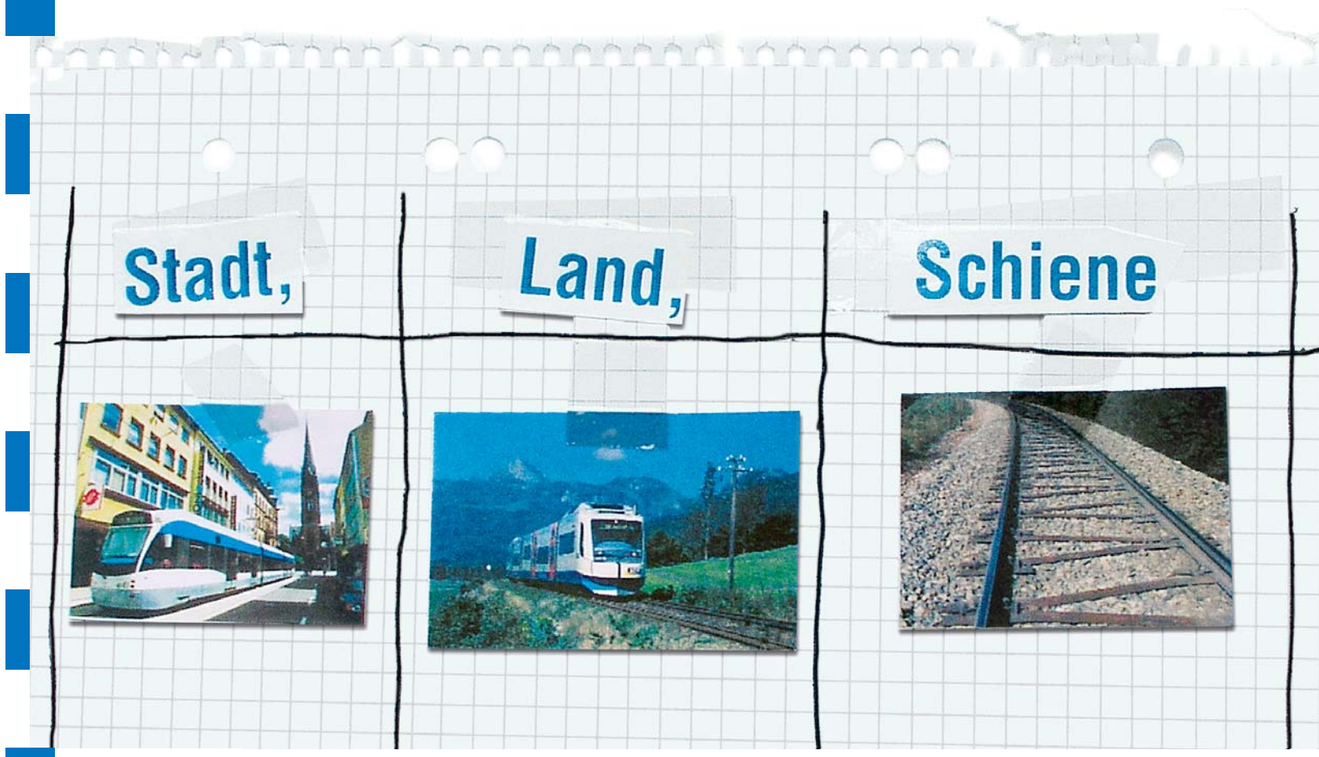
Sprecher des Förderkreises: Peter Witt,
Aufsichtsratsvorsitzender Bombardier Transportation Deutschland

- ABB AG
- Actima AG transport & telecommunication consultants
- Alcatel SEL AG – Transport Automation Systems
- Alstom LHB GmbH
- BahSIG Bahn Signalbau GmbH
- Bombardier Transportation GmbH
- BSR – Bodensanierung und Recycling GmbH
- BUG Verkehrsbau AG
- BWG Gesellschaft mbH & Co. KG
- Connex Cargo Logistics GmbH
- Connex Verkehr GmbH
- Deutsche Bahn AG
- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a. G.
- econex verkehrsconsult gmbh
- Erfurter Industriebahn GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH
- Franz Kassecker GmbH
- GSG Knape Gleissanierungs GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- H. F. Wiebe GmbH & Co. KG
- HERMANN KIRCHNER Bauunternehmung GmbH
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e. V.
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Martin Rose GmbH & Co. KG
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- msNeumann Elektronik GmbH
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- REGIOBAHN GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Rurtalbahn GmbH
- Schweerbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- Siemens AG Transportation Systems
- Spitzke AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stadler Pankow GmbH
- Thalys International SCRL
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
- Verband der Sparda-Banken e. V.
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG
- VSB CERT Zertifizierungsgesellschaft mbH

Allianz pro Schiene

Allianz pro Schiene e.V. | Chausseestraße 84 | 10115 Berlin
T 030. 27 59 45-59 | **F** 030. 27 59 45-60
E info@allianz-pro-schiene.de | **W** allianz-pro-schiene.de

Allianz pro Schiene



16 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr