

StreckenSchnack

Streckenzeitung zwischen Husum und Bad St. Peter-Ording · 1. Jg., Nr. 2 · Dezember 2001



Anfang November feierte die Nord-Ostsee-Bahn Geburtstag mit vielen Highlights am Husumer Bahnhof.
Seite 2



Nach etlichen Verzögerungen konnte die Streckenverlängerung 1932 von Tönning bis St. Peter-Ording eröffnet werden.
Seite 3



Positive Resonanz der Besucher zur Fotoausstellung „Bahnlinie Husum – Bad St. Peter-Ording“
Seite 4

Eiderstedt – Kiel bald 30 Minuten schneller

Nächste Sitzung des Streckenbeirates am 22. Januar in Bad St. Peter-Ording

Auf der zweiten Sitzung des Streckenbeirates im Sitzungssaal des Tönninger Rathauses kamen wieder zahlreiche Verantwortliche und Fahrgäste zusammen, um über aktuelle Themen zu diskutieren, die die Strecke betreffen.



Bela Bergemann von der Nord-Ostsee-Bahn legte aktuelle Fahrgastzahlen vor. Danach nutzen werktags etwa 1500 Fahrgäste täglich die Strecke Husum – Bad St. Peter-Ording, am Wochenende sind es etwa 650 Personen pro Tag (Stand: August 2001). Damit haben sich die Fahrgastzahlen seit der Betriebsübernahme durch die Nord-Ostsee-Bahn im November 2000 um mehr als 30% erhöht.

Aktuelle Planungen zum Integralen Taktfahrplan

Zum Schwerpunktthema Fahrplangestaltung erläuterte Sven Ullrich, Fahrplankoordinator bei der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) die neuesten Planungen, die als Ergebnis einer Studie zum Integralen Taktfahrplan (ITF 2002) vorliegen: Danach ist vorgesehen, den Bahnhof Husum zu einem Taktknoten wer-

den zu lassen, an dem alle Züge kurz vor der halben Stunde eintreffen und kurz nach der halben Stunde wieder abfahren. Dies bedeutet, dass stündlich günstige Anschlüsse in alle Richtungen bestehen und lange Wartezeiten der Vergangenheit angehören. Die Fahrzeit Eiderstedt – Kiel wird sich um mehr als 30 Minuten verkürzen. Allerdings muss auch weiterhin in Husum umgestiegen werden, da die derzeitige Gleislage im Husumer Bahnhof ein Angebot von durchgehenden Zügen zwischen Kiel und Bad St. Peter-Ording nicht zulässt.

Mit Hochdruck wird daran gearbeitet, die Planungen zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2002 umzusetzen. Eine sofortige Verbesserung der Anschlüsse in Richtung Kiel ist nicht möglich, da Veränderun-



gen des Fahrplans an einer Strecke sich auf ganz Schleswig-Holstein auswirken und umfangreiche Fahrplanänderungen nur zum Fahrplanwechsel umgesetzt werden können.

Voraussichtlich Ende 2002 werden aber noch weitere Verbesserungen wirksam: Von Eiderstedt werden stündlich günstige Anschlüsse in Richtung Niebüll und Westerland bestehen. Die Bahnhöfe Friedrichstadt

und Lunden werden dann vom Regionalexpress bedient, wodurch sich die Fahrzeit nach Hamburg in diesen Relationen um etwa 30 Minuten verkürzt. Auch die Anschlüsse von diesen Städten in Richtung Eiderstedt werden wesentlich besser.

Ein weiteres, auf der Sitzung des Streckenbeirates diskutiertes Thema waren die Bedarfshaltestellen. Bela Bergemann von der Nord-Ostsee-Bahn stellte noch einmal klar, dass jeder Zug auf Eiderstedt bei Bedarf an jeder Station hält. Ferner wird die Nord-Ostsee-Bahn die Triebfahrzeugführer anweisen, in ihren Haltestellendurchsagen deutlich darauf hinzuweisen, dass der Zug nur bei Bedarf hält. Für die Triebfahrzeugführer wird momentan ein Leitfaden mit Ansagetexten für alle denkbaren Betriebsituationen erarbeitet, der in den nächsten Wochen fertiggestellt sein wird.

Mehrere Fahrgäste schlugen vor, an den Bedarfshalten für den Zugführer gut sichtbare Signale zu installieren, die von wartenden Fahrgästen betätigt werden könnten. Damit würde sichergestellt werden, dass Fahrgäste auch bei Dunkelheit oder schlechtem Wetter nicht vom Zugführer übersehen werden.

Weiter auf Seite 2



StreckenSchnack ist ein Projekt der Nord-Ostsee-Bahn und der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft zur Verbesserung der Kommunikation zwischen Nahverkehrsnutzern und -anbietern. In lockerer Folge wird durch dieses Medium über Veränderungen informiert oder über Sehenswertes berichtet.



1 Jahr Nord-Ostsee-Bahn

Ihren ersten Geburtstag feierte die NOB nicht am Firmensitz in Kiel sondern mit einem Fest am Samstag, den 3.11. am Husumer Bahnhof. Neben offiziellen Gästen waren auch die Fahrgäste in das Festzelt eingeladen. Highlights waren der Auftritt der Krummwischer Speeldeel und der neue Videofilm über die NOB. Die Nord-Ostsee-Bahn fuhr die Festgäste in ihren Zügen gratis zurück, wenn sie eine Fahrkarte für die Hinfahrt gelöst hatten. Zusätzlich zu dieser Veranstaltung wurden am 5. November 2001 in den Zügen als Dankeschön für „1 Jahr NOB“ Äpfel an die Fahrgäste verteilt.

Von Eiderstedt in die weite Welt

Von Harblek nach St. Moritz

Nicht, dass die Nordseeküste nicht ihre Reize hätte, aber jeder kennt das: Man fühlt sich im Alltag gefangen und möchte einfach mal durchstarten in die große, weite Welt. Mit dieser kleinen Serie möchten wir zeigen, wie dicht Europa auf der Schiene bereits zusammengedrückt ist und welche Reismöglichkeiten sich bieten.

Zu Beginn der Wintersaison haben wir diesmal eine Verbindung in einen der bekanntesten Wintersportorte Europas ausgewählt: nach St. Moritz in der Schweiz. Wer sie nutzen möchte, muss früh aufstehen: Bereits um 7:04 Uhr fährt die Nord-Ostsee-Bahn von Harblek nach Husum. Natürlich kann auch auf jedem anderen Bahnhof zwischen Bad St. Peter-Ording und Husum zugestiegen werden. In jedem Fall wird Husum um 7:18 Uhr erreicht. Von dort geht es um 7:41 Uhr mit dem Regional-Express weiter nach Hamburg-Altona. Dort bleiben etwa 45 Minuten Zeit, ein zweites Frühstück einzunehmen, bis um 10:11 Uhr der ICE nach Basel startet. Mit bis zu 280 km/h

eilt der ICE in Richtung Süden und erreicht sein Ziel um 16:55 Uhr. Um 17:07 Uhr geht es weiter mit dem InterCity nach Chur (Ankunft 19:54 Uhr). Nur 10 Minuten später startet der Schnellzug nach St. Moritz und um 21:59 Uhr sind Sie am Ziel. Die 1800-3300 m Meereshöhe garantieren eine geschlossene Schneedecke den ganzen Winter über. Eine Hin- und Rückfahrt kostet in der zweiten Klasse zum Beispiel mit dem „ICE-Sparpreis Schweiz“ inklusive aller Zuschläge 362 Mark. Mitfahrende Personen zahlen die Hälfte.

Achtung: Die oben beschriebene Verbindung besteht nur montags-freitags, am Wochenende gibt es leichte Abweichungen. Nähere Auskünfte und Fahrkarten gibt es z.B. im DB Reisecenter an der Dünenherme in Bad St. Peter-Ording (Mo-Fr 9-17, Sa+So 10-13), und im Bahnhof Tönning (4:30-12:00, 12:45-23:50, So erst ab 5:30) Auskünfte rund um die Uhr erhalten Sie unter der Telefonnummer 01805 / 99 66 33 oder im Internet unter www.bahn.de. Auch die Hotline der Nord-Ostsee-Bahn (Mo-Fr 7-19, Sa+So 8-18 Uhr) gibt unter 0180-10 180 11 gern Auskunft.



Streckenbeirat geht in die dritte Runde

Fortsetzung von Seite 1

Entsprechende Einrichtungen gibt es bereits in der Schweiz und in Dänemark. Herr Kruse von der DB Station&Service AG sicherte zu, die Möglichkeit der Aufstellung solcher Signaleinrichtungen intern zu prüfen und bei der nächsten Sitzung des Streckenbeirates über die Ergebnisse zu berichten.

Die nächste Sitzung des Streckenbeirates wird am Dienstag, den 22. Januar um 17:30 Uhr im kleinen Kursaal an der Dünenherme in Bad St. Peter-Ording stattfinden. Schwerpunktthema wird die Bedeutung der Strecke für den Kurort Bad St. Peter-Ording sein.

Dazu werden die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS), die Nord-Ostsee-Bahn und Herr Balsmeier, Bürgermeister von Bad St. Peter-Ording, ihre Standpunkte erläutern und zur Diskussion stellen.

Als unabhängiger Experte wird Herr Rimbart Schürmann von der PTV Karlsruhe eine Situationsanalyse über die Bedeutung eines Bahnanschlusses für Kurorte und speziell für Bad St. Peter-Ording vorstellen.

Warum genau im Stundentakt?

Hintergründe zum Fahrplan auf der Bahnlinie Husum – Bad St. Peter-Ording

Im Moment fahren die Züge auf Eiderstedt jeden Tag von früh bis spät in einem exakten Stundentakt. Viele Fahrgäste freuen sich darüber, weil der Fahrplan dadurch leicht merkbar ist. Gleichzeitig gibt es aber auch Kritik daran, dass der starre Fahrplan sich zu wenig am Bedarf ausrichtet, beispielsweise an den Unterrichtszeiten der Schulen oder an den Fernzug-Anschlüssen in Husum. Eine häufig gestellte Frage lautet: „Kann nicht dieser eine Zug wenigstens 10 Minuten später fahren?“ Das allerdings ist gar nicht so einfach, wie es scheint: Die gesamte Strecke zwischen Husum und Bad St. Peter-Ording ist eingleisig. Die einzige Stelle, an der die Züge sich begegnen können, ist der Bahnhof Tönning.

Das bedeutet, dass sich im Abschnitt Tönning – Bad St. Peter-Ording immer nur ein Zug befinden kann. Fährt jetzt ein Zug 10 Minuten später in Bad St. Peter-Ording ab, muss der Gegenzug in Tönning ebenfalls 10 Minuten länger warten, bis der Zug aus Bad St. Peter-Ording eingetroffen ist. Dadurch fährt nun auch der Gegenzug später. Da die Wendezeit an der Endstation in Bad St. Peter-Ording nur 8 Minuten beträgt, kann auch hier die Verspätung nicht komplett ausgeglichen werden. Der in Husum eintreffende Zug wiederum blockiert durch das spätere Eintreffen das Gleis 5, an welchem auch die Regionalbahn aus Hamburg-Altona ankommt. Gleichzeitig müssen die Fahrgäste in Husum länger auf die Rück-

fahrt ihres Zuges nach Bad St. Peter-Ording warten.

Zusammengefasst bedeutet dies: Wenn ein Zug später fahren soll, müssen entweder alle Züge später fahren, oder die „Verspätung“ muss Minute für Minute ausgeglichen werden. Letzteres führt allerdings dazu, dass der Fahrplan vollkommen unrythmisch wird. Die letzte Alternative ist, dass ein Zug vollständig gestrichen wird, damit der „verspätete“ Zug im übernächsten Takt wieder pünktlich fahren kann. Dies führt aber zu einer für viele Fahrgäste ärgerlichen Taktlücke. Somit stellt der Stundentakt bei der derzeitigen Infrastruktur das Fahrplanoptimum dar. Und er ist, wie oben gesagt, leicht zu merken.



Die Geschichte der Eisenbahn auf Eiderstedt

Teil 2: Die Verlängerung nach Bad St. Peter-Ording

Hatte Tönning noch besonders kleine Dünenkette und der Kurwald. Die Badegäste mussten jedoch von Garding aus mit Pferdefuhrwerken und später mit dem Postauto den beschwerlichen Weg über die Landstraße nehmen. Die königliche Eisenbahndirektion in Altona lehnte die Verlängerung der Bahnstrecke jedoch zunächst ab, „da es zurzeit wichtigere Bahnprojekte gebe“. Auch in den folgenden Jahren und Jahrzehnten war den Versuchen, St. Peter-Ording an das Bahnnetz anzuschließen, kein Erfolg beschieden. Bewegung kam in die Sache schließlich im Jahr 1925; die Zahl der jährlichen Kurgäste hatte sich inzwischen auf etwa 10 000 erhöht. Nachdem endlich eine Einigung über die Finanzierung

erfolgt war, konnte der Bau schließlich 1930 beginnen. Doch nun gab es Streit in den Gemeinden, wo die Bahnhöfe liegen und wie sie heißen sollten. Besonders die Lage des Endbahnhofs war lange Zeit umstritten. Anwohner fürchteten eine Überplanung ihrer Grundstücke und die Rodung von Teilen des Kiefernwaldes. Doch schließlich einigte man sich auf den jetzigen Standort. Mit der Benennung der Station in St. Peter-Ording wurden die Namen der beiden Ortsteile erstmals zusammengefügt, obwohl die Gemeinden erst 1967 zusammengelegt wurden. Für die heutige Station Bad St. Peter-Ording war ursprünglich der Name Bad St. Peter Dorf vorgesehen, doch diese Namensge-

bung wurde wieder verworfen, weil „Dorf“ damals stets den Beigeschmack des Provinziellen hatte. Ebenso wie in Tating entstanden auch an den beiden Bahnhöfen in St. Peter-Ording geklinkerte Bahnhofsgebäude. Die Station Sandwehle war von Anfang an als Haltepunkt konzipiert und erhielt kein Bahnhofsgebäude. Schließlich konnte die Streckenverlängerung am 24. Juni 1932 bis St. Peter Ort (heute: Süd) eröffnet werden; einen Monat später wurde auch die Endstation erreicht.

Wir danken Herrn Heitmann von der Arbeitsgemeinschaft Ortschronik St. Peter-Ording e.V. für die freundliche Unterstützung



Große Resonanz auf Fotoausstellung

Schon zur Eröffnung der Fotoausstellung zur Bahnlinie Husum – Bad St. Peter-Ording gab es viel positive Resonanz. Zahlreiche Besucher entdeckten Freunde, Verwandte oder Mitschüler auf den Bildern wieder; viele ältere Menschen fühlten sich durch die historischen Fotos in die „gute alte Zeit“ zurückversetzt.

Viele Besucher nutzten auch die Möglichkeit, an einer Pinnwand Lob, Anregungen und Kritik zur Ausstellung und zum Bahnverkehr

auf Eiderstedt im Allgemeinen zu äußern. Alle Äußerungen wurden gesammelt und werden derzeit von der LVS, dem Stationsbüro und der Nord-Ostsee-Bahn ausgewertet. Auf der nächsten Sitzung des Streckenbeirates werden die wichtigsten Anregungen diskutiert. In der Frühjahrsausgabe von StreckenSchnack werden ebenfalls alle Äußerungen ausgewertet und die an der Pinnwand geäußerten Fragen beantwortet.

Wer macht was

an der Bahnstrecke Husum – Bad St. Peter-Ording?

Für den Fahrgast ist sie oft schwer nachzuvollziehen: die Vielfalt der Verantwortlichen, die mit dem Betrieb einer Bahnlinie zu tun haben. Wir möchten ein wenig Licht in das Dickicht der Zuständigkeiten bringen und Ihnen die Ansprechpartner nennen, an die Sie sich auch außerhalb der Sitzungen des Streckenbeirates jederzeit mit Fragen, Anregungen und Kritik wenden können.

Seit dem Inkrafttreten der Bahnreform sind die Bundesländer für den Schienenpersonenverkehr verantwortlich. Sie bestellen und finanzieren den Schienenpersonenverkehr mit Ausnahme des Fernverkehrs (ICE-, IC-, EC- und IR-Züge), der von den Bahnunternehmen auf eigene Rechnung erbracht wird. Da auf der Strecke Husum – Bad St. Peter-Ording keine Fernzüge fahren, ist das Land Schleswig-Holstein dafür zuständig, die Eckwerte des Fahrplans festzulegen. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wird dann der Fahrplan ausgestaltet. Für diese und andere mit dem ÖPNV verbundenen Aufgaben hat das Land die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) gegründet.

Ansprechpartner bei der LVS für die Fahrplangestaltung: Sven Ullrich Tel.-Nr.: 0431-660 19-17; E-mail: s.ullrich@lvs-sh.de

Die LVS hat auch die Kompetenz, für die Erbringung des Zugverkehrs Angebote von verschiedenen Bahnunternehmen einzuholen und dann ein Eisenbahnunternehmen mit der Durchführung des Verkehrs zu beauftragen. Dies kann entweder die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Unternehmen sein. Für die Bahnlinie Husum – Bad St. Peter-Ording wurde die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) ab dem 5. November 2000 mit der Durchführung des Verkehrs für eine Dauer von 10 Jahren beauftragt. Sie stellt die Fahrzeuge und das Fahrpersonal.

**Ansprechpartner bei der NOB:
Kunden-Hotline Tel.-Nr.: 0180-10 180 11 (Mo-Fr 7-19, Sa+So 8-18, zum Ortstarif) E-mail: post@nord-ostsee-bahn.de;
Bela Bergemann, Leiter Marketing und Vertrieb Tel.-Nr.: 0431-730 36-0; E-mail: bela.bergemann@nord-ostsee-bahn.de**

Die Bahnhöfe und Haltepunkte befinden sich im Besitz der Deutschen Bahn, genauer

gesagt der DB Station&Service AG. Diese ist für die Ausstattung und den Zustand der Stationen verantwortlich.

Ansprechpartner bei der DB Station&Service AG (Bahnhofmanagement Kiel): Dieter Reis Tel.-Nr.: 04321-40 12 13; E-mail: dieter.d.reis@bku.db.de

Die Eisenbahninfrastruktur, also Gleise, Weichen, Signale usw., befindet sich im Besitz der DB Netz AG.

Für den Busverkehr fungieren die Landkreise als Besteller und Finanzierer. Für den Busverkehr auf der Halbinsel Eiderstedt ist dementsprechend der Landkreis Nordfriesland zuständig.

Ansprechpartnerin beim Landkreis Nordfriesland: Claudia Damschen Tel.-Nr.: 04841-672 71; E-mail: claudia.damschen@nordfriesland.de

Für die Umfeldgestaltung an den Stationen ist schließlich die jeweilige Kommune verantwortlich. Dazu zählt auch die Anlage von Fahrradständern und Parkplätzen. Anregungen hierzu nehmen die Bürgermeisterinnen oder Bürgermeister sicherlich gern entgegen.

Impressum

Herausgeber: **LVS Schleswig-Holstein GmbH**, Walkerdamm 17, 24103 Kiel, Tel. 0431-66019-0, www.lvs-sh.de
Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB), Diedrichstraße 7, 24143 Kiel, Tel. 0431/73036-0, www.nord-ostsee-bahn.de
Redaktion: Stationsbüro Schleswig-Holstein

Gestaltung: vertikal! Werbeagentur GmbH, Kiel · Druck: Schmidt & Klaunig, Kiel
Auflage: 2.000 Exemplare · Erscheinungsweise: mehrmals jährlich