

Stadt,



Land,



Schiene



Város, vidék, vasút

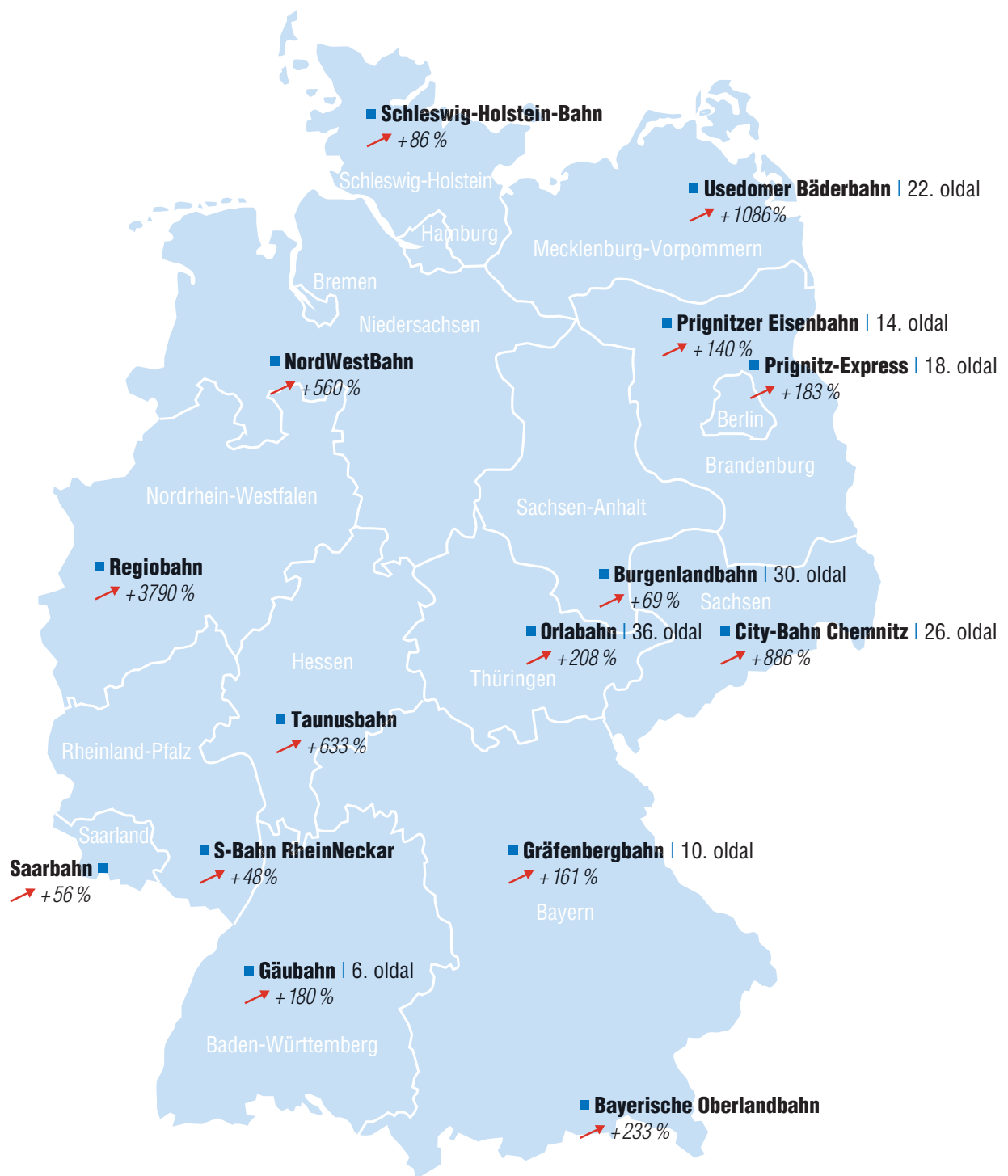
Nyolc sikertörténet a térségi vasúti közlekedésben

 Levegő Munkacsoport

 MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KLUB

A magyar kiadás megjelenését támogatta:


NEMZETI CIVIL ALAPPROGRAM



A magyar kiadásban nem szereplő példákra az eredeti német kiadásban olvashat:

http://www.allianz-pro-schiene.de/pdf/Stadt_Land_Schiene_Erfolgreiche_Regionalbahnen_v2009.pdf

Tartalomjegyzék

Erdei vasút - másképp Baden-Württemberg Gäubahn	6
A cseresznyevirág expresszel Frankföldre Bajorország Gräfenbergbahn	10
Az öko vasút bámulatos kezdete és pályafutása Brandenburg Prignitzer Eisenbahn	14
Megszűnt – a lassúmenet Brandenburg Prignitz-Express	18
A szigetvasút Mecklenburg-Vorpommern Usedomer Bäderbahn	22
Villamossal az Érchegységbe Szászország City-Bahn Chemnitz	26
A vicinális ellenáll a közút egyeduralmának Szász-Anhalt Burgenlandbahn	30
Átszállásmentes romantika Tübingia Orlabahn	36



A „Közlekedés számokban” statisztikai évkönyv legújabb kiadása is alátámasztja a tényt, hogy [Németországban] egyre több ember használja a vasutat, mint közlekedési eszközt. Különösen a [német] térségi közlekedésben az utóbbi években tapasztalt növekvő igények a vasúti közlekedés egyfajta reneszánszát jelzik. E siker összetevői sokrétűek. Legfontosabb tényezői a kötőpályás térségi közlekedés szinte minden pozitív példája esetében közös nevezőként fellelhetők. Kívánatos, hogy ezek a követendő példák ösztönző mintaként hassanak a térségi közlekedés egészére számára.

Az Allianz pro Schiene most újra kiadja figyelemreméltó „Város, vidék, vasút” című kiadványát, mely újabb egyedi példákon keresztül bemutatja: a környezetbarát és biztonságos vasúti közlekedés rendelkezik azzal a potenciállal, hogy nem csak a városokat óvja meg a közlekedés összeomlásától, de vidéken is egyre inkább az autó ésszerű alternatíváját jelenti. Ehhez újító közlekedési koncepciók és beruházások szükségesek. Ahol új vasúti kínálatot hoznak létre vagy számottevően megjavítják a meglévőt, ott mindig növekednek az utasszámok. Példáink esetében a tényleges növekmények az optimista előrejelzéseket is túlszárnyalták.

A kiválasztott vasútvonalak több szempontból hasonlítanak egymásra: mindenhol számottevően beruháztak az infrastruktúrába, új járműveket szereztek be, sűrű és szabályos ütemes menetrend került bevezetésre, valamint ügyelnek a fokozott megbízhatóságra, tisztaságra és pontosságra. Ehhez járul még a régióhoz való erős kötődés, a rövid döntési utak helyi irányítás mellett, a közvetlen, átszállásmentes járatok a központokba, az ügyfélközpontú szolgáltatói hozzáállás, jegyeladás a vonaton, valamint a kedvező csatlakozások más helyi és helyközi közlekedési eszközökhöz. Számos üzemeltető nyújt ezen felül vonzó turisztikai és szabadidős kínálatot.

A bemutatott példák a térségi vasúti közlekedés széles spektrumát fedik le. Rövidebb és hosszabb vonalak, városi vasutak és ritkán lakott térségeket kiszolgáló regionális vasutak egyaránt sikeresek lehetnek. * Az emberek méltányolják a vasúti kínálat javulását. A siker az utazóközönség elégedettségében nyilvánul meg. Ezt támasztják alá a Németország valamennyi régiójából származó példák.

A kiadvány előző kiadásához kapcsolódó pozitív visszajelzések alátámasztják, hogy jelentős igény mutatkozik az egyéni közúti közlekedés biztonságos és környezetbarát alternatívája iránt. Célunk a vasúti közlekedés további erősítése, térnyerése. Biztos vagyok abban, hogy a „Város, vidék, vasút” most bemutatott új kiadása ehhez jelentős mértékben hozzájárul.

Wolfgang Tiefensee
Közlekedési, építésügyi és városfejlesztési szövetségi miniszter

* A jelen rövidített magyar kiadásban elsősorban a mellékvonalakat kívántuk bemutatni. További elővárosi példák a teljes német kiadásban, valamint az előző magyar kiadásban megtalálhatók.

Nyolc vasútvonal – egyetlen recept

Fejlődik a vasúti közlekedés Németországban. Még a kilencvenes években számos mellékvonalat a bezárás fenyegetett, azonban a vasúti reformmal fordulat következett be. A létbiztonságot szavatoló közszolgáltatás részeként a polgárok számára most ismét elérhető a korszerű vasúti közlekedés – városban és vidéken egyaránt. Az Allianz pro Schiene „Város, vidék, vasút” kiadványa 2009-ben ismét bemutat néhány olyan vonalat, mely nemcsak túlélte a közlekedéspolitikai ínségidőket, de el is árulja a siker receptjét, miként tudták néhány éven belül az utaslétszámot hihetetlen mértékben növelni. Jelen válogatásunkban nyolc sikeres regionális vasút példáját ismertetjük – egy kis vasúttörténelem kíséretében, de elsősorban civil kezdeményezések, politikusok, elkötelezett vasutasok és megbízó testületek gyümölcsöző együttműködésének a történetét mutatjuk be. Le tudjuk szűrni az életszerű példákból, hogy a sikernek számos atyja van, de közös az eredményes vasúti közlekedés alapreceptje: **infrastruktúra** - beruházások, sűrű menetrend, jó csatlakozások, kiváló járművek, egyszerű tarifarendszer, ügyfélközpontú hozzáállás és a vasúttársaság regionális beágyazottsága.

Vasúti reform: regionalitás és verseny

Németországban 1996 óta a tartományok felelnek a regionális vasúti közlekedésért. A „megrendelő–szolgáltató rendszer” alapján állapítják meg a tartományok, mennyi az a vasút, amire szüksége van a lakosságnak. Általában több közlekedési vállalat pályázhat egy-egy megbízásért. A regionalitás, a finanszírozás világos szabályai és a verseny jót tettek a térségi vasúti közlekedésnek és megalapozták annak németországi reneszánszát.

Térségi közlekedés: a tartományok, mint megrendelők

Annak érdekében, hogy a tartományok megrendelő szerepüket teljesíthessék, 1996 óta a szövetségi kormánytól az ásványolaj jövedéki adójából származó bevétel egy részét megkapják, amit szakmai körökben „regionalizálási forrásként” emlegetnek. Sajnos az utóbbi évek során a pénzügyminisztérium egyfajta alkalmi „kőbányaként” kezelte ezt a forrást. Míg a tartományok 2006-ban még 7,05 milliárd eurót kaptak térségi közlekedési szolgáltatások megrendelése céljából, addig 2008-ban már csak 6,67 milliárdból gazdálkodhattak. Az Allianz pro Schiene felfogása szerint a térségi közlekedésnek szilárd alapokra van szüksége, ennek érdekében a regionalizálási forrás 2009-ben először alkalmazott évi 1,5 százalékos emelését 2010-től 2,5 százalékra növelni és ezt a növekményt 2019-ig rögzíteni kellene.

A siker számokban

A keretfeltételek és a térségi koncepciók sikere önmagáért beszél: Németországban 1995-től 2008-ig a regionális vasúti közlekedés teljesítménye utaskilométerben kifejezve több mint 33 százalékkal növekedett, ugyanakkor az utasszám bő 50 százalékkal nőtt ezekben az években. Ez azt jelenti, hogy a kereslet erősebben nőtt, mint a vasúti kapacitás, ami ebben az időszakban 26 százalékkal bővült. Tehát a vonatok kihasználtsága javult, a térségi vasútközlekedés egésze hatékonyabbá vált.

A választás nem volt könnyű...

A német kiadvány 3. kiadása alapján 8 olyan vasútvonalat mutatunk be, ahol az utaslétszám jelentős mértékben nőtt. A kiválasztás során nem voltak merev elvárásaink, főleg azt tartottunk szem előtt, hogy mind földrajzilag, mind tartalmilag széles legyen a spektrum. Biztosíthatjuk a Tisztelt Olvasót, hogy nem volt könnyű dolgunk. A teljesség igénye nélkül arra törekedtünk, hogy rövidebb és hosszabb vonalakat, elővárosi és ritkán lakott vidékeket átszelő vasutakat válasszunk. A bemutatott vonalak közt akad olyan, ahol a Deutsche Bahn regionális társasága tartja fenn a közlekedést, de olyan is, melynek üzemeltetője magánvasút. Nem csak az üzemeltető társaságok sokrétűek, az utasok még inkább azok: vannak köztük napi ingázók, turisták, diákok, alkalmi utazók – valamennyien eltérő igényekkel jelentkeznek, és egy sikeres vasúttársaságnak ezen várakozásoknak eleget kell tennie.

Az összes példában egy a közös nevező: ahol a vasúti kínálat **megújul** illetve jelentősen megjavul, ott az utaslétszám ug-rásszerűen megnő. Mintha az emberek csak arra vártak volna, hogy a vasút ismét eljőjjön hozzájuk

Sok örömet kívánunk olvasás közben!

Utóirat: További pozitív példákat a „Város, vidék, vasút” második kiadása ismertet, mely letölthető németül és magyarul PDF fájlként a www.allianz-pro-schiene.de honlap Publikationen menüpontjában.

Gäubahn

Baden-Württemberg | Eutingen im Gäu – Freudenstadt





Erdei vasút - másképp

Németország leglátványosabb vasútvonalainak egyike a Fekete-erdő sziklás, vizenyős tájain át vezet. A régi, Stuttgart és Freudenstadt közti Gäubahn ezen szakaszán három hatalmas viadukt is épült. Az 1879-es megnyitás előtt számos mérnök kizárta egy ilyen nyomvonal kivitelezését. Azóta is többször halottá nyilvánították a vasútvonalat, de változatos történelme során mindig sikerült túljutnia a nehézségeken. A Gäubahn legutóbbi újjászületését kétségtelenül a 2006. évi villamosítás jelentette. Azóta a DB Regio piros regionális expresszvonatai és az AVG Albtal Közlekedési Társaság sárga-piros szerelvényei megosztva használják az Eutingen–Freudenstadt pályát. Az együttműködésnek köszönhetően a hét minden napján óránként közlekedik vonat. A siker nem váratott magára: az utaslétszám két esztendő alatt majdnem megháromszorozódott.

1945-ben pedig a német Wehrmacht felrobbantotta a viaduktokat, órákkal a szövetséges csapatok bevonulása előtt. A megsemmisített vonal újjáépítése bár elhúzódtott, de sikerrel zárult. De nem a háború volt az utolsó ádáz ellenség. Az egyéni autós közlekedés térnyerése a Fekete-erdőt is utolérte, és már az 1970-es évek elején felmerült az egyre kihasználatlanabb vonal bezárása. Egyhamar nem érkezett el a vég, de 1974-ben az egykori fővonalat mellékvonallá fokozták le, majd a karbantartásra fordítható pénz egyre kevesebb lett. 1975-ben megszűnt

Freudenstadt-Grüntal megállóhely, 1979-ben Altheim-Rexingen állomás. A felújítás ideje csak két évtized múlva érkezett el, amikor a „Freudenstadti Csillag” elnevezésű regionális közlekedési koncepció újra helyzetbe hozta a vasutat. Akkor új irányvonalakat vezettek be a fekete-erdei vasútüzemnél, amelyek az Integrált Ütemes Menetrend keretében óránként biztosítják az eljutást a térségben. A „Freudenstadti Csillag” a 2006-os villamosítás óta ereje teljében ragyog.

A Deutsche Bahn és az AVG együttműködött a 30 kilométeres vasúti pálya felújításában. Ennek utolsó szakaszaként nem csupán villamosították, hanem létrehozták a kapcsolatot a közeli nagyvárosok, Stuttgart és Karlsruhe felé. A két kiterő, Schopfloch és Hochdorf újjá- és átépítése lehetővé tette, hogy a Gäubahn csatlakozzon az S41 Karlsruhe–Rastatt–Freudenstadt városi vasúthoz a Murgtalbahn nyomvonalán. Azóta a közvetlen, pontosan járó vonatoknak köszönhetően jócskán megnőtt az utasforgalom. Az új, korszerű járművek természetesen alacsonypadlósak, és többfajta kialakítású fülkékkel rendelkeznek.

A vasútnak köszönhetően az Északi Fekete-erdő ma közelebb került a nagyvárosokhoz. Eutingenből óránként lehet Stuttgart-ba eljutni, ráadásul minden második órában átszállás nélkül.

A vonal másik végén, Freudenstadtból az S-Bahnnal a Murg völgyén át közvetlenül Karlsruhéba lehet utazni. Ráadásul a DB Regio és az AVG jövőre újabb megállóhelyek létesítését tervezi Freudenstadt város területén, Dornstettenben, Horbban és Eutingenben, hogy a járás keleti részében levő lakó- és kereskedelmi övezeteket könnyebben el lehessen érni.

A bájos vasútvonal a turistákat is szép számban vonzza. Számukra olyan vendégkártyát vezettek be, amivel a látogatók a Fekete-erdő teljes területén ingyen használhatják a közösségi közlekedést – mintegy 100 településen, beleértve a Fekete-erdőt érintő közlekedési szövetségek a Rajna és Neckar folyók, valamint Rastatt közt levő területén. Aki legalább egy éjszakát tölt a környéken, a szálláshelyen megkapja az ún. KONUS kártyát, mely a Fekete-erdőbe látogatókat ingyen utazásra jogosítja fel a térség vonat- és buszjáratain, valamint S-Bahn szerelvényein.

A Gäubahn-on a vasúti nosztalgiáról sem feledkeznek meg. A nyári szezonban a „Vörös Süvítő” becenevű, ET 65 sorozatszámú történelmi motorkocsi helyettesíti az AVG egyik szerelvényét a menetrend szerinti forgalomban, így az utazók ízelítőt kapnak a 1930-as évekbeli vasúti közlekedésből. A motorkocsi jellegzetes hangja már csak a Gäubahn-on hallható, hiszen a Freudenstadtból Eutingenbe közlekedő motorkocsi az utolsó üzemképes Süvítő.



Óránként közlekednek: két üzemeltető, egy sikeres vasútvonal

A vasútvonal teljesítménye

A Gäubahn majdnem megháromszorozta napi utaslétszámát 500-ról (2006) 1.400-ra (2008). A közvetlen vonatokkal főleg hétvégenként rengeteg turista utazik ki Stuttgartból és Karlsruhéba, érintve ezt a 30 kilométeres fekete erdei vasutat. Hétvégén és hétköznap 9 óra után kerékpárjegyet sem kell váltani. A vasútvonal az VGF Freudenstadt Járási Közlekedési Szövetség tarifaközösségéhez tartozik, ezért ugyanazzal a jeggyel busszal is tovább lehet utazni. A vonatok pontossága egyébként példaértékű, a szerelvények 98,5 %-a pontosan vagy öt percnél kevesebb késéssel közlekedik.

A KARLSRUHEI MODELL

Az egyszerű és nagyszerű ötleteket zseniálisnak szokás nevezni. Dieter Ludwignak volt egy ilyen ötlete, aki hosszú évekig az AVG társaság első embere volt: „Meg kellene tanítani a kis villamosnak, hogy a nagyvasút pályáján is képes legyen, közlekedni.” Fel is találta a kettős rendszerű szerelvényeket, amelyek városban belül 750 voltos egyenárammal a villamoshálózaton közlekednek, de amikor a városhatárra érnek, a vasúti pályán regionális vonatként 15.000 voltos váltóárammal is képesek haladni. A régióvillamosok bevezetése óta immár nem az utasnak kell átszállnia, mivel maga a jármű képes „átnyergelni”. Az első kettős rendszerű üzem 1992-ben indította az AVG Karlsruhe és Bretten között. Azóta a karlsruhei modell szerint közlekedő villamosvonatok 550 kilométernyi pályahálózatot járnak be, mely összeköttetésben áll Rhein-Neckar illetve Stuttgart S-Bahn hálózatával. Azóta a Ludwig-féle kettős rendszerű technika világszerte híressé vált, többek közt Saarbrücken, Chemnitz (kiadványunkban szerepel) és Kassel városi vasútüzeme is eszerint működik. A tramtrain-modell Németországon kívül is egyre népszerűbb, például távol-keleti beruházók körében.

Történelem

- 1879 | Átadják a Stuttgart – Freudenstadt vasútvonalat, más nevén Gäubahn-t.
(A jelenlegi Eutingen im Gäu – Freudenstadt vonal a történelmi Gäubahn egyik szakasza.)
- 1949 | Négy évvel a háború után ismét bejárható a vonal, miután a szövetségesek elől visszavonuló német katonaság által felrobbantott viaduktokat újjáépítették.
- 1974 | A fővonalat lefokozzák mellékvonallá.
- 2003 | Elkészül a „Freudenstadti Csillag” elnevezésű regionális közlekedési hálózat. A Rastatt és Freudenstadt közötti Murgtalbahn pályáját villamosítják.
- 2006 | Villamosítják a Gäubahnt. Bevezetik a közvetlen vonatokat Freudenstadt és Stuttgart között, továbbá Schopfloch és Hochdorf kitérő állomások korszerűsítését követően már a karlsruhei hálózathoz is csatlakozik a vonal.

Adatok

Üzemeltetők

Közlekedési társaságok: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) és DB Regio AG, Regionalverkehr Württemberg
Mebízó: Baden-Württemberg Tartománya
Pályavasút: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Napi utaslétszám



Forrás: DB Regio AG

Pályahossz 30 km

Menetidő 30 perc

Ütem órás

Csúcssebesség 80 km / óra

Vonatkilométer (évente) 520.000

Járművek

ET 425 (Siemens és Bombardier), GT 8-100 2SM tramtrain rendszerű középpadlós villamosvonat (Duewag, ma Siemens)



Kapcsolat

AVG | Dr. Walter Casazza ügyvezető
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
Tullastraße 71
76131 Karlsruhe
Telefon +49-721/61 07 50 10
Fax +49-721/61 07 50 09
info@avg.karlsruhe.de
www.avg.info



Kapcsolat

DB Regio | Ralf Urban szóvivő, kereskedelmi vezető
DB Regio Baden-Württemberg, Regionalverkehr Württemberg
Ehmannstraße 56
70191 Stuttgart
Telefon +49-711/20 92 52 04
Fax +49-711/20 92 36 08
ran-baden-wuerttemberg@bahn.de
www.bahn.de/baden-wuerttemberg



DB BAHN

Die Gräfenbergbahn



Gräfenbergbahn

Bajorország | Nürnberg Északkeleti pu. – Gräfenberg



Frankföldre a cseresznyevirág-expresszsel

Valaha üzemszünet fenyegette, azóta a Gräfenbergbahn a Bajor Szabadállam egyik büszkeségévé lépett elő. A két állapot között évekig tartó kemény harc folyt, amelyet megnyert a tucatnyi lelkes vasútbarát. A „Civil Kezdeményezés a Gräfenbergbahnért” résztvevői már a 80-as években tisztában voltak azzal, ami Németországban azóta már magától értődik: ez a 28 kilométeres vasúti pálya sem reménytelen eset, megfelelő kínálat esetén az utasok inkább előbb, mint utóbb szép számban visszatérnek. Az utasbarát kínálati menetrend a 2000. esztendőben valósult meg. Az újrakezdés óta az utaslétszám 160 %-kal nőtt. Hétköznaponként akár napi ötezren is utaznak a vonalon. Hétfégenként csak napi 1.500 utast tartanak számon, de ez is az utaslétszám megduplázását jelenti.

Ha a 80-as és 90-es években jártunk volna ott, még gyökeresen más kép fogadott volna. Az akkori kornak megfelelő járművek egyre ritkábban közlekedtek az egyre romló pályán, és az utasok fokozatosan hátat fordítottak a Nürnberg Északkeleti pályaudvar és Gräfenberg közti vasútvonalnak. A nagyvárosi pályaudvar azzal is gyengítette a kicsiny vonal esélyeit, hogy szigetállomásként nélkülözte a csatlakozásokat a belváros, illetve a kiterjedt vasúthálózat felé. Végül a vonal bezárása egyre valószínűbbé vált. „Kész dráma volt”, emlékszik vissza Matthias Striebich akkori aktivista. „A politikusok hangoztatták, hogy a vasút a hibás a hanyatlásban. A vasút szabadkozott, hogy hiába, nem gazdaságos a vonal. Az újabb és újabb beadványokkal egyelőre csak a végzetes döntés elhalasztását értük el.” A Gräfenbergbahn mentőangyalai nem riadtak vissza a merészebb akcióktól sem. Willi Keiner például, a Forchheim járási hivatal munkatársa, csapatnyi diákot egy párhuzamos buszjárártól visszairányított a vasúthoz. Az ilyen jellegű „utaslétszám növelések” nyilván a megszüntetés ellen hatottak. Előbb csak kritika járt a kiállításért, később viszont, amikor 2000-ben már látszott a változás, Willi Keiner és DB-s vasutas társa, Tobias Richter már elismerésben részesültek – a Gräfenbergbahn megmentéséért a Bajor Vasúttársaság Regionális Közlekedésért Díját ítelték oda nekik.

A Gräfenbergbahn a vasúti reform „mellékhatásaként” jutott levegőhöz. Az országos politika elhatározta, hogy a regionális vasúti személyszállítást térségi alapokra helyezték. Az új gazda, a Bajor Szabadállam ígéretesnek minősítette a vonalat. Már 1998-ban megkezdtek a pálya alapos rehabilitációját, beleértve



a biztonsági berendezések, az utastájékoztató és a megállóhelyek korszerűsítését. Két év múlva – sűrített ütemes menetrend mellett – ismét üzembe helyezték a vasutat, 2003 óta már hétfévente is óránként közlekedik a vonat. Ma a Gräfenbergbahn környezetkímélő, kényelmes közlekedési eszköz, amely az utast közvetlenül a nürnbergi agglomerációba viszi. Szintén a vasút malmára hajtotta a vizet, hogy a metróvonalat az Északkeleti pályaudvarig meghosszabbították, így véget vetettek a pályaudvar közlekedési elszigeteltségnek. Közben a Heroldsberg Északi megállóhely létesítésének köszönhetően a Schwan STABILO üzem ingázó dolgozó is kedvezőbb helyzetbe került.

Sok városi utas kedveli a gyors hétféje eljutást a kirándulóvezetbe, melyet sűrű turista-úthálózat szel át. Messze vidéken híresek a virágzó cseresznyefák, melyek tavasszal



Siker koronázta a civil kezdeményezés szívós küzdelmét

egészen Gräfenbergig kísérik a vasúti pálya jó részét. Ezért szerepel a piros cseresznye a DB-Regio által üzemeltetett Gräfenbergbahn logóján. Közkedveltek a vasútvonal mentén található vendéglők is, ahol vadas ételeket és a Schaufelét, a hírhedt méretű sertéslapockát találják.

Annak érdekében, hogy az emberek egyre jobban azonosuljanak a vasúttal, a DB Regio közép-frankországi szervezete kitesz magáért a kirakatvonal-projekt keretében. Szorosan együttműködnek az iskolákkal, aktívan felkészítve az újabb utas-nemzedékeket a gördülékeny diákforgalomra. Az új utasok megnyerése érdekében minden háztartásnak személyre szóló levelet küldtek, ismerkedős ingyenjeggyel együtt. Ismertető füzeteket szerkesztettek szabadidős tippekkel. Emellett a jobb utastájékoztató érdekében például az ingázók parkolóit jelzőtáblákkal szerelték fel.

A vasútvonal teljesítménye

Amióta tagja a Nürnberg Térségi Közlekedési Szövetségnek, a Gräfenbergbahn szolgáltatása még színvonalasabb lett. Ahol 1995 végéig csak napi öt vonatpár közlekedett, ott 1996 óta hétfőtől péntekig 25 vonatpárral lehet utazni a gräfenbergi vonalon, ráadásul van további 6 pár betétjárat, mely az út felét teszi meg Eschenau állomásig. A kínálatot lépcsőről-lépcsőre sikerült javítani. Az első nagy vívmány a hétköznapi óras ütemes közlekedés volt, amely 2003. decemberben a hétvégékre is kiterjesztésre került.

A BAJOR TÉRSÉGI KÖZLEKEDÉS KIRATATVONALA

2001-ben indította a Bajor Vasúttársaság a „Bajor térségi vasútközlekedés kirakatvonalai” nevű projektjét. Ennek célja az intenzív marketing, a minőségbiztosítási és -javítási intézkedések hatékonyságának ellenőrzése. Hat évig értékelték az ilyen jellegű intézkedések sikerét, hatásait a négy kiválasztott vonalon – a Gräfenbergbahn mellett a Bayerische Oberlandbahn, a Paartalbahn és a Waldbahn versengett. Kivált a marketing és imázs, a pontosság és szolgáltatási készség, a biztonság a diákforgalomban és az utastájékoztató területére figyeltek oda, azzal a nem titkolt céllal, hogy színvonalasabb szolgáltatásra késztessek az üzemeltetőket. A Gräfenbergbahn elsősorban az utastájékoztató terén vívott ki elismerést magának.

Történelem

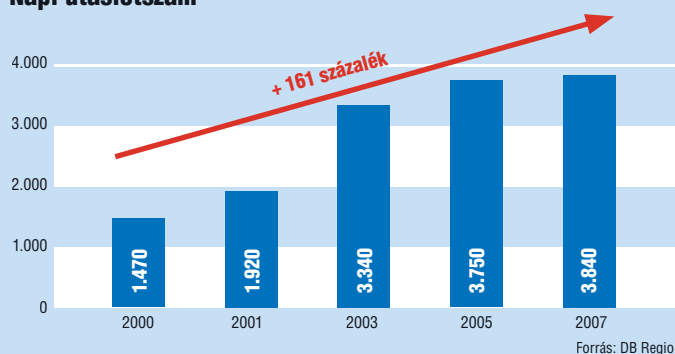
- 1886 | Az Erlangen – Eschenau – Gräfenberg vasútvonal megnyitása.
- 1904 | Kezdődik a Nürnberg Északkeleti pu. – Eschenau összekötő vonal megépítése.
- 1908 | A vasútüzem megkezdése a Nürnberg Északkeleti pályaudvar – Heroldsberg viszonylaton, májusban a pálya már eléri Eschenaut.
- 1983 | Hétköznap már csak öt vonatpár közlekedik a Nürnberg Északkeleti pályaudvar – Gräfenberg útvonalon, a hétvégi forgalomban buszjáratokat indítanak. A civilek kezdeményezése felveszi a kesztyűt, és fellép a fenyegető megszüntetés ellen.
- 1996 | Befejezik a metróvonal meghosszabbítását Nürnberg Északkeleti pályaudvarig. Az új kötőpályás összeköttetés közelebb hozza a belvárost, ezáltal nő a gräfenbergi vasútvonal iránti érdeklődés
- 1998 | Megkezdik a pályafelújítást.
- 2000 | A pályarehabilitáció befejeztével újraindul a vasútüzem a Nürnberg Északkeleti pályaudvar – Gräfenberg vasútvonalon.
- 2001 | Új VT 642 sorozatú dízel motorkocsikat állítanak forgalomba, és a kínálatot is bővítik. Elkezdődik a „Bajor Kirakatvonalak” projekt.
- 2003 | Decemberben az órás ütemet a hétfőre is kiterjesztik.

Adatok

Üzemeltetők

Személyszállítás: DB Regio AG, Regio Mittelfranken
Mebízó: Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
Pályavasút: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Napi utaslétszám



Pályahossz 28 km

Menetidő 39 perc

Ütem egész héten órás alapütem, betétjáratok a Nürnberg Északkeleti pályaudvar – Eschenau viszonylaton

Csúcssebesség 80 km/óra

Vonatkilométer (évente) 461.000

Járművek

2008. decemberig és 2009. decembertől:
VT 642 Siemens Desiro dízel motorkocsik a DUEWAG-tól,
2008. december és 2009. december között:
VT 648.3 Lint 41 Alstom dízeles motorkocsik.

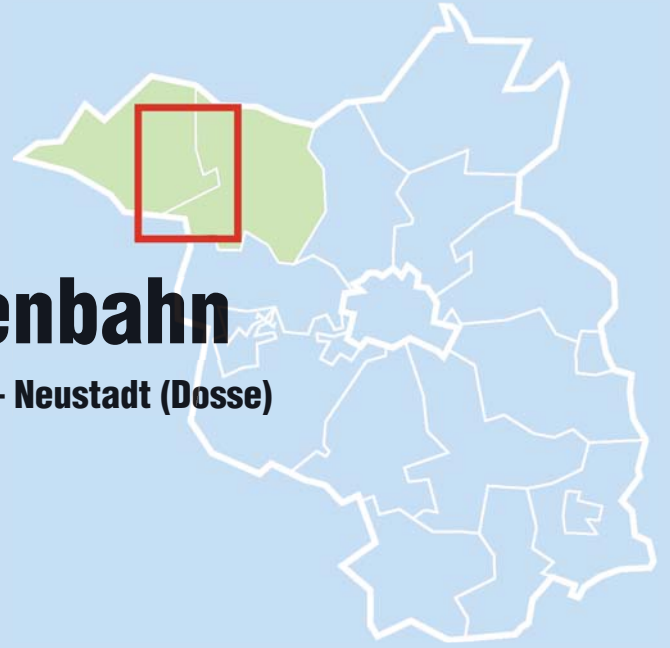


Kapcsolat

Helmut Fellner | DB Regio AG

Regio Mittelfranken
Hinterm Bahnhof 33 | 90459 Nürnberg

Telefon +49-911/219 26 56 | Fax +49-911/38 27
helmut.fellner@dbbahn.com
www.bahn.de



Prignitzer Eisenbahn

Brandenburg | Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse)



Az ökovasút bámulatos kezdete és pályafutása

A rendszerváltás után úgy tűnt, hogy a Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse) vasútvonalra a fokozatos leépülés következtében a megszűnés vár. A vonal megmenekülését egyetlen ember találékonyságának köszönheti. Thomas Backen az NDK idején az állami Reichsbahn mozdonyvezetője volt, a két Németország újraegyesülését követően a Deutsche Bahn állományába került át. Amikor a putlitzi születésű mozdonyvezető értesült arról, hogy az otthona előtt elhaladó vasútvonalat meg fogják szüntetni, vasúti vállalkozást alapított, majd társával, Mathias Tenissonnal együtt Uerdingenből kiselejtezett sínbuszokat szereztek be. Ezzel annyira sikeresen kezdték kiszolgálni az újjálesztett mellékvonalat, hogy csakhamar bővítésbe foghattak: a Pritzwalk – Neustadt vonalat, majd más viszonylatokat is kiszolgálták. Amikor időnként a rozoga sínbuszok egyike fekvé maradt, a két úttörő magánvasutas saját kezűleg javította meg. A mai napig emlegetik a vezetőállás melletti műanyag ládát, amelyből az utasok kiszolgálhatták magukat: darabonként egy márkás egységáron édességeket árultak ily módon.

A kalandos alapítási időszak már rég a múlté, de a Prignitzi Vasút Kft. (PEG) sikerének titka még mindig a helyi utasok iránti elkötelezettség. Még a problémásnak számító Pritzwalk – Neustadt vonalon is fokozatosan növelni tudták az utasszámot, a 2001-beli napi átlag 400 utasról a mai 960-ra, ami 140 %-os növekedést jelent. Tenisson társalapító nem véletlenül döntött úgy, hogy továbbra is a társaság putlitzi székhelyéről irányítja az immár közel 400 alkalmazottjukat. További érdekesség, hogy a Prignitzi Vasút sikeresen kísérletezett alternatív üzemanyagokkal. Németország szerte figyelmet és elismerést vívtak ki maguknak azzal, hogy helyi termelésből származó növényi olajjal, illetve biodízzellel üzemelnek a motorkocsik, erősítve a térségi mezőgazdaság pozícióját.

Brandenburg nyugati része gyéren lakott vidék. Utasszámban a brandenburgi vasúttársaság nem tud versenyre kelni az erős elővárosi viszonylatokat kiszolgáló társaságokkal. Ezért figyelemre méltó, hogy ők is jelentős növekedési mutatókat érnek el. Ráadásul a Berlin-Brandenburg Közlekedési Szövetséggel karöltve a PEG térségi közlekedési koncepciót dolgoz ki a Prignitzi járás részére azzal a céllal, hogy minél több fiatal utast nyerjenek meg, és a diákforgalomban még nagyobb részarányt érjenek el.



„Egy jó vonat”, hirdeti a PEG kék-fehér-piros logója, amit németül úgy is értenek, hogy „jó húzás”. A prignitziek ismernek ügyfélbarát hozzáállásokról. A vonatkísérők készségesen nyújtanak mindenféle információt. A jegyeket a vonatokban felállított automatáknál lehet megváltani, és utazás közben napilapok állnak rendelkezésre. Nem meglepő, hogy a Német Vasúti Ügyfelek Szövetsége 1999-ben a PEG-nek ítélte oda a Német Vasútközlekedési Díjat az utasok kimagasló kiszolgálásáért.

Az új RegioShuttle RS1 típusú motorkocsik forgalomba állítása további minőségi előrelépést jelentett, 2003. október óta ezek a korszerű, klimatizált járművek óránként szolgálják ki a Pritzwalk – Neustadt (Dosse) viszonylatot. Az alacsonypadlós bejáratok rész kedvez a kerékpárosoknak, valamint a gyerekkocsival, poggyással érkező utasoknak.

A kamerákkal felszerelt szerelvényeken garantált a tisztaság és az utasbiztonság. Időközben a PEG 2008. március 1-i hatállyal a pályavasúti feladatokat is átvállalta a DB Netz AG-től. A vállalkozói sikerek ellenére a PEG-nél nem felejtik el, honnan érkeztek. Amikor Prignitzben 2009. májusban elővették a régi jó sínbuszokat, a különjáratokra egész Németországból érkeztek a vasútrajongók, hogy újra tapasztalhassák a régi érzést.



A PEG teljes járműállománya biodízzel üzemel

A vasútvonal teljesítménye

A Regio-Shuttle RS 1 típusú motorkocsik egyórás illetve kétórás ütemben közlekednek. A helyi vonalak kiszolgálása mellett Neustadtban csatlakozás van Berlin felé. Ennek köszönhetően a vidéki lakosság számára is lehetséges az autómentes közlekedés. A két újranyitott megállóhely és a Pritzwalk állomáson biztosított csatlakozások Meyenburg és Putlitz felé ugyanúgy hozzájárulnak a vonal népszerűségéhez, mint a Prignitz Expressz (lásd a következő példát). A Prignitzi Vasút elköteleződésének további bizonyítéka a sikeres, DIN EN ISO 9001:2000 szerinti minőségügyi tanúsítvány.

KEDVEZŐ KÖRNYEZETI MÉRLEG

A Prignitzi Vasút szerelvényei már 1999 óta növényi olajjal közlekednek. A vasút saját karbantartó műhelye végezte a motorok szükséges módosítását. A bio-üzemanyag előnye a gázolajhoz képest a némileg alacsonyabb előállítási költség és a környezetbarát jelleg. Elégése során ugyanannyi széndioxid keletkezik, amennyit a növények előzőleg felvettek (CO₂-semlegesség), ennek révén tovább javul a vasút környezeti mérlege. Az EUROSOLAR Megújuló Energiák Európai Szövetsége ezt a vívmányt 2001-ben a Német Szolárdíjjal ismerte el. 2003-ban a Prignitzi Vasút új járműveket szerzett be, melyek meghajtását nem tudták adaptálni növényi olajra, ezért biodízellel álltak át. 2004 óta a PEG teljes járműparkja biodízzel üzemel, ezáltal is javítva a vasút környezeti mérlegét.

Történelem

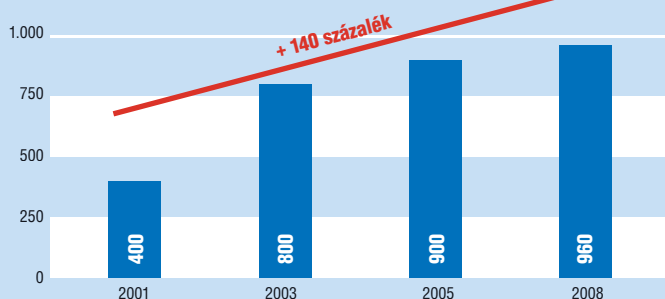
- 1887 | A Neustadt (Dosse) – Pritzwalk vonalon megkezdődik a vasútüzem.
- 1996 | Elhárítandó a fenyegető megszűnést, az újonnan megalapított Prignitzi Vasúttársaság Kft. (PEG) átveszi a DB Netz AG kezelésében levő északnyugat-brandenburgi mellékvonalon az üzemeltetést.
- 2001 | Az EUROSOLAR a Prignitzi Vasút megújuló energia iránti elköteleződését a Német Szolárdíjjal ismeri el.
- 2003 | A Prignitzi Vasút sikerei alapján, a VBB Berlin-Brandenburg Közlekedési Szövetség tízéves szerződést köt a társasággal, ezáltal hosszú távon szavatolva a megbízható térségi közlekedést Nyugat-Brandenburgban. Abban az esztendőben nyolc új RegioShuttle típusú motorkocsi beszerzésére kerül sor.
- 2004 | A PEG lett a Németországban piacszerzésre törekvő brit „Arriva” társaság első német érdekeltsége. A teljes járműflottát biodízel üzemre állítják át.
- 2008 | A PEG átveszi a DB Netz AG-től a Neustadt (Dosse) – Pritzwalk mellékvonal pályavasúti teendőit, beleértve a karbantartást is.

Adatok

Üzemeltetők

Személyszállítás: Prignitzer Eisenbahn GmbH
Megrendelő: Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)
Pályavasút: PEG Infrastruktur

Napi utaslétszám



Forrás: PEG

Pályahossz 42 km

Menetidő 55 perc

Ütem óránként Neustadt (Dosse) és Kyritz között,
kétóránként Kyritz és Pritzwalk között

Csúcssebesség 60 km / óra

Vonatkilométer (évente) kb. 311.000

Járművek VT 650 Regio Shuttle (Stadler Pankow)



PRIGNITZER EISENBAHN



Kapcsolat

Mathias Tenisson | ügyvezető

Prignitzer Eisenbahn GmbH
Pritzwalker Straße 8 | 16949 Putlitz

Telefon +49-339/81 50 20 | Fax +49-339/81 50 222
info@prignitzer-eisenbahn.de
www.prignitzer-eisenbahn.de



Prignitz-Express

Brandenburg | Hennigsdorf – Neuruppin – Wittstock – Wittenberge





Megszűnt - a lassúmenet

Amikor a 90-es évek elején a Deutsche Reichsbahn személyvonatai a Neuruppini – Hennigsdorfi pályán néhány helyütt már csak 30 kilométeres sebességgel haladtak – mi tagadás, a vasút gondban volt. A keletnémet tájszólásban „malactaxiknak” nevezték a dohos szagú sínbuszokat, amelyek végig dőcögtek a parttalan vidéki rónákon, utasok helyett inkább fűtött levegőt szállítottak. Mivel a vadarautópálya helyenként a leamortizált vasúti pályától látótávolságban húzódott, nyilvánvaló volt a lassújellel teletűzdelt vasútvonal hanyatlása. Amikor a Neuruppini – Berlini vasúti összeköttetés megszűnése már csak idő kérdésenek tűnt, megérkezett a fordulat: a brandenburgi tartomány ellensúlyozni kívánta a kelet-prignitzi térség gazdag fővárosi út. „szalonos övezettől” való leszakadását, ezért kitalálták a „Prignitz-Expresszt”. 1997-ben elrendelték a pályarehabilitációt és három projektszakaszban ismét versenyképesé tették a vasutat. A Kelet-Prignitz és Ruppini járást összekötő mellékvonalakat átminősítették fővonallá. Ma a teljes vonalon 80-120 kilométeres sebességgel lehet közlekedni.

A siker nem vártott magára: 2000 óta naponta majdnem háromszor annyi utast szállítanak, mint a felújítás előtt, sőt a középső Neuruppini – Wittstock szakaszon a növekedés 500 %-os volt. A hírhedt „malactaxik” helyett ma korszerű, klimatizált dízel motorkocsikkal közlekednek, amelyekben kétszer annyi utas elfér, mint az NDK-beli sínbuszokban. Közben a megállóhelyeket is akadálymentesítették és a peronmagasságot a modern motorkocsikhoz igazították.

A nyolc évig tartó munkálatok rengeteg türelmet követeltek az utazóközönségtől. Eleinte vonatpótló buszokat kellett igénybe vennie annak, aki a berlini Zoo állomástól Neuruppini-ba akart eljutni. A teljes vonal csak 2008 óta utazható be átszállás nélkül. Mégis, szemmel láthatóan a Prignitz-Expressz oly mértékben elégti ki az utasok elvárásait, amely 1995 előtt még elképzelhetetlené tűnt. Akkor három mellékvonal összehangolatlan vonataival lehetett találkozni, melyek többnyire kétórás ütemben követték egymást. Ma Wittbergében a berlini sebesvonatok és a hamburgi IC-vonatok által kiváló csatlakozás van, Kremen és Hennigsdorfi közt pedig vicinális közlekedik.



Kerékpár és költészet:
a Prignitz-Expressz-túra a sportolást összeköti a kulturális élménnyel

A szolgáltatások javításának sora ezzel nem ért véget. Hennigsdorf után a Prignitz-Expressz jelenleg a külső berlini körvasúton nyugati irányban közlekedik tovább Berlin-Spandauig, így aki Hennigsdorf után közvetlenül a belvárosba szeretne eljutni, átszállhat az S-Bahnra. A Második Világháború előtt a vonatok az S-Bahn-nal párhuzamosan közlekedtek Berlin-Gesundbrunnen állomásig; a távlati tervekben ennek a kapcsolatnak a helyreállítása szerepel.

A vasútvonal teljesítménye

A vasútvonal felújításának köszönhetően a Hennigsdorf és Wittenberge közti eljutási idő 195 percről 120-ra csökkent. A vonatkeresztek közötti rövidebb menetidők speciális szolgáltatási modell bevezetését tették lehetővé. A Prignitz-Expressz egyvágányú fővonalai pályán közlekedik és a kitérők számához, elhelyezéséhez kell igazítani a menetrendet. Emiatt néhány megállót kétóránként szolgálnak ki, miközben más megállóhelyeken csak szükség esetén áll meg a vonat. A vonatok hétköznap óránként közlekednek Berlin és a vidék között, csúcsidőben betétjáratokkal kiegészítve a kínálatot. Hétvégén egy- vagy kétórás ütem van. Az utaslétszámban bekövetkezett növekedésre reagálva azóta majdnem minden járat esetében két motorkocsival lehet találkozni a Berlin és Neuruppin közötti szakaszon. Neuruppin és Wittenberge között főleg a diákjáratok közlekednek dupla vonategységgel.

KERÉKPÁRON FONTANE NYOMÁBAN

2007. őszén 43 kilométer hosszú kerékpárutat neveztek el a Prignitz-Expressz után. Az út Wittstock/Dosse és Neuruppin között húzódik, festői erdős útvonalon. A kerékpárút nagyjából követi a vonat útvonalát, és a német költő és író, Theodor Fontane szülővárosában végződik. Ha útközben elfáradunk, nem szükséges egészen Neuruppinba tekerni, mert útközben számos helyen felszállhatunk vonatra. A DB Regio társaságnál joggal büszkék arra, hogy ők kezdeményezték a térség egyik sikeres turisztikai kínálatát.

Történelem

- 1899 | A vonalon megindul a Kremmen-Neuruppin-Wittstocki Vasúttársaság első vonata.
- 1913 | A Ruppini Vasúttársaság Rt alapítása.
- 1950 | A Deutsche Reichsbahn átveszi a vasúti infrastruktúrát a Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin – Kremmen – vonalon. A rendszerváltás és újraegyesülés után a Deutsche Bahn AG kezelésébe kerül a vonal.
- 1990 | A 772 sorozatú „malactaxi” becenevű Reichsbahn-sínbuszok korszerűsítése.
- 1997 | A 48 kilométer hosszú Hennigsdorf – Neuruppin pályaszakasz rehabilitációja, beleértve a legkorszerűbb biztonsági berendezések kiépítését.
- 2000 | Az első projektszakasz átadása. Az új 6-os regionális expresszjáratok Berlin Spandau és Neuruppin Rheinsberger Tor állomásokat kötik össze dupla vonat egységgel, onnan pedig egy-egy szóló motorkocsi megy szárnyjáratként Wittstock (Dosse) és Rheinsberg irányába. A „malactaxikat” korszerű dízeles motorkocsik váltják.
- 2005 | A második 37 kilométeres projektszakasz befejezése Wittstock és Neuruppin West állomás között.
- 2008 | A harmadik 35 kilométeres projektszakasz befejezése Wittenberge és Wittstock állomás között.

Adatok

Üzemeltetők

Személyszállítás: DB Regio AG
Megrendelő: Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)
Pályavasút: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Pályahossz 139 km

Menetidő 2 óra a teljes vonalra

Ütem

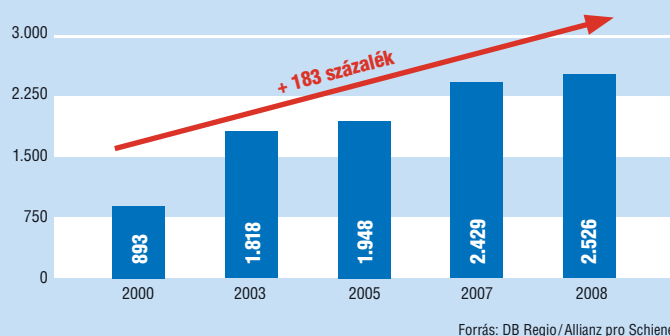
általában óránként, csúcsidőben Berlin és Velten közötti betétjáratok; hétvégén órás ütem Berlin-Spandau és Neuruppin között, máshol kétórás a vonatgyakoriság.

Csúcssebesség Hennigsdorf – Wittstock: 120 km /óra
Wittstock – Wittenberge: 80 km/óra

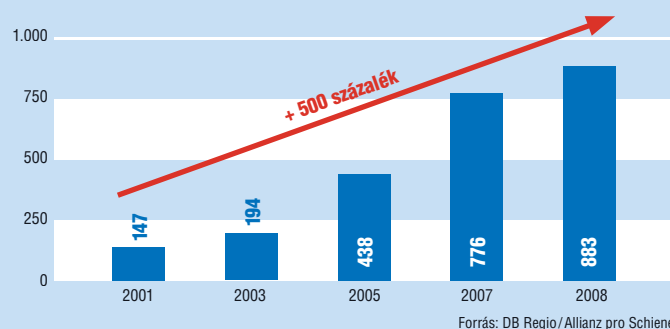
Vonatkilométer (évente) 1.635.633

Járművek 646 sorozatú (GTW 2/6) dízeles motorkocsik egyszerű és kettős trakcióban (Bombardier Transportation / DWA / Adtranz hennigsdorfi gyára)

Napi utaslétszám a teljes vonalon



Napi utaslétszám Neuruppin – Wittstock



Regio Nordost  **BAHN**



Kapcsolat

Renado Kropp | Leiter Angebotsplanung

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

Telefon +49-331/235 67 10 | Fax +49-331/235 67 19
renado.kropp@ddbahn.com
www.bahn.de

Usedomer Bäderbahn

Mecklenburg-Előpomeránia | Züssow –
Świnoujście/Swinemünde, Zinnowitz – Peenemünde



A szigetvasút

Az Usedomi Fürdő Vasútja a szigetről alkotott képet uralja, ahol a Keleti Tenger kéklik és a homokos part fehérlik. Télenyáron egyaránt végig közlekednek a tetszetős kék-fehér motorkocsik a 40 kilométer hosszú tengerparton, vendégek millióit szállítva a tíz híres fürdőbe. Amikor azt látjuk, hogy a nagy múltú vasút ma ismét szilárdan gyökerezik önnön hazájában, nehezen tudjuk elképzelni, hogy a szigetvasutat nem is olyan régen már-már leírták.

Síralmas állapotban volt, amikor 1992-ben kitérítették a leállítását. A Második Világháború végére kiterjesztett hálózatát az új határ megcsönkította, a szárazföld felé vezető hídjait felrobbantották, később az NDK-ra jellemző hiánygazdaság leamortizálta a vasutat. A beruházások nélkül elmúlt évtizedek után a vasúti infrastruktúra leromlott, a járműállományt már csak selejtezni lehetett, a csúcsebesség a legjobb szakaszokon is csak óránkénti 60 kilométer volt. A szárazföldet az utasok kizárólag úgy érthették el, hogy a pálya végén csomagostul átgyalogoltak a wolgasti hídon. Ilyen feltételek mellett a vasút már nem jelentett alternatívát a közúttal szemben.

A rendszerváltáskor néhány helyi vasutas ennek ellenére vonakodott beletörődni az elkerülhetetlenbe. 1993-ban kezdeményezték az „Usedomi Projektet”, vezetőjévé Jörgen Boßet tették, egy újdonsült berlini mérnököt, aki már hallgatóként érdeklődött a vasútvonal sorsa iránt. Most minimális költségvetési hátszéllel a vonal mentőangyalává lépett elő: Boße és társai egyszerű, de ütős menetrendi koncepcióval debütáltak, 5 és 22 óra között óránként vonatot közlekedtettek mindkét irányban, Zinnowitzban és Wolgastban garantált csatlakozás mellett. Megszületett az újkori Usedomi Fürdő Vasútja.

Jörgen Boße ma változatlanul a Bäderbahn ügyvezetőjeként dolgozik. Visszaemlékszik a meghatározó köszönetnyilvánításokra. „Az egyik utas 1996-ban azt írta nekünk, hogy annyira átrázódott a vonalunkon, hogy ezáltal vesekövétől szabadult.” A képzett közlekedési mérnök nem köntörfalaz: „Régi sínbuszaink valóban rázósak voltak. Ezért az emberek rendszerint az utastér közepébe húzódtak, ami közösségi utazási élmény volt.”

Kezdetben a napi vasútüzemnek a szűk költségvetési kerethez kellett igazodnia. Emiatt az UBB fiatal csapata a szárazföldi összeköttetés mielőbbi visszaépítése érdekében lépett fel. 2000-ben az új wolgasti vasúti híd átadásának köszönhetően végre megszűnt a vasút fő hátránya az autóval szemben.



Azóta az átmenő vonatok óránként bejárnak Züssow átszálló állomásig, kétóránként viszont közvetlen vonat van Stralsundig. Ily módon Usedom két császárfürdője – anno a „berliniek fürdőkádjaként“ emlegették – szintén visszanyerte hajdani vonzerójét.

Az utaslétszám növekedése tanúskodik az UBB kimagasló népszerűségéről. A rozoga pálya és régi sínbuszok ellenére már az óránkénti közlekedési rend bevezetés után 160 %-kal több utas vette igénybe a vasutat az első három éven belül. A szárazföldi összeköttetés 2000 nyarán a döntő fordulatot jelentette, utasszámokban mérve is, együtt a pálya felújításával, valamint az új járművek beszerzésével. Már a következő évben kétmilliónyi utazást tartottak számon, 2002-ben már három millió alkalommal utaztak a Fürdő Vasútjával.

A sikerekhez szokott vasút 2007. végén megérezte, mennyire érzékenyen reagálnak az utasok a közlekedési helyzetre. A lengyel közúti határátkelő megnyitását követően rögtön párhuzamos buszjárat létesült Bansin és Swinemünde központja között. Ez az UBB mintegy százezer utasába került. Amióta a Fürdő Vasútja a 2008 őszen átadott, EU által pénzelt pályameghosszabbításon szintén bejárhat a határon át a városközpontba, az utasok visszapártoltak a vasúthoz. Boße főnök világosan fogalmaz: „Miután visszaszereztünk korábbi utasainkat, most már az évi négy millió utazást céloztuk meg.”



Kishatárforgalom Lengyelországba: 2008-ban az Usedomi Fürdők Vasútja visszatért Świnoujście/Swinemünde központjába

A többi sikeres vasútvonalhoz hasonlóan az UBB is verseng ügyfelei kegyéért és nem hagy kétséget a helyi begyökerezettségéről. Az ismertséget növelő akciók közé sorolhatjuk az állomási ünnepeket, a hívogató leveleket minden háztartásnak és a jól bejáratott állomási gasztronómiát. 2008 májusa óta az UBB a tengeri fürdőkkel együtt teszteli az Usedom Card-ot, mely egyben fürdőkártya és közlekedési bérlet, valamint különböző kedvezményeket nyújtanak tulajdonosának a szabadidős létesítmények. Szállásadók kezdeményezésére az UBB immár számos buszkirándulásos programot is kínál utasainak. A buszok igazodnak az UBB társaság kék-fehér külleméhez.

A vasútvonal teljesítménye

Az 1995-ös újratekintés óta a vonatkilométer teljesítménye majdnem megduplázódott: 1.100.000-re nőtt. A 23 korszerű, klimatizált alacsonypadlós motorkocsi megbízható vasútüzemről, kellemes utazási élményről gondoskodik. A javított menetrendnek és a felújított megállóhelyeknek köszönhetően az UBB az üdülősziget népszerű közlekedési eszközévé vált. Az UBB operátorként és pályavasútként egyaránt megszervezte a vasútvonal további kiépítését. 2002-ben sikerült befejezni a Wolgast – Züssow szakasz rehabilitációját. Ennél korábban, 1997. júniusában újraindították az ahlbecki vonalon is a vasútüzemet, egyelőre Ahlbeck határ újonnan létesített állomásáig. 2008 óta az UBB a Swinoujścieig meghosszabbított pályán a határvárosba irányuló forgalmi igényeket is kiszolgálja.

VASÚTON SZABADSÁGRA

Usedom Németország egyik legszebb nyaralási régiója. Az UBB lényegesen hozzájárul a kistérség esélyeinek javulásához, hiszen kínálata kíméli a szigetet a felesleges autósforgalomtól, miközben korszerű és kényelmes közösségi közlekedési eszköz áll rendelkezésre a vendégeknek. A vasút kiszolgálja a sziget minden fontosabb helységét és kiváltképpen a tengeri fürdőket. A közeljövőben öt új megállóhely létesítését tervezik. A wolgasti vasúti híd visszaépítését követően a másik korábbi közvetlen összeköttetés helyreállításán is fáradoznak, mely Berlinből Ducherowon át Swinemündébe vezetett és a sziget déli részében, Karnin mellett vasúti híddal rendelkezett. Ezáltal Usedom és Berlin között két órára rövidülne az eljutási idő. Időközben az UBB a nyugat-előpomerániai Stralsund – Velgast – Barth vasútvonalat is kiszolgálja. Sőt, 2015-ig a régi Barth – Zingst – Prerow pálya reaktiválása is szerepel a tervek közt, ahol Darß félszigeten reaktiválják a régi szárnyvonalat.

Történelem

- 1876 | Az első vonat a Züssow – Wolgast vasútvonalon.
- 1894 | A Heringsdorf – Ahlbeck szakasz megnyitása.
- 1945 | A német Wehrmacht felrobbantja a karnini vasúti hidat, az új lengyel-német határon az usedomi hálózat egy részét levágják.
- 1980 | A 80-as évek során hanyatlik a vasútvonal, népszerűsége a vendégek és helyi lakosok körében fokozatosan csökken.
- 1992 | A pályavasúti beruházások nélkül eltelt évtizedek után az akkori Reichsbahn schwerini igazgatósága kérvényezi a vonal leállítást.
- 1993 | A Reichsbahn vasútjai a „Projekt Usedom” tervezetet hozzák életbe.
- 1994 | Az Usedomi Fürdő Vasútja megalapítása a Német Vasút Rt leányvállalataként. 1995-ben az új társaság átveszi az infrastruktúrát és a vasútüzemet. Főbb feladata az első években a pályarehabilitáció.
- 2000 | Az új wolgasti híd ismét létrehozza a közvetlen szárazföldi kapcsolatot Züssow és Ahlbeck között. Azelőtt az UBB már reaktiválta az Ahlbeck és államhatár közti vonalszakaszt.
- 2002 | Közvetlen vonatok Züssowon át Stralsundig kétórás ütemben. A 2003. évi menetrend bevezetésével Barthig közvetlen vonatok.
- 2008 | A Świnoujście/Swinemünde központjába vezető vonalmeghosszabbítás létesítése és az UBB Polska társaság létesítése a határon átnyúló forgalom lebonyolításához.

Adatok

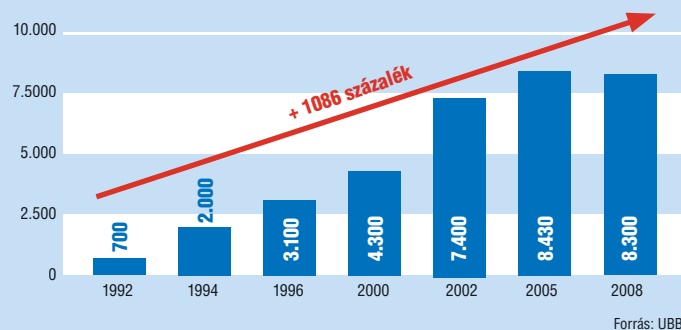
Üzemeltetők

Személyszállítás: UBB GmbH

Megrendelő: Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV)

Pályavasút: UBB GmbH

Napi utaslétszám



Pályahossz 72 km

Menetidő Züssow – Swinemünde: 1 óra 32 perc,
Zinnowitz – Peenemünde 14 perc.

Ütem óránként, nyáron félóránként

Csúcssebesség 80 km/óra

Vonatkilométer (évente) kb. 1.100.000

Járművek GTW 2 /6 típusú, 646.1 sorozatszámú motorkocsik (Stadler)



Kapcsolat

Jörgen Boße | ügyvezető

Usedomer Bäderbahn GmbH és UBB Polska
Am Bahnhof 1 | 17424 Seebad Heringsdorf

Telefon +49-383/78 27 10 | Fax +49-383/78 27 114
UBBGmbH@t-online.de
www.ubb-online.com



City-Bahn Chemnitz

Szászország | Chemnitz – Stollberg



Villamossal az Érchegységbe

A Chemnitzi Modellként is emlegetett megoldás lényege, hogy a belvárosból átszállásmentesen el lehet jutni vidékre. „Kísérleti nyúlként” egy gyengülő vasútvonal szolgált: a leamortizált, rossz kihasználtságú Chemnitz – Stollberg vonal a 90-es évek elején műszakilag is elavult volt.

A City-Vasút Chemnitz Kft. 1998. májusban átvette az üzemeltetést. Első lépésként dízel motorkocsikat alkalmaztak. Ezek a meglévő vonalon óránként közlekedtek, és a menetidőt is sikerült némileg lefaragni. A legfontosabb cél viszont a vonal az ó-chemnitzi villamoshálózattal történő összeköttetése volt, hogy a belvárosból és a város délnyugati részéből átszállás nélkül lehessen Stollbergre utazni. A kínálat javítása meghozta gyümölcsét: 2002-ben valóban sikerült megvalósítani az átjárást. Azóta több mint ötször annyi utas választja a vasutat. Ez az 1998-as állapothoz képest majdnem tízszer akkora utasközönséget jelent. A vonal által kiszolgált települések nagy hasznot húznak a kiváló közlekedési kapcsolatból.

Az ellátásért felelősök kezdettől fogva nagyon körültekintően jártak el. Már a projekt tervezési szakaszában meghallgatták, majd figyelembe vették az érintett lakosság gondjait, igényeit. Ezt követően elvégeztették a szükséges pályafelújítási, korszerűsítési munkákat. Annak érdekében, hogy a villamosok a városhatáron túl is folytathassák útjukat, a Stollberg és Alchemnitz közötti pályát a városi villamosokat meghajtó 750V egyenárammal villamosították. Ennek ellenére a vidéki pályaszakaszon a vasúti szabályozás érvényesül, ami jócskán eltér a villamosüzemtől. Ezért az újonnan beszerzett Variobahn szerelvények kettős irányítási és biztonságtechnikai rendszerrel vannak felszerelve – amikor elhagyják a villamoshálózatot, átkapcsolnak a nagyvasúti üzemmódba.

A teljes beruházási szükséglet 31 millió euróra rúgott, amit a Szász Szabadállam és a ZVMS Közép-Szászországi Közlekedési Szövetség Célegyesület állt. Ezenfelül a városi közlekedési vállalat a belvárosi villamospályát is felújította. 2002. decemberben megkezdődött az átszállásmentes üzem Chemnitz Főpályaudvar és Stollberg között, a belvárosi villamoshálózaton keresztül.

A hírverést sem bízták a véletlenre vagy a saájpropagandára. Ügyfélmagazinnal és info-járművel igyekeztek megszólítani a meglévő és lehetséges utasokat. Az új kínálatot is népszerűsítő hálózati térképet a vasútvonal menti települések minden háztartásának kézbesítették, ezáltal mindenki megismerhette az új lehetőséget.



A javított összeköttetés a városi lakosságnak is megkönnyíti a vidéki szabadidős és rekreációs lehetőségek igénybevételét. A vidéki lakosok pedig könnyen ingázhatnak városi munkahelyre vagy elintézhetik bevásárlásukat. A diákforgalom kiszolgálására reggelente betétjárat indul, ezzel együtt csúcsidőben negyedóránként közlekedik villamosszerelvény. A stollbergi állomás-épület kultúr-állomássá történő átalakítása is sikeres kezdeményezésnek számít. Az épületet körös-körül felújították. A homlokzatot vasúti jelzőtáblák díszítik. Az állomáson most utazási iroda, kávézó, kerékpárbolt, a Stollbergi Modellvasút Egyesület, valamint egy fafaragó és csipkeverő egyesület székel.

A City-Bahn Chemnitz projektje a kedvező tapasztalatokra épül, melyeket olyan városokban, mint Karlsruhe, Saarbrücken és Kassel szereztek a villamoshálózat vidéki vasútvonalakkal történő összeköttetésével. Megmutatkozott, hogy kisebb nagyvárosok esetében ez a megoldás nagyságrendekkel olcsóbb és hatékonyabb a saját városi HÉV (S-Bahn) hálózat felépítésénél. Az ilyen összeköttetéshez elengedhetetlen, hogy a villamos- és a vasúthálózat nyomtávolsága egyezzen, és nem nélkülözi a komplexitást: figyelembe kell venni az eltérő, pálya és üzem iránti követelményeket és szabályokat, valamint el kell érni az együttműködést a városi és a térségi vasúti közlekedés megrendelő szervei és üzemeltetői társaságai között.



Modell kisebb nagyvárosok számára: Chemnitzben egymáshoz lett hangolva a vasút, villamos és busz

A vasútvonal teljesítménye

Korábban, ha Stollbergből indulva a chemnitzzi főpályaudvart akartuk elérni, három jegyre volt szükségünk és kétszer kellett átszállnunk. A 2002 óta érvényes szövetségi tarifának köszönhetően ma már egyetlen jeggyel utazhatunk, és a City-Vasút egyenesen a belvárosba közlekedik – mondani sem kell, hogy jóval kevesebb időbe is telik az eljutás. Minden megállóhelyen akadálymentesen fel- és le tudunk szállni és a kerékpár szállítása (ahol van erre lehetőség) a VMS Közép-Szászországi

Közlekedési Szövetség teljes szolgáltatási területén ingyenes. A vonatokon is megtalálható automatánál minden szövetségi jegyfajta megváltható. A City-Bahn minden harmadik szerelvénye vonatkísérővel közlekedik, aki készségesen az utasok rendelkezésére áll.

A vidéki pályaszakasz majdnem minden megállóhelye rendelkezik buszmegállóval, parkolóval és kerékpártárolóval, annak érdekében, hogy a teljes mobilitási láncot lefedjék.

A CHEMNITZI MODELL: AGGLOMERÁCIÓS HÁLÓZAT

A Chemnitz – Stollberg (Szászország) vonal csak az első lépés volt a Chemnitz Modell megvalósításában. A cél egy optimális elővárosi és belvárosi hálózat kialakítása a vasút-, villamos- és buszjáratok összeköttetése által. „Fordítókörongként” ezúttal is a Chemnitz Főpályaudvar szolgál, amit 150 millió euró költségvetésű projekt keretében felújítanak. A főpályaudvar - történelmi okokból - némileg félreesik a központtól. Ezért a terv arról szól, hogy 2013-tól a Burgstädtbe, Mittweidába, Hainichenbe és az Ércheységbe vezető vasútvonalakat összekössék egymással a villamoshálózaton keresztül. Ez azt jelenti, hogy a vidéki regionális vonatszerelvények közvetlenül a chemnitzzi belvárosba mehetnek be. A villamossíneket pedig továbbvezetik a pályaudvar csarnokába, így az utasok közvetlenül átszállhatnak villamosról vonatra. A belvárosi villamospályák a projekthez is kapcsolódó felújítása és meghosszabbítása már nyolc millió euróba került. A buszközlekedés átalakítása szintén a projekt része, hogy az új City-Vasúthálózatához hozzáigazítsák a csatlakozó autóbuszjáratokat és mindenhol a legjobb átszállási lehetőségek álljanak az utasok rendelkezésére.



A City-Bahn számos arcának egyike

Történelem

- 1895 | A Chemnitz – Stollberg vasútvonal átadása.
- 1992 | Megkezdik a tervezést a Chemnitz – Stollberg vonal átalakításáról a Chemnitzer Modell kísérleti vonalaként.
- 1998 | A közlekedés ideiglenes átalakítása a kísérleti vonalon: Chemnitz Főpályaudvar és Stollberg között sínbuszok és modern dízeles motorkocsik közlekednek.
- 2002 | Decemberben indul a villamos üzem a Variobahn-szerelvényekkel és az összeköttetés a villamoshálózaton keresztül.

Adatok

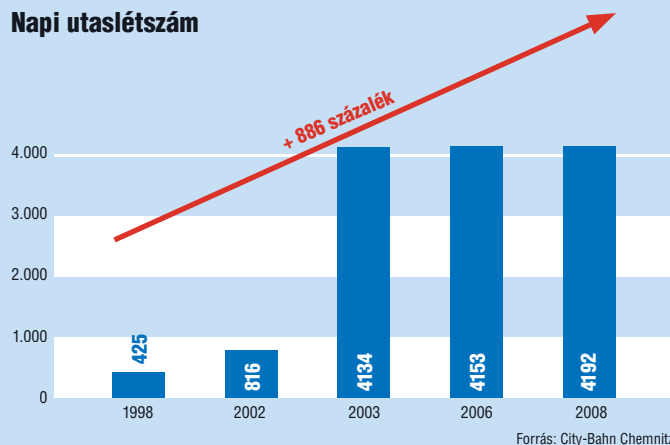
Üzemeltetők

Személyszállítás: City-Bahn Chemnitz GmbH

Megrendelő: Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS)

Pályavasút: a City-Bahn Chemnitz GmbH haszonbérbe vette a DB Netz AG-től, a pályavasúti feladatokkal a Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS) lett megbízva

Napi utaslétszám



Pályahossz 23 km

Menetidő 48 perc

Ütem hé-pé 4:30 – 19:00 és szo 9:00 – 17:00 félóránként, vasárnap és az esti órákban 0:15-ig óránként közlekednek

Csúcssebesség 80 km/óra

Vonatkilométer (évente) 530.000

Járművek Variobahn NGT6-LDZ (Bombardier Bautzen)



Uwe Leonhardt | műszaki ügyvezető

City-Bahn Chemnitz GmbH
Carl-von-Ossietsky-Straße 186 | 09127 Chemnitz

Telefon +49-371/495 795 222 | Fax +49-371/495 795 241
kontakt@city-bahn.de
www.city-bahn.de

Burgenlandbahn

Szász-Anhalt | Merseburg – Querfurt





A vicinális ellenáll a közút egyeduralmának

„Egész Szász-Anhaltot az aszfalt uralja, de egy szívós kis sárga vasút ellenáll.” Németország vasúti történelmét regélve, a Burgenlandbahntól az egyik népszerű francia képregény bevezetője juthatna az eszünkbe: a legendás hajthatatlan gallusok, Asterix és Obelix faluja. A rendszerváltáskor a Szász-Anhalt tartománybeli vasút helyzete kezdetben enyhén szólva nehézkes volt. A „vidék felvirágzása” máshol dívott és a térség egykori ütőere, a vasút körül valami síri csend honolt. Egykoron a hosszú vonatok rengeteg munkást okádtak, akik a lignit külszíni fejtéséhez jöttek, vagy a környékbeli vegyiparban dolgoztak. Egy „szép” napon a munka hősei elmaradoztak, munkanélkülivé vagy nyugdíjassá váltak. Kedvelt vicinálisát ez a gyéren lakott vidék ellenére sem engedte könnyen. 1999 óta a Burgenlandbahn naponta bebizonyítja, hogy nem csak a sűrűn lakott metropolisok közt van jövője a vasútnak. A Merseburg – Querfurt vonal üzemeltetéséről a tartomány saját regionális közlekedési társasága, a NASA szerződést kötött a Burgenlandbahnnal, kötelezve az operátor társaságot a pontos, biztonságos közlekedésre, a csatlakozások biztosítására és a tisztaságra. A siker igazat ad az igyekezetnek:

a vidék sanyarú helyzete ellenére tíz éven belül mintegy 70 %-kal nőtt az utaslétszám.

Azóta a sárga-ezüst vonatok hozzátartoznak a térség képéhez. A Burgenlandbahn minden járművét megkeresztelik és azon a nevének tartják számon. Korábban párhuzamos buszjárat is közlekedett Merseburg és Querfurt között, de ezt átszervezték. Most verseny helyett a busz és vonat menetrendje, útvonala értelmesen kapcsolódik egymáshoz, a kettő kiegészíti egymást és a Közép-Német Közlekedési Szövetség tarifája szerint egyetlen jeggyel tetszés szerint igénybe vehetjük minden járatot. A jegy árát a beutazott zónák szerint kell megfizetni.

Számos részlet árulkodik az emelt szintű komfortról. Minden motorkocsi jegykiadó automatával és korszerű utastájékoztató berendezéssel rendelkezik. Többfunkciós kocsi rész áll a kerékpárral, gyerekocsival vagy kerekesszékekben utazó ügyfelek rendelkezésére. A vonatok világos belső tere barátságos, a járművezetőt is láthatjuk menetközben, akár meg is szólíthatjuk. A helyzet függvényében a vezetőt barátságosnak, segítőkésznek vagy határozottnak ismerhetjük meg.

Az ügyfelek megfelelő útbaigazítását fontosnak tartják a Burgenlandbahnnál. Egy ügyfélszolgálati vonal helyi tarifán ad felvilágosítást, a mozgáskorlátozottak segítséget kérhetnek az



Burgenlandbahn – ahol a törzsutasok és a motorkocsi vezetői név szerint ismerik egymást

általuk megjelölt megállóhoz. Gondoskodnak a személyzet képzéséről annak érdekében, hogy felkészülve legyenek az utasok sokrétű igényének kiszolgálására. Bővült a mozdonyvezető munkaköre: a motorkocsi vezetőjétől segítséget lehet kérni a jegykiadó automata használatához, utastájékoztató szórólapot oszt a kirándulási lehetőségekkel, vagy segít a fel- és leszállásnál. Az ingázókat természetesen név szerint ismeri a „saját vonalukon” szolgáló járművezető.

Az első „újkori” évtized után a Burgenlandbahn még nem merítette ki az összes lehetőséget a Merseburg és Querfurt kisvárosokat összekötő viszonylaton. A Geisel-völgyi tó környékén ugyanis a korábbi lignitbánya területén Németország legnagyobb mesterséges tórendszerét hozzák létre. Müchelnben az alakuló tekintélyes tó partján már most vitorlásokikötő van és a paletta még számos turisztikai úticéllal bővül majd.

A vasútvonal teljesítménye

A vonal legnagyobb sikere a markáns utaslétszám-növekvés annak ellenére, hogy gyéren lakott vidéket szolgál ki. Az utazások száma a napi átlag 450-ről 761-re nőtt: a menetrend ütemének sűrítése, a komfort fokozása, a menetidő 15 %-os csökkentése, a sebesség 80 km/óra történő növelése a csatlakozó buszjáratok bevezetése, valamint a vasúti csatlakozások javítása segítségével. Merseburgban előnyös átszállási lehetőség van a Halle/Saale illetve Naumburg és Erfurt irányába közlekedő regionális vonatokra. Querfurtban buszjáratra lehet átszállni, amely Luther Márton városába, Eislebenbe visz. A térségi közlekedés finanszírozására fordítható összeg csökkentése miatt a NASA 2008-ban arra kényszerült, hogy hétvégeken kétórás ütemre ritkítsa a Burgenlandbahn járatait.

KIÁLLNAK A KULTÚRÁÉRT ÉS A SPORTÉRT

Egy olyan tartományban, amelyben rányomja bélyegét a vidékre a demográfiai változás és a gazdaságilag erősebb régiókba való elvándorlás, nem könnyű lelkesedésbe hozni a fiatalabb nemzedéket – még a térségi vasútközlekedésért sem. A Burgenlandbahn felvette a kesztyűt, és ifjúságot pártoló programot kezdeményezett, továbbá támogatják a fiatalokkal foglalkozó helyi sport- és kulturális egyesületeket. 2005 óta évente megszervezik a Burgenlandbahn Ifjúsági Napot, amikor többek közt a Burgenlandbahn Ifjúsági Díj nyertesét is kitüntetik. Ez a rendezvény arról is szól, hogy a vasút rokonszenves közlekedési eszköz maradjon, és erősítsék a térség és vasúttársasága összetartozását.

Történelem

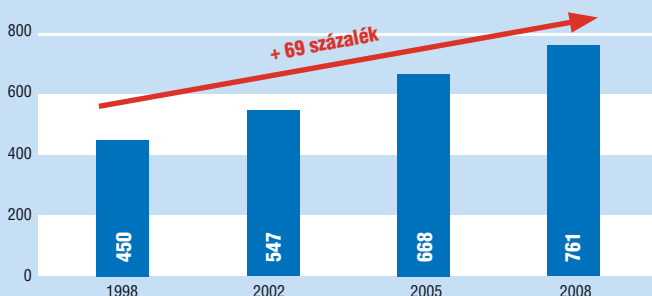
- 1886 | A Merseburg – Mücheln vonal átadása.
- 1911 | Első vonatközlekedés Mücheln és Querfurt között.
- 1997 | A Wuppertali Klíma, Környezet és Energia Intézete koncepciót készített, melynek alapján megtartották a regionális vasúti közlekedést a régióban. A „Flächenbahnkonzept Sachsen-Anhalt Süd” c. tanulmány kimutatta, miképpen lehetséges a fenntartható vasúti közlekedés a tartomány gyéren lakott déli részében.
- 1998 | A Burgenlandbahn megalapítása, ma a DB Regio AG 100 %-os leányvállalata. A regionális vasúttársaság jól működő vicinális egyik mintapéldája.
- 1999 | A tartománybeli Szász-Anhalt Regionális Közlekedési Szolgáltató (NASA) megbízásából a Burgenlandbahn a Merseburg – Querfurt vasútvonalon személyszállító üzemeltetővé válik.
- 2004 | A Közép-német Közlekedési Szövetség (MDV) területét kiterjesztik az akkori merseburg-querfurti járásra.
- 2006 | Az átlagos csúcssebességet 80 km/óra emelik, a Mücheln – Querfurt vonalszakaszon fokozatosan kibővítik a kínálatot

Adatok

Üzemeltetők

Személyszállítás: Verkehrsbetrieb Elbe Saale, Burgenlandbahn
Megrendelő: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)
Pályavasút: DB Netz AG, DB Station & Service AG

Napi utaslétszám



Forrás: NASA/Burgenlandbahn

Pályahossz 37 km

Menetidő 42 perc

Ütem hétfő–péntek óránként, hétvége kétóránként

Csúcssebesség 80 km / óra

Vonatkilométer (évente) 403.740

Járművek VT 672 (Bombardier Transportation bautzeni gyára [korábban DWA])

Burgenlandbahn 



Kapcsolat

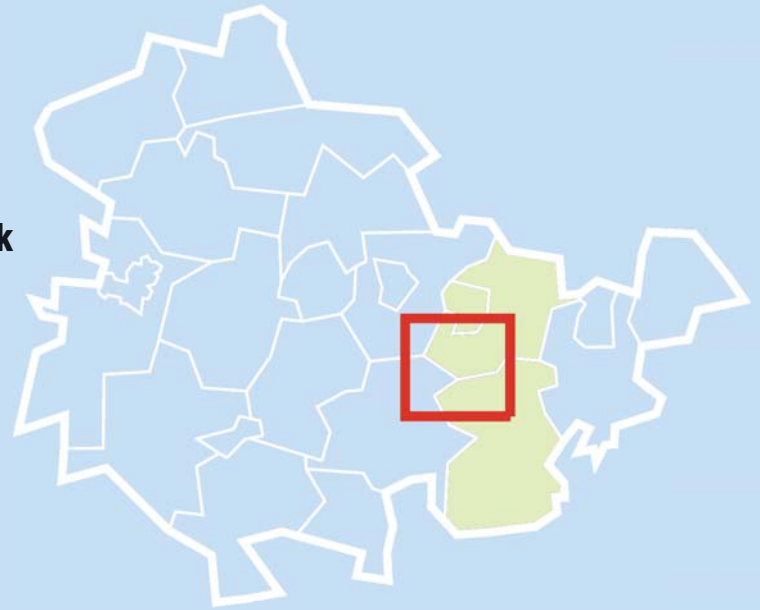
Michael Hahn | szóvivő, Verkehrsbetrieb
Elbe-Saale

Burgenlandbahn
Bahnhofstraße 46 | 06618 Naumburg

Telefon +49-180/11 94 195 | Fax +49-692/65 20 678
info@burgenlandbahn.de
www.burgenlandbahn.de

Orlabahn

Türingia | Orlamünde – Pößneck



Átszállásmentes romantika

Dimbes-dombos, helyenként rögös hegyvidék, zöldellő ligetek... Aki vasúton beutazza az Orla-völgyet, azt vadregényes, romantikus táj mozgóképe fogadja. Minél érintetlenebb azonban egy táj, annál keményebb lehet a vasút élete, mert ahol csak kevés embert kell szállítani, ott nehéz az üzlet. Nem csoda, hogy még a 90-es évek derekán meglehetősen borús volt az Orla-vasút kilátása, már csak napi 100-150 utas választotta a Pöbneck és Orlamünde kisvárosok közti helyváltoztató eszközeként a vasutat. Az utóbbi városka mindössze 1300 lakost számlál, így nincs abban semmi meglepő, hogy a fővonalai Saalebahn 1889-ben átadott mellékvonalát a megszűnés fenyegette, amíg el nem érkezett itt is a kedvező fordulat. A legelső Tübingi Tartományi Kertészeti Kiállítást 2000-ben Pöbneckben rendezték meg, ezért a szabadállam már 1997 szeptemberében úgy határozott, hogy a vasútvonalat meg kell tartani. Ki tudták járni a Német Vasútnál, hogy a kiállítás előtti két évben visszaállítsák az Orla-vasutat a kor színvonalára. Az eredmény: lerövidült a menetidő, új járművek közlekednek, a vasúti és az autóbussz-közlekedés egymásra lett hangolva, és jobb az eljutási kapcsolatok a nagyvárosba, Jenába.

Az 1998-2000 közötti pályarehabilitáció óta az Orlabahn ismét növekvő népszerűségnek örvend az ingázók és turisták körében. A vasút szavatolja Pöbneck lakosságának a kiváló összeköttetést Jena iparvárossal, a városlakókat pedig kiviszi az érintetlen természetbe. A kínálat átgondolt javításának köszönhetően ma több mint háromszor annyi utas veszi igénybe a vasutat, mint a felújítás előtt.

A rehabilitáció céljából 1998-ben előbb teljes vágányzáratt kellett elrendelni. A pályamunkákat csupán két millió euróval sikerült megoldani. Szűk három kilométert például vágányátrakó automata gépsorral gyorsan, hatékonyan lehetett felújítani. Három szintbeli kereszteződést és az összes megállóhelyet korszerűsíteni kellett. Pöbneck alsónál közös vasúti és buszperon létesült. Ez ideális csomópont a helyi közlekedés felé. Az átépítés óta 60 km/óra sebességgel lehet a vonalon végighaladni, ezáltal a menetidő 27 percről 16 percre rövidült. Már az átadáskor két vonatkör közvetlenül a nagyvárosig közlekedett tovább.

A 2001. decemberi menetrendváltás további mérföldkönek bizonyult. Azóta majdnem minden vonat továbbközlekedik Jenába, és ez a döntés bizonyult a legfontosabb utasnyerő tényezőnek. Ezen kívül a 642. sorozatszámú korszerű motorkocsik



kerültek beszerzésre. Átfogó marketing akcióba kezdtek: hirdetésekkel rendeltek, levelet küldtek minden érintett háztartásnak és jármű-reklámmal is felhívták a figyelmet az átszállásmentes eljutási lehetőségre. A későbbi években a menetrendváltás idején újabb kampánnyal igyekeztek a köztudatban maradni.

2006-ban a nagyobb menetrendi stabilitás mellett javítani tudtak a göschwitz-i és pöbneck-i csatlakozások minőségén is, ezáltal tovább javult a pontosság. A 2008. végi menetrendváltás óta közkívánatra és a Tübingi Regionális Közlekedési Szolgáltató Társaság megbízásából esténként két további vonatkör is közlekedik.



Minél szebb a táj, annál keményebb az üzlet. Az Orlabahn is megmutatja, hogyan lehet ritkán lakott vidéken is utasokat nyerni

A vasútvonal teljesítménye

A vonal legnagyobb sikere az utaslétszám tekintélyes megnövekedése, annak ellenére, hogy a megszűnés már napirenden volt.

A bevezetési kampány keretében tartott közvélemény-kutatásból kiderült, hogy a javított kínálat és az intenzív reklám mintegy 38 %-os létszám növekedéshez vezetett.

A naponta ingázó ügyfelek részaránya rövid időn belül 15 %-ról 30 %-ra nőtt. Főleg a gyorsabb eljutás és a Jenáig átszállás nélküli közlekedés számított, de a korszerű járművek rendszeresítése szintén hozzájárult a pozitív fejleményhez. Az új járműveknek, a felújított megállóhelyeknek köszönhetően a fel- és leszállás mindenhol akadálymentes. A többcélú kocsi-részben nemcsak a kerekesszék és gyermekkocsi, hanem hat kerékpár is díjmentesen szállítható.

SIKERTÉNYEZŐ: AZ ÁTSZÁLLÁSMENTES ÖSSZEKÖTTETÉS JÉNÁVAL

2001. december óta a vonatok nem fordulnak vissza Orlamündében, hanem a Saalebahn fővonalai pályáján folytatják útjukat Jenáig. Az utasközönség számottevő része ugyanis a nagyvárosba szeretne eljutni, ahol akár a hamburgi és berlini ICE vonatokra is felszállhatnak. A Jena előtti csomóponton, Göschwitzben pedig át lehet szállni az erfurti sebesvonatokra. Az Orlabahn szerelvényei ráadásul bővítik a kínálatot a forgalmas jeni elővárosi szakaszon. Ezáltal a Pößneck-Jena viszonylat a turingiai térségi vasútközlekedés szerves részévé vált.

Történelem

1889 | A mellékvonal átadása.

1997 | Az Orlamünde – Pöbneck viszonylaton az utasszámok elérték a mélypontot. A forgalom leállítására napirendre kerül, abban az évben mégis a megtartás és kiépítés mellett döntenek.

1998 – 2000 | A vasúti pálya átfogó rehabilitációjára kerül sor, a peronokat korszerűsítik.

2000 | Pöbnecken megrendezik az első Thüringiai Tartományi Kertészeti Kiállítást, a vasút szállítja a látogatók számottevő részét.

2002 | Az 2001. decemberi menetrendváltás óta rendszeressé válik a vonatok Jenáig történő átszállásmentes továbbközlekedése.

2006 | Ismét javul a menetrend stabilitása és a csatlakozások minősége.

2008 | További két esti vonatpár kerül megrendelésre.

Adatok

Üzemeltetők

Személyszállítás: DB Regio AG, Regio Südost, Verkehrsbetrieb Thüringen

Megrendelő: Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH

Pályavasút: DB Netz AG, DB Station&Service AG

Pályahossz Orlamünde – Pöbneck: 12 km;

Teljes pályahossz Jena – Pöbneck: 33 km

Menetidő Orlamünde – Pöbneck : 16 perc;

Jena – Pöbneck: 38 perc

Ütem kétórás; csúcsforgalomban óránként

Csúcssebesség Orlamünde – Pöbneck: 60 km/óra;

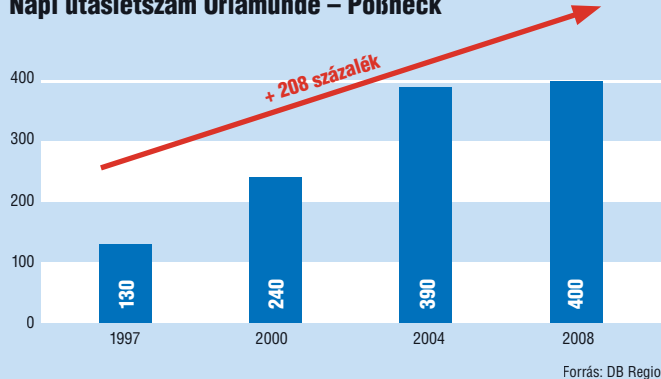
Jena-Orlamünde: 120 km/óra

Vonatkilométer (évente) Orlamünde – Pöbneck: 98.843;

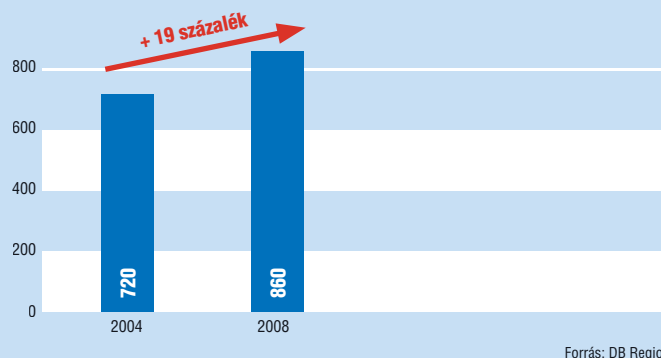
Jena – Pöbneck: 273.577

Járművek VT 642 (Siemens)

Napi utaslétszám Orlamünde – Pöbneck



Napi utaslétszám Jena – Pöbneck



Kapcsolat

Thomas Hoffmann | szóvivő
Verkehrsbetrieb Thüringen

DB Regio, Regio Südost
Am Wasserturm 3 | 99085 Erfurt

Telefon +49-361/30 04 000 | Fax +49-361/30 04 001
Thomas.T.Hoffmann@dbbahn.com
www.bahn.de/thueringen

Allianz pro Schiene e.V. („Szövetség a Vasútért” Egyesület)

Az Allianz pro Schiene célja a vasúti közlekedés, mint környezetkímélő és biztonságos közlekedési módzat elősegítése Németországban. A szerveződés 16 civil szervezetet tömörít: bő kétmilliónyi tagságot képviselő környezetvédelmi, közlekedési érdekvédelmi szervezeteket, utasszervezeteket, szakszervezeteket és szakmai szervezeteket. A szövetség több mint 90 támogató tagot tart számon a szakmabeli gazdasági szereplők körében.

Az Allianz pro Schiene tagszervezetei



Impresszum

Kiadó

Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | 10117 Berlin
T +49.30.24 62 599-0 | F +49.30.24 62 599-29
E info@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Felelős kiadók: Reinhold Uhlmann, Maren Herbst
Szerkesztők: Maren Herbst, Dr. Barbara Mauersberg
Grafika: PEPERONI Werbe- und PR-Agentur GmbH
Fotók: Felhasználva a mindenkori vasútállalat szíves engedélyével
Címlapfotó: DB AG/Günter Jazbec, Bayerische Oberlandbahn, Gräfenbergbahn (kollázs: Peperoni)
22. o. DB AG/Hans-Joachim Kirsche, 26/28. o. U. Erle, 42/44. o. Fritz Engbarth
Térképek: DB AG, Klaus Fischer

A magyar rövidített kiadás a 3. német kiadás alapján, az Allianz pro Schiene, valamint a PEPERONI GmbH kizárólagos engedélyével:
Szakmai támogató: Levegő Munkacsoport
© Magyar Közlekedési Klub, 2009. október

Felelős kiadó: Dr. Mészáros Péter
Fordította: Neumann István
Lektorálta: Perger Imre
Korrektúra: Kukoda Bernadett
Nyomda: GraFirka Stúdió - Matrixsystem Kft.

ISBN 978-963-87382-6-4

Az Allianz pro Schiene támogató tagjai:

Vasútközlekedési vállalatok

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

Vasúti vállalkozások

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

- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- POLZUG Intermodal GmbH
- REGIOBAHN GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- SBB Cargo Deutschland GmbH
- Thalys International SCRL
- TRANSWAGGON AG
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
- Veolia Verkehr GmbH
- Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH

Építőipar

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

Bankok és biztosítók

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

Továbbá

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



**Allianz
pro Schiene**