



Konzept für die Rostocker S-Bahn

Fahrzeuge



- klein, dafür häufiges Fahren zwischen Warnemünde und Rostock
- zwischen Rostock und Warnemünde elektronisch geführt zum automatischen Fahren ohne Triebfahrzeugführer im Minutenabstand. (z.B. mit ETCS, LZB,...)
- immer mit Personal für Fahrkartenverkauf, Fahrkartenkontrolle, Information (Tourismus, Fahrplan, Fahrpreise, Ortsauskunft, auch Englisch sprachig), Präsenz gegen Vandalismus und als Triebfahrzeugführer bei Störungen
- Video überwacht
- ebenerdige Einstiege ohne Treppe. Einstiegshöhe passend zum vorhandenen 55 cm hohen Bahnsteig.
- Elektrozug zur besseren Energieausnutzung mit Stromrückspeisung beim Bremsen
- kuppelbar für längere Zugbildungen bei Fahrten ins Umland, jedoch aus Kostengründen wird auf Wagenübergänge verzichtet.
- großzügige Mehrzweckräume an jedem Einstiegsbereich für Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühle
- Anzahl: mindestens 24 Triebwagen
- automatische Zugabfertigung
- Sitze in Fernverkehrsqualität für Fahrten nach Hamburg und Berlin Abends und Nachts zur Erweiterung des Fernverkehrszugtaktes in Schwachlastzeiten
- denkbar wäre der VT 650 als elektrischer Triebwagen (statt Diesel getrieben)



Strecke Warnemünde - Rostock

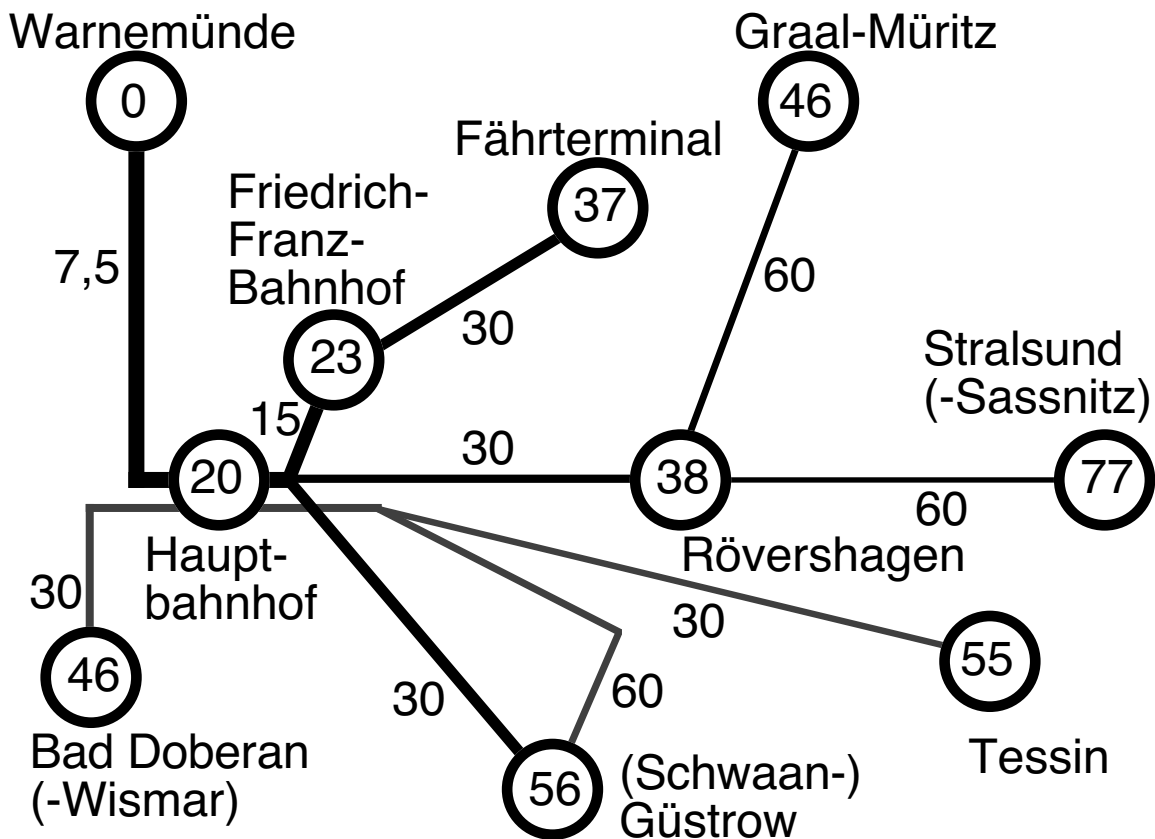
- Übertragung der Infrastruktur (Trasse, Bahnsteige) an S-Bahnbetreiber
- Gleiswechselstellen in Lütten Klein und Bramow für eingleisigen 15 Minutenverkehr bei Streckenwartungsarbeiten in den Abendstunden.
- mittiges Abstellgleis in Lichtenhagen für zusätzliche Züge im Berufsverkehr zwischen Lichtenhagen und Rostock Hbf
- Beseitigung des Bahnübergangs in Warnemünde für durchgehenden führerlosen Betrieb
- weitere Züge müssen sich dem S-Bahnverkehr unterordnen, d.h. sie fahren lediglich mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h zwischen Rostock und Warnemünde und sie müssen elektronisch geführt werden können.

Fahrplankonzept

- 4 - 6/8/10 Uhr alle 15 Minuten entsprechend Mo-Fr/Sa/So
- 6/8/10 - 21 Uhr alle 7/8 Minuten
- Zu den Spitzenzeiten fahren flexibel angepaßt an das Verkehrsaufkommens weitere Triebwagen, auch an Wochenenden.
- 21-24 Uhr alle 15 Minuten
- Bei Bedarf direkte Anschlußfahrten zu den Fernzügen zur Minute 00 und 30, insbesondere bei Verspätung der Fernzüge.
- In den Nächten Fr/Sa und Sa/So durchgängiger Betrieb alle 15 Minuten.
- Bei Verspätung einer S-Bahn aus Güstrow, Graal-Müritz oder Stralsund wird eine S-Bahn zur Regelzeit nach Warnemünde eingesetzt. Der verspätete Zug übernimmt dann eine spätere Regelfahrt oder fährt zusätzlich.



Linienplan



② Fahrzeit ab Warnemünde, 15 / Taktfolge in Minuten

Mindestbedarf: 13 Triebzüge

Bemerkung: Friedrich-Franz-Bahnhof erfordert bei diesem Konzept keine zusätzlichen Triebwagen.

Personal

zur Abdeckung der Spitzenzeiten und für unerwartet hohes Verkehrsaufkommen ist es erforderlich, daß alle Personale des S-Bahnbetreibers als Begleitung eines Triebzuges diesen auch im Bedarfsfall steuern können.



Vergleich zum heutigen Betrieb

- Reduziert den Energieverbrauch pro Person erheblich, da die Kapazitäten besser an das Aufkommen angepaßt werden können und neue elektrische Züge in der Lage sind, beim Bremsen Energie in das Stromnetz zurückzuspeisen.
- Anzahl des Personals bleibt etwa gleich, da durch den führerlosen Betrieb nur noch ein statt zwei Personale mitfahren.
- Betrieb auch in Schwachlastzeiten wird wirtschaftlich.
- hohe Investitionen durch neue Züge und ETCS-Steuerung
- der flexible Einsatz ermöglicht ein individuelles starkes Verdichten der Zugfolge zu extremen Spitzenbelastungen (z.B. 7 Uhr Spitze)
- Schwarzfahrerquote wird fast auf Null gesenkt.
- durchgehender dichter Takt reduziert die Gesamtfahrzeiten von Haus- zu Haustür erheblich.
- Takt wie gewohnt und wie Straßenbahntakt.
- Vandalismus durch Präsenz minimal.
- subjektives Sicherheitsgefühl besser

Zugegeben: Dieses Konzept mag für Deutschland utopisch sein. Anderswo ist es Realität, wie z.B. bei der Londoner Docklandbahn. In Berlin fuhr die Magnetschwebbahn am Potsdamer Platz danach. Aber wieso sollte für Mecklenburg nicht mal etwas 50 Jahre früher kommen?

Rostock, den 13.01.2002

Hauke Juranek, Altschmiedestr. 3, 18055 Rostock,
privat 0381/4922523, dienstl. 0381/ 4981611, mobil 01505/5561822

h.juranek@m-v.pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/m-v/>

PRO BAHN e.V. Bundesvorstand, Schwanthalerstraße 74, 80336 München, Tel. (0 89) 54456213; Fax (0 89) 544 56 214
Konto Postbank Köln Konto Nr. 3105 48-500 BLZ 370 100 50 Internet: <http://www.pro-bahn.de>
Bundesvorstand: Karl-Peter Naumann, Hamburg, Holger Jansen, Berlin, Joachim Kemnitz, Norderstedt, Rainer Engel,
Detmold, Dr. Klaus Schröter, Rheinbach