

# Schleswig - Holstein - Schiene

Informationen für Fahrgäste im Norden  
Herausgegeben vom Fahrgastverband  
**PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein / Hamburg**

Heft 13  
Ausgabe 1 / 2001

## "Das Land als Ersthelfer"

Streichungen im Fernverkehr nach Schleswig-Holstein

**KIEL (hb) Der Teil der Deutschen Bahn AG, der für den Fernverkehr zuständig ist, will Schleswig-Holstein nicht mehr, weil die Züge keinen oder nicht genug Gewinn bringen.**

Statt nun Konzepte zu entwickeln, mit deren Hilfe die Züge gefüllt werden können, legt die DBAG lieber still wie so oft in ihrer Geschichte. Betroffen sind davon alle Fernzuglinien in Schleswig-Holstein. Soweit der Notfall.

Das Land mußte reagieren und es hat. Eilig wurden Ersatzzüge bei dem Regionalteil der Bahn bestellt, wofür auch 7 Millionen DM extra aufgewendet werden. So weit so gut. Leider verpatzt das Land seine Chance, den Bahnverkehr nun auf eine neue (Fahrplan-) Grundlage zu stellen. Stattdessen werden entfallende Fernzüge nur teilweise durch Regionalzüge ersetzt, ohne daß ein Zielkonzept zu erkennen ist.

*Fortsetzung Seite 2*

## Neue Station in Felde ein voller Erfolg

Unerwartet hohe Nachfrage auf reaktivierter Station

KIEL (hb) Damit hatte wirklich niemand gerechnet: Schon an den ersten Tagen nach der Reaktivierung am 5. November 2000 nutzten schon viele Reisende die komplett erneuerte Station zwischen Kiel und Rendsburg, besonders Richtung Kiel. Am Zug 7.15 nach Kiel wurden einmal gleich 40 Einsteiger gezählt. Im Durchschnitt nutzen jetzt 224 Reisende die Station täglich.



Gute Nachfrage an neuer Station Felde

Flensburg-Weiche liegen die Zahlen niedriger. Hier bleibt zu hoffen, daß die Entwicklung der Verkehrsverbünde (besonders Lübeck/Ostholstein) schnell fortschreitet.

### Beispiel Felde zeigt: Etwas Mut gehört dazu

Eigentlich ist die am äußersten Ortsrand befindliche Lage nachteilig. Aber es scheinen die Fahrgäste die weiteren Vorteile überzeugt zu haben: In nur 12 Minuten ist der Zug in der Kieler Innenstadt, der Bus braucht mindestens 25 Minuten und endet ebenfalls am Bahnhof. Auch eine Autobahnabfahrt liegt direkt vor dem Ort.

Gegenüber den weiteren im Jahr 2000 wiedereröffneten Stationen hat Felde (und auch Suchsdorf, 200 Reisende) den immensen Vorteil, in einem vollwertigen Verkehrsverbund mit Kiel zu liegen. Denn bei Pansdorf, Husby (150 Reisende) und

### Nächste Eröffnungen: Süderlügum und Lübeck

Das Beispiel Felde zeigt aber auch, das es manchmal etwas "Mut" bedarf, etwas sinnvolles umzusetzen. Der 1. Landesweite Nahverkehrsplan sieht noch eine Reihe weiterer Vorhaben vor (siehe Seite 3).

Die nächste Reaktivierung ist Süderlügum im Saisonverkehr der Strecke Niebüll - Tønder. Danach werden die absoluten Neubauten Lübeck- St. Jürgen und Kücknitz/ Roter Hahn folgen.

*Siehe auch Seite 3*

## In dieser Ausgabe:

### Sonderthema Flughafen Kiel

Alternative Bahnanbindungen kontra Flughafenausbau Kiel auf Seite 10

### Neu im Fahrplan

Was der Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 gebracht hat Seite 4

### Feste Fehmarnbelt- Querung noch sinnvoll?

Kommentar zum Flop der Öresund-Brücke auf Seite 6

### Kein Güterverkehr nach Kappeln mehr?

DB Cargo kündigt Güterkunden nicht nur im Norden Seite 8

## PRO BAHN Informationen für Fahrgäste!

sowie	Seite
Lückenschluß Rehna	2
Besuch beim Stationsbüro	3
Nahverkehr Vogelfluglinie	7
Studentakt n. Brunsbüttel	9
Ausbaupläne AKN	10
Regio-S-Bahn Hamburg	11

PRO BAHN Landesverband  
im Internet:  
Sie finden uns unter  
<http://www.pro-bahn-sh.de>

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



Fortsetzung: Das Land als Ersthelfer

## Land verhindert vollständige Abkoppelung

Trotz der Kürzungspläne der Deutschen Bahn AG bleibt das Fahrplanangebot für die Bahnkunden in Schleswig-Holstein auch 2001/2002 im Wesentlichen gesichert. Alle Linien bleiben zwar erhalten, aber die Frequenz von Intercity- und Interregio-Zügen wird vermindert. Das Land verdichtet zum teilweisen Ausgleich den Regionalverkehr auf der Schiene. Diese Regelungen gelten bis Dezember 2002, wenn mit dem lange angekündigten Integralen Taktfahrplan ein weiterer Qualitätssprung im ÖPNV in Schleswig-Holstein zum Zuge kommt“, kündigte Rohwer an.

Strecke	DBFernzug	DBFernzug	zusätzlicher LandRegionalzug 2001
	2000	2001	
Hamburg - Westerland	5 IC	4 IC(Sommer) 2 IC(Winter)	1 3
Hamburg - Kiel	6 IC 2 ICE	3 IC 3 ICE	0
Hamburg - Flensburg	7 IR	7* IR	*
Hamburg - Lübeck	8 IR	1 IR	5
Lübeck - Bad Kleinen	4 IR	0 IR	0

Neuordnung der Regionalbahnen

\* = RE-Ersatzzüge an einzelnen Tagen am Wochenende

Von den ca. eine Million gestrichenen Zugkilometer bestellt das Land bei der Kieler DB-Tochter ZugBus insgesamt 850.000. Dafür wird das Verkehrsministerium etwa 7,4 Millionen Mark pro Jahr zahlen. Dies bedeutet de facto eine Verlagerung der Finanzierungslast von der Deutschen Bahn auf die Länder. "Die Landesregierung wird eine weitere Kostenverlagerung von der Deutschen Bahn AG auf das Land als Träger des regionalen Schienenverkehrs nicht hinnehmen. Ich fordere die Bundesregierung auf, die den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel im Rahmen der ohnehin anstehenden Revision rasch aufzustoeken," betonte Rohwer.

## Niebüll - Tønder bald ganzjährig?

Saisonverkehr der NVAG wieder aufgenommen - Ausschreibung von DSB-Strecken bis Niebüll

Seit dem 17. Juni fahren wieder Züge von Niebüll über Tønder bis Esbjerg. Neu in diesem Jahr ist der reaktivierte Haltepunkt Süderlügum. Noch bis zum 29. September fahren die DSB-Triebwagen im Auftrag der NVAG über die deutsch-dänische Grenze, an der dies Jahr erstmalig keine Grenzkontrollen mehr stattfinden.



DSB-Triebwagen im Bahnhof Niebüll

Foto: von Berg

den. Bis zu 6 Zugpaare verkehren am Tag. Leider ist der Fahrplan für die einzelnen Verkehrstage sehr unterschiedlich. Während Samstags mehrere IC-Anschlüsse in Niebüll bedient werden, bietet der Wochenfahrplan gute Anschlüsse auf die RE-Züge Richtung Hamburg.

Derzeit wird der Nahverkehr auf einigen westjütländischen Strecken vom dänischen Verkehrsministerium ausgeschrieben. Dazu gehört auch eine Option für einen ganzjährigen Zugverkehr bis Niebüll. Die LVS hat bereits ihre Zustimmung zu diesem Projekt gegeben.

Beim letztjährigen Saisonverkehr hatte die NVAG in zweieinhalb Monaten 23.000 Fahrgäste auf der Strecke befördert. Für den Testbetrieb hatte die NVAG nur mit 5.000 Fahrgästen gerechnet

## Lückenschluß Rehna - Schönberg

Schon vor über 100 Jahren gab es Pläne, die Strecke bis Schönberg zu verlängern. Die Projekte wurden immer wieder verworfen. Jetzt will eine Initiative mit dem Namen „SL 9“ das Projekt wieder anstoßen. Denn genau neun Kilometer fehlen noch von Rehna bis Schönberg. Die Initiative vereint die verschiedensten Kräfte aus Parteien, Nahverkehrsunternehmen, Bürgermeistern und anderen Verbänden.

Die Chancen stehen nicht schlecht. Der Bau würde lediglich zehn Millionen Mark kosten. Einschließlich des Ausbaus der Strecke Schwerin bis Rehna und der Sanierung des Bahnhofs Rehna würde man auf geschätzte Kosten von 30 Millionen Mark kommen. Demnächst wolle die Initiative an das Wirtschaftsministerium herantreten, um eine Machbarkeitsstudie zu erwirken. Für Norbert Klatt, Geschäftsführer der Mecklenburg-Bahn, einer Tochter der Stadtwerke Schwerin, macht das Projekt Sinn. „Eine Verlängerung wäre für uns der Idealzustand“, sagte er.

## Fahrplan Esbjerg - Tønder - Niebüll

gültig vom 17. Juni 2001 bis 29. September 2001

Verkehrstage	Montag - Freitag							Samstag					Sonntag			
Esbjerg ab	6.32	8.02	10.02	12.02	14.02	16.02	6.32	9.02	11.02	13.02	17.02	6.32	11.02	15.02	17.02	
Tønder	8.03	9.30	11.30	13.30	15.30	17.30	8.03	10.30	12.30	14.30	18.30	8.03	12.30	16.30	18.30	
Süderlügum	8.15	9.42	11.42	13.42	15.42	17.42	8.15	10.42	12.42	14.42	18.42	8.15	12.42	16.42	18.42	
Niebüll an	8.30	9.57	11.57	13.57	15.57	17.57	8.30	10.57	12.57	14.57	18.57	8.30	12.57	16.57	18.57	
Niebüll ab	8.54	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02	9.02	11.02	13.02	16.02	20.02	10.02	14.02	17.02	19.02	
Süderlügum	9.08	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	9.16	11.16	13.16	16.16	20.16	10.16	14.16	17.16	19.16	
Tønder	9.22	10.31	12.31	14.31	16.31	18.31	9.31	11.31	13.31	16.31	20.31	10.31	14.31	17.31	19.31	
Esbjerg an	10.55	11.55	13.55	15.55	18.00	19.55	10.55	12.55	14.55	18.00	21.55	11.55	15.55	18.55	20.55	

Damit würde die Strecke erheblich aufgewertet. Die GmbH wird ab dem Sommer die Nebenstrecke Parchim-Rehna betreiben.

Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern will eine Machbarkeitsstudie prüfen, die LVS Schleswig-Holstein hält den Lückenschluß für interessant: Die Verbindung Lübeck - Schwerin wäre deutlich kürzer und schneller. Die Strecke müßte jedoch auf 80 km/h ausgebaut werden.

## Besuch beim Stationsbüro

Im Februar besuchte der PRO BAHN Landesvorstand erstmalig das von der LVS eingerichtete Stationsbüro. Die Einrichtung soll bei der Modernisierung, Umbau und Reaktivieren von Bahnstationen den beteiligten Bahnen, Kommunen und der LVS helfen und planerisch unterstützen.

Eine große Liste an Maßnahmen sei schon in der Bearbeitung, wie z. B. der Neubau von Stationen in Lübeck St.Jürgen und Kücknitz/Roter Hahn sowie Verlegung von Stationen wie Scharbeutz oder eine neue Struktur und Zuwegung für den Bahnhof Heide.

Eine genaue Auflistung aller zeitnahen Planungen ist im Internet ([www.pro-bahn-sh.de/station](http://www.pro-bahn-sh.de/station)) zu finden. Weitere Informationen zum Stationsbüro unter [www.stationsbuero.de](http://www.stationsbuero.de). Dank des sehr guten Erfolges wurde die Arbeit des Stationsbüro aktuell bis Ende 2002 verlängert.

## 700 Mio. DM für Schienenausbau

Bund und DB erneuern im Norden die dringlichsten Schwachpunkte im Streckennetz

„Es gibt dem Baugeschehen vielleicht einen kleinen ‚Drive‘, wenn 400 Bahnexperten aus ganz Deutschland bestaunen, was Bahnkunden so alles aushalten können und müssen“, sagte Ministerpräsidentin Heide Simonsis und hoffte, daß der Kieler Hauptbahnhof bald fertig gestellt werde.

700 Millionen Mark steckt die DB Netz bis zum Jahr 2003 in das bestehende Netz Hamburgs und Schleswig-Holsteins. 360 Mio. stammen aus den UMTS-Funklizenzen. Schwerpunkt der Investitionen ist Hamburg. „Mit dieser Sanierungsoffensive wollen wir die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit im Schienennetz steigern“, sagte der Konzernbevollmächtigte für die beiden Bundesländer, Reiner Latsch. Die Bahn werde fit für die Zukunft gemacht. Mehr Pünktlichkeit, bessere Umsteigemöglichkeiten, dichtere Zugfolgen, größere Lasten auf den Strecken - das erhofft sich die Bahn von dem Millionenprogramm. Noch in diesem Jahr soll die Zahl der „Langsamfahrstellen“, die wegen der Baumängel eingerichtet wurden, halbiert werden.

Hier die wichtigsten Projekte:

- Zwischen Altona und Hbf Grunderneuerung der Brücken Lippmannstraße, Tiergartenstraße, Schanzenstraße und Schulterblatt (52 Mio.)
- Zwischen Hbf und Harburg die Brücken Amsinckstraße, Kornweide und Oberhafenbrücke (rund 100 Mio.), nach Lübeck die Brücken Ritterstraße und Landwehrstraße (30 Mio.)
- Beseitigung der Bahnübergänge beim Studio Hamburg und Oldenfelder Straße
- In den Bahnhöfen Altona, Harburg und Billwerder werden Gleise und Weichen saniert (83 Mio.)
- Strecke Hamburg-Westerland investiert die Bahn 54,5 Mio. in Oberbausanierung der Kanalhochbrücke Hochdonn. Dort dürfen die Züge nur Tempo 40 fahren.

## Neue Bahnhöfe braucht das Land!

In der Perspektive SPNV 2010 für den 1. LNVP des Landes Schleswig-Holstein sind folgende Bahnhöfe zur Reaktivierung vorgeschlagen:

Bahnhof	ab 1996	nach 2000	realisiert Datum
Achterwehr/Felde		●	05.11.00
Ahrensburg-Gartenholz		●	
Alt Duvenstedt	●		
Burg (Fehmarn) West	●		
Eggebek	●		
Elmshorn Süd		●	
Flensburg-Weiche	●		05.11.00
Großenbrode	●		
Hattstedt		●	
Hemmingstedt		●	
Heringsdorf/Neukirchen		●	
Herzhorn	●		24.09.99
Lübeck-Kücknitz		●	in 2001
Lübeck-Niendorf		●	
Horst	●		
Husby	●		05.11.00
Kiel-Suchsdorf	●		05.11.00
Kremperheide	●		24.09.99
Kronshagen	●		
Lensahn	●		
Melsdorf/Mettenhof	●		
Mohrkirch		●	
Pansdorf		●	28.05.00
Ratekau	●		
Weddingstedt	●		
Als Option vorgehalten			
Harrislee			
Lindholm (als Umsteigebahnhof)			
Schuby			
Siethwende			
Nicht in der Liste waren:			
Langeln			28.05.00
Lübeck-St. Jürgen			in 2001
Süderlügum			10.06.01

- Von 70 auf 160 km/h soll die Geschwindigkeit bei Owschlag (Hamburg-Flensburg) gesteigert werden, wenn die Bahn den Torf unter dem Gleis gegen Erde ausgetauscht hat (76 Mio.).
- In Kiel und Lübeck Bau elektronischer Stellwerke (155 Mio.).
- Bahn, Bund und Land beseitigen gemeinsam den Bahnübergang in Nortorf.
- In Lübeck werden auf der Strecke nach Hamburg zwei Brücken neu gebaut.

### Kommentar:

Für 700 Mio. DM werden zwar allerlei Schwachstellen im Netz beseitigt. Neben vielleicht geringeren Verspätungen und vielleicht minimalen Zeitvorteilen hat der Fahrgast eigentlich nichts. Vielmehr handelt es sich dabei um Sanierung des völlig maroden Schienennetzes, in das schon seit Jahrzehnten nur das nötigste oder eben garnichts investiert wurde. Wie schon bei der Elektrifizierung der Bahnstrecken in Schleswig-Holstein (kostete ebenfalls 700 Mio. DM) fährt dadurch kein einziger Zug mehr. Im Gegenteil: Der Fernverkehr wird weiter ausgedünnt.

## "PRO BAHN hat eigenen VT628"

Aufgrund zahlreicher Beschwerden über die Bahntriebwagen hat der Fahrgastverband PRO BAHN jetzt einen eigenen VT628 zur Zulassung angemeldet. Das Modell verfügt über ein siebenmal höheres Leistungsgewicht von 50 KW/t und somit ein deutlich verbessertes Beschleunigungsvermögen (0-120 km/h in 18 statt 3 Minuten).



OH VT 628

Aufgrund der eingeschränkten Sitzplatzkapazität (4 Sitzplätze), des geringen Bewegungsfreiraumes und des hohen Verbrauches von 2.5 l/100 Sitzplatzkilometer eignet sich dieses Modell jedoch nur für Rest- und Ersatzverkehre. "PRO BAHN empfiehlt daher weiterhin die Benutzung herkömmlicher Triebwagen," so der Landesvorsitzende Frank Sievert.

## SHS - Online

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist jetzt endlich auch im Internet aufrufbar. Unter [www.pro-bahn-sh.de/shs](http://www.pro-bahn-sh.de/shs) können die aktuelle sowie die letzten Ausgaben im pdf-Format angesehen und heruntergeladen werden.

## Neues aus dem Verein

Die ersten Monate im Jahr sind traditionell die Zeit der Jahreshauptversammlungen. Damit waren in diesem Jahr eine Reihe von Personalwechsel verbunden.

Beim Regionalverband Hamburg und Umgebung ist Birger Wolter aus Hamburg neuer Vorsitzender geworden. Seine Stellvertreter sind Joachim Kemnitz und Günter Hasenberg (beide Norderstedt).

Im Landesvorstand wurde Torben Kulla (Pansdorf) zum neuen Schatzmeister gewählt.

Bis zur nächsten offiziellen Regionalversammlung wird Ulrich Bahr (Lübeck) für den erkrankten Hans-Jürgen Willenberg kommissarisch den Regionalverband leiten. Wir wünschen Herrn Willenberg gute Genesung.

Zwei Änderungen bei den Regionaltreffen: Der RV Lübeck trifft sich am 1. + 3. Mittwoch im Monat in der "Holstenresidenz", Wisbystraße 9 in Lübeck. Diese liegt 5 Minuten Fußweg vom Bahnhof entfernt und ist mit den Buslinie 7 und 11 zu erreichen. Der RV Hamburg trifft sich jeden 2. Donnerstag im ungeraden Monat im Restaurant Eckhard, Paul-Neumann-Platz 2 (am Bahnhof Altona).

Alle Termine und Adressen sind wie immer auf Seite 5 im PRO BAHN intern (rechte Seite) hinterlegt.

Von Chancengleichheit bei Auto und Schiene kann bei den sogenannten "Investitionen" nicht die Rede sein. Während beim Auto mit jeder Investition eine neue Straße mit eben zusätzlichen Kapazitäten entsteht, wird bei der Bahn fast nur saniert, um die Kapazitäten überhaupt erhalten zu können, oder das Geld meist zweckfreie oder gar schädliche (siehe Itzehoe) Elektrifizierungen gesteckt. Kein einziger Zug fährt deshalb mehr. Es wird das gute Gewissen vorgeschoben, Land und Bund hätten gleichviel in beide Verkehrsträger investiert.

## Neu im Fahrplan

### Der Sommerfahrplan

Verbindungen nach Dänemark siehe nachfolgender Artikel.

KBS 130: Die RB verläßt Hamburg-Altona schon zur Minute .38 und stellt in Husum einen sicheren Anschluß an den RE nach Kiel dar. Die RB nur bis Itzehoe haben einen fast festen Fahrplankontakt.

KBS 131: Die RB-Züge Neumünster - Elmshorn verschieben sich zeitlich. Da nun in Elmshorn häufig auf den RE von/nach Kiel umgestiegen wird, entfallen zusätzliche Fahrtmöglichkeiten Neumünster - Hamburg.

KBS 134: Die Abfahrtszeiten finden in beiden Richtungen ca. 4 Minuten eher statt. Anschluß in Husum von den Zügen aus Heide/Hamburg ist gegeben.

KSB 135: Die Züge halten jetzt stündlich auf allen Unterwegstationen.

KBS 145: In Pansdorf halten außerhalb der Betriebszeiten der RB-Züge alle RE von/nach Kiel.

KBS 146: Neue Abfahrt 0.46 ab Kiel nach Eckernförde.

KBS 150: RB-Züge werden um 30 Min. verschoben und bieten nun mit den RE stündliche Verbindungen an. Die angekündigte Durchbindung der RB nach Ludwigslust (Anschluß an IC Nach Berlin) findet nicht statt, dafür aber kurze Umsteigezeiten.

### Mehr Züge nach Dänemark

Strecke Niebüll - Tønder - Esbjerg: Der Saisonverkehr wurde wieder aufgenommen. Siehe Bericht Seite 2.

Strecke Flensburg - Padborg (- Aarhus und Kopenhagen)

Die grenzüberschreitenden InterRegio-Züge nach Fredericia werden von vier auf drei Zugpaare reduziert. Dafür bietet die DSB aber zwei zusätzliche Zugpaare Flensburg - Århus an. Diese Züge sollen von Flensburg über Fredericia hinaus bis nach Aarhus verkehren.

Strecke Hamburg - Kopenhagen: Vom 23.6. bis 11.8.2001 wird ein zusätzliches EuroCity-Paar zwischen Hamburg und Kopenhagen verkehren. Durch die Öresund-Querung ist auf dieser Relation das Reisenden-Aufkommen gestiegen.

## Lübeck: Pendler ausgeschlossen

Gültiges Ticket nützt im EC nach Hamburg nichts

**LÜBECK (fs) Zu großem Ärger und Verwirrung unter Bahnpendlern nach Lübeck führt die Praxis der dänischen Zugbegleiter, Pendler in den EC zwischen Hamburg und Lübeck abzuweisen. Trotz gültigen EC-Zuschlages konnten Zeitkarteninhaber nicht mitfahren. Damit wird der nach Streichung der IR propagierte Halbstundentakt zur Farce.**

„Es gibt eine offizielle Anweisung an unsere Mitarbeiter, Pendler von und nach Lübeck aus den ECs rauszuhalten und auf die Regionalexpresszüge umzulenken“, erklärt Bahn-Sprecher Egbert Meyer-Lovis. Mit dieser Anweisung komme die Bahn der

Schleswig-Holstein-Schiene im Internet:  
finden Sie unter

<http://www.pro-bahn-sh.de/shs>

## Anschriften der PRO BAHN-Landes- und Regionalverbände

### Landesgeschäftsstelle

Thorsten Brandt • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel. : 04 31 / 73 54 80  
E-Mail: kiel@pro-bahn-sh.de Fax: 04 31 / 73 94 91 7

### Landesvorsitzender

Frank Sievert • Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau • Tel. + Fax: 04 51 / 26 512  
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

### stellvertretender Landesvorsitzender

Holger Busche • Harblek 23 • 25870 Oldenswort • Tel. + Fax: 0 48 64 / 14 78  
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de

### Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

Holger Busche • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel.: 04 31 / 73 54 80  
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de Fax: 04 31 / 73 94 91 7

### Regionalverband Westholstein

Kontaktstelle: Sigrud Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn • Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83

### Regionalverband Lübeck & Umgebung

Ulrich Bahr • Am Wchtelschlag 22 • 23562 Lübeck • Tel.: 04 51 /  
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

### Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampredder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 040 / 73 98 98 4  
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

### Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

Werner Rönsch • Rotdornweg 21 • 25474 Bönningstedt • Tel.: 040 / 556 63 65

## Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

### RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg

Thema HVV:

"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr  
jeden 3. Donnerstag im Monat

Thema DB + Region:

"Eckhardt", Paul-Neveermann-Platz 2, (Bf. Altona)  
jeden 2. Donnerstag im ungeraden Monat 19 Uhr

### RV Lübeck & Umgebung (NEU!)

"Holstenresidenz" • Wisbystraße 9 • Lübeck  
jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.30 Uhr

### RV Schleswig / Mittelholstein

mit Forum Nahverkehr Kiel (FNK)  
im Büro Stattauro / VCD Kiel  
Samwerstraße 16 in Kiel  
jeden 2. + 4. Dienstag im Monat 18.30 Uhr

### RV Westholstein

Restaurant "Marathon" im Bf. Elmshorn,  
jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr  
jedoch am 10. Oktober 2001 (statt 3.10.)

PRO BAHN Schleswig-Holstein-Hamburg im Internet: <http://www.pro-bahn-sh.de>

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:  
<http://www.pro-bahn-sh.de/konzepte.htm>

Alle Adressen und Ansprechpartner von Regional- und Landesverband finden Sie unter  
<http://www.pro-bahn-sh.de/adressen.htm>

Die neue EMail-Adresse des Landesverbandes und der Landesgeschäftsstelle in Kiel lautet:  
[kiel@pro-bahn-sh.de](mailto:kiel@pro-bahn-sh.de)

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen

Sie unseren Bundespressesprecher

Frank von Meisner

Telefon: 0711 / 657 42 41

Mobil-Telefon: 0171 / 536 91 33

eMail: [frank.von.meissner@web.de](mailto:frank.von.meissner@web.de)

## PRO BAHN-Konzepte

Fahrgäste nehmen Stellung zu Themen des ÖPNV und des Schienenverkehrs. Sachlich informativ werden Problemstellungen aus der Sicht von Fahrgästen erläutert und Forderungen an die Entscheidungsträger formuliert. Aus der Reihe PRO BAHN-Konzepte werden die folgenden Broschüren empfohlen:

- "Regenerativer Raketentreibstoff für rasante Züge" (63 Seiten DIN A4 geb., 15 DM)  
Projektarbeit über wasserstoffelektrische Züge anstelle von Streckenelektrifizierungen
- "Ferienverkehr Mecklenburg-Vorpommern" (16 Seiten DIN A4, 3 DM)  
PRO BAHN-Konzept für umsteigefreundliche Ferienreise nach Vorpommern
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 5 DM)  
PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
- "Das intelligente Netz" (40 Seiten DIN A4, 5,00 DM)  
Alternatives Konzept zur Y-Trasse (Neubau) Hamburg/Bremen - Hannover
- "Das 1 x 1 des Verknüpfens" (8 Seiten DIN A4, 1 DM)  
PRO BAHN-Konzept zur Abstimmung der Schülerverkehre an den Integralen Taktfahrplan der Eisenbahn auf der Halbinsel Eiderstedt (Kreis Nordfriesland)
- "Nie wieder Treppen steigen" (8 Seiten DIN A4, 1 DM)  
PRO BAHN-Konzept für die fahrgastfreundliche Gestaltung des Bahnhof Husum
- "Verstopfung im Watt" (12 Seiten DIN A4, 1 DM)  
PRO BAHN-Konzept zur Bahnstrecke Niebüll - Westerland (Hindenburgdamm)
- "Hein Lüttenborg" in Zahlen und Fakten (8 Seiten DIN A4, 1 DM)  
PRO BAHN-Broschüre über die Museumsstrecke mit Geschichte und Fotos

↑  
Zum Bestellen  
hier ankreuzen  
(oder gewünschte  
Stückzahl schreiben)

Absender:

und abschicken an: .....

PRO BAHN  
Postfach 57 23  
24001 Kronshagen  
.....

Je mehr Fahrgäste sich zusammenschließen, desto wirkungsvoller können sie ihre Interessen vertreten. Verkehrspolitik ist zu wichtig, um sie Politikern und Verkehrsbetrieben zu überlassen.

### Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:

**PRO BAHN Landesverband**

**Schleswig-Holstein/Hamburg**

Postfach 57 23 • 24001 Kronshagen

■ Ich möchte weitere Information über PRO BAHN

■ Ich unterstütze die Ziele von PRO BAHN und möchte Mitglied werden

Der Jahresbeitrag beträgt:

Für Einzelmitglieder	58.00 DM
ermäßigt (auf Antrag)	36.00 DM
Familienmitgliedschaft	70.00 DM

Name, Vorname

weitere Familienmitglieder

Straße

PLZ, Wohnort

Datum, Unterschrift

Geburtsdatum, Beruf (freiwillige Angaben)

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



Dänischen Staatsbahn (DSB) entgegen, die als Betreiberin der ECs fungiert. Meyer-Lovis: „Die Dänen klagen über zu volle Züge, wollen die ECs den Fernreisenden von und nach Kopenhagen vorbehalten.“

Bernd Latsch, Konzernbevollmächtigter für Schleswig-Holstein und Hamburg, sah sich durch die Proteste veranlasst, daraufhin zuweisen, daß die Pendler selbstverständlich weiterhin die EC benutzen dürfen, sofern Platz vorhanden sei.

## NOB auf Erfolgskurs

KIEL (nob) Trotz anfänglicher Kinderkrankheiten war der Start des privaten Bahnunternehmens erfolgreich. In Sachen Pünktlichkeit liegt die NOB mit an der Spitze der schleswig-holsteinischen Bahnunternehmen: Im April fuhren 96,5 % der NOB-Züge pünktlich. Dieser Erfolg kommt auch in steigenden Fahrgastzahlen zum Ausdruck.

Der stärkste Anstieg von Fahrgastzahlen konnte mit 24 % auf der Strecke Kiel - Husum verzeichnet werden. Ein Teil dieses Zuwachses ist auf die Neueröffnung des Haltepunktes Felde auf dem Streckenabschnitt zwischen Rendsburg und Kiel zurückzuführen. Täglich nutzen in Felde mehr als 200 Fahrgäste die NOB.

Erfolgreich ist die NOB auch auf der Strecke Husum - St. Peter-Ording, bei der vor wenigen Jahren noch eine Stilllegung diskutiert wurde. Seit der Betriebsübernahme durch die NOB verkehren die modernen Triebwagen der NOB hier von frühmorgens bis in den späten Abend im Stundentakt. Die Fahrgastzahlen stiegen um satte 14 %.



Bekannt durch die neuen LINT-Triebwagen: Die NOB  
Foto: Arendt Schmolze

## Landesweiter Fahrgastbeirat

Verbraucherverbände gründen unabhängigen Fahrgastbeirat für Schleswig-Holstein

**KIEL (kpn): Die Verbände Pro Bahn, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) und Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) haben am 6. Juni einen unabhängigen landesweiten Fahrgastbeirat gegründet.**

Zum Sprecher wurde Karl-Peter Naumann gewählt. Im Beirat werden neben den Gründungsverbänden auch eine Vertreterin der Menschen mit Behinderungen und ein Schülervertreter mitarbeiten. Außerdem sollen sechs Fahrgäste des Öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein für die Mitarbeit gewonnen werden. Interessierte können sich bei Herrn Naumann oder bei der LVS Schleswig-Holstein, Walkerdamm 17, 24103 Kiel, melden.

Ziele des Fahrgastbeirates sind Bewertung des Ist-Zustandes des Öffentlichen Verkehrs in Schleswig-Holstein aus der Sicht der Nutzer hinsichtlich Qualität, Netzgestaltung, Quantität, Erarbeitung von Vorschlägen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs in Schleswig-Holstein, Mitarbeit an der Erstellung und Umsetzung des Landesweiten Nahverkehrsplans (Fahrplan, Angebot, Tarif, Marketing), Vorschläge zur Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln - mit dem Ziel, den Öffentlichen Verkehr zu einem einheitlichen System zu machen, Konzepte für eine sinnvolle Nutzung des Öffentlichen Verkehrs im Tourismus.

„Der Öffentliche Verkehr darf kein Nischenprodukt für wenige sein, sondern er muss wieder zur besseren Alternative im Verkehrsmarkt werden“, stellte der Sprecher des Fahrgastbeirats Karl-Peter Naumann anlässlich des Gründungstreffens fest.

Die Arbeit des Beirats wird vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr und der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) unterstützt. Der Beirat wird eng mit den Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten.

Ihr Kontakt zum Fahrgastbeirat:

Fahrgastverband PRO BAHN

Karl-Peter Naumann

Tel. 040 / 532 37 84 • eMail: k.naumann@pro-bahn.de

## SCOUT wieder Online

Die Fahrplanauskunft SCOUT ist wieder über die Internetadresse [www.scout-sh.de](http://www.scout-sh.de) erreichbar. Nach langer "Umbauphase" präsentieren sich die Seiten in neuer Gestaltung. Die Fahrplanauskunft umfasst nun fast alle Busbetriebe und ermöglicht eine Adressenscharfe Auskunft. Der Nutzer gibt die Zieladresse ein und erhält die Verbindung bis zur nächsten Haltestelle.

## Weiter kostenlose Radmitnahme

Neben der kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern an Wochentagen von 9 - 16 Uhr und 18 - 6 Uhr in allen Zügen des Nahverkehrs gibt es in diesem Jahr auch an Wochenenden Sonderzüge mit zusätzlichen Gepäckwagen, die eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglichen. Neben Hamburg-Westerland und Hamburg-Travemünde ist in diesem Jahr auch die "Sylter Welle" Kiel - Husum - Westerland dabei. Weitere Informationen unter [www.bike-und-bahn.de](http://www.bike-und-bahn.de) und an den Fahrkartenausgaben.

## Surf-und-Rail wieder ab Kiel

Nach Protesten einer Kieler Zeitung hat die DB AG auch den Startpunkt Kiel wieder in das Online-Buchungs-Programm aufgenommen. Zum Fahrplanwechsel waren alle Verbindungen entfallen. Nun können im Internet unter der Adresse [www.surf-and-rail.de](http://www.surf-and-rail.de) online Fahrkarten gebucht und selbst ausgedruckt werden. Dazu ist jedoch eine gültige Kreditkarte notwendig.

Die Rückfahrkarte nach Bremen kostet 79,- DM, Berlin 109,- DM, Dortmund 149,- DM, Frankfurt 199,- DM. Ab Westerland sind Bremen (109,- DM) und Osnabrück, Münster und Dortmund (149,- DM) buchbar. BahnCard-Besitzer zahlen 10,- DM weniger.

## Feste Fehmarn-Belt-Querung noch sinnvoll?

PLÖN (pk) Die Befürworter einer sogenannten festen Fehmarn-Belt-Querung könnten auf naßkalten Füßen ins Schwanken kommen angesichts der Zahlen, die von der Öresundbrücke gemeldet werden: So bringen nur 6000 statt 10000 Autos und nur 300 statt 1.000 LKW die Kalkulation in Gefahr. Im Dezember wurden sogar noch weniger Autos gezählt. Die neue Brücke wirkt dagegen auf Zugreisende wie ein Magnet: 10.000 Reisende am Tag dank modernster Züge im 20-Minuten-Takt verkehren zwischen Malmö und Kopenhagen. Sogar eine Belebung in den Zügen auf der Vogelfluglinie zwischen Kopenhagen und Hamburg ist eingetreten.

Daher sind seit Monaten die Forderungen nach dem Mammut-Bauwerk „feste Querung“ über den Fehmarn-Belt verstummt. In der Tat muß dieses Ergebnis zu einer Neubewertung der Vogelfluglinie führen. Dabei darf nicht vergessen werden, daß der größte Teil der Autos auf der E47 nur bis Fehmarn fährt, nur ca: 3000 Kfz und 500 LKW nutzen täglich die schönen Fähren, die kürzlich erneuert und schneller geworden sind. Das ist nicht mehr Verkehr als auf einer Kreisstraße zu finden ist.

Da die Fährüberfahrt für die Fahrzeuglenker eine willkommene und z.T. auch vorgeschriebene Fahrtunterbrechung darstellt, stellt sich die Frage, ob nicht allenfalls eine Eisenbahntunnelverbindung das geeignete Bauwerk darstellt. (Aber auch hier muß man die Umweltzerstörung durch die langen Rampen berücksichtigen.) So könnte Personenverkehr auf die Schiene verlagert werden, zumal im Skandinavienverkehr viele ohnehin kein Auto benutzen. Und der Güterverkehr könnte auf der kürzeren Verbindung eine Entlastung der stark beanspruchten Rendsburger Hochbrücke bewirken.

## Nahverkehr auf der Vogelfluglinie Gutachten der LVS fertiggestellt

KIEL (lvs) Der Kreis Ostholstein hat 1999 in Zusammenarbeit mit der LVS ein Gutachten zur Verkehrserschließung des Nordkreises Ostholstein in Auftrag gegeben. Danach ist die Einrichtung einer zweistündlichen Vertaktung bis Burg auf Fehmarn machbar. Das Gutachten weist insgesamt einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen nach.

Detailfragen waren im Rahmen weiterer Untersuchungen zu klären. Die Realisierbarkeit eines Haltepunktes in Burg auf Fehmarn und dessen SPNV-Anbindung wurde ebenfalls unter Einbindung eines Gutachters im Jahr 2000 aufgezeigt.

Eine in diesem Jahr vorgenommene Detailuntersuchung zur Anbindung der Stadt Neustadt i. H. ergab, daß infrastrukturelle Maßnahmen im wesentlichen in Form eines neu einzurichtenden Haltes an der Haupttrasse (Neustadt West) notwendig sind. Betrieblich schlägt der Gutachter ein Schnell-/Langsam-Konzept im Schienenpersonennahverkehr auf der Vogelfluglinie vor:

- eine stündliche RB-Bedienung des bestehenden Personenbahnhofs in Neustadt i.H. mit allen Unterwegshalten zwischen Lübeck und Neustadt (wie bisher);
- eine zusätzliche 2-stündliche RE-Bedienung zwischen Lübeck und Burg a.F.
- mit höchstens einem Halt zwischen Lübeck und Neustadt-West, um hier zwischen RB und RE umsteigen zu können;

- mit mehreren Halten nördlich von Neustadt-West zur Erschließung des Nordkreises (Lensahn, Oldenburg i.H., voraussichtlich Heringsdorf, Großenbrode, Burg a.F.).

Der Ausbau des SPNV auf der Vogelfluglinie wird im kommenden Jahr bei der Aufstellung des Landesweiten Nahverkehrsplans mit anderen Maßnahmen im Land abzuwägen sein. Der Beschluß der Landesregierung hierzu ist für Ende 2002 vorgesehen, so dass es keinesfalls eine frühere Betriebsaufnahme geben kann.

## Kein Güterverkehr nach Kappeln?

**KAPPELN (mb) Zum Jahresende will die DB Cargo das Kappeler Cremilk-Werk nicht mehr auf der Schiene bedienen. Statt dessen schlägt man einen Straßentransport bis Kiel vor, was etwa 1000 zusätzlichen LKW-Fahrten entspricht.**

Damit wäre die Bahnstrecke Süderbrarup-Kappeln und damit auch der Museumsbahnverkehr der „Angeln Bahn“ massiv bedroht. Im Rahmen ihres „Mora C“-Konzeptes will sich die DB weitgehend auf Güter-Großkunden konzentrieren. Für die Cremilk mit ihren 12.000 Tonnen Schienengüterverkehr im Jahr (60% der Produktion), der über Flensburg abgewickelt wird, und viele andere unerwünschte Bahnkunden ist kein Platz mehr.

Die Cremilk selbst sieht immense Kosten auf sich zukommen und lehnt die LKW-Umladung in Kiel als umständlich ab. Dann müsse man ganz per LKW versenden. Landrat Jörg-Dietrich Kamischke appellierte an die DB. Auch Landwirtschaftsministerin Ingrid Franzen betonte, dass das Cremilk-Werk mit seinem umweltgerecht hohen Anteil am Schienentransport voll im Einklang mit den Zielen der Wirtschaftspolitik des nördlichsten Bundeslandes stehe. Wer indes den Schienengüterverkehr in Deutschland beobachtet, der wundert sich eher über die nun herrschende helle Aufregung. Seit vielen Jahren ist bekannt, dass die DB den Güterverkehr auf der Schiene nur bei Großkunden und langen Strecken für rentabel hält. Die Infrastruktur im Schienengüterverkehr bricht weg. Konnte man sich vor einigen Jahren darüber aufregen, dass Kreisstädte wie Plön keine Wagenladungen mehr erhalten konnten, so sind nun sogar Städte wie Flensburg bedroht.

Die Politik propagiert auch bei uns gerne die Stärkung des Schienentransports, doch sieht die Realität anders aus. Während die LVS sich um eine Verbesserung des SPNV bemüht, gibt es keinen entsprechenden Aufgabenträger für Güterverkehr!

## Kommentar:

Wer es ernst meint mit einer Zukunft eines flächendeckenden Güterverkehrs auf der Schiene zur Entlastung von Umwelt und Straßen, der muss auch auf Landesebene Instrumente schaffen, um diesen Bereich zu erhalten ja auszubauen. Das wird mit einem Betreiber DB nur in sehr begrenztem Umfang möglich sein. Wettbewerb muss auch im Güterverkehr regionaler Struktur herbeigeführt werden. Potentiellen Anbietern sind finanzielle Anreize zu schaffen, denn mögliche Betreiber von Schienengüterverkehr gibt es genug: AKN, NVAG, AngelnBahn oder Rhein-Sieg-Eisenbahn. Flexible Verkehrsbetriebe mit regionaler Ausrichtung sind die Transportunternehmen der Zukunft für Firmen wie die Cremilk in Kappeln! Für die Kappeler Strecke deutet sich eine solche Lösung jetzt an aber was wird aus den vielen anderen Schienengüterverkehren in unserem Bundesland, die vor dem Ende stehen?

*Malte Bischoff*

## KURZMELDUNGEN

### Neuer LNVP in Arbeit

Ab 2003 gilt der nächste Landesweite Nahverkehrsplan. Darin sollen unter anderem Wege für eine bessere Verkehrsanbindung mit Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg, Niedersachsen und Dänemark sowie für eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus aufgezeigt werden.

Nachdem fast überall der Stundentakt (teilweise Halbstundentakt) eingeführt wurde und einige Strecken und Bahnhöfe wieder aktiviert wurden, ist ein weiterer Ausbau des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein nach Wewers nur noch begrenzt möglich: Wir kommen zwar noch nicht an die Grenze des technisch Möglichen, aber wirtschaftlich Sinnvollen“.



### Schiene - Straße - Schiff - 100 Jahre Kreisverkehrsbetrieb

Anlässlich des 100. Geburtstages der Kreisverkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg zeigt das Landschaftsmuseum Unewatt (bei Langballig, Buslinie Flensburg-Kappeln) bis zum 28. Oktober eine Ausstellung aus und über die Geschichte von Eisenbahnen, Busverkehr und Schifffahrt im Kreisgebiet. Info: Tel. 04636/1021

### Schnellbus Flensburg-Nieüll

KIEL (Ivs) Erste Ergebnisse zum Schnellbusbetrieb zwischen Nieüll und Flensburg wurden jetzt bekannt. Danach ergaben Fahrgasterhebungen einen Fahrgastzuwachs von ca. 18 %. Auch Fahrgäste von Sylt nach Flensburg nutzten die Linie. Mit einer Marketingkampagne begleiten Gutachter und Arbeitskreis ein Jahr lang den Verkehr. Man will mögliche Erfolge für andere Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein davon ableiten. Vorrangige Erkenntnis aus dem Zwischenbericht: Vermarktung ist wichtiger Bestandteil des ÖPNV.

### VSFT im Aufwind

Das Geschäft mit der Bahn-Systemtechnik der Vossloh Schienenfahrzeugtechnik (VSFT) gedeiht gut und die Sparte Triebwagenwartung (eurotrac) steht kurz vor der Gewinnschwelle. Der Standort Kiel ist aus den Wachstumsplänen der Vossloh-Gruppe nicht mehr wegzudenken. Rund 600 Mitarbeiter sind in Kiel beschäftigt, und die Auftragsbücher sind prallgefüllt. Bei Dieselloks hat VSFT europaweit einen Marktanteil von 50 %.

### 1. Streckenbeirat gegründet

Am 8. Mai wurde in Husum der erste Streckenbeirat für die Bahnverbindung Husum - St. Peter-Ording gegründet. Alle Pendler, Reisende und Interessierte hatten die Möglichkeit, gemeinsam mit LVS und Nord-Ostsee-Bahn Probleme und Wünsche "loszuwerden" und gemeinsam Lösungsmöglichkeiten zu finden.

## Stundentakt nach Brunsbüttel

Zum Kanalgeburtstag 3 Tage lang Sonderzüge im Stundentakt auf der Strecke von Itzehoe

**BRUNSBÜTTEL (hb) Der Kanalgeburtstag machte es möglich: Die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) setzte auf der nur noch im Güterverkehr betriebenen Strecke Triebwagen im Stundentakt ein.**

Zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg, die einige Fahrten mit ihrem Dampfzug sogar bis Hamburg angeboten hatten, fuhren die der RSE gehörenden Triebwagen von Freitag nachmittag (28. Juni) bis Sonntagabend (1. Juli) im Stundentakt von Itzehoe mit Halt in Wilster nach Brunsbüttel Süd. Die Fahrten wurden von den Besuchern des 106. Kanalgeburtstages gut angenommen. Trotz anfänglich geringem Bekanntheitsgrad und teilweise widrigen Wetterverhältnissen wurden insgesamt ca. 3.000 Fahrgäste auf der Schiene befördert.

### Impuls für Reaktivierung Personenverkehr

Die RSE, die sich bereits mit Güterzügen von Brunsbüttel nach Hamburg in der Region einen Namen gemacht hat, hatte die Züge in Eigenregie auf die Schiene. Seit 1992 sind auf der Strecke keine Personenzüge mehr gefahren. Viele Anwohner, Verkehrsinitiativen und der Fahrgastverband PRO BAHN hoffen, daß mit diesen Sonderfahrten ein weiterer Impuls für eine Untersuchung zur Reaktivierung der Strecke im Personenverkehr durch das Land bzw. die LVS gegeben wurde.



Dampfzug und MAN-Triebwagen der RSE im Bahnhof Brunsbüttel Süd

Bürgerinitiative gegründet

## S 4 – Schiene statt Straße Hamburg-Stormarn

10-Minuten-Takt, pünktliche Abfahrtszeiten und moderne S-Bahn-Triebwagen: Dies sind die Forderungen der Bürgerinitiative „S 4 – Schiene statt Straße Hamburg-Stormarn“, die sich Mitte letzten Jahres in Großhansdorf und Hamburg-Rahlstedt gegründet hat.

Zu den Veranstaltungen waren viele Kommunalpolitiker aus Wandsbek und Stormarn gekommen, die sich oft schon seit Jahren für ein wesentlich besseres Angebot auf der Linie S4 einsetzen, bei den zuständigen Behörden und Gremien in Hamburg, Schleswig-Holstein und im Bund bislang jedoch weitestgehend erfolglos geblieben sind. Aber auch Bürger, Fahrgäste und Verkehrsfachleute aus den Stadtteilen und Gemeinden entlang der Strecke waren dabei.



Viele Versammlungsteilnehmer betonten, dass allein schon Rahlstedt mit seinen mittlerweile über 90.000 Einwohnern den Anspruch hat, endlich an das Hamburger Schnellbahnnetz angeschlossen zu werden. Was für andere Stadtteile mit weit weniger Einwohnern selbstverständlich ist, muss auch endlich für Wandsbek und insbesondere Rahlstedt, aber auch für Ahrensburg gelten, das als Mittelzentrum für 55.000 Einwohner steht. Zur Zeit hat der Nahverkehr, der den Fahrgästen als S4 verkauft wird, eher dörflichen Charakter. Die S4 macht immer wieder durch Verspätungen, Zugausfälle und störanfällige Züge auf sich aufmerksam. „Damit muss endlich Schluss sein“, waren sich die Teilnehmer der Versammlung einig.

In den letzten Monaten wurden von der Bürgerinitiative S 4 mit zahlreichen Abgeordneten von SPD, GAL und CDU Gespräche geführt, um sie von einem Ausbau der Strecke, der nicht zuletzt auch für den Schienengüterverkehr von erheblicher Bedeutung ist, zu überzeugen.

Als Ergebnis dieser Gespräche befasste sich die Hamburgische Bürgerschaft am 28. Februar mit dem Thema S 4. Die Fraktionen von SPD und GAL hatten einen Antrag vorgelegt, in dem der Senat ersucht wird, sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen der bevorstehenden Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck und im Rahmen zukünftiger oder noch nicht abgeschlossener Planfeststellungsverfahren zur Aufhebung von Bahnübergängen ein weiterer Ausbau der Strecke mit zusätzlichen Gleisen für eine S-Bahn nach Hamburger Standard planerisch berücksichtigt wird.

In der Begründung zu dem Antrag heißt es, die Strecke Hamburg-Ahrensburg-Lübeck sei eine der Hauptsiedlungsachsen im Osten Hamburgs. Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) könne den Bedarf der Bevölkerung aufgrund der lokalen Auslastung der zweigleisigen Strecke jedoch nicht decken und müsse deshalb langfristig ausgebaut werden. Ziel sei, auch auf dieser Strecke einen S-Bahn-Betrieb nach Hamburger Standard einzuführen mit Durchbindung in die Hamburger Innenstadt. Auch wenn die Finanzierung eines solchen Ausbaus momentan noch nicht absehbar sei, sei es erforderlich, im Rahmen der anstehenden Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit dieser Strecke einen viergleisigen Ausbau der Strecke bis Ahrensburg bzw. im Endausbau Bad Oldesloe planerisch mit zu berücksichtigen.

Der Antrag wurde einstimmig beschlossen. Damit hat die Hamburgische Bürgerschaft erstmals ein klares Bekenntnis dafür abgegeben, dass auf dieser Strecke mittelfristig ein moderner S-Bahn-Betrieb eingeführt werden soll. In den nächsten Jahren müssen nun bereits Vorleistungen für den Ausbau der Strecke erbracht werden: Wenn die Elektrifizierung der Fernbahnstrecke erfolgt und die letzten Bahnübergänge aufgehoben werden, muss die Fernbahnstrecke bereits so neu trassiert werden, dass sie einem anschließenden viergleisigen Ausbau für eine S-Bahn nicht im Wege steht. Die Bürgerinitiative arbeitet nun daran, dass auch der Schleswig-Holsteinische Landtag einen solchen Beschluss fasst. Denn ein S-Bahndepot in Bad Oldesloe würde nicht nur für Stormarn erhebliche Bedeutung haben, sondern auch dem Kreis Segeberg und der zukünftigen Regionalbahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe zu Gute kommen.

Weitere Informationen zur S 4 und zur Bürgerinitiative im Internet unter [www.delays.de](http://www.delays.de) oder telefonisch unter 0 40 / 64 89 30 37 (Ole Buschhüter) oder 0 41 02 / 6 13 87 (Willy Laaser).

*Ole Buschhüter*

*Bürgerinitiative S 4 -Schiene statt Straße Hamburg/Stormarn*

## Fortschritte und Probleme der AKN

Über die Vorhaben und Pläne der AKN

**HAMBURG Ende Juni dieses Jahres feierte die AKN nach vierjähriger Bauzeit in einem Volksfest die Einweihung ihrer für einen zweigleisigen Betrieb ausgebauten Strecke Ulzburg Süd - Kaltenkirchen Süd und den Neubau des Bahnhofs Henstedt-Ulzburg. Es gab Reden der Prominenz, Budenzauber und Jahrmarkttrubel. Ein historischer Dampfzug der AG Geesthachter Eisenbahn e.V. sorgte mit Sonderfahrten für eine passende Umrahmung der Veranstaltung.**

Die neue Strecke ist 6 Kilometer lang und besitzt in Henstedt-Ulzburg einen 630 Meter langen Tunnel. Der neue Bahnhof ist in Tieflage gebaut und mit 2 Seitenbahnsteigen ausgestattet. Eine gesonderte Busspur sorgt dafür, dass die Fahrgäste die Bahnhofsingänge auf kürzesten Wegen erreichen. Durch die fast 160 Millionen DM teure Maßnahme wird es vermieden, dass verspätete Züge ihre Verspätung auf andere Züge übertragen. Henstedt-Ulzburg wird nicht mehr durch die Bahntrasse zerschnitten, und 7 niveaugleiche Bahnübergänge konnten geschlossen werden. Es war die größte Baumaßnahme in der Geschichte der AKN seit 1916.



AKN-Triebwagen im Bahnhofs-Trog von Henstedt-Ulzburg

Für eine ebenfalls sehr bedeutende Baumaßnahme der AKN wurde im Mai 2001 der erste Spatenstich in Hamburg-Eidelstedt getan. Hier wird anstelle des etwas abseits gelegenen Bahnhofs Eidelstedt-Ost ein neuer Bahnhof im Zentrum von Eidelstedt mit zwei 110 Meter langen Seitenbahnsteigen in Tieflage gebaut. Er soll den Maßstäben von modernen Schnellbahnstationen entsprechen. Im Zuge dieser Maßnahme wird die AKN-Strecke auf einer Länge von 3,2 km zweigleisig ausgebaut. Der zugehörige 600 Meter lange Trog wird drei Bahnübergänge durch Brücken ersetzen. Dieses Vorhaben, das bis Herbst 2004 abgeschlossen sein soll, wird etwa 130 Millionen DM erfordern.

Die AKN hat aus Anlass dieser Ereignisse einige eindrucksvolle Zahlen zu ihrer Entwicklung vorgelegt. Das von ihr betriebene Netz erreicht eine Länge von 370 km. Der Fahrgastzuwachs beträgt seit 1992 im HVV-Bereich rund 70 Prozent und im Abschnitt Kaltenkirchen - Neumünster sogar etwa 80 Prozent.

Diese Fakten und Zahlen verschleiern es, dass diese enormen Investitionen für den Fahrgast relativ wenig Vorteile bringen. Der unbequeme Umsteigebahnhof in Hamburg-Eidelstedt, der für die AKN-Fahrgäste ein großes Ärgernis ist, verliert durch diese Maßnahmen nichts von seiner Ungemütlichkeit.

Die seit Jahrzehnten bestehende Forderung nach einer Durchfahrt der AKN-Züge zum Hamburger Hauptbahnhof, die in letz-



Blick auf den Bahnsteig des fast komplett überdachten Tiefbahnhofes

ter Zeit an Intensität zugenommen hat, ergab bisher nur minimale Fortschritte. Es hat zwar in jüngster Zeit bei besonderen Anlässen Sonderfahrten von AKN-Zügen zum Hamburger Hauptbahnhof gegeben, aber für einen fahrplanmäßigen Verkehr gibt es noch keine Pläne.

Die Ursachen dafür sind teilweise technischer Art. So wird beispielsweise von der AKN verlangt, dass sie ihre dieselektrischen Züge für einen abgasfreien Betrieb umbaut, um den Tunnelbahnsteig im Hamburger Hauptbahnhof benutzen zu können. Die AKN hat deshalb einen ihrer Doppeltriebwagen zu einem Zweisystemfahrzeug (auch Hybridfahrzeug genannt) umgebaut und mit diesem Zug erfolgreiche Testfahrten auf der Gleichstromstrecke durchgeführt. Weil die Hamburger Baubehörde als Aufgabenträger für einen fahrplanmäßigen Betrieb der AKN zum Hauptbahnhof keinen Bedarf sieht, will die AKN vorläufig keine weiteren Züge auf Zweisystembetrieb umbauen. Dass die Sonderfahrten der AKN zum Hauptbahnhof noch ohne Umbauzüge erfolgen konnten, wirft die Frage auf, ob der Umbau der Züge wirklich notwendig ist.

Das fehlende Interesse der Hamburger Baubehörde an einem AKN-Betrieb bis zum Hamburger Hauptbahnhof wird damit begründet, dass die AKN-Fahrten nur Kosten verursachen, ohne dass ihnen ein erhöhter Bedarf gegenüber steht. Hierbei übersieht die Baubehörde die Untersuchungsergebnisse, die im „Generalverkehrsplan Region Hamburg“ 1974 veröffentlicht wurden. Danach würde sich die Zahl der Fahrgäste bei einem durchgehenden Betrieb von Kaltenkirchen bis zum Hamburger Hauptbahnhof mehr als vervierfachen.

Man könnte die Kapazität der AKN-Züge erhöhen, indem man die bisher in der Hauptverkehrszeit üblichen Einheiten aus zwei Doppeltriebwagen auf solche mit drei Einheiten vergrößert. Das würde einen Kapazitätswachstum von 50 Prozent erbringen. Der weitere Kapazitätswachstum müsste durch eine Fahrplandverdichtung erbracht werden. Weil der Fahrplankontakt der AKN sich bei einem Verkehr zum Hamburger Hauptbahnhof ab Eidelstedt demjenigen der S-Bahn anpassen müsste, kann die AKN nicht häufiger als im 10-Minutentakt verkehren. Mit einem solchen Takt verkehrt die AKN bereits morgens während der Hauptverkehrszeit. Das bedeutet, dass die AKN unter den gegebenen Verhältnissen eine Fahrgastzunahme auf ihrer Linie A1 nur von etwa 70 bis maximal 100 Prozent bewältigen könnte. Fachleute wissen es deshalb, dass ein Verkehr der AKN zum Hamburger Hauptbahnhof nur in verkehrsschwachen Zeiten möglich ist und dies auch nur dann, wenn die S-Bahn es der AKN ermöglicht, für den Verkehr in beide Richtungen die Halle des Hamburger Hauptbahnhofs zu benutzen.

Es ist nur eine einzige Chance erkennbar, wie man dennoch zu einem durchgehenden AKN-Verkehr zum Hauptbahnhof während der Hauptverkehrszeit kommen könnte. Bekanntlich hat die Hamburger S-Bahn den Wunsch, mit ihren Gleichstromzügen den Hamburger Bereich der AKN-Trasse zu bedienen. Wenn AKN und S-Bahn sich die Aufgabe der Fahrgastbeförderung auf der Hamburger AKN-Strecke teilen würden, könnte man die Beförderung der zu erwartenden etwa 12000 Fahrgäste schaffen. Wenn aber schon von vornherein klar ist, dass so etwas aus diesen oder jenen Gründen nicht möglich ist, so sollte das gesagt werden und der Öffentlichkeit zugleich klar gemacht werden, dass es keine realistische Chance für einen AKN-Verkehr zum Hamburger Hauptbahnhof während der Hauptverkehrszeit gibt. In einem solchen Fall müsste man darüber nachdenken, ob es jedenfalls Möglichkeiten gibt, den Umsteigebetrieb zwischen AKN und S-Bahn zu verbessern. Wie man hört, hat die AKN dafür Pläne, die teure Umbauten erfordern. Diese Pläne sollten gegebenenfalls auf den Tisch gelegt werden. Besser wäre es aber, AKN und S-Bahn verständigen sich darauf, einen gemeinsamen Betrieb von der Hamburger Landesgrenze bis zum Hamburger Hauptbahnhof einzurichten. Dann braucht man keine teuren Umbauten für die AKN.

*Helmut Haack*

*aus: Hamburger Fahrgastinformationen HFI 72 Heft 2/2001*

#### **Kommentar:**

Es ist immer begrüßenswert, wenn wieder eine Bahnlinie erweitert und modernisiert wurde, so bei der AKN, was Ende Juni dieses Jahres gefeiert wurde. Dienen doch derartige Maßnahmen der Verbesserung des ÖPNV und steigern seine Attraktivität. Bedauerlich ist aber, daß immer noch kein regelmäßiger Betrieb bis zum Hamburger Hauptbahnhof durchgeführt werden kann, zumal das Umsteigen in Hamburg-Eidelstedt bei den bei uns die meiste Zeit herrschenden Klimaverhältnissen nun wirklich unzumutbar ist.

Es fragt sich allerdings, ob die Rieseninvestitionen in Ulzburg und die geplanten Geldausgaben in Eidelstedt (Ost) wesentlich zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Wie man bei der S1 feststellen kann, sind die Tunnelbahnhöfe doch nicht das Gelbe vom Ei, wenn sich auch beim Bau dieser Strecke die Tunnellösung nicht vermeiden ließ. Die Baumaßnahme in Ulzburg diente doch auch dazu, den motorisierten Individualverkehr nicht länger durch die Bahn behindern zu lassen. Da sollen die Leute doch lieber in einem Tunnelbahnhof ein- und aussteigen. Wann begreifen wir endlich, daß Bahn und Bahnhöfe nicht irgendwo „vergraben“ werden, sondern für alle sichtbar bleiben müssen?

So wie die Strecke bisher den Ort teilte, wird dieser jetzt durch den Trog geteilt. Also wurde der Teufel mit Beelzebub ausgetrieben.

*Horst Metzger*

## **Erster Mehrsystem-VT bei AKN**

HAMBURG (tk) Nach jahrelangen Diskussionen und Planungen, die AKN-Fahrzeuge für regelmäßig durchgehende Fahrten zum Hamburger Hauptbahnhof mit S-Bahn-Stromabnehmern auszurüsten, ist jetzt eine Entscheidung gefallen: Der VT2A 68 „Schleswig-Holstein“ wurde als erster VT2A mit S-Bahn-Stromabnehmern ausgerüstet und kann damit seine Fahrenergie auf der Strecke Eidelstedt - Hauptbahnhof aus der seitlichen S-Bahn-Stromschiene beziehen. Bei diesem Umbau erhielt VT2A 68 „Schleswig-Holstein“ auch noch Notruf-Sprechstellen in den Türbereichen, sowie Flüssigkristall-Fahrtzielanzeigen. Bereits vor etwas längerer Zeit wurde der VT2A 68 „Schleswig-Holstein“ mit einer DILAX-Fahrgastzählanlage ausgerüstet.

## Konzept Regio-S-Bahn Hamburg

Unter verkehrspolitischen Eisenbahnfreunden wurde ernsthaft die Forderung nach Umelektrifizierung der Hamburger Gleichstrom S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Altona auf Wechselstrom 15kV 16 Hz zwecks Schaffung von Kapazitäten auf der Verbindungsbahn zur Integration von Umlandverkehren in die Hamburger Innenstadt erhoben. Diese Forderung ist für den Autor im Einvernehmen mit PRO BAHN RV Hamburg & Umgebung nicht akzeptabel, da im Gleichstromnetz die Hälfte der Direktverbindungen wegfielen sowie das bahnsteig- und zeitgleiche Umsteigen in Altona und am Hauptbahnhof in Frage gestellt würde. Die Anzahl der durch verbesserte Umlandeinbindung profitierenden Fahrgäste wäre deutlich niedriger als die Anzahl der Fahrgäste, die durch wegfallende Direktverbindungen oder verschlechterte Umsteigemöglichkeiten schlechter als heute gestellt würde. Dagegen wird eine auf Zweisystemfahrzeugen basierende Regio-S-Bahn beiden Fahrgastgruppen gerecht.

Das nach Pendler-Reiseweiten zu differenzierende Regionalzugangebot darf nicht am Stadtrand enden, sondern sollte durchgängig zu zentralen städtischen Knoten verkehren. Dazu gehören für Hamburg sowohl die bereits heute fast alle zum Hauptbahnhof oder zumindest nach Altona verkehrenden RegionalExpress-Züge als auch die noch an den Randpunkten des Gleichstrom-S-Bahnnetzes endenden Regionalbahnen. Für jene Regionalbahnen bietet sich ein Regio-S-Bahn-Konzept an, welches die Grenzen von Wechselstrom-Regionalverkehr und Gleichstrom-S-Bahnverkehr überwindet, womit umsteigefreie Verbindungen aus der Region in die City geschaffen werden. Zwecks Erzielung auch zum RegionalExpress attraktiver Reisezeiten, verkehrt die Regio-S-Bahn auf den Außenästen der Gleichstrom-S-Bahn auf den parallelen wechselstromelektrifizierten Fernbahngleisen, und wechselt erst stadtnah auf die gleichstromelektrifizierten S-Bahngleise. Fahrzeugmäßig kommen für die Regio-S-Bahn Hamburg die bereits in Hannover und im Ruhrgebiet als Regio-S-Bahnen eingesetzten Baureihen 424 und 425 in Betracht, welche zum Einsatz im Hamburger Gleichstromnetz als Zweisystemfahrzeuge für 15kV 16 Hz Wechselstrom und 1,2kV Gleichstrom auszuführen sowie den Hamburger Bahnsteighöhen und dem Profil des CityTunnels anzupassen sind.

Die Ausgestaltung des ab Sommerfahrplan 2001 aktuellen Zugangebots in der Hauptverkehrszeit (HVZ) nach den westlichen Teilen Schleswig-Holsteins in Form

\* zweier RE's pro Stunde von Hamburg nach Kiel (je einer von Altona und Hauptbahnhof)

\* zweistündlicher RE's von Hamburg Altona nach Westerland (zeitweise zum Stundentakt durch MORA-RE's verdichtet) und

\* zweier RB's pro Stunde von Hamburg Altona nach Itzehoe (bis Elmshorn als S5 bezeichnet)

zu einem ganztägigen Angebot läßt folgende Linien als realistisch erscheinen :

\* halbstündliche RE's zwischen Hamburg Hbf und Kiel (ggfs. ein RE pro Stunde beschleunigt durch Wegfall der Halte in Pinneberg, Wrist und Bordesholm)

\* stündliche RE's zwischen Hamburg Altona und Westerland

\* halbstündliche RB's zwischen Hamburg Altona und Itzehoe (bis Elmshorn als S5 bezeichnet) mit stündlichem Direktanschluß in Itzehoe auf die RE's nach Westerland und die in Itzehoe beginnenden RB's in Richtung Husum

Die Regionalbahnlinie von Itzehoe nach Hamburg Altona ist geradezu dafür prädestiniert, in Altona nicht am Prellbock zu enden, sondern als Regio-S-Bahn-Linie vor dem S-Bahn-Haltepunkt Diebsteich von den wechselstromelektrifizierten Fernbahngleisen auf die gleichstromelektrifizierten S-Bahngleise überzuwechseln, um von dort über Diebsteich bahnsteiggleiches Umsteigen auf Züge in Richtung Verbindungsbahn) und Altona S-Bahnhof den nachfragestarken City-Tunnel zu erreichen.

Fahrplan und Fahrschein gehören zusammen, d.h. der Verbundtarif einer Metropolregion muß in allen Regionalzügen des Verbundraums gültig sein. Auftretende Kapazitätsengpässe sind durch verlängerte Züge (ggfs. nur zu nachfragestarken Verkehrszeiten) oder bzw. und Taktverdichtungen sowie auch durch attraktive Alternativverbindungen zu beheben. Für die Relation Elmshorn - Hamburg, auf der historisch gewachsen der HVV-Tarif nur in ausgewählten Zügen gilt, könnte dies bedeuten :

\* 7-Wagen-Züge zwischen Kiel und Hamburg in der HVZ gegenüber 5-Wagen-Zügen während der übrigen Zeiten (analog dem Stärken und Schwächen der Lübecker RE's - der Einsatz von Triebwagen der Baureihe 424 bzw. 425 läßt sogar das Stärken und Schwächen in Elmshorn als realistisch erscheinen)

\* halbstündliche (statt bislang stündliche) RE's zwischen Kiel und Hamburg Hbf

\* halbstündliche Regio-S-Bahn Itzehoe - Hamburg Altona - CityTunnel - Hamburg Hbf als gegenüber den RE's umsteigefreie Alternative nach den Stationen der City-S-Bahn

Gegen die Regio-S-Bahn wird gerne mit angeblich unattraktiven Fahrzeiten argumentiert. Für die zentrale Haltestelle Jungfernstieg ergeben sich im Gegensatz zur Umsteige-Verbindung mit dem RegionalExpress folgende Zeiten :

	Regio-S-Bahn	RE via Altona	RE via Hbf
Itzehoe	68 min	58 min	nicht angeboten
Glückstadt	52 min	nicht angeboten	nicht angeboten
Elmshorn	38 min	36 min	40 min
Systemtrennstelle : Diebsteich			

Für Elmshorn sind die Fahrzeiten demnach praktisch identisch, und für die übrigen Haltestellen der Westküstenmagistrale bis Itzehoe besteht ohnehin kein RegionalExpress-Angebot. Nur für Itzehoe selbst bleibt der RegionalExpress die fahrzeitoptimalere Verbindung.

	Regio-S-Bahn	RE via Hbf
Stade	61 min	62 min
Hornburg	48 min	53 min
Buxtehude	39 min	45 min
Systemtrennstelle : Neugraben		

Die Fahrzeiten der Regio-S-Bahn sind jeweils konservativ auf Basis aktueller RB-141er-Buntling-Garnituren berechnet.

Für den Stader-Ast der Regio-S-Bahn entstehen gegenüber dem RegionalExpress sogar kürzere Fahrzeiten.

Neben der Beseitigung der Umsteigezwänge in Pinneberg und Neugraben ist ein lang gehegter Pendlerwunsch auch die Durchfahrt der AKN-Triebwagen bis zum Hauptbahnhof, wofür die AKN Eisenbahn AG ein Prototyp-Hybrid-Fahrzeug erfolgreich getestet hat. Für den Fahrgastverkehr wurde die EBA-Zulassung beantragt. Die Hamburger Baubehörde bezweifelt angesichts des dichten S-Bahntakts die wirtschaftliche Vertretbarkeit des Zusatzangebots. Durch den zweigleisigen Ausbau wird die Flexibilität bei der Ausrichtung auf den S-Bahnverkehr erhöht. Als Alternative bietet sich die Wechselstrom-Elektrifizierung der AKN-Stammstrecke Eidelstedt - Kaltenkirchen an, die im Vergleich

## Sonderthema Flughafen

Derzeit wird in Kiel heftig diskutiert, ob die Startbahn des Flughafens in Kiel-Holtensau verlängert werden soll. Was hat dieses jedoch mit der Schleswig-Holstein-Schiene, dem Magazin der Fahrgäste im hohen Norden, zu tun? Zweierlei:

1. Jüngst wurde eine Verlegung der B503 in die Diskussion eingebracht. Über diese Straße verkehren täglich rund 350 Linienbusse, für die der Umweg erhebliche Kostensteigerungen und für die Fahrgäste noch längere Fahrzeiten bedeuten würde.

2. Diese Startbahnverlängerung würde Investitionsgelder in dreistelliger Millionenhöhe verbrauchen, die dann auch dem Etat für Verbesserungen im öffentlichen Personenverkehr (ÖV) fehlen würden. PRO BAHN hat schon früher auf die Vorteile und Notwendigkeit einer Flughafenanbindung Schleswig-Holsteins an Hamburg-Fuhlsbüttel hingewiesen, die die Interessen von Flug- und Fahrgästen berücksichtigt.

PRO BAHN widmet sich daher auf diesen in letzter Minute vor dem Versand eingebrachten Sonderseiten diesem Thema.

### Zu 1.:

Eine einfache Auszählung der Busfahrten der Linien 33; 91; 501; 502; 901; 902 ergab ca. 350 Busfahrten pro Tag (jeweils Montag - Freitag). Faßt man Sonnabende und Sonntage als jeweils einen Tag zusammen wird man dort auf eine ähnliche Anzahl kommen. Daraus ergeben sich:

### ca. 350 Busfahrten pro Tag

* 6 Tage	pro Woche
* 52 Wochen	pro Jahr
* ca. 2 km Umweg	pro Fahrt
* ca. 5 DM Kosten	pro km
= ca. 1 Millionen DM	pro Jahr

Dieses ist wie gesagt nur eine untere Abschätzung. Es kommen noch Betriebsfahrten hinzu, die in Kiel bekanntermaßen einen hohen Anteil ausmachen (siehe Diskussion zur KVAG in den Kieler Nachrichten). Der Kostensatz (DM/km) liegt höher als die angenommenen 5 DM/km (siehe ebenfalls Diskussion zur KVAG in den Kieler Nachrichten). Werden diese Mehrkosten von den Fliegern bezahlt, oder müssen wir Fahrgäste wieder ran?

Die Anbindung Holtensaus verlängert den Weg für Busse weit stärker als für PKW. Wird es zur Kompensation bzw. zur Vermeidung eines weiteren Attraktivitätsverlustes des Busverkehrs gegenüber dem PKW zusätzliche Busverkehre geben? Falls nicht, wieviele Busse werden diesen Umweg dann nicht mehr fahren, sprich inwiefern wird Holtensau seiner Busanbindung beraubt?

### Literaturhinweise:

DE-Consult, 1990: "Schiienenanbindung des Flughafens Fuhlsbüttel an das Land Schleswig-Holstein"; DE-Consult/AUCTOR/BVU im Auftrag des Ministers für MWTV des Landes SH; Frankfurt, Lörrach, Freiburg, 1990

MWTV, 2001: "Verbesserung der Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt Kiel an den Flughafen Hamburg (PDF-Datei - 2.785.692 Bytes)"; itp; <http://www.schleswig-holstein.de/landsh/mwvtv/flughafen/downloads/verkehrsanbindung.pdf>

ITF, 2002: Fortschreibung des ITF Schleswig-Holstein und Freie und Hansestadt Hamburg; zur Zeit in Bearbeitung

zu 2:

## Zug nach Fuhlsbüttel als Alternative

### Neue Gutachten zum Flughafenbau Kiel-Holtensau

Ein S-Bahntunnel zu dem bereits unter Terminal 4 gebauten Flughafenbahnhof schließt Hamburg bald gut an den Flughafen Fuhlsbüttel an. Doch wie wird dann Schleswig-Holstein und somit auch Kiel an den Flughafen Hamburg angebunden werden? Bisher existiert lediglich eine Buslinie nach Neumünster und Kiel. Die Varianten lassen sich in zwei Gruppen einteilen:

1. Varianten über Elmshorn folgen der Hauptstecke von Kiel bis Hamburg-Eidelstedt, um dann über die nördliche Güterumgehungsbahn den Flughafen mittels eines neuen Tunnel oder einer Verbindung zum entstehenden S-Bahntunnel zu erreichen. Weitgehend ist diese Strecke bereits gut ausgebaut. Mit der Nutzung der Güterstrecke besteht die Chance des Aufbaus neuer Tangentiallinien in Hamburg. Zugflügelungen und ein neuer Bahnhof im Westen Hamburgs kann Betriebskosten einsparen helfen.

2. Bei Varianten über Ulzburg soll ein neuer nach Norden führender Tunnel die AKN-Strecke nach Neumünster wahlweise über Quickborn oder Norderstedt erreichen. Vorteile bieten die erheblichen Verbesserungen für die bisher schwach ausgebauten und langsamen Verbindungen Neumünster - Ulzburg - Hamburg.

Derart detaillierte und exakte Berechnungen kostenlos anzustellen kann nicht die Aufgabe ehrenamtlicher Verbandstätigkeit sein. Darum hat PRO BAHN auf eine Untersuchung der Schienenanbindung nach Fuhlsbüttel gedrängt. Die Ergebnisse des Gutachtens der LVS wurden am 05.09.2001 vorgestellt und sind im Internet erhältlich (MWTV 2001). Das Ergebnis:

Die Flughafenbahn sei keine Alternative und sogar ökonomisch ja sogar ökologisch schlechter als die bestehende Busanbindung. Zwar haben wir noch viele Bemerkungen und Fragen zu den angewendeten Hochrechnungen für Kosten oder zur Wahl der Fahrzeuge bzw. den für notwendig angesehenen teuren Bauten. Sich aber nur mit diesen ingenieurtechnischen Fragen zu beschäftigen hieße jedoch lediglich an Nachkommastellen zu drehen ohne zu merken, daß die Vorkommastellen das Problem sind.

Aus der Sicht von PRO BAHN mußte es zu diesem Ergebnis kommen, weil der Flughafen-Express als ein Fremdkörper im Bahnsystem behandelt wurde. So heißt es, daß man "die Zeitlagen des geplanten Integralen Taktfahrplanes (ITF 2002) voraussetzt in die der Flughafenexpress .... unterzuordnen sei". Man stelle sich vor, es wäre dem Bus verboten worden langsamere Fahrzeuge zu überholen. Noch grotesker erscheint dabei die Begründung der "Flughafenexpress sollte zu keiner Verschlechterung des allgemeinen Bedienganges führen". Als dürften ausschließlich Fluggäste diesen Zug benutzen.

Der Flughafenexpress kann ein hervorragender Bestandteil des ITF sein und wesentlich zu seiner Verbesserung beitragen, was aber nicht untersucht wurde. Schon fast gebetsmühlenartig weisen die Gutachter deshalb auch darauf hin, daß Synergieeffekte ausgelassen und der Flughafenexpress isoliert ja sogar unterrangig betrachtet wurde. Somit erklären die Gutachter selbst die gemachten Studien für unvollständig. Vermutlich ist dieses eher ein Problem der Aufgabenstellung als eines der Gutachter. Dieses Gutachten beantwortet jedenfalls nur die Frage, ob ein Flughafenexpress in den Fahrplan als Fremdkörper untergeordnet eingefügt werden kann und die Fluggastzahlen alleine ausreichen, die Züge zu füllen. Daß dieses verneint wurde zeigt lediglich, daß Bahnfahrpläne von der Integration verschiedener Linien leben und daß das Fluggastaufkommen (Passagiere/Jahr) insgesamt am Verkehr eine niedere Rolle spielt.

## PRO BAHN Konzept "Der Flugzug"

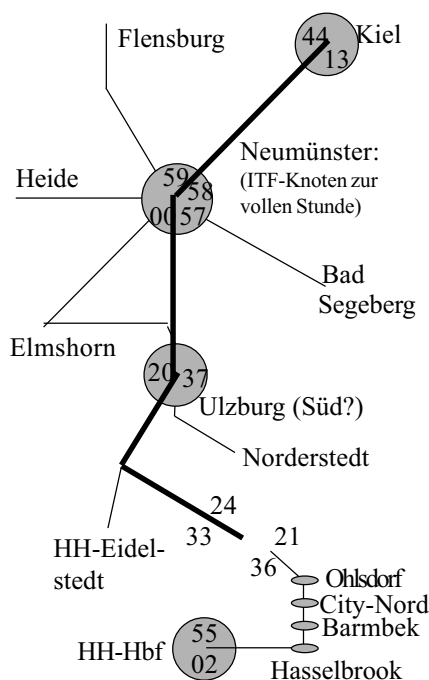
### Was muß noch untersucht werden:

Die Frage einer Schienenanbindung wurde schon einmal gutachterlich untersucht. Der Auftraggeber war damals zwar nicht die LVS. Sie wurde erst Jahre später gegründet. Hinter der LVS steht jedoch das Verkehrsministerium und dieses hatte 1990 die Schienenanbindung des Flughafens Fuhlsbüttel an das Land Schleswig-Holstein begutachten lassen (DE-Consult; 1990), wenn auch nicht vor dem Hintergrund einer Diskussion um den Flughafen Kiel. Trotzdem oder vielleicht deshalb kam man damals zu einer Variante, die für die Strecke Kiel Hbf - Hamburg-Flughafen lediglich 49 Minuten benötigt. Die Ausbaukosten wurden zu 214 Millionen DM berechnet. In dem neuen Gutachten (MWTV 2001) wurden zwar die gleichen streckenseitigen Maßnahmen vorgesehen nicht aber die fahrzeugseitigen. Dadurch kam es zu einer massiven Fahrzeitverlängerung, die durch die Unterordnung des "Flugzuges" unter den angesetzten Fahrplan (ITF, 2002) weiter verschlechtert wurde. Wie jedoch der Fahrplan des PRO BAHN Konzeptes zeigt, kann das Angebot sehr wohl zum Nutzen aller miteinander verknüpft werden.

Damit wäre dann sogar die als Hauptforderung an das Gutachten gestellte Fahrzeit einer Dreiviertelstunde Kiel Hbf - Hamburg-Fuhlsbüttel im Rahmen der 10%-Genauigkeit erreicht. Mit der gleichen Genauigkeit würde dann die Halbstundenisochrone bis nach Neumünster reichen.

### Der Flugzug:

- Ausbau der AKN-Strecke auf 160 km/h
- Einsatz von Neige-technik
- Flughafentunnel ab Hasloh
- Stundentakt
- Knoten Neumünster zur vollen Stunde
- evtl. Verlängerung nach HH-Hbf.
- Umfahrung Kaltenkirchen
- Verknüpfung Ulzburg oder Ulzburg Süd
- Weitere Halte denkbar
- Kiel HH-Hbf 71Min.



### Kostenvergleich (Schätzung):

Diese Zahlen gilt es zu verifizieren bzw. neu zu kalibrieren.

MWTV,2001: 280 Mio.DM Investition ->	-17 Mio. DM / a
- Betriebskosten	-21 Mio. DM / a
+ prognostizierte Fluggäste	7 Mio. DM / a
= Bilanz	-31 Mio. DM / a

Flugzug: 280 Mio. DM Investition ->	-17 Mio. DM / a
+ Ersparnis Betriebskosten	1 Mio. DM / a
+ 50 Mio. DM Ersparnis 3. Gleis ->	3 Mio. DM / a
+ prognostizierte Fluggäste	7 Mio. DM / a
+ Mehr Fluggäste vom Auto	2 Mio. DM / a
+ Mehr Fahrgäste vom Auto	5 Mio. DM / a
(geschätzt 1500 Fahrgäste / d * 0,15 DM / km * 70 km)	
= Bilanz	+1 Mio. DM / a

Weit interessanter jedoch wäre die Möglichkeit der Weiterfahrt zum Hauptbahnhof in Kiel über Ohlsdorf. Diese wurde zwar 1990 ebenfalls untersucht, jedoch war damals noch nicht klar, wie der Flughafen von Hamburger Seite angeschlossen wird. Heute ist dieser Punkt geklärt (s.o.).

Rechnet man somit zu den 49 Minuten Fahrzeit bis Fuhlsbüttel 3 Minuten Aufenthalt, 4 Minuten Fahrzeit bis Ohlsdorf und eine Viertelstunde Fahrt bis zum Hauptbahnhof hinzu ergibt sich eine Fahrzeit Kiel - Hamburg von 71 Minuten. Dieses ist die Fahrzeit eines ohnehin verkehrenden Regionalexpreßzuges Kiel - Hamburg heute noch über Elmshorn.

Es wird nun interessant die RE Kiel - Hamburg auf dem Weg über Ulzburg und Flughafen ohne Umweg über Elmshorn und Pinneberg zu führen. Das Faszinierende ist dabei nicht nur, daß womöglich dadurch dort Kosten für den Bau eines dritten Gleises reduziert werden können. Nein, die Berechnungen zu den Betriebs- und Investitionskosten stünden auf einer neuen Grundlage. Statt zusätzlicher Zugkilometer würden sogar welche eingespart, da die Strecke ca. 7 km kürzer würde. Neue Fahrzeuge dürften nicht mehr als Kostenfaktor eingerechnet werden, da sie im Rahmen des ITF ohnehin angeschafft werden müssen. Die direkte Verbindung Kiels, ja ganz Schleswig-Holsteins, an Hamburg insbesondere an den Flughafen und die Geschäftstadt Nord sowie zahlreiche Wohngebiete würde massiv verbessert werden. Auch die Verbindungen Kiels mit Schleswig-Holsteins Süden.

### Beispielfahrzeiten im Vergleich:

	heute	Flugzug
Kiel - Geschäftsstadt Nord	103' - 110'	58'
Kiel - Norderstedt	102' - 122'	51'
Elmshorn - Flughafen Fuhlsbüttel	64' - 85'	55'
Husum - Flughafen Fuhlsbüttel	151' - 179'	118'
Heide - Geschäftsstadt Nord	122' - 150'	90'

### Fazit:

Trotz der Untersuchungen mehrerer Varianten einer Flughafenbahn nach Fuhlsbüttel bleiben noch viele Fragen offen. Klar ist nur eines geworden: Sollte die Entscheidung für bzw. über eine Startbahnverlängerung des Flughafens Kiel-Holtensau bei diesem Sachstand gefällt werden, so wird sie gefällt worden sein, ohne die Alternative einer Schienenanbindung Kiels bzw. Schleswig-Holsteins an den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel sachgerecht zu prüfen. Wie die Schätzung der Kosten zeigt, können entsprechende Modelle wesentlich positivere Bilanzen erbringen. Diese Zahlen gilt es zu verifizieren bzw. neu zu kalibrieren.

### Forderung:

PRO BAHN fordert daher die Verantwortlichen auf, diesen Sachstand bis zur Entscheidung herzustellen. PRO BAHN ist gerne bei der Erarbeitung der Kriterien behilflich. Bis dahin sind die Planungen für den Einsatz öffentlicher Gelder zum Ausbau der Startbahn einzustellen oder zumindest zu verschieben. Andernfalls ist davon auszugehen, daß eine Schienenanbindung an den Flughafen Fuhlsbüttel als Alternative von vornherein als abgelehnt galt und lediglich zum Schein geprüft wurde.

### Am Rande bemerkt:

Als der Münchner Flughafen ins Erdinger Moos verlegt wurde, verlängerte sich die Fahrt dorthin auf ebenfalls eine Dreiviertelstunde. Von einem Zusammenbruch der Wirtschaft ist der PRO BAHN-Bundesgeschäftsstelle in München bisher jedenfalls nichts bekanntgeworden.

zu jüngst elektrifizierten Karlsruher Stadtbahnstrecken deutlich höhere Fahrgastzahlen aufweist. Dadurch könnten gemeinsam von der AKN Eisenbahn AG und der S-Bahn Hamburg GmbH beschaffte Zweisystem-Züge von Kaltenkirchen in die Hamburger Innenstadt verkehren. Vorzugsweise kommen hierfür die im Rahmen des Buxtehuder-Pilotprojekts umzurüstenden S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 474 in Betracht, da sie aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für den schnellen Regionalverkehr nur bedingt einsetzbar sind.

*Birger Wolter*

aus: *Hamburger Fahrgastinformationen HFI 72 Heft 2/2001*

## Ortsbus Timmendorfer Strand

**Timmendorfer Strand (pk) Seit 21.Mai 2001 dreht eine neue Buslinie in Timmendorfer Strand ihre Runden! Sie verbindet den Bahnhof mit dem Ortszentrum und fährt weiter über Hemmelsdorf bis nach Ratekau.**

Durch einen annähernden Stundentakt an allen 7 Tagen in der Woche können praktisch alle Bahnanschlüsse von und nach Lübeck und Neustadt sowie die meisten Busanschlüsse in Ratekau erreicht werden. Der Fahrplan der Buslinie folgt damit dem „Hinketakt“ der Regionalbahn.

Besonders günstige Anschlüsse ergeben sich für Einpendler nach Timmendorfer Strand sowie für Besucher. Die Bewohner des Ortsteils Hemmelsdorf haben nun (endlich) eine regelmäßige Busverbindung.

Obwohl der Fahrplan weder im Kreisfahrplan noch in der Fahrplanauskunft SCOUT enthalten ist, waren schon in den ersten Tagen zahlreiche Fahrgäste im Bus anzutreffen.

Finanziert wird die Buslinie im wesentlichen von der Gemeinde Timmendorfer Strand, Zuschüsse geben aber auch der Kreis Ostholstein und die Gemeinde Ratekau.

Im Kreis Ostholstein wird der ÖPNV auch weiterhin von den vier Verkehrsunternehmenbetrieben werden. Der Kreis hat mit der VGOH einen Fünf-Jahres-Vertrag vereinbart, der eine Ausschreibungssperre und die Bestellung jährlicher Mehrleistungen im Umfang von 400.000 DM vorsieht. Neu ist in diesem Jahr



Der Ortsbus bietet in Ratekau Anschluß an die Autokraft-Busse von und nach Lübeck

Foto: Peter Knoke

eine durchgehende Buslinie von Travemünde nach Neustadt, die jetzt ganzjährig im Stundentakt bedient wird. Die Busse der Firmen Autokraft, Härzer, Nölte und LVG legen derzeit 6 Mio. Km pro Jahr zurück.

## Forschung vor dem Durchbruch

### Sind Zugankünfte vorhersagbar?

HARBLEK (hb) Wann kommt ein Zug? Wo wird der nächste Bus ankommen? Fragen, die sich Fahrgäste schon oft gefragt haben, als sie am Bahnsteig oder der Straße standen. Diesem und anderen Rätseln widmet sich der Diplomgeophysiker Holger Busche. "Es konnte hier eine einzigartige Symbiose zwischen Natur- und der Fahrplanwissenschaften erreicht werden," berichtet Holger Busche stolz.

Bei der Kreuzkorrelation der Ankunftszeiten von Erdbebenwellen aus Neuseeland und Zugankünften in Schleswig-Holstein ergaben sich faszinierende Parallelen. So kommen beispielsweise Wellenzüge in Skandinavien zur erwarteten Zeit oder früher an, wohingegen in Norddeutschland immer wieder Verspätungen von bis zu einer Sekunde auftreten. "Der Zusammenhang war uns nicht von Anfang an klar," gesteht Busche, "aber als wir berücksichtigten, daß Erdbebenwellen mit bis zu 30.000 km/h unterwegs sind und dieses auf die Geschwindigkeiten von Bahn und Bus umrechneten, wurde es offensichtlich".

"Wenn uns das dann gelingt, können wir nicht nur vielleicht Erdbeben vorhersagen, sondern womöglich sogar die Ankunftszeiten von Zügen", gibt sich der 32-jährige Diplomgeophysiker kurz nach Vollendung seiner Dissertation optimistisch.

Immerhin ein erster Erfolg: Es gelang schon mit einer 85%igen Wahrscheinlichkeit die wiederholte Ankunft eines Zuges Sonntags um die Mittagsstunde herum (10.54 Uhr) aus Neumünster in Heide vorherzusagen.

So ermutigend dieses auch ist, so wird doch vor einer Euphorie gewarnt. "Noch ist das Problem fehlender Regelmäßigkeit dieser Phänomene nicht vollständig geklärt," so Busche. Messungen einer erhofften Ankunft eine Stunde danach schlugen leider völlig fehl. Auch zwei Stunden später war auf den Meßgeräten nichts festzustellen. Sehr vielversprechend hingegen waren die Ankünfte aus Richtung Büsum, die fast exakt, den theoretischen vorhersagen (Ankunft aus Büsum zu den Minuten 58) entsprachen. Aber auch hier gibt es einen Dämpfer, da aus bisher ungeklärter Ursache Triebwagen auch um 22.56 Uhr eintreffen.

#### Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene  
Heft-Nr. 13, Ausgabe 1 / 2001

Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg  
Postfach 5723, 24001 Kronshagen

Redaktion und V.i.S.d.P.: Holger Busche (hb)  
Autoren: Frank Sievert (fs), Malte Bischoff (mb), Karl-Peter Naumann (kpn), Peter Knoke (pk), Horst Metzger, Torben Kulla (tk)

Fotos: Thorsten Brandt, Wolfgang von Berg, Peter Knoke

Auflage: 800 Stück  
Redaktionsschluß: 22.07.2001

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Mitteilungsorgan des Fahrgastverbandes PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg. Die Redaktion nimmt gern Beiträge, Terminhinweise und Anregungen von allen interessierten Lesern und Organisationen entgegen.