



Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Konnten wir die SHS 28 mit einem Beitrag von Jost de Jager, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, eröffnen, so steht dieses Mal am Anfang ein Interview mit Bernhard Wewers, Geschäftsführer der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS), also der Institution, die maßgeblich dafür zuständig ist, dass aus den Plänen des Verkehrsministeriums Wirklichkeit wird.

Über einige schon Wirklichkeit gewordene Verbesserungen, wie die Einführung des Halbstundentakts zwischen Kiel und Lülbeck und umgebaute oder neugebaute Stationen berichten mehrere Beiträge in dieser Ausgabe.

Aus Sicht der Fahrgäste völlig unverstänlich ist dagegen, dass der neu entstandene Haltepunkt Ahrensburg-Gartenholz noch immer nicht in Betrieb genommen werden konnte..

Gute Fahrt mit einem sich auch weiterhin positiv entwickelnden Schienenpersonenverkehr wünscht

Ihr Redaktionsteam

Ein Hinweis:

Die für das in Arbeit befindliche Heft 23 des Hamburger Fahrgast Forums (HFF) eingegangenen Beiträge können erst in die nächste Ausgabe der SHS aufgenommen werden.

Interview der Schleswig-Holstein-Schiene mit Bernhard Wewers (LVS)

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Guten Tag Herr Wewers! Die LVS ist gerade 15 Jahre alt geworden. Das war sicher Anlass zum Feiern?

BERNHARD WEWERS: Guten Tag! Natürlich haben wir den 15. Geburtstag im Kollegenkreis etwas gefeiert. Und die vergangenen 15 Jahre waren wohl auch ganz erfolgreich. Die Fahrgastzahlen steigen, der Marktanteil steigt und, sicher genau so wichtig, die Fahrgäste werden auch immer zufriedener mit ihrem Nahverkehr.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Woran liegt das?

BERNHARD WEWERS: Natürlich an unserer guten Arbeit! (lacht) Im Ernst: Wir, das heißt Land, Kreise und Städte, haben natürlich auch manchmal Glück gehabt. Die Benzinpreisentwicklung zum Beispiel hat uns bei den Fahrgastzahlen sicher geholfen. Die Basis des Erfolgs sind aber sicher die vielen wichtigen Projekte, die wir in der Vergangenheit umgesetzt haben: Der integrale Taktfahrplan, der Schleswig-Holstein-Tarif, das Stationsprogramm, um nur einige zu nennen.

Geholfen hat uns sicher auch die fortschrittliche Verkehrspolitik hier im Land.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Den Wettbewerb und die Ausschreibungen haben Sie nicht genannt. Warum?



Dipl.-Ing. Bernhard Wewers
 Geschäftsführer der LVS

In dieser Ausgabe:

Neue Fahrplanangebote im Busverkehr Seite 6

Neue Bahnhöfe braucht das Land Seite 8

Strecke KI - HL Seite 9

Bilanz nach einem Jahr schwarz-gelber Verkehrspolitik in S-H Seite 12

Leserbrief Seite 14

RV Schleswig/Mittelholstein Seite 15

Fahrplanvorschau Seite 16

PRO BAHN intern Seite 18

Kiel-Rendsburg Seite 23

Nordniedersachsen Seite 25

Neue Züge für Hamburger Hochbahn Seite 31

Impressum Seite 4

PRO BAHN
 Ihr Fahrgastverband

LVS

Die LVS organisiert seit 15 Jahren den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein. Gesellschafter der LVS sind das Land und die 15 Kreise und kreisfreien Städte. Zu den wichtigsten Aufgaben und Projekten gehören die bisher drei landesweiten Nahverkehrspläne, Ausschreibungen und Verkehrsvertragsmanagement, SH-Tarif, Qualitätsmanagement und das Stationsprogramm.

BERNHARD WEWERS: Natürlich ist der Wettbewerb eine wichtige Grundlage für unsere Arbeit. Er ist aber ja kein Wert oder kein Projekt an sich. Wettbewerb brauchen wir, damit die Qualität des Nahverkehrs besser wird und damit wir den Nahverkehr dauerhaft finanzieren können. Wettbewerb allein führt aber nicht automatisch zu besserem Nahverkehr oder mehr Fahrgästen. Wettbewerb ist nur ein Instrument. Ein sehr wirkungsvolles allerdings, auch, weil es Denkstrukturen verändert.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Inzwischen haben sich zumindest die Bahnunternehmen an den Wettbewerb gewöhnt. Sind die Unternehmen eigentlich auch selbst besser geworden oder setzen sie nur die Vorgaben des Landes und der LVS um?

BERNHARD WEWERS: Wir setzen einen Rahmen. Wir sind nicht die besseren Unternehmer, vieles können die Unternehmen tatsächlich besser und auch schneller als wir entscheiden. Deswegen lassen wir Spielräume, die die Unternehmen auch mehr und mehr nutzen. Es stimmt aber auch, dass wir die Unternehmen bei vielen Themen erst einmal ein wenig zum Jagen tragen mussten. Das war beim Schleswig-Holstein-Tarif so und auch beim Thema Qualitätsmanagement. Inzwischen sind die Unternehmen aber mit Engagement und manchmal auch mit Leidenschaft dabei.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Sie nannten gerade den Schleswig-Holstein-Tarif. Sind Sie mit dem Tarif zufrieden?

BERNHARD WEWERS: Es war gut und richtig, den landesweiten Tarif für Bahn und Bus zu schaffen. Schleswig-Holstein ist damit bundesweit immer noch ein Vorreiter. Viele Länder tun sich schwer damit, außerhalb der Verbünde eine Fahrkarte für alle Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel anzubieten. Im Gesamtsystem Nahverkehr ist das aber natürlich völlig unverzichtbar. Der Schleswig-Holstein-Tarif ist sicher noch nicht perfekt. Zum Beispiel fehlen Angebote für Senioren oder die von uns schon vor Jahren geforderte 9-Uhr-Monatskarte. Außerdem könnte der Tarif noch viel einfacher werden. Ich nenne nur einmal das Stichwort „Überwege“...

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Und der Schleswig-Holstein-Tarif ist ein recht teurer Tarif.

BERNHARD WEWERS: Das stimmt. Ich denke aber, dass wir für ein gutes Angebot auch durchaus einen angemessenen Preis verlangen dürfen. Außerdem haben wir das Ziel, dass der Tarif möglichst ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand auskommt. Übrigens gelten Nahverkehrspreise bei vielen Menschen immer automatisch als hoch. Aber versuchen Sie einmal, mit dem Auto für 5,34 Euro von Kiel nach Hamburg zu kommen. So viel kostet die einzelne Fahrt mit der Monatskarte im Abonnement. Das ist fast zu günstig.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Herr Wewers, Sie sind ja nicht nur Chef der LVS in Kiel, sondern auch Präsident der BAG-SPNV. Warum engagieren Sie sich auch bundesweit für den Nahverkehr?

BERNHARD WEWERS: Die BAG-SPNV vertritt die Interessen aller Aufgabenträger in Deutschland. Das ist wichtig, wenn wir tatsächlich an den Rahmenbedingungen des Nahverkehrs, übrigens auch für Schleswig-Holstein, etwas ändern wollen. Außerdem bietet die BAG-SPNV einen unglaublich großen Erfahrungsschatz der besten Nahverkehrsfachleute im Land. Der Austausch hilft ungemein, auch und gerade bei der täglichen Arbeit hier im Norden. Viele wichtige Themen kann man eigentlich auch nur anstoßen und vorbringen, wenn man gewissen Einfluss hat. Und die Präsidentschaft ist sicher auch eine Anerkennung für Land und LVS.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Welche Themen sind denn die wichtigen Themen in der BAG-SPNV?

bundes | arbeits | gemeinschaft
BAGSPNV
schienen | personen | nah | verkehr

BERNHARD WEWERS: Die „Klassiker“: Wie finanzieren wir den Nahverkehr, vor allem die Infrastruktur? Wie kommen wir zu angemessenen und transparenten Trassen- und Stationspreisen? Wie entwickelt sich der Wettbewerb weiter, vor allem, wenn so viele Ausschreibungen gleichzeitig anstehen? Und natürlich: Wie kann der Bahnverkehr insgesamt noch besser werden, damit wir noch mehr Fahrgäste gewinnen? Eine Idee dazu ist der Deutschland-Takt. Wir glauben, dass wir damit die Fahrgastzahlen sogar verdoppeln könnten.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Das klingt spannend. Was sollen wir uns denn unter dem Deutschland-Takt vorstellen?

BERNHARD WEWERS: Eigentlich ist die Idee ganz simpel. Im Nahverkehr haben wir fast überall gut funktionierende Taktverkehre. Wenn es nun gelingt, die Taktverkehre der einzelnen Länder besser miteinander zu verknüpfen und vor allem auch den Fernverkehr einzubinden, ohne den Güterverkehr zu vergessen, dann entsteht ein deutschlandweiter Taktverkehr. Und wenn die Menschen dann nicht mehr nur in Husum oder Heide gute Nahverkehrsanschlüsse haben, sondern bei Ihrer Fahrt

BAG-SPNV

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) ist die Interessenvertretung der Bestellerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs: Die BAG-SPNV organisiert den Informationsaustausch zwischen ihren Mitgliedern, erarbeitet Konzepte für die Weiterentwicklung des SPNV, vertritt die Interessen der Aufgabenträger des SPNV gegenüber Politik, Öffentlichkeit, Verkehrsunternehmen und Verbänden und berät den Bund, die Länder, Zweckverbände, Parlamente und Behörden bei allen Fragen des SPNV.

nach Süden dann auch in Hamburg komfortabel auf den Fernverkehr und in Kassel dann wieder auf den Nahverkehr umsteigen können, dann ist das natürlich ein Riesenschritt nach vorn. Ich bin sicher, dass das, was in der Region seit vielen Jahren erfolgreich funktioniert, auch überregional funktionieren wird. Übrigens stellt der Deutschland-Takt die Denkweise um, die ich als Eisenbahner gelernt habe. Das neue Motto lautet: Erst denken, dann bauen.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Wann könnte der Deutschland-Takt denn starten?

BERNHARD WEWERS: Das wird noch etwas dauern. Auf jeden Fall gibt es nicht nur auf BAG-Ebene, sondern auch mit der Deutschen Bahn und dem Bundesverkehrsministerium und vielen anderen Beteiligten dazu gute erste Gespräche. Letztlich müssen wir die Frage beantworten: Sind wir bereit, ein Projekt zu starten, um wirklich mehr Verkehr auf die Schiene zu holen? Sind wir bereit für eine „Neue Bahn“?



Eröffnung des Bahnhofs Fehmarn-Burg im Sommer 2010

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Vom Stichwort Investitionen ist es nur ein kleiner Schritt zum Thema Finanzierung des Nahverkehrs. Hat der Nahverkehr genug Geld?

BERNHARD WEWERS: Nein. Wir haben durch den Wettbewerb den Nahverkehr immer effizienter gemacht und dadurch viele neue Leistungen bestellen können. Für die wirklich großen Schritte nach vorn brauchen wir ganz sicher mehr Geld. Dafür werden wir uns auch im Zuge der nächsten Revision der Regionalisierungsmittel einsetzen. Dass das System Bahn insgesamt für den Ausbau der Infrastruktur mehr Geld benötigt, muss ich Ihnen nicht erzählen. – Ein großes Problem ist für uns SPNV-Besteller, dass trotz einer Dynamisierung die Mittel langsamer steigen als die Kosten. Vor allem für Trassen und Stationen geben wir immer mehr Geld aus. Das ist ärgerlich, zumal die Einnahmen der Infrastrukturbetreiber durch unsere Mehrbestellungen steigen, die Qualität der Infrastruktur aber nicht unbedingt besser wird. Hier muss etwas passieren, sonst fressen uns diese schleichenden Kostensteigerungen bald auf.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Was müsste Ihrer Meinung nach passieren, um das zu verhindern?

BERNHARD WEWERS: Ich will gar nicht wieder mit dem BAG-Klassiker „Trennung von Netz und Betrieb“ beginnen. Tatsache ist aber, dass inzwischen niemand mehr bestreitet, dass

die DB oft teurer baut als andere Infrastrukturunternehmen. Problematisch ist vor allem, dass die DB die Gebühren für die Trassen- und Stationsnutzung festlegen kann. Momentan diskutieren wir mit DB Station&Service zum Beispiel über das neue Stationspreissystem. Das alte hatte die Bundesnetzagentur völlig zu recht für ungültig erklärt, aber auch im neuen Vorschlag von Station&Service vermissen wir Informationen dazu, was ein Bahnhof kostet und was mit den Stationsgebühren für den Bahnhof passiert. Und das müssen wir auch wissen, schließlich zahlen die Länder letztlich die Stationsgebühren.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Gibt es schon eine Einigung mit Station&Service?

BERNHARD WEWERS: Leider noch nicht. Ich merke aber, dass das Unternehmen sich bewegt. Ich glaube, die Bahn hat inzwischen gemerkt, dass das Thema den Ländern und Aufgabenträgern wichtig ist. Übrigens ist das Thema ein gutes Beispiel dafür, was wir hier im Norden von der BAG-SPNV haben. Wenn es uns gelingt, hier bundesweit eine gute Regelung zu finden, dann sparen wir auch hier Geld.

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Sie sprachen davon, dass auch die Trassennutzung zu teuer sei.

BERNHARD WEWERS: Und vor allem auch intransparent. Die Regionalfaktoren musste DB Netze ja wieder abschaffen. Wir wissen nun aber immer noch nicht, was die Trassen wirklich kosten und was mit den Einnahmen wo geschieht. Und was uns wirklich ärgert: Wir zahlen für jeden zusätzlichen Zug zusätzliche Trassengebühren an DB Netze. Da steigen also die Einnahmen, wogegen die Kosten eigentlich kaum steigen. Warum müssen wir für den zusätzlichen Zug genau so hohe Trassengebühren zahlen wie für den Zug im „Standardfahrplan“? Warum gibt es keine Flatrate? Hier muss sich etwas ändern. Und ich denke, hier muss auch die Position der Bundesnetzagentur noch weiter gestärkt werden.



LINT-Triebwagen der AKN

SCHLESWIG-HOLSTEIN-SCHIENE: Kommen wir noch einmal zurück nach Schleswig-Holstein. Hier hat sich in den vergangenen 15 Jahren ja wirklich viel bewegt. Wie geht's denn weiter? Was sind die wichtigen Projekte der nahen und fernen Zukunft?

BERNHARD WEWERS: Momentan beschäftigen uns die Ausschreibung des Netzes Mitte, die Weiterentwicklung des SH-Tarifs und die Weiterentwicklung der Marke für den Nahver-

Neues im Fahrplanangebot

Auch wenn der Fahrplanwechsel weiterhin eigentlich wie immer im Dezember ist, sind im laufenden Jahr zahlreiche Fahrplan-Änderungen in Kraft getreten - die meisten zum Schuljahresbeginn am 23.08.2010.

Verkehrsverbund Region Kiel

Passend zum kleinen Fahrplanwechsel der DB wurde der Fahrplanwechsel im VRK auf den 13.06.2010 verschoben. Durch den Halbstundentakt auf der Bahnstrecke Kiel - Lübeck ergaben sich viele neue Anschlüsse zum Busverkehr. In den Stadtverkehren Plön und Preetz gibt es nun zu jeder Busfahrt Zuganschluß in beide Richtungen. Für den neuen Bahnhof Kiel-Elmschenhagen wurde eine neue Bushaltestelle eingerichtet. Anstelle des früher kostenfreien Strandbusses in Kiel-Falckenstein gibt es neu eine Ortsbuslinie 3, die vom Koppelberg durch ganz Friedrichsort fährt.



Foto: Thorsten Brandt

Neu wurde die Buslinie 60S als Verstärkerlinie zwischen Universität und Hauptbahnhof eingerichtet. Als Schnellbus verkehren die Fahrten nur während der Verlesungszeiten der Uni. Eingestellt wurde der Schnellbus 3400 Kiel - Jevenstedt bereits am 31.03.2010 aufgrund zu geringer Auslastung. Die für den 13.06.2010 angekündigten Erweiterungen der Linie 300 Citti-Park - Hbf. - Raisdorf wurden dann zum 23.08.2010 umgesetzt. Wochentags verkehrt der Bus nachmittags zwischen Hbf. und Citti-Park halbstündlich, nach Raisdorf gibt es einzelne Fahrten mehr.

Dithmarschen

Nachdem es in den letzten Jahren einen Konzessionswettbewerb um das gesamte Liniennetz im Kreis Dithmarschen gab, der zugunsten des Altbetreibers Autokraft ausging, hat der Busbetrieb zum 23.08.2010 das Angebot auf den meisten regionalen Buslinien ausgebaut. So fahren ab Heide auf den meisten Linien die Busse mindestens ca. alle 2 Stunden, zu einigen Zeiten fast stündlich. Auch wird das Fahrplanangebot über 18 Uhr hinaus bis fast Mitternacht deutlich ausgeweitet. Leider ist das Fahrplanangebot nicht vertaktet. Im Wochenfahrplan wurden einige Fahrten - vorhan-

dene wie neue - als Anruf-Linien-Taxi (ALT) mit dem Namen RUDI eingerichtet. Der Fahrgast muß seinen Fahrtwunsch nur 45 Minuten vor Fahrtbeginn bei der Zentrale anmelden. Und das zum normalen Fahrpreis ohne Zuschlag.

Fuhren vorher sonntags außer der Buslinie Heide - Rendsburg im ganzen Kreis Dithmarschen keine Busse mehr, wurde nun auch der Samstag-Verkehr fast komplett eingestellt. Dafür werden auf den Haupt-Linien ALT-Fahrten zumeist im sauberen 2-Stunden-Takt angeboten. Die Orte Pahlen und Averlak erhalten für ihre Veranstaltungszentren sogar ALT-Fahrten bis 4 Uhr früh. Lediglich auf den Linien 2507 Meldorf - St. Michaelisdonn - Brunsbüttel, 2612/2712 Heide - Büsum sowie im Stadt- und Vorortverkehr Heide bleibt das frühere Angebot erhalten. Hier gibt es also keinen Sonntagsverkehr. Schade, dass die neuen Wochenendaufgaben an keiner Haltestelle veröffentlicht wurden.

Ostholstein Mitte

Nach einer Ausschreibung des Kreises Ostholstein für das Busnetz 2 Eutin/Ostholstein Mitte hat der Busbetrieb Rohde der Nord-Ostsee-Bahn den Busverkehr zum 23.08.2010 übernommen. Durch Widerspruch im Ausschreibungsverfahren verzögerte sich die Vergabe erheblich, und so konnte erst wenige Wochen vor Start mit der Umsetzung der Planungen begonnen werden. Daher wurde vorerst bis zum Jahresende nur ein Notverkehr aufgenommen (siehe Seite 16)

Einem verbesserten Angebot im Stadtverkehr Eutin (viele Linien fahren jetzt im Halbstundentakt statt vorher stündlich) sowie im regionalen Schülerverkehr steht eine Reduzierung des regionalen Busverkehrs gegenüber, das in Schwachlastzeiten durch ein Anrufbus-System ergänzt werden sollte. Durch fehlende Busse kann dies jedoch noch nicht angeboten werden.

Durch die Ausschreibung wurden mehrere Linien gebrochen: Die Autokraft fährt die Linie 4330 nur noch zwischen Plön und Kiel, zwischen Malente und Plön fahren gar keine Busse mehr. Der Abschnitt Malente - Eutin wird durch die neue Stadtlinie 5502 im Stundentakt bedient. Die LVG hat die Linie 5816 eingestellt, die Linie 5515 verkehrt nur noch zwischen Travemünde und Scharbeutz. Die NOB fährt die Linie 5816 nur zwischen Eutin und Süsel, die Ortsteile Klingberg und Schürsdorf werden nicht mehr bedient. Zwischen Neustadt und Scharbeutz fährt die NOB die neue Linie 5803 wochentags im Stundentakt. Die Linie 5801 Neustadt - Schönwalde - Kaköhl wurde in Schönwalde gebrochen, der nördliche Abschnitt wird weiterhin von der Autokraft bedient, der südliche von der NOB. Umsteigen ist hier kaum noch möglich.

Die Buslinie 5518 verkehrt nun im Stundentakt (Wochenende alle 2 Std.) von Eutin nach Neustadt und stündlich weiter nach Pelzerhaken, was einer deutlichen Erweiterung entspricht. Jedoch werden die Ortsteile Röbel und Bujendorf nicht mehr bedient, dafür die gesamte Ortslage Süsel. In Eutin wurden - wie bei allen Linien - konsequent direkte Anschlüsse an den Zugverkehr gebildet; hier treffen sich die Züge jeweils zur vollen und halben Stunde.

Im sonstigen Regionalverkehr wurde das Angebot wie z.B. auf den Linien 5506 und 5507 stark reduziert. Am Wochenende fahren keine Busse mehr, an Ferientagen nur noch sehr weni-

ge. Auf den meisten regionalen Linien ab Eutin endet der Verkehr wochentags mit der letzten Fahrt um 16.33 Uhr. Nur auf wenigen Linien werden samstags noch zwei Fahrtenpaare angeboten.

Ostholstein Nord

Nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes Fehmarn-Burg (31.07.2010) wurde auch das Busliniennetz zum 23.08.2010 geringfügig angepasst. So verkehrt die Buslinie 5811 nur noch zwischen Oldenburg, Markt und Burg auf Fehmarn, der Bahnhof Oldenburg wird nur noch selten bedient. Dadurch gehen zahlreiche Anschlüsse von den Hamburger IC nach Heiligenhafen verloren. Im Zugregionalverkehr wird Heiligenhafen aber erreicht, wenn in Großbrode umgestiegen wird. In Fehmarn-Burg besteht zu jedem Zug Anschluß von/nach Burgtiefe (Linie 5751), die anderen Fahrten fahren weiter nach Puttgarden. Auch der Ort Burg wird durch die Verlängerung der Buslinie insgesamt besser erschlossen. Die Linie 5754 Burg - Orth bedient nur mit wenigen Fahrten den Bahnhof, die Schulbusse sowie der Bürgerbus Fehmarn gar nicht. Insgesamt wurde der Busverkehr auf dem Festland gerade am Wochenende stark vertaktet, die Anschlußbeziehungen verbessert.



Foto: Thorsten Brandt

Bus der Linie 5710 am Wilhelmsplatz in Heiligenhafen

Gleichzeitig wurde der Stadtverkehr Heiligenhafen (Linie 5710) neu strukturiert. Aus zwei Linien wurde eine mit weniger Fahrten, die einige Wohngebiete und das Ferienzentrum aber mehrfachen bedient. Das Neubaugebiet Rubinstraße wurde neu erschlossen.

Lauenburg Nord

Wie vor einigen Jahren im südlichen Landkreis Lauenburg wurde zum 23.08.2010 auch im nördlichen Bereich Schülerverkehr und regionaler Busverkehr getrennt. Für den Schülerverkehr wurden eigene Linien mit Abfahrten zu allen Nachmittagschulstunden (bis 16 Uhr) eingerichtet. Durch die zahlreichen Schulstandorte und überschneidende Einzugsbereiche ist das gesamte Liniennetz dadurch jedoch sehr unübersichtlich geworden.

Im regionalen Busverkehr ist ein neues Netz zwischen Lübeck und Ahrensburg (Bahnanschluß Hamburg) gewoben worden. Die Linie 8720 verkehrt nahezu stündlich zwischen Lübeck,

Kastorf, Sandesneben und Trittau, die Linie 8780 bietet in Lübeck-Kronsförde im 2-Stundentakt Anschluß über Siebenbäumen nach Sandesneben. Die Linie 8730 verkehrt zwischen Ahrensburg und Sandesneben nahezu stündlich, weiter bis Nusse im 2-Stundentakt, nur wenige Fahrten kommen bis Ratzeburg-Bahnhof. Die Linie 8770 verbindet Kronsförde mit Mölln über Berkenthin, dafür wurde die Linie 907 Lübeck - Rondeshagen aufgegeben.

Auch die Buslinie 8740 verkehrt wochentags im Stundentakt von Ratzeburg nach Kastorf (mit Anschluß an die Linie 8160 nach Bad Oldesloe), jedoch verkehren die Busse - wie alle regionalen Buslinien westlich von Ratzeburg - nur noch bis Ratzeburg Bahnhof, sogar mit direktem Bahnanschluß nach Lübeck und Lüneburg. Da der Bahnhof außerhalb der Stadt liegt, muss für die Weiterfahrt zur Stadtmitte der Stadtbus benutzt werden. Leider beträgt die Wartezeit - bedingt durch die Bahnanschlüsse - 9 Minuten.

Bestanden früher in Nusse zu verschiedenen Zeiten "Umsteigeknoten" der Buslinien von Mölln und Ratzeburg auf die umliegenden Dörfer, fahren hier die Schulbusse heute durch. Im sonstigen Verkehr sind jedoch nur noch wenige Verbindungen, vermutlich werden hier demnächst weitere Verbesserungen folgen.

Die Ringlinie 8580/81 Mölln - Sterley - Hollenbek - Gudow - Lehmrade - Mölln wurde gebrochen und mit der Buslinie 8850 zu einer Linie Büchen - Gudow - Hollenbek - Mölln verbunden. Lehmrade wird mit einer Stichlinie im Stadtverkehr Mölln (8814) sowie Schulbussen bedient. Auch im Stadtverkehr Mölln werden - nur an Wochentagen - die erst vor einigen Jahren zusammengelegten Stadtbushaltestellen zum Hanseviertel und zur Waldstadt wieder getrennt bedient. Das Wohngebiet Stecknitzweg wird nur noch von Schulbussen bedient.

Für den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 sind weitere Veränderungen im Linienverkehr angekündigt.

Thorsten Brandt



Foto: Thorsten Brandt

Bereit zur Fahrt zu einem neuen (alten) Ziel: von Lübeck Hbf nach Fehmarn-Burg

Neue Bahnhöfe braucht das Land

Im Jahr 2010 sollten eigentlich gleich 3 neue Bahnstationen in Schleswig-Holstein eröffnet werden. Mit kleiner Verspätung wurde der alte Bahnhof in Kiel-Elmschenhagen am 13.06.2010 mit Einführung des Halbstundentaktes zwischen Kiel und Lübeck neu in Betrieb genommen. Zwar würden am früheren Haltepunkt Kroog (Bahnübergang Berchtesgadener Straße)



Foto: Thorsten Brandt

Bahnhof Kiel-Elmschenhagen

mehr Anwohner in direkter Nähe der Zugangsstelle wohnen, jedoch war das notwendige Ausweichgleis für die hier geplanten Zugkreuzungen nicht zu realisieren. So wurde die Station an der Stelle des alten Bahnhofes Elmschenhagen wieder errichtet.

Da nur der Halt des langsamen Zuges - der Regionalbahn - hier stattfinden soll, war ein Bahnsteig ausreichend. Das Ausweichgleis wurde für die Zukunft gebaut, es ist erheblich länger als sonst üblich. Zur Betriebseröffnung waren die Unterstände noch nicht fertiggestellt. Zusätzlich wurde für den Stadtverkehr eine Bushaltestelle eingerichtet, die von der Linie 34 (Kroog - Hbf. - Kronshagen) mindestens im Halbstundentakt bedient wird.

Bedient wird der Bahnhof täglich im Stundentakt. Nur in den Abendstunden und am Wochenende früh - wenn die Züge nur noch stündlich fahren - sind aufgrund von Zugkreuzungen keine Halte möglich und es gibt größere Lücken im Fahrplan.



Lageplan Bahnhof Fehmarn-Burg



Foto: Klaus Böckmann

Bahnhof Fehmarn-Burg im Bau (Juni 2010)

Eigentlich sollte auch der Bahnhof Fehmarn-Burg zu diesem Zeitpunkt eröffnet werden, aber Einsprüche einer Bürgerinitiative, die den Bahnhof lieber an der Hauptstrecke nach Puttgarden gesehen hätten, verzögerten den Baubeginn. Daher konnte die neue, von der AKN gebaute Station erst am 31.07.2010 feierlich eröffnet werden.



Foto: Thorsten Brandt

Bahnhof Fehmarn-Burg

Für den Bau war die Neutrassierung von 600 m Gleis notwendig, da die alte Trasse - wie das eigentliche Bahnhofsgelände auch - überbaut waren. So wurde von dem Gleisdreieck an der Hauptstrecke eine Stichstrecke gebaut, die auf einem freien Gelände nördlich des alten Bahnhofes als Stumpfgleis mit einem sehr langen Bahnsteig endet. Im nächsten Jahr sollen auch die innerdeutschen IC-Züge auf ihrem Weg nach Puttgarden den Bahnhof bedienen. Vor dem Bahnhof wurde eine großzügige Wendeschleife gebaut, die neben zwei Bushaltestellen zahlreiche Parkplätze wie auch Busabstellplätze bietet. Gegenüber einer Station weit ab an der Hauptstrecke ist die Innenstadt der Urlaubsmetropole Burg in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar.

Erste Ausbaustufe Kiel - Lübeck realisiert - seit 13. Juni deutlich attraktiveres Bahnangebot

Zum Fahrplanwechsel am 13. Juni 2010 konnte mit zweieinhalbmonatiger Verspätung endlich die erste Ausbaustufe Kiel - Lübeck (Ausbau Kiel - Plön) abgeschlossen und in Betrieb genommen werden.

Rund 33 Mio. Euro sind investiert worden, um einen neuen Kreuzungsbahnhof in Kiel-Elmschenhagen zu realisieren, den Abschnitt Preetz - Ascheberg komplett zu sanieren und für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit auszubauen sowie den Bahnhof Plön wieder für Zugkreuzungen (siehe auch den Artikel auf S.11) herzurichten.

Seit dem 13. Juni wird mit der ausgebauten Infrastruktur auch zwischen Kiel und Lübeck ein „Schnell-Langsam-Konzept“ angeboten, denn zwischen den beiden größten schleswig-holsteinischen Städten fährt seitdem neben dem stündlichen Regionalexpress auch eine stündliche Regionalbahn, so dass sich folgendes Verkehrsangebot ergibt :

- Regionalexpress mit Halt in Raisdorf, Preetz, Plön, Malente-Gremsmühlen, Eutin und Bad Schwartau, Fahrzeit 68-69 Minuten

- Regionalbahn mit Halt an allen Stationen (inklusive der neuen Station Kiel-Elmschenhagen), Fahrzeit 87-88 Minuten.

Sauberer Halbstundentakt zwischen Preetz und Eutin

Mit dem neuen Fahrplankonzept ist zwischen Preetz und Eutin ein sauberer Halbstundentakt entstanden, der unter der Woche je nach Richtung zwischen 5 und 21 Uhr beziehungsweise 5.30 und 21.30 Uhr angeboten wird; am Wochenende beginnt der Halbstundentakt morgens erst zwei Stunden später. Damit bestehen jetzt tagsüber zu den Minuten 00 und 30 an den Bahnhöfen Preetz und Eutin sowie zu den Minuten 15 und 45 am Bahnhof Plön ideale Möglichkeiten, die Stadt- und Regionalbusverkehre optimal auf den Bahnverkehr auszurichten und ein ÖPNV-Angebot „aus einem Guss“ zu schaffen.

Neue Verbindungen nach Hamburg Hbf.

Zudem werden unter der Woche 2 Direktzüge nach Hamburg angeboten, die zwischen Kiel und Lübeck an jeder Station halten, zwischen Lübeck und Hamburg aber nonstop verkehren und so für Pendler direkte Verbindungen zwischen der Holsteinischen Schweiz und Hamburg schaffen.

Im Sommerfahrplan (Ende März bis Ende Oktober) werden zudem zwei Ausflugszüge angeboten, die morgens und mittags von Hamburg über Lübeck nach Kiel sowie mittags und nachmittags von Kiel aus über Lübeck nach Hamburg verkehren. Im Abschnitt Lübeck - Hamburg wird dabei vereint mit den Ausflugszügen nach Fehmarn-Burg gefahren.

Die Pendler- und Ausflugszüge Kiel - Lübeck - Hamburg sind auf der Bahnstrecke Kiel - Lübeck die einzigen Züge, die lokbespannt mit Doppelstockwagen gefahren werden (abgesehen von der Kieler Woche), alle weiteren Züge werden mit LINT-Zügen gefahren, die als Doppeltraktion (RE-Züge), aber auch solo (RB-Züge) zum Einsatz kommen.



Foto: Klaus Böckmann

Das war einmal: Der alte Bahnhof Burg a.F.

Bedient wird Burg im 2-Stundentakt mit den Regionalbahnen von Lübeck; die meisten Züge fahren weiterhin nach Puttgarden. Von März bis Oktober gibt es am Wochenende jeweils zwei Zugpaare, die direkt von/nach Hamburg verkehren.



Foto: Thorsten Brandt

Bahnhof Fehmarn-Burg

In der Warteschleife: Ahrensburg-Gartenholz

Schon seit dem letzten Jahr ist die Station baulich fertiggestellt, jedoch fehlen - da die Station an der europäischen Fernstrecke Hamburg - Kopenhagen liegt - einige Zertifizierungen und Ausstattungen gemäß den europäischen Bestimmungen, obwohl an dieser Vorortstation zwischen Ahrensburg und Bargteheide sicher niemals europäische Fernzüge halten werden. So fehlt dieser von der Stadt Ahrensburg gebaute Station weiterhin die Zulassung, und die Fahrgäste aus dem umliegenden Wohn- und Gewerbegebieten werden weiterhin Bus fahren müssen.

Thorsten Brandt

Offizielle Eröffnung am 14. Juni

Am 14. Juni, also dem Tag nach dem Fahrplanwechsel, fand dann eine offizielle Eröffnungsfahrt und auch -feier statt. Verkehrsminister de Jager und LVS-Geschäftsführer Wewers fuhr mit einer Regionalbahn von Kiel nach Plön, eröffneten die neue Bahnstation Kiel-Elmschenhagen, wo sie von Einwohnern des Stadtteils Kroog mit dem Wunsch nach einem eigenen Haltepunkt konfrontiert wurden.

Auf der Eröffnungsfeier im Bahnhof Plön freute sich Bürgervorsteher Hans-Jürgen Kreuzburg, dass die lange versprochene Verbesserung des Bahnverkehrs endlich Realität geworden ist und Plön einen sehr schönen Bahnhof bekommen habe. LVS-Geschäftsführer Wewers wies auf den Fahrtzeitvorteil durch das neue Bedienungskonzept hin, obwohl die Fahrtzeitverkürzung angesichts der schönen Landschaft schon fast ein wenig schade sei.

Verkehrsminister de Jager und die DB-Konzernbevollmächtigte Plambeck begrüßten in ihren Reden die Fertigstellung der ersten Ausbaustufe Kiel - Lübeck, verkündeten jedoch auch, dass man zügig an die zweite Ausbaustufe Kiel - Lübeck herangehen wolle, nach deren Fertigstellung Ende 2014 es dann möglich sein soll, eine Fahrtzeit Kiel - Lübeck von unter einer Stunde anzubieten.

Realisierung der zweiten Ausbaustufe bis 2014 für Konkurrenzfähigkeit des Bahnverkehrs zwingend notwendig

Schon heute ist der Bahnverkehr zwischen Kiel und Lübeck bedingt durch den fortschreitenden Ausbau der Bundesautobahnen 20 und 21 im Dreieck Kiel - Bad Segeberg - Lübeck von der Fahrtzeit her nicht mehr konkurrenzfähig; daran hat auch die Fertigstellung der ersten Ausbaustufe auf dieser Strecke nichts geändert. Darüber hinaus machen auch die zum Teil langen Umsteigezeiten in Kiel Hbf. den Bahnverkehr in Schleswig-Holstein auf einigen Relationen von den Reisezeiten her einfach unattraktiv.

Daher unterstützt PRO BAHN die Planungen des Verkehrsministeriums und der LVS Schleswig-Holstein, bis Ende 2014 eine zweite Ausbaustufe Kiel - Lübeck zu realisieren, mit der die Fahrtzeit unter 60 Minuten gedrückt und endlich der lange geplante ITF-Knoten Kiel mit attraktiven Anschlüssen zwischen den den Knoten berührenden Zügen realisiert werden kann.

Realistischerweise muss dabei davon ausgegangen werden, dass der Spielraum für größere Investitionen in den kommenden Jahren tendenziell geringer werden wird und aufwendigere Investitionen daher zurückgestellt werden müssen. Konkret heißt das: PRO BAHN geht davon aus, dass der seit Jahren geplante zweigleisige Ausbau Timmdorf - Malente-Gremsmühlen zunächst nicht realisiert werden wird; zudem werden die schnellen Regionalexpress-Züge sicherlich mit den heute schon eingesetzten LINT-Triebwagen gefahren werden. Folglich setzt sich PRO BAHN für einen Ausbau ein, von dem nicht nur Fahrgäste, die schnell von Kiel nach Lübeck wollen, profitieren, sondern auch die Fahrgäste in den kleineren Kommunen, die auf attraktive Reisezeiten insgesamt und kurze Anschlüsse angewiesen sind. Daher haben wir für die Ausbauplanungen die nachfolgend aufgeführten Kriterien entwickelt:

- Realisierung schneller Regionalexpress-Züge mit unter 60 Minuten Fahrtzeit

- Realisierung einer deutlichen Beschleunigung der Regionalbahnen

- Realisierung einer ergänzenden Regionalbahn Kiel - Preetz

- Bedienung des ITF-Knotens Kiel sowohl zur vollen als zur halben Stunde mit durchgehenden Zügen Kiel - Lübeck

Diese wird PRO BAHN in gewohnter Weise gegenüber dem Verkehrsministerium und der LVS Schleswig-Holstein kommunizieren.

Stefan Barkleit



Bahnhof Plön nach dem Umbau

Foto: Stefan Barkleit

Modernisierung des Bahnhofs Plön abgeschlossen

Ende Mai ist die modernisierte Bahnsteiganlage in Plön mit der Nutzung des wieder im regulären SPNV-Betrieb nutzbaren Gleises 2 in Betrieb gegangen. Mit der offiziellen Eröffnungsfeier für das verbesserte Bahnangebot Kiel - Lübeck am 14. Juni im Plöner Bahnhof wurden die Bahnsteiganlagen auch offiziell dem Betrieb übergeben. Damit ist sowohl die Modernisierung des Bahnhofsgebäudes als auch der Bahnsteiganlagen abgeschlossen.

Hervorragende Sanierung des Bahnhofsgebäudes

In Plön hat eine Stadt gezeigt, wie mit öffentlichen Investitionen exzellente Ergebnisse erzielt werden können. Zur Erinnerung: Die Stadt Plön hatte seinerzeit das von der DB nicht mehr benötigte Gebäude (mit Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks in Lübeck 2004 war der Fahrdienstleiter abgezogen worden; nur das DB Reisezentrum war verblieben) gekauft, um es zu sanieren und einer neuen Nutzung zuzuführen.

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

Nachdem sich die Sanierung, die auch mithilfe einer großzügigen Förderung aus EU-Fördermitteln ermöglicht worden ist, verzögerte, da noch technische Anlagen der DB Netz im Bahnhof vorhanden waren und entfernt werden mussten, wurde das Gebäude innen völlig entkernt und der nicht zur Gebäude-Architektur passende Fahrdienstleiter-Anbau abgerissen.

Im Ergebnis zeichnet sich das Gebäude innen jetzt durch drei Teilräume aus, welche nicht durch Türen voneinander abgetrennt sind und dadurch einen sehr offenen, weitläufigen Eindruck vermitteln. In den beiden kleineren Räumen sind jetzt die Touristinformation "Großer Plöner See" und ein Bistro (im Sommer auch mit Außenplätzen) untergebracht, der größere Raum kann für Veranstaltungen genutzt werden. Dank der zurechtgestellten Uferböschung am Plöner See besteht zudem ein herrlicher Ausblick auf denselbigen.

Zudem sind sowohl im Innenraum wie auch im Außenbereich barrierefrei nutzbare Sanitäranlagen entstanden.

Der Umbau der Bahnsteiganlagen - ein langwieriger Prozess

Schwieriger und langwieriger sollte sich der Umbau der Bahnsteiganlagen gestalten. Schon früh war dabei klar, dass in Plön wieder eine Kreuzungsmöglichkeit geschaffen werden sollte - nur wie, war die Frage.

Der alte Mittelbahnsteig, der Anfang dieses Jahrzehnts schon länger außer Betrieb war, war zu schmal, um eine Betriebserlaubnis zu bekommen, so dass die Idee aufkam, einen neuen Seitenbahnsteig an Gleis 2 zu errichten. Doch die mit dem Seitenbahnsteig geplante Stützmauer hin zum Wanderweg am Plöner See und damit hin zur Flaniermeile der Plöner stieß auf Widerstand.

Eine alternative Idee, die einen neuen Seitenbahnsteig etwas weiter südlich (Höhe Friedhof) vorsah, konnte ebenfalls nicht überzeugen, da die Entfernungen zum Bahnhofsvorplatz und damit zur Bushaltestelle beträchtlich gewesen wären.

Letztlich setzte sich die Idee durch, den alten Mittelbahnsteig zu verbreitern, wozu das Gleis 2 Richtung Plöner See verschoben und mit einer Spundwand abgestützt werden musste. Der Zugang zum Bahnsteig 2 sollte ebenerdig mittels eines nördlich der Bahnsteige liegenden Überweges erfolgen, der von den aus Gleis 1 nach Kiel fahrenden Zügen (und Triebfahrzeugführern) gut einzusehen und durch das Ausfahrtsignal gedeckt sein sollte.

Im August 2009 begannen dann endlich die Bauarbeiten, die durch den Neubau der südlichen Fußgängerunterführung und das Rammen der Spundwand recht aufwändig und mit erheblichen Lärmbelästigungen verbunden waren.

Der Gesamteindruck stimmt

Entstanden ist (nach fast zehn Jahren, von den Anfängen der Bahnsteigdiskussion gesehen) ein rundum schöner Bahnhof, mit einem hervorragend sanierten und intelligent genutzten Bahnhofsgebäude, das durch die kluge Entscheidung, den Hausbahnsteig nur auf 55 cm Bahnsteighöhe aufzuheben, sehr gut zur Geltung kommt und von dem sich aus ein herrlicher Blick auf den Plöner See ergibt.

Die Bahnsteiganlage ist ebenfalls sehr schön geworden; mit dem ebenerdigen Zugang zum Bahnsteig Gleis 2 ist schnörkellose, unkaputtbare Barrierefreiheit geschaffen worden, wie man sie sich andernorts nur wünscht.

Und 2011 - der Bahnhofsvorplatz?

Das einzige, was in Plön noch in direkter Nähe zum Bahnhof anzugehen ist, ist der Bahnhofsvorplatz. Dieser ist heute dadurch gekennzeichnet, dass er zu einem großen Teil von der Bushaltestelle geprägt wird.

Aus der Sicht von PRO BAHN wäre eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes dergestalt sinnvoll, dass die Bushaltestelle direkt an den Bahnsteig Gleis 1 und damit direkt an den Überweg zum Bahnsteig Gleis 2 verlegt wird. Da in Plön meist höchstens 3 Busse gleichzeitig, davon ein Kleinbus der Parndorf-Linie (Linie 332), an der Bushaltestelle stehen, wäre eine Verlegung sicherlich räumlich unbedenklich. Wichtig ist jedoch, dass die Umsteigewege zwischen Bahn- und Busverkehr sich so erheblich verkürzen würden und die Fahrgäste zum Wechsel zwischen Bahn und Bus auch keine Straße mehr queren müssten.

Der Bahnhofsvorplatz könnte dann insgesamt neu gestaltet und anderweitig als für die heute überdimensionierte Bushaltestelle genutzt werden, zum Beispiel, indem vom Bahnhofsgebäude ein breiter Übergang in Richtung Innenstadt geschaffen wird, so dass der Bahnhof stärker zur Innenstadt geöffnet wird.

Desweiteren wäre es erfreulich, wenn bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes auch die Aufstellung eines Briefkastens und einer Telefonsäule berücksichtigt und eine Beschilderung auf den nächsten Fahrradverleih realisiert würden.

Stefan Barkleit

Betreiberwechsel beim Stadtverkehr Elmshorn

Am 12. Dezember 2010 gibt es im Elmshorner Stadtbusverkehr einen Betreiberwechsel. Ab diesem Zeitpunkt übernimmt der neue Betreiber „Die Linie GmbH“ den Verkehr. Der derzeitige Anbieter, die Pinneberger Verkehrsgesellschaft, hat bei der aktuellen Ausschreibung nicht das günstigste Angebot abgegeben.

Der neue Betreiber, „Die Linie GmbH“, besteht zu jeweils 25 Prozent aus folgenden Gesellschaftern:

- Autokraft GmbH, Kiel
- Günter Lampe GmbH & Co. KG, Itzehoe
- Omnibusbetrieb Erich Rathje, Schenefeld
- Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg

Große Veränderungen im Fahrplan oder der Linienführung wird es nicht geben, hier bleibt vorerst alles beim Alten. Allerdings wurden 3 Optionen mit abgefragt, die gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden:

- 1.) Ausdehnung des Spätverkehrs
 - 2.) zusätzliche Fahrten am Sonntag Morgen
 - 3.) Verdichtung der Linie 502 zum Franzosenhof
- Eingesetzt werden fabrikneue Citaro-Busse.

Markus Fleischmann

Ein Jahr schwarz-gelbe Verkehrspolitik in Schleswig-Holstein - eine Bilanz

Vor einem Jahr hieß es in der Schleswig-Holstein-Schiene „Nach der Landtagswahl: Neue schwarz-gelbe Koalition legt ambitioniertes Programm für die Verkehrspolitik vor“ und PRO BAHN hinterfragte mit Blick auf die vielen ambitionierten Koalitionsverträge, ob es nicht besser sei, die Ziele in der Verkehrspolitik ein wenig niedriger anzusiedeln und dafür die angestrebten Ziele am Ende einer Legislaturperiode auch erreichen zu können.

Nach diesem einen Jahr kann man aus Sicht von PRO BAHN durchaus bilanzieren, dass nicht nur ein ambitioniertes Programm vorgelegt worden ist, sondern dass auch ambitioniert daran gegangen worden ist, die angestrebten Ziele und darüber hinaus auch weitere wünschenswerte Projekte realisieren zu können.

So konnte am 13. Juni endlich die erste Ausbaustufe auf der Bahnstrecke Kiel - Lübeck in Betrieb gehen, am 31. Juli folgte dann die Reaktivierung der zwar kurzen, aber wirkungsvollen Stichstrecke ins Zentrum der Insel Fehmarn, Burg.

Darüberhinaus kündigte Verkehrsminister de Jager am 14. Juni bei der Eröffnungsfeier der Bahnstrecke Kiel - Lübeck an, schon während des laufenden Verkehrsvertrags die zweite Ausbaustufe Kiel - Lübeck realisieren zu wollen, so dass wohl ab Ende 2014 die Fahrzeit zwischen Kiel und Lübeck auf unter 60 Minuten gesenkt werden kann. Schon zwei Wochen zuvor hatte der Verkehrsminister nach einem Gespräch mit den Bürgermeistern von Rendsburg, Westerrönfeld und Osterrönfeld verkündet, dass das Land die Bahnstrecke Kiel - Rendsburg bis Ende 2013 ausbauen, einen Halbstundentakt einführen und auch die Bahnstrecke nach Fockbek reaktivieren wolle (lesen Sie dazu auch den Artikel auf S. 14), womit das schon 2002 von PRO BAHN vorgeschlagene Konzept weitestgehend umgesetzt wird. Auch die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand scheint auf einem guten Weg zu sein.

Das Projekt StadtRegionalBahn hingegen scheint trotz der Zusage, dass der Bund und das Land das Projekt mit über 170 Mio. Euro fördern würden, nicht voranzukommen, fehlt doch dem Land ein starker Partner, der in der Lage ist, die verschiedenen kommunalen Projektbeteiligten zu einer schlagkräftigen, ein gemeinsames Ziel verfolgenden „Region Kiel“ zusammenzuschmieden.

Hinsichtlich des „Achsen-Konzeptes“ hat Schleswig-Holstein jedenfalls inzwischen für den Ausbau des südlichen Abschnitts der AKN-Linie A1 zur S-Bahn einen Antrag auf Förderung der Finanzierung aus den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetzes (GVFG) gestellt. Verkehrsminister de Jager hatte sich zudem in seinem Gastbeitrag in der letzten Ausgabe auch ausdrücklich zur Realisierung der S4 mindestens im Abschnitt Elmshorn - Ahrensburg bekannt, zu deren Realisierung auf jeden Fall ein viertes Bahnsteiggleis in Elmshorn, Überwerfungsbauwerke in Hamburg-Diebstech und Hamburg-Hasselbrook zur S-Bahn sowie ein drittes Gleis Hamburg - Hasselbrook - Ahrensburg benötigt werden.

Ost-West-Verbindungen gewinnen an Priorität

Gekennzeichnet ist die schleswig-holsteinische (Schiene-)Verkehrspolitik aber auch durch eine langsame, aber zunehmende Verlagerung der Schwerpunkte auf die Ost-West-Verbindungen, nachdem in den letzten 15 bis 20 Jahren sicherlich zu Recht die Aufwertung der Nord-Süd-Verbindungen im Land Vorrang genossen hat.

Erste Anzeichen dafür sind die doch ein wenig überraschenden Ausbau- und Reaktivierungspläne des Verkehrsministeriums für die Bahnstrecke Kiel - Rendsburg(- Fockbek) und die Sanierung der Bahnstrecke Heide - Neumünster. Auch wenn letztere anhand der Fahrgastzahlen eine nicht so herausragende Bedeutung besitzt, sind doch noch erhebliche Fahrgastpotentiale vorhanden, die durch Infrastrukturmaßnahmen (Ausbau auf 100 km/h, Errichtung einer zusätzlichen Kreuzungsstation, Einbindung in ITF-Knoten Heide und Neumünster) mit einem überschaubaren Einsatz von Finanzmitteln erschlossen werden können.

Auch im Norden des Landes besteht Investitionsbedarf

Ein wenig außen vor bei den Infrastrukturinvestitionen bleibt der Norden Schleswig-Holsteins. Zwar ist hier in den vergangenen Jahren viel investiert worden, wie in die Sanierung der Bahnstrecken Niebüll - Dagebüll und Niebüll - Tondern oder in den Umbau des Bahnhofs Lehnshallig und die Sanierung des Bahnhofs Flensburg, und wird investiert, wie in den Umbau der Bahnhöfe Niebüll und Keitum; trotzdem sind signifikante Verbesserungen nicht absehbar.

So würden ein Umbau der betrieblich für alle beteiligten Verkehrsunternehmen nachteiligen Autozug-Anlagen in Westerland sowie eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf den Abschnitten Westerland - Morsum und Klanxbüll - Niebüll die Betriebsführung und damit auch die Betriebsqualität auf der Marschbahn insgesamt wesentlich verbessern.

In der Region Flensburg fehlt es nach wie vor sowohl an einem innenstadtnahen Bahnhof als auch an einem Knotenbahnhof, der für die Menschen in der Fläche optimal erreichbar ist. Mit der Sanierung des jetzigen Flensburger Bahnhofs ist somit aus der Not eine Tugend gemacht worden; dass Stadt und Region Flensburg nach wie vor im Auto sitzen werden, scheint damit garantiert. Auch werden damit die Chancen für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll - Flensburg minimiert, welche als Rückgrat in einem flächendeckenden SPNV-Netz dringend gebraucht wird. Im Hinblick auf die kommende Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes „Netz Mitte“, welche mit Beginn des neuen Verkehrsvertrags im Dezember 2014 sicherlich auch Veränderungen auf der Bahnstrecke Flensburg - Hamburg mit sich bringen wird, muss sich die Region Flensburg überlegen, ob sie mit dem jetzigen Bahnhof Flensburg für die weitere Entwicklung des ÖPNV gut ausgestattet ist.

Der weitere Ausbau des ÖPNV muss gesichert werden

Schon heute ist absehbar, dass die Finanzierung des weiteren Ausbaus des SPNV und damit des ÖPNV insgesamt zukünftig schwieriger werden wird. Mit der Ausschreibung des letzten

großen Wettbewerbsnetzes „Netz Mitte“ wird die Zeit der spürbaren Effizienzgewinne unwiderruflich zu Ende gehen; weitere Angebotsverdichtungen sowie kleinere bis mittlere Infrastrukturinvestitionen werden in Zukunft auf andere Art und Weise finanziert werden müssen als das bisher der Fall war.

Hinsichtlich der Sicherung der Finanzierung kann Schleswig-Holstein dabei aus Sicht von PRO BAHN einmal mehr eine Vorreiter-Rolle spielen, indem es als erstes Bundesland bisher in Bundesbesitz befindliche Bahnstrecken in einem RegioNetz regionalisiert, also sowohl die Pflichten eines Infrastrukturbetreibers als auch deren Finanzierung vom Bund (DB Netz) in die Hände des Landes beziehungsweise eines vom Land initiierten RegioNetzes übergehen. In Schleswig-Holstein ist glücklicherweise schon ein RegioNetz vorhanden, denn nichts anderes wird die AKN im Grunde nach der Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes „Netz Südholstein“ und der Realisierung der S-Bahn im Abschnitt Kaltenkirchen - Hamburg-Eidelstedt sein. Das RegioNetz könnte dann auch Bahnstrecken wie

- Büsum - Heide - Neumünster

- St. Peter-Ording - Tönning - Abzweig Platenhörn - (Husum)

betreiben. Die Regionalisierung von Bahnstrecken ist deshalb so interessant, weil bei den Zuschüssen, die das Land den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung der Zugleistungen zahlt, der Teil, den die Nutzung der Infrastruktur ausmacht, teilweise schon 50 % oder mehr ausmacht. Mit einem auf Landesebene angesiedelten RegioNetz könnte der Beweis angetreten werden, dass Bahnstrecken durch effizientere Planung, Instandhaltung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen erheblich preiswerter betrieben werden - die Nutzung der Infrastruktur würde preiswerter und damit auch der Zuschuss für die Erbringung von Zugleistungen - es würden Effizienzgewinne freigesetzt, die für weitere Angebotsverdichtungen und Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden können.

Mit der Einführung eines RegioNetzes in Schleswig-Holstein kann die Landesregierung selbst noch einen Punkt dazu beitragen, dass die Finanzierung des weiteren Ausbaus des ÖPNV gesichert wird, so wie eine Vorgänger-Regierung mit ihrem mutigen Bekenntnis zum Wettbewerbsfahrplan dazu beigetragen hat, dass Schleswig-Holstein bisher in der Lage gewesen ist, den ÖPNV weiter auszubauen. Trotzdem ist die Forderung nach einer stärkeren Dynamisierung der Regionalisierungsmittel und einer Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) nicht nur richtig, sondern für die Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik auch zwingend notwendig und findet damit auch die Unterstützung von PRO BAHN.

Verkehrs- und Aufgabenträger müssen eine Gemeinschaft bilden

Der ÖPNV in Schleswig-Holstein hat in den letzten Jahren mit dem Anstieg des Marktanteils von 5,4 % im Jahr 2005 auf 6,6 % im Jahr 2009 einen bemerkenswerten Aufschwung erlebt, der sich bundesweit sehen lassen kann.

Darauf aufbauend müssen die Verkehrsträger Bahn, Bus und auch Schiff (bei vorhandener ÖPNV-Funktion) ihre Anstrengungen fortsetzen, das ÖPNV-Angebot durch mehr Leistung, bessere Qualität und mehr Komfort noch attraktiver zu gestalten.

Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass die Verkehrsträger sich mehr als bisher als eine Gemeinschaft begreifen, die ihre Anstrengung, das ÖPNV-Angebot attraktiver zu gestalten, miteinander abstimmen muss. Unabhängig davon, dass jeder Verkehrsträger auf bestimmten Relationen seine Stärken und Vorteile hat und dass es rote, grüne oder blaue Verkehrsunternehmen gibt, muss deutlich werden, dass das System ÖPNV ein Ganzes und der Hauptkonkurrent das Auto ist. Die Menschen in Schleswig-Holstein müssen sich als potentielle Nutzer des ÖPNV von der ÖPNV-Gemeinschaft umworben fühlen.

Dies könnte unter anderem darin Ausdruck finden, dass die Verkehrsunternehmen sich, ähnlich dem SH-Tarif, in ein gemeinsames Vertriebsunternehmen einbringen, so dass anstelle roter Reisezentren oder blauer Reisepunkte eine grüne Dachmarke (SH-Reisezentrum oder SH-Reisepunkt) tritt, bei der der Fahrgast weiß: Dort kriege ich alles, sowohl meine Nahverkehrsfahrkarte als auch meine Fahrkarte für den Fernverkehr quer durch Deutschland!

Ähnlich den Verkehrsträgern und -unternehmen müssen sich auch die Aufgabenträger stärker als eine Gemeinschaft begreifen, welche effizient attraktiven Nahverkehr plant, die Voraussetzungen zur Umsetzung (Bahn-Bus-Schnittstellen) schafft und dann auch umsetzt. Gerade bei den ÖPNV-Aufgabenträgern ist dabei zu hinterfragen, ob die kleinteilige, sich oft noch an den aus den siebziger Jahren stammenden Landkreisen orientierenden Aufgabenträgerstruktur noch sinnvoll ist oder ob nicht ein SPNV-Aufgabenträger und vier ÖPNV-Aufgabenträger in Schleswig-Holstein die ÖPNV-Planung nicht nur wesentlich erleichtern, sondern auch wesentlich effizienter gestalten und mehr Spielräume zur Finanzierung von Fahrgastwünschen eröffnen könnten.

Auch hier hat die Landesregierung die Möglichkeit, Rahmenbedingungen zu setzen, welche sowohl den Aufbau eines einheitlichen, unternehmensübergreifenden Vertriebs ermöglichen als auch eine Neuordnung der schleswig-holsteinischen Aufgabenträger-Strukturen begünstigen. Stefan Barkleit

Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein
PRO BAHN e.V., VCD, ADFC, BUND,
DGM, BSV-SH, BSK

Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein ist für die StadtRegionalBahn Kiel

07.09.2010 - Der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein, bestehend aus normalen Fahrgästen sowie aus 7 namhaften Verbänden und Institutionen, stellt sich angesichts des hohen Nutzens für die Menschen in der Region Kiel einstimmig hinter die Planungen der Region zur Einführung der StadtRegionalBahn Kiel.

Steigende Fahrgastzahlen auf den Hauptachsen des Kieler Stadtverkehrs sowie auf den nach Kiel zuführenden Bahnlinien erfordern leistungsfähige Verkehrsmittel. Die StadtRegionalBahn kann mehr Menschen aufnehmen als ein Bus und aus der Region über den Kieler Hauptbahnhof hinaus direkt in die Innenstadt verkehren. Dadurch wird die Erreichbarkeit großer Teile der Kieler Innenstadt verbessert und die Belastung des Verkehrsraums für alle Straßenverkehrsteilnehmer reduziert.

Die StadtRegionalBahn besticht durch erhöhte Kapazität, Komfort, Laufruhe und Umweltfreundlichkeit und schafft so die Voraussetzung für eine zukunftsfähige, emissionsreduzierte Mobilität in der Region und in der Klimaschutzstadt Kiel selbst. Die StadtRegionalBahn schafft von Anfang an uneingeschränkte Barrierefreiheit, während Bushaltestellen erst aufwändig barrierefrei ausgebaut werden müssen.

Der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein wünscht die frühzeitige Einbindung aller durch die Planungen betroffenen Anwohner und Gewerbetreibenden sowie der Umwelt- und Verkehrsverbände. Weiterhin wünscht er sich von allen Beteiligten, das Thema StadtRegionalBahn nicht schwarzweiß zu diskutieren, sondern für jede offene Frage gemeinsam konstruktiv nach Lösungen zu suchen.

Die StadtRegionalBahn bietet viele Möglichkeiten zur Gestaltung des öffentlichen Raums in den betroffenen Städten und Kommunen und entsprechend sollten die Stadt- und Kommunalverwaltungen sich zum Ziel setzen, mit Inbetriebnahme der StadtRegionalBahn das Stadtbild beziehungsweise das Ortsbild deutlich aufzuwerten. Auf diese Weise profitieren nicht nur die künftigen Fahrgäste, sondern auch Anlieger und Stadtbesucher von dem neuen Verkehrsmittel.

Der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein ist ein ehrenamtliches Gremium. Er vertritt die Fahrgäste in Schleswig-Holstein und stellt eine Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und der LVS als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein dar. Der Fahrgastbeirat tagt fünf- bis sechsmal jährlich und beschäftigt sich mit allen Themen rund um den Bahn- und Busverkehr. Das Gremium besteht aus 12 Mitgliedern und einem Beauftragten für den Sylt-Verkehr. Ein Teil der Mitglieder vertritt Verbände und Institutionen, der andere Teil besteht aus Privatpersonen.

Folgende Verbände und Institutionen sind im Fahrgastbeirat vertreten: ADFC, Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter (BSK) e.V., Blinden- und Sehbehindertenverein Schleswig-Holstein (BSV-SH) e.V., BUND, VCD e.V. Landesverband Nord, Deutsche Gesellschaft für Muskelkranke (DGM) e.V., PRO BAHN e.V.

Stefan Barkleit

Leserbrief

Liebe PRO BAHNER,

das Heft SHS 1/2010 enthält viele interessante Beiträge. Gut, dass sich dazu der für Verkehrsfragen zuständige Minister, Herr Jost de Jager, geäußert hat. Seine Darstellung unterscheidet sich aber in einigen Dingen von den Darstellungen von PRO BAHN.

Das Kieler Ministerium will die S21 nach Kaltenkirchen verschwenken, PRO BAHN dagegen befürwortet eine Verschwenkung der S3 nach dort. Die Verschwenkung der S21 hat wenig Sinn, weil auf dieser bisher keine Zweistrom-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, wie sie nach Quickborn oder Kaltenkirchen erforderlich wären.

Die AKN hat die Vorstellung, dass die nach Kaltenkirchen verschwenkte S21 bis Hörgensweg mit Gleichstrom verkehrt und nördlich davon mit Wechselstrom. Das hat insofern seine

Logik, weil in Schnelsen eine Landesstraße und in Burgwedel zwei Bundesstraßen niveaugleich überquert werden. Das erfordert eine Oberleitung. Es stellt sich die Frage, wie sinnvoll es ist, eine S-Bahn mit Oberleitung im 10-Minuten-Takt im Hamburger Stadtbereich verkehren zu lassen.

Zugegeben: Die Aufhebung der Niveaugleichheit erscheint zu teuer. Aber warum soll die Bahn dafür bezahlen, dass die Autofahrer nicht so oft an den Schranken warten müssen? Ist es nicht im Interesse der Autofahrer, wenn die niveaugleichen Übergänge entfallen?

Bis 2017 hofft man bei der AKN mit der Elektrifizierung bis Quickborn zu kommen. Die erforderlichen 15 Zweistrom-Züge sollen etwa 60 Mio. Euro und die Bahnanlagen (Elektrifizierung und Bahnsteigerweiterungen) weitere etwa 50 Mio. Euro kosten. An den Bahnanlagen will sich der Bund mit 60 Prozent beteiligen; für Schleswig-Holstein blieben 15 und für die AKN 25 Prozent. Die Fahrzeuge sind nicht förderfähig. Die Umrüstung der S21 könnte entfallen, wenn die S3 in Richtung Kaltenkirchen verschwenkt würde. Es wäre zu überlegen, ob man die Züge der S3 in ähnlicher Weise in Eidelstedt trennt, wie man es mit der S1 in Ohlsdorf macht. Es müssen wohl nicht von Anfang an Voll- oder Langzüge sein, die bis Quickborn oder Kaltenkirchen verkehren?

PRO BAHN befürwortet ein Überwurfgleis südlich von Eidelstedt, so dass die S3 auf die Fernbahngleise verschwenkt würde. Es müsste dann nördlich vom Altonaer Bahnhof ein weiteres Überwurfgleis geben, um die verschwenkte S3 auf die Gleichstromstrecke zu bekommen. Wo soll der Stromwechsel stattfinden?

Die Überlastung vom Hauptbahnhof treibt schon jetzt die Planung für die S4 voran. Da wird sich zuerst was bewegen. Wo eigentlich sollen die Züge der S4 westlich der Alster enden? Sind es Gleichstrom- oder Zweistromfahrzeuge?

Mit freundlichem Gruß

Helmut Haack

Anmerkung der Redaktion:

Die Express-Züge Kaltenkirchen - Hamburg Hbf. sollen nach ihrem Wechsel auf die Fernbahngleise nicht wieder auf die Gleichstromstrecke zurückverschwenkt werden, sondern auf den Fernbahngleisen bis Hamburg verkehren.

Bezüglich des westlichen Endpunktes der S4 ist bisher der geplante neue Fernbahnhof Hamburg-Diebstreich im Gespräch; sollte im Rahmen des Wettbewerbsverfahren „Netz Mitte“ auch die „Achse West“ des „Achsen-Konzepts“ realisiert werden, könnte die S4 teilweise auch weiter bis Elmshorn und nördlich davon geführt werden.

Wünschen Sie weitere Informationen über PRO BAHN? Möchten Sie Mitglied werden oder in einer der regionalen Gruppen aktiv mitarbeiten?

Auf Seite 18 finden Sie alle nötigen Anschriften.

Berichte von den Aktiven-Treffen des Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein

Aktiven-Treffen am 06.05.10 in Kiel

Zum Aktiven-Treffen des Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein am 6. Mai 2010 in Kiel hatte Stefan Barkleit zwei Repräsentanten der „Interessengemeinschaft für eine attraktive Förderschiffahrt“ (IAF), Michael Henry und Jan Kallsen, eingeladen.

Stefan Barkleit erläuterte, dass die Förderschiffahrt in Kiel als Bestandteil des ÖPNV verstanden werden müsse und somit auch PRO BAHN die Aktivitäten der Interessengemeinschaft unterstützen wolle. Michael Henry berichtete aus der Arbeit der IAF, besonders arbeitsintensiv sei die Herstellung von Öffentlichkeit in den Medien für die Ziele der IAF.

Inzwischen hat die IAF zwei Web-Adressen: www.wassertaxi.info und www.foerdedampfer.de, auf denen die Ziele detailliert dargestellt werden. Außerdem hat die IAF eine 14-seitige Broschüre „Vollampf für Fördedampfer“ herausgegeben. Einige Wochen nach dem Aktiven-Treffen hat es noch einen Gesprächstermin bei der „Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH“ (SFK) gegeben, an dem von PRO BAHN Stefan Barkleit teilgenommen hat. Hier zeigten sich die Vertreter der SFK gegenüber den Vorschlägen der IAF und PRO BAHN durchaus interessiert, jedoch zurückhaltend die Realisierung betreffend.

Aktiven-Treffen am 02.09.10 in Kiel

Der für das Aktiven-Treffen am 2.9.2010 vorgesehene Referent musste seine Teilnahme kurzfristig absagen. Stefan Barkleit berichtete daher über eine Reihe von Themen aus der PRO BAHN-Arbeit auf Bundes- und Landesebene sowie von den Sitzungen des Landesausschusses.

Weitere von Stefan Barkleit dargestellte Themen aus der Arbeit des Landesverbandes:

- Es liegen noch keine Zahlen für die Nutzung des wiedereröffneten Bahnhofs Burg/Fehmarn vor
- PRO BAHN hat eine Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren Trasse HL – Puttgarden (Beltquerung) verfasst
- Ausbau der Strecke Kiel – Rendsburg (Melsdorf, Achterwehr, Bredebeck, Schüllendorf) mit Verlängerung nach Fockbek (Widerstand einer Bürgerinitiative in Rendsburg)
- Reduzierung der Fahrzeit auf der Strecke Kiel – Lübeck: 55 Min.
- PRO BAHN wird einen schriftlichen Vorschlag zum Stationsprogramm bei der LVS vorlegen. (Modellprojekt: an einer Strecke alle Stationen gleichzeitig sanieren. Geeignet hierzu: die Strecke Husum – St. Peter-Ording). Seitens der LVS wurde dazu ein Gespräch zugesagt.
- Masterplan zukünftige Infrastruktur SH
- Umbau des Bahnhofes Heide
- Im November 2010 ist eine Sperrung der Strecke Hamburg – Westerland vorgesehen. Die Züge nach/aus Westerland starten/enden in Kiel, Weiterfahrt mit RE Kiel – Hamburg Hbf.

- In diesem Zeitraum werden voraussichtlich keine IC's fahren
- Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes „Region Flensburg“ (liegt inzwischen von Stefan Barkleit als Entwurf verfasst vor)
- Neuordnung Busverkehr Kreis Schleswig-Flensburg

Der RV SL/MH versucht, im Werkausschuss des Kreistages SL/FL mitzuwirken. Die Beratungsgesellschaft „Urbanus“ arbeitet bereits an neuen Konzepten.

Aktiven-Treffen am 04.11.10 in Kiel

Zu diesem Treffen hatte Stefan Barkleit zwei Repräsentanten der Autokraft GmbH eingeladen: Herr Schaper (stellv. Niederlassungsleiter Autokraft-Betrieb Kiel-Wellsee) und Herrn Babbe (Verkehrsplaner der Niederlassungen Neustadt und Heiligenhafen).

Herr Schaper stellte anhand der Linien 4310, 4330 und 300 exemplarisch die Probleme der Linienführung und der Fahrplangestaltung im Kieler Umland und im Kreis Plön dar. Er betonte, dass Umsteige-Optionen sowohl zu den Zügen als auch zu den Bussen der VKP immer wieder überprüft und vielfach auch neu eingerichtet würden. Jedoch bleibe es nicht aus, dass die Zahl der durch Änderungen der Linienführung und Übergänge hinzugewonnenen Fahrgäste auch immer wieder die Zahl der durch diese Änderungen „stehen gelassenen“ Fahrgäste negativ ausgleicht. Das Ziel der Autokraft ist es generell, ein ausgeglichenes Betriebsergebnis zu erreichen; insofern kann die Erfüllung vieler Fahrgastwünsche nur in der Erreichung von Kompromissen liegen.

Oft werden Fahrgastwünsche über die Bürgermeister an die Autokraft herangetragen. Mit ihnen werden meist auch auf dem „kleinen Dienstweg“ Lösungen gefunden. Leider lassen sich in dem hier zur Verfügung stehenden Platz nicht die Details aus dem Referat von Herrn Schaper wiedergeben. Eine interessante Information sei trotzdem noch angeführt: Auf der Strecke Rendsburg – Eckernförde ist seit 2003 ein Fahrgast-Plus von 45% zu verzeichnen. Herr Schaper führt diesen Erfolg auf die Einführung eines starren Taktfahrplanes zurück.

Herr Babbe erläuterte die Neuerungen im nördlichen Teil des Kreises Ostholstein, die unter anderem auch mit der Wiedereröffnung des Bahnhofes Fehmarn-Burg in Verbindung stehen. Im Detail ging er auf die Linien 5751, 5754, 5804 und 5811 ein. Ein von einem PRO BAHN-Mitglied vorgetragener Vorschlag zur Verbesserung des Bahn-Bus-Anschlusses in Oldenburg/H konnte noch während des Treffens geklärt werden: bei Prüfung des neuen Fahrplanes ab 12.12.11 stellte Herr Babbe fest, dass diese Anregung bereits berücksichtigt wurde. Ein besonderes und erfreulich schnelles Resultat in einem unserer Aktiven-Treffen!

Stefan Barkleit übergab Herrn Schaper eine Liste mit weiteren Anregungen. Er sprach auch das Thema „Barrierefreiheit“ in einigen Fahrzeugtypen und Probleme mit dem reduzierten Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auf der Strecke Rendsburg – Hohenwestedt - Itzehoe an. Mit einem Dank an die beiden Referenten, die eine Vielzahl von weiteren Fragen geduldig beantworteten, schloss Stefan Barkleit das Treffen gegen 20.30 Uhr.

Rainer Schmidt-Walk

Allianz pro Schiene: „Wir wollen mehr Nahverkehr für jeden Euro“

Pressemitteilung vom 23.06.2010

EU-Projekt ECORailS: Energieersparnis von 15 % bis 2020 möglich

Mehr Bahn pro Euro: EU Projekt ermittelt Energiesparpotenzial im Nahverkehr.

Berlin. Im europäischen Schienenpersonenverkehr lassen sich enorme Energiemengen einsparen, wenn sich Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bahnindustrie und Aufgabenträger europaweit besser miteinander verzahnen und am Markt vorhandene Umweltinnovationen besser nutzen. Nach Einschätzung der Allianz pro Schiene könnte eine umweltorientierte Vergabepaxis dazu führen, den spezifischen Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoß bis 2020 im Nahverkehr auf der Schiene um 15 Prozent zu vermindern. Im Rahmen des EU-Projekts ECORailS treffen sich am morgigen Donnerstag Akteure aus sechs europäischen Ländern, um einen Leitfadens zu diskutieren, der allen Beteiligten konkrete Anregungen liefert: Neben energiesparenden Technologien und operativen Maßnahmen enthält der Katalog auch rechtssichere Textbausteine für umweltfreundliche Vergaben. „Unser Ziel ist erreicht, wenn Aufgabenträger in allen Regionen Europas diesen Leitfadens als Hilfestellung annehmen“, sagt Allianz pro Schiene-Umweltfachmann Matthias Pippert. „Wir sind überzeugt, dass mit diesem Instrumentarium auf freiwilliger Basis eine Energieersparnis von 15 Prozent zu schaffen ist“, sagte Pippert und betonte, dass damit für jeden Euro mehr Nahverkehr angeboten werden könne.

Der ECORailS-Leitfadens wird zur Zeit in vier Regionen getestet: Berlin-Brandenburg, Öresund (Dänemark), Lombardei (Italien) und Timisoara (Rumänien) stehen dabei beispielhaft für die sehr unterschiedlichen Startbedingungen in den Ländern der Europäischen Union. An der Brüsseler Konferenz nehmen Mitglieder von Aufgabenträgern, Bahnbetreibern, Infrastrukturbetreibern, Industrie und Verbänden aus ganz Europa teil. Das Brüsseler ECORailS-Forum organisieren der Berliner Senat für Stadtentwicklung, der Forschungs- und Anwendungsverbund Verkehrssystemtechnik (TSB-FAV) und die Allianz pro Schiene, die bei dem EU-Projekt für den Leitfadens verantwortlich ist.

Kontinuität im Bahnverkehr in Schleswig-Holstein: Eine kleine Übersicht zum Fahrplanwechsel am 12.12.2010

Nachdem der Fahrplanwechsel im Dezember 2009 von der (Teil-)Einführung des Halbstundentaktes auf den Bahnstrecken Kiel - Lübeck und Lübeck - Hamburg sowie kleineren Angebotsverbesserungen auf den weiteren Strecken des Netzes Ost geprägt war, ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2010 nur von geringfügigen Anpassungen geprägt. Einzig im grenzüberschreitenden SPNV gibt es größere Änderungen.

Nun zur Übersicht :

KBS 102 Hamburg - Aumühle - Büchen

Das Angebot bleibt im bisherigen Umfang bestehen. Bei den Regionalbahnen Aumühle - Büchen kommt es zu geringfügigen Verschiebungen der Fahrpläne.

Der RE „Hein Büchen“ Hamburg Hbf ab 19.40 Uhr verkehrt neu ab 19.28 Uhr und erreicht somit in Büchen die Anschlüsse nach Ratzeburg und Lüneburg.

KBS 103/ 131

Hamburg - Flensburg/ Kiel/ Itzehoe

Fernverkehr

Die beiden aus der IC-Linie Hamburg - Köln - Frankfurt verlängerten ICE-Zugpaare werden in IC umgewandelt.

Neu verkehrt ab 25.03. freitags ein ICE München - Kiel (an 22.15 Uhr) und ein ICE Kiel (ab 22.44 Uhr) - Hannover.

Regionalverkehr

Der Schleswig-Holstein-Express verkehrt nur noch im Abschnitt Flensburg - Neumünster - Hamburg. Der Abschnitt Padborg - Flensburg wird durch die neu eingerichtete IC-Linie Kopenhagen - Flensburg bedient. Aufgrund der durch die neue Verbindung erwarteten höheren Nachfrage verkehrt der Schleswig-Holstein-Express mit 7 Wagen.

Bedingt durch größere Zuglängen und nicht ausreichende nutzbare Bahnsteiglänge können deshalb die RB Neumünster ab 7.33 Uhr und Flensburg ab 20.08 Uhr nicht mehr in Flensburg-Weiche und Jübek halten.

Auf der RB-Linie Hamburg - Itzehoe verkehren die ersten drei Fahrten morgens von Hamburg-Altona in einer 8 Minuten früheren Fahrpläne, um Trassenkonflikte wegen der Bauarbeiten an der Störbrücke in Itzehoe zu vermeiden. Auch verlängert sich die Fahrzeit der Züge aus diesem Grund um 1 Minute.

Vom 01.05.2011 bis zum 29.10.2011 kommt es infolge der Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Hamburg-Harburg - Lüneburg durch veränderte Fahrpläne des Fernverkehrs auch zu Fahrplanänderungen im Regionalverkehr.

KBS 104 A/B Hamburg - Lübeck - Travemünde

Um die Pünktlichkeit zu verbessern, wird der Fahrplan neu geordnet:

- ab Lübeck Hbf verkehren die RE-Züge neu zu den Minuten 12 und 42

- ab Bad Oldesloe verkehren die RE-Züge nach Hamburg nun zu den Minuten 29 und 59, die RB-Züge neu zur Minute 32

- ab Ahrensburg verkehren die RB-Züge nach Hamburg neu zu den Minuten 19 und 49

- ab Hamburg Hbf verkehren die RE-Züge neu zu den Minuten 06 und 36, die RB-Züge neu zu den Minuten 17 und 47.

Als positiver Nebeneffekt können die nachmittäglichen Non-stop-Züge Hamburg - Lübeck (- Kiel) beschleunigt werden.

Die Inbetriebnahme des Haltepunktes Ahrensburg-Gartenholz wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel erfolgen.

KBS 130 Hamburg - Westerland

Fernverkehr

Der IC nach Berlin verkehrt in Westerland statt um 15.52 Uhr neu schon um 14.52 Uhr ab.

Regionalverkehr

Neu angeboten wird ein NOB-Zugpaar Westerland (ab 15.52 Uhr) - Niebüll (ab 16.31 Uhr) - Westerland. Dieses ersetzt auf der Hinfahrt den eine Stunde früher fahrenden IC, der montags bis freitags für Nahverkehrsfahrgäste freigegeben war.

Das samstägliche Express-Zugpaar Hamburg Hbf. - Westerland wird neu über den gesamten Sommerfahrplan (16.04.-06.11.) angeboten, kann aber wegen Konflikten mit Zügen des Fernverkehrs nicht mehr in Hamburg-Dammtor halten.

Im Sommerfahrplan verkehrt zudem eine neue Direktverbindung von Wlster, Burg, St. Michaelisdonn und Meldorf nach und von Westerland. Es handelt sich dabei um die NOB-Züge Altona ab 13.03 Uhr und Westerland ab 12.52 Uhr, welche außer Takt verkehren, genannte zusätzliche Halte bekommen und damit ein Pendelzugpaar Itzehoe - Heide ersetzen.

Der NOB-Zug Altona ab 13.03 Uhr verkehrt im Winterfahrplan neu in der Taktlage um 13.33 Uhr.

Die Fahrpläne der Pendelzüge Heide - Itzehoe werden teilweise bis zu 10 Minuten verschoben.

KBS 136B Niebüll - Toender

Die Strecke wird neu von ARRIVA Danmark betrieben, dabei werden alle Züge bis Esbjerg durchgebunden. Werktags wird der Zweistundentakt von 12 bis 16 Uhr auf einen Stundentakt verdichtet.

KBS 139 Elmshorn - Ulzburg Süd

Es wird eine zusätzliche Fahrt von Barmstedt ab 6.24 Uhr nach Elmshorn eingeführt.

KBS 140 Lübeck - Neustadt - Fehmarn

Fernverkehr

Der IC Puttgarden ab 9.07 Uhr verkehrt neu ab Fehmarn-Burg, erster Verkehrstag wird der 17.12.2010 sein.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 2011 verkehrt auch das saisonale IC-Zugpaar neu ab Fehmarn-Burg.

Regionalverkehr

Der in der Sommersaison (16.04.-06.11.) am Wochenende angebotene Hamburger Strand-Express wird neu auf seiner morgendlichen Fahrt nach Fehmarn-Burg und neu auf seiner abendlichen Fahrt nach Hamburg in Haffkrug halten.

Die RB Fehmarn-Burg an 14.40 Uhr / ab 15.31 Uhr verkehrt in der Sommersaison neu bis / ab Puttgarden.

KBS 142 Bad Oldesloe - Neumünster

Die nbe Bad Oldesloe ab 7.48 Uhr verkehrt neu in der Taktlage um 7.42 Uhr.

KBS 145B Kiel - Lübeck

Der RE Kiel Hbf ab 20.44 Uhr hält neu in Ascheberg ab 21.08 Uhr.

Stefan Barkleit

Eisenbahnbundesamt lehnt Freistellungsantrag für Strecke Neumünster - Ascheberg ab

Äußerst positiv hat sich in den vergangenen Monaten die weitere Entwicklung zum Erhalt der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg gestaltet.

So wurde Ende August die von den Städten Plön und Neumünster in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg vorgestellt. Kernaussage der Machbarkeitsstudie ist, dass eine Reaktivierung der Bahnstrecke für touristische Verkehre mit historischen Fahrzeugen sofort sinnvoll ist, eine Reaktivierung im SPNV derzeit jedoch (noch) nicht.

Anderthalb Monate später, am 14.10.2010, verkündete schließlich das Eisenbahnbundesamt (EBA) seine Entscheidung, den Freistellungsantrag der Deutschen Bahn für diese Bahnstrecke abzulehnen. Begründung: „Aufgrund der nach § 23 Abs. 2 AEG eingegangenen weiteren Stellungnahmen muss jedoch festgestellt werden, dass ein Verkehrsbedürfnis besteht und auch eine langfristige Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung zu erwarten ist.“



Wir als Förderverein Ostholsteinbahn sehen uns in unserem Anliegen bestätigt und hoffen nun auf eine noch breitere Unterstützung. Dazu erstellen wir zur Zeit ein Konzept für einen touristischen Verkehr auf der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg. Dabei ist davon auszugehen, dass angesichts des Streckenzustandes der Abschnitt Neumünster - Wankendorf zuerst wieder in Betrieb gehen und es angesichts der vorher anstehenden Arbeiten noch einige Zeit dauern wird, bis der erste Zug rollt.

Dass ein touristischer Verkehr auf jeden Fall einen Gewinn für die Aktiv-Region Holsteinische Schweiz darstellen würde, zeigen Beispiele aus anderen Regionen wie in Angeln die Angeler Dampfbahn Süderbrarup - Kappeln oder im Elbe-Weser-Dreieck der Moorexpress Bremen - Bremervörde - Stade, wo in vermeintlich im Tourismus schwach nachgefragten Regionen bei ca. 60 Betriebstagen im Jahr 20.000 Fahrgäste befördert werden, von denen jeder zusätzlich 30 Euro Umsatz in der Region lässt.

Peter Knoke, Vorsitzender des Fördervereins Ostholsteinbahn (Neumünster-Ascheberg-Plön) e.V.

Weitere Informationen zum Förderverein finden Sie unter <http://www.ostholsteinbahn.de>

Anschriften der PRO BAHN-Verbände**Landesvorsitzender**

Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentimental
Tel. Tel. 0151 / 51 46 21 56 E-Mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Birger Wolter • Heidkampredder 10 • 21031 Hamburg
Tel. 0163 / 8262984
E-Mail: wolter@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

c/o Stefan Barkleit • Dorfstraße 60 • 24223 Schwentimental
E-Mail: schleswig@pro-bahn-sh.de • Tel. 0151 / 51 46 21 56
oder: barkleit@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Westholstein

Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn
Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83 • Mobil: 0173 / 44 94 802
E-Mail: pohlmann@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Lübeck & Umgebung

Thomas Rettmer • Barkhorst 8 • 23860 Klein Wesenberg • Tel.: 0 45 33 / 56 46
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de oder thomas_rettmer@web.de

Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampredder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 0163 / 8262984
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

Martin Poththast • Auf der Koppel 75 • 21521 Aumühle • Tel.: 0 41 04 / 55 10
E-Mail: FIH@wiwi-hamburg.net

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 aktuelle sowie die letzten Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene finden Sie unter
<http://www.pro-bahn-sh.de/shs>

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen Sie unseren Bundespressesprecher
Hartmut Buyken
Telefon: 0 21 04 / 80 80 24
Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84
E-Mail: h.buyken@pro-bahn.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:

- "Ferienverkehr Mecklenburg-Vorpommern" (16 Seiten DIN A4, 1,00 Euro)
PRO BAHN-Konzept für umsteigefreundliche Ferienreise nach Vorpommern
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)
PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
- "Das intelligente Netz" (40 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)
Alternatives Konzept zur Y-Trasse (Neubau) Hamburg/Bremen - Hannover
- "Das 1 x 1 des Verknüpfens" (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
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, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Konzept für die fahrgastfreundliche Gestaltung des Bahnhof Husum
- "Verstopfung im Watt" (12 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Konzept zur Bahnstrecke Niebüll - Westerland (Hindenburgdamm)
- "Hein Lüttenborg" in Zahlen und Fakten (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)
PRO BAHN-Broschüre über die Museumsstrecke mit Geschichte und Fotos

Zum Bestellen hier ankreuzen (oder gewünschte Stückzahl schreiben)

Absender:

und abschicken an:

PRO BAHN
Stefan Barkleit
Dorfstraße 60
24223 Schwentimental

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
Dorfstraße 60, 24223 Schwentimental

- Ich möchte weitere Information über PRO BAHN
- Ich unterstütze die Ziele von PRO BAHN und möchte Mitglied werden

Der Jahresbeitrag beträgt:
Für Einzelmitglieder 42,00 Euro
ermäßigt (auf Antrag) 26,00 Euro
Familienmitgliedschaft 49,00 Euro

PRO BAHN
Ihr Landesverband


Die Eisenbahn im Dänischen Wohld

Wenig bekannt war die Eisenbahnstrecke im Dänischen Wohld, die vom Bahnhof Gettorf in Richtung Küste nach Stohl verlief. Am 2. Mai 1917 rückte eine Eisenbahnbaukompanie an, um die Strecke zu vermessen, die dann zum Teil durch den Arbeitsdienst englischer und russischer Kriegsgefangener gebaut worden ist. Sie diente ausschließlich militärischen Zwecken und sollte die Militäranlagen nahe der Ortschaft Stohl (Gemeinde Schwedeneck) mit Munition und Material versorgen. Auch war dadurch die Aufstellung von 4 riesigen, mobilen Eisenbahngeschützen möglich, die auf den Bahngleisen jederzeit an andere Standorte hätten verlagert werden können.

Die Strecke führte vom Bahnhof Gettorf auf der nördlichen Seite entlang der Strecke nach Kiel und schwenkte in einem großen Bogen in Richtung Nordost. Nach Kreuzung der Kieler Chaussee (später B 76) führte sie auf einem Damm weiter, der bis heute als Straße „Stohler Damm“ erhalten blieb. Die Trasse verlief dann weiter vorbei an Osdorf, Borghorsterhöfen, Birkenmoor, Kuhholzberg, Sprenge und Neu Bülk nach Stohl. Die Trasse ist in vielen Bereichen noch erhalten und gut erkennbar. Lange Jahre zeugte noch der frühere Lokschippen in Gettorf (am Bahnübergang Kirchhofallee/Liebesallee) von früheren Eisenbahnzeiten.

Kurz vor dem Endpunkt Stohl zweigte in südlicher Richtung ein Anschlussgleis ab, auf dem sich die Eisenbahngeschütze befanden. Am Endpunkt in Stohl war ein Ausweichgleis zum Umsetzen vorhanden. Am Ende des Gleises befand sich ein Lokschippen mit einem Wartungsgraben zum Abstellen der Lok. Kurz vor dem Endpunkt zweigte ein weiteres Nebengleis zur Kaserne Stohl ab. Hier konnte die Munition auf einer Lorenbahn weiter an den Geschützen vorbei zu einem Munitionsbunker gebracht werden.

Nach Kriegsende wurden die Bahnanlagen von Stohl bis Neu Bülk zurückgebaut und dann einer zivilen Nutzung zugeführt. Am 7. Juli 1922 übernahm der Kreis Eckernförde die Bahn und gründete mit einigen Landwirten die „Eisenbahngenosenschaft Dänischer Wohld eGmbH“. Die Genossenschaft erstand die Strecke für 500.000 Mark, konnte sie jedoch nach der Übergabe am 21.12.1922 nicht nutzen, da sie mit mehr als tausend Güterwagen belgischer und französischer Herkunft - als Kriegsbeute - zugestellt war. Die Genossenschaft verlangte eine Milliarde Mark (die Inflation machte sich bemerkbar), um die Strecke räumen zu können. Erst am 15.08.1924 war die Strecke frei, und der Betrieb konnte mit den brauchbarsten Güterwagen aufgenommen werden. Eingesetzt wurde eine 68-PS-Benzol-Lok, die manchmal den Gütermengen nicht gewachsen war. Es wurden nämlich zahlreiche landwirtschaftliche Güter zu und von den Gutshöfen, Meiereien und Sparkassen befördert, vorrangig in Birkenmoor. Anschlussbahnhof war natürlich Gettorf, wo die Güterwagen teilweise übernommen, viele Güter jedoch auch noch umgeladen werden mussten, bevor mittags die Fahrt gegen Neu Bülk startete. Bis zum Abend war der Zug - je nach Arbeitsaufkommen früher oder später - wieder zurück.

Als in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts die Straßen immer stärkere Konkurrenz boten und die Weltwirtschaftskrise die Umstände noch erschwerte, beschloss die Genossen-

schaft im Oktober die Einstellung der Bahnstrecke. Der Verkehr wurde eingestellt und die Gleise wurden abgebaut. Die kurze Ära der Güterbahn endete.

Quelle: Jahrbuch der Heimatgemeinschaft Eckernförde für 1993. Der Beitrag umfasst noch zahlreiche Geschichten und Anekdoten über Betrieb der Bahn und die daran beteiligten Personen. Das Heft ist zum Preis von 3,- Euro (zzgl. 0,85 Euro Porto) bei der Heimatgemeinschaft zu bestellen.

Thorsten Brandt

„Kohlenklau“

Man hat mich gebeten, einen Artikel über das „Kohlenklauen“, wie es auch offiziell genannt wurde, im Winter 1946/47 zu schreiben. Der verlorene Krieg war noch allgegenwärtig, die Stadt Hamburg zum großen Teil zerstört. Man lebte in überbelegten Wohnungen, Ruinen und Behelfsheimen. Auf uns traf das letztere zu. Meine Großeltern hatten kurz vor dem Krieg in Sasel gebaut; die vorher genutzte Gartenlaube wurde jetzt für meine Eltern und mich - nach der Ausbombung in Barmbek - unser neues Domizil. Schlafen tat ich zusammen mit meinem Cousin „Molly“ in einer Kammer im festen Haus. Ich war 16, „Molly“ 20 Jahre alt.

Die Versorgung war katastrophal. Während wir uns im Krieg zwar einschränken mussten, aber weder gehungert noch gefroren hatten, brach die Versorgung nach Kriegsende fast völlig zusammen. Der Hunger war schon schlimm, und nun kam der harte Winter 1946/47 noch dazu. Zuerst mussten die Bäume dran glauben, dann entsann man sich der Güterbahnhöfe. Ich möchte betonen: Nicht kriminelle Energie, sondern Not und Überlebensängste waren die Triebfeder des Handelns. So sah es auch die Justiz, „Kohlenklau“ wurde sehr milde geahndet und später amnestiert.

An eine Bestrafung dachten wir eigentlich nie. Es gab nur zwei wirkliche Probleme: Die Kohlen bekommen und sie nach Hause bringen, denn immerhin war man ja auf dem Heimweg für jeden sichtbar mit Diebesgut unterwegs, und es war ja keine gesetzlose Zeit. Beide Probleme waren nicht ganz einfach zu lösen. Zweimal zogen Molly und ich los. Einmal erfolgreich zum Güterbahnhof Amsinckstraße; über das zweite Mal möchte ich jetzt berichten.

Am Güterbahnhof Barmbek an der Hellbrookstraße befand sich damals ein riesiger Kohlenbansen zur Bekohlung der Loks, von der S-Bahn aus gut sichtbar und Begehrtheit erweckend. Westlich der S-Bahnstrecke Alte Wöhr - Rübenkamp lagen 4 oder 5 Verschiebegleise und hier stand gelegentlich eine Kohlenzug.

Molly und ich zogen also los. Zuerst mit dem Schlitten zur „Vorortsbahn“ in Poppenbüttel, dann mit dem Zug bis „Alte Wöhr“. Jetzt hieß es warten, bis er endlich kam - er, der Kohlenzug. Kaum hielt er, da wurde er schon von zahlreichen dunklen Gestalten geentert. Diese hatten auf den Bahnsteigen von Alte Wöhr und Rübenkamp auf ihre Chance gewartet. Waggontüren wurden aufgerissen und die kostbare Kohle fiel heraus. Molly und ich verloren uns im herrschenden Chaos aus den Augen, hatten aber, wie sich später herausstellte, beide Erfolg gehabt und unsere Säcke prall gefüllt. Jetzt schnell zurück zum Bahnsteig, denn Trillerpfeifen kündigten die Polizei an. Glücklicherweise kam schnell eine S-Bahn und brachte uns aus der Ge-

fahrzone. Leider endete die Zugfahrt in Ohlsdorf. Trotz der teilweisen Hallenüberdachung ein lausig kalter Warteplatz. Fahrplanmäßig nur 10 Minuten, aber die konnten lang werden, zumal nicht alle Züge pünktlich fahren.

Ich harrete aus. Molly tat das, was wir häufig taten, um der Kälte zu entgehen: Er fuhr dem Poppenbütteler Zug entgegen, also wieder hinein in die Gefahrenzone. Zugkreuzung war südlich von Alte Wöhr, also umsteigen in Alte Wöhr, völlig unproblematisch, jedenfalls ohne Kohlensack. Mit Beutegut, dem gefüllten Kohlensack, sah die Sache schon anders aus. Am Bahnhof Rübenkamp stiegen zwei Bahnpolizisten zu, sie fielen fast über Mollys Kohlensack. Es fielen ein paar ermahnende Worte und die Kohlen wechselten den Besitzer. Verständlich, denn auch die Wachlokale mussten beheizt werden.

Günther Stoltze

Schleppende Neuordnung der Busverkehre rund um Eutin

Was im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Schleswig-Holstein schon seit Jahren erfolgreich praktiziert wird, soll in Zukunft auch im straßegebundenen ÖPNV mehr Einzug halten - der Ausschreibungswettbewerb um Verkehrsleistungen.

Nach den Kreisen Steinburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn hat inzwischen auch der Kreis Ostholstein begonnen, Verkehrsleistungen im Busverkehr auszuschreiben.

So wurde im Jahr 2009 ein Linienbündel rund um Eutin ausgeschrieben, Betriebsaufnahme für das neue oder auch bisherige Verkehrsunternehmen sollte der 01.08.2010 sein.

Langwieriges Verfahren verzögert Betriebsaufnahme

Nachdem nach Veröffentlichung der Ausschreibung lange Zeit Ruhe einkehrte, wurde Ende Mai 2010 bekannt, dass sich die Firma Rohde, eine Tochter der Nord-Ostsee-Bahn, gegenüber dem bisherigen Betreiber Autokraft durchgesetzt und sich das Ausschreibungsverfahren auch durch einen Nachprüfungsantrag der Autokraft in die Länge gezogen habe.

Insofern schien eine Betriebsaufnahme zum angestrebten Termin 01.08.2010 nicht mehr realistisch zu sein, zumal neben den im Vorlauf auf die Betriebsaufnahme notwendigen organisatorischen Aufgaben (Feinplanung der Fahrpläne, der Umläufe und der Personalplanung) auch eine Lieferung der benötigten neuen Busse innerhalb von nur 2 Monaten illusorisch ist.

Übergangsverkehr ab 23.08.2010

Die Betriebsaufnahme wurde folglich vom 01.08.2010 auf den 23.08.2010 verschoben und zwischen der Firma Rohde und dem Kreis Ostholstein als Aufgabenträger für den ÖPNV und damit Auftraggeber der Verkehrsleistungen eine zweistufige Betriebsaufnahme vereinbart: Ab 23.08. sollte ein Übergangsverkehr angeboten werden, der neben dem Stadtverkehr Eutin die wichtigen Regionalbuslinien und den kompletten Schülerverkehr umfasst, und ab 01.01.2011, also nach Auslieferung der neuen Busse, sollte das vollständige im Ausschreibungsverfahren angebotene Verkehrsangebot gefahren werden, welches über die den Übergangsverkehr umfassenden Verkehrs-



Foto: Thorsten Brandt

Stadtbusse der NOB am Eutiner ZOB

leistungen hinaus auch ein Rufbus-System beinhaltet, mit dem die Orte abseits der wichtigen Regionalbuslinien an den ÖPNV angeschlossen werden sollen.

Schwierige Betriebsaufnahme am 23.08.2010

Die Betriebsaufnahme in der Woche ab 23.08.2010 gestaltete sich dabei nicht einfach. So traten sowohl im Stadtverkehr Eutin als auch im Schülerverkehr in der ersten Woche noch Verspätungen auf, die zum einen auf den Einsatz mobiler Fahrscheinendrucker auf den angemieteten Bussen als auch auf den noch nicht eingespielten Betrieb zurückzuführen sein dürften. Insgesamt kann die Betriebsaufnahme aber als durchaus vernünftig bewältigt worden angesehen werden.

Als gravierende Probleme kristallisierte sich in den Tagen nach dem 23.08. heraus, dass zum einen die Anforderungen im Schülerverkehr teilweise von den in der Planung zugrundegelegten Anforderungen abwichen, andererseits die Bevölkerung in der Region Eutin nicht ausreichend informiert war, dass ihnen bis zum 01.01.2011 ein gegenüber dem seit Jahrzehnten gewohnten ÖPNV-Angebot der Autokraft deutlich reduziertes Angebot zur Verfügung steht. Verstärkt wurde dieser Eindruck noch dadurch, dass es einige der bis 22.08. angebotenen Buslinien in ihrer jetzigen Form zukünftig (auch nach dem 01.01.2011) so nicht mehr geben wird. Desweiteren stellte Autokraft zudem die Buslinie 4320 im Abschnitt Plön - Malente (der Südbahnabschnitt Malente - Eutin wird von der Firma Rohde bedient) ersatzlos ein - eine Maßnahme, von der der Kreis Ostholstein offenbar überrascht wurde.

Während die Firma Rohde kleinere Anregungen zum Schülerverkehr nach ein bis zwei Wochen in die Fahrpläne einarbeiten konnte und ab 25.10. einen überarbeiteten Übergangsverkehr anbietet, in den alle umsetzbaren Anregungen seitens der Fahrgäste eingeflossen sind, bleibt hinsichtlich des reduzierten ÖPNV-Angebots abseits des Stadtverkehrs Eutin und der wichtigen Regionalbuslinien der Eindruck bestehen, dass Menschen in der Fläche offenbar manchmal für längere Zeit kein angemessenes ÖPNV-Angebot erwarten dürfen.

Kommentar :

Ganz eindeutig ist die Betriebsübernahme der Verkehrsleistungen im Linienbündel rund um Eutin durch die Nord-Ostsee-Bahn-Tochter Rohde keine Werbung für den Ausschreibungswettbewerb im Busverkehr gewesen - wenn in der Fläche für mehr als vier Monate nur ein Rumpfangbot vorgehalten werden kann, bleibt der Fahrgast ganz klar auf der Strecke (und zukünftig im Auto).

Der Großstadtbahnhof des Jahres 2010 ist Darmstadt Hbf.

Deutschlands grüner Bahnhof

Blumenbeete auf dem Bahnhofsvorplatz gibt es in Deutschland häufig. Manche Städte pflanzen um das Bahnhofsgebäude auch einzelne Bäume oder dekorieren mit Blumenkübeln. Aber gleich einen ganzen Park mit Bäumen, Hecken, Wildblumen und ausgedehnten Rasenflächen? Und das unmittelbar am Bahnhofsvorplatz gelegen? Das gibt's nur in Darmstadt. Darmstadt besitzt Deutschlands grünen Großstadtbahnhof.

In der hessischen Wissenschaftsstadt steht zudem ein Bahnhof, der von innen und außen konsequent auf Kundenbedürfnisse abgestimmt ist. Von außen ist das unter Denkmalschutz stehende Gebäude imposant anzusehen, von innen eine Wohltat für Reisende. Innen ist es hell. Moderne Gasarchitektur harmonisiert mit historischen Pendelleuchten in der Bahnhofshalle. Grauer Naturstein steht in wohlwollendem Kontrast zur grünen Leuchtreklame des Obstsaftstandes. Wer Fahrkarten kaufen will, bekommt auf Fernsehbildschirmen schon vorher die Fotos und Namen der Kundenbetreuer angezeigt. Wer eine Nummer gezogen hat, kann Wartezeiten im Reisezentrum in roten Ledersesseln überbrücken. Auffallend viel Sitzgelegenheiten gibt es auch auf dem Vorplatz zum Westausgang und gut verteilt im gesamten Bahnhofsgebäude.

Das Einkaufs- und Gastronomieangebot ist vielfältig, auch dank des nachträglich zur besseren Verknüpfung mit dem Stadtwesten angebauten Glasbaus, der zahlreichen Geschäften und Büros zusätzlichen Platz bietet. Außer den üblichen Imbissständen und Zeitschriftenläden gehören ein Biobäcker und ein Supermarkt zu den Mietern im Bahnhofsensemble. Ein besonderes Schmuckstück ist der Fürstenbahnhof. Früher mit Warte- und Sanitärräumen sowie einem eigenen Zugang zum Gleis 1, dem Fürstenbahnsteig, ausgestattet, wirbt er nun mit historischem Namen und dem Zusatz „Bar, Restaurant, Lounge“ in unmittelbarer Bahnhofsnähe um Kunden.

Der Vorplatz am Haupteingang besticht durch futuristische Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Farbenfroh leuchten sie den Reisenden den Weg. Die strikte Trennung des Autoverkehrs von den Öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Bahnhofsvorplatz und die vorbildliche Information zu den weiterführenden Verkehrsmitteln haben aus dem Darmstädter Hauptbahnhof ein Parade-



Foto: Allianz pro Schiene

Bahnhof Darmstadt mit Brunnen

Daraus kann der Schluss gezogen werden: Wettbewerb ist schlecht, also weiter machen so wie bisher. Aber auch: Rückgang der Bevölkerungszahlen und geringere ÖPNV-Zuschüsse bei steigendem Mobilitätsbedürfnis erfordern, Lehren aus der Ausschreibung des Linienbündels Eutin zu ziehen und es zukünftig besser zu machen.

Als Fahrgastverband würde PRO BAHN eine Fortsetzung des Ausschreibungswettbewerbs im Busverkehr begrüßen, aus unserer Sicht müssen bei kommenden Ausschreibungen, gerade in ländlichen Regionen, aber folgende Punkte stärker berücksichtigt werden: Erstens sollten vor einer Ausschreibung Wünsche und Forderungen von Fahrgästen und Bürgern abgefragt werden, zweitens müssen die Zeitspannen zwischen Ausschreibung und Betriebsaufnahme verlängert werden, so dass auch Verzögerungen bei der Vergabe eine pünktliche Betriebsaufnahme nicht gefährden und drittens müssen die Veränderungen im Verkehrsangebot gegenüber den Fahrgästen rechtzeitig vor Betriebsaufnahme kommuniziert werden.

In der kommenden Ausgabe der SHS stellen wir Ihnen dann das ab 01.01.2011 gültige ÖPNV-Angebot rund um Eutin vor.

Stefan Barkleit

Die Bahnhöfe des Jahres 2010

Es ist schon Tradition - im Spätsommer verkündet die Allianz pro Schiene die aus Fahrgastsicht besten Bahnhöfe des Jahres. Mit diesem Wettbewerb prämiiert die Allianz pro Schiene seit 2004 jährlich die besten deutschen Bahnhöfe in Großstädten und kleineren Städten oder Orten.

Der 5-köpfigen Jury gehören, neben dem PRO BAHN-Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann, Prof. Monika Ganseforth (VCD), Christian Schultze (DBV) und Dieter Harms (ACE) sowie der Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege an. Nach einer Vorauswahl aus eignen Erfahrungen und Berichten sowie der alljährlichen Infas-Umfrage zur Qualität der Bahnhöfe reist die Jury an Wochenenden von Bahnhof zu Bahnhof und prüft die Qualität anhand einer eigenen Checkliste. Ausgezeichnet wird nur, wer nach einer festen Kriterienliste am besten auf die Bedürfnisse der Bürger eingeht. Objektive Erfordernisse wie Kundeninformation, Sauberkeit, Integration in die Stadt und die Verknüpfung mit weiterführenden Verkehrsmitteln sind dabei ebenso entscheidend wie ein eher subjektiver Wohlfühlfaktor. Es werden aber keine Punkte vergeben und diese nahher zusammengezählt, sondern ausschlaggebend ist der durchaus subjektive Eindruck, so wie wir ihn als Fahrgast haben. Dass auch schmutzige oder desolate Toiletten das Aus bedeuten, versteht sich. **Weitere K.O.-Kriterien: Ein Bahnhof, der kein Personal vor Ort hat, der Sicherheitsmängel aufweist oder nicht barrierefrei gestaltet ist, kann nicht gewinnen.**

Die bisherigen Siegerbahnhöfe waren:

- 2004: Hannover Hbf. und Lübben
- 2005: Mannheim Hbf. und Weimar
- 2006: Hamburg-Dammtor und Oberstdorf
- 2007: Berlin Hbf. und Landsberg a. Lech
- 2008: Karlsruhe Hbf. und Schwerin
- 2009: Erfurt Hbf. und Uelzen



Bahnhofshalle in Darmstadt Foto: Allianz pro Schiene

beispiel für Verknüpfung der Verkehrsmittel gemacht: Das Parkhaus und Motorradstellplätze am Vorplatz zum Westeingang, der Öffentliche Verkehr am Vorplatz zum Haupteingang und Fahrräder rund um den Bahnhof.

Jenseits des Berufsverkehrs kommt an Deutschlands grünstem Großstadtbahnhof eine heiter entspannte Grundstimmung auf. Hier steigt man gerne ein und aus, kauft ein oder lässt sich nieder – zum Beispiel unter dem sommergrünen Kastanienbaum vor dem Restaurant Fürstenbahnhof.

Der Bahnhof des Jahres 2010 der Städte unter 100.000 Einwohnern ist Baden-Baden

Alles unter einem Dach

Meist spannt sich blauer Himmel über dem glücklichen Baden-Baden, das in der wärmsten Gegend Deutschlands liegt. Doch wenn sich trotzdem einmal dunkle Wolken zusammenballen, empfängt der Bahnhof Baden-Baden einen Reisenden mit offenen Armen: Der Gast steigt abends bei Starkregen aus dem Zug, auf ihn wartet ein überdachter Bahnsteig und ein stilvolles Bahncaf e in der Vorhalle. Hier bekommt er von der freundlichen Bedienung nicht nur seine Rechnung, sondern auch gleich den Hotelschlüssel: Mit wenigen Schritten kann er vom Caf etresen direkt zu seinem Zimmer hochgehen. Am nächsten Morgen – es regnet immer noch in Strömen – geht der Reisende trockenen Fußes wenige Meter zum Bus, der ihn sicher zum Ziel bringt.

Im Bahnhof Baden-Baden ist das möglich. Bahncaf e, Hotel, Busbahnhof – alles unter einem Dach. Der Bahnhof Baden-Baden ist ein Bahnhof der kurzen und trockenen Wege. „Einchecken ohne Nass zu werden“ könnte das Motto dieses B aderstadt-Bahnhofs lauten. Aber der Bahnhof hat noch mehr zu bieten: Kunstvolle Schilder aus den Zeiten der Gro herz oge erklären den „Ausgang zu den Bussen“, denkmalgeschützte Tr agers ulen halten anmutig die Bahnsteigd acher und fügen sich stimmig in das Innenleben des 2004 modernisierten Bahnhofs ein. Die Bahnhofshalle ist blitzblank sauber, Geschäfte und Gastronomie haben ein modernes und freundliches Ambiente.

Die Bahnsteige selbst sind durch einen mäßig gelungenen Nebentunnel mit Aufzügen sowie einen breiten und hellen Haupttunnel zu erreichen, der das Etikett „großzügig“ verdient hat. berhaupt ist fast überall viel Platz in dem Bahnhof. Im überdachten Teil an Gleis 1 gibt es Motorradstellpl atze – wahrscheinlich die einzigen in Deutschland direkt auf dem Bahnsteig. Unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude ist der breite, über-

dachte Zugang vom Gleis 1 zum Busbahnhof. Bahnsvorplatz und Bahnhofsgebäude sind so dimensioniert, dass sie auch einer kleineren Großstadt zur Ehre gereichen würden.

Falls einer der Aufzüge an den Bahnsteigen einmal defekt sein sollte, haben die Bahnplaner vorgesorgt: In die Treppenstufen integriert sind zweistreifige Fahrspuren für Kinderwagen, die auch von Fahrradfahrern genutzt werden können.

Klar, dass man auf dem asphaltierten und mit Blumenk ubeln geschmückten Vorplatz auf Bänken sitzen kann. Bei gutem Wetter kann man ohne Dach über dem Kopf sich auf der 360-Grad-Bank die Perspektive aussuchen, die einem am Bahnsvorplatz am besten gefällt. Der Blick aufs Bahnhofsgebäude, oder lieber der Blick auf den Busbahnhof oder doch lieber der Blick auf die Grünfläche und die Bäume hinter der Straße. Die meisten Menschen setzen sich so, dass sie das Bahnhofsgebäude im Blick haben. Wer sich sattgesehen hat, kann eines der Mietfahrr ader der Deutschen Bahn leihen oder doch lieber wieder ins Bahncaf e gehen.

Ein Sonderpreis

Der wieder eröffnete Bahnhof Eschwege (s.SHS 28; S. 20) erhält einen Sonderpreis, um die Rückverlegung des Bahnhofs in die Stadt zu würdigen. PRO BAHN hatte auf seinem Bundesverbandstag 2009 in Darmstadt die Stadt Eschwege für diese Pläne bereits mit einem Fahrgastpreis ausgezeichnet. Einen Sonderpreis für die Wiederkehr des Bahnhofs in die Stadt bekommt die hessische Stadt Eschwege. Nach 24 Jahren auf dem Abstellgleis eröffnete Eschwege im Dezember 2009 eine neue Strecke samt Bahnstation. „Wir w ochten diese Rückkehr des verlorenen Sohnes auszeichnen“, sagte Jury-Mitglied Naumann, „zumal die Integration in die Stadt gut gelungen ist und die kleine Station auch den Expertencheck gut überstanden hat“.

... und noch ein Heimkehrer

Nachdem die Bahn in die Stadt Eschwege im Dezember 2009 zurückkehrte, folgte Fehmarn-Burg am 31.7. dieses Jahres. Nun müssen die Fahrgäste nicht mit dem Zug über die gesamte Insel bis Puttgarden fahren, um dann mit dem Bus zurück nach Burg zu fahren. Eine deutlich verkürzte Gesamtreisezeit und das Erreichen vieler Ziele zu Fuß machen die Bahn hier deutlich attraktiver.

Trotz mancher Proteste in der Vergangenheit wurde der erste Zug von vielen Einwohnern mit Jubel begrüßt. Die Bahn im Ort ist vielen doch noch etwas wert.



Bahnsteig in Baden-Baden Foto: Allianz pro Schiene



Vorplatz Bahnhof Baden-Baden Foto: Allianz pro Schiene

Der Bahnsteig hat von vornherein eine Länge von gut 200m, so dass die Fehmarn-IC-Züge von der nächsten Saison an wieder direkt nach Burg fahren können. Keine neue Erfindung. Viele ältere Leser werden sich noch an den Fehmarn-Express aus Düsseldorf über Hannover – Lüneburg erinnern, der zu Bundesbahnzeiten die Feriengäste auf die Insel brachte.

Offen ist aber weiter die Diskussion um den weiteren Fernverkehr auf der bzw. auf die Insel. Am 26.August gab es hierzu eine Diskussion auf Fehmarn, zu der Stefan Barkleit (PRO BAHN Landesvorsitzender) und Karl-Peter Naumann (PRO BAHN Bundesvorsitzender) eingeladen waren. Sicher scheint danach zu sein, dass die Ferien-ICs nach Fehmarn-Burg fahren werden. Nach einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung ist kein regelhafter SPfV auf der Insel vorgesehen. Ein Halt in Tagesrandlagen, z.B. in „Burg-West“ ist u.U. in Tagesrandlagen denkbar, wenn im dort vorgesehenen Betriebsbahnhof ein Bahnsteig gebaut würde, was unsicher ist.

PRO BAHN hat in diesem Zusammenhang im Bereich Puttgarden kurz vor der Brücken- oder Tunnelleinfahrt einen Bahnsteig für den Fall vorgesehen, dass die Querung notfallmäßig gesperrt werden muss. Dieser Bahnsteig kann dann auch für SPfV-Halte im Tagesrand genutzt werden und erfüllt somit zwei Funktionen. Manfred Wagner von DB-Netze fand diese Variante sehr interessant.

Karl-Peter Naumann

Bahnstrecke Kiel - Rendsburg: Ab 2014 Halbstundentakt und evt. Reaktivierung der Bahnstrecke nach Fockbek

Am 02. Juni 2010 kam es zu einem Treffen des Rendsburger Bürgermeisters Andreas Breitner, des Osterr onfelder Bürgermeisters Bernd Sienknecht und des Vorstehers des Amtes Eiderkanal Rainer Kl aschen mit Verkehrsminister Jost de Jager. Inhaltlich sollte es um weitere Stationen an der Bahnstrecke Kiel - Rendsburg gehen.

Überraschenderweise kündigte Verkehrsminister de Jager danach nicht nur die Einführung eines Halbstundentaktes Kiel - Rendsburg frühestens ab Dezember 2013, sondern darüber hinaus auch die Einführung eines Schnell-Langsam-Konzeptes auf der Bahnstrecke Kiel - Rendsburg, die Einrichtung neuer Stationen in Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Bredenkamp und Sch uldorf sowie die Prüfung einer Weiterführung der Pendel-

Züge Kiel - Rendsburg über eine zu reaktivierende beziehungsweise neu zu errichtende Bahnstrecke bis nach Fockbek an. Damit gehen die Pläne des Verkehrsministeriums, gerade im Hinblick auf die Errichtung neuer Stationen, teilweise sogar über die 2002 vorgestellten Pläne von PRO BAHN Schleswig / Mittelholstein hinaus.

Aufgrund der medialen Berichterstattung stellte sich in den folgenden Wochen heraus, dass die Einführung des Halbstundentaktes Kiel - Rendsburg uneingeschränkt begrüßt, eine mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke Rendsburg - Fockbek jedoch kritisch gesehen wird. Im Sommer dieses Jahres gründete sich daraufhin eine Bürgerinitiative, welche die Reaktivierung der Bahnstrecke ablehnt und die Sinnhaftigkeit dieser möglichen Investition in Frage stellt.

Hingegen hält die Interessengemeinschaft Seemühlen-Nord die Reaktivierung mindestens bis zur Büsumer Straße (ab dort ist die alte Bahnstrecke Rendsburg - Erfdde - Husum abgebaut und entwidmet) für sinnvoll.

Informationsveranstaltung am 23. September

Am 23.09. fand dann endlich eine schon lange geplante Informationsveranstaltung der Stadt Rendsburg und der Gemeinde Fockbek zur möglichen Reaktivierung statt, die von Rendsburgs Bürgermeister Andreas Breitner moderiert wurde. Fockbeks Bürgermeister Pierre Gilgenast war aufgrund eines anderen wichtigen Termins nicht anwesend.

Nach der Begrüßung durch Bürgermeister Andreas Breitner stellte Christian Sörensen (Referatsleiter ÖPNV im Verkehrsministerium) kurz die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in Schleswig-Holstein vor, um dann Jochen Schulz (LVS) das Wort zu überlassen, die detaillierten Planungen für das Projekt vorzustellen.

Die alte Bahnstrecke Rendsburg - Erfdde - Husum soll im Abschnitt Büdelsdorf - Büsumer Straße reaktiviert und von dort bis Fockbek wieder als Bahnstrecke gewidmet und aufgebaut werden. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei 60 km/h liegen.



Foto: Stefan Barkleit Standort der künftigen Station Melsdorf



Foto: Thorsten Brandt

Heutiger Streckenendpunkt an der Büsumer Straße - ab hier ist die Strecke abgebaut

Vier neue Haltepunkte (Büdelsdorf, Rendsburg-Mastbrook, Rendsburg-Seemühlen und Fockbek) sollen den Norden Rendsburgs, Büdelsdorf und Fockbek an den Bahnverkehr anbinden; auch könnten noch weitere Haltepunkte errichtet werden.

Der erst vor wenigen Jahren auf der Bahnstrecke mit EU-Fördermitteln errichtete Fahrradweg könnte bis auf einen kürzeren Abschnitt in Fockbek erhalten bleiben. Herr Schulz warb zudem für die Errichtung einer „grünen Achse“, bestehend aus einer als Rasengleis ausgeführten Bahntrasse und einem kombinierten Fuß-/ Radweg und hob hervor, dass die Bahnstrecke im Rendsburger Norden und in Fockbek mehr den Charakter einer Stadtbahn als den einer klassischen Bahnstrecke haben würde, auch die Lärmbelastung bei den modernen Triebwagen sei sehr gering.

Angebotstechnisch soll von 5 bis 23 Uhr ein Stundentakt angeboten werden, wozu die Pendelzüge Rendsburg - Kiel, wie von PRO BAHN einst vorgeschlagen, nach Fockbek rückverlängert werden. Am Bahnhof Rendsburg sind zudem kurze Anschlüsse zu den Zügen Richtung Neumünster und weiter nach Hamburg geplant.

Zum Abschluss der Vorstellung des möglichen Projekts verdeutlichten Herr Sörensen und Herr Schulz, dass es sich angesichts der erwarteten Fahrgastzahlen von 500 Fahrgästen täglich und den günstigen Betriebskosten aufgrund der Ausnutzung der Standzeit der Pendelzüge Rendsburg - Kiel im Bahnhof Rendsburg um eine sehr wirtschaftliche Investition handelt, was vom Publikum eher skeptisch zur Kenntnis genommen wurde. Herr Sörensen erklärte aber auch, dass das Verkehrsministerium das Projekt nicht gegen die Bürger durchsetzen, sondern mit den Menschen realisieren möchte, auch wenn das Verkehrsministerium die Entscheidung alleine treffen könne.

An die Vorstellung folgte eine 90-minütige Frage-Antwort-Runde, die Bürgermeister Breitner ausgleichend moderierte. Höhepunkte waren dabei die Übergabe von 850 Unterschriften gegen die Reaktivierung der Bahnstrecke, welche die Bürgerinitiative „Lebensqualität in Rendsburg“ gesammelt hatte.

Hingegen präsentierte die Interessengemeinschaft Seemühlen Nord die Ergebnisse einer Meinungsumfrage, in der die Bürger die Bahnstrecke bis Fockbek für Geldverschwendung halten, aber eine Führung der Bahnstrecke bis zur Büsumer Straße befürworten. Darüber hinaus betonte die Vorsitzende Renate Peper die Bedeutung eines attraktiven Bahnangebots für den Tourismus sowie die Innenstadt Rendsburgs und regte eine neue innenstadtnähere Station an der Obereider an. Auch die Leiterin des Gymnasiums Kronwerk, Renate Fritzsche, befürwortete die Bahnstrecke, weil es sinnvoll sei, dass die Schüler mit der Bahn bis direkt hinter die Schule fahren könnten. Außen vor blieb der Aspekt, dass die Reaktivierung die nördlichen Stadtteile Rendsburgs und Fockbek auch erheblich vom Straßenverkehr entlasten und so in Kombination mit der „Grünen Achse“ die Lebensqualität dort deutlich erhöhen könnte.

Offen blieben Fragen nach der Einrichtung von Pendler-Parkplätzen und der Verknüpfung von Bahn- und Stadtbusverkehr, die aufgrund der geringen Planungstiefe zunächst noch nicht beantwortet werden konnten. Bürgermeister Andreas Breitner erklärte jedoch, dass die Anregungen mitgenommen werden und es auf jeden Fall noch eine weitere Info-Veranstaltung geben wird. Er wies daraufhin, dass die Rendsburger Ratversammlung beziehungsweise die Fockbeker Gemeindevertretung über die Realisierung der Bahnstrecke entscheiden müssten, so dass es hilfreich wäre, wenn ein konstruktiver Dialog zwischen Kommunalpolitikern und den Bürgern entstehen würde. Aber auch einen Bürgerentscheid schloss er nicht aus.



Foto: Thorsten Brandt

Der alte Bahnhof in Fockbek - vielleicht bald Streckenendpunkt aus Richtung Kiel?

Kommentar:

Seit 2002 hat sich PRO BAHN sowohl für die Einführung eines Halbstundentakts auf der Bahnstrecke Kiel - Rendsburg als auch für die Errichtung zusätzlicher Stationen eingesetzt - eine Idee, die bei den Kommunen in der Region nicht nur auf offene Ohren gestoßen, sondern von den Kommunen immer wieder in lobenswerter Weise unterstützt worden ist. Das ist leider (noch) keine Selbstverständlichkeit in Schleswig-Holstein.

Zuletzt hatte PRO BAHN im Vorfeld der Ausschreibung Netz Nord dafür geworben, den Halbstundentakt Kiel - Rendsburg und die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand als Option abzufragen, so wie es dann auch gesche-

hen ist und im Rahmen der Ausschreibung offenbar so guten Ergebnissen geführt hat, dass die Realisierung beider Projekte in absehbarer Zeit erfolgen kann.

Doch darüber hinaus hat Verkehrsminister Jost de Jager auch angekündigt, eine Reaktivierung der Bahnstrecke nach Fockbek und die Weiterführung der Pendelzüge Kiel - Rendsburg dorthin prüfen zu wollen. Ein Projekt, das vor einiger Zeit noch belächelt worden ist und von einigen noch belächelt wird, scheint eine ernsthafte Chance auf Realisierung zu haben.

PRO BAHN als Fahrgastverband unterstützt die Pläne des Verkehrsministeriums und der LVS, weil die Vorteile einer Bahnverbindung und der Erschließung Büdelsdorfs, des Rendsburger Nordens und Fockbeks unbestritten sind. Wir sehen aber auch, dass es von einigen Anwohnern und Bürgern der betreffenden Kommunen ernsthafte Fragen und Anregungen gibt, die in einem konstruktiven Dialog in die Planungen mit einfließen sollten, damit der Bahnverkehr nach Fockbek das wird, was er schon in vielen Regionen Schleswig-Holsteins ist: eine wirkliche Alternative zum Autoverkehr und ein Verkehrsmittel, welches dank eines attraktiven Umfeldes zum Bahnfahren einlädt.

Stefan Barkleit

PRO BAHN unterstützt Erhalt aller Haltepunkte an der Bahnstrecke Buchholz - Soltau

Ergänzend zu dem größeren Artikel „Konzept für einen (langfristig) attraktiven SPNV und ÖPNV im nordöstlichen Niedersachsen“ in der SHS 28 soll an dieser Stelle noch einmal näher auf die Bahnstrecke Buchholz - Soltau und deren bevorstehenden Ausbau eingegangen werden.

Ausgehend von den bereits in Uelzen sowie in Bremen (leicht verzerrt) vorhandenen ITF-Knoten zur vollen Stunde favorisiert PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg auch in Soltau einen ITF-Taktknoten zur vollen Stunde, der aus unserer Sicht nach einem Ausbau der westlichen Amerika-Linien Bremen -



Foto: Thorsten Brandt

VT 628 nach Buchholz

Soltau - Uelzen mit Fahrtzeiten Bremen - Soltau von ca. 50 und Soltau - Uelzen von 45 Minuten durchaus ein realistisches Ziel darstellt.

Darauf basierend spricht sich PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg für eine Durchbindung der Züge Hannover - Soltau nach Buchholz mit kurzer Standzeit in Uelzen aus. Die Zugkreuzung auf der nördlichen Heidebahn würde in Handeloh erfolgen, die drei von der Auflassung bedrohten Haltepunkte Wintermoor, Büsenbachtal und Suerhop würden dabei auch nach unseren Vorstellungen weiter bedient werden.

Im Unterschied zu den Vorstellungen des Fahrgastbeirates Harburg würden die Heidebahn-Züge in Buchholz dann jedoch nicht Anschluss an den schnellen, sondern an den langsamen Metronom Bremen - Hamburg haben, die Umsteigezeit in Buchholz sollte ca. 10 Minuten betragen, damit der Anschluss auch bei kleineren Störungen im Betriebsablauf noch gewährleistet werden kann. Zunächst wird die Abfahrt des langsamen Metronom Bremen - Hamburg in Buchholz jedoch zur Minute 59 sein, so dass die Umsteigezeit in Richtung Hamburg 15 Minuten betragen wird - ein Wert, der durch die Vorlegung der Abfahrtszeit auf die Minute 54 und damit eine Annäherung der Metronom-Fahrpläne an die Fahrpläne des Intercity Frankfurt - Köln - Hamburg noch reduziert werden kann.

Stefan Barkleit

Musterfahrplan für KBS 123 Buchholz - Soltau

km/h	km				
	0,0	Buchholz	ab	5.14	23.14
120	2,4	Suerhop		5.18	23.18
120	6,1	Holm-Seppensen		5.22	23.22
120	8,0	Büsenbachtal		5.25	23.25
120	11,4	Handeloh	an	5.28	23.28
120	11,4	Handeloh	ab	5.29	23.29
120	17,8	Wintermoor		5.34	23.34
120	27,7	Schneverdingen		5.41	23.41
120	31,5	Hemsen		5.45	23.45
120	37,7	Wolterdingen		5.50	23.50
120	40,8	Soltau Nord		5.54	23.54
80	45,1	Soltau	an	5.58	23.58
	0,0	Soltau	ab	5.00	23.00
80	4,3	Soltau Nord		5.05	23.05
120	7,4	Wolterdingen		5.09	23.09
120	13,6	Hemsen		5.14	23.14
120	17,4	Schneverdingen		5.18	23.18
120	27,3	Wintermoor		5.25	23.25
120	33,7	Handeloh	an	5.29	23.29
120	33,7	Handeloh	ab	5.30	23.30
120	37,1	Büsenbachtal		5.34	23.34
120	39,0	Holm-Seppensen		5.37	23.37
120	42,7	Suerhop		5.41	23.41
120	45,1	Buchholz	an	5.44	23.44

Attraktiver Bahnverkehr rund um Niebüll - die norddeutsche Eisenbahngesellschaft (neg)

Der Bahnhof Niebüll ist nicht nur der letzte größere Fernverkehrshalt an der schleswig-holsteinischen Westküste, der auf dem Festland liegt, sondern auch ein wichtiger, früher noch bedeutenderer Bahnknoten und - der Sitz einer in der Region verwurzelten Bahngesellschaft, nämlich der Norddeutschen Eisenbahn Gesellschaft (neg).

Die neg betreibt dabei abseits der Marschbahn Westerland - Hamburg als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Bahnstrecken Niebüll - Dagebüll Mole sowie Niebüll - Toendern (jedenfalls bis zur dänischen Grenze); auch an einem Betrieb der zur Zeit stillgelegten Bahnstrecke (Niebüll -) Lindholm - Flensburg-Weiche (- Flensburg) bestand vor einigen Jahren Interesse.



Foto: Thorsten Brandt

Publikumsmagnet: Dampflokeinsatz im regulären Personenverkehr

Auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die neg tätig, so betreibt sie den SPNV zwischen Niebüll und Dagebüll Mole und ist eines der letzten deutschen Bahnunternehmen mit Kurswagen-Verkehren, so dass Reisende aus dem Ruhrgebiet umsteigefrei bis nach Dagebüll Mole reisen und in die Fähre umsteigen können.

In der Sommersaison führt die neg zudem in Zusammenarbeit mit der dänischen ARRIVA den durchgehenden Wochenendverkehr Niebüll - Esbjerg durch, wobei im Abschnitt Niebüll - Toendern die neg das Personal stellt.

Der Anziehungspunkt in der Sommersaison schlechthin ist aber die von der neg angebotene (und von der Wyker Dampfschiff Reederei unterstützte) Aktion „Dampf&Meer“, bei der Kurswagen-Züge Niebüll - Dagebüll Mole von einer Dampfloke bespannt werden - auch 2011 wird diese erfolgreiche Aktion fortgesetzt werden.

Junges Unternehmen mit sicherer Zukunft

Auch wenn die neg in der Region verwurzelt ist, ist sie doch als Tochterunternehmen der luxemburgischen Staatsbahn CFL, wie unschwer am äußeren Erscheinungsbild der neg-Fahrzeuge zu erkennen ist, in jeder Hinsicht ein junges Unternehmen.

2003 aus der im Zuge der Flex-Insolvenz ebenfalls insolvent gewordenen Niebüllers Verkehrs AG (NVAG) entstanden, sind

ihre beiden Bahnstrecken Niebüll - Dagebüll Mole und Niebüll - Toendern in den Jahren 2006 und 2008 mitsamt den Stationen saniert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erüchtigt, auf der Strecke nach Toendern zudem der Haltepunkt Uphusum neu eingerichtet worden.

Dadurch konnte auch das Verkehrsangebot attraktiver gestaltet werden. So konnten sowohl auf beiden Strecken die Fahrzeiten deutlich verkürzt, auf der Bahnstrecke Niebüll - Dagebüll Mole mit einem Fahrzeug nun auch ein Stundentakt angeboten werden. Auch konnten die Fahrzeiten der Kurswagen-Verkehre verkürzt werden.

Fahrzeugtechnisch ist 2010 von der Hessischen Landesbahn (HLB) für die Kurswagen-Beförderung ein Doppeltriebwagen VT 628/ 629 übernommen worden, der sich seit September in den Unternehmensfarben präsentiert, ein weiterer dieser Triebwagen ist zumindest zeitweise in Niebüll gesichtet worden.

Ab Dezember 2010 wird die neg in Zusammenarbeit mit der dänischen ARRIVA dann ganzjährig und auch unter der Woche durchgehende Züge Niebüll - Esbjerg anbieten.

Verleihung des ÖPNV-Preises 2010 an die neg

Am 30.10. hat der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein den ÖPNV-Preis 2010 an die neg verliehen. Karl-Peter Naumann, Vorsitzender des Fahrgastbeirats: „Der neg und deren Mitarbeitern ist stets bewusst, dass die Fahrgäste Menschen sind und keine „Beförderungsfälle.“ Bei der neg sind alle stets engagiert dabei – eine echte Eisenbahn mit Herz!“ Ehrenurkunden erhielten die Wyker Dampfschiff Reederei (W.D.R.) für ihre Verdienste um die touristischen Verkehre in Schleswig-Holstein in der Reisekette von Hamburg über Niebüll sowie Ingulf Leuschel für sein Engagement für die IC-Kurswagen nach Dagebüll.

Stefan Barkleit

Der Bahnhof Ratzeburg im Wandel der Zeit

Ein Bericht von Birger Kaiser

Ratzeburg ist die Kreisstadt des Kreises Herzogtum Lauenburg, idyllisch gelegen auf einer Insel zwischen dem Ratzeburger See und dem Küchensee.

In Ratzeburg kreuzten sich die Eisenbahnstrecken von Lübeck nach Lüneburg und von Kiel nach Berlin. Aufgrund dessen erhielt Ratzeburg in Neuvorwerk einen bedeutenden Bahnhof.

Erstmals wurde Ratzeburg durch die Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE) 1851 eisenbahntechnisch erschlossen. Ratzeburg erhielt ein kleines Empfangsgebäude (EG), da das eigentliche EG noch nicht fertiggestellt war. Erst 1860 wurde das heutige Gebäude fertiggestellt. Der Bahnhof erhielt neben einem Güterschuppen auch noch ein Kreuzungsgleis. 1890 begann der Bau der „Kaiserbahn“ von Hagenow Land nach Bad Oldesloe durch die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung (KPEV). Ratzeburg konnte sich in der Streckenführung gegen Mölln durchsetzen und so wurde der Ratzeburger Bahnhof nochmals auf-



Foto: Birger Kaiser

Stellwerk Rn im Jahr 2007

gewertet. Die KPEV und die LBE betrieben einen gemeinsamen Bahnhof in Neuvorwerk. Die LBE auf der westlichen Seite des EG, die KPEV auf der östlichen Seite des EG. Die KPEV baute neben Güterschuppen und Lokschuppen auch Kreuzungsgleise.

Die größte Ausdehnung erlebte der Ratzeburger Bahnhof dann 1903 mit Eröffnung der Ratzeburger Kleinbahn. Sie begann am Bahnhof Ratzeburg Land, wie der Bahnhof in Neuvorwerk ab da genannt wurde, und fuhr nach Ratzeburg Stadt, einem Bahnhof auf der Domininsel am Ufer des Küchensees. Später erfolgte dann noch die Verlängerung der Kleinbahn nach Klein Thurow und an den Schaalseekanalhafen.

In den Folgejahren erlebte der Bahnhof Ratzeburg Land einen sehr starken Zugverkehr. Im Jahr 1926 z.B. durchfuhren 2 D-Züge, 10 Personenzüge, 1 Eilgüterzug, 15 Güterzüge und 22 Bedarfsgüterzüge den Bahnhof allein auf der „Kaiserbahn“.

Ab 1933 wandelte sich dann das Bild in Ratzeburg. Die Ratzeburger Kleinbahn stellte 1933 ihren Personenverkehr und 1935 ihren Güterverkehr ein. 1938 wurde dann die LBE verstaatlicht.

Nach dem 2. Weltkrieg verlor die „Kaiserbahn“ an Bedeutung und wurde 1949 zur Nebenbahn degradiert. Der Zugverkehr wurde auf die Nord-Süd-Achse ausgerichtet. So verkehrte ab Februar 1953 der F211 / 212 „Skandinavien-Express“ Kopenhagen - Rom über die ehemalige Stammbahn der LBE.



Foto: Birger Kaiser

Eine T18 fährt 2008 aus Ratzeburg aus

Ab 1952 setzte die Deutsche Bundesbahn (DB) Schienenbusse auf der „Kaiserbahn“ zwischen Bad Oldesloe und Klein Zecher, dem neuen Endbahnhof der Strecke ein. Leider nützten diese Sparmaßnahmen nichts und 1962 wurde der Personenverkehr Bad Oldesloe - Klein Zecher eingestellt. Der Güterverkehr hielt sich zwischen Bad Oldesloe und Ratzeburg noch bis 1971.

1972 wurden die Gleise zwischen Bad Oldesloe und Ratzeburg, sowie zwischen Hollenbek und Klein Zecher abgebaut. Zwischen Ratzeburg und Hollenbek verkehrten bis 1994 noch regelmäßig Übergabezüge. Vorwiegend wurde zur Rübenerte die Strecke genutzt. Schnell bekam sie den Beinamen „Rübenbahn“.



Foto: Klaus Böckmann

LINT auf der Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal bei Dalldorf

Der Bahnhof Ratzeburg, wie er jetzt wieder hieß, wurde durch den Abbau von Gleisen und den Ausbau von Weichen sehr stark vereinfacht.

Mit Einführung der Interregio 1994 verlor auch Ratzeburg den nationalen Reisezugverkehr. Seitdem verkehrten auf der Strecke überwiegend Triebwagen der Baureihe 628. Gelegentlich fuhren noch Lokomotiven der Baureihe 218 im Berufsverkehr. Seit 2009 fahren ausschließlich Triebwagen der Baureihe 648.

Im Mai 2008 wurde der Bahnhof auf ein elektronisches Stellwerk umgestellt. Der Fahrdienstleiter sitzt jetzt in der Betriebszentrale Hannover.

KBS 145: Die Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg

Einst – Heute – Morgen

Die 79 km lange Bahnstrecke von Lübeck nach Lüneburg stellt die einzige Nord-Süd-Schienenverbindung dar, die den Knoten Hamburg in 45 km Entfernung östlich umgeht. Die Strecke weist daher nicht nur den stündlichen Regionalverkehr auf, sondern wird auch immer wieder von Güterzügen und Umleiterzügen befahren. Sie ist auf dem gesamten Abschnitt eingleisig, bis heute nicht elektrifiziert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt. Die Strecke verläuft im

Übersicht über die Lage der Haltestellen einst und jetzt:

km	Haltestelle (Fettdruck: derzeit genutzt)	Kreuzung möglich	Haltestelle nicht mehr genutzt
0,0	Lübeck Hf.	im Gbf.	
9,4	Lübeck Flughafen		
14,3	Sarau		X
	Pogeez	X	X
21,6	Ratzeburg	X	
30,9	Mölln	X	
39,9	Güster	X	X
43,4	Roseburg		X
47,1	Büchen-Nüssau		X
49,3	Büchen	X	
51,9	Witzeze		X
53,4	Dalldorf	X	X
61,6	Lauenburg	X	
62,8	Hohnstorf		X
66,5	Echem		
74,7	Adendorf	X	X
76,5	Jäger	X	X
79,1	Lüneburg		

In Mölln Ausfahrt aus Gleis 2 Richtung Büchen z.Z. nicht möglich (kein Signal).

wesentlichen parallel zum Elbe-Lübeck Kanal sowie auf niedersächsischem Gebiet zum Elbe-Seiten Kanal. An größeren Brückenbauwerken sind zu nennen die dreimalige Querung des Elbe-Lübeck Kanals kurz hinter Lübeck, zwischen Mölln und Güster sowie zwischen Dalldorf und Lauenburg, die Elbbrücke bei Lauenburg und die Brücke über den Elbe-Seiten Kanal zwischen Echem und Adendorf.



Foto: Klaus Böckmann

Naturnahe Ausweichstelle zwischen Güster und Roseburg



Foto: Klaus Böckmann

Bahnhof Mölln ohne Ausfahrtsignal aus Gleis 2 Richtung Büchen

Historisch bedingt ist wahrscheinlich die uneinheitliche Kilometrierung der Strecke. Auf dem Abschnitt Lübeck - Büchen ist sie ausgehend von Lübeck festgelegt; dagegen beginnt sie für den Abschnitt Lüneburg - Büchen in Hannover und endet in Büchen.

Die Bahnstrecke von Lübeck nach Büchen wurde 1853 von der „Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft“ (Anm. 1) eröffnet, um für die Lübecker eine Bahnverbindung nach Hamburg zu schaffen. Die Bahnverbindung Berlin - Hamburg bestand bereits seit 1846, während die direkte Bahnstrecke von Lübeck nach Hamburg über Wandsbek durch die LBE erst 1865 eröffnet wurde. Den Anschluß von Büchen nach Lauenburg stellte die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft AG her (Anm. 2). Die Hannoversche Staatsbahn zog erst 1864 nach mit der Eröffnung der Strecke von Lüneburg nach Hohnstorf/Elbe. Bis zur Einweihung der Klapp-Elbbrücke im Jahre 1878 nach zweijähriger Bauzeit versah ein Trajekt den Lückenschluß über die Elbe zwischen Lauenburg und Hohnstorf, mit dem aber nur Güterwagen übersetzt wurden. Das dazu von der Hannoverschen Staatsbahn in Hohnstorf errichtete imposante Bahnhofsgebäude steht noch heute etwa 500 m elb-aufwärts. Das in typisch gelbem Backstein gebaute Gebäude war mit seinem Haupt- und Seitenflügel nach dem Gebäude im Hannover Hbf. das zweitgrößte Bahnhofsgebäude im Land Hannover. Das Ende der 1878 eingeweihten Elbbrücke kam am 19. April 1945, als die Brücke von den sich zurückziehenden deutschen Truppen gesprengt wurde. 1951 wurde die jetzige Brücke als kombinierte Schienen-/Straßenbrücke – aber ohne Klappfunktion – in Betrieb genommen.

Aus den ursprünglich 16 Haltestellen, die nicht immer alle genutzt wurden, sind heute noch 6 in Betrieb. Es wird ein ganztägiger Stundentakt mit fabrikneuen LINT-Triebwagen (VT 648) von DB Regio im Auftrag der LVS gefahren. Tariflich ist der Abschnitt von Ratzeburg bis Lüneburg in den HVV integriert, sonst gilt der Schleswig-Holstein-Tarif. In Niedersachsen ist ein ähnlicher landesweiter Tarif geplant.

Die Streckensignale zwischen Lübeck und Lüneburg werden z.Z. von unterschiedlichen Standorten aus gesteuert. Wäh-

rend der Abschnitt von Lübeck Rbf. (ausschließlich) bis Büchen (ausschließlich) am Westinghouse-ESTW des Regionalnetzes in Lübeck hängt, werden die Bahnhöfe Büchen und die Ausweichstelle Dalldorf vom SpDr600 Stellwerk in Büchen bedient. Der Bahnhof Lauenburg wird normalerweise vom dortigen örtlichen Fahrdirigenten bedient. Seit dem 18.08.10 ist dieses Stellwerk jedoch außer Betrieb, da dessen Technik durch einen Brand vollständig zerstört wurde (Brandstiftung). Bei Reaktionssschluß waren die Signale in Lauenburg abgeschaltet und die Weichen festgelegt, so dass dort z.Z. keine Züge kreuzen können.. Die an dieser Technik hängenden BÜ's werden per Hand gesichert. Die auf niedersächsischen Gebiet liegenden Bahnhöfe Adendorf und Jäger bedient das Spurplanstellwerk in Lüneburg. Da die Zugmeldestelle Lauenburg nun ausgeschaltet ist, besteht ein langer Zugfolgeabschnitt von Dalldorf bis Adendorf (21 km).



Foto: Klaus Böckmann

Ausweichstelle Dalldorf

Die Fahrtzeit Lübeck-Lüneburg beträgt z.Z. 58 Minuten ohne die Standzeit in Büchen. Zum Vergleich die Fahrtzeiten in der Vergangenheit:

1917: 120 Min.

1939: 120 Min.

1952: 120 Min., Eilzüge 90 Min.

1957: 90-120 Min., Eilzüge 75 Min., D- u. F-Züge 60 Min. (ohne Zwischenstopp)

Dank der spurtchnellen heutigen Fahrzeuge und der wenigen Stopps sowie des Stundentaktes also ein Quantensprung im Reiseverkehr auf dieser Strecke. Die kleineren Orte entlang der Strecke, die früher über eine Haltestelle verfügten, sind heute über die Autokraft und in Niedersachsen durch die KVG (Kraftverkehr GmbH Lüneburg) an die Schiene angebunden.

Als Verknüpfungspunkt mit anderen Strecken fungiert heute nur noch der Bahnhof Büchen mit seinen Anschlussverbindungen Richtung Hamburg und Schwerin - Rostock/Berlin. Sowohl die auf Ratzeburg zulaufenden Strecken von Bad Oldesloe und Hagenow Land sowie auf Mölln von Hollenbek sind in den sechziger Jahren stillgelegt und später abgebaut worden. Auf dem Abschnitt Lübeck - Ratzeburg - Hagenow Land verkehrten bis Kriegsende 1945 bis zu vier

Schnellzugpaare Kiel - Lübeck - Berlin/Leipzig/Dresden. Danach wurde die Strecke durch die Zonengrenze zwischen Klein Zecher und Zarrentin unterbrochen. Ein Streckenrest von Ratzeburg bis Hollenbek wird heute von einem Unternehmen mit Draisinenbetrieb unterhalten.

Ihre große Zeit erlebte die Strecke in den Jahren ab 1953, nachdem die Fährverbindung Großenbrode Kai - Gedser und später Puttgarden - Rødby voll für den Reise- und Güterverkehr zur Verfügung standen. In dieser Zeit verkehrten täglich in beiden Richtungen bis zu 12 zum größten Teil internationale D- und F-Züge, die die Strecke ohne Halt durchfuhren. Der F-Zug Skandinavien-Italien-Expres fuhr sogar ohne Zwischenstopp von Lübeck Hbf. bis Hannover Hbf., ebenso in der Gegenrichtung. Ein Zugpaar verkehrte schon damals mit Autotransportwagen zwischen Großenbrode Kai und München. Hinzu kam ein tägliches Zugpaar mit Schnelltriebwagen (Dt 773/774) zwischen Kiel und Hannover, das zwischen Lübeck und Lüneburg nur in Büchen hielt.

Der bedeutendste Bahnhof auf der Strecke ist zweifellos Büchen in seiner Funktion als Taktknoten und EC-Stopp. Besondere Bedeutung erlangte er nach 1945 durch die Grenzziehung zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg. Für die Reisenden nach und aus der DDR fand hier die Grenz- und Zollkontrolle statt. Der Umsteigeverkehr nach und aus Richtung Lüneburg/Lübeck war bedeutend. Außerdem führte regelmäßig ein Zugpaar nach und aus Berlin Kurswagen von und nach Lübeck - Kiel mit, die hier in Büchen umgestellt wurden. In den Jahren 1955 bis 1959 stand der Bahnhof immer wieder im Blickpunkt der Öffentlichkeit, als nachts regelmäßig polnische Sonderzüge mit Vertriebenen eintrafen, die vor ihrer Weiterfahrt in das Durchgangslager Friedland von Hel-



Foto: Klaus Böckmann

Gedenkstein an die Ankunft der Züge mit Vertriebenen aus Polen in Büchen

fern und Helferinnen auf dem Bahnteig mit warmen Getränken und Reiseproviant versorgt wurden. Ein Gedenkstein auf dem Bahnsteig erinnert noch an diese Zeiten.

Heute steht das Bahnhofsgebäude, dessen Vorgänger 1945 bei Kriegsende vollständig zerstört wurde, im wesentlichen ungenutzt da und wird z. Z. abgerissen, um einem Neubau mit Reisezentrum, Fahrstühlen und WC-Anlage zu weichen. Als Termin für die Fertigstellung ist Dezember 2011 vorgesehen.

Auch die Bahnsteiganlagen in Lauenburg sollen bis Ende 2011 modernisiert werden (s. SHS 1/2010, S. 15). Das Bahnhofsgebäude selbst ist von dem jetzigen Eigentümer restauriert worden; es verfügt über Restaurant, Kiosk, Tagungsräume und ein Gästehaus mit Übernachtungsmöglichkeiten.

Für die Zukunft zeichnen sich auf der Strecke einige Entwicklungen ab, die mit der festen Fehmarnbelt-Querung in Zusammenhang stehen können. In den Planungen zur Bewältigung des Seehafen-Hinterlandverkehrs ist u.a. diese Strecke als Bypass für den Knoten Hamburg vorgesehen. Hierzu wären folgende Maßnahmen erforderlich:

- Elektrifizierung;

- Wiederinbetriebnahme der z.Z. ungenutzten und mit funktionierenden Signalen ausgestatteten Kreuzungsstellen Dalldorf und Jäger;

- Wiedererrichtung der früheren Kreuzungsstellen in Lübeck-Flughafen und Echem;

- Ermöglichen einer Ausfahrt in Mölln aus Gleis 2 Richtung Büchen;

- Neubau der Elbbrücke in Lauenburg (die über die Brücke führende, stark befahrene Bundesstraße 209 muß wegen Schäden an der Brücke jeweils für den Straßenverkehr gesperrt werden, wenn ein Güterzug passiert);

- Planung für ein Überwerfungsbauwerk in Büchen zum kreuzungsfreien Queren der Schnellfahrstrecke Hamburg - Berlin (Büchen ist der einzige Punkt auf der Schnellfahrstrecke, wo dies ebenerdig geschieht).



Foto: Klaus Böckmann

Elbbrücke bei Lauenburg bei Eisgang 2010

Bereits jetzt wäre es wichtig, dass alle Kreuzungsstellen ständig benutzbar sind. In der Vergangenheit hat sich immer wieder gezeigt, dass beim Verkehren von Güterzügen oder bei Umleitung von Reisezügen der stündliche Taktverkehr schnell aus dem Ruder läuft, wenn nicht alle Ausweichstellen betriebsbereit sind.

Mit dem Einsatz von spurtschnellen Fahrzeugen (LINT) könnten zur Steigerung des Fahrgastaufkommens auch frühere Haltestellen wieder bedient werden, sofern die Ortszentren in Bahnhofsnahe liegen. Hierfür kämen die Orte Pögeez, Büchen-Nüssau (neue Gewerbegebiete), Hohnstorf (wegen häufiger Sperrung der Straße über die Elbbrücke) und Adendorf in Betracht. Auch im Lübecker Stadtgebiet wäre eine weitere Haltestelle lohnend. Sollte es dazu kommen, müsste nach einem Schnell-/Langsamkonzept gefahren werden analog zur Regelung auf der Strecke Lübeck - Kiel.

Zur Verkürzung der Reisezeiten zwischen Kopenhagen und Berlin wäre es außerdem sinnvoll, den aus Kopenhagen kommenden ICE nach Berlin in Lübeck Hbf. zu „flügeln“ und den Zugteil für Berlin über Ratzeburg - Büchen nach Berlin zu führen. Der 2. Zugteil würde dann von Lübeck Hbf. weiter nach Hamburg verkehren. Hierdurch würde sich die Reisezeit Kopenhagen - Berlin um 50 Minuten verkürzen, ebenso in der Gegenrichtung.

1) Die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft („LBE“) betrieb seinerzeit u.a. auch die auf Lübeck zulaufenden Strecken von Hamburg und Eutin. Sie setzte auf der Strecke Hamburg-Lübeck bereits damals Doppelstockzüge im Wendebetrieb ein. 1937 wurde die Gesellschaft auf Betreiben der Reichsregierung aufgelöst und die von ihr betriebenen Strecken in das Netz der Deutschen Reichsbahn eingegliedert. Das Gebäude gegenüber dem Haupteingang zum Lübecker Hbf. war der Sitz der Gesellschaft; es trägt noch heute an der Frontseite deren Namen.

2) Diesen Bahnanschluss an die Strecke Hamburg - Berlin hatten sich die Lauenburger ausbedungen, nachdem sie beim Bau der Strecke Hamburg - Berlin über Schwarzenbek - Büchen leer ausgegangen waren. Eine ursprüngliche Planung sah auch den Streckenverlauf über Geesthacht - Lauenburg- Boizenburg vor, der wegen der schwierigen Topographie entlang des steilen Elbuferhanges zugunsten der Führung über Büchen nicht realisiert wurde. Daraus resultierte das sog. „Lauenburger Eisenbahnprivileg“, das den Bürgern von Lauenburg bis 1937 gestattete, die Bahn nach Büchen kostenlos zu benutzen, sofern sie über Büchen weiterfuhren.

Weiterführende Literatur: Lauenburger Hefte zur Binnenschiffahrtsgeschichte, Heft 7/2001:

„Brückenschlag Lauenburg - Hohnstorf“ zur Geschichte des Elbübergangs bei Lauenburg

Klaus Böckmann

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

DT 5 neu - und?

Günter Elste schwärmt vom DT 5: „Hamburg wird in 6 Jahren eine der modernsten U-Bahn-Flotten der Welt haben. Ein gutes Argument, den PKW noch häufiger stehen zu lassen und auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen.“

Schick aussehen tut er ja – wenn man das nach Fotos beurteilen kann, und die komplette Durchgängigkeit ist auch ein Fortschritt. Und umweltfreundlich mit konsequentem Leichtbau soll er auch sein, und, und, und....

Schauen wir einmal auf die Daten (s. Regionalverkehr 3/2010):

- Das Gewicht eines 120 m Zuges steigt um 8 t von 155 auf 163 t (im Vergleich zum DT 4)

- Die Antriebsleistung sinkt von 1000 (DT4) auf rund 800 kW, also – 20%, da hoffen wir alle auf gute Beschleunigungswerte

- Und schließlich die Sitzplätze 294 statt 364, 70 weniger – entsprechend 20%.

Ob die Antriebsleistung ausreicht, wird der reale Betrieb zeigen; wenn ja – dann ist es auch gut für die Umwelt, schließlich wird weniger Energie verbraucht bzw. die Energie, die für die Klimaanlage gebraucht wird beim Antrieb eingespart. Aber was ist mit den Sitzplätzen? Gut, zwischen Jungfernstieg und der Hafencity kann man auch mal 5 Minuten stehen, kein Thema. Aber der Arbeitnehmer, der müde nach Feierabend nach Hause möchte und seinen PKW (s.o.) zu Hause gelassen hat, steht jetzt im Verstärkungszug von Jungfernstieg bis Volksdorf – ob das motivierend ist???

Hier zeigt sich eine grundlegende Problematik, die nicht nur in der Hamburger U-Bahn zu sehen ist: Mehrzweckräume versus Sitzplätze. Was den Freizeiträdlern an sonnigen Wochenenden freut, nervt den Berufspendler an rund 200 Tagen im Jahr.

Die wirklich adäquate Lösung steht hier noch aus. Ich jedenfalls will nicht 200mal stehend die U-Bahn genießen, damit der Freizeiträdlern an 10 sonnigen Wochenenden sein Fahrrad in der U-Bahn mitnehmen kann.

(Bitte nicht aufregen – das ist mit Absicht überspitzt formuliert – diesen Konflikt gibt es aber, wir können ihn nicht abtun, wir müssen uns darüber Gedanken machen).

Karl-Peter Naumann



Foto: K-P. Naumann

DT 5 Innenansicht

Stuttgart21 für Norddeutsche

Gemäß Stuttgart21 wird der Bahnhof Kiel um 90 Grad gedreht. Dazu ist die Hörm trockenazulegen. „Sonst würde der neue dreigleisige Bahnhof nur mit Wasser und nicht mit Licht geflutet“, so der über Proteste völlig verdutzte Architekt. Steiltunnel führen Strecken von Rendsburg bzw. Hamburg und Lübeck ab Russee bzw. der Hamburger Chaussee zum Tunnelbahnhof am Ende der Ringstraße. Ostseitig schwenkt unterhalb Gaardens ein 10 km langer Tunnel zum Flughafen Holtenau. Dieser Tunnel auf dem Grund der Förde ist wegen seiner bautechnischen Risiken und des Steilanstiegs zum auf einem Plateau befindlichen Flughafen umstritten. Gleiches gilt für die anschließende Neubaustrecke nach Flensburg mit Schleittunnel und Brücke über der Eckernförder Bucht.



Foto: Holger Busche

Demonstration gegen Kiel21 (Juni 2010)

Die Befürworter aber drohen, dass bei einem Scheitern Kiel nicht mehr auf der Transeuropäischen Magistrale Stockholm - Palermo läge. „In 40 statt bisher 70 Minuten könnte man Flensburg erreichen“, schwärmt der Befürworter und beschwichtigt, dass wie einst in Stuttgart die Kosten erst einmal mit nur 2 Mrd. Euro anzusetzen seien. „Später können sie ja dann immer noch auf 4-7 Mrd. Euro steigen.“

Wiederholt legen zehntausende Bürger aller Schichten den Verkehr lahm. Genau so wie es ein nur halb so großer Bahnhof 21 auch tun würde, der nicht nur jegliche Option auf einen Taktknoten zerstört, sondern auch alle Gelder auf Jahrzehnte im voraus blockiert. Aktivisten besetzen mit Schwimmflügeln und Flößen die Hörm, um ein Abpumpen des Wassers zu verhindern. Wasserwerferszenen wie einst in Brokdorf.

Fazit: Das ebenfalls schwarz-gelbe Schleswig-Holstein sollte helfen, dieses verschwenderische Stuttgart21 zu stoppen und sinnvolle Projekte wie eine schnelle Schienenanbindung nach Hamburg entlang der Zentralachse Quickborn/Norderstedt und den nördlichen Zentren Hamburgs wie den Flughafen fördern.

Holger Busche

pilot@schiennenflieger.de



Alles über Bahn und Bus in
Schleswig-Holstein finden Sie
unter **www.nah.sh**. Montags bis
sonnabends von 8 bis 18 Uhr hilft
Ihnen der LVS-Kundendialog unter
018 05 - 71 07 07 (14 ct/min aus dem
Festnetz der Telekom, Mobilfunk-
preise können abweichen).

LVS



**MEIN WEG.
DER NAHVERKEHR**