Schleswig-Holstein-Schiene

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

Phönix aus der Asche

Schön, dass Sie da sind!", tönt es immer wieder aus den Lautsprechern an den Bahnsteigen. In der Tat. Wir Fahrgäste sind trotz Corona wieder da: Brachen die Fahrgastzahlen bis auf 10-30% ein, so waren es im Juli bereits wieder 50-80% je nach Linie. Anders im Flugverkehr. Dort fehlte im Juli immer noch 80% (innerdeutsch) -95% (Überseeflüge) der Kundschaft.

Das Tragen von Mund-Nase-Bedeckungen ist zum Alltag geworden, so wie man es in Asien schon immer sah. Geholfen hat sicher auch, dass, anders als im Flugverkehr, fast alle Züge und Busse durchgehend verkehrten.

Doch einfach so zur Routine zurück und weitermachen wie davor, ist keine Lösung.

Wir alle werden uns weiter anstrengen müssen, nicht nur alle Fahrgäste von vor Corona wiederzugewinnen. Die Klimakrise schreitet unbesehen von Corona weiter voran.

Mehr Platz und Komfort unterwegs, neue Linien und Stationen und mehr Taktfrequenz. All das beschreiben die Artikel dieser Ausgabe.

Mehr Taktfrquenz streben wir auch von der Redaktion der Schleswig-Holstein-Schiene an. Darum kommt schon jetzt die zweite SHS dieses Jahres. Und wir arbeiten inzwischen auch daran, Ihnen Anfang 2021 schon die nächste bieten zu können, damit wir Ihnen wieder schreiben können: Schön, dass Sie da sind liebe Leserschaft!

Stefan Barkleit

Unsere Themen diesmal:

S.02-05: Gastbeitrag Passt die FFBO noch zum Bedarf?

S.06 - 07: Westexpress I Wie eine S4West Vorteile bringen kann

S.08 - 11: Westexpress II Ab durch'e Mitte: Quo vadis Marschbahn?

S.12: Endlich Gleisbau Kieler Hafen zeigt, dass man bauen kann

S.14: In & Out Tops & Flops unterwegs

S.16-20: HH-Diebsteich Pyrrhussieg oder Chance auf ein Westkreuz

S.21: Querverbindungen PROBAHN Konzept für bessere Verbindungen Bad Segeberg/Ostholstein

S.22-23: Stadtbusse Kiel Nachts & elektrisch Es tut sich was bei d. KVG

Gastbeitrag: Bedarf für eine Feste Fehmarnbeltquerung?

Am 1. Januar 2021 soll es nun endlich losgehen. Auf dänischer Seite wird dann mit dem Bau der Festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) begonnen. Die FBQ hat wenig mit "Bedarf" zu tun. Es braucht weniger "Politik" und mehr "Ökonomie". Wäre, selbst wenn sich die Prognosen bewahrheiten (12.000 Kfz/d + 111 Züge/d) ein Tunnel ausgelastet? Eine Ortsumgehungsstraße würde hierfür nicht geschaffen werden und eine Neubaustrecke mit ETCS-Signalisierung dürfte bestenfalls zur Hälfte ausgelastet sein. Lesen Sie ab S.02



Unser Gastautor ist diesmal: Dr. Thomas Rössler

Geboren: 1957 Wohnsitz: Hamburg

Ausbildung: Promovierter Betriebswirt Beruf: Geschäftsführender Gesellschafter von Hanseatic Transport Consultancy Hobbys: Verkehrspolitik, Radfahren und

Klavierspielen



Dem Bedarf eine Chance am Fehrmarnbelt! Am 1. Januar 2021 soll es nun endlich losgehen. Auf dänischer Seite wird dann mit dem Bau der Festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) begonnen.¹

Dazu kam zuletzt der Deutsche Bundestag am 02. Juli zusammen, es dominierte die positive Wahrnehmung dieses Projekts, nicht zuletzt wegen des gewährten übergesetzlichen Lärmschutzes. Er sollte zunächst mit mehr als 1 Mrd.Euro zu Buche schlagen. Die Forderungen des Dialogforums werden als erfüllt betrachtet, da der Bund 232 Mio.Euro für die Maßnahmen vor Ort ausgeben will (u.a. "Trog-Lösung" Bad Schwartau).2 Geplant ist ferner, die Schienen- und Straßenanbindung zeitgleich mit der Eröffnung der FBQ in Betrieb zu nehmen. Bis zu dem genannten 02. Juli mochte sich laut des Grünen-Vertreters niemand mit der Diskussion der verkehrlichen wirtschaftlichen Begründung dieses **Proiekts** beschäftigen. Dabei geht es auch auf deutscher Seite mit inzw. 3,5 Mrd.Euro um viel Geld.3

In der Planfeststellung wird argumentiert, die "unzureichenden Verkehrsverhältnisse bei der Anbindung Skandinaviens an Kontinentaleuropa" seien zu verbessern angesichts wachsender Verkehrsmärkte. Für 2030 werden 111 Züge/d & 12.158 Kfz/d (Basisfall B) erwartet. Jedoch sind an diesem Optimismus, der auf Personen- und Güterverkehrsprognosen von 2010 bzw. 2013 aufsetzt, Zweifel mehr als angebracht.

Drei Beispiele dazu an dieser Stelle:

Im dänischen internationalen Fährverkehr gehen seit Jahren die Reisendenzahlen zurück. Ähnlich ist es auf der Relation Rødby-Puttgarden. (Abb. 1 unten).



Photo Sandlines: Fähranfahrt Puttgarden

Im Gegensatz dazu wird entgegen der historischen Marktentwicklung bereits vor zehn Jahren davon ausgegangen, dass sich dieser Trend drehen würde. Dies gilt auch für die Option "ohne FBQ". Das Delta zwischen Ist und Prognosen ist evident; nach der Finanzkrise setzte auch hier keine Wiederbelebung der Vorkrisen-Situation ein. Linear gerechnet hätten es 2019 rd. 7.400 bzw. ca. 8.700 Personen sein sollen, tatsächlich reisten jedoch nur etwa 5.500 Personen 2019 über die Ostsee per Fähre. Überwartung gegenüber der Realität: rd. 37%!

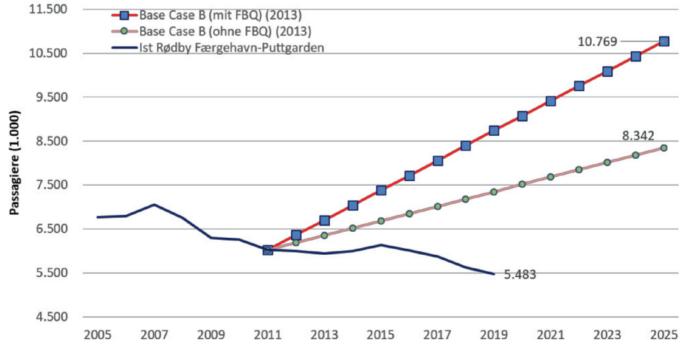


Abb. 1: Internationaler Fährverkehr Dänemarks 2005 – 2019 mit Prognose bis 2025 Quellen: Planfeststellungsbeschluss 2019, Statistic Denmark, Verkehrsprognose FBQ, Berechnungen HTC.

¹ Bundestagsdrucksache 19/20465, 29.06.2020; 2 Mediathek des Deutschen Bundestags, Ausbaustrecke Hamburg-Lübeck-Puttgarden, 02.07.2020; 3 Rechnungshof taxiert Fehmarnbelt-Anbindung, Die Welt, 16.10.2019

Beispiel 2 Schienenverkehr:

Dieser findet derzeit allein üb. Padborg statt (Abb. 2). In Deutschland sollen 2017 47 Güterzüge verkehrt sein, 2010 waren es noch 52. Für die FBQ sind für 2030 73 Güterzüge geplant, 30 Güterzüge sollen auf dem Padborg-Weg verbleiben; ergo insgesamt +100% gegenüber etwa 2017. Nimmt man dänische Daten zur Hand⁴, wird vor allem der Negativtrend deutlich, den man der Schiene hier leider attestieren muss. In den letzten 10 Jahren haben sich die Zugzahlen etwa halbiert, für 2019 weist die Statistik 38 Züge/d aus.

Theoretisch kann natürlich nicht ausgeschlossen werden, dass grundlegende Veränderungen für signifikante Mehrverkehre sorgen und damit für eine Prognoseerfüllung. Die Frage ist jedoch, wie plausibel wäre eine solche Hypothese? Bekannt ist, dass Dänemark und Schweden im Vergleich zu Deutschland vergleichsweise kleine Volkswirtschaften sind. Die postulierten Verkehrsmengen sollten hier im Verhältnis zu Größe und Wachstum gesehen werden.



Photo (Stena): In Rostock werden noch Züge verladen

Woher sollen die Gütermengen kommen, die (vom Schiff) auf die Schiene oder auf den Lkw umsteigen sollen? Und worauf fußt die dahinterstehende Überlegenheit deutscher oder skandinavischer Produkte, die dann mit einer FBQ in die jeweilige Destination gebracht werden sollen?



Abb. 3: Landkarte (OSM, von Redaktion eingefügt)



Photo (Scandlines): Hybridantrieb hat sich bewährt:

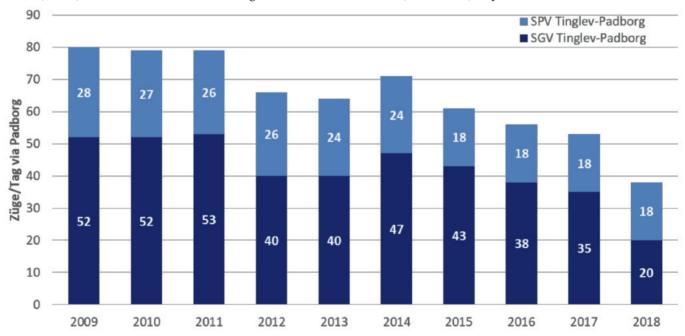


Abb. 2: Zugzahlen auf der Strecke Tinglev-Padborg 2009 - 2018; Quelle: Statistic Denmark.

4 Annahme: Güterzüge der Strecke Tinglev bis Padborg (Grenzüber-gang) verkehren größtenteils grenzüberschreitend, in abgeschwächter Form dürfte dies auch für den Personenverkehr gelten.

Für den Personenverkehr ist generell erwähnen, dass das relevante Klientel nicht mehr per Pkw durch Europa tourt, sondern sich zunehmend im Drehkreuz Kopenhagen in den Flieger setzt und am Zielort ein Pkw mietet für die Mobilität vor Ort. In Bezug auf den Güterverkehr ist hervorzuheben, dass für Schweden & Dänemark die maritime Logistik von ausschlaggebender Bedeutung ist. Die Warenströme inzwischen per Großschiff von/nach Rotterdam und Antwerpen sind prioritär. Dahinter bleibt der deutsch-skandinavische Festlandverkehr zurück: über die Stückkosten konkurrenzieren zu wollen, ist aussichtslos.

In dem Falle, dass sich die Prognosen bewahrheiten, stellen sich bereits die nächsten Fragen: Ist ein Tunnelbauwerk mit prognostiziert rd. 12.000 Kfz und 111 Zügen am Tag ausgelastet? Eine Ortsumgehungsstraße würde hierfür nicht geschaffen werden; rechnet man mit 15% Schwerverkehrsanteil, dann ergibt sich für eine zweistreifige Strecke eine Stundenkapazität von etwa 3.400 Kfz. Eine Neubaustrecke mit ETCS dürfte mit 111 Zügen typischerweise bestenfalls zur Hälfte ausgelastet sein. Ideale Voraus-setzungen für einen wirtschaftlichen Infrastruktur-betrieb?

Betrachtet man ferner die intermodalen Marktanteile der Schiene, so zeigt sich, dass es hier seit der Marktöffnung des EU-Schienenverkehrs 1991 kaum Aufwärtsbewegung geben hat. Der Lkw ist und bleibt qualitativ und quantitativ "das Maß der Dinge". Schweden leidet unter relativ alten und wenig leistungsfähigen, vielfach eingleisig ausgelegten Schienenwegen. Der Lkw kann dank geeigneter Rahmenbedingungen erfolgreich agieren (u.a. im KV). Für Deutschland ergibt sich kaum ein günstigeres Bild. So gilt das Netz inklusive der Netzknoten wie Hamburg in großen Teilen als überlastet. Keine günstigen Wachstumsbedingungen!

Beispiel 3: Internat. Schienenpersonenverkehr:

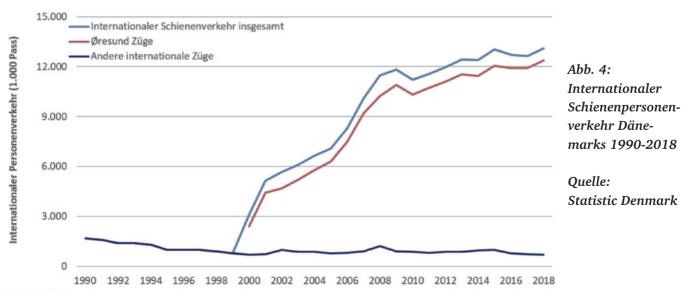
Hierüber kann zunächst eine ausgesprochene Erfolgsstory berichtet werden. Dieses Segment boomt nämlich bereits seit Ende des letzten Jahrhunderts. Maßgebliche Ursache ist die Betriebsaufnahme der Øresund-Verkehre (Abb. 4). Inzwischen machen die dort beförderten rd. 12,4 Mio. Reisenden ca. 95% des gesamten internationalen Zugverkehrs Dänemarks aus. Ein vergleichbarer Effekt auf dem FBQ-Korridor dürfte auszuschließen sein aufgrund der – vereinfacht formuliert – deutlich abweichenden Struktur dieses Raumes von Bevölkerung (dünn besiedelt) und Wirtschaft (schwach ausgeprägt).



Photo (Scandlines): ICE vor einer Fähre



Photo (Scandlines): Fährausfahrt



Für die Würdigung des FFBQ-Projekts wichtiger als die primär interregionalen Verkehre zwischen Kopenhagen und Malmö erscheinen die grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Dänemark und Deutschland. Hier lässt sich sehr gut ablesen, in welcher Schärfe sich die Reisegewohnheiten in den letzten Jahrzehnten offensichtlich verändert haben (Abb. Reisendenaufkommen der Schiene hat sich seit 1990 mehr als halbiert, gerade noch etwa 700.000 Fahrgäste wurden 2018 gezählt. Der Fernverkehr wird offensichtlich in erster Linie von der Luftfahrt geprägt; die mittlere Fahrdistanz im Zugverkehr sank seit der Jahrtausendwende von über 210 km auf unter 150 km.

Die Reihe der Beispiele zur plakativen Beschreibung der sich verändernden Verkehrsmärkte ließe sich beliebig fortsetzen. Klar dürfte jedoch bereits jetzt geworden sein, dass - wie man es dreht und wendet – von wachsenden Verkehrsmärkten, die die Infrastruktur überfordern, keine Rede sein kann. Das schließt natürlich nicht aus, dass es insbesondere in den Urlaubszeiten punktuell zu Überlastungen – sprich Staus – kommen kann. Aber lässt sich damit vernünftig begründen, warum man für bspw. einen Monat Stauzeit im Jahr eine neue Infrastruktur schafft, die in den verbleibenden 11 Monaten eines Jahres weniger als zur Hälfte ausgelastet bleibt? Genau das aber legen die Prognosezahlen nahe.

Bei einer angenommenen Stundenkapazität der neuen vierstreifeigen Straßen-(Tunnel-)-Infrastruktur von z.B. 3.000 Kfz und nur 50% Auslastung würden die vorhergesagten ca. 12.000 Fahrzeuge an gerade einmal 8 von 24 Stunden die neuen Kapazitäten nutzen.

Aus umweltpolitischer Perspektive wäre es ja durchaus zu begrüßen, wenn auch zwischen Dänemark und Schweden "mehr Schiene" stattfinden würde. Aber ziemlich genau das Gegenteil ist der Fall, wie die Beispiele zeigen. Auch der hier nicht gehandelte Schienengüterverkehr hat trotz neuer staatlicher Förderung in Dänemark heute mit rückläufigen Aufkommen kämpfen. Hier zeigen sich die Symptome einer im Großen und Ganzen nicht überzeugenden Marktöffnung in der EU:

Stagnierende Marktanteile aufgrund fehlender wettbewerblicher Anreize, knapper Kapazitäten, Qualitäts- und damit Wirtschaftlichkeitsdefizite bei den Verkehrsunternehmen sowie überalterte bzw. unterdimensionierte Schienenwege usw. Soll für die FBQ für die Schiene dennoch eine "echte Erfolgsstory" werden, dann müsste auch hier der Hebel ansetzen.

Bereits an dieser Stelle dürfte klar geworden sein, dass - wie man es dreht und wendet - die FBQ hat nur wenig mit einer realen "Bedarfssituation" aufgrund von Wachstum und dauerhaft bestehenden Engpässen zu tun. Was es nach Ansicht des Verfassers braucht, ist ein Weniger an "Politik" und ein Mehr an "Ökonomie".

Machte man sich tatsächlich für die Schiene das Argument der Engpasssituation zu Eigen, dann läge es für "mehr Schiene" aus Gründen der Rationalität vielleicht näher, als erste kleine und "schnelle" Maßnahme die "kritische" Strecke Tinglev-Padborg (~10km) wieder zweigleisig zu gestalten. Dies sollte sich für einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag zügig & umweltschonend bewerkstelligen lassen. Eine solche Option wird bisher jedoch nicht im Detail erörtert.

Dr. Thomas Rössler

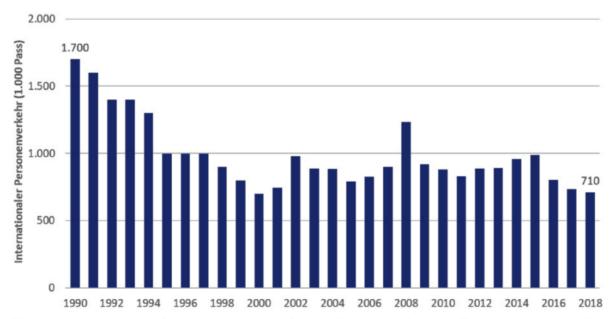


Abb. 4: Internationaler Schienenpersonenverkehr zwischen DK und D Quelle: Statistic Denmark.

Jeder Weg beginnt mit dem ersten Schritt Die Bahn hat nur 8% der Verkehrsleistung in SH. Neben vielen anderen Faktoren spielt dabei die Reisezeit eine zentrale Rolle. Der Westexpress-S4 verkürzt diese gerade durch kürzere Wege zum Bahnhof & kürzere Wartezeit auf den nächsten Zug.

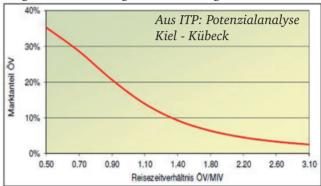
Elmshorn: Eine typische Kleinstadt nahe Hamburg. Viele der hier lebenden Menschen arbeiten dort – sind aber wegen der guten Lage nach Elmshorn gezogen. Andere leben schon immer hier, von denen einige auch hier arbeiten; Aber am anderen Stadtende. Und jene, die es noch ländlicher mögen, wohnen in den Randgemeinden. Das hat viel mit der Bahn zu tun, denn der Bahnhof in Elmshorn war schon immer die Quelle des Wachstums. Wegen der Bahn siedelten sich hier viele Industrien an. Heute wird die Strecke nach HH sehr stark zum Pendeln frequentiert. Die Züge platzen morgens und am Feierabend aus allen Nähten.

Dazu kommen noch die Durchreisenden. In Elmshorn teilt sich die Strecke nach Kiel, Sylt & Ulzburg. Für sehr viele Reisende ist Elmshorn damit zugleich ein relevanter Umsteigebahnhof. Auch wenn er nicht so aussieht: Vom Fahrgastaufkommen her ist er nach Kiel u. Lübeck der drittgrößte Bahnhof Schleswig-Holsteins

Die Folge: Elmshorn hat nur einen Bahnhof. Das führt dazu, dass die Pendelnden der Stadt und der umliegenden Gemeinden sich täglich erstmal auf dem Weg zum Bahnhof in Elmshorn machen müssen. Viele aus Elmshorn nutzen dazu das Fahrrad. Leute von außerhalb dagegen meist das Auto. Dies erhöht den Parkraumbedarf direkt im Zentrum. Einige nutzen den Bus, wobei Orte im Nachbarkreis Steinburg noch nicht im HVV sind und damit nicht direkt die von vielen Hamburger Firmen ausgegebene und sehr günstige ProfiCard im HVV nutzen können.

Egal ob Rad, Auto oder Bus – alle verlieren hier bereits wertvolle Zeit auf dem Weg zur Arbeit nach Hamburg. Gäbe es mehr Bahnhöfe in Elmshorn, würde sich diese Zeit deutlich reduzieren. Zugleich würden sich zwei weitere Probleme, starker Autoverkehr und hoher Parkraumdruck im Innenstadtbereich reduzieren. Wahrscheinlich können sogar noch viel mehr dann auch mit dem Fahrrad oder sogar zu Fuß den nächstgelegenen Bahnhof erreichen. Jedenfalls reduziert sich bei mehr Bahnhöfen die Reisezeit schonmal erheblich. Reisende wissen, dass gerade im Nahverkehr die Reisezeit weniger von der Fahrzeit des Zuges als vom Weg zum/vom Bahnhof bestimmt wird. Ein naher Bahnhof spart also viel Zeit. Weit mehr als der Halt kostet.

In Hamburg ist das sehr ähnlich. Nur nahe Dammtor, Altona oder dem Hauptbahnhof fällt keine bedeutende weitere Reisezeit an. Andere Ziele in der Stadt, z. B. die City Nord erfordern Umsteigen in U- oder S-Bahn. Manchmal ist sogar eine zusätzliche Busfahrt nötig. Dadurch nutzen sehr viele Pendelnde am Ende direkt ihr Auto für den Arbeitsweg. Die täglichen Staus der A23 belegen das. Der Ausbau der A23 ist aber nicht die Lösung, da auch die Straßen in Hamburg den steigenden Automengen nicht mehr gewachsen sind.



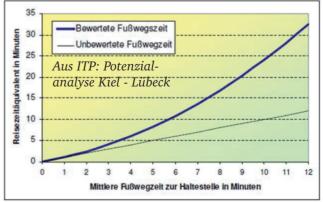
Graphik ÖV-Anteil in Abhängigkeit der Reisezeiten

Wichtig: Es gilt die ganze Reisekette von Start bis Ziel. Inklusive Warten und Wege, Bis man in Elmshorn von der Zugankunft aus zuhause ist, vergeht oftmals ähnlich viel Zeit, wie für die Zugfahrt HH - Elmshorn.

15.40 20.55 ab Altona 15.55 16.00 16.18 21.17 an Elmshorn 16.14 16.27 21.45 ab Elmshorn 16.26 16.40 21.54 an Am Erlengrund 2,3 2,0 2,7 Reisezeit/Zeit im Zug

Tab.: Fahrzeitbeispiele heutiger Verbindungen

Mein Weg nach/von HH-Bramfeld dauert ca. 1½h. Mit dem Auto schafft man das in 45'-60'. Täglich brauche ich mit Bus & Bahn ca. 1h mehr als mit dem Auto. Dabei dauert die reine Zugfahrt zum Hbf. nur ca. 30'. Die Zeit und der Weg bis man im Zug losfährt wiegt "gefühlt" schwerer als "echte" Fahrzeit. Kurze Wege von/zu den Stationen sind daher entscheidend für hohe Fahrgastzahlen und so auch für bessere Takte.

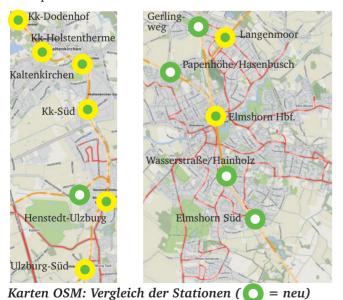


Graphik: Gefühlte Reisezeitverlängerung

Sitzt man dann endlich im Zug und stellt das Raumangebot auch genug Sitzplätze bereit, beginnt der entspannte Teil der Zugfahrt, die gegenüber dem Auto wirklich deutlich mehr Komfort bietet. Nebenbei kann man entspannt Zeitung lesen, Kaffee trinken oder schon mal seine Emails checken. In einem durchgehenden Zug wird Reisezeit so auch zur Lebenszeit. Fortschrittliche Arbeitgeber erkennen das Arbeiten im Zug sogar als Arbeitszeit an. Das hängt auch von der Mobilfunkinfrastruktur ab, die unbedingt stark ausgebaut werden muss – es gibt noch zu viele Funklöcher.

Die marode Infrastruktur im ganzen Land verspätet sehr oft die Züge aus Flensburg, Westerland und Kiel. Mehrmals jährlich führen Stellwerk-, Signal-, oder Weichenstörungen zu kompletten Ausfällen. Dann stapelt sich immer alles gerade in Elmshorn. Es ist Zeit für einen von Regionalzügen separaten Nahverkehr.

Das Konglomerat Kaltenkirchen/Henstedt-Ulzburg und Elmshorn haben beide rund 50.000 Menschen. Während Elmshorn aber nur eine Station plus einen unregelmäßg bedienten Halt einer Nebenstrecke hat, wartet Kaltenkirchen/Henstedt-Uzburg gleich mit fünf Stationen auf. Sogar eine sechste im Westen ist dort im Gespräch. Durchschnittlicher Abstand: ganze 1,5 km. Selbst das rund 1/3 kleinere Ahrensburg hat zwei Halte der DB. Mit der S4 kommt noch einer dazu. Ebenfalls nur rund 1,5 km Abstand. Zudem gibt es zwei Stationen der U-Bahn. Weitere Halte in Elmshorn zu fordern, macht also absolut Sinn. Bei einer genaueren Besichtigung der Gleise in Elmshorn fanden wir Optionen für vier weitere Halte:



Bei dieser Aufteilung wäre das Netz von sehr vielen Orten in der Stadt sogar zu Fuß sehr gut zu erreichen. Gerade auch in den Bereichen mit vielen Einwohnern. Der Knoten Elmshorn verteilt die Gleise aus HH in drei Richtungen, was auch die Express-S4-Linien definiert. 10'-Takte aus Hamburg werden zu drei 30'-Takten für Glückstadt/Itzehoe, Kellinghusen/NMS & Barmstedt/Henstedt-Ulzburg. Das passt gut zu den Regionalknoten Heide und Neumünster (s. Beispielfahrplan). Wichtig ist der Zusatz "Express". Diese Bahn hält nördlich von Pinneberg überall. Sie fährt aber ohne Halt bis Hamburg Altona (Nord) und dann im S-Bahn-Netz weiter nach Barmbek oder Harburg. Dadurch entfallen für viele auch die Umstiege in weiterführende Züge.

- Die Bahn wäre im Binnenverkehr der Stadt erstmals überhaupt nutzbar und dabei konkurrenzlos schnell
- Die Bahn wäre deutlich schneller erreichbar. Die Tür-Tür-Fahrzeit nach Hamburg halbiert sich z.T. zu heute
- Die neuen Halte sind zu Fuß/per Rad sehr gut erreichbar. Gerade für Radelnde, die das enge Stadtzentrum meiden, eignen sich peripheren Halte. Die vorgeschlagenen Radrouten begünstigen dieses
- Bahnreisende fahren entgegen der zentrumsorientierten Binnenfahrgäste => Busse besser ausgelastet
- Der Westexpress S4 bringt Elmshorn (u. Region) viel öfter und beser nach Hamburg als der RE heute, weil der Weg zum Zug in Elmshorn kürzer und die City von HH samt Altona & Hbf. umsteigefrei erreichbar ist
- Kürzere Linienwege machen die Züge pünktlicher
- Halbstündliche Stadtbusse können sich am Südbahnhof ideal Viertel vor und nach verknoten mit Anschluss sowohl Richtung Hamburg als auch Richtung Kiel
- Der Übereckanschluss Itzehoe/Glückstadt Kiel in 5' bindet das nördliche Gewerbegebiet und das von Horst (Zentrallager einer Supermarktkette) von Westen an
- Der Busknoten am Hbf. böte Anschluss nach Barmstedt, Henstedt-Ulzburg und natürlich auch HH
- Busse am Halt Papenhöhe/Hasenusch bieten immer aus beiden Zugrichtungen direkte Übergange, ohne schweres Umsteigen durch die Unterführung am Hbf.
- Weniger Verkehr & Parkplätzen im Zentrum
- Busse können Umlandgemeinden von den Stadtrandstationen besser anfahren

Fazit: Der Westexpress alle 10' mit mehr Halten wäre ein Riesengewinn für die Region. Er erspart die 5.&6. Spur der A23, deren Geld lieber in die Schiene investiert gehört, z.B. durchgehend vier Gleise. Helfen würde aber auch, die Region vom Transitverkehr zu befreien, z.B. durch Elektrifizierung/Wiederaufbau 2. Gleis NMS - Bad Oldesloe und Weiterbau der S4Ost von Ahrensburg bis Bad Oldesloe. Das Problem lösen wüden auch neue Gleisen für weiterfahrende Züge an den Autobahnen. Das gäbe neue Verbindungen und erspart Zugausfälle bei den Baumaßahmen. (SH)

Quo Vadis Marschbahn? Ab durch'e Mitte! Angestückelt, äußerst verschlungen und immer wieder anders schlängelt sich die Marschbahn die Westküste entlang. Eine wechselvolle Geschichte führte zu einer problematischen Linienführung. Zeit für die Chancen einer neuen Strategie.

- 18.09.1844: Am 58. Geburtstag des Herzogs von Holstein & König von Dänemark Christian VIII startet die Bahn Altona Kiel. Deren Umweg über Elmshorn war der erste Schritt nach Sylt und der Urfehler, unter dem das ganze Netz auch über 175 Jahre später immer noch leidet. Hier vereinen & stauen sich die Züge. Zudem verfehlt deser Weg große Ziele im Land und in Hamburg. Das ahnte damals natürlich noch niemand.
- 20.07.1845: Die Bahn fuhr nicht nach Itzehoe, aber zum Hafen Glückstadts, der aber Hamburg nie ablöste.
- 06.08.1857: Endlich ist Itzehoe dran.
- Zuerst über Brunsbüttel und ab 1920 über Hochdonn (wg. NOK-Ausbaus) ging es bis ins heutige Dänemark. Die nach dem 1. Weltkrieg wieder südlichere Grenze brachte Sylt 1927 die Eisenbahn auf dem Sylt-Damm.

Wechselvolle Historie macht mehrere Probleme:

- Gerade der Zwang durch Elmshorn Pinneberg zu müssen, wird immer wieder zur Falle. Eine Störung und Sylt, Flensburg & Kiel sind abgehängt mit all den Problemen für Betrieb, Angestellte und uns Fahrgäste. Wir brauchen separate Routen zum Ausweichen.
- Tourismusorte im Norden wollen einfach "nur durch", aber auch die Zwischenorte haben Stundentakte und sollten mehr bekommen. Vielen Orten wurde unter dem Druck des Transits ihr Bahnhof geschlossen. Zudem hat Elmshorn Pinneberg HH starke Vorortverkehre, die unter den Transitströmen aus Sylt, Flensburg und Kiel leiden und andersherum leiden diese unter den Fahrgastmassen in Elmshorn, die diese langlaufenden Züge für die kurze Strecke nach Hamburg nutzen. Die Trennung der Verkehre hilft.
- Dieselzüge: Teuer & lahm. E-Züge helfen
- Der heutige Weg lässt wichtige Ziele aus: Brunsbüttel mit seiner Industrie, Neumünster als zentralen Bahnknoten, weite Teile Hamburgs und Südholsteins. Neue Linienwege und Strecken helfen.

Die ausweglose Falle Elmshorn, der fehlende Fahrdraht und die nötige Trennung von Regional- & Transitzügen machen es sinnvoll, alternative Linienwege zu prüfen. Dabei reicht vorerst der Blick ab/bis Niebüll, da Sylt hier dranhängt und der Weg zur Insel ausgebaut wird. Chance: Elektrifizierung; Ja, aber welcher Weg?

Die Elektrifizierung von Sylt macht auf jeden Fall Sinn.

Betrieblich (E-Loks haben einfach mehr Power), ökologisch (E-Loks sind sauber & leiser) und finanziell.

Strom kostet nur 1/4 des Diesel (ca. 10 Mio.Euro/a).

Das finanziert die Investition bis Niebüll; Inklusive des nötigen E-Werkes dort, das dann auch die Oberleitung nach Dagebüll, Tondern, Flensburg und Husum versorgen kann, was den Fahrdraht dorthin stark verbilligt.

Husum kann auch von Jübek aus elektrifiziert werden.

Ein E-Werk in Brunsbüttel würde ca. bis Heide reichen.

Für Heide - Husum aber wäre ein wohl weiteres nötig.





Bilder (SEL): Selbst die große Diesellok (234) ist mit 2,2MW schwächer als eine kleine E-Lok (3,3 MW)

Nimmt man den heutigen historisch vermurksten Weg hätte man von Niebüll 132 km zu bauen, bis man in Itzeoe auf die nächste Oberleitung trifft. Länger wäre es nur über Heide zum zentralen Eisenbahnknoten & viertgrößten Ort des Landes: Neumünster (137 km). Flensburg ist kürzer (40 km) und sogar Kiel (121 km).



Karte (OSM): Entfernung zur nächsten Oberleitung

Der Fahrdraht klassisch nach Itzehoe ist zwar durchaus sinnig. Man darf aber nicht der Illusion erliegen, dass damit alles erledigt ist. Es gibt viel mehr Chancen.

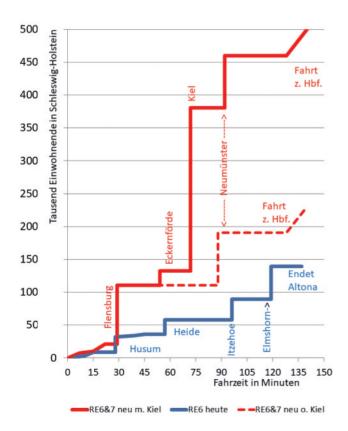
Chance: Sortierung der Verkehre

1980 fuhren einzelne Züge (D338) HH-Hbf.-Niebüll in 2h10'. 2020 sind es 15' mehr und das nur ab Altona. Auf der Verbindungsbahn ist kein Platz für Marschbahnzüge und auch im D-Takt nicht vorgesehen. Damals war die Marschbahn leer und ohne 1h-Takt. Heute legen sinnvollerweise die ITF-Knoten Niebüll, Husum & Heide den Fahrplan weitgehend fest. Wer es schneller will, hängt Menschen der Nebenstrecken ab.

Sortiert man aber Verkehre nach "langlaufend", "regional" und nach "Vororte Hamburgs", kämen praktisch alle schneller an. Für die Nahverkehrstakte reichen die Fahrgäste für derartig schnelle RE im Takt aber nicht. Eine Bündelung langlaufender Verkehre ist nötig.

Chance: Separater Weg über Flensburg & ggf. Kiel

RE über Flensburg & Neumünster wären in 2h19' von Niebüll sogar deutschlandtaktgerecht in HH-Hbf. statt bloß in Altona. Dank der zusätzlichen Fahrgäste wäre diese Expressfahrt auch im Takt sicher gut gefüllt. Noch besser wird es, führe der Zug statt in Flensburg zu wenden und in Neumünster auf das Kuppeln mit Kiel zu warten, einfach gleich über Kiel. Der Fahrgastgewinn wäre sicher groß: Man erreicht das Dreifache an Einwohnern und viel mehr Anschlüsse.



Graphik: RE über Kiel erreicht 3x so viele Menschen, aber auch die direkte Linie Flensburg - Neumünster erreicht mehr Menschen als über den heutigen Weg

Der Ausbau FL - Kiel (+40 km/h, Zweigleisinseln, Oberleitung), eröffnet der Region dort neue Chancen. Das belebt nicht nur die Fahrt von Förde zu Förde. Zudem kämen weite Teile Kiels erstmals direkt nach Hamburg und würden sich den Weg zum Kieler Hbf. und das Umsteigen dort ersparen. Wichtig: Diese RE sind Zusatzzüge. Alle Zwischenorte behalten ihre Züge. Mehr Züge, mehr Halte und eine Chance umsteigefrei in die Städte zu fahren.

Chance: Mehr alte und neue Haltepunkte

Die an der Westküste als Abkopplung befürchtete Trennung der Verkehre nützt nicht nur dem äußersten Norden, sondern bringt große Vorteile südlich Niebüll. Von der Last des Durchangsverkehrs befreit trumpfen dann Triebwagen mit ihrer starken Beschleunigung. Wegen der Knoten Niebüll, Husum und Heide bleibt die Fahrzeit gleich. Es aber bekommen mehr Orte einen Halt und so die Triebwagen mehr Fahrgäste. Risum-Lindholm, Breklum, Hattstedt, Weddingstedt & Hemmingstedt stünden auf der Liste. Gerne auch ein neuer im Norden Husums? Für Pendler gut, aber auch für Touristen (Nordstrand & Hafen Husum).



Karte: Lage Bf. heute & möglicher Halte in Husum

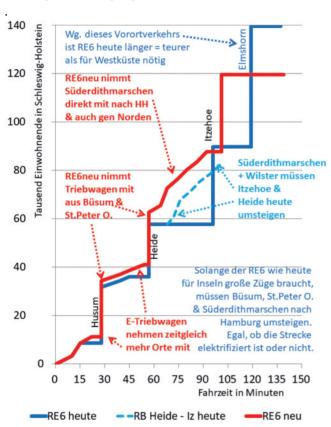
Chance: Umsteigefreie Verbindungen

Zudem führen auf der Marschbahn die gleichen Fahrzeuge wie von Kiel, St. Peter Ording und Büsum. Gekuppelt kommt man so vom Nordkolleg in Breklum ebenso umsteigefrei nach Kiel wie von den Stränden nach HH und gerne auch weiter nach Köln, Hannover, oder Berlin. Bessere Anbindungen sind kaum denkbar.

Beim Umsteigen in Husum/Heide muss dank Koppeln kaum noch jemand über die Treppen. Barrierefreier geht es kaum. PRO BAHN zeigte, wie es gehen kann, mit seinem Konzept "Nie wieder Treppen steigen". Den schon lange Zeit kaputten Fahrstuhl des Ostbahnsteiges würde kaum jemand vermissen.

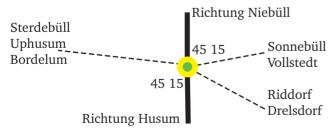
Chance: Taktverdichtungen

Stündlich dasselbe Drama: RE und RB fahren praktisch gleichzeitig ab Heide gen Itzehoe. Vom "Sylttransit" befreit verteilen sie sich gut auf einem 30'-Takt für alle Orte der Region. Ohne Umstieg direkt bis Hamburg. Ohne Vorortverkehr Hamburgs, müssten sie nicht mehr nur für die letzten 30 km Waggons über 200 km mitschleppen. Die Vororte erreicht man dann mit einem guten Übergang in Itzehoe



Graphik: Regionaltriebwagen (rot) erreichen mehr Menschen Niebüll - Itzehoe als Sylttransitzüge (blau)

Weniger Betriebskosten + mehr Fahrgäste (& -karten) ermöglichen es, die Vorteile des 30'-Takts auf die ganze Strecke auszudehnen. Dadurch entsehen Nebenknoten wie Bredstedt & St. Michaelisdonn mit weiteren optimale Anbindungschancen für die Region.

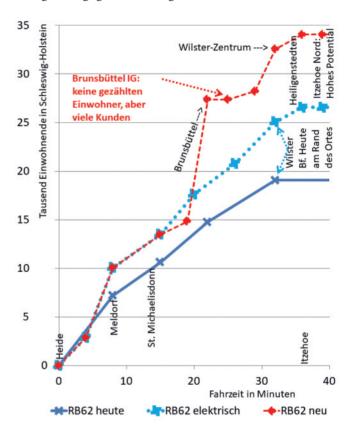


Graphik: Nebenknoten Bredstedt

Doch all das geht nur, wenn der Südteil von Nordfriesland, Dithmarschen und Steinburg nicht mehr nur als Transitregion für Sylt sondern als eine eigene starke Region gesehen wird, die von einer Trennung der Verkehre riesig profitieren würde.

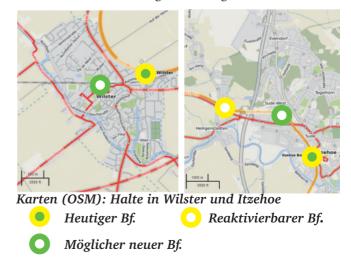
Chance: Elektrifizierung & der ursprüngliche Weg

Mit der Elektrifizierung ist auch die Frage der Kanalquerung zu klären. Die Hochbrücke Hochdonn ist über 100 Jahre alt. Käme der Ersatz nach Brunsbüttel würde auch die bereits in Planung befindliche Elektrifizierung dorthin von einem separaten Projekt zu einem integrativen Bestandteil. Zudem haben Eddelak und Brunsbüttel ein Vielfaches an potentiellen Fahrgästen gegenüber Burg.



Graphik: RB über Brunsbüttel (rot) erreichen mehr Menschen als auf dem heutigen Weg (blau)

Das ermöglicht nicht nur bei heutiger Fahrzeit die Reaktivierung von Heiligenstedten und Nortorf, sondern auch neue wie Brunsbüttel Industriegebiet und Itzehoe Nord. Zudem rückt auch der Bahnhof Wilster von seiner heutigen Randlage ins Zentrum.



Westexpress Marschbahn

Mehrfachchance: Zentralknoten Nemünster

- 1. Die Oberleitung und der weitgehende Wiederaufbau des zweiten Gleises Neumünster Bad Oldesloe stehen schon lange oben auf der Dringlichkeitsliste. Das ist zwar nicht kürzer nach HH-Hbf., aber vermeidet die Engpässe Elmshorn Pinneberg und Verbindungsbahn. Der Korridor Bad Oldesloe HH braucht ohnehin auf ganzer Länge zwei zusätzliche Gleise (s. SHS37). Eine Linienführung über Neumünster statt über Itzehoe befreit von dem Hängenbleiben in Elmshorn. Sowohl im täglichen Stau als auch und gerade bei Störungen.
- 2. Vom Knoten Neumünster gibt es Anschlusszüge in sechs Richtungen und demnächst auch zusätzlich über Wankendorf und Ascheberg in Richtung Plön & Eutin. Und wieder: Noch mehr Menschen = Noch mehr Takt.
- 3. Eine direkte Strecke Hamburg Neumünster, wie sie Kfz mit der A7 haben, verkürzt den Weg um 10 km. Zudem erreicht sie weit mehr Menschen in Schleswig-Holstein und erst recht in Hamburg als beide heute denkbaren Wege (Elmshorn bzw. Bad Oldesloe).

Fazit: Neue Strategie mit neuen Wegen ist nötig

Züge Sylt - HH elektrisch über Flensburg & Kiel zu führen, ist betrieblich & wirtschaftlich vorteilhaft; unabhängig von einer Oberleitung Niebüll - Itzehoe.

- Inseln kommen schneller und direkt nach HH-Hbf.
- Badeorte, Eiderstedt und Süderdithmarschen kommen ohne Umsteigen (halb)stündlich nach HH
- Die Grenzregion kommt schnell und direkt nach Sylt, Flensburg, Kiel und Hamburg

Entweder man nimmt Hamburg mit getrennten Zügen über Bad Oldesloe und Elmshorn in die Zange oder stößt mit einer Strecke entlang der A7 direkt hinein. Diese Variante hätte sicher den größten Nutzen.

Mit der Chance der Elektrifizierung ergibt sich also die Chance zur Verbesserung nicht nur des Antriebes einer Linie sondern der Anbindung der ganzen Region. Wir brauchen endlich grundlegende (Fahr)pläne mit Trennung von Nah-, Regional- & Inselverkehren sowie neuen Linien und dürfen nicht weiter rumstückeln. Wir brauchen einfach ein Vielfaches an Zugverkehr.

Ausbau Westerland - Niebüll ist unabhängig vom Verkehr südlich Niebülls sinnvoll.

Weitere (Bedarfs-)halte zwischen Niebüll und Dagebüll.

Weitere (Bedarfs-)halte zwischen Bad St. Peter Ording und Husum. Triebwagen wird in Husum zur umsteigefreien Fahrt nach HH mit Triebwagen aus Westerland vereinigt.

Weitere (Bedarfs-)halte zwischen Büsum und Heide. Triebwagen wird in Heide zur umsteigefreien Fahrt nach HH mit Triebwagen aus Westerland vereinigt.

Orte zwischen Heide und Itzehoe kämen erstmals ohne Umsteigen nach Hamburg.

Im Falle einer Ersatzquerung des NOK in Brunsbüttel werden weitere Halte möglich.

Westexpress ü. Itzehoe Westexpress ü. Kiel Alternativen heutiger Linien Alternative auf neuer Linie S-Bahnen 10'/30'-Takt

> Halt heute Halt neu



Karte (OSM): Der Westexpress ist im Zwillingspack mehr als doppelt so gut Tobias Bielenberg

Endlich wieder Gleisbau Teil I

Für die Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster ist der Wiederaufbau der Südanbindung 2020 strategisch wichtig.

Sie bietet Platz für erweiterte Rangier-, Abstell- & Demonstrationsbetriebsmöglichkeiten sowie direkte & kreuzungsfreie Fahrten für zukünftige Museumszüge.



Blick von Süden: Südanbindung & zum Kohlebansen

Dieser zweite aber einfacher anzufahrende Anschluss vermeidet das bisher aufwändige Rangieren der Nordanbindung auf dem NEG-Güterzentrum, das zudem für immer mehr Güterzüge ausgebaut wird.



Blick nach Nord: Die SEL Lok steht auf Gl. zur NEG

Die Gleisarbeiten begannen 2019 in Eigenleistung und münden jetzt in Aufträgen an Fremdfirmen. Ein Blick lohnt sich also, z.B. vom Zug aus gen Westen.



Endlich ist wieder richtig was los auf dem Gelände Andreas Kasper

Endlich wieder Gleisbau Teil II

Auch in Kiel gibt es Gleisbau. Das Eisenbahnterminal am Kieler Schwedenkai erhält im Bereich der Einfahrtsgruppe ein zusätzliches drittes Gleis.

Das erhöht die Aufstellkapazität im Hafen, was die Zahl der Fahrten von/zum Rangierbahnhof Kiel-Meimersdorf verringern und die Emissionen reduziert. Ein 300 m langer Schienenstrang, der auf der Wasserseite parallel zu den vorhandenen zwei Gleisen Bahnhofskai verläuft, mündet südlich der Hörnbrücke und des Fußgängerüberganges in die Zufahrt des Terminals. Gleis, Weichen Ausgleichsmaßnahmen kosten 1,25 Mio. Euro und sind zur Förderung durch das Land Schleswig-Holstein sowie durch die Europäische Union angemeldet. Der Fußgänger-, Rad- und Zulieferverkehr entlang des Bahnhofskais ist von den Arbeiten unbeeinträchtigt.

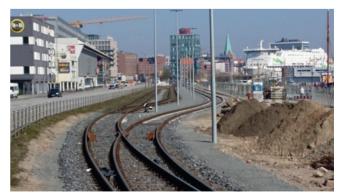




Die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG ersetzt zwei Baumreihen, die für 0,5 Mio.Euro in besserer Güte neu gepflanzt werden. 40 Bäume werden am nahen Hörnbad gepflanzt sowie 20 Obstgehölze und eine Streuobstwiese im angrenzenden Stadtteil Gaarden. Direkt an der Gleistrasse ersetzen 49 Laubbäume die bestehende wasserseitige Baumreihe.

Doppelt gut: Stadtgrün & Schienengüterverkehr

Züge sparen gegenüber Lkw rund 60 gCO₂/tkm. Bei erwarteten 32.000 Trailern und Containern, die im 2020 am Schwedenkai auf die Bahn verladen werden, ergibt sich eine rechnerische Einsparung von mehr als 35.000 tCO₂ im Seehafenhinterlandverkehr.



Text nach PE 19.11.2019 https://www.portofkiel.com/news/drittes-rangiergleis-f%C3%BCr-das-eisenbahnter minal-am-kieler-schwedenkai.html Photos: H. Busche



Schlünß Eisenbahn Logistik

Die Firma Schlünß Eisenbahnlogistik wurde im Jahr 2007 als Personaldienstleister gegründet und ist seitdem erfolgreich für viele Eisenbahnverkehrsunternehmen im gesamten Bundesgebiet tätig.

Anfang 2017 war es dann soweit, der Kauf der ersten eigenen Lok kam Zustande, eine Rangierlokomotive vom Typ Krauss Maffai 1200BB. Diese setzen wir seit ihrer Übernahme am Standort Neustadt an der Donau als Zubringer der Bayernoil-Raffinerie ein.

Seitdem wächst unsere Flotte, sowie unser Einsatzradius stetig. Es kamen bisher eine weitere Rangierlokomotive des selben Typs, sowie zwei Großdiesellokomotiven der Baureihe 234 hinzu. Die erste Großdiesellok der BR 234, die 234 278-0, ist seit Ihrer Wiederinbetriebnahme im September 2018 nunmehr 40.000km störungsfrei im Güter- und Arbeitszugeinsatz unterwegs. Ihrer Schwesterlokomotive die 234 242-6 ist derzeit an die Firma Salzland Rail Service vermietet.

Derzeit sind wir dabei zwei E-Loks der BR 181.2 in Betrieb zu nehmen. Diese sind für den Betrieb in Deutschland, Luxemburg und Frankreich geeignet und somit zwei weitere echte Klassiker der deutschen Schiene, die unseren Fuhrpark bereichern werden.

Beim Ausbau und Betrieb unserer Fahrzeugflotte setzen wir auf solide, bewährte Technik der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn, hierauf sind selbstverständlich auch unsere Triebfahrzeugführer spezialisiert... Immer getreu unserem Motto "Mit bewährter Technik zum Erfolg".

Engagiertes Team sucht Lokomotivführer Jetzt Bewerben! Dein Profil: Idealerweise Triebfahrzeugführerschein Klasse 3. Abgeschlossene Berufsausbildung vorzugsweise im technischen Bereich,

Lernwille, Belastbarkeit, Flexibilität und Eigeninitiative, Bereitschaft zur Schichtarbeit und Alleindiensten, große Begeisterung und entsprechendes technisches Verständnis. Begeisterung für alte bewährte Technik.

Starte jetzt deine Karriere bei SEL – Schlünß Eisenbahn Logistik.

Bewerbungen gerne auch über das Kontaktformular bei www.sel-eisenbahn.de

Wir freuen uns auf Dich!

Martin Schlünß



Wir schieben alles an!

www.SEL-Eisenbahn.de m.schluenss@sel-eisenbahn.de

SchlünB Eisenbahnlogistik, Wankendorf







Schienenflotte GmbH





Bundesvorsitzender

Detlef Neuss

mobil: 0170-5853246

e-mail: detlef.neuss@pro-bahn.de

Öffentlichkeitsarbeit im Bundesverband

Lukas Iffländer

mobil: 0176-66822886

e-mail: lukas.ifflaender@pro-bahn.de

Karl-Peter Naumann

Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg

mobil: 0172-2673784

e-mail: k.naumann@pro-bahn.de

Detlef Neuss

mobil: 0170-5853246

e-mail: detlef.neuss@pro-bahn.de

Andreas Schröder mobil: 0177-1984566

e-mail: andreas.schroeder@pro-bahn.de

Ehrenvorsitzender

Karl-Peter Naumann Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg

mobil: 0172-2673784

e-mail: k.naumann@pro-bahn.de

Landesvorsitzender

Stefan Barkleit

Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental

mobil: 0151-51462156

e-mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Hans-Uwe Kolle

Eilbektal 18d • 22089 Hamburg mobil: 0172-4507850 (ab 17.00 Uhr)

e-mail: kolle@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig-Mittelholstein

Stefan Barkleit

Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental

mobil: 0151-51462156

e-mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Westholstein

Volker Lüchau • Hellenkamp 5 • 25421 Pinneberg

mobil: 0151-46132061

e-mail: luechau@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Lübeck&Umgebung

e-mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

Regional verband Hamburg

Hans-Uwe Kolle

Eilbektal 18d • 22089 Hamburg mobil: 0172-4507850 (ab 17.00 Uhr) e-mail: kolle@pro-bahn-sh.de

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände: Regionalverband Schleswig-Mittelholstein

Alle zwei Monate werktags abends an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.probahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Westholstein

Jeden 2. Mittwoch im geraden Monat (im August Sommerpause) um 18.30 Uhr im Restaurant "Da Gino" in Elmshorn.

RV Lübeck & Umgebung

Alle zwei Monate werktags an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Hamburg und Umgebung

Alle zwei Monate werktags abends an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.probahn-sh.de bekanntgegeben.



Impressum:

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Magazin der Fahrgäste im Norden Auflage 1.000 Stück; V.i.S.d.P.: Stefan Barkleit, Landesvorsitzender Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder



Neuer Fern-/Regional- und S-Bahnhof Hamburg Diebsteich: Antrag zur Jahreshauptversammlung 2020 des RV Hamburg Auf der Jahreshauptversammlung am 16.01.2020 hat sich der PRO BAHN-Regionalverband Hamburg und Umgebung unter anderem mit folgenden Antrag zur Fern- und Nahverkehrsstation im Hamburger Westen beschäftigt:

"Ein zu kleiner Bahnhof "Hamburg Diebsteich" bringt nur Probleme, jetzt und in der Zukunft! Nur ein ausreichend großer Bahnhof ist sinnvoll!

Begründung:

Es besteht die berechtigte Sorge, das nach aktueller Planung, ein "Bahnhof (Fern/Regional-Bahnhof) Diebsteich /Hamburg-Altona Nord" zu klein ausfällt nicht die Leistung bringt welche notwendig ist.

Eine Idee, wie etwa ein Ausbau der Strecke "Neumünster – Bad Segeberg -Bad Oldesloe" oder "eine zukünftige S4" vielleicht eine Entlastung eines neuen Fern und Regional-Bahnhof Hamburg-Diebsteich bringen könnten, sind nicht mal ansatzweise gesichert.

Wir sehen die Gefahr das Hamburg-Diebsteich zu klein gebaut wird, und dann zu einem Nadelöhr für die Züge wird, sowohl im Bereich der S-Bahn als auch der Fernbahn/ Regionalbahn. Es fehlen entsprechende Nachweise einer entsprechenden Leistungsfähigkeit!

Es ist auch nicht erkennbar und auch nicht gesichert (Planfestgestellt und Finanziert) einer S4 West sowie einer S32 West. Ohne Diebsteich plus und plus!

Für Pro Bahn ist die Sicherstellung das auch was heute gefahren wird zukünftig gefahren kann. Die Leistungsfähigkeit muss auch langfristig gesichert werden auch mit einer Zunahme von +25% also +50%.

Aufgrund der derzeitig geplanten, zu geringen Leistungsfähigkeit, eines "Bahnhof Hamburg Diebsteich" und eines nicht gesicherten Ausbau einer geplanten S4-West und S32 West wird eine Aufgabe des Fernbahnhof Hamburg-Altona abgelehnt!

Nach einer neuen Planung(Planfeststellung) des Fern-/Regional-/ S-Bahnhof Hamburg-Diebsteich, wo die aufgeführten Kritikpunkte zu 100 % berücksichtigt werden, ist die derzeitige, ablehnende Haltung von "Pro Bahn Hamburg/SH" dann zu überprüfen."

Karte (rechts; OSM): Lage von Altona & Diebsteich

PRO & CONTRA Fern- und Nahverkehrsstation im Hamburger Westen

Am 11.02.2020 haben die Freie und Hansestadt Hamburg, die DB Netz und der VCD eine Verständigungsvereinbarung zur Fern- und Nahverkehrsstation im Hamburger Westen veröffentlicht, die am 01.04.2020 von der Hamburger Bürgerschaft beschlossen und am 21.04.2020 vom OVG Hamburg bestätigt worden ist. Eine abschließende Bewertung der Verständigungsvereinbarung zur Fern- und Nahverkehrsstation im Hamburger Westen ist seitens des PRO BAHN-Regionalverbandes Hamburg und Umgebung noch nicht vorgenommen worden.



In unserer Rubrik "Pro & Contra" lesen Sie zu den Auswirkungen der Verständigungsvereinbarung der Freien und Hansestadt Hamburg, der DB Netz und des VCD zur Fern- und Nahverkehrsstation im Hamburger Westen die Ausführungen von Karl-Peter Naumann (Fahrgastverband PRO BAHN)



und Michael Jung (Prellbock Altona).



Stefan Barkleit

Ein Westkreuz für Hamburg: Altona Nord Wenn Bahninfrastruktur gebaut wird, dann muss diese auch auf die Zukunft ausgerichtet sein. Für uns Fahrgäste ist das das wichtigste Kriterium.

Es ist der Vorteil einer Demokratie, dass jeder seine Meinung haben darf. Das ist wichtig und gut. Es entbindet uns aber in der Gemeinschaft nicht, nach Kompromissen zu suchen und auch die Meinungen der anderen gelten zu lassen. Leider erleben wir auch gerade im Verkehrsbereich, dass einzelne Gruppen nur ihre Wahrheit als die einzige Wahrheit sehen. Wenn U-Bahn-Gegner in Hamburg-Horn mit der Verhinderung der U-Bahn zur Horner Geest den Stadtteil Horn retten wollen, dann sind wir von einer rationalen Diskussion weit entfernt, denn für viele Menschen ist die U-Bahn im Nahverkehr Hamburgs ein attraktives Verkehrsmittel. Und das muss man zur Kenntnis nehmen, selbst wenn man anderer Auffassung sein mag.

So auch in der Diskussion um einen Bahnhof Altona Nord oder Diebsteich, wie auch er immer heißen mag. Dabei muss allen klar sein, dass es hier verschiedene Interessenslagen gibt: die DB, die Stadt Hamburg, Fahrgäste aus Altona, Fahrgäste aus Schleswig-Holstein... In einem Kompromiss gilt es, diese Interessenslagen abzuwägen und ein gemeinsames Ziel zu suchen. Ich denke, das ist in dem vorliegenden Kompromiss auch gelungen. Hier entsteht zum einen ein größerer Bahnhof Altona Nord mit mehr Gleisen für den Fern- und Regionalverkehr wie auch mehr Gleisen für die S-Bahn. Das entspricht auch den Forderungen unseres Fahrgastverbandes.

Wie Michael Jung richtig feststellt, enthält der Kompromiss viele weitere wichtige Projekte für den Schienenverkehr in Hamburg, so auch die S4 West, also eine S-Bahn von Itzehoe und Kellinghusen über Elmshorn und Altona ins Hamburger S-Bahn-Netz, oder die Nutzung der Güterumgehungsbahn für den Personenverkehr. Sicher hat auch "Prellbock" Vorschläge zu diesen Projekten gemacht, aber ganz gewiss nicht alleine und nicht als erstes.

Es ist mehr als 20 Jahre her, dass unser Fahrgastverband an einer Pressefahrt über die Güterumgehungsbahn aktiv beteiligt war und der Autor dieser Zeilen während der Fahrt über vielfache Verknüpfungsmöglichkeiten zu U- und S-Bahn informiert hat. Wir Fahrgäste können mit dem Gesamtpaket sicher sehr zufrieden sein, deshalb haben wir uns auch bereit erklärt aktiv und sachkundig am Dialogforum zum Bahnhof Altona Nord teilzunehmen.

Leider ist es heute fast schon die Regel, dass gerade im Bereich des öffentlichen Verkehrs, die Planungen fehlerbehaftet sind und dann gegen den Planfeststellungsbeschluss erfolgreich geklagt wird.

Das kann uns Fahrgäste nicht erfreuen, da dadurch viele wichtige Projekte in ihrer Realisierung verzögert werden. Es ist aber zu einfach, hier die Schuld einseitig der Deutschen Bahn anzulasten. Hier sind die Planungen immer direkter Bestandteil der jeweiligen Projekte und damit auch deren Finanzierung. Im Gegensatz wird bei der Straße direkt auf der staatlichen Verwaltungsebene geplant und das zum Teil auch vorausschauend ohne direkten Beschluss des jeweiligen Projektes. Das führt in vielen Fällen zu einer vorausschauenden Vorbereitung der Projekte, aber auch mehr zur Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Perspektiven. Diese spielen, bedingt durch den Kosten-Nutzen-Faktor, bei der Bahn fast keine Rolle.

Im Ergebnis fehlen in der Betrachtung dann auch die Wechselwirkungen im Gesamtsystem. Erstmals beim Bau der S4 Ost wird beim Infrastrukturausbau der Nutzen der S-Bahn, des regionalen Nahverkehrs, des Fernverkehrs und des Güterverkehrs gemeinsam betrachtet und bewertet. Wenn Bahninfrastruktur gebaut wird, dann muss diese auch auf die Zukunft ausgerichtet sein. Für uns Fahrgäste ist das das wichtigste Kriterium. Das zukunftsfähige Projekt, das dann mehr kostet als eine aktuell günstigere Variante, ist für uns Fahrgäste das einzig Richtige, was aber nicht bedeutet, dass man Geld zum Fenster herauswerfen sollte.

Der Kompromiss liegt vor. Ich halte es für fraglich, ob uns eine weitere Diskussion um Standort des Bahnhofs weiterbringt, wie "Prellbock" es tut. Sollten wir hier nicht von unseren PRO BAHN-Aktiven aus München lernen? Sie haben sich lange Zeit gegen die 2. S-Bahn-Stammstrecke in München ausgesprochen und mit der Nutzung des Südrings eine gute Alternative vorgeschlagen. Die politische Entscheidung fiel nun aber anders – jetzt wird über eine vernünftige Nutzung dieses Tunnels im Sinne der Fahrgäste diskutiert.

Genau das sollten wir auch tun, denn ein Bahnhof Altona Nord bietet auch viele neue Chancen. Ein solcher Bahnhof am Diebsteich, für den wir vom Fahrgastverband PRO BAHN einen neuen Namen "Westkreuz" vorschlagen, wäre dann der große Umsteige- und Verknüpfungspunkt im Hamburger Westen. Ein solches Drehkreuz der Verkehrsströme dient der überwiegenden Mehrheit der Fahrgäste.

Ein Pyrrhussieg für die DB und eine verbaute S-Bahn-Zukunft für Hamburg Anmerkungen zur Verständigungsvereinbarung von VCD Nord, DB Netz, DB Station & Service sowie der Freien und Hansestadt Hamburg vom 10.02.2020

Mit einer Landespressekonferenz unter reger Medienbeteiligung sowie in zwei nachfolgenden Bürgerschaftsbeschlüssen wurde der Abschluss "Verständigungsvereinbarung zwischen VCD, DB und FHH" gefeiert. Diese Vereinbarung wurde vor dem OVG Hamburg als Vergleich besiegelt, dem auch das EBA als eigentlich Beklagte und der Landesbetreib für Immobilienmanagement und Grundstücke, der für die FHH die Grundstücksgeschäfte abschließt, beitrat. Der VCD verpflichtete sich darin seine, durchaus aussichtsreiche, Klage vor dem OVG gegen den fehlerhaften Planfeststellungsbeschluss zurückzuziehen und auch künftig gegen dieses Projekt/weitere Planfeststellungsbeschlüsse in diesem Rahmen nicht mehr zu klagen.

Seitdem ist ein halbes Jahr vergangen und still ruht der See. Von den vollmundig angekündigten Projekte und Prüfaufträge ist nichtmehr viel die Rede und nur ein kleiner Teil der zahlreichen Prüfaufträge und Ideen fand Eingang in den rot/grünen Koalitionsvertrag vom 02.06.2020, dem Hamburger Regierungsprogramm für die kommenden fünf Jahre.

Für die DB wird der Vergleich relativ teuer. Zum einen verpflichtete sich die DB darin zur Sicherstellung der Abfertigung von 31 Zügen in der Spitzenstunden, wie sie aus dem derzeitigen Bestandsfahrplan Sommer 2020 ergeben, 18 zusätzliche Weichen und entsprechende Signale einzubauen.

Damit hat die DB zumindest indirekt eingestanden, dass die gutachterlich bestätigte Behauptung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. stimmte, dass die Ursprungsplanung von Diebsteich noch nicht einmal ansatzweise die bestehenden Verkehre störungsfrei, geschweige den Mehrverkehr aus dem geplanten Deutschlandtakt kapazitativ hätte bewältigen können. Ferner trägt die DB jeweils die Hälfte der laufenden Kosten eines einzurichtenden Dialogforums, sowie die bisher aufgelaufenen Verfahrenskosten und die Bereitstellung eines Verfügungsfonds von EUR 150.000 p.a. für die kommenden fünf Jahre.

Der Einbau von 50% mehr Weichen erzwingt umfangreiche Planänderungen, es wird sogar von der Notwendigkeit gesprochen, die gesamte Bahnhofsanlage um bis zu 50m nach Norden zu verschieben. Dies würde wiederum ein neues Planfeststellungsverfahren erfordern. So große Planänderungen nur im Wege eines Planänderungsverfahrens durchzuziehen, könnte sich rechtlich als riskant erweisen. Davor dürfte die DB bzw. das EBA sicher zurückschrecken. Ließ doch gerade das sehr schlank gehaltene Planfeststellungsverfahren für Diebsteich (keine vollständige UVP, keine Verkehrsprognosen, keine Planung für eine Autoreisezuganlage usw.) das OVG feststellen, dass es an grundlegenden Mängeln leidet und voraussichtlich der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig sei. Leider wird sich das jetzt nicht mehr gerichtlich klären lassen.

Jedenfalls wird Diebsteich teurer als die ursprünglich von der DB (Kostenbasis 2013, Kostenfeststellung auf Basis des DB–Kostenkennwertkataloges) genannten 360 Mio.Euro (nur für den bahnseitigen Bau) und länger dauern. Die DB spricht jetzt von 2027/28. Mit den bei nahezu allen DB-Bauprojekten üblichen Verzögerungen kann es durchaus auch 2030 werden.

Der Kopfbahnhof Altona funktioniert störungsfrei und ist derzeit nicht voll ausgelastet. Abgesehen von Ersatzinvestitionen in Schienen, Weichen und Signaltechnik (für das erste elektronische Stellwerk in Altona von 1989 gibt es keine Ersatzteile mehr!), besteht bahnbetrieblich und verkehrlich keine zwingende Notwendigkeit für das Diebsteich-Projekt. Allenfalls das Prestigedenken der DB, auch unsinnige Großprojekte – komme was wolle – durchzuziehen, kann Motiv sein. Das Ergebnis dieser Politik, was Kosten und Zeit angeht, sieht man bei Stuttgart 21.

Das einzig Positive der Verständigungsvereinbarung: Zahlreiche Ideen zum Ausbau/Verbesserung des SPNV, die pikanterweise im Wesentlichen alle von Prellbock stammen, sind jetzt einmal schriftlich in einem von der Hamburger Bürgerschaft eingesegneten Dokument erwähnt, wenn leider i.d.R. nur als unverbindliche Prüfaufträge. Aber immerhin kann man sich jetzt darauf berufen und die Versteckmöglichkeiten der Politik werden geringer.

Diese Projekte sind u.a.:

- Güterumgehungsbahn: 2. Gleis für S-Bahn/RB-Vorläuferbetrieb Elmshorn – Barmbek – Harburg unter Umfahrung des überlasteten Hbf.,
- Eisenbahn-Elbquerung im Hamburger Westen
- zusätzliche S-Bahnstation für die Neue Mitte Altona
- Durchbindung von RE/RB-Zügen am Hauptbahnhof
- Sanierung des jetzigen Bahnhofs Altona
- Umbau und die Erweiterung des Busbahnhofs Altona
- etc.

Zunächst ein paar Fakten:

Die große Mehrheit der Reisenden Schleswig-Holsteins möchte in den RE am Bahnhof Altona vorbei über Dammtor zum Hbf. fahren. So bestellt NAH.SH auch die Züge. Nur noch der RE von Westerland fährt heute nach Hamburg-Altona, aber nur, weil es für ihn keine passende Fahrplantrasse auf der Verbindungsbahn über Dammtor bis HH-Hbf. gibt. Wenn die Nordbahnen in der S4 West aufgegangen sein werden, wäre der Bahnhof Hamburg-Altona ohne jeglichen Nahverkehr. Zudem wird es im Deutschlandtakt mehr Fernzüge in Richtung Dänemark und Schleswig-Holstein von HH-Hbf. geben, die Hamburg-Altona "links" liegen lassen.

Für uns Fahrgäste ist somit der Bahnhof Hamburg-Altona Nord damit ein echter Regional- und Fernbahnhof im Westen. Hier halten dann alle Fernund Nahverkehrszüge. Das Umsteigen ist in der Regel bahnsteiggleich und kann den Hbf. entlasten.

Wenn alle geplanten S-Bahnen realisiert worden sind, entsteht am Bahnhof Hamburg-Altona Nord ein neuer S-Bahn Knoten mit Strecken nach Lurup, Pinneberg, Elmshorn und darüber hinaus, zur City-S-Bahn über Altona und zur Verbindungsbahn (ober-/unterirdisch).

Natürlich müssen auch Busse zu diesem Knoten geführt werden. Das wird eine wichtige Aufgabe des Dialogforums zum Bahnhof Hamburg-Altona Nord werden. Was die Initiative Prellbock übersieht:

Altonaer kommen deutlich besser in den Norden, denn sie erreichen alle Fern- und Regionalzüge mit der Fahrt zum Bahnhof Hamburg-Altona Nord. Heute - und ebenso wenn man dem Vorschlägen von "Prellbock" folgen würde – müssen sie, wenn sie in die Fernzüge einsteigen wollen, 3 Halte entgegen der gewünschten Fahrtrichtung zum Bahnhof Hamburg-Dammtor fahren oder mit der Regionalbahn 25 Minuten bis Elmshorn.

Fernzughalte leben, im Gegensatz zu S- und U-Halten und deren Einzugsbereich, meist von Umsteigern und deutlich weniger von Anwohnern des Bahnhofsumfelds. So halten Fernzüge in Neumünster nicht wegen der Bedeutung der Stadt, sondern wegen der Anschlüsse Ri. Flensburg & Heide. Auch der Vergleich der Bahnhöfe Bergedorf und Harburg zeigt, dass Fernzughalte sich lohnen, wo es neben einer guten innerstädtischen Anbindung, einen großen Anteil an Umsteigern des Nahverkehrs gibt. Die fußläufige Erreichbarkeit spielt für diesen Fall kaum eine Rolle. Der Bf. Harburg ist im Gegensatz zum Bf. Bergedorf deutlich peripherer gelegen aber besser angebunden.

PRO BAHN hatte im Vorfeld der Diskussion um eine Verlegung von Altona – weit bevor sich "Prellbock" zu Wort meldete – Stellingen in die Diskussion gebracht. Auch hier hätten alle Fern- und Nahverkehrszüge halten können. Die AKN, die Güterumgehungsbahn und die heutigen Gleise von Diebsteich - Bahrenfeld hätten sowohl den Westen als auch Teile des Nordens gut angebunden und Umsteiger vom Hbf. abgezogen. Doch die Messen sind hier nun einmal gesungen: Stellingen kommt nicht. Zwei wichtige Bestandteile aus diesem Konzept werden wir jetzt ins Dialogforum zum Bahnhof Hamburg-Altona Nord einbringen:

Die Güterumgehungsbahn kann im Personenverkehr mit einer neuen Kurve in Richtung Süden zu einer innerstädtischen Ringbahn sowie zu einem weiteren Zubringer zu einem Westkreuz ausgebaut werden und so auch innerstädtische Umsteigende zum Westkreuz verlagern, was den Hbf. weiter entlastet. Beginnend in Blankenese (oder Othmarschen) würde das Westkreuz über die Bahrenfelder Kurve erreicht, dann könnte es über die neue Südkurve über Lokstedt, Alsterdorf, Barmbek nach Horn und Tiefstack weitergehen. So entstünden zahlreiche neue Verknüpfungspunkte zum innerstädtischen Nahverkehr. Sie trifft unter anderem auf die U2 kurz vor Niendorf, Hamburgs stärkste Buslinie M5, die U1, die S1, die U3, die neue S4 und die U2 in Horn und könnte an der S21 in Tiefstack enden. Mit einem zweigleisigen Ausbau erscheint dies realistisch, zumal hier mit dem Fehmarnbelttunnel weniger Güterzuge fahren werden. Auch diese Ringbahn führt an Altona vorbei, ist aber am Westkreuz einfach mit den S-Bahnen zu verknüpfen. Bisher nicht diskutiert, aber auch möglich wäre ein Abzweig der U2 aus Eimsbüttel zum Westkreuz, womit Reisende dann aus dem U-Bahn-System direkt den Hamburger Westen erreichen könnten.

Wir sehen, dass das Westkeuz und die u.a oben gezeigten weiteren Maßnahmen sich viele neue Chancen ergeben. Wir wollen uns als Fahrgastverband, der nicht grundlos PRO BAHN heißt, mit Konzepten und Ideen für die verschiedenen Fahrgäste mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen im Sinne optimiertes Gesamtkonzeptes einsetzen. Das erfordert natürlich auch Kompromisse im Sinn Gesamtkonzeptes. Unser Ziel ist, dass ein wirklich gutes Angebot für alle erreicht wird, auch wenn es für wenige nicht das theoretische Optimum bietet. Unsere Vision für die Fahrgäste ist das grüne Signal – Hp1 in der Eisenbahnersprache – und nicht der Prellbock – Sh 2 in der Eisenbahnersprache –, der ein Stopp bedeutet. Karl-Peter Naumann; PRO BAHN Ehrenvorsitzender

Diese Projekte gilt es nun konkret einzufordern. Die Politik fordet nach der Eigenkapitalzuführung an die DB (bis 5,4 Mrd.Euro) Einsparungen bei Personal und Sachkosten von je 2,5 Mrd.Euro. Die DB muss sich nun überlegen, welche nicht betriebsnotwendigen Projekte sie ggfs. verschieben oder gar ganz streichen könnte. Intern sollen bei der DB sog. "Rote Listen" kursieren, auf der solche Projekte aufgeführt sind. Ob Diebsteich darunter ist, dazu gibt es keine eindeutigen Aussagen.

Dass Diebsteich ein "quasi aus der Zeit gefallenes" Projekt ist - erste Planungen begannen schon 1996 -, zeigt sich auch daran, dass es noch immer kein Verkehrskonzept für die Metropolregion Hamburg gibt, in dem alle Schienenverkehrsprojekte mit ihren wechselseitigen Abhängigkeiten integriert betrachtet werden. So wurde in den letzten Jahren eine Reihe von Projekten auf die politische Agenda gehoben, die mit Diebsteich in der jetzigen Fassung voll kollidieren:

- "Ferlemann-Tunnel": S-Bahntunnel Hbf. Diebteich zur Entlastung der nur 4-gleisigen Verbindungsbahn, die dann nur für Regional- und Fernzüge ist
- Fortführung S4 Ost: Statt Diebsteich zu kehren soll sie durch ein Überwerfungsbauwerk die Fernbahngleise nach Pinneberg/Elmshorn nutzen (S4 West). Dazu braucht Pinneberg – Elmshorn 3 Dleise & mehr
- Ausfädelung S32 am Diebsteich: Bau der S32 über die geplante Science City Bahrenfeld nach Lurup/Osdorf und Verlängerung nach Schenefeld
- Bau der S21 nach Kaltenkirchen und Verknüpfung mit der durch den Citytunnel fahrenden S3/S31
- Zweigleisiger Ausbau der Güterumgebungsbahn (GUB) von Wandsbek bis Eidelstedt und südwärtige Einführung der GUB mittels eines Überwerfungsbauwerks bei Eidelstedt in die S-Bahn nach Diebsteich Diskussion einer S-Bahnquerung der Elbe im Westen (parallel zum A7-Autobahntunnel) um Redundanzen
- (parallel zum A7-Autobahntunnel) um Redundanzen zur Elbbrückenquerung zu schaffen und einen S-Bahnring-Verkehr wie in Berlin zu ermöglichen

Das Verständigungspapier spricht von der "Weiterentwicklung der S-Bahnstation Diebsteich zu einem Schnellbahndrehkreuz". Ähnlich steht es auch im Koalitionsvertrag. Dazu muss der S-Bahnhof viergleisig sein und wegen der räumlichen Enge in die Tieflage. Daher müsste zumindest eine Rohbautunnelbox gebaut werden, bevor darüber Bahnsteige und Treppen für den Fernbahnhof hinkommen. Sonst müsste man unter einem gerade fertiggestellten Fernbahnhof unterirdisch den neuen S-Bahnhof bauen. Das wäre immens teuer, technisch sehr aufwendig und mit massiven Verkehrsbeeinträchtigungen verbunden.

Die DB weiß sehr wohl, dass ihre jetzigen Bauplanungen genau das verhindern. Lässt die FHH einen Bau von Diebsteich zu, wie es die DB plant, dann verbaut sich auf immer und ewig die Erweiterung des S-Bahnnetzes im Hamburger Westen und eine Verbesserung des Regionalverkehrs nach Elmshorn und in den Westen Schleswig-Holsteins. Damit wären die vollmundigen Ankündigungen des Koalitionsvertrages & der Verständigungsvereinbarung nur Makulatur. Letztere seien noch einmal zitiert:

"Der sog. Ferlemann-Vorschlag muss aus Sicht der Partner dieser Verständigung eine Erweiterung der Verbindungsbahn auf 4 (Fernbahn- bzw. Regionalbahn-) Gleise, durch einen neuen zweigleisigen S-Bahntunnel Hauptbahnhof-Altona/Diebsteich beinhalten. Perspektivisch ist auf Basis des Ferlemann-Vorschlages ein Bahnhof mit 8 Fern-/Regionalbahngleisen oberirdisch und 4 S-Bahngleisen unterirdisch anzustreben. Der Bau des Bahnhofs Altona-Nord am Diebsteich ist so zu planen und zu realisieren, dass er weder die Realisierung des Deutschland- und Hamburg-Takts noch die Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlages einschränkt (Aufwärtskompatibilität)."

Im Koalitionsvertrag heißt es dann nur noch lapidar: "Die Verlagerung des Fernbahnhofs Altona zum Diebsteich wird unterstützt." Das heißt: Diebsteich darf nach den Plänen der DB gebaut werden. Wenn dann weiter ausgeführt wird: "Die im Rahmen des gerichtlichen Vergleichs mit dem VCD und der DB getroffenen Vereinbarungen werden umgesetzt (…) Der Bahnhof Diebsteich soll zu einem S-Bahn-Knotenpunkt entwickelt werden", dann ist fraglich, was nun gilt, da ersteres zweites ausschließt. Zum Nachteil für die Fahrgäste der S-Bahn, des gesamten Hamburger SPNV und aus Schleswig-Holstein, die jetzt alle zum überfüllten Hbf. müssen.

Nachtrag: Es ist möglich, dass der Privatinvestor für das Bahnhofsgebäude duch die coronabedingten Nachfragerückgänge für Büro- & Hotelimmobilien die Lust verliert. Dann würde der prophetische Satz des Letters of Intent zwischen Stadt und Bahn vom Januar 2017 wahr, dass bei Verzögerungen der Fertigstellung der Hochhaustürme die Bahnkunden für eine gewisse Zeit mit einem Provisorium leben müssen. Dann wird es keinen Bahnhof mit großstädtischem Ambiente geben, sondern einen simplen Zugang zu den Bahnsteigen. Es wird von der Anmutung her ein Provinzbahnhof, obwohl der jetzige Bahnhof Altona mehr Passagiere bewältigt, als Kiel, Lübeck, Elmshorn, Pinneberg und Neumünster zusammen. *M. Jung*

i	00:05	Koebenhavn H	GI. 3
ļ	00:09 00:10	Ny Ellebjerg st	Gl. 24
ļ	00:24 00:25	Koege Nord St.	Gl. 6
ļ	00:39 00:42	Ringsted st	Gl. 1
ļ	00:50 00:51	Soroe st	Gl. 1
ļ	00:59 01:01	Slagelse st	Gl. 3
ļ	01:09 01:10	Korsoer st	Gl. 3
ļ	01:21 01:23	Nyborg st	Gl. 3
ļ	01:31 01:32	Langeskov st	Gl. 2
ļ	01:42 01:44	Odense st	GI. 5
ļ	02:13	Fredericia st	Gl. 4
ļ	03:27 03:28	Padborg st	GI. 2
ļ	03:40	Flensburg	GI. 5
ļ	04:55 -	Kiel Hbf	Gl. 6a
ļ	05:30 -	Neumünster	GI. 5
-1			

O6:24 Hamburg Hbf
aus DB Navigator

12C-F

O4:55
RE7

O4:55
C 398

O4:55
Von Koebenhavn H
O5:12
RB75

Bitte nicht einsteigen

6b

Kommt man eines Morgens zum Bahnhof in Kiel und sieht die Anzeige eines Nachtzuges. Ein Fehldruck? Weit gefehlt. Es gibt tatsächlich einen Nachtzug Kopenhagen - Hamburg und er wählt ab Flensburg sogar den Weg richtig über Kiel. Leider ist dem nicht zu entnehmen, ob er durch Schleswig-Rendsburg oder Sörup-Süderbrarup-Eckernförde fährt. Nachtzug: IN



In Kiel entstand diese Aufnahme von Lok und Wagen. Einzelwagenverkehr mal wörtlich genommen.

Als Vorbild für die Modelleisenbahn: IN

Digitalisierung und Elektrifizierungen sind in aller Munde

Schade nur, wenn das Netz so schwach ist, dass es nichtmal Laptops zulässt.

Schwachstrom: OUT





Bei einigen Fahrgästen wäre es sicher angebracht, dass sie dem Personal mal beim Reinigen mithelfen sollten. Bei anderen Fahrgästen aber wohl lieber nichtmal das.

Humor bei der Zugzielanzeige: IN

Leider sind Bus und Bahn oft baulich weit voneinander entfernt. Dass das nicht immer so sein muss, zeigt die neue Haltestelle Kiel-Oppendorf im Zuge der Reaktivierung Kiel-Hbf. - Schönberger Strand.

Wege verkürzen und direkte Verknüpfung schaffen: Mega IN



ÖPNV zwischen den Kreisen Bad Segeberg und Ostholstein ist auf- & ausbaufähig

Südlich der 360 Neumünster - Wankendorf - Plön und nördlich der 7650 Bad Segeberg - Lübeck fahren heute keine Busse über die Kreisgrenze. Hohe Fahrzeiten & Preise machen den ÖPNV unattraktiv. Zwei PRO BAHN Konzepte könnten helfen.

Die drei Beispiele Neumünster - Scharbeutz; Bad Segeberg - Eutin bzw. Scharbeutz verbinden je ein Oberoder Mittelzentrum im Westen und ein Mittelzentrum im Osten. Sie sind 10-35 km bzw. 35-50 Minuten länger als die Pkw-Strecke; also rund doppelt so lange. Tickets sind teurer, da es sie nicht direkt, sondern nur mit Umweg gibt. PRO BAHN schlägt zwei stündliche Busse (04-01 Uhr, Sa ab 05 Uhr, So ab 06 Uhr) vor:

PRO BAHN Konzept 1: Landesbuslinie

02 ab	Bad Segeberg, Bf. (1)	an 58
45 ab	Pönitz, Bf./ZOB (2)	ab 15
00 an	Scharbeutz, Bf. (3)	ab 00

Anschlüsse:

- (1) Bad Segeberg:
- a) RB82 Neumünster Bad Oldesloe
- b) Busse Richtung: Kiel; Lübeck; Hamburg-Ochsenzoll Ulzburg Süd; Bad Bramstedt
- (2) Pönitz: RB84 Kiel Lübeck
- (3) Scharbeutz
- a) zur RB85 Puttgarden/Neustadt Lübeck
- b) zum Bus Sierksdorf Haffkrug Scharbeutz -Timmendorfer Strand - Travemünde

Neumünster – Scharbeutz

	Offistelgen
heute Weg 1	zweimal: Bad Segeberg & Lübeck
heute Weg 2	zweimal: Bad Oldesloe & Lübeck
PRO BAHN	einmal: Bad Segeberg

Bad Segeberg - Eutin

	Umsteigen
heute Weg 1	einmal: Lübeck
heute Weg 2	zweimal: Bad Oldesloe & Lübeck
PRO BAHN 1	einmal: Trappenkamp
PRO BAHN 2	einmal: Pönitz

Bad Segeberg - Scharbeutz		
	Umsteigen	
heute Weg 1	einmal: Lübeck	
heute Weg 2	zweimal: Bad Oldesloe & Lübeck	
PRO BAHN	direkt!	

PRO BAHN Konzept 2: Kreisbuslinie

17 ab	Rickling, Bf. (1)	an 43
30 ab	Trappenkamp, ZOB (2)	ab 30
00 ab	Bosau (3)	ab 00
25 an	Eutin, Bf./ZOB (4)	ab 35

Anschlüsse:

- (1) Rickling: zur RB 82 Neumünster Bad Oldesloe
- (2) Trappenkamp: Busse Richtung:
- a) 410 Kiel Bad Segeberg Tensfeld
- b) Kreisbus Bornhöved Tensfeld Groß Rönnau -**Bad Segeberg**
- (3) Bosau: zum Bus Richtung Plön
- (4) Eutin:
- a) zum RE83 Kiel Lübeck
- b) Buss Richtung Neustadt sowie Oldenburg

Die PRO BAHN-Vorschläge machen die Wege kürzer (um 10-35 km), schneller (um 15'-35') sowie billiger. Und das lästige Umsteigen wird auch seltener.

Stefan Barkleit PRO BAHN LV SH/HH



Pkw: 66 km Linien RB82; 7650; RB85 RB82; RE8; RB85 RB82; Landesbus	1h06' Fahrzeit 1h55' 1h55' 1h25'	60 km/h 34 34 47	Verhältnis Pkw/ÖV 1,74 1,74 1,29
	01.001		
Pkw: 37 kn	n 0h39'	57	Verhältnis
Linien	Fahrzeit	km/h	Pkw/ÖV
7650; RB83	1h13'	30	1,87
RB82; RE8; RB83	1h25'	26	2,18
410; Kreisbus	1h20'	28	2,05
Landesbus;RB84	0h58'	38	1,49
Pkw: 38 kn	n 0h39'	58	Verhältnis
Linien	Fahrzeit	km/h	Pkw/ÖV
7650; RB85	1h17'	30	1,97
RB82; RE8; RB85	1h19'	29	2,03
Landesbus	0h51'	45	1,31

Fahrplanwechsel in Kiel am 10.08.2020 Mehrfach verschoben aber gut: Fahrplanwechsel ersetzt die alten Linien 701-05 durch Nachtbusnetz

In jeder Nacht verkehren die Linien 11N, 22N, 31N, 34N, 42N, 51N, 62N, 100N und 501N alle 60 Minuten zwischen 0.20 und 4.45 Uhr. Alle Linien sind zu Knoten am Hbf. zu den Minuten 20 & 50 eingebunden, wie vom Abend- und Sonntagsverkehr gut bekannt.

Linie 11N (Wik, Kanal – Pillauer Straße) fährt unverändert zur Tageslinie 11.

Linie 22N (Suchsdorf, Rungholtplatz – Klausdorf) fährt auf dem Ostufer wie die Tageslinie 22, auf dem Westufer wird vom Hauptbahnhof über Dreiecksplatz – Gutenbergstraße im Zuge der Tageslinie 81 gefahren.

Linie 31N (Mettenhof, Roskilder Weg – Krooger Kamp) fährt zwischen Krooger Kamp und Narvikstraße wie die Tageslinie 31. Ab Mettenhof, Narvikstraße geht es über den Skandinaviendamm zur Endstelle Mettenhof, Roskilder Weg der Linie 100.

Linie 34N (Hbf. – Kroog) fährt zunächst über die Segeberger Landstraße in Richtung Wellsee im Zuge der 900er Linien und fährt dann im Zuge der Linie 9 nach Elmschenhagen und erreicht die Endstelle der Tageslinie 34 in Kroog. Zwischen 0.00 und 1.15 Uhr bringen Kurzfahrten (Betriebshof) Diedrichstraße – Hbf (nur sorum) KVG-Mitarbeitende zum Hbf.

Linie 42N (Rungholtplatz – Meimersdorf) lässt das Wohngebiet Suchsdorf, An der Au, & die Kiellinie aus. Zwischen Düvelsbeker Weg und Seegarten/Ostseekai wird wie die Linie 32 über Feldstraße gefahren. Nach Meimersdorf wird die Schleife Kronsburg – Barkauer Straße – KN-Druckzentrum nach Meimersdorf gefahren, um alle Halte in dieser Gegend zu erreichen.

Linie 51N (Hauptbahnhof – Hassee, Kolonnenweg) fährt auf diesem Ast unverändert zur Tageslinie 51.

Linie 62N (Projensdorf, Woltersweg – Russee, Schiefe Horn) fährt wie die Tageslinie 61 über Uni-Kliniken und nicht über Dreieckplatz. Im südlichen Teil geht es vom Hbf. wie die 51 (Ringstraße – Kirchhofallee) bis zur Lantziusstraße und dann über den Winterbeker Weg, zwischen Gärtnerstraße und Russee geht es weiter wie die Tageslinie 62.

Linie 100N (Mettenhof, Roskilder Weg – Laboe) verkehrt wie die Linie 100 im Spätverkehr, dass heißt der Linienweg führt über Kronshagen – Hauptbahnhof – Karlstal – Wellingdorf. In Heikendorf wird der Laboer Weg befahren. Melsdorf wird dann nicht bedient.

Linie 501N (Strande – Schulensee) fährt ab Strande wie die bisherige 701 und bedient Friedrichsort aktuell umleitungsbedingt auf einem verkürzten Weg. Rammsee und Flintbek werden nachts nicht bedient.

Betriebsablauf:

Nachts ergeben sich 30'-Takte in den Abschnitten:

- Mettenhof, Skandinaviendamm
- Holtenauer Straße
- Werftstraße / Schönberger Straße
- Feldstraße (südlicher Teil
- Kirchhofallee

Die Tageslinien werden am Hbf. um 00.15/00.20 bzw. 00.45/00.50 Uhr zu den Nachtlinien. Die Busse sind dann bis 04.15 bzw. 4.45 Uhr mit Ankunft am Hbf. unterwegs und rücken sämtlich ein. Die Fahrten um 04.20 bzw. 04.50 Uhr ab Hbf. auf den Tageslinien übernehmen Busse, die "frisch" vom Betriebshof sind. Die Zahl der im Nachtverkehr eingesetzten Fahrzeuge beträgt 20, es werden überwiegend Gelenkwagen, vereinzelt auch Solowagen auf die Strecke geschickt. An den Endstellen bestehen im Nachtnetz folgende betriebliche Verknüpfungen:

- 22N & 42N wechseln am Suchsdorf, Rungholtplatz
- 31N & 100N wechseln am Mettenhof, Roskilder Weg

Positive Bewertung durch PRO BAHN

Die kürzeren Fahrzeiten der Nachtlinien gegenüber den Tageslinien machen sicherlich Sinn. Es sind aber meist nur wenige Minuten, da 30er-Zonen auch nachts gelten. Hier will man Erfahrungen sammeln, und es wird sicher noch nachjustiert werden.

Das neue Nachtnetz ist "gigantisch" im Vergleich zu früher und zu Nachtbussen in vergleichbaren Städten. Man hat es geschafft, viele wichtigen Achsen mit einem attraktiven Angebot zu versehen, wobei verständlich ist, dass nicht alle Haltestellen des Tagesverkehrs bedient werden können.



Karte: Knoten am Hauptbahnhof Kiel (OSM)

Eine Nachjustierung sollte versuchen, auch die Stadtteile Rönne und Holtenau sowie die Gegend um die Kreuzung Eckernförder Straße/Westring zu bedienen.

Weitere Änderungen: Kleiner-Kiel-Kanal ist fertig

Nach fast drei Jahren fahren wieder Busse über die Holstenbrücke. Die Umleitungen über Kaistraße bzw. Ziegelteich sind hinfällig. Nur 50/51 fahren zukünftig über Ziegelteich. Das verkürzt den Linienweg aber senkt die Erreichbarkeit der Innenstadt.

61/62 fuhren bisher montags bis freitags gemeinsam. Das verwirrte, da die Liniennummern bei Abfahrt in Russee oder Mettenhof nicht passten. Nun laufen Sie: 61 Suchsdorf – Mettenhof 62 Proiensdorf – Russee.

Die 61 fährt montags bis freitags eine Stunde länger. 20.35 Uhr letzte Fahrten ab Innenstadt.

Die 1 geht ganz in der neu gestalteten 2 (Oppendorf – Wellingdorf – Klausdorf – Elmschenhagen) auf. Krooger Kamp wird auf einen 30'-Takt verstärkt. Neuerdings wird in Wellingdorf abgelöst. Bisher rückten die Wagen nach 4½h immer in den Betriebshof ein. Diese Leerfahrten spart man nun.

Die Tangentiallinie 9 (Kronsburg – Wellsee – Elmschenhagen – Wellingdorf) fährt nun 2h mehr: Letzte Fahrten nun gegen 21 Uhr an den Endstellen.

Bei den Einsatzwagen wurde vieles optimiert und auf die Auslastung und Sinnhaftigkeit überprüft. Detaillierte Informationen finden sich auf der Internet-Homepage der KVG und im Fahrplanbuch, das zum Preis von 1,00 Euro neu aufgelegt wurde.

Dabei wurde auch eine nochmalige Ausweitung des Angebots zur Universität mit Vorlesungsbeginn im Oktober 2020 angekündigt. Hier wird es zusätzliche Einsatzwagen geben, um die An- und Abfahrt der Studierenden besser in den Griff zu kriegen. Die Fahrten der 60S & 81 zielen auf die Vorlesungsbeginne 08.15, 10.15 und 12.15 Uhr sowie das Ende der Vorlesungen um 13.45, 15.45 und 17.45 Uhr. Neu sind Verstärkerfahrten auf der 50 zwischen Dammstraße (Exerzierplatz) und Universität.

Die Kieler Strandlinien verkehren in diesem Jahr vom 30. Mai bis 27. September 2020. Gefahren wird unverändert als Schnellbus mit Bedienung ausgewählter Haltestellen:

503S: täglich vom Hauptbahnhof zum Falckensteiner Strand im 90-Minuten-Takt (1 Umlauf)

512S: sonnabends und sonntags von Laboe nach Strande im 60-Minuten-Takt (3 Umläufe)

Weitere Änderungen: VDL-Elektrobussen der KVG

Die ersten 5 VDL-E-Busse kommen Anfang September für die 6 und 32. Die drei Lademasten in der verlängerten Adalbertstraße sind fertig. Ende August wurden die Wege der früheren Marineschule fertiggestellt. "Wik, Herthastraße" dient nur noch zum Aussteigen. Die Wagen fahren über Schleiweg zur Ladestation. Einstieg:"Petruskirche". Vorerst wird noch in der damaligen Straßenbahnschleife Herthastraße gewendet.

In Suchsdorf wurde der Endhalt Rungholtplatz seit 13.07.2020 für rund sechs Wochen nicht angefahren. Zwei der vier Halteplätze erhielten eine Ladestation. 22, 42, 61 und 81 fahren bis zum Ersatzhalt vor dem Kreisel, wenden dort und warten im Parkstreifen Eckernförder Str.. 1.Halt stadteinwärts: "Sylter Bogen".

Am Betriebshof Werftstraße sieht man schon die neuen Fahrzeughallen (Grundsteinlegung am 25.03.2020). Sie beheimaten dann die Hybrid- und Elektrobusse. Die Diesel stehen dann im Betriebshof Diedrichstraße. Die zweite Runde der E-Busschulung läuft planmäßig.

Weitere Baustellen im kurzen Überblick:

Seit 17.08.2020 für sechs Wochen ist die Hasseer Straße gesperrt. Die 50/51 fahren stadtauswärts über Altenrade – Neuenrade, stadteinwärts weiträumig und zeitraubend umgeleitet über Gärtnerstraße – Rendsburger Landstraße – Winterbeker Weg. "Stadtrade" kann stadteinwärts nicht bedient werden.

Seit 05.08.2020 ist für rund drei Wochen der Skandinaviendamm halbseitig gesperrt. Zwischen Hofholzallee und Narvikstraße wird stadteinwärts auf der Gegenfahrbahn gefahren. "Stavangerstraße" wird vorerst in die Mittellage verlegt. "Kurt-Schumacher-Platz" und "Bergenring" sind nicht erreichbar.

Seit 15.06.2020 ist der Klausdorfer Weg im Bereich Werftstraße gesperrt. 9 & 72 fahren ab Wellingdorf üb. Wischhofstraße – Ostring. Mehrere Halte entfallen.

Seit 29.06./06.07. wird am Schusterkrug (Flugplatz Holtenau) gebaut. 91, 501, 502 & 501N umfahren weiträumig über Fördestraße. Um Friedrichsort gut zu bedienen, fahren 501/502 ab Hohenleuchte über Eiche – Prieser Strand – Brauner Berg zur Kreuzung Pries. Die 5' mehr Zeitbedarf wurden eingeplant.

Hybrid-Entwerter für die KVG

Die KVG setzt sukzessive Hybrid-Entwerter ein, die digitale und analoge Fahrscheine prüfen.

Peter Zollitsch PRO BAHN, Schleswig/Mittelholstein







Mehr Züge. Mehr Pünktlichkeit. Mehr Reisekomfort. Wir kämpfen dafür!

Werden auch Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Fahrgastverband PRO BAHN e.V. Friedrichstraße 95 10117 Berlin info@pro-bahn.de www.pro-bahn.de/beitritt



