Schleswig-Holstein-Schiene

Das Magazin des Fahrgastverbands PRO BAHN für Bahn, Bus und Fähre in Schleswig-Holstein, Hamburg und Nordostniedersachsen



Ausgestaltung des Schienenersatzverkehrs Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lensahn – Lübeck und

Anpassungsbedarf im Öffentlichen Verkehr in den Kreisen Plön und Ostholstein

Workshop zum Projekt REAKT - SolarTram & Teststrecke am 29.10.2021:

Bahnindustrie und Forschung zu Gast in Malente



PRO BAHN intern SHS 02/21 · Seite 2

PRO BAHN Bundesverband

Bundesvorsitzender

Detlef Neuss

mobil: 0170-5853246

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

Öffentlichkeitsarbeit im Bundesverband

Lukas Iffländer

mobil: 0176-66822886

e-mail: <u>lukas.ifflaender@pro-bahn.de</u>

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

PRO BAHN Schleswig-Holstein, Hamburg und Nordostniedersachsen

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

N.N

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

Regionalverband Lübeck & Umgebung

N.N.

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

Regionalverband Hamburg & Umgebung

Mathias Bölckow

Veringstraße 49 • 21107 Hamburg

mobil: 0176-49226044

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

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

Regionalverband Schleswig-Mittelholstein

Jeden Monat am 2. Freitag abend an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbands. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Westholstein

Jeden 2. Mittwoch in den Monaten Februar, Juni und Oktober um 18.30 Uhr im Restaurant "Da Gino" in Elmshorn.

Regionalverband Lübeck & Umgebung

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

Regionalverband Hamburg & Umgebung

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

Editorial SHS 01/22 · Seite 3

Liebe Leserinnen und liebe Leser, liebe PRO BAHNerinnen und PRO BAHNer.

mit der 41. Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene liegt Euch und Ihnen die erste der vier geplanten Ausgaben für das Jahr 2022 vor. Nach der Einführung des neuen Layouts bei der 40. Ausgabe freuen wir uns auch weiterhin auf Eure und Ihre Anregungen und Rückmeldungen zum neuen Layout sowie natürlich auch über Eure und Ihre Leserbriefe zur Schleswig-Holstein-Schiene.

Die Themen dieser Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene sind die Ausgestaltung des (geplanten) Schienenersatzverkehrs Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lensahn – Lübeck und der Anpassungsbedarf im Öffentlichen Verkehr in den Kreisen Plön und Ostholstein sowie die Aktivitäten zur Reaktivierung der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg.

In dem Zeitraum, in dem diese Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene entstanden und erschienen ist, finden in Schleswig-Holstein und Hamburg zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur statt, unter anderem im Streckenabschnitt Pinneberg – Hamburg und Hamburg – Ahrensburg.

Es zeigt sich wieder, dass in Schleswig-Holstein und Hamburg nicht ausreichend leistungsfähige Umleitungsstrecken vorhanden sind und die Vorbereitung und Umsetzung der zeitlich parallel verlaufenden Infrastrukturmaßnahmen an zentralen Streckenabschnitten durch DB Netz unzureichend gewesen ist.

All das sind Aspekte, die der Fahrgastverband PRO BAHN bereits seit langer Zeit thematisiert, die DB Netz und der Bund jedoch nicht konsequent angehen, beheben und verbessern. Im Ergebnis wird für den Fahrgast wieder einmal nur ein Grundangebot vorgehalten, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen nur bedingt pünktlich und zuverlässig erbringen können.

Eine angenehme Frühjahrszeit, angenehme Reisen mit Bahn, Bus und Schiff sowie viel Freude bei der Lektüre wünscht

Eure und Ihre

SHS-Redaktion

Unsere Themen in dieser Ausgabe

PRO BAHN Bundesverband

PRO BAHN intern

S. 02

Editorial

S. 03

VERKEHR

Ausgestaltung des Schienenersatzverkehrs
Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg –
Lensahn – Lübeck und Anpassungsbedarf
im Öffentlichen Verkehr in den Kreisen
Plön und Ostholstein S. 04

Workshop zum Projekt REAKT – Solar & Teststrecle am 29.10.2021: Bahnindustrie und Forschung zu Gast in Malente

S. 10

Impressum

Herausgegeber:

Fahrgastverband PRO BAHN e.V. Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg www.pro-bahn-sh.de

Die Schleswig-HolsteinSchiene ist das Magazin der Fahrgäste im Norden; erscheint viermal im Jahr; Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.

Redaktion: V.i.S.d.P. Stefan Barkleit, Landesvorsitzender

Gestaltung: steuer.grafikdesign

Königsberger Straße 6, 76532 Baden-Baden

Unser Titelbild: Die Verkehrsleistungen im Öffentlichen Verkehr im Kreis Ostholstein werden nicht nur von der Autokraft selbst, sondern auch von Subunternehmen wie der Firma Ubben erbracht. In unserem Titelbild ist ein Bus der Firma Ubben auf der Linie 5804 Nord Oldenburg ZOB - Heiligenhafen auf dem Weg nach Heiligenhafen/Wilhelmplatz.

Foto: Peter Zollitsch, Bildretusche: Birgit Steuer

Verkehr SHS 02/21 · Seite 4

Ausgestaltung des Schienenersatzverkehrs

Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lensahn – Lübeck und

Anpassungsbedarf im Öffentlichen Verkehr

in den Kreisen Plön und Ostholstein

Mit Stand vom März 2022 wird der Vorhabenträger DB Netz am 05. September 2022 mit den Infrastrukturmaßnahmen zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung beginnen.

u diesem Zeitpunkt wird der Vorhabenträger DB Netz den Streckenabschnitt Puttgarden – Neustadt aufgrund der Infrastrukturmaßnahmen zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung für den Schienenverkehr sperren und mit der Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung den weitgehend neu errichteten Streckenabschnitt Grenze Dänemark – Bad Schwartau-Waldhalle in Betrieb nehmen.

Des Weiteren errichten die DB Netz eine viergleisige Abstellanlage im Bereich des Gleisdreiecks Burg auf Fehmarn und die AKN Eisenbahn GmbH eine Verlängerung des bestehenden Außenbahnsteiges

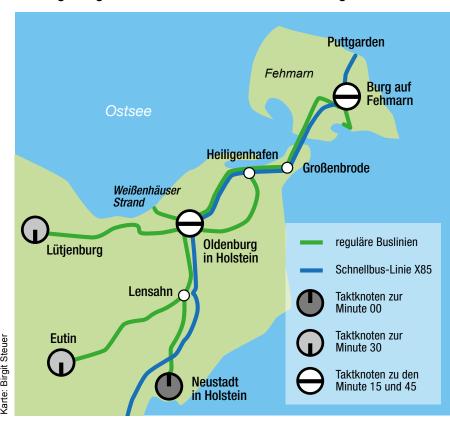
sowie eine Erweiterung des bestehenden Außenbahnsteiges zu einem Mittelbahnsteig, so dass sich der Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Haffkrug – Lübeck künftig im Taktknoten Burg auf Fehmarn begegnen können und somit optimale Anschlusssituationen zwischen dem schienengebundenen Nahverkehr und dem straßengebundenem Nahverkehr geschaffen werden.

Schnellbus-Linie X 85 Puttgarden –
Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lensahn
– Lübeck ersetzt die Regionalbahn-Linie 85
Puttgarden –/ Neustadt – Lübeck im
Streckenabschnitt Puttgarden – Neustadt

Mit der Sperrung des Streckenabschnitts Puttgarden – Neustadt für den schienengebundenen Nahverkehr verkehrt die Regionalbahn-Linie 85 Puttgarden –/ Neustadt – Lübeck nur noch im Streckenabschnitt

Neustadt – Lübeck, auf dem ein Angebot im exakten 60-Minuten-Takt eingeführt wird, welches montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit und samstags und sonntags im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird.

Im Streckenabschnitt Puttgarden – Neustadt verkehrt anstelle der Regionalbahn-Linie 85 Puttgarden –/ Neustadt – Lübeck die Schnellbus-Linie X 85 Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg ZOB – Lensahn – Lübeck, die System-Halte in Burg auf Fehmarn, Großenbrode, Oldenburg, Lensahn und Haffkrug erhalten wird. In Haffkrug kann dabei auf die Regionalbahn-Linie 85 Neustadt – Lübeck von und nach Lübeck und in Lübeck auf die Regionalexpress-Linie 8 von und nach Hamburg sowie



Verkehr SHS 02/21 · Seite 5

Lübeck-Travemünde, auf die Regionalexpress-Linie 83 von und nach Büchen sowie Lüneburg und die Regionalexpress-Linie 4 von und nach Bad Kleinen umgestiegen werden.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN besteht mit der Sperrung des Streckenabschnitts Puttgarden – Neustadt für den schienengebundenen Nahverkehr und der Einführung der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden - Burg auf Fehmarn - Oldenburg ZOB – Lensahn – Lübeck nicht nur die Möglichkeit, für den Zeitraum der Sperrung des Streckenabschnitts Puttgarden - Neustadt für den schienengebundenen Nahverkehr ein attraktives, konkurrenzfähiges und nutzbares Angebots-Konzept für den Schienenersatzverkehr umzusetzen, sondern auch die Möglichkeit, mit der Neuordnung des Angebots-Konzeptes auf weiteren Linien ein attraktives, konkurrenzfähiges und nutzbares Angebots-Konzept für den straßengebundenen Nahverkehr im nördlichen Kreis Ostholstein umzusetzen, so dass mehr Menschen vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Verkehr mit Bahnen und Bussen umsteigen und somit ihren Anteil für eine Verkehrswende leisten können.

Daher sollten aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN mit der Einführung der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden - Burg auf Fehmarn - Oldenburg ZOB - Lensahn - Lübeck auch die Angebots-Konzepte auf den folgenden Linien neu geordnet werden:

- Linie 310 Kiel Rastorfer Kreuz Lütjenburg Oldenburg Markt
- Linie 5508 Eutin Lensahn Oldenburg Markt
- Linie 5603 Weißenhäuser Strand Oldenburg ZOB
- Linie 5751 Puttgarden Burg auf Fehmarn Burgtiefe
- Linie 5804 Heiligenhafen Oldenburg Lensahn - Neustadt
- Linie 5811 Burg auf Fehmarn Großenbrode Heiligenhafen - Oldenburg ZOB

Das Ziel der Neuordnung der Angebots-Konzepte auf den genannten Linien sollte es sein, in Anlehnung an das Angebots-Konzept auf der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lensahn – Lübeck montags bis freitags im Zeitraum von 05.00 bis 01.00 Uhr sowie samstags und sonn-



In immer mehr Kreisen in Schleswig-Holstein werden immer mehr Busse eingesetzt, die in den Farben des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein (NAH.SH) lackiert sind. Dies betrifft auch Busse von Subunternehmen wie bei diesem Bus der Firma Ubben, der im Auftrag der Autokraft auf der Linie 5951 von Timmendorfer Strand nach Lübeck Hauptbahnhof/ ZOB unterwegs ist.

tags im Zeitraum von 06.00 bis 01.00 Uhr ein Angebot im 60-Minuten-Takt vorzuhalten.

Das Angebot auf den genannten Linien sollte nicht nur ausschließlich in Form regulärer Fahrten mit Gelenk- und Solobussen, sondern auch in Form von Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) mit Kleinbussen und Taxen erbracht werden.

Einführung eines Integralen Taktfahrplanes im nördlichen Kreis Ostholstein

Um mit der Einführung der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden - Burg auf Fehmarn - Oldenburg ZOB - Lensahn - Lübeck und der Neuordnung des Angebots-Konzeptes auf den oben genannten weiteren Linien ein attraktives, konkurrenzfähiges und nutzbares Angebots-Konzept für den straßengebundenen Nahverkehr im nördlichen Kreis Ostholstein umsetzen zu können, ist es erforderlich, im nördlichen Kreis Verkehr SHS 02/21 · Seite 6





In immer mehr Kreisen in Schleswig-Holstein wird ein Integraler Taktfahrplan eingeführt, in dessen Taktknoten den Fahrgäste attraktive Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten zwischen den einzelnen Linien angeboten werden. Im Bild oben links verlässt ein Bus der Linie 782 nach Neumünster Bahnhof/ ZOB den Taktknoten Nortorf ZOB zur Minute 00, im Bild oben rechts verlässt ein Bus der Linie 710 nach Kappeln ZOB den Taktknoten Eckernförde ZOB zur Minute 00.

Ostholstein einen Integralen Taktfahrplan einzuführen, so dass an den Taktknoten optimale Anschlusssituationen sowohl zwischen dem schienengebundenen Nahverkehr und dem straßengebundenem Nahverkehr als auch innerhalb des straßengebundenen Nahverkehrs geschaffen werden.

Ein integraler Taktfahrplan ist in den Kreisen Plön und Ostholstein grundsätzlich kein neues Fahrplan-Konzept, denn schon heute wird das Angebot im östlichen Kreis Plön und den nördlichen Kreis Ostholstein durch den Integralen Taktfahrplan auf den Bahnstrecken Kiel – Lübeck, Neustadt – Lübeck und Travemünde – Lübeck sowie durch den angenäherten Integralen Taktfahrplan auf den Linien 310 Kiel – Rastorfer Kreuz – Lütjenburg – Oldenburg Markt und 5518 Eutin – Neustadt – Pelzerhaken geprägt.

So bestehen schon heute in den Städten Kiel und Lübeck sowie den Kreisen Plön und Ostholstein folgende Taktknoten:

- Taktknoten Kiel Hauptbahnhof zur Minute 30
- Taktknoten Rastorfer Kreuz zur Minute 00
- Taktknoten Lütjenburg zur Minute 30
- Taktknoten Eutin zur Minute 30
- Taktknoten Neustadt zur Minute 00
- Taktknoten Lübeck Hauptbahnhof zur Minute 00

Das Fahrplan-Konzept der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden - Burg auf Fehmarn - Oldenburg -Lensahn - Lübeck ermöglicht es des weiteren, in Lensahn einen Taktknoten zur Minute 00 einzuführen, schließt jedoch aufgrund des vorgesehenen Anschlusses in Haffkrug zur Regionalbahn-Linie 85 Neustadt – Lübeck und in Lübeck zum Taktknoten Lübeck Hauptbahnhof zur Minute 00 aus, in Burg auf Fehmarn, Oldenburg und Haffkrug Taktknoten zur Minute 00 oder zur Minute 30 einzuführen. In Burg auf Fehmarn und in Oldenburg sind daher Richtungsknoten zu den Minuten 15 und 45 vorzusehen.

Die Einführung eines Integralen Taktfahrplanes ist somit für Fahrgäste nicht nur mit Vorteilen hinsichtlich des Angebotes, der Fahrzeiten und der Umsteigezeiten verbunden, sofern es den verantwortlichen Aufgabenträger aufgrund fahrplantechnischer Restriktionen nicht möglich ist, im Rahmen der Einführung eines Integralen Taktfahrplan ausschließlich Taktknoten zur Minute 00 oder zur Minute 30 einzuführen, sondern auch Richtungsknoten geschaffen werden.

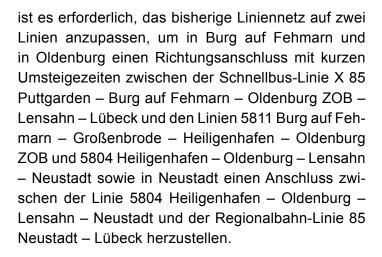
Im Vergleich zu den Taktknoten zur Minute 00 oder zur Minute 30. in denen sich alle Linien zur Minute 00 oder zur Minute 30 treffen, werden in den Richtungsknoten in den stark nachgefragten Relationen Richtungsanschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten von 5 bis 15 Minuten und in den mittel beziehungsweise schwach nachgefragten Relationen Richtungsanschlüsse mit langen Umsteigezeiten von 15 bis 30 Minuten geschaffen.

Anpassungsbedarf des Liniennetzes im nördlichen Kreis Ostholstein

Mit der Einführung der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden - Burg auf Fehmarn - Oldenburg ZOB -Lensahn - Lübeck und der Einführung eines Integralen Taktfahrplanes im nördlichen Kreis Ostholstein Verkehr SHS 02/21 · Seite 7



Nach wie vor werden jedoch noch Busse eingesetzt, die in abweichenden Farben wie dieser Bus der Autokraft lackiert sind, der auf der Linie 763 von Bredenbek nach Nortorf ZOB unterwegs ist.



Die Linie 5811 Burg auf Fehmarn - Großenbrode -Heiligenhafen - Oldenburg ZOB ist von und nach Burgtiefe zu verlängern, um in Burg auf Fehmarn den Richtungsanschluss in der Relation Puttgarden - Burgtiefe sowie in Oldenburg ZOB den Richtungsanschluss in der Relation Heiligenhafen – Lübeck herzustellen, und ersetzt im Streckenabschnitt Burg auf Fehmarn - Burgtiefe die Linie 5751.

Die Linie 5751 bedient nur noch den Streckenabschnitt Puttgarden - Burg auf Fehmarn, wobei im Hinblick auf die im 60-Minuten-Takt verkehrende Schnellbus-Linie X85 Puttgarden - Burg auf Fehmarn – Oldenburg ZOB – Lensahn – Lübeck zu prüfen ist, ob das Angebot der Linie 5751 vom Umfang her unverändert fortzuführen ist.

Mit der Verlängerung der Linie 5811 Burg auf Fehmarn - Großenbrode - Heiligenhafen - Oldenburg ZOB von und nach Burgtiefe sind die im touristischen Verkehr stark nachgefragten Ziele Burgtiefe, Burg auf Fehmarn, Großenbrode und Heiligenhafen mit einer



Ein Einsatz von Kleinbussen wie auf der Linie 757 von Hohenwestedt ZOB nach Nortorf ZOB kann auch im nördlichen Kreis Ostholstein verkehrlich sinnvoll sein.

durchgehenden Linie direkt miteinander verbunden und mit dem Richtungsanschluss in Oldenburg an den Taktknoten Lübeck zur Minute 00 angebunden.

Nachteil der Verlängerung der Linie 5811 Burg auf Fehmarn - Großenbrode - Heiligenhafen - Oldenburg ZOB von und nach Burgtiefe ist jedoch, dass in Burg auf Fehmarn der Richtungsanschluss in der Relation Burgtiefe - Lübeck nur mit einer Umsteigezeit von 30 Minuten herzustellen ist, außer das Angebot der Linie 5811 wird im Streckenabschnitt Burg auf Fehmarn – Burgtiefe auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet, gegebenenfalls im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan.

Die Linie 5804 Heiligenhafen – Oldenburg – Lensahn - Neustadt ist in die Linien 5804 Nord Oldenburg -Heiligenhafen und 5804 Süd Oldenburg – Neustadt zu teilen, um in Oldenburg sowohl den Richtungsanschluss in der Relation Heiligenhafen - Lübeck als auch den Richtungsanschluss in der Relation Puttgarden – Neustadt sowie in Neustadt den Anschluss zur Regionalbahn-Linie 85 Neustadt – Lübeck herzustellen.

Auswirkungen auf die Fahrzeiten im Öffentlichen Verkehr in den Kreisen Plön und Ostholstein

Die Einführung der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden - Burg auf Fehmarn - Oldenburg ZOB - Lensahn ∰ – Lübeck und des Integralen Taktfahrplanes im nördlichen Kreis Ostholstein sowie die Anpassung der Linien 5804 Heiligenhafen – Oldenburg – Lensahn - Neustadt und 5811 Burg auf Fehmarn - GroßenVerkehr SHS 02/21 · Seite 8

brode – Heiligenhafen – Oldenburg ZOB haben unterschiedliche Auswirkungen auf die Fahrzeiten auf den unterschiedlichen Relationen.

Die Auswirkungen auf die Fahrzeiten auf den unterschiedlichen Relationen sind anhand der Startorte Weißenhäuser Strand, Heiligenhafen, Großenbrode, Burg auf Fehmarn sowie Burgtiefe und der Zielorte Lütjenburg, Kiel, Plön, Eutin, Neustadt und Lübeck nachfolgend tabellarisch dargestellt:

Relation	Fahrzeit in Minuten	
	bis August 2022	ab September 2022
Weißenhäuser Strand – Lütjenburg	38 – 50	55
Weißenhäuser Strand – Kiel	94 – 102	111
Weißenhäuser Strand – Plön	123 – 109	95
Weißenhäuser Strand – Eutin	_	73
Weißenhäuser Strand – Neustadt	52 – 55	73
Weißenhäuser Strand – Lübeck	85	76

Relation	Fahrzeit in Minuten	
	bis August 2022	ab September 2022
Heiligenhafen – Lütjenburg	47 – 49	65
Heiligenhafen – Kiel	101 – 103	121
Heiligenhafen – Plön	87 – 139	105
Heiligenhafen – Eutin	-	83
Heiligenhafen – Neustadt	73	83
Heiligenhafen – Lübeck	88 – 97	86

Relation	Fahrzeit in Minuten	
	bis August 2022	ab September 2022
Großenbrode – Lütjenburg	52 – 62	57
Großenbrode – Kiel	104 – 118	113
Großenbrode – Plön	90 – 153	97
Großenbrode – Eutin	-	75
Großenbrode – Neustadt	68 – 77	75
Großenbrode – Lübeck	74 – 75	78

Relation	Fahrzeit in Minuten	
	bis August 2022	ab September 2022
Burg auf Fehmarn – Lütjenburg	61 – 72	75
Burg auf Fehmarn – Kiel	113 – 128	131
Burg auf Fehmarn – Plön	99 – 163	115
Burg auf Fehmarn – Eutin	-	93
Burg auf Fehmarn – Neustadt	78 – 86	97
Burg auf Fehmarn – Lübeck	84	96

Verkehr SHS 02/21 · Seite 9

Relation	Fahrzeit in Minuten	
	bis August 2022	ab September 2022
Burgtiefe – Lütjenburg	85 – 93	120 (90)
Burgtiefe – Kiel	137 – 149	176 (146)
Burgtiefe – Plön	123 – 184	160 (130)
Burgtiefe – Eutin	-	138 (108)
Burgtiefe - Neustadt	104 – 110	142 (112)
Burgtiefe – Lübeck	105 – 108	141 (111)

Zusammenfassung

Die Einführung der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg ZOB – Lensahn – Lübeck bewirkt, das Großenbrode, Oldenburg und Lensahn im Vergleich zur Regionalbahn-Linie 85 Puttgarden –/ Neustadt – Lübeck ohne eine deutliche Verlängerung der Fahrzeit umsteigefrei an den Taktknoten Lübeck zur Minute 00 angebunden sind. Von Puttgarden aus beziehungsweise von Burg auf Fehmarn aus hingegen verlängern sich die Fahrzeiten um 9 bis 11 Minuten beziehungsweise 12 Minuten.

Die Einführung des Integralen Taktfahrplanes im nördlichen Kreis Ostholstein sowie die Anpassung der Linien 5804 Heiligenhafen – Oldenburg – Lensahn – Neustadt und 5811 Burg auf Fehmarn – Großenbrode – Heiligenhafen – Oldenburg ZOB bewirkt, dass auch Weißenhäuser Strand und Heiligenhafen von der Einführung der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg ZOB – Lensahn – Lübeck profitieren und mit einem Umstieg in Oldenburg ZOB im 60-Minuten-Takt sowie mit 9 Minuten beziehungsweise 2 bis 11 Minuten kürzeren Fahrzeiten an den Taktknoten Lübeck zur Minute 00 angebunden sind.

Des Weiteren führt die Anpassung des derzeit 3 bis 8 Minuten nach der Minute 30 gelegenen Taktknoten Lütjenburg exakt auf die Minute 30 dazu, dass der Anschluss zwischen den Linien 310 Kiel – Rastorfer Kreuz – Lütjenburg – Oldenburg Markt und 350 Plön – Lütjenburg – Hohwacht in beiden Fahrtrichtungen angeboten wird und aus dem nördlichen Kreis Ostholstein kürzere Fahrzeiten nach und von Plön angeboten werden.

Insgesamt scheint es in der Übersicht über die Entwicklung der Fahrzeiten auf den unterschiedlichen Relationen zunächst, dass auf der überwiegenden Anzahl der Relationen trotz der Einführung der Schnellbus-Linie X85 Puttgarden – Burg auf Fehmarn – Oldenburg ZOB – Lensahn – Lübeck und des Integralen Taktfahrplanes im nördlichen Kreis Ostholstein längere Fahrzeiten als bisher angeboten werden.

Jedoch werden in der Übersicht über die Entwicklung der Fahrzeiten auf den unterschiedlichen Relationen bis August 2022 die bisher erreichbaren schnellsten Fahrzeiten dargestellt, die auf zahlreichen Relationen bisher mit 1 bis 2 Verbindungen täglich angeboten werden, während ab September 2022 die künftig erreichbaren schnellsten Fahrzeiten dargestellt werden, die auf allen Relationen künftig im 60-Minuten-Takt mit 17 bis 19 Verbindungen täglich angeboten werden.

Somit wird das bisher abhängig von der Linie und der Relation eingeschränkt nutzbare Angebots-Konzept für den straßengebundenen Nahverkehr im nördlichen Kreis Ostholstein mit der Neuordnung des Angebots-Konzeptes dergestalt weiterentwickelt, dass unter dem Motto "Jede Stunde, jede Linie" von früh morgens bis spät abends ein attraktives, konkurrenzfähiges und nutzbares Angebots-Konzept für den straßengebundenen Nahverkehr im nördlichen Kreis Ostholstein besteht.



FAHRGASTVERBAND PRO BAHN VORSITZENDER LANDESVERBAND SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG Pressemitteilung SHS 01/22 · Seite 10

Pressemitteilung des Vereins Schienenverkehr Malente – Lütjenburg e.V.

Workshop zum Projekt REAKT – SolarTram & Teststrecke am 29.10.2021

Bahnindustrie und Forschung zu Gast in Malente



Am 29.10.2021 fand im Haus des Kurgastes in Malente ein erster Workshop zum Projekt *REAKT* – *SolarTram & Teststrecke Malente – Lütjenburg* statt.

ieran nahmen Professorinnen und Professoren von gleich sieben Hochschulen (FH Kiel, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, TH Lübeck, Universität zu Lübeck, FH Westküste, HAW Hamburg und TU Hamburg), das Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa, der mögliche Betreiber der Strecke neg (Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH) sowie Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer von über 20 Unternehmen aus der Bahn- und IT-Industrie teil, die allesamt an der Mitwirkung im Projekt interessiert sind.

Darüber hinaus ist das Projekt schon jetzt Bestandteil eines umfassenden Forschungsnetzwerkes mit der FH Ostwestfalen-Lippe, der FH Bielefeld, der

TU Chemnitz und der FH Campus Wien. In diesem Netzwerk gibt es mit dem RailCampus OWL in Minden und dem Smart Rail Connectivity Campus in Annaberg-Buchholz bereits bestehende Forschungsprojekte mit ähnlichen Fragestellungen. Das Projekt REAKT könnte auf der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg analog als norddeutscher Standort in dieses Forschungsnetzwerk eingegliedert werden.

Über 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen vor Ort in Malente zusammen, zahlreiche weitere nahmen online an der Konferenz teil. Anlässlich des Workshops verlegte der Beirat Bahntechnik Schleswig-Holstein, in dem unter Federführung des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums des Landes Schleswig-Holstein die gesamte Bahnindustrie versammelt ist, sogar seine Beiratssitzung eigens nach Malente. Diese Entscheidung beweist, welcher Bedeutung der Beirat dem Projekt beimisst. Auch die Bürgermeisterin der Gemeinde Malente, Tanja

Pressemitteilung SHS 02/21 · Seite 11

Rönck, sowie der Landtagsabgeordnete Tim Brockmann (CDU) waren vertreten.

Im Workshop selbst ging es darum, in ersten Gesprächen mögliche Kooperationspotenziale zu sondieren und zu prüfen, welche Forschungsfragen im REAKT-Projekt untersucht werden und welche Akteure zu welchen Forschungsfragen gemeinsam zusammenarbeiten könnten.

Hierbei wurden drei erste Bereiche an Teilprojekten grob zusammengefasst:

- **1.** Die Entwicklung und der Bau der ersten Prototypen der SolarTram.
- Innovative Forschungsfragen zur Infrastruktur von Nebenbahnen – bis hin zum autonomen Fahren auf der Schiene.
- Begleitende Forschungsfragen der Raumund Verkehrsplanung sowie des Tourismus im Hinblick auf die Verkehrswende und Lösungen für den Klimawandel.

In diesen drei Arbeitsgruppen wurden die jeweiligen Akteure durch den Workshop zusammengebracht. Sie werden nun parallel weiter an Konkretisierungen arbeiten. Ferner wurde gemeinsam besprochen, wie die weiteren übergreifenden Schritte aussehen könnten.

Als Fazit wurde erneut bestätigt, dass die Bahnstrecke Malente – Lütjenburg aus unterschiedlichen Gründen die bestgeeignete im Land Schleswig-Holstein für dieses Forschungsprojekt ist.

Dies liegt insbesondere darin begründet, dass die Strecke über keine Weichenverbindung mehr zum restlichen Netz verfügt und der Gleiskörper lückenlos vorhanden ist. Sie ist somit als vom restlichen Netz getrennte "Inselstrecke" ein in sich geschlossenes System. Dies bietet umfassende Testmöglichkeiten, die so im herkömmlichen Schienennetz mit regulärem Betrieb nicht möglich wären. So wird beispielsweise in Erwägung gezogen, eine solch kleine Solar-

Tram in Niederflurbauart formell nicht als Eisenbahn, sondern als Straßenbahn oder sog. "Bahn besonderer Bauart" zu betreiben. Diese Freiheit bietet nur eine vom restlichen Netz getrennte Strecke.

Gleichzeitig besteht im Bahnhof Bad Malente – Gremsmühlen die direkte Anbindung an den Bahnsteig, ohne die regulär von der DB genutzten Gleise befahren zu müssen. Da das Projekt ein "Zubringerverkehr" zum herkömmlichen Bahnbetrieb sein soll, bietet die sichelartige Bauform des Bahnhofsgeländes somit die Möglichkeit, hier ein Reallabor zu entwickeln. Auch alle weiteren notwendigen technischen Parameter werden von der Strecke mitgebracht, z.B. unterschiedliche Abschnitte in Einschnitten, mit Wald, Schattenwurf, Gegenwind sowie verschiedene Steigungen, Kurvenradien und eine mit 17 Kilometern optimale Länge für eine attraktive Fahrzeit bei 50-60 km/h Geschwindigkeit.

Die SolarTram soll ein kleines und an die Nachfragemengen des ländlichen Raums angepasstes Schienenfahrzeug mit ca. 20 Plätzen werden, welches durch verringerte Betriebskosten ermöglichen soll, Nebenbahnen in einem angepassten Format nutzbar zu machen, falls sie als herkömmliche Eisenbahn unwirtschaftlich sind. Bei größeren Nachfragemengen soll eine Mehrfachtraktion ermöglicht werden, sodass immer bedarfsangepasste Kapazitäten zur Verfügung stehen. Dies ist insbesondere in touristisch geprägten Regionen mit teils stark schwankenden Nachfragemengen enorm wichtig.

Für das Fahrzeug wird ein Gewicht von nur sieben Tonnen angestrebt. Die Bahnstrecke Malente – Lütjenburg wurde bis ins Jahr 2000 für Züge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 1.400 Tonnen regulär betrieben und verfügt daher auch über eine Bausubstanz für den damaligen militärischen Schwerlastverkehr. Entsprechend sind die Anforderungen an den Gleiskörper für das REAKT-Projekt nicht vergleichbar mit den vorherigen Nutzungsformen der Strecke. Der Gleiskörper ist zudem lückenlos vollständig vorhanden, während bei vergleichbaren stillgelegten Bahnstrecken in aller Regel Bauwerke (z.B. Brücken) oder Bahnübergänge fehlen und erst wieder neu gebaut werden müssten, was das Projekt extrem verteuern würde.

Da die Strecke Malente – Lütjenburg zudem genau mittig zwischen den Hochschulstandorten Kiel und

Pressemitteilung SHS 02/21 · Seite 12

Lübeck liegt, sowie auch von Hamburg direkt für Studenten in attraktiven Anreisezeiten erreicht werden kann, bietet sich die Option, vor Ort gemeinsam mit den Studenten Projekte an der Strecke durchzuführen. Die interessierten Hochschulen und Unternehmen sehen großes Potenzial für eine standortübergreifende Kooperation und haben dies auch in entsprechenden Interessenbekundungen schriftlich hinterlegt.

Alle am Projekt beteiligten Institutionen kommen aus Schleswig-Holstein und Hamburg, weswegen sich durch das Projekt die Chance ergibt, bundesweiter Vorreiter als Leuchtturmprojekt mit einer entsprechenden Strahlkraft zu werden. Antrieb des Projektes ist die Tatsache, dass für eine angestrebte Verkehrswende eine verbesserte Versorgung des ländlichen Raums benötigt wird und hierbei auch unstrittig ist, dass das Schienennetz ausgebaut werden sollte. Dafür wäre es naheliegend, die noch existierenden aber derzeit brachliegenden Bahnstrecken wieder nutzbar zu machen. Dies gilt insbesondere im touristischen Anreiseverkehr (z.B. an die Ostseeküste).

Hier könnten die Stadt Lütjenburg und die Hohwachter Bucht Modellregion werden. So könnten circa 250 Bahnstrecken und zugehörige Regionen in Deutschland wieder an die Schiene angeschlossen werden. Nun geht es darum, ob die Landespolitik ein solches Projekt mit dieser Strahlkraft unterstützt. Hierfür ist das Projektkonsortium jedoch optimistisch, denn allenthalben wird betont, dass für die Herausforderungen der Zukunft Innovationen gefördert werden sollen. Zudem macht es Sinn, die bereits vorhandenen Infrastrukturen nicht weiter brachliegen zu lassen, sondern mit kleineren Formaten (sogenannten "Light Rail") wieder nutzbar zu machen.

Der Verein Schienenverkehr Malente – Lütjenburg samt seinen Partnern aus Forschung und Wirtschaft hofft, diese Innovationen jetzt vorantreiben zu können und ein solches Pilotprojekt für Schleswig-Holstein gewinnen zu können. Das Projekt REAKT auf der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg böte hierfür eine großartige Gelegenheit.

(H) Malente, den 02.11.2021





Das Karriereportal für Bahnberufe



Mein SchienenJobs: Unternehmen bewerben sich bei Dir

Bahn frei für Deine Karriere!

Ein Projekt von:





Unterstützt durch:



















