

Schleswig-Holstein-Schiene

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



Neubaustrecken (NBS):

Die Masse macht es und Netze zählen!

Aufbau und Ausbau eines flächendeckenden
Landesbus-Netzes in Schleswig-Holstein

PRO BAHN Bundesverband

Bundvorsitzender

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

Ehrevorsitzender

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 Schwentinal

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 Schwentinal

mobil: 0151-51462156

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

Regionalverband Westholstein

N.N.

e-mail: westholstein@pro-bahn.de

Regionalverband Lübeck & Umgebung

N.N.

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

Regionalverband Hamburg & Umgebung

Mathias Bölcrow

Veringstraße 49 • 21107 Hamburg

mobil: 0176-49226044

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

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

Regionalverband Schleswig-Mittelholstein

Jeden Monat werktags abends an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. 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.

Liebe Leserinnen und liebe Leser, liebe PRO BAHNERinnen und PRO BAHNER,

mit der 42. Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene liegt Euch und Ihnen die zweite 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.

Nachdem sich die vergangene Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene thematisch auf den Nahverkehr mit Bahnen und Bussen in den Kreisen Plön und Ostholstein sowie die Aktivitäten rund um die Reaktivierung der Bahnstrecke Malente–Lütjenburg konzentriert hat, ist diese Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene thematisch breiter aufgestellt.

Themen dieser Ausgabe sind, in welchem Rahmen die Errichtung von Neubaustrecken verkehrlich sinnvoll ist, wie der Nahverkehr mit Bahnen in der Region Flensburg ausgebaut und wie mit kleinteiligen Investitionsmaßnahmen die Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein und Hamburg verbessert werden kann. Des Weiteren thematisieren wir, wie mit dem Aufbau und Ausbau eines flächendeckenden Landesbus-Netzes das schienengebundene Nahverkehrs-Grundnetz zu einem landesweiten Nahverkehrs-Grundnetz weiterentwickelt werden kann.

Zudem wird mit Erscheinen dieser Ausgabe das von der rot-grün-gelben Bundesregierung für den Zeitraum vom 1. Juni bis zum 31. August ersonnene Neun-Euro-Ticket, mit dem wir zu einem Sonderpreis von 9 Euro einen Monat lang deutschlandweit den Nahverkehr mit Bahnen und Bussen nutzen können, seit rund einem Monat gelten.

Wir freuen uns auf Eure und Ihre Leserbriefe zum Neun-Euro-Ticket, zudem werden wir in der 44. Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene, die Mitte September erscheinen wird, einen konstruktiv-kritischen Rückblick auf die Auswirkungen des Neun-Euro-Ticket auf den Nahverkehr mit Bahnen und Bussen in Schleswig-Holstein, Hamburg und Nordostniedersachsen werfen.

Eine angenehmen Sommer, 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 UND POLITIK

Neubaustrecken (NBS): Die Masse macht es und Netze zählen!	S. 04
Aufbau und Ausbau eines flächendeckenden Landesbus-Netzes in Schleswig-Holstein	S. 06

VERKEHR

Warum ist Verkehrsplanung ein so komplexes Vorhaben	S. 09
Grenzen überwinden – Regional-Stadtbahn Flensburg	S. 11
Kleinteilige Investitionsmaßnahmen in Hamburg und Schleswig-Holstein	S. 14

Impressum

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

Die Schleswig-Holstein-Schiene 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: Am 3. Juli 2016 steht im Rahmen der Sonderfahrten im Streckenabschnitt Bergedorf Süd – Krümmel anlässlich der Feierlichkeiten zum 800-jährigen Geburtstag der Stadt Geesthacht ein LINT 54 der AKN Eisenbahn GmbH an der Bahnstation Geesthacht Freizeitband zur Fahrt nach Bergedorf Süd bereit.

Der Koalitionsvertrag der neuen schwarz-grünen Landesregierung sieht vor, dass die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein sowie die Aufgabenträger HVV und NAH.SH die Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelburg–Bergedorf–Geesthacht planen.

Foto: Stefan Barkleit

Neubaustrecken (NBS): Die Masse macht es und Netze zählen!

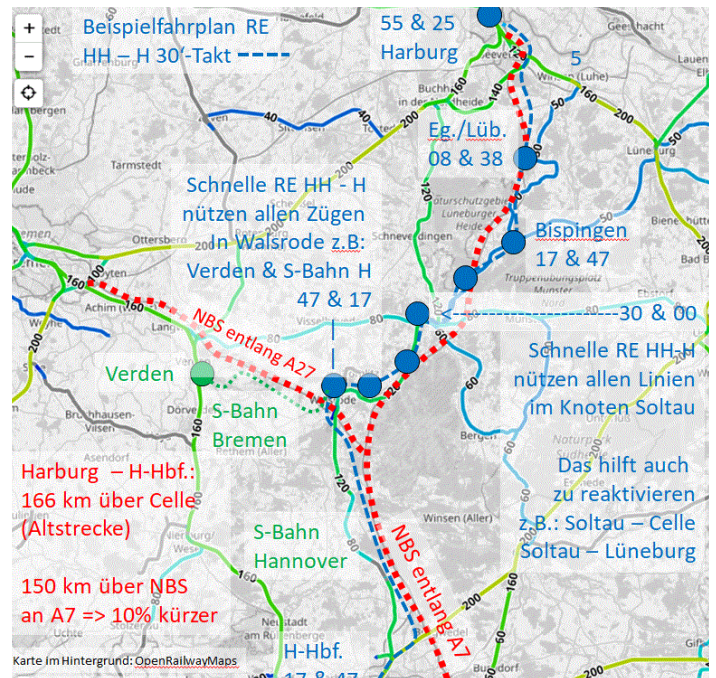
In zwei SHS-Ausgaben diskutierten zwei Experten über zwei neue Strecken (NBS). Einer favorisiert Hamburg – Hannover, der andere Hamburg – Lübeck und beide bestreiten die Notwendigkeit der jeweils anderen. Beide argumentieren zentral mit der Fahrzeit und den Knoten für den Deutschlandtakt.

Doch selbst wenn der Ausbau von bestehenden Strecken (ABS) Fahrzeitziele erreicht, greift das zu kurz. Wir müssen nicht nur die Kundschaft von der Straße auf die Schiene locken, sondern auch den Platz bieten, wenn sie denn tatsächlich kommt. 25–35 Prozent der Pkw im Umland von Metropolen wie Hamburg oder Hannover heißen täglich hunderte Züge zusätzlich. Gute Aussichten und Grund, NBS grundsätzlich zu betrachten.

Züge gleicher Durchschnittsgeschwindigkeit schaffen viel auf zwei Gleisen. Daher trennt man gerne zwei Gleise langsamer Nahverkehre von Güter-, Regionalexpress- (RE) und Fernzügen, die dann ebenfalls mindestens zwei eigene Gleise brauchen. Für die Anbindung der Orte ist es unbedeutend, ob diese Gleise der durchfahrenden Züge im Ort oder an einer Autobahn außerhalb liegen. Wohl aber für die Belastung der Anwohnenden. Bei ABS verteuern Schutzmaßnahmen für die oft direkt an den Gleisen Wohnenden den Ausbau erheblich.

NBS an Autobahnen belasten meist viel weniger Menschen als der Ausbau durch die Orte. Sie entlasten Straßen zudem direkt dort, wo sie gebaut werden und die Altstrecke von durchfahrenden Zügen. Wie viel leichter diskutiert es sich, wenn der Gesamtlärm sinkt, da Lärmschutz für die Bahn dann auch vor Pkw-Lärm schützt und in zum Beispiel Lüneburg, Uelzen und Celle viel weniger Fern- und Güterzüge durchfahren, aber dafür viel mehr Personenzüge halten?

Nah-, Fern- und Güterzüge können durchaus je zwei Gleise brauchen. Ist es nicht leichter, NBS an Autobahnen für die (gegebenenfalls später auszubauende zumindest abschnittsweise) Viergleisigkeit auszuliegen als Altstrecken sechsgleisig durch die Orte?

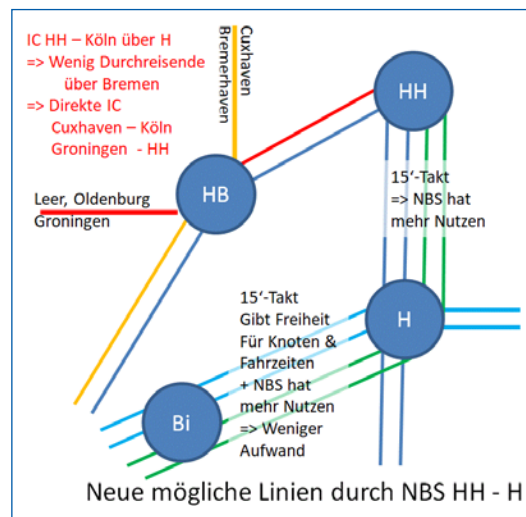
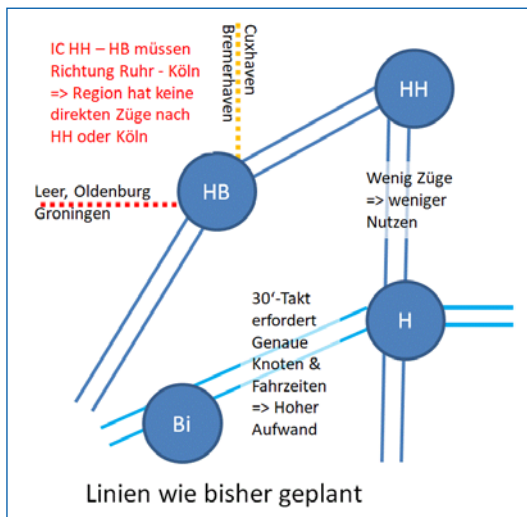


ABS lassen die Linienführung gleich und damit das Ausfädeln auf andere Strecken. Das lässt sich innerstädtisch kaum auflösen. Wo zum Beispiel soll in Lüneburg die Überwerfung hin, damit Güterzüge aus Büchen kreuzungsfrei nach Süden kämen?

NBS helfen Nebenbahnen mit besseren Anbindungen von Regionalknoten. Neue RE Hamburg – Hannover über Soltau, Dorfmark, Bad Fallingbommel und Walsrode binden nicht nur diese Orte selbst besser an Hamburg und Hannover an, sondern über die Anschlüsse auch alle Strecken drumherum. Wie sehr würden zusätzliche Regionalreisende, zum Beispiel Hannover – Amelinghausen und Hamburg – Bergen, Reaktivierungen ab Soltau beflügeln?

Richtung Lübeck herrscht der Regionalverkehr vor – Richtung Hannover der Fernverkehr. Denkt man großräumig und führt Hamburg – Köln über Hannover, sinkt mit den dichteren Takten der Druck ganz bestimmte Zeiten erreichen zu müssen. Wie sehr würde das die Diskussion zum Beispiel nach Bielefeld erleichtern?

Bremens Züge böten dann – vom Druck der Durchreisenden Hamburg – Ruhr – Köln befreit – neue Direkt-



Idee. Aber wie weit über Altona hinaus nach der Elbunterquerung brauchen Züge bis zur Oberfläche? Ein S-Bahn-tauglicher Tunnel wäre wegen des kleineren Lichtraumprofils günstiger und kann 4 Prozent steigen. Wären so die ohnehin tiefliegenden Stationen Altona und Königsstraße erreichbar?

verbindungen: Köln – Ruhr – Bremen – Cuxhaven und Hamburg – Bremen – Oldenburg – Norddeich. Oder warum nicht auch Groningen? Wieder nützt eine NBS weit außerhalb ihres eigentlichen Baugebietes.

Auch Güterzügen böten beide NBS Vorteile. Praktisch alle Güterzüge Dänemarks und Schleswig-Holsteins werden über Bad Oldesloe fahren. Die NBS nach Maschen böte sowohl der Jütlandroute und Kiel als auch Lübeck und der Vogelfluglinie direkte Fahrt sowohl nach Süd- als auch nach Westdeutschland. Welche andere Strecke kann das?

Lübeck – Lüneburg zu elektrifizieren, macht Sinn, um im Notfall umzuleiten. Für viel Güterverkehr wäre sie aber zweigleisig sowie in Büchen und Lüneburg kreuzungsfrei über die Hauptstrecken auszubauen. Eine neue Elbbrücke in Lauenburg käme hinzu. Viel Aufwand obwohl sie nur den Zügen FFBQ – Süddeutschland nützt. Richtung Maschen und Westdeutschland wären aufwändige Verbindungen nötig. Und wie sollen Züge Kiels und der Jütlandroute vom Ausbau Lübeck – Lüneburg profitieren, wenn sie sie nicht erreichen können? Sie würden weiterhin den Engpass in Hamburg-Wandsbek beim Wechsel auf die Güterumgebungsbahn (GUB) belasten und somit die Personenzüge nach Lübeck behindern.

Die NBS Lübeck – Maschen, Hamburg – Hannover und Hannover – Bielefeld sind kürzer als die ABS. Ist es nicht ein großer Vorteil bei gleicher Geschwindigkeit, kürzere Zeiten zu erreichen oder für die gleiche Zeit die Geschwindigkeit nicht so hochtreiben zu müssen?

Eine NBS von Altona nach Harburg als westliche Elbquerung ist zweidimensional betrachtet eine gute

Dann hätten 10-Minuten-Takte der S31, der zusammengefassten Regionalbahnen südlich Harburgs und gegebenenfalls auch Hamburg-Neugrabs/Stades viel Kundschaft. Wären es nicht sogar so viele, dass kein Platz mehr für Fern- oder gar Güterzüge wäre? Wie sollen diese dann einen eigenen viel aufwändiger zu bauenden Tunnel rechtfertigen? Nicht jede NBS rechtfertigt ihren Aufwand, aber eine reine Nahverkehrslösung als Westquerung muss mit untersucht werden.

Fazit:

- ABS sind meist denkbar, aber nicht unbedingt leichter und weniger aufwändig.
- ABS könnten gegebenenfalls angesichts der hohen Pkw-Zahlen zu wenig sein.
- NBS können vieles sehr viel besser als ABS, müssen aber netzweit und anhand konkreter Zielfahrpläne untersucht werden.
- Es ist Zeit, den besten Fahrplan zu finden, der aber viel mehr schaffen muss als eine Optimierung nur für Fernzüge.
- Möglich ist, dass NBS kombiniert mit einem leichteren Ausbau von bestehenden Strecken als bisher gedacht, das Optimum sind.

 DR. HOLGER BUSCHE

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND
SCHLESWIG/ MITTELHOLSTEIN

Aufbau und Ausbau eines flächendeckenden Landesbus-Netzes in Schleswig-Holstein

Auf der Grundlage des im Jahr 1995 beschlossenen ÖPNV-Gesetzes sind die Aufgaben im ÖPNV in Schleswig-Holstein klar aufgeteilt: das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH sind für die Ausgestaltung des SPNV verantwortlich, die Krei-

se und die kreisfreien Städte für die Ausgestaltung des ÖPNV in den Kreisen und in den kreisfreien Städten. Diese klare Aufteilung wird jedoch aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN jedoch nicht den Anforderungen der Fahrgäste gerecht.



Zwar haben zahlreiche Kreise in den vergangenen Jahren kreisweite Buslinien-Grundnetze entwickelt und eingeführt, jedoch haben die Kreise bisher kein Landesbus-Netz entwickelt und eingeführt, welches das schienengebundene landesweite Nahverkehrs-Grundnetz auf den Relationen ergänzt, auf denen die Schiene aufgrund nicht (mehr) vorhandener Bahnstrecken keine Netzwirkung (mehr) erfüllen kann.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN sind daher das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH gefordert, in Kooperation mit den Kreisen und kreisfreien Städten ein Landesbus-Netz zu entwickeln und einzuführen. Das Landesbus-Netz sollte die selben Qualitätsmerkmale wie das schienengebundene landesweite Nahverkehrs-Grundnetz aufweisen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat sich überlegt, wie das schienengebundene landesweite Nahverkehrs-Grundnetz durch ein Landesbus-Netz zu einem landesweiten Nahverkehrs-Grundnetz weiterentwickelt werden kann.

Linien des Landesbus-Netzes

Schon im Jahr 2019 hat der Fahrgastverband PRO BAHN die Einführung eines Landesbus-Netzes mit einem Umfang von insgesamt 24 landesweiten Buslinien vorgeschlagen. Der Auswahl zur Aufnahme der einzelnen Buslinien in das Landesbus-Netz haben die Kriterien zugrunde gelegen, dass eine Landesbus-Linie eine Netz-Funktion im landesweiten Nahverkehrs-Grundnetz oder/ und eine Anbindungsfunktion einer nicht (mehr) mit der Bahn angebotenen Stadt beziehungsweise Gemeinde haben sollte.

Der Vorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN für die Einführung eines Landesbus-Netzes aus dem Jahr 2019 umfasst folgende Landesbus-Linien:

- Niebüll – Flensburg (bis zur Reaktivierung der Bahnstrecke im SPNV)
- Husum – Flensburg
- Schleswig – Kappeln
- Schleswig – Eckernförde
- Rendsburg – Eckernförde
- Rendsburg – Itzehoe
- Heide – Rendsburg
- Kiel – Oldenburg

- Kiel – Bad Segeberg
- Heiligenhafen – Oldenburg
- Neumünster – Plön (bis zur Reaktivierung der Bahnstrecke im SPNV)
- St. Michaelisdonn – Brunsbüttel
- Eutin – Neustadt
- Brunsbüttel – Itzehoe (bis zur Reaktivierung der Bahnstrecke im SPNV)
- Itzehoe – Bad Bramstedt
- Bad Bramstedt – Bad Segeberg
- Henstedt-Ulzburg – Bad Segeberg
- Bad Segeberg – Scharbeutz
- Bad Segeberg – Lübeck
- Bad Segeberg – Hamburg-Ochsenzoll
- Timmendorfer Strand – Travemünde
- Bad Oldesloe – Ratzeburg
- Bad Oldesloe – Geesthacht
- Hamburg-Bergedorf – Geesthacht (bis zur Reaktivierung der Bahnstrecke im SPNV)

Im laufenden Jahr haben wir den Vorschlag für die Einführung eines Landesbus-Netzes um die folgenden 4 länderübergreifenden Landesbus-Linien ergänzt:

- Glückstadt – Stade
- Ratzeburg – Gadebusch
- Ratzeburg – Hagenow Land
- Geesthacht – Winsen (Verlängerung der Landesbus-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht)

Des Weiteren schlagen wir vor, auf ausgewählten Landesbus-Linien mittels an den Fahrzeugen angebrachten Fahrradträgern eine Fahrradmitnahme anzubieten.

Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot sollte montags bis samstags von 04.00 bis 21.00 Uhr und sonntags von 06.00 bis 21.00 Uhr einen 30-Minuten-Takt sowie von 21.00 bis 01.00 Uhr einen 60-Minuten-Takt umfassen.

Qualitätsmerkmale

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt abhängig von der erwarteten Fahrgastnachfrage den Einsatz von niederflurigen Solo- beziehungsweise Gelenkwagen mit einer Sitzplatzkapazität von 35 beziehungsweise 45 Sitzplätzen vor.

Die eingesetzten Solo- beziehungsweise Gelenkwagen sollten über Klappstische in der Reihenbestuhlung und jeweils eine Steckdose pro Doppelsitz verfügen. Weiterhin sollten die Fahrzeuge über jeweils einen Mehrzweckraum mit einer Stellfläche für 2 Rollstuhlplätze oder 3 Kinderwagenplätze verfügen.

Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge über eine Klimaanlage, ein Fahrgast-Informationssystem mit einer automatischen Haltestellen-Ansage und TFT-Monitoren für die Echtzeit-Information sowie über die technische Ausstattung zur Nutzung von WLAN verfügen.

Die Fahrzeuge sind sowohl innen als auch außen im Corporate Design der NAH.SH zu gestalten.

Haltestellen

Die Haltestellen der Buslinien des Landesbus-Netzes sollten möglichst zügig barrierefrei ausgebaut und mit angemessen dimensionierten Wartehallen versehen werden. An zentralen Haltestellen sind Busziel-Anzeiger für die Echtzeit-Information vorzusehen. Die Haltestellen sind im Corporate Design in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

Fahrpläne

Die Fahrpläne der Buslinien des Landesbus-Netzes sollten in dem vom Arbeitskreis Marketing der NAH.SH beschlossenen Corporate Design der NAH.SH gestaltet werden.

Des Weiteren sollten die Fahrpläne der Buslinien des Landesbus-Netzes im Fahrplan-Buch der NAH.SH enthalten sein.

Schleswig-Holstein-Tarif

Auf allen Linien des Landesbus-Netzes sollten die Fahrkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs und die weiter verbesserte NAH.SH-Garantie (ab 10 Minu-

ten Verspätung 50 Prozent Erstattung des Fahrkartenpreises) gelten.

Verkehrsverträge

In Anlehnung an das schienengebundene landesweite Nahverkehrs-Grundnetz sollten die Verkehrsverträge für das Landesbus-Netz Zielwerte für die Pünktlichkeit, die Zuverlässigkeit und die Sauberkeit der Landesbusse umfassen. Weiterhin sollte das Landesbus-Netz in das Qualitätsmanagement der NAH.SH einbezogen werden.

Verkehrsleistung und Aufgabenträgerschaft

Der Umfang der Verkehrsleistung im Landesbus-Netz beträgt nach Berechnungen des Fahrgastverbands PRO BAHN rund 24 Millionen Nutzwagenkilometer jährlich. Die Entwicklung und Einführung des Landesbus-Netzes sollte dabei aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN unter der Federführung der NAH.SH sowie der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) in Kooperation mit den Kreisen und kreisfreien Städten erfolgen.

 STEFAN BARKLEIT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG



Bild: Peter Zollitsch

Ein MAN-Gelenkwagen der Autokraft nimmt am 08. Dezember 2012 an der Haltestelle Niebüll, ZOB Fahrgäste zur Fahrt nach Leck, Schafflund, Handewitt und Flensburg auf. Sofern die Überlegungen und Vorschläge des Fahrgastverbands PRO BAHN umgesetzt werden, wird die Linie R1 Niebüll-Flensburg künftig Bestandteil des Landesbus-Netzes sein.

Warum ist Verkehrsplanung ein so komplexes Vorhaben?

Als Fahrgastverband begleiten wir ja seit langer Zeit die Vorhaben der Politik in Bezug auf ein, bedarfsgerechtes' öffentliches Verkehrssystem. Nicht zuletzt die Klimakatastrophe stellt die Gesellschaft vor neue Aufgabenstellungen, wenn wir feststellen müssen, dass privater Verkehr, zumindest der mit fossilen Brennstoffen betriebene, nur noch sehr eingeschränkt erlaubt sein kann. Es ist ja nicht nur die Gewöhnung an mehr Mobilität für privates Urlaubs- und Freizeitvergnügen, auch der Wandel der Arbeitswelt verändert die Anforderungen an ein öffentlich gestaltetes Verkehrssystem.

Dabei lag zuletzt im Fern- und Regionalverkehr die Priorität vor allem auf dem Ausbau von Straßen und der Vernachlässigung einer früher einmal dominierenden Schiene, wenn ein Großteil der Bahnanschlüsse in Klein- und Mittelstädte stillgelegt wurde. So blieb vielen Mitmenschen nichts

anderes übrig, als einen Umstieg auf Auto oder Zweirad mitzumachen, wobei die jüngere und ältere Bevölkerung von dieser privaten BewegungsfREIheit weniger profitieren konnte.

Nicht nur mit der Überlastung der Straßen, mit Staus, die ein schnelles Fortkommen behindern oder dem Mangel an Parkplätzen in den Ballungsgebieten erweist sich dieser Verkehrsweg als eine Sackgasse, auch die immensen Kosten für den Ausbau und die Reparatur der Schäden, die insbesondere durch den LKW-Verkehr angerichtet werden, wird ein ‚weiter so‘ im Prinzip auf Dauer unbezahlbar für unser Gemeinwesen.

Tatsachen, die es notwendig machen, Mobilität neu und anders zu planen. Die Frage dabei: Wie gelingt es der Politik, die Bedürfnisse der Nutzer des Verkehrswesens unter einen Hut zu bekommen? In den



Großstädten wird schon lange ein dichtes Netz an öffentlichem Verkehr geplant und ausgebaut. Das größere Problem sind die Kreise und Kommunen, die meistens nicht die Mittel haben, sich teure Verkehrsplaner leisten zu können und ein leistungsfähiges System an öffentlich angebotener Beförderung alternativ zum PKW zu unterhalten. Planung ist aber notwendig, um die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer erfassen zu können, um ihnen ein attraktives Angebot zu einem Umstieg zu ermöglichen. Zumal ja ein Großteil des Verkehrsaufkommens in den Ballungsgebieten aus dem Umland und den Anliegergemeinden resultiert und damit die Städte in besonderem Maße – auch ökologisch – belasten.

Am Beispiel Kiel wird deutlich: Die Stadtverwaltung leistet sich teure Planungen – auch in Bezug auf einen attraktiven Schienenverkehr innerhalb der Stadtgrenzen –, verleugnet aber das Verkehrsaufkommen aus dem Speckgürtel der Nachbargemeinden, das – so meine These – aber vor allem verantwortlich dafür ist, dass Organisationen wie die Deutsche Umwelthilfe Klagen gegen die Stadt aufgrund der zu hohen Feinstaubbelastung führen müssen und damit dieser Durchgangs- und Zugangsverkehr in den Planungen der Stadt gar nicht berücksichtigt wird, solange keine Abwehrmaßnahmen wie zum Beispiel eine Citymaut oder aber ein leistungsstarker öffentlicher Nahverkehr als Alternative eingeführt wird. Angesichts der begrenzten Ressourcen insbesondere der Kreise und Umlandgemeinden, aber auch der Stadt Kiel mit ihren hohen Sozialabgaben, sollte die Verzahnung und Finanzierung der Verkehrsmaßnahmen eine vorrangige Aufgabe der Landesregierung sein, die alle Beteiligten an einen Tisch bringen sollte. Es ist auch bekannt, dass das Land einmal eine Studie zum Verkehrsverhalten in Auftrag gegeben hat. Ihre Ergebnisse konnten jedoch bisher bei den Vorhaben von Kreisen und der Ballungsräume nicht berücksichtigt werden, weil sie dort nicht verbreitet wurde.

Fazit: Es muss gelingen, einen attraktiven ÖPNV hinzubekommen, an deren Planung alle Kommunen und das Land und vor allem diejenigen beteiligt werden, die ihn auch nutzen sollen. Es hilft wenig, wenn zum Beispiel der Kreis Rendsburg-Eckernförde einen Taktverkehr finanziert, der vor den Toren der Stadt endet und damit die Reisezeit verlängert oder sogar Anschlüsse verhindert. Ein wichtiger Beitrag

für die Akzeptanz ist das Prinzip: Schiene vor Straße, weil sie kürzere Reisezeiten erlaubt und Bahnen unabhängiger verkehren können: Planungen müssen aber auch berücksichtigen, dass günstigere Umsteigeknoten entstehen: So wollen zum Beispiel die Kieler Straßenbahn-Planer den Bahnhof Suchsdorf umgehen, weil die Querung der Eisenbahn nach Eckernförde dort zu teuer wird. Vernünftig wäre, in Verbindung mit der sowieso geplanten Verlegung der Bahn auf eine neue Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal die Bahn hochzulegen und die Tram unter der Bahn durchzuleiten, um einen Umsteigepunkt zwischen Bahn aus Gettorf/Eckernförde in Richtung Universität, Kliniken und Innenstadt zu schaffen. Ähnliche Knotenpunkte müssten für Melsdorf, Elmshagen, Hassee überprüft werden.

Vor einigen Jahren hatte die Stadt Kiel einmal den Versuch gemacht, eine StadtRegionalBahn ins Gespräch zu bringen. Damals war die Resonanz aus den PKW-verkehrsabhängigen Umlandgemeinden so zurückhaltend, dass das Vorhaben platzte. Es wird Zeit, diese Zurückhaltung zu bekämpfen, eine wichtige Aufgabe der nächsten Landesregierung, um die Stadt Kiel nicht im Regen stehen zu lassen. Wir brauchen auch S-Bahnen, Tram, Busse, aber auch in den verkehrsarmen Zeiten verstärkt Anruf-Sammeltaxis, um PKWs überflüssig zu machen.

Auch zukünftig werden wir als Fahrgastvertreter in der Sache konstruktiv mitwirken. Vorschläge sind immer gefragt und wichtig!

 DIETMAR RAUTER

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND
SCHLESWIG/ MITTELHOLSTEIN**

Grenzen überwinden – Regional-Stadtbahn Flensburg



Das wachsende Flensburg ist als Oberzentrum der 1997 gegründeten Region Sønderjylland/ Schleswig Start und Ziel von zehntausenden Menschen zum Arbeiten, für Einkäufe, Besorgungen, Besuche und Ausflüge. Sie alle brauchen schnelle Verbindungen direkt zur gesamten Innenstadt, dem Förde-Park, der Universität, dem neu entstehenden Klinikum und vielen weiteren Orten in der ganzen Stadt.

Züge und Busse im Umland sind so langsam, selten und umständlich, dass das Auto dominiert. Staus, Lärm und die Klimakrise erfordern aber ein Umdenken. Die bisher nur diskutierte Verlegung des Bahnhofes auf die Hafenseite des ZOB, reicht angesichts der Staus, Lärm und Klimakrise bei weitem nicht mehr aus.

Das Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (OdeS) als Grundlage des LNVP denkt aber weiter: „Eine angedachte Regional-Stadtbahn in Flensburg, zum Beispiel in Form eines Tram-Train-Konzeptes, könnte die Innenstadt mit dem Umland verbinden. Dabei wäre auch eine Verbindung nach Dänemark wünschenswert.“

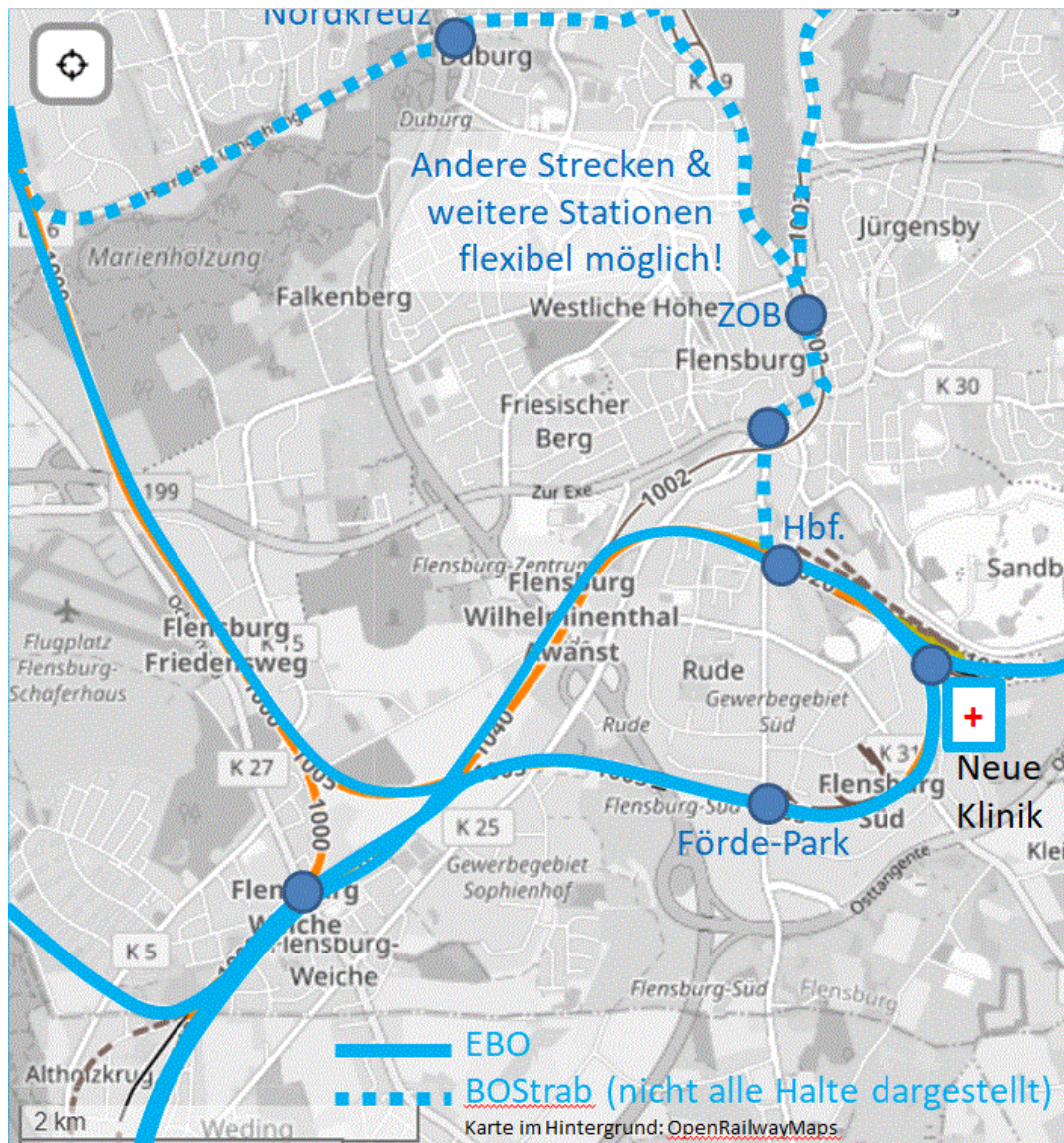
Eckpfeiler einer Fördestadtbahn

- im Umland mindestens im 30-Minuten-Takt
- in Stadtnähe in den Spitzenzeiten im 10-Minuten-Takt

- vom Umland auf Bahngleisen als Regionalbahn bis zum heutigen Bundesbahnhof
- dort Wechsel auf eine Stammstrecke mit Straßbahnschienen als Stadtbahn in und durch die Stadt (wie bei den Vorbildern Karlsruhe, Kassel und Chemnitz)

Die Vorteile:

- das Umland käme umsteigefrei in viele Teile der Stadt – direkt und nicht bloß zum ZOB. Das Umsteigen dort entfällt in vielen Fällen.
- die Züge wären Teil des ZOB, so dass das Umsteigen, wenn es denn nötig ist, viel einfacher und bequemer ist.
- die höhere Attraktivität macht die Reaktivierung bisher stillgelegter sowie der Bau neuer Stationen erfolgreicher. Sie bringen auch die Züge den Menschen näher.
- die enge Stadt-Umland-Verzahnung erlaubt es, Umlandgemeinden zu wachsen, ohne Flensburg mit einer Autolawine zu ersticken.
- die bessere Bedienung kleiner Halte beschleunigt Züge Richtung Kiel, Hamburg und Århus.
- der heutige Bundesbahnhof böte die optimale Verknüpfung von Nah- und Regionalzügen sowie Bussen und anderen Verkehren.



Die Einbindung in die Stadt könnte stufenweise ablaufen. Hier ein mögliches Beispiel:

1. Eine einfache Verbindungskurve lenkt die aus Süden und Westen kommenden Züge über den Förde-Park und den Standort des neuen Klinikums zum Bundesbahnhof.
2. Am Bundesbahnhof erfolgt der Wechsel auf Straßenbahngleise zum ZOB (1,5 Kilometer Länge). Dort erreicht man die Busse ohne Treppen direkt am Bussteig. Alle Orte der Region kämen direkt in die Innenstadt. Auch die der Richtung Eckernförde, die beim ZOB-Bahnhof ausgeschlossen blieben oder auf den für sie größeren Umweg über die Südkurve geschickt werden sollen.
3. Vom ZOB aus bietet sich die Erweiterungschance sowohl westlich wie östlich der Förde. Auf der



Westseite zum Beispiel erreicht man auch die nördlichen Teile der Innenstadt wie das Nordertor und die Phänomenta (weitere 1,5 Kilometer Strecke). Die Gleise bieten Bussen ebenfalls freie Fahrt. Architektonisch im ansprechenden Stil gestaltete Oberleitungsmasten können dabei das Stadtbild sogar verschönern.

4. Lückenschluss (3,5 Kilometer Länge) von der nördlichen Innenstadt zum Beispiel über den P+R-Platz Nordkreuz/ Harrisleer Kreuz (Buslinien 2 und 4) hin zur Bahn nach Padborg. Das erspart vielen, die nicht in die Innenstadt wollen, den Umweg durch das Zentrum und entlastet dort die zeitweise vollen Busse. Die genaue Linienführung bliebe vor Ort zu prüfen.
5. Sicherlich wäre eine Fortführung der Bahn nach Sønderborg auch sehr interessant.
6. Weitere Linien in der Stadt bieten sich an.

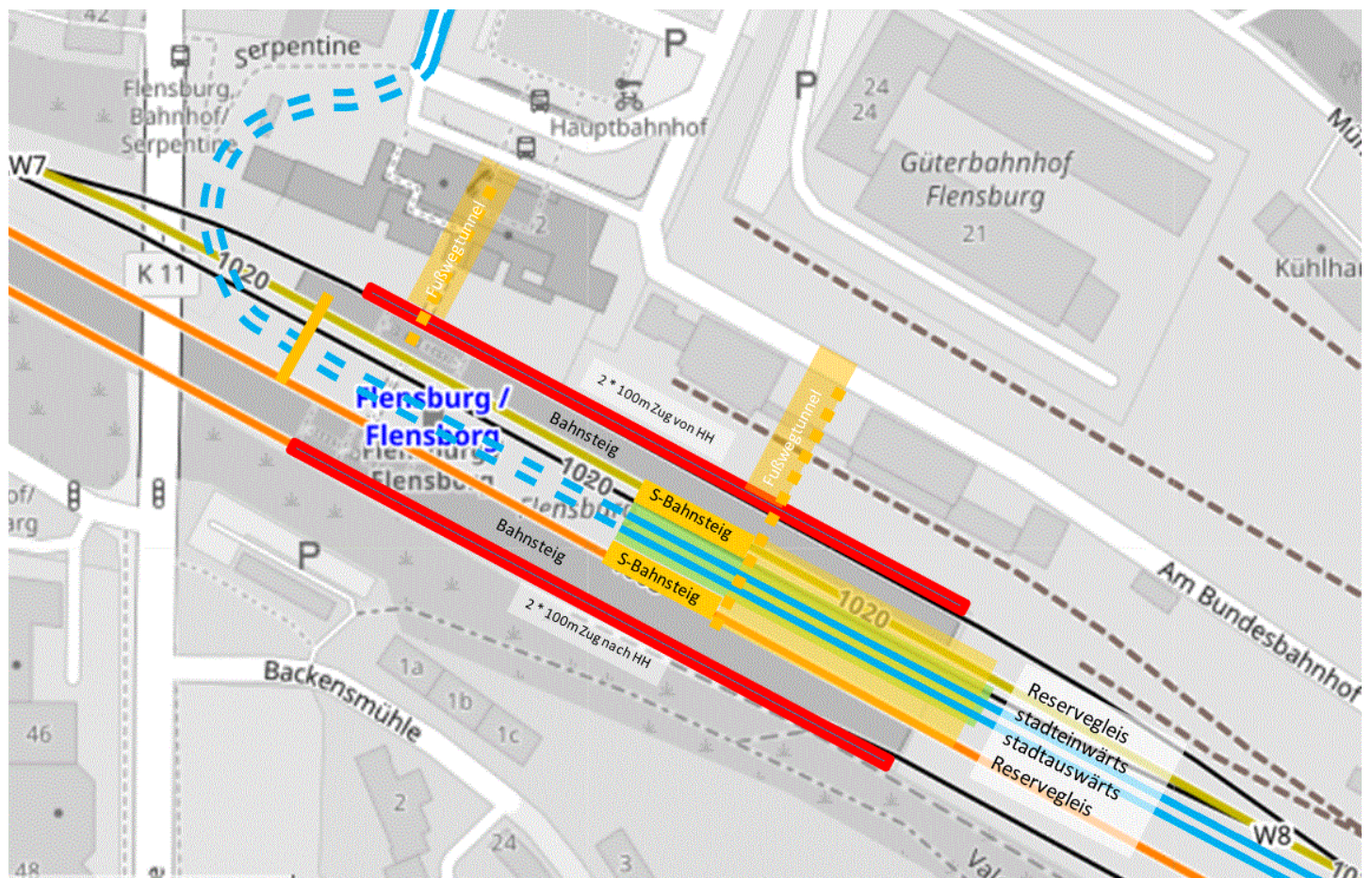
Odense errichtet gerade eine Stadtbahn binnen sieben Jahren. Als grenzüberschreitende Bahn wäre die Fördebahn in höchstem Maße förderfähig aus Landes-, Bundes- und EU-Geldern. Für die Deutsch-Dänische-Verkehrskommission ist eine Verbesserung

der grenzüberschreitenden Verbindungen seit langem eine zentrale Forderung.

OdeS schreibt: „Detaillierte Aussagen zu möglichen Linienführungen und Haltemustern erfordern eine vertiefende Untersuchung von Flensburg und seinem Umland.“ Einen deutlicheren Appell für eine Stadtbahn für Flensburg weit jenseits des bislang immer nur diskutierten ZOB-Bahnhofes kann man gar nicht richten. Dem kann man sich nur anschließen: Fangt an eine echte Stadtbahn zu planen. Kiel macht es gerade vor. Und eine direkte Verbindung von Förde zu Förde oder Uni zu Uni wäre ein echter Fortschritt.

 DR. HOLGER BUSCH

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND
SCHLESWIG/ MITTELHOLSTEIN



Kleinteilige Investitionsmaßnahmen in Hamburg und Schleswig-Holstein

Keine Woche vergeht in der nicht milliardenschwere Schienenverkehrsprojekte angekündigt werden, sei es nun den sogenannten Verbindungsbahntlastungstunnel für die S-Bahn in Hamburg, sei es eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hamburg und Hannover parallel zur A7. Gleichzeitig verkünden die Verkehrsminister der fünf norddeutschen Bundesländer und DB-Infrastrukturvorstand Pofalla (*Ronald Pofalla ist seit dem 01. Mai nicht mehr bei der DB tätig*) die „Schienen-Hanse“, ein Bündnis für die bessere Koordination der großen Bahnausbauprojekte in Norddeutschland. Leider wird dieser Maßnahmenkatalog noch geheim gehalten, aber nach erstem Vernehmen dominieren hier auch wieder Großprojekte. Aber jeder weiß, dass solche Mega-Projekte, die 10 bis 15 Jahre für ihre Umsetzung brauchen und Milliarden verschlingen, die an anderer Stelle fehlen.

Daher sind im Folgenden einmal die Projekte für Schleswig-Holstein und den Großraum Hamburg zusammengetragen, die mit einem geringen Einsatz von Investitionsmitteln einen größtmöglichen Nutzen für die Fahrgäste haben und die eigentlich schon hätten seit Jahren umgesetzt werden können. Leider hat sich bisher nichts getan! Generell ist die Liste von dem Gedanken getragen, dass Streckenreaktivierungen und Streckenausbau Vorrang vor Neubau haben müssen, dass die Bahn mehr die Fläche in dichtem Takt erschließen muss, um eine wirkliche Alternative zum Autoverkehr zu sein und dass zuallererst der Reparatur- und Instandhaltungsrückstau aufgelöst werden muss. Denn auf jeder zweiten Zugfahrt muss man sich Verspätungsbegründungen anhören, wie „Schaden am Fahrzeug, Weichen- oder Signalstörung, Schäden an der Oberleitung“. Auch die viel zu hohe Zahl von Langsamfahrstellen beeinträchtigt einen pünktlichen Bahnverkehr, da nutzen auch Neubaustrecken, auf denen theoretisch 300 km/h gefahren werden kann, rein gar nichts, wenn durch herausgerissene Weichen die planmäßige Einfahrt in den nächsten Bahnhof nur zeitverzögert erfolgen kann. Da 90 Prozent der Bahnreisenden auf Kurz- und Mittelstrecken (< 250 Kilometer) unterwegs sind, muss hier der Schwer-

punkt aller Maßnahmen liegen und nicht auf teuren Hochgeschwindigkeitsstrecken, die nur einer kleinen Zahl von Bahnreisenden zu Gute kommen.

Die Liste der nachfolgenden Maßnahmen ist gestaffelt nach dem Kriterium „Schnellstmögliche Umsetzbarkeit“ und benennt Zeithorizonte, die deutlich früher liegen, als im jüngst verabschiedeten Landesnahverkehrsplan (LNVP) Schleswig-Holstein, der sich durch eine erschreckende Mutlosigkeit auszeichnet und der erschreckenderweise bestimmte Projekte überhaupt nicht listet.

- 1. Durchbindung von sechs Regionalexpresslinien, (RE 7 und RE 4, RE 70 und RB 41, RB 61 und RE 3) die am Hauptbahnhof Kopf machen.** Es liegt ausschließlich an den Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen als Aufgabenträger, dass es dies bisher nicht gibt. Die Durchbindung kann mit dem bestehenden Rollmaterial erfüllen und führt zu Betriebskosteneinsparungen von bis zu zwei Millionen Euro/Jahr und der Freisetzung von zwei Zuggarnituren, die für Angebotsverbesserungen genutzt werden kann.
- 2. Verbesserung des Zugangs zu diversen S-Bahn-Stationen in Hamburg** durch Schaffung eines zweiten Ausganges (zum Beispiel S-Bahn-Station Holstenstraße) und Neubau der Station „Neue Mitte Altona“ an den Bestandlinien S11, S31 und S3.
- 3. Ausbau der S21 bis nach Kaltenkirchen.** Hamburg hat das Baurecht geliefert, Schleswig-Holstein kriegt die Planfeststellungsunterlagen (der Planfeststellungsbeschluss ist am 28. Februar erlassen worden) nicht auf die Reihe. Das Projekt ist seit 10 Jahren überfällig, kann bei gutem Willen bis Ende 2024 fertig sein.
- 4. Wiederanbindung von Uetersen, Kellinghusen und Brunsbüttel** an den Schienenpersonennahverkehr. Alles nur kurze, leicht zu reaktivierenden Strecken, Aufwand insgesamt im niedrigen zweistelligen Millionenbereich: Das könnte bei gutem Willen bis Ende 2023 umgesetzt werden. Denn auch hier-

für sind keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich. Im LNVP sind leider die Wiederanbindung von Uetersen und Brunsbüttel an den SPNV überhaupt nicht enthalten!

5. Reaktivierung der Bahnstrecke von Geesthacht nach Hamburg-Bergedorf als Straßenbahnlinie.

Dies ist einfacher als eine Vollbahnreaktivierung, niedriger in den Kosten und einfacher in der Betriebsführung, und würde zudem über Boberg und die Bergedorfer Straße eine Anbindung an die Hamburger U-Bahn in Mümmelmannsberg erlauben. Leider ist das Projekt im LNVP auch nicht enthalten.

6. Kleinteilige Maßnahmen im Hamburger Raum,

wie zweites Gleis Ankelmannstraße – Rothenburgsort auf der Strecke nach Berlin, Weichen am Knotenpunkt Ericus, Elektrifizierung von 1,5 Kilometer Bahnstrecke am Högerdamm usw.. All das hätte schon seit Jahren passieren können, aber es hieß immer, dafür sei kein Geld vorhanden. Alle drei Projekte würden die Gleisbelegung im Hamburger Hauptbahnhof flexibilisieren und damit Verspätungen vermeiden.

7. Ausbau des Bahnhofs Elmshorn

durch eine zusätzliche Bahnsteigkante zu einem vollwertigen Korrespondenzbahnhof nord- wie auch südgehend, damit bahnsteiggleiche Umstiege zwischen den zum Hauptbahnhof und den nach Altona fahrenden Zügen möglich sind.

8. Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Lübeck nach Lüneburg mit Beseitigung der höhengleichen Kreuzung der Hamburg-Berliner Strecke in Büchen,

die dort viele Trassen raubt. Darüber wird seit Jahren gesprochen, eine Umsetzung ist nicht in Sicht und im LNVP nicht enthalten, sollte aber bis Ende 2026 möglich sein.

9. Beseitigung der eingleisigen Abschnitte und vollständige Elektrifizierung der Westküstenbahnstrecke

von Itzehoe nach Westerland: Liegt in der Verantwortung des Bundes, geredet wurde viel, getan hat sich bisher nichts, Fertigstellung jetzt angeblich erst nach 2030, dabei wäre rein technisch dies auch bis Ende 2025 möglich.

10. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Neumünster nach Bad Oldesloe.

Dies ergäbe eine gewünscht Redundanz

bei Störfällen auf der Strecke von Altona nach Elmshorn und könnte die Fahrtzeit von Hamburg Hauptbahnhof nach Kiel deutlich verkürzen. Auch hier ist der Zeitplan der Politik in Schleswig-Holstein mit Fertigstellung 2030 wenig ambitioniert.

11. Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Pinneberg nach Elmshorn,

auch ein altbekanntes Projekt, welches schon längst hätte in Angriff genommen werden können. Ob eine Bedienung dieser Strecke als S-Bahn-Linie (S4 West) sinnvoll ist, muss angesichts der deutlich längeren Fahrtzeiten bezweifelt werden.

12. Die im LNVP genannten Streckenreaktivierungen Flensburg Bahnhof – ZOB, Flensburg – Niebüll und Neumünster – Ascheberg

sind nicht mit einem Zeithorizont versehen, d.h. sie werden nicht kommen. Desgleichen der Ausbau der Strecke von Kiel nach Lübeck mit einem Zeithorizont nach 2030 wird keinen Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele 2030 leisten.

Die von allen gewünschte Beschleunigung der Umsetzung von Bahnprojekten (Absolutes Negativbeispiel S-Bahn-Station Ottensen: 10 Jahre Planung und vier Jahre Bauzeit, ohne dass es eine Klage gegeben hat! Aber Vervierfachung der Kosten! In anderen westeuropäischen Ländern baut man eine zusätzliche Station an einer Bestandsstrecke in einem Jahr! Planungsbeschleunigung darf nicht dazu genutzt werden, die Beteiligungsrechte der Bürger auszuhebeln, wie es im Planungsbeschleunigungsgesetz vorgesehen ist. Stattdessen verzettelt die DB ihre Planungs- und Baukapazitäten für überflüssige, dysfunktionale Großprojekte, die zudem die Umsetzung des Deutschlandtaktes behindern, wie die Schließung und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofes Altona nach Diebsteich. Dieses Projekt soll jetzt nur für die bahnseitigen Baumaßnahmen 580 Millionen Euro kosten und 2028 fertig werden. Nach den üblichen Erfahrungen mit DB-Bauprojekten (siehe Beispiel oben) werden das mehr als eine Milliarde Euro mit einer Fertigstellung nicht vor 2030.

 MICHAEL JUNG

SPRECHER DES VEREINS PRELLBOCK ALTONA
UND FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND HAMBURG



Ganz entspannt

Praktika und Jobangebote
aus der Bahnbranche
bekommen

Mein SchienenJobs: Unternehmen bewerben sich bei Dir
Bahn frei für Deine Karriere!

Ein Projekt von:



Unterstützt durch:

