

Schleswig-Holstein-Schiene

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



Hamburg Eine „Zweite Ebene“ für den Hauptbahnhof

Draisine, Forschung & Tourismus Reaktivierungsvorhaben
auf der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg schreiten voran

Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelnburg –/
Hamburg-Bergedorf – Geesthacht

PRO BAHN Bundesverband

Bundessvorsitzender

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 Schwentimental
mobil: 0151-51462156
e-mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Mathias Bölckow
Veringstraße 49 • 21107 Hamburg
mobil: 0176-49226044
e-mail: boelckow@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Nord

Stefan Barkleit
Dorfstraße 60 • 24223 Schwentimental
mobil: 0151-51462156
e-mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Westholstein

N.N.
e-mail: westholstein@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 Freitagabend an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbands. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Westholstein

In unregelmäßigen Abständen an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbands. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Lübeck & Umgebung

In unregelmäßigen Abständen 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 am Donnerstagabend 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 44. Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene liegt Euch und Ihnen die erste Ausgabe für das Jahr 2023 vor.

Nachdem sich das Titelthema der vergangenen Ausgabe mit dem Ausbau des Angebotes auf dem Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg – Hamburg und daraus abgeleitet mit dem Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof beschäftigt hat, wenden wir uns im aktuellen Titelthema dem Ausbau des Angebotes auf dem Streckenabschnitt Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg (– Buchholz – Tostedt/ – Lüneburg) und daraus abgeleitet dem Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu.

Die beteiligten Aufgabenträger haben in den vergangenen 10 bis 15 Jahren den Ausbau des Angebotes auf dem Streckenabschnitt Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg (– Buchholz – Tostedt/ – Lüneburg) weniger entschlossen als auf den Streckenabschnitten Elmshorn – Pinneberg – Hamburg, Elmshorn – Quickborn – Hamburg, Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg und Büchen – Hamburg verfolgt. Die Ursache dafür ist die sehr hohe Auslastung des Knoten Hamburg Hauptbahnhof und des Streckenabschnitts Hamburg-Elbbrücken – Hamburg-Harburg sowie die höhengleichen Fahrstraßenkreuzungen des Güterverkehrs in Hamburg-Wilhelmsburg, welche die Kapazität in diesem sehr hoch ausgelasteten Streckenabschnitt verringert.

Erst seit einigen Jahren wird die Diskussion über den Ausbau des Angebotes auf dem Streckenabschnitt Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg (– Buchholz – Tostedt/ – Lüneburg) wieder entschlossener geführt. Während die vom Umweltverband Prellbock Altona und den Aufgabenträgern NAH.SH, HVV und LNVG beauftragten Machbarkeitsstudien zur Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof darauf zielen, die Nutzung der Kapazität auf der bestehenden Schieneninfrastruktur weiter zu verbessern, zielen die von der DB Netz verfolgten Planungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur darauf, die Kapazität grundsätzlich zu erhöhen und Verluste durch höhengleiche Fahrstraßenkreuzungen des Güterverkehrs auszuschließen.

Die weiteren Themen in dieser Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene sind der Ausbau und Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg, die Perspektiven im touristischen Fernverkehr auf der Bahnstrecke Westerland –/ Dagebüll Mole – Niebüll DB – Hamburg, die Reaktivierung der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg (Draisine, Forschung und touristischer Verkehr), die Einführung einer Stadtbahn in Hamburg und die Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelnburg – / Hamburg-Bergedorf – Geesthacht.

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
und Landesverband**

PRO BAHN intern	S. 02
Editorial	S. 03

Verker und Politik

Hamburg: Eine „Zweite Ebene“ für den Hauptbahnhof	S. 04
Ausbau und Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg	S. 13
Perspektiven im touristischen Fernverkehr auf der Bahnstrecke Westerland –/ Dagebüll Mole – Niebüll DB – Hamburg	S. 16
Draisine, Forschung & Tourismus: Reaktivierungsvorhaben auf der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg schreiten voran	S. 18
Hamburg braucht eine Stadtbahn – Plädoyer für einen Verkehrsfrieden	S. 22
Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelnburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht	S. 24
Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht – Bergedorf nach BOStrab	S. 28
... kurz und knapp ...	S. 32

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

Bildrechte: Stefan Barkleit, kleines Bild: Archiv IG Eisenbahn in Lütjenburg, Herbert Riemann

Unser Titelbild: Der Südkopf des Knoten Hamburg Hauptbahnhof – im Vordergrund die Gleise 10 und 28, auf der linken Seite die Gleise 14 bis 11 und auf der rechten Seite die Gleise 8 bis 5.
Kleines Bild: Zukünftig denkbar ist der Einsatz von Solardraisinen nach der Reaktivierung der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg.

Hamburg: Eine „Zweite Ebene“ für den Hauptbahnhof

Der Hamburger Hauptbahnhof ist seit vielen Jahren beziehungsweise Jahrzehnten ein Engpass. Die Verzweiflung ist inzwischen so groß, dass nach jedem Strohhalm gegriffen wird und die Frage, was eigentlich die größten Probleme des Hauptbahnhofs sind, schon mal in den Hintergrund tritt.

Ziel der hier vorgestellten Maßnahmen ist eine sehr deutlich spürbare Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs insbesondere durch

a) die Erstellung von 4 zusätzlichen Bahnsteiggleisen in einer „Zweiten Ebene“ und

b) eine optimierte Einführung der Strecken aus Harburg und Büchen in den Hauptbahnhof.

Durch diese Maßnahmen werden nicht nur Symptome angefasst, sondern die Probleme „an den Wurzeln“ angegangen.

Die zusätzlichen Bahnsteiggleise können aus Richtung Harburg (der am höchsten belasteten Strecke) sowie aus Richtung Büchen genutzt werden. Zusammen mit weiteren Maßnahmen für die Gleise 6, 7 und 9 erhöht sich die Anzahl der **aus Richtung Harburg erreichbaren Bahnsteiggleise** von heute 5 auf dann 12 Gleise. **Dies ist mehr als eine Verdoppelung.**

Die optimierte Einführung der Streckengleise aus Harburg und Büchen wird durch **Gleisanlagen und Überwerfungsbauwerke zwischen den Norderelbbrücken und dem Hauptbahnhof** erreicht. Sie fädeln die Strecke aus Büchen/ Rostock/ Berlin in die Strecke aus Harburg/ Bremen/ Hannover ein und ermöglichen zahlreiche kreuzungsarme Fahrwege insbesondere auch für wendende Züge. Dies verbessert die äußerst schwierige **Betriebsdurchführung im Südkopf** des Hauptbahnhofs enorm. Durch die Einführung eines **Richtungsbetriebs** im Hauptbahnhof für Züge aus den genannten Richtungen werden bei einer Weiterfahrt von und nach Dammtor außerdem Kreuzungskonflikte im Nordkopf des Hauptbahnhofs vermieden.

Was bisher geschah

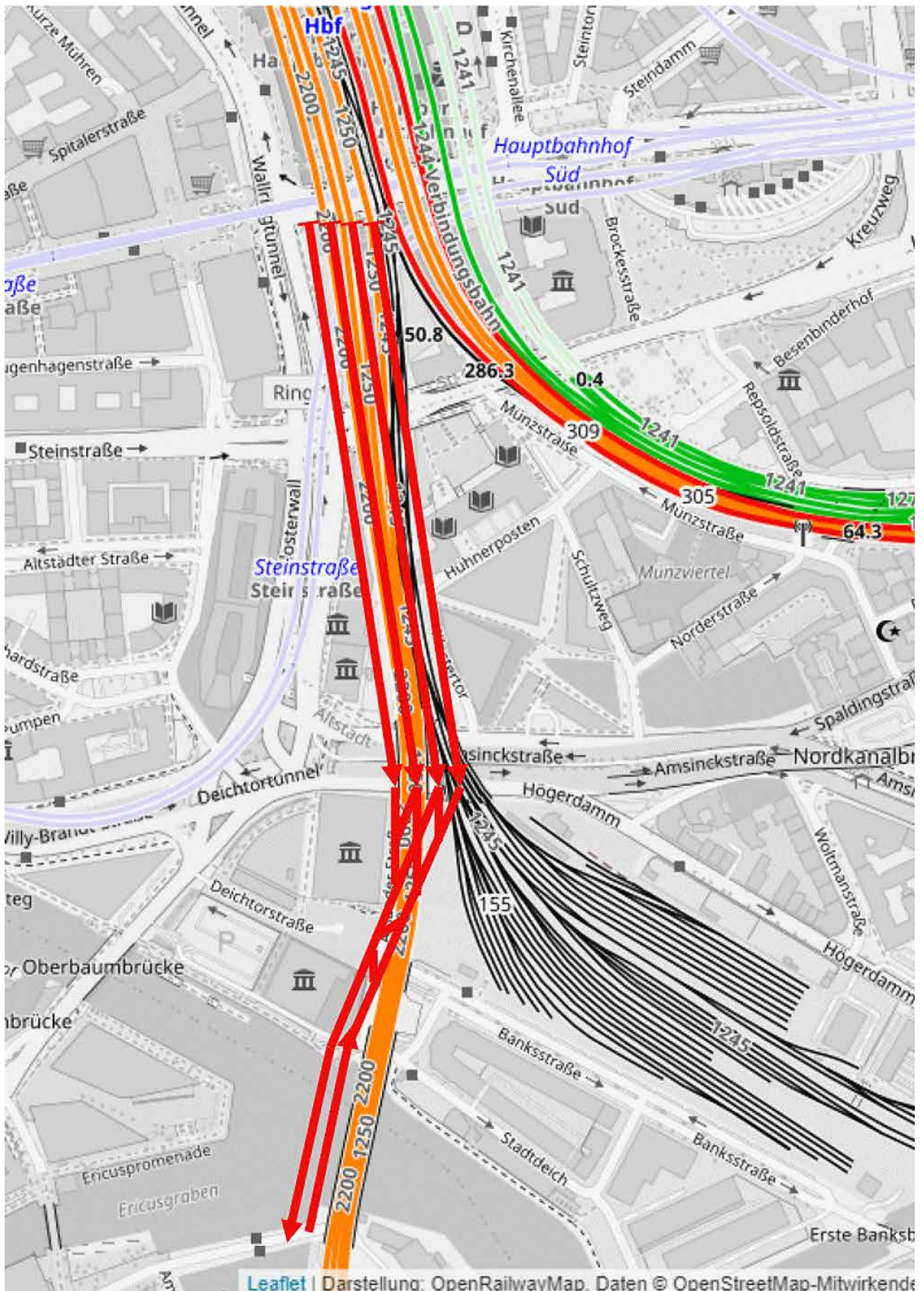
Der Hamburger Hauptbahnhof ist der meistfrequentierte Fernbahnhof in Deutschland. Er wurde am

10. November 2010 offiziell für überlastet erklärt. Am 11. November 2019 wurde die erklärte Überlastung auf den Streckenabschnitt Hamburg-Harburg – Hamburg Rainweg (westlich der Holstenstraße) ausgeweitet. Die DB Netz AG hat im Dezember 2020 einen „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)“ erstellt ([siehe „PEK“](#)).

A. Eine „Zweite Ebene“ für den Hauptbahnhof über den jetzigen Gleisen 11 bis 14

Über den Gleisen 11 bis 14 im Südkopf des Hauptbahnhofs werden bis über die Amsinckstraße hinaus 4 zusätzliche Bahnsteiggleise errichtet („Zweite Ebene“). Die Steintorbrücke und die geplante „zweite Bahnhofshalle“ ([siehe hier](#)) liegen quer zu diesem ergänzenden Kopfbahnhof. Wird die Ebene der Steintorbrücke mit „Ebene 0“ bezeichnet, befinden sich die jetzigen Gleise 11 bis 14 in „Ebene -1“. Die neuen Gleise sollen in „Ebene +1“ (und nicht in „Ebene 0“) erstellt werden, so dass in „Ebene 0“ Zugänge zu den alten und neuen Gleisen sowie zum U-Bahnhof Steinstraße entstehen können. Auch die westliche Altmannbrücke verbleibt – eventuell mit Höheneinschränkungen – in der „Ebene 0“.

Die „Zweite Ebene“ ist in **Abbildung 1** dargestellt (siehe nächste Seite):



▲ Abbildung 1 „Zweite Ebene“: Neue Bahnsteiggleise im Südkopf des Hauptbahnhofes (Rote Linien).

Südlich der Amsinckstraße werden die Gleise in einem Weichenbereich zu 2 Gleisen zusammengefasst, verschwenken nach Westen und führen dann neben den bestehenden Gleisen über den Oberhafen. Dabei beginnen sie, in der Höhe zu den bisherigen Gleisen hinabzusenken.

In Abbildung 1 aus Übersichtsgründen nicht dargestellt ist ein zusätzliches, fünftes Streckengleis von den bisherigen „unteren“ Gleisen, welches noch westlich von den Gleisen der „Zweiten Ebene“ über den Oberhafen führt und für die folgenden Überwerfungsbauwerke benötigt wird.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzung von Bahnsteiggleisen am Hauptbahnhof

a) **Verkürzung des Bahnsteigs zwischen den Gleisen 7 und 8** am Ostende, so dass vom Südkopf auch die Gleise 7 und 6 erreicht werden können ([ähnlich: „SMA“, Seite 2](#)). Es wird davon ausgegangen, dass das Gebäude der Zentralbibliothek unverändert bleiben kann, jedoch Flächen im Bereich des Parkhauses der DB und unter der westlichen Altmannbrücke benötigt werden. Ohne eine Nutzung dieser Flächen bestünde die Gefahr, dass von der geplanten „zweiten Halle“ des Hauptbahnhofs ([siehe hier](#)) kein Zugang zu den Gleisen 7 und 8 mehr möglich wäre. Der Bahnsteig für Gleis 6 ist nach Norden zu verlängern.

b) Erstellung eines **Bahnsteigs an Gleis 9** ([siehe „PEK“, Seite 28f](#)). Es verbleibt zu prüfen, ob even-

tuell sogar die Gleise 9 **und** 10 mit einem Bahnsteig versehen werden können.

Diskutiert wird auch die Schaffung von zwei weiteren **Gleisen unter dem Hachmannplatz für die S-Bahn**, so dass die heutigen Gleise 3 und 4 dann von der Fernbahn genutzt werden könnten. Dies wird vom Verfasser als sehr schwierig zu realisieren und extrem aufwändig angesehen. Dies liegt unter anderem an den Konflikten mit den U-Bahnhöfen Hauptbahnhof Süd (U1 und U3) und Hauptbahnhof Nord (U2 und U4) und ihren Zugängen. Die Gleise 3 und 4 könnten auch nicht aus Richtung Harburg genutzt werden.

B. Gleisanlagen zwischen dem Hauptbahnhof und den Norderelbbrücken (Bereich Ericus)

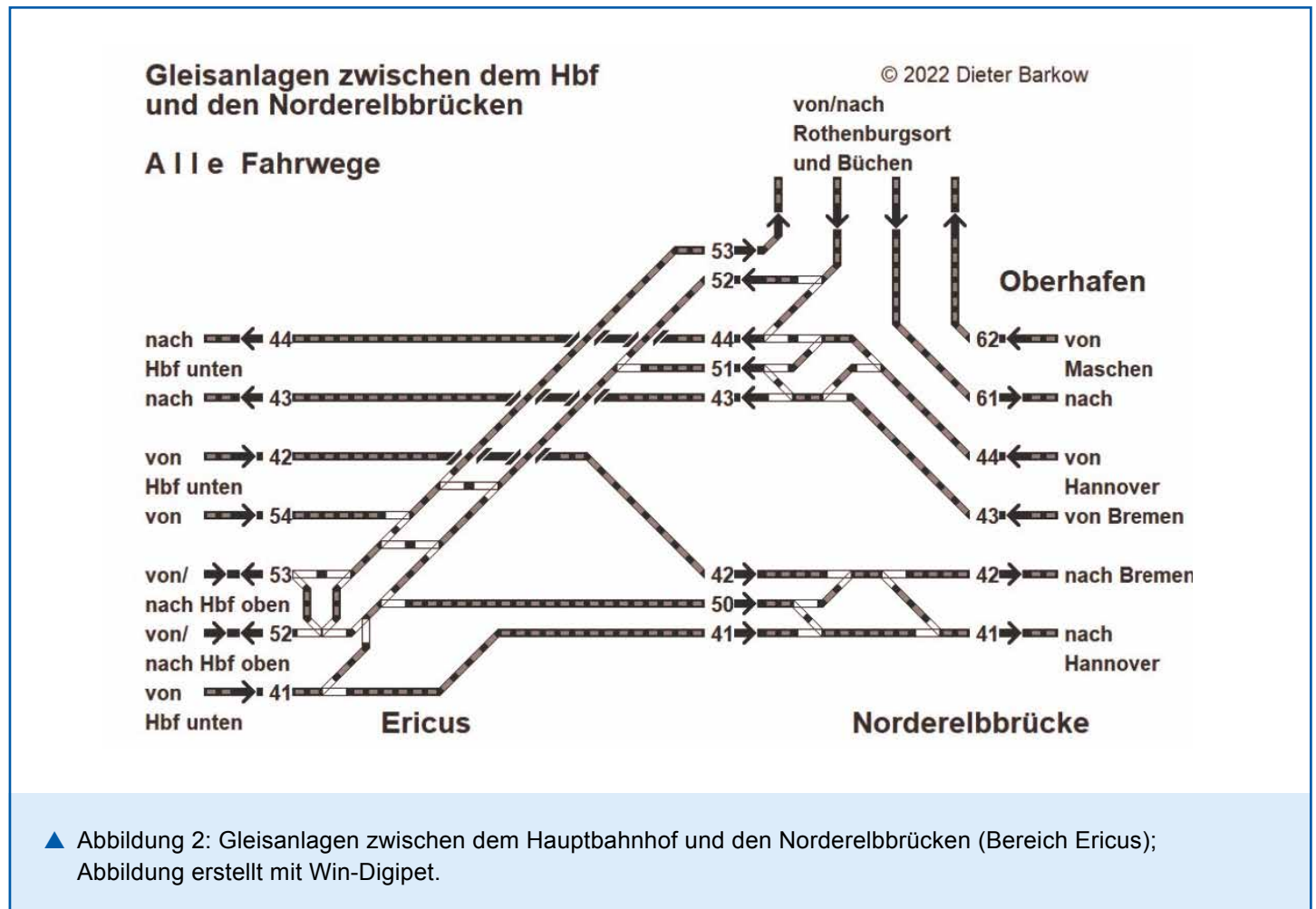
Die genannten Gleisanlagen sind neu zu ordnen, um

- die neuen Bahnsteiggleise der „Zweiten Ebene“ anzuschließen,
- zur Einrichtung eines Richtungsbetriebes im Hauptbahnhof die Strecke aus Büchen/ Rostock/ Berlin in die Strecke aus Harburg/ Bremen/ Hannover einzufädeln und
- zahlreiche kreuzungsarme Fahrwege insbesondere für wendende Züge zu ermöglichen.

Die Neuordnung führt zu einer starken Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Südkopfes des Hauptbahnhofs.



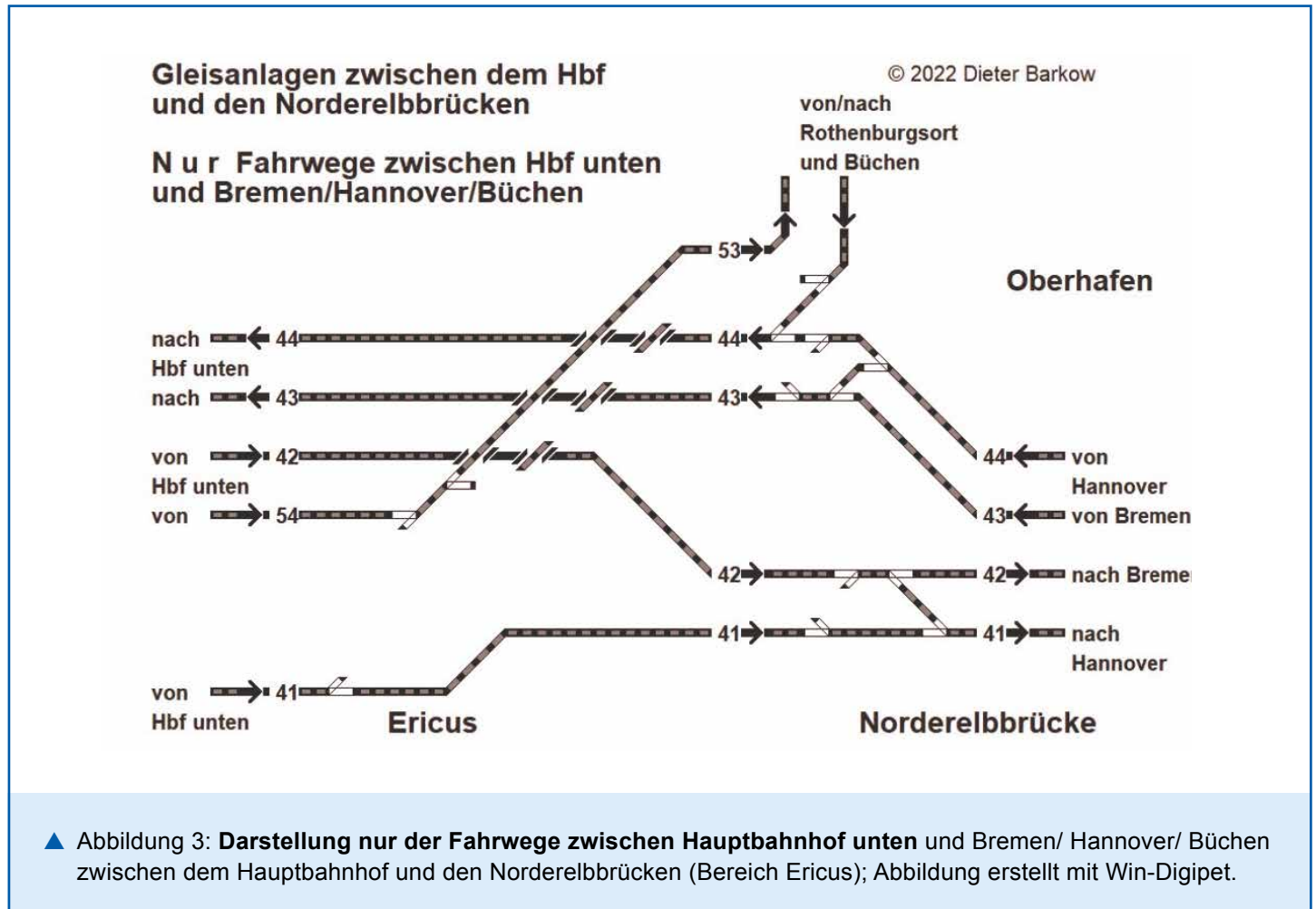
Die Gleisanlagen ergeben sich aus
Abbildung 2:



Um bei diesen etwas komplexeren Gleisanlagen die Übersicht zu erleichtern, sollen in den **folgenden drei Abbildungen einzelne Fahrwege dargestellt** werden und dabei **andere Fahrwege weggelassen** werden (siehe die nächsten Seiten):



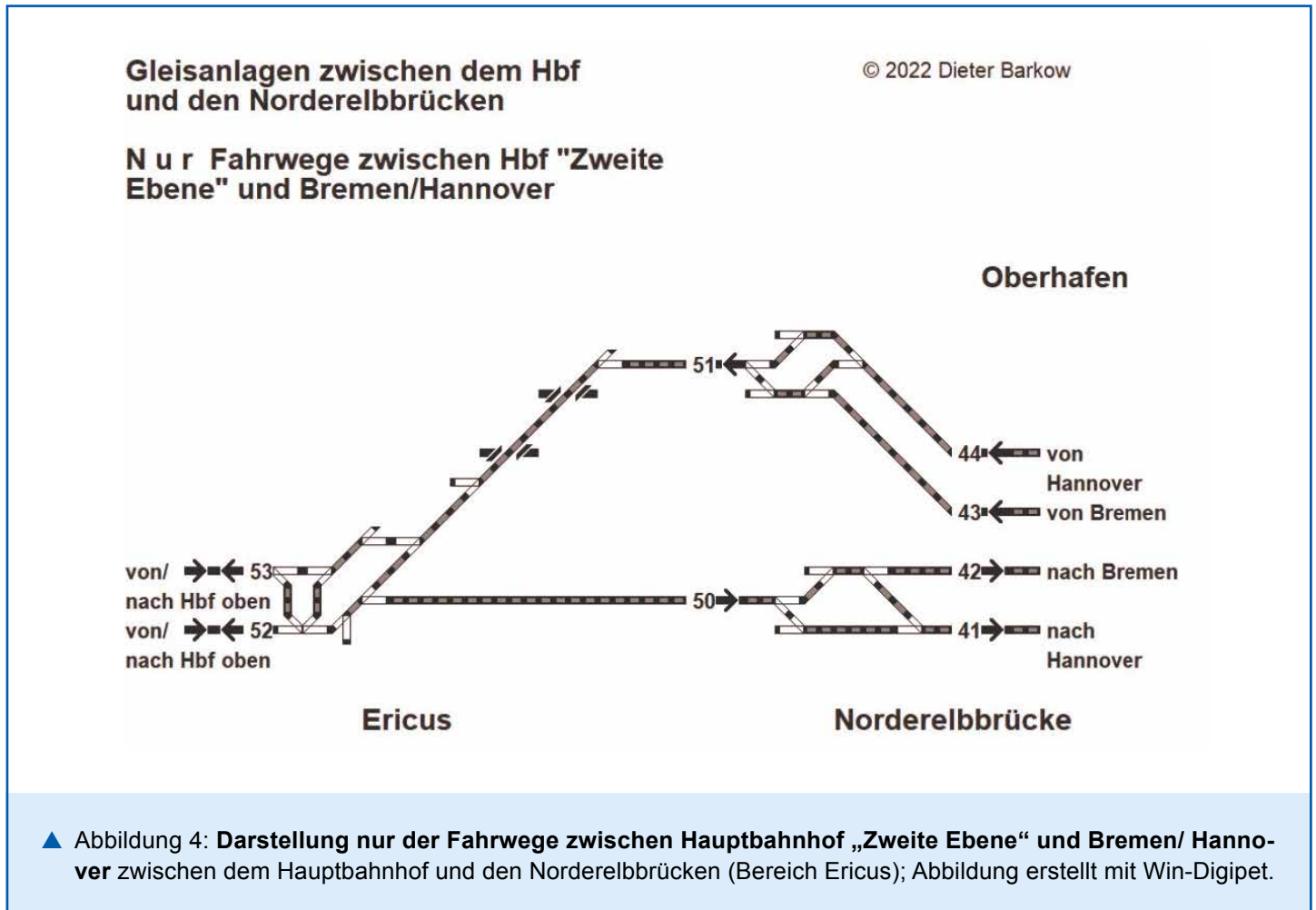
a) Die Fahrwege zwischen den **bisherigen Gleisen am Hauptbahnhof („unten“)** und Bremen/ Hannover/ Büchen finden sich – ohne die anderen Fahrwege – in Abbildung 3:



Zwischen den Norderelbbrücken und Harburg wird davon ausgegangen, dass die in dem erwähnten „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)“ dargestellten Pläne, zwischen dem Hauptbahnhof und Harburg die bisherigen 2 **Personenzuggleise auf 4 Gleise** zu erweitern, umgesetzt werden. Daneben sind nach wie vor die zusätzlichen Güterzuggleise vorgesehen ([siehe „PEK“, Seite 32f](#)). Die hierzu nötigen Kapazitätserweiterungen insbesondere für die Norder- und Süderelbbrücken werden untersucht ([siehe hier](#)).

Ausgehend von den Gleisanlagen im Bahnhof Harburg wird weiter davon ausgegangen, dass diese 4 Personenzuggleise im **Richtungsbetrieb** befahren werden, das heißt die Züge in Richtung Harburg fahren auf zwei Gleisen **nebeneinander** und die Züge aus Richtung Harburg ebenfalls.

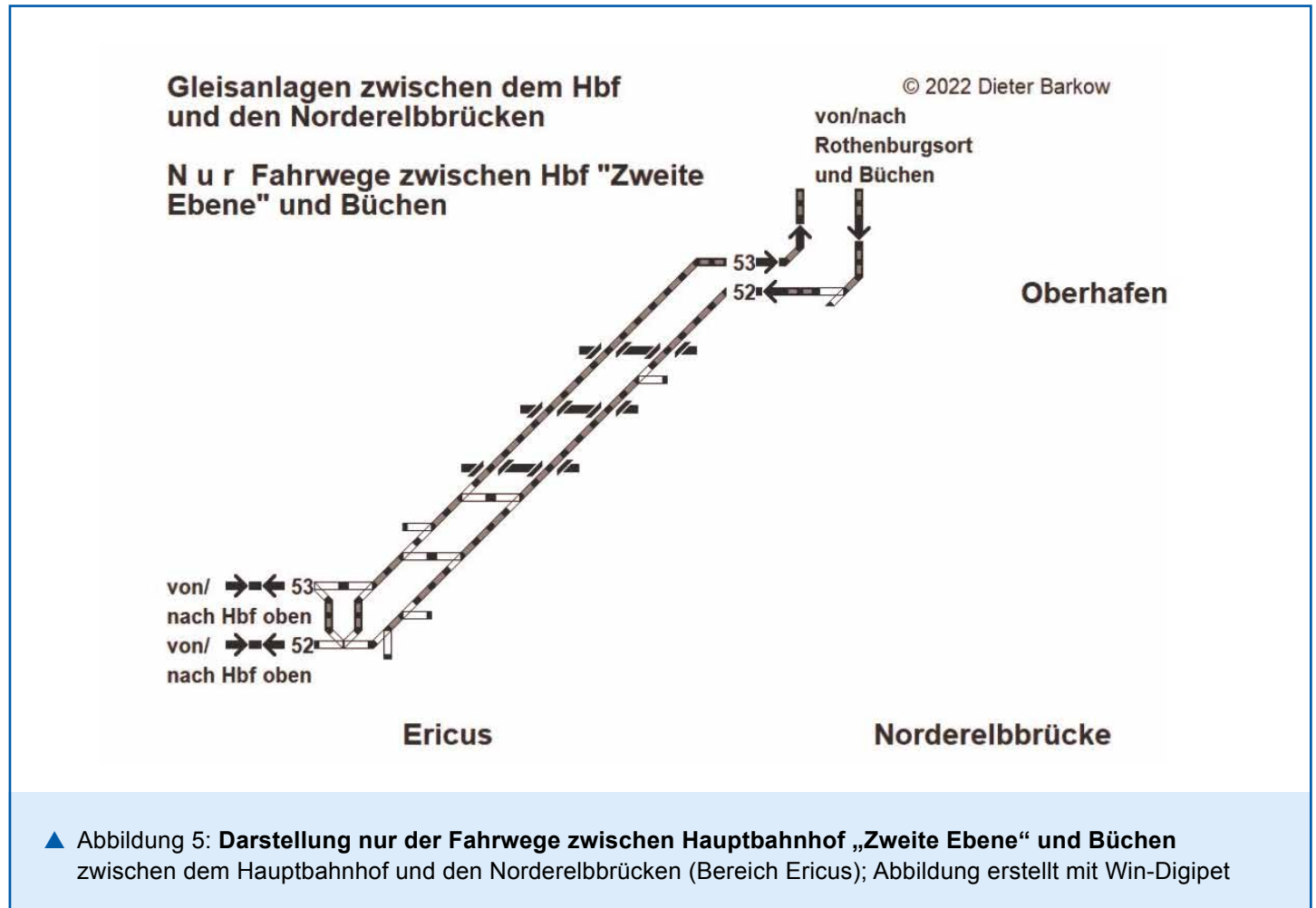
b) Die Fahrwege zwischen den **neuen Gleisen am Hauptbahnhof in der „Zweiten Ebene“** und **Bremen/ Hannover** sind – ohne die anderen Fahrwege – in Abbildung 4 dargestellt:



Diese Fahrwege zu den Gleisen der „Zweiten Ebene“ können insbesondere von Regionalzügen aus Richtung Bremen/ Hannover zum Wenden und zur Rückfahrt nach Bremen/Hannover genutzt werden.



c) Schließlich finden sich die Fahrwege zwischen den **neuen Gleisen am Hauptbahnhof in der „Zweiten Ebene“** und **Büchen** – ohne die anderen Fahrwege – in Abbildung 5:

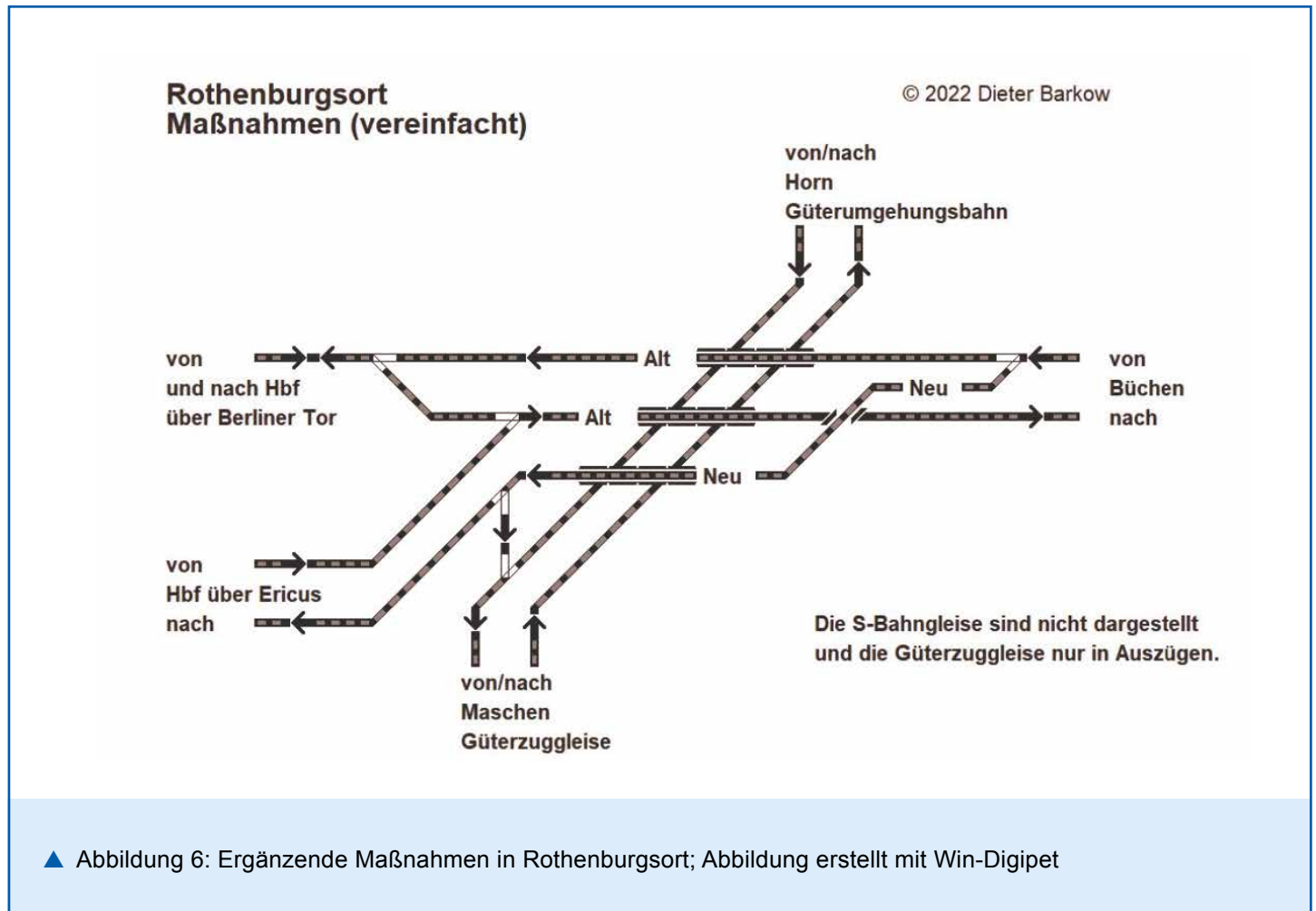


Hier können zum Beispiel Fernzüge von Büchen/ Rostock/ Stralsund kommend über 3 Gleise hinweg die Gleise der „Zweiten Ebene“ erreichen und anschließend nach einem Fahrtrichtungswechsel in Richtung Bremen/Hannover weiterfahren. Entsprechendes gilt für die Gegenrichtung.



Ergänzende Maßnahmen im Bereich Rothenburgsort und Anbindung der Streckengleise aus Büchen/Rostock/Berlin an den Hauptbahnhof

Weiter sind die Brücke und die Strecke von Ericus nach Rothenburgsort auf 2 Gleise auszubauen sowie die in der nachfolgenden Abbildung 6 dargestellten Maßnahmen im Bereich Rothenburgsort erforderlich:



Hier sind zur Ausfädelung der Züge von Büchen nach Ericus ein Überwerfungsbauwerk über das Gegengleis sowie eine weitere Brücke über die Güterumgehungsbahn für ein 3. Gleis vorgesehen. Diese Ausfädelung kann auch von Güterzügen aus Büchen (jedoch nicht vom Umschlagbahnhof Billwerder) zur kreuzungsfreien Überleitung auf die Güterumgehungsbahn in Richtung Maschen genutzt werden.



Zu den **Alternativen für eine Anbindung der Streckengleise aus Büchen/ Rostock/ Berlin** an den Hauptbahnhof ist Folgendes zu sagen:

a) Ausbau der eingleisigen Strecke über die Lippeltstraße und entlang des Högerdamms im Bereich des Abstellbahnhofes Hauptbahnhof:

Für die erforderlichen Überwerfungsbauwerke müssen die Strecken aus Büchen/ Rostock/ Berlin und Harburg/ Bremen/ Hannover auf einer gewissen Länge nebeneinander verlaufen. Wenn dies entlang des Högerdamms (statt über den Bereich Ericus) erfolgen würde, müsste die Strecke nach Harburg aufwändig zu den Norderelbbrücken geführt werden.

b) Ausbau der eingleisigen Strecke über Anckelmannsplatz und Berliner Tor:

Der Ausbau kann zusätzlich zu dem Ausbau über den Bereich Ericus sinnvoll sein, etwa wenn diese Anbindung vor allem für den Regionalverkehr genutzt wird und der Fernverkehr vorzugsweise über den Bereich Ericus geführt wird. Um klare Prioritäten zu setzen, wurde dieser Ausbau hier nicht aufgenommen.

C. Richtungsbetrieb in Dammtor

Wie erwähnt, wird am **Hauptbahnhof** für Züge zwischen Dammtor und Büchen/Rostock/Berlin sowie zwischen Dammtor und Harburg/ Bremen/ Hannover ein **Richtungsbetrieb** eingeführt. Das bedeutet, dass Züge nach Büchen (genauso wie die Züge nach Harburg) etwa durch die Gleise 11 bis 14 fahren und Züge von Harburg nach Dammtor zum Beispiel durch Gleis 8. Für die Züge von und nach Lübeck gibt es keine Änderungen.

Von SMA (Schweizer Consultingunternehmen für Bahnsysteme) wurde im Rahmen der Diskussion über einen „Verbindungsbahntlastungstunnel“ eine „große Lösung Hamburg“ entwickelt: „**SMA**“. In ihr sind in **Dammtor** 4 Fernbahngleise vorgesehen, die im **Linienbetrieb** befahren werden sollen. Linienbetrieb bedeutet, dass auf einem Bahnsteig die Züge von und nach Lübeck/ Büchen/ Rostock/ Berlin und auf dem anderen Bahnsteig die Züge von und nach Harburg/ Bremen/ Hannover fahren sollen. Diese **Zielvorstellung** wird vom Verfasser **nicht** geteilt, da hierbei übersehen wird, dass die Anzahl

der Züge des Fernverkehrs, die von Dammtor nach Lübeck/Büchen fahren, deutlich geringer ist als die Anzahl der Züge nach Harburg. Der Deutschlandtakt sieht von Dammtor kommend 4 Züge des Fernverkehrs („FV“+„FR“) in 2 Stunden nach Büchen, keinen nach Lübeck und 11 Züge in 2 Stunden nach Harburg vor ([siehe hier, Seite 193](#)). Der Nachteil des Linienbetriebs besteht darin, dass alle Züge nach Harburg am Dammtor durch ein Gleis fahren müssen – andernfalls würden sie im Nordkopf des Hauptbahnhofs neue Kreuzungskonflikte hervorrufen. Als bessere Lösung wird daher ein **Richtungsbetrieb** in Dammtor angesehen, bei dem die Züge zum Hauptbahnhof über 2 Gleise am gleichen Bahnsteig fahren, während die Züge von Hauptbahnhof den anderen Bahnsteig mit 2 Gleisen benutzen. Züge von und nach Harburg können dann durchaus beide Gleise in der jeweiligen Richtung benutzen.

Fazit

Durch einen **Richtungsbetrieb in Dammtor** wird ein **Überwerfungsbauwerk etwa im Bereich Sternschanze**, wie es in der „großen Lösung“ vorgesehen ist, **überflüssig** beziehungsweise es wird in den Bereich Ericus zwischen Hauptbahnhof und den Norderelbbrücken „verschoben“.

Die Frage, ob es überhaupt sinnvoll ist, einen Verbindungsbahntlastungstunnel zu bauen, ist in gesonderten Artikeln zu betrachten.

 **DIETER BARKOW**

Der Verfasser dankt Dirk Elmer für die Idee der „Zweiten Ebene“ sowie Ernst-Günter Lichte und Mathias Bölckow für weitere Anregungen, ohne die dieser Artikel nicht hätte entstehen können.

Ausbau und Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg

Mit der von DB Netz zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geplanten Inbetriebnahme des neuen unterirdisch gelegenen Stuttgarter Hauptbahnhof plant DB Fernverkehr einen Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Fernverkehr auf den ICE-Linie Hamburg – Hannover – Kassel – Frankfurt/ Main – Mannheim – Karlsruhe – Basel und Hamburg – Hannover – Kassel – Frankfurt/ Main – Mannheim – Stuttgart – München und, sofern notwendig, Anpassungen der Fahrplan-Lagen auf den ICE-Linien Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Dortmund – Duisburg – Düsseldorf/ Hagen – Wuppertal – Köln, Hamburg – Hannover – Kassel – Würzburg – Nürnberg – München und Hamburg – Berlin.



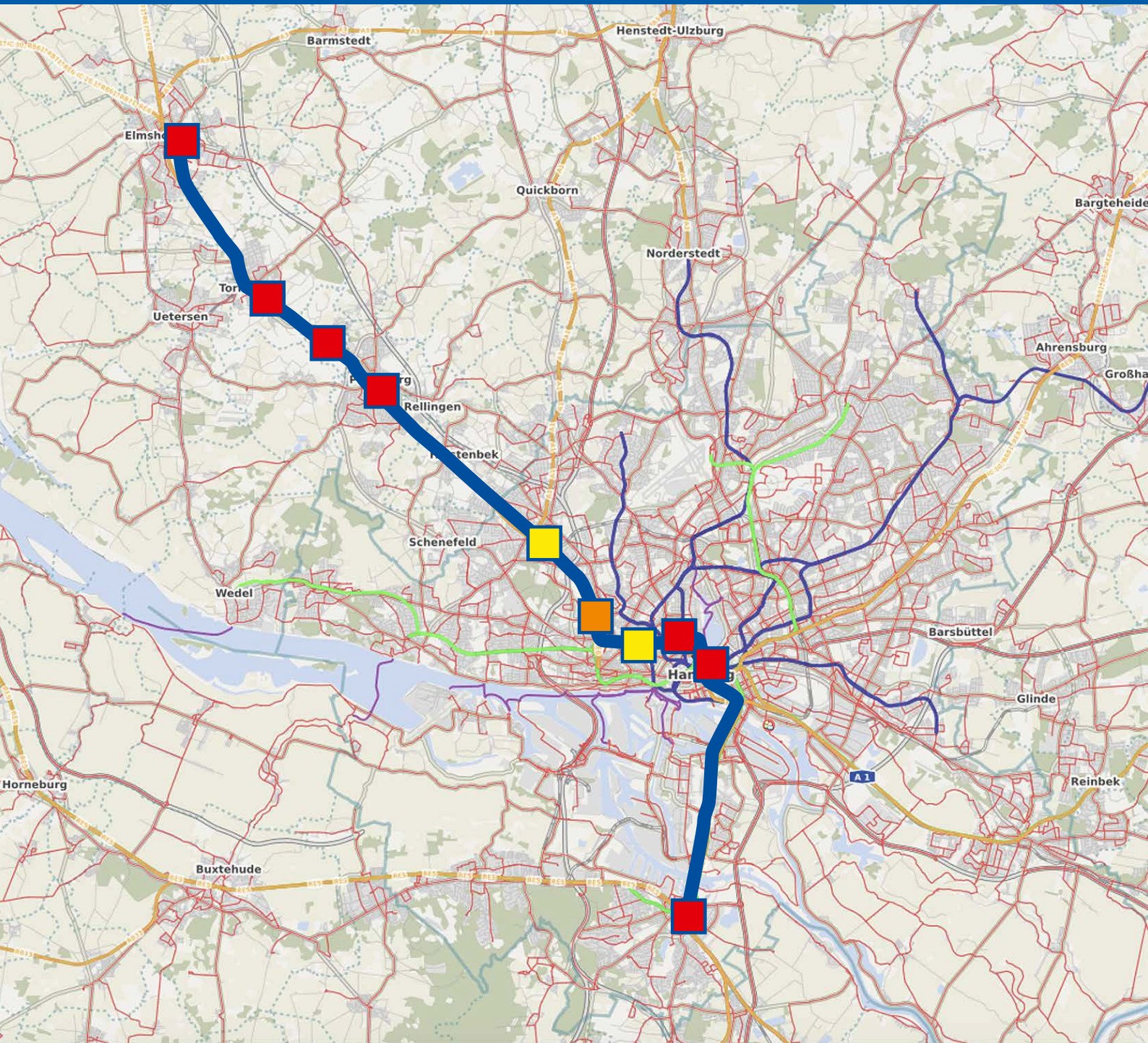
Bild: © Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee

Mit dem Ausbau und der Neuordnung des Angebotes im Fernverkehr sollte aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN auch ein Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg umgesetzt werden. Der Gestaltungsspielraum eines Ausbaus und einer Neuordnung im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg ist von den unzureichend ausgebauten und sehr hoch ausgelasteten beziehungsweise überlasteten Streckenabschnitten Elmshorn – Pinneberg – Abzweig Rainweg, Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof, der sogenannten Verbindungsbahn, und Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg begrenzt.

Die unzureichend ausgebauten und sehr hoch ausgelasteten beziehungsweise überlasteten Streckenabschnitte stellen jeweils für sich einen Engpass und in der Kombination der bei der Konstruktion der Fahrplan-Lagen im Fernverkehr und im Nahverkehr zwi-

schen den jeweiligen Streckenabschnitten bestehenden Abhängigkeiten einen rund 48 Kilometer langen Engpass dar.

Folglich sollte es aus der Sicht der DB Netz von Interesse sein, im Rahmen des Ausbaus und der Neuordnung des Angebotes im Fernverkehr auf dem rund 48 Kilometer langen Streckenabschnitt Elmshorn – Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg so viele konfliktfreie Fahrplan-Lagen im Fernverkehr und im Nahverkehr wie fahrplantechnisch möglich zu konstruieren. So werden sowohl die Grundlagen für einen Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg als auch die Grundlagen für eine qualitativ hochwertigere Erbringung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr und Nahverkehr sowie für eine höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit geschaffen.



Legende:

- blau:** Streckenabschnitte Elmshorn – Pinneberg – Abzweig Rainweg, Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg.
- rot:** aktuelle System-Halte im Nahverkehr (von Nord nach Süd): Elmshorn, Tornesch, Prisdorf, Pinneberg, Hamburg-Dammtor, Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg-Harburg.
- orange:** geplante System-Halte im Nahverkehr (von Nord nach Süd): Hamburg-Altona (neu)
- gelb:** diskutierte System-Halte im Nahverkehr (von Nord nach Süd): Hamburg-Elbgaustraße und Hamburg-Sternschanze.

→ Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN muss ein Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg folgenden Anforderungen entsprechen:

1. Das Grundangebot auf allen Regionalexpress-Linien sollte mindestens einen 30-Minuten-Takt umfassen, der mit dem weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden kann.
2. Das Grundangebot auf allen Regionalbahn-Linien sollte mindestens einen 30-Minuten-Takt umfassen, der mit dem weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden kann.
3. Das Grundangebot sollte möglichst viele Taktknoten in den ländlichen Räumen vorsehen, so dass der Nahverkehr auf der Schiene, die Landesbus-Netze, die kreisweiten Buslinien-Grundnetzen und Alternative Bedienungsformen optimal verknüpft werden können.
4. Das Angebotskonzept sollte mindestens mittelfristig unveränderte Fahrplan-Lagen im Nahverkehr auf der Schiene vorsehen, so dass für die Aufgabenträger in den ländlichen Räumen mindestens mittelfristig Planungssicherheit für die Verknüpfung der Verkehrssysteme in den Taktknoten geschaffen werden kann.
5. Das Angebotskonzept sollte mit den derzeit eingesetzten Fahrzeugen (in Schleswig-Holstein vierteilige Doppelstock-Triebwagen des Typs Twindexx Vario des Herstellers Bombardier sowie fünf- und sechsteilige Triebwagen des Typs Flirt 3 des Herstellers Stadler und in Niedersachsen loksbespannte siebenteilige Doppelstock-Garnituren des Herstellers Bombardier fahrplantechnisch machbar sein.
6. Das Angebotskonzept sollte mit den künftig eingesetzten Fahrzeugen (in Schleswig-Holstein neue vierteilige (Doppelstock-)Triebwagen in Doppeltraktion und in Niedersachsen neue vierteilige, gegebenenfalls auch fünfteilige, (Doppelstock-)Triebwagen des Typs Coradia HC des Herstellers Alstom) fahrplantechnisch machbar sein.

Ein Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg sollte aufwärtskompatibel für eine Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof sein und folgenden weiteren Anforderungen entsprechen:

7. Das Angebotskonzept sollte entweder mit einer Wende mit einer Wendezeit von mindestens 8 Minuten oder mit einer Durchbindung mit einer Standzeit von 6 Minuten im Knoten Hamburg Hauptbahnhof fahrplantechnisch machbar sein.
8. Ausgenommen sollten die Fahrplan-Lagen sein, bei denen eine Wende mit einer Wendezeit von 8 Minuten oder eine Durchbindung mit einer Standzeit von 6 Minuten im Knoten Hamburg Hauptbahnhof fahrplantechnisch nicht machbar sind. *(Für diese Fahrplan-Lagen sollten im Knoten Hamburg Hauptbahnhof zusätzliche Kapazitäten in Form zusätzlicher Halbgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 225 Metern, besser 275 Metern.)*
9. Das Angebotskonzept sollte im Fall einer Wende mit einer Wendezeit von 8 Minuten mit einem Personalwechsel von Triebfahrzeugführern und Zugbegleitern verbunden sein, um durch die Wende und die Wendezeit verursachte personalbedingte Verspätungen auszuschließen. *(Das ankommende Personal steigt von der jeweiligen Garnitur ab, das abfahrende Personal steigt auf die jeweilige Garnitur auf.)*
10. Des weiteren sollten sowohl bei einer Wende als auch bei einer Durchbindung im Knoten Hamburg in der Nähe des Knoten Hamburg Hauptbahnhof stationierte und mit Personal besetzte Reserve-Garnituren vorgehalten werden, um die pünktliche Abfahrt beziehungsweise die pünktliche Weiterfahrt in Hamburg Hauptbahnhof sicherzustellen.



STEFAN BARKLEIT

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG**

MALTE DIEHL

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
NIEDERSACHSEN/ BREMEN**

Perspektiven im touristischen Fernverkehr auf der Bahnstrecke Westerland –/ Dagebüll Mole – Niebüll DB – Hamburg

Mit der Ablösung der bisher im touristischen Fernverkehr von DB Fernverkehr eingesetzten Intercity 1-Garnituren durch modernisierte ICE 1 sowie neue ICE 3 neo, ICE 4 und ICE L wird sich auch das Angebot im touristischen Fernverkehr von und nach Westerland sowie von und nach Dagebüll Mole deutlich verändern (siehe *derFahrgast* 1-2022, S. 33-35).

Von und nach Westerland sowie von und nach Dagebüll Mole wird DB Fernverkehr spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 neue ICE L-Garnituren einsetzen. Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich mit Blick auf den geplanten Einsatz im Fernverkehr von und nach Westerland sowie von und nach Dagebüll Mole dafür ein, die neuen ICE L-Garnituren sowohl als siebzehnteilige Garnituren mit einer Länge von rund 255 Metern (mit Lokomotive) als auch als dreizehnteilige Garnituren mit einer Länge von 202 Metern (mit Lokomotive) zu beschaffen.

Mit dreizehnteiligen Garnituren (Halbzug) können die Zugteile von und nach Westerland sowie von und nach Dagebüll Mole in Niebüll wie bisher vereinigt beziehungsweise geflügelt werden. DB Fernverkehr beschafft die neuen ICE L-Garnituren jedoch ausschließlich als siebzehnteilige Garnituren. Im touristischen Fernverkehr werden somit nördlich von Niebüll täglich 2 Verbindungen von und nach Westerland (an verkehrsstarken Tagen 4 Verbindungen) sowie täglich 2 Verbindungen von und nach Dagebüll Mole (an verkehrsstarken Tagen 3 Verbindungen) angeboten.

Betriebs-Konzept im touristischen Fernverkehr auf der Bahnstrecke Westerland –/Dagebüll Mole – Niebüll DB – Hamburg

Auf der Bahnstrecke Westerland –/Dagebüll Mole – Niebüll – Hamburg werden somit künftig immer mindestens täglich 4 Verbindungen und an verkehrsstarken Tagen täglich 7 Verbindungen im touristischen Verkehr angeboten. Auf der Bahnstrecke Westerland –/Dagebüll Mole – Niebüll – Hamburg werden somit

an verkehrsstarken Tagen durch die Überlagerung der Verbindungen im touristischen Fernverkehr und der Regionalexpress-Linie 6 Westerland – Hamburg 2 Verbindungen pro Stunde angeboten. Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, dass die Verbindungen im touristischen Fernverkehr nördlich von Hamburg mindestens im exakten 120-Minuten-Takt und an verkehrsstarken Tagen im exakten 60-Minuten-Takt verkehren.

Das Betriebs-Konzept im touristischen Verkehr sieht vor, dass die künftig im touristischen Fernverkehr von und nach Westerland sowie von und nach Dagebüll Mole eingesetzten ICE L-Garnituren mitsamt den Elektro-Lokomotiven des Typs Travca des Herstellers Talgo (Baureihe 105) nördlich von Itzehoe mit Dual-Lokomotiven (Diesel/ Elektro) des Typs Vectron Dual Mode des Herstellers Siemens (Baureihe 248) bespannt werden. Die Dual-Lokomotiven werden die ICE L-Garnituren von und nach Westerland durchgehend sowie von und nach Dagebüll Mole jedoch ausschließlich im Streckenabschnitt Niebüll DB – Itzehoe bespannen, weil die Bahnstrecke Dagebüll Mole – Niebüll DB elektrifiziert und die mitgeführte Elektro-Lokomotive genutzt wird.

Im Zu- und Abbringer-Verkehr werden das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH in den Fahrplan-Lagen, in denen der touristische Fernverkehr von und nach Westerland verkehrt, zusätzliche Verkehrsleistungen auf der Regionalbahn-Linie 65 Dagebüll Mole – Niebüll NEG und in den Fahrplan-Lagen, in denen der touristische Fernverkehr von und nach Dagebüll Mole verkehrt, zusätzliche Verkehrsleistungen auf der Regionalexpress-Linie 6 im Streckenabschnitt Westerland – Niebüll DB bestellen müssen.

Auswirkungen des Betriebs-Konzeptes im touristischen Fernverkehr auf die Fahrzeiten auf der Bahnstrecke Westerland –/Dagebüll Mole – Niebüll DB – Hamburg

Auch wenn mit den künftig im touristischen Fernverkehr eingesetzten ICE L-Garnituren keine Zugteile von und nach Westerland sowie von und nach Dagebüll Mole mehr angeboten werden, bietet das Betriebs-Konzept den Vorteil, dass sich die Fahrzeit im Streckenabschnitt Niebüll DB – Hamburg Hauptbahnhof durch die Kombination des Einsatzes einer Dual-Lokomotive mit elektrischer Leistungsübertragung und den Entfall des Lokwechsels in Itzehoe von derzeit rund 150 Minuten auf künftig rund 135 Minuten verkürzen wird.

Nördlich von Niebüll muss der touristische Fernverkehr von und nach Westerland auch künftig in einer der 4 verfügbaren System-Trassen pro Stunde und mit einer längeren Standzeit in Niebüll DB von rund 5 Minuten verkehren, so dass sich die Fahrzeit auf der Relation Westerland – Hamburg von derzeit rund 200 Minuten auf künftig rund 180 Minuten verkürzen wird.

Der touristische Fernverkehr von und nach Dagebüll Mole kann nach dem System-Halt in Niebüll DB ohne längere Standzeit in das im Nordkopf des Bahnhofs Niebüll gelegene und von dort nach Niebüll NEG verkehren, so dass sich die Fahrzeit auf der Relation Dagebüll Mole – Hamburg von derzeit rund 185 Minuten auf künftig rund 165 Minuten verkürzen wird.

Ergänzung des Angebotes im touristischen Fernverkehrs durch die Regionalexpress-Linie 60 Westerland – Hamburg (Sprinter)

Derzeit bestellen das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan samstags und sonntags einen RE-Sprinter (morgens nach Westerland und abends nach Hamburg) und im schleswig-holsteinischen Hochsommerfahrplan einen freitags bis sonntags verkehrenden RE-Sprinter (morgens nach Hamburg und abends nach Westerland) sowie samstags und sonntags zwei RE-Sprinter (morgens nach Westerland und abends nach Hamburg). Die Fahrzeit der RE-Sprinter ist rund 20 Minuten kürzer als die RE auf dieser Relation.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN sollte dieses Angebot um einen ganzjährig montags bis freitags sowie im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan auch samstags und sonntags verkehrenden RE-Sprinter (frühmorgens nach Hamburg und abends nach Westerland) ergänzt werden, um zeitsensiblen Pendlern aus dem Kreis Nordfriesland eine schnelle Verbindung nach und von Hamburg sowie im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan auch Touristen eine schnelle Verbindung nach und von Hamburg anzubieten.

Durch die Überlagerung der Verbindungen im touristischen Fernverkehr und der Verbindungen der Regionalexpress-Linie 60 Westerland – Hamburg (Sprinter) werden somit an den verkehrsstarken Tagen über die 18 Verbindungen auf der Regionalexpress-Linie 6 Westerland – Hamburg hinaus bis zu 11 Verbindungen mit einer rund 20 Minuten kürzeren Fahrzeit angeboten.

 STEFAN BARKLEIT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG

Fahrzeiten im touristischen Fernverkehr auf der Bahnstrecke Westerland –/ Dagebüll Mole – Niebüll DB – Hamburg

Relation	Fahrzeiten in Minuten	
	Jahresfahrplan 2023	Jahresfahrplan 2026
Westerland – Hamburg Hauptbahnhof	199 (208)	178
Dagebüll Mole – Hamburg Hauptbahnhof	185 (209)	167
Niebüll – Hamburg Hauptbahnhof	152 (159)	140
Husum – Hamburg Hauptbahnhof	123 (132)	113
Heide – Hamburg Hauptbahnhof	97 (100)	92
Itzehoe – Hamburg Hauptbahnhof	46 (55)	54

Die Fahrzeiten sehen jeweils die erreichbare schnellste Fahrzeit vor. In Klammern sind die jeweils längsten Fahrzeiten angegeben.

Draisine, Forschung & Tourismus: Reaktivierungsvorhaben auf der Bahnstrecke Malente - Lütjenburg schreiten voran

Die innovative Bahnstreckenreaktivierung der stillgelegten Strecke 1112 von Bad Malente-Gremsmühlen nach Lütjenburg schreitet weiterhin mit großen Schritten voran. Nachdem die Strecke im März 2022 durch eine eigens dafür gegründete Verwaltungsgesellschaft gekauft und damit langfristig abgesichert wurde und der Draisinenverleih auf der Bahnstrecke bereits angelaufen ist, gibt es neue spannende Entwicklungen.

Der Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V. verfolgt gemeinsam mit der eigens hierfür gegründeten Hein Lüttenborg Bahnstreckenverwaltungsgesellschaft mbH (HLB) das Ziel, die 17 Kilometer lange stillgelegte Strecke von der Holsteinischen Schweiz an die Ostseeküste in der Hohwachter Bucht wieder vollumfänglich im SPNV zu reaktivieren. Hierfür hat der Verein eigens ein Stufenkonzept entwickelt, welches vorsieht, dass die Strecke zunächst mit touristischem Draisinen-

verkehr und dann – darauf aufbauend – zunächst mit touristischen Sonderverkehren und spätestens langfristig auch wieder im SPNV befahren werden soll.

Nach dem Kauf und dem Freischnitt der gesamten Strecke nahm im Juli 2022 die Naturpark-Draisine Holsteinische Schweiz als erste Reaktivierungsstufe in Kooperation mit der Malente Tourismus- und Service GmbH Fahrt auf. Der Draisinenverleih ist sehr erfolgreich angelaufen. Ab der Saison 2023 soll die

Stufenkonzept zur Reaktivierung der Bahnstrecke Malente - Lütjenburg



* Erhöhte infrastrukturelle Anforderungen in Leit- und Sicherungstechnik. Notwendigkeit der Wiederherstellung der Weichenverbindung zur Strecke Kiel-Lübeck



Ausgabe neben Malente auch von Lütjenburg aus erfolgen. Die Stadt Lütjenburg hat die Projekte im Winterhalbjahr proaktiv unterstützt, indem sie eine Zuwegung und Erschließung des Bahngeländes hergestellt hat. Die Arbeiten können erkennen lassen, dass die zunächst angelegte Zuwegung zum Gleiskörper kurzfristig auch zu einem Bahnsteig ausgebaut werden könnte. Die proaktive Unterstüt-

zungsmaßnahme der Stadt Lütjenburg ist auch ein wichtiges politisches Zeichen, dass die Stadt ihre Bahnstrecke unterstützt und auch bereit ist, diesbezüglich selbst mit anzupacken. Die Stadt Lütjenburg verfolgt das Ziel, schnellstmöglich wieder an den Schienenverkehr angeschlossen zu werden.

Neben dem Draisinenverkehr hat sich zudem im Winterhalbjahr 2022/ 2023 der Verein Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz e.V. in Lütjenburg gegründet. Der Verein verfolgt das Ziel, nach Verfügbarkeit der Strecke touristischen Eisenbahnverkehr mit historischen Fahrzeugen auf der auch unter dem Namen „Hein Lüttenborg“ bekannten Strecke anzubieten. Derzeit ist noch nicht absehbar, wann das sein wird, aber beide Vereine, die GmbH und die Kommunen kümmern sich intensiv um die Vorbereitungen. Eine Eigentümergemeinschaft aus dem Verein HEHS Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz hat die Gelegenheit am Schopf gepackt und einen MAN-Schienenbus erworben, der dann zwischen Malente und Lütjenburg fahren soll. Bis das so weit ist, werden mit dem Fahrzeug andere



Neubau Zuwegung und Erschließung der Bahnfläche in Lütjenburg.



MAN-Schienenbus der HEHS, soll auf der Strecke Malente-Lütjenburg künftig fahren.

Innenraum des MAN-Schienenbus.

(Sonder-)Fahrten in der Region angeboten. Bei Redaktionsschluss stand das Fahrzeug noch beim Verkäufer. Eine zeitnahe Überführung und Hauptuntersuchung sind vorgesehen, so dass das Fahrzeug im späteren Frühjahr 2023 zur Verfügung stehen soll. Weitere Infos gibt es auf der Internet-Seite <https://hehs-eisenbahn.de/>.

Im Bahnhof Bad Malente-Gremsmühlen fehlt die 2004 von der DB ausgebaute Anschlussweiche zur Strecke Kiel – Lübeck. Beide Vereine, die GmbH und die Anliegerkommunen setzen daher dafür ein, dass die Weiche schnellstmöglich wieder eingebaut wird. Im Landesnahverkehrsplan SH ist für „nach 2030“ die Einführung einer RB-Linie Lübeck Hbf – Malente Nord vorgesehen, für die die Weiche ohnehin eingebaut werden muss. Daher würde es sich bei einem Weicheneinbau lediglich um einen Vorgriff handeln, um schon jetzt möglichst attraktive touristische Verkehre zu ermöglichen. Da die MAN-Schienenbusse über die notwendigen Zulassungen verfügen, wären dann auch Fahrten von Lütjenburg – Eutin oder Lütjenburg – Lübeck möglich. Sollte der Weicheneinbau noch auf sich warten lassen, könnte der touristische Sonderverkehr zunächst auch als Inselbetrieb auf der Strecke Malente – Lütjenburg starten. Hierfür wäre eine Unterbringungs-lösung für das Fahrzeug in Lütjenburg zu schaffen.

Die HLB GmbH hat entsprechende Ingenieursuntersuchungen der Brückenbauwerke der Bahnstrecke gemacht, welche einen undramatischen Zustand at-



testiert haben. Die notwendigen Sanierungsmaßnahmen sind kleinteilig und werden derzeit bereits umgesetzt. Ferner wurde der Freischnitt der Vegetation im Dezember 2022 von einer Fachfirma noch weiter vorangetrieben.

Für die Langfristperspektive der SPNV-Reaktivierung der Strecke Malente – Lütjenburg ist im Landesnahverkehrsplan bereits die Einführung einer RB-Linie von Lübeck Hbf bis nach Malente Nord vorgesehen, um ansonsten als Totzeit anfallende Standzeit des Pendels sinnvoll zu nutzen. Der Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V., die Stadt Lütjenburg und auch der Fahrgastverband PRO BAHN fordern, dass das Land prüfen solle, ob eine solche Linie nicht auch bis zur Landesfinanzschule an der Haltestelle Holsteinische Schweiz oder bis nach Lütjenburg verlängert werden könnte. Die Landesfinanzschule wird für 16,3 Millionen Euro vom Land Schleswig-Holstein ausgebaut, sodass es sinnvoll erscheint, diese auch an die Schiene anzuschließen, vor allem da dies pla-



Bild vom Zweiwegebagger zum Freischnitt auf der Strecke Malente-Lütjenburg bei Holsteinische Schweiz im Dezember 2022.

nerisch sehr leicht umsetzbar ist, denn Bahnstrecke und Haltepunkt sind schon vorhanden.

Fünf der acht technisch zu sichernden Bahnübergänge der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg und auch die teure Anbindung an die Hauptstrecke Kiel-Lübeck wären durch die Inbetriebnahme bis Malente Nord bereits gelöst. Die wesentlichen Kostenfaktoren der Gesamtstrecke wären damit bereits nicht mehr relevant. Daraus ergibt sich eine völlig neue Ausgangslage für die Reaktivierung des Restabschnitts bis Lütjenburg. Inwieweit hier die Einführung eines SPNV sinnvoll ist, sollte nach Zusage der NAH.SH eigentlich in einem entsprechenden Gutachten untersucht werden. Bedingung war, dass die beiden betroffenen Landkreise Plön und Ostholstein, die Stadt Lütjenburg und die Gemeinde Malente jeweils 4.000 EUR beisteuern und gegenfinanzieren. Die Gelder liegen in allen vier Gebietskörperschaften bereit und so wartet man nun darauf, dass das Land die zugesagte Untersuchung durchführt.

Parallel zu all diesen Entwicklungen wird die Bahnstrecke Malente-Lütjenburg von der Forschungsinitiative REAKT genutzt. Diese will unter Federführung der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel die Strecke nutzen, um darauf Forschungsprojekte im Bahnbereich durchzuführen. Ein entsprechender Rahmen-Nutzungsvertrag wurde im August 2022 für zunächst sieben Jahre (bis 2029) geschlossen. Die Forschungsprojekte werden gemeinsam mit dem Beirat Bahntechnik SH und den dortigen Unternehmen, sowie den weiteren Hochschulen in Kiel und

Lübeck durchgeführt. Erste Projektmittel konnten bereits gewonnen werden. So kann die Bahnstrecke Malente-Lütjenburg als Reallabor für kostengünstige moderne nachhaltige Mobilität auf der Schiene genutzt werden.

Forschung, Draisinen und touristische Verkehre sind sich dabei nicht im Wege, sondern ergänzen sich perfekt. Schließlich hat das Jahr 365 Tage im Jahr und so werden vorrangig unter der Woche Studenten und Unternehmen auf der Bahnstrecke Projekte zu Forschungszwecken durchführen und an den Wochenenden sowie in den Semesterferien im Sommer Einheimische und Urlauber eine der landschaftlichen schönsten Bahnstrecken Norddeutschlands wieder erleben können. Eine Strecke, die durch innovative Konzepte wieder Stück für Stück Leben eingehaucht bekommt. Zunächst noch mit Draisinen, aber vielleicht schon bald mit Schienenbussen, zumindest im Inselbetrieb.

Bemerkenswert an den gesamten Projekten ist die Tatsache, dass hier Bürgerinnen und Bürger selbst das Heft des Handelns in die Hand genommen und einen Verein sowie entsprechende Konzepte entwickelt haben. Daraus resultierend wurden dann Investoren gewonnen und eine GmbH gegründet, die sogar in der Lage ist, die Strecke selbst samt eigenem Eisenbahnbetriebsleiter zu betreiben. Ferner hat sich ein weiterer Verein gegründet, der Fahrzeuge besitzt und diese auch selbst fahren kann und darf. Hier ist der Begriff „Bürgerbahn“ daher mehr als berechtigt, denn die Akteure sind selbst komplett handlungsfähig und in der Lage, gestalten zu können. Hinzu kommt die herausragende Unterstützung der anliegenden Kommunen. Da gemeinsam an einem Strang gezogen wurde, sind die bisherigen Erfolge möglich geworden. Sicherlich ist für weitere Entwicklungen auch noch die Unterstützung der größeren Politik notwendig, doch die Akteure haben allesamt eindrucksvoll bewiesen, dass es ihnen ernst ist und sie Dinge bewegen können. Vor dem Hintergrund der Verkehrswende sollte einem der Blick nach Malente und Lütjenburg Mut machen und hoffentlich auch die Landespolitik motivieren, diese Initiative, hinter der die gesamte Region steht, zu unterstützen.

 **SVEN RATJENS**

**STELLVERTRETENDER VORSITZENDER
VEREIN SCHIENENVERKEHR MALENTE-LÜTJENBURG**

Hamburg braucht eine Stadtbahn - Plädoyer für einen Verkehrsfrieden

Mit großer Verspätung wurde im Dezember 2022 der Hamburger Klimaplan veröffentlicht. Er formuliert den Anspruch bis zum Jahr 2030 70 Prozent CO₂ gegenüber 1990 einzusparen. Es fehlen Angaben, mit welchen konkreten Maßnahmen dieses Ziel erreicht werden soll. Im Verkehrsbereich sollen 820.000 Tonnen weniger CO₂ anfallen, besonders hier wurde im letzten Jahrzehnt so gut wie nichts eingespart.



Bild: CC BY-SA 3.0 / Crazy/D

Der Bau einer Stadtbahnstrecke kann gleichzeitig zu einer städtebaulichen Aufwertung genutzt werden. An geeigneten Stellen führen beispielsweise Rasengleise zu einer Entsiegelung von Flächen.

Die Zahl der KFZ-Zulassungen ist im letzten Jahr sogar gestiegen. Der verantwortliche Senat der Hansestadt Hamburg verweist auf die hohen Geldbeträge, die für den Schnellbahnbau aufgewendet werden sollen, außerdem soll der sogenannte Hamburg-Takt, teilweise mit On-Demand-Fahrzeugen, das Stadtgebiet erschließen. Ein Nachweis, wie viele bisherige KFZ-Fahrten damit auf den ÖPNV verlagert werden können, fehlt. Die Fertigstellung der Schnellbahn-Projekte wird viel zu spät sein.

Jede andere europäische Großstadt hat Stadtbahnen oder plant sie zumindest. Aus drei Gründen muss auch in Hamburg so schnell wie möglich mit einer Stadtbahn-Planung begonnen werden:

- Nur Schienenverkehrsmittel sind so attraktiv für deren Nutzer, dass bisherige Autofahrer umsteigen.
- Der finanzielle Aufwand für den Bau, besonders aber für den Betrieb, ist sehr viel niedriger als bei Schnellbahnen.

wird bei der Betrachtung, dass besonders auf den tangentialen Relationen die Zahlen extrem hoch sind (Straßenringe 2 und 3). Hier existieren keine konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebote. Ein Vergleich der Reisezeiten (von der Haustür bis zum Ziel) ergibt, dass diese mit dem ÖPNV in der Regel doppelt so lang sind wie mit dem PKW. Der ÖPNV (im Regelfall der Bus) ist dabei außerdem von den durch den KFZ-Verkehr verursachten Staus betroffen. Ein Ausweg für viele besteht darin, Umweg-Fahrten mit Schnellbahnen über den (überlasteten) Hauptbahnhof zu machen. Kaum jemand, der über ein Auto verfügt, wird auf den beschriebenen Relationen freiwillig zum ÖPNV wechseln.

Es scheint, dass bei den ÖPNV-Planungen nur nach zwei Kriterien vorgegangen wurde:

- Welche bevölkerungsreichen Stadtteile verfügen noch nicht über einen Schnellbahnanschluss?
- Wie hoch sind die Nutzerzahlen auf vorhandenen ÖPNV-(Bus)-Linien?

Diese Fragen sind berechtigt, will man eine Verkehrswende erreichen, sind sie aber völlig unzureichend. Ins Blickfeld genommen werden müssen die Relationen, auf denen ein hohes Fahrgastpotential (sichtbar am KFZ-Verkehr) schlummert: Hier muss ein attraktives Angebot geschaffen werden. Das kann nur mit einem Stadtbahnssystem geschaffen werden:

- Zum Auto konkurrenzfähige Reisezeiten sind nur mit einem Schienenverkehrsmittel zu erreichen, das jede Ampel ohne Zeitverzögerung passieren kann (konsequente Vorrangschaltungen). Die oft im Stau stehenden X-Bus-Linien sind leider keine wirksame Lösung, Verspätungen in der Rush-Hour sind extrem!
- Überall dort, wo Schienenverkehre neu geschaffen wurden, übertrafen die tatsächlichen Nutzerzahlen die Prognosen.
- Hamburg hat viele mehrspurige Straßen, der Platz für eine Stadtbahn ist also vorhanden, zumal nach deren Bau der Spurenbedarf für den KFZ-Verkehr abnimmt.

- Die Kosten einer Stadtbahn betragen nur ein Zehntel der Kosten einer U-Bahn, sie ist auch deutlich schneller zu realisieren.
- Die Betriebskosten einer Stadtbahn liegen deutlich unter den Kosten der U-Bahn und der Busse. In Zeiten des Personalmangels muss man auch daran denken, wie groß der Bedarf an Fahrern ist!

Die Notwendigkeit, die Probleme im Hamburger Verkehr anzugehen und für das Klima erforderliche Entscheidungen zu treffen, sollte zumindest die großen Hamburger Parteien dazu bringen, einen Konsens in der Stadtbahnfrage zu finden! So schnell es geht, muss ein Verkehrsplan erstellt werden, das Thema ist zu ernst und eignet sich nicht, um damit in Wahlkampfzeiten miteinander zu konkurrieren. Die Umsetzung einer derartigen Planung dauert sehr viel länger als eine Legislaturperiode.

Ein Wort zur U-Bahnlinie U 5. Die Notwendigkeit ein Stadtbahnssystem so schnell wie möglich für die Verkehrswende zu bauen besteht unabhängig davon, ob die U 5 so wie geplant gebaut wird oder nicht. Sollte jemand die Meinung vertreten, man könnte aus finanziellen Gründen erst nach Fertigstellung der U 5 damit anfangen, müsste die U 5 in Frage gestellt werden.

 **DR. CLAUD URBACH**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND HAMBURG**

Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht

Nachdem sich das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH bereits im Jahr 2016 für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht ausgesprochen haben, ist anschließend eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelburg Nettelburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht ausgeschrieben worden.

Der Auftrag zur Erstellung der Machbarkeitsstudie ist dabei an die Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH (IVE mbH) und die IGES Institut GmbH (IGES) vergeben und die Erstellung der Machbarkeitsstudie durch einen Arbeitskreis aus Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, der damaligen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Infrastruktur (der heutigen Behörde für Verkehr und Mobilitätswende), der NAH.SH, dem HVV, der AKN, dem Kreis Herzogtum Lauenburg, dem Bezirkssamt Hamburg-Bergedorf, dem Amt Hohe Elbgeest, der Gemeinde Börnsen, der Gemeinde Escheburg, der Stadt Geesthacht, dem Landkreis Harburg und der Samtgemeinde Elbmarsch begleitet worden.

Die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelburg Nettelburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht ist seit März 2020 abgeschlossen und empfiehlt das folgende Angebotskonzept:

1. Einführung einer Regionalexpress-Linie Hamburg Hauptbahnhof – Geesthacht im 60-Minuten (montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit im 20-zu-40-Minuten-Takt) mit einer Fahrzeit von 34 Minuten und Einsatz von batterieelektrischen Triebwagen des Typs Flirt Akku (Länge: 46 Meter) des Herstellers Stadler in Doppeltraktion
2. Einführung einer Stadtbahn-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht im 20-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 23 Minuten und Einsatz von batterieelektrischen Stadtbahn-Wagen (Länge: 25 Meter) in Doppeltraktion

und daraus abgeleitet folgende Infrastruktur-Maßnahmen:



Bild: Oliver Peters / Pixabay

1. Ausbau der Bahnstrecke Nettelburg – Geesthacht für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h
2. Neubau einer zweigleisigen Stadtbahn-Station Hamburg-Bergedorf nördlich der S-Bahn-Gleise 3, 4 und 5
3. Neubau einer eingleisigen Stadtbahn-Strecke Hamburg-Bergedorf – Bahnübergang Sander Damm/ Weidenbaumsweg mit einer Eisenbahnüberführung über die B 5, einer Rampe zur Straße „Sander Damm“ und einer Trassierung auf der östlichen Seite der Straße „Sander Damm“
4. Neubau von (Stadtbahn-)Stationen in Hamburg-Bergedorf Süd, Börnsen, Escheburg, Geesthacht-Park&Ride-Parkplatz (am Bundesstraßendreieck B 5 und B 404) und Geesthacht

Seit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie konnten hinsichtlich der Planungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelnburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht keine Fortschritte mehr erzielt werden, aus dem Grund, dass sich das Land Schleswig-Holstein, das Land Hamburg, die NAH.SH und der HVV nicht über das weitere Vorgehen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelnburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht verständigen konnten.

Fahrgastverband PRO BAHN und Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzen sich für Fortsetzung der Planungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelnburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht unter Federführung des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH ein

Der Fahrgastverband PRO BAHN und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzen sich daher für den Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen dem Land Schleswig-Holstein, dem Land Hamburg, der NAH.SH und dem HVV und einer Fortsetzung der Planungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelnburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht unter Federführung des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH ein.

Im Rahmen einer Fortsetzung der Planungen sind aus der Sicht der Umwelt- und Verkehrsverbände die folgenden sich aus den Empfehlungen der Machbarkeitsstudie ergebenden Kritikpunkte detailliert zu betrachten und zu lösen:

1. die fehlende Elektrifizierung der Bahnstrecke Nettelnburg – Geesthacht
2. die fehlende Elektrifizierung der Stadtbahn-Strecke Hamburg-Bergedorf – Bahnübergang Sander Damm
3. die nur mit einer Rampe zur Straße „Alte Holstenstraße“ umsetzbare optionale Verlängerung der Stadtbahn-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht um den Streckenabschnitt Mümmelmansberg – Bergedorf
4. die unzureichende Erschließung der Innenstadt des Stadtteiles Hamburg-Bergedorf
5. die unzureichende Erschließung des Stadtgebietes von Geesthacht

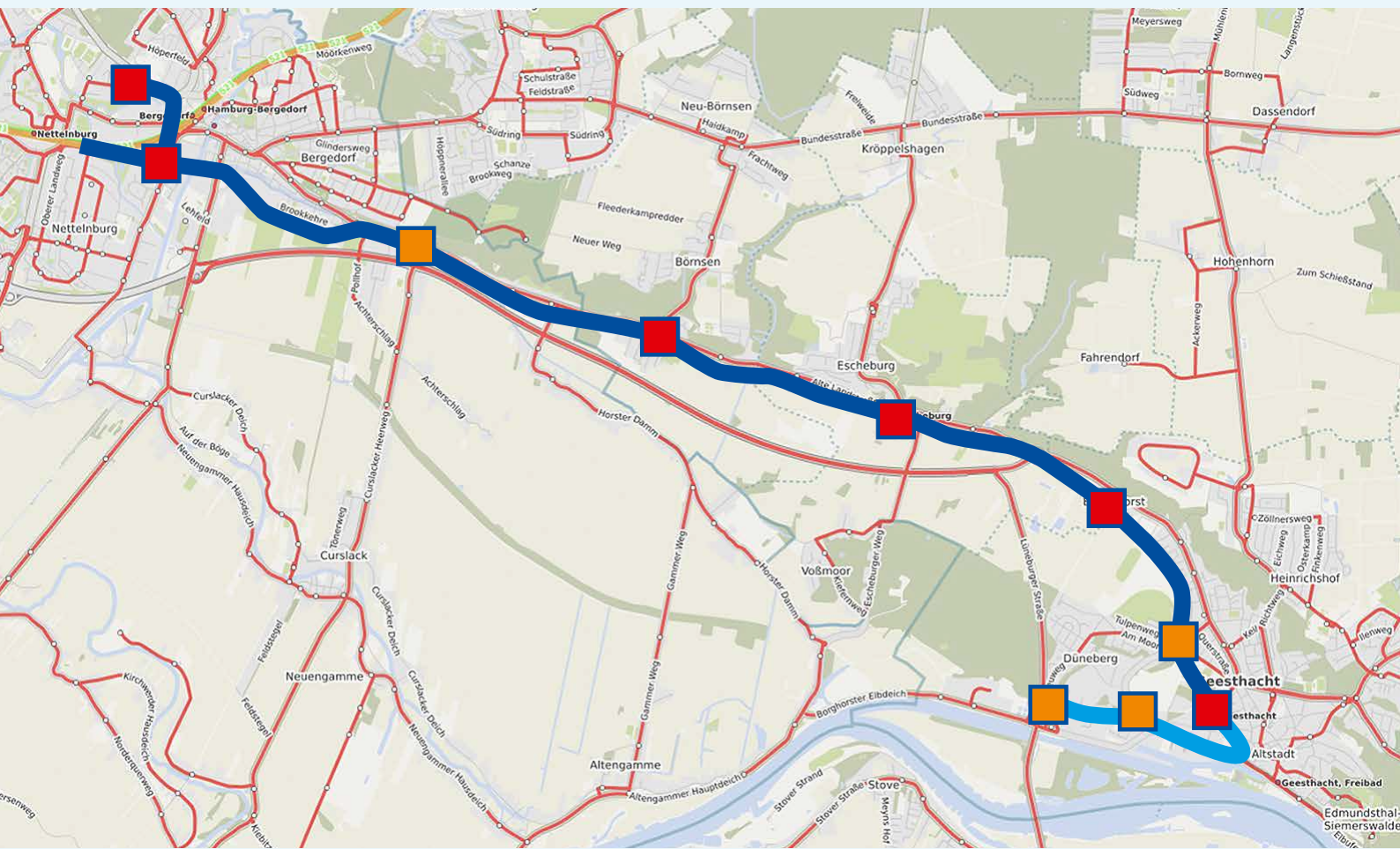
Der Fahrgastverband PRO BAHN und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzen sich daher dafür ein, das folgende Angebots-Konzept:

1. Einführung einer Regionalexpress-Linie Hamburg Hauptbahnhof – Geesthacht im 30-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von rund 30 Minuten und Einsatz von elektrischen Triebwagen in Doppeltraktion
2. Einführung einer Stadtbahn-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht im 15-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von rund 25 Minuten und Einsatz von elektrischen Stadtbahn-Wagen in Doppeltraktion
3. optionale Verlängerung der Stadtbahn-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht um den Streckenabschnitt Mümmelmansberg – Hamburg-Bergedorf
4. optionale Verlängerung der Stadtbahn-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht um den Streckenabschnitt Geesthacht – Geesthacht Elbbrücke (alternative Anbindung des Landkreises Harburg und der Samtgemeinde Elbmarsch)

und daraus abgeleitet folgende Infrastruktur-Maßnahmen zu untersuchen:

1. Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Nettelnburg – Geesthacht für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/ h
2. Neubau einer zweigleisigen Stadtbahn-Station Hamburg-Bergedorf in der Straße „Alte Holstenstraße“
3. Neubau einer zweigleisigen Stadtbahn-Strecke Hamburg-Bergedorf – Hamburg-Bergedorf Süd durch die Straßen „Alte Holstenstraße“ und „Vierlandenstraße“
4. Neubau von (Stadtbahn-)Stationen in Hamburg-Bergedorf Süd, Börnsen, Escheburg, Geesthacht-Park&Ride-Parkplatz (am Bundesstraßendreieck B 5 und B 404) und Geesthacht
5. optionaler Neubau einer zweigleisigen Stadtbahn-Strecke Mümmelmansberg – Hamburg-Bergedorf
6. optionaler Neubau einer eingleisigen Stadtbahn-Strecke Geesthacht – Geesthacht Elbbrücke (alternative Anbindung des Landkreises Harburg und der Samtgemeinde Elbmarsch)

Karte: Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht



Legende:

- blau:** Streckenabschnitt Nettelburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht.
- hellblau:** Streckenabschnitt Geesthacht – Geesthacht Elbbrücke.
- rot:** System-Halte im Nahverkehr (von West nach Ost): Hamburg-Bergedorf, Hamburg-Bergedorf Süd, Borsen, Escheburg, Geesthacht-Park&Ride-Parkplatz und Geesthacht.
- orange:** diskutierte System-Halte im Nahverkehr (von West nach Ost): Holtenklynke und Geesthacht-Düneberg, Geesthacht-Steinstraße und Geesthacht-Elbbrücke.

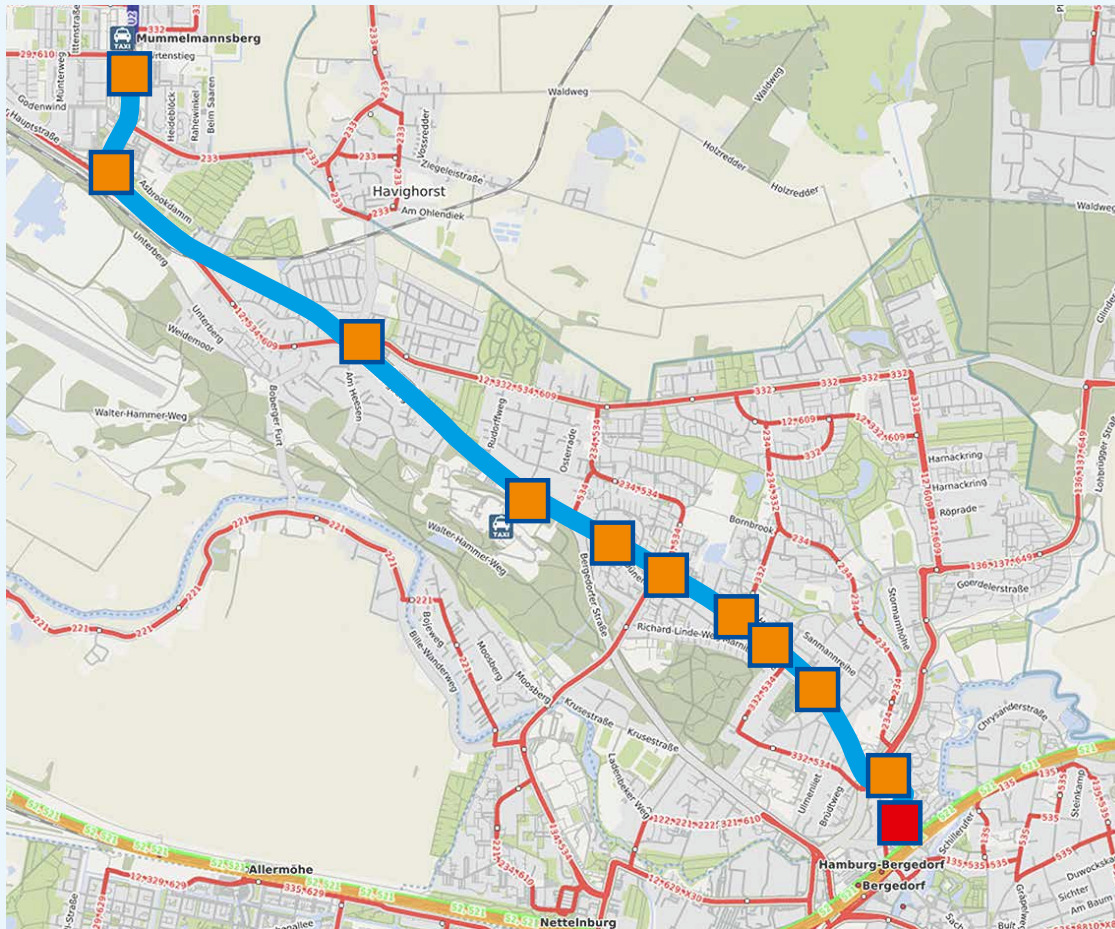
Mit dem vom Fahrgastverband PRO BAHN und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) vorgeschlagenen Angebots-Konzept und den abgeleiteten Infrastruktur-Maßnahmen erhalten die an der Bahnstrecke Nettelburg – Geesthacht gelegenen Gemeinden und Städte eine schnelle Direktverbindung in die Hamburger Innenstadt und die in der Samtgemeinde Elbmarsch gelegenen Gemeinden eine schnelle Umsteigeverbindung (an der (Stadtbahn-)Station Geesthacht-Park&Ride-Parkplatz) in die Hamburger Innenstadt.

Des Weiteren verbessert die Trassierung der Stadtbahn-Strecke durch die Straßen „Alte Holstenstra-

ße“ und „Vierlandenstraße“ die Erschließung der Innenstadt des Stadtteiles Hamburg-Bergedorf und unterstützt damit den konzeptionellen Ansatz der Machbarkeitsstudie, auf der Relation Hamburg-Bergedorf – Geesthacht ein Stadtbahn-System einzuführen und zur Erschließung der abseits der Bahnstrecke Nettelburg –/ Hamburg-Bergedorf – Geesthacht gelegenen Gemeinden auf ein qualitativ hochwertiges Bahn-Bus-Konzept zu setzen.

Zudem kann mit der optionalen Verlängerung um den Streckenabschnitt Geesthacht – Geesthacht Elbbrücke die Erschließung der südwestlichen Stadtteile der Stadt Geesthacht weiter verbessert und eine

Karte: Streckenabschnitt Mümmelmannsberg – Bergedorf



Legende:

hellblau:

Streckenabschnitte
Mümmelmannsberg –
Hamburg-Bergedorf.

rot:

aktuelle System-Halte
im Nahverkehr:
Hamburg-Bergedorf.

orange:

diskutierte
System-Halte
im Nahverkehr
(von Nord nach Süd).

weitere Verknüpfung zwischen der Stadtbahn-Linie Hamburg-Bergedorf–Geesthacht und dem Regionalbusverkehr in der Samtgemeinde Elbmarsch gelegenen Gemeinden geschaffen werden. Sofern das Land Schleswig-Holstein in den kommenden Jahren mit der Planung für einen Neubau der Elbbrücke Geesthacht beginnt, sollte im Rahmen der Planung für einen Neubau auch eine Verlängerung der Stadtbahn-Linie über die Elbe untersucht werden, um die in der Samtgemeinde Elbmarsch gelegenen Gemeinden im schienengebundenen Nahverkehr anzubinden.

Hingegen können mit der optionalen Verlängerung um den Streckenabschnitt Mümmelmannsberg–Hamburg-Bergedorf sowohl die Stadtteile Hamburg-Boberg und Hamburg-Lohbrügge im schienengebundenen Nahverkehr erschlossen als auch die Lücke im schienengebundenen Nahverkehr zwischen der U-Bahn-Station Mümmelmannsberg (U-Bahn-Linie U2) und der Bahnstation Hamburg-Bergedorf (RE-Linie RE 1 Hamburg–Büchen–Schwerin–Rostock und S-Bahn-Linien S2 und S21) geschlossen werden.

Daneben kann auch die Anbindung der Stadtteile Hamburg-Horn und Hamburg-Billstedt an den Stadtteil Hamburg-Bergedorf weiter verbessert und die Erreichbarkeit der Bahnstation Hamburg-Bergedorf im schienengebundenen Nahverkehr erweitert werden. Dies ist besonders mit Blick auf die Diskussion, die Bahnstation Hamburg-Bergedorf zum System-Halt im schienengebundenen Fernverkehr für die südöstlichen Stadtteile Hamburg, den südlichen Teil des Kreises Stormarn und den westlichen Teil des Kreises Herzogtum Lauenburg aufzuwerten, relevant.



STEFAN BARKLEIT

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG**

ALEXANDER MONTANA

**VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND (VCD)
VORSTANDSMITGLIED LANDESVERBAND NORD**

Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht – Bergedorf nach BOStrab

Vor 115 Jahren wurde auf der 14 Kilometer langen Normalspurstrecke von Bergedorf nach Geesthacht mit der Streckennummer 9123 der Personenverkehr aufgenommen. Die eingleisige Strecke verläuft am Fuß des Geesthanges des Elbeurstromtals südlich und parallel zur Bundesstraße 5 vom Bahnhof Bergedorf, über Bergedorf-Süd, die Stationen Holtenklinge, Börnsen, Escheburg, Besenhorst und Düneberg nach Geesthacht. Sie endet am Fuß der Altstadt von Geesthacht.

Im 1. Weltkrieg wurde ein 6 Kilometer langer Gleisanschluss zu den Sprengstoff- und Pulverfabriken des Werks Krümmel der Dynamit-Nobel AG Jahr gelegt. Diese Strecke wurde in den 1960er Jahren dann für den Transport von Bau- und Ausrüstungsmaterialien zu dem jetzt stillgelegten AKW Krümmel genutzt und dürfte wohl auch für den Abtransport der Anlagen bei Demontage des AKWs verwendet werden.

Betrieben wurde die Strecke von der Bergedorf-Geesthachter-Eisenbahn AG (BGE), die normalspurige Bahnstrecken in den Vierlanden und ab 1926 auch Omnibusverkehre durchführte, 1950 mit Bahn und Bussen über 3,8 Millionen Passagiere beförderte und sogar zeitweilig mit Triebwagen einen durchgängigen Verkehr von Geesthacht nach Hamburg Hauptbahnhof anbot. Aber schon am 26. Oktober 1953, also vor 70 Jahren schon, wurde der Personenverkehr auf der Strecke eingestellt und die Gleisanlagen in den Vierlanden abgebaut. Die ehemaligen Bahndämme dort sind nun Radwege. Lediglich auf der Strecke von Bergedorf nach Krümmel verblieb geringfügiger Güterverkehr, der seit dem 01. Januar 1956 von der AKN durchgeführt wird, die heute Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist. Nachfolgegesellschaft der BGE ist heute die VHH, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein.

Geesthacht ist mit über 32.000 Einwohnern die zehntgrößte Stadt in Schleswig-Holstein, mit starker Pendlerbeziehung zu Hamburg. Sie ist die größte Stadt in Schleswig-Holstein ohne Bahnanschluss. Die lokale Stadtplanung geht von einem Anwachsen der Bevölkerungszahl auf mehr als 35.000 Einwohner bis 2030 aus. Weitere 25.000 Einwohner leben im direkten Umkreis der Bahnlinie (Elbmarsch Gemeinde, Lauenburg und die kleineren Orte entlang der Strecke). Dementsprechend überlastet sind die Einfallstraßen



Bild: CC0 / Carol.Christiansen

Bergedorf Südbahnhof: Dies ist das Bergedorfer Bahnhofsgebäude der ehemaligen „Pulverbahn“ nach Geesthacht und den Dynamitwerken in Krümmel.

(B5 und A252) nach Hamburg. Der Busverkehr nach Bergedorf ist wegen langer Fahrzeiten von über 30 Minuten nicht attraktiv. Er wird dem Verkehrspotential der sich dynamisch entwickelnden Siedlungsachse Hamburg – Geesthacht – Lauenburg nicht gerecht und erlaubt keine Steigerung des ÖPNV-Modal-Split-Anteils auf dieser Achse.

Daher wird seit mehr als zehn Jahren von der AKN und der Lokalpolitik eine Reaktivierung der Bahnstrecke nach Bergedorf gefordert. Das Projekt wurde in den Landesweiten Nahverkehrsplan 2022 – 2027 von Schleswig-Holstein zur Realisierung ab 2027, allerdings mit noch offener Finanzierung, aufgenommen. Daher ließ NAH.SH Anfang 2020 eine umfassende Machbarkeitsstudie „Zur Nutzung der Bahnstrecke Geesthacht-Bergedorf für den öffentlichen Verkehr“ erstellen.

Offensichtlich waren die Vorgaben für die Studie so, dass nur äußerst kostenträchtige Varianten untersucht wurden, die diese, an sich einfache, Reaktivie-

rung unnötig teuer und zeitaufwändig machen. Selbst ein völlig unrealistisches Bus-Rapid-Transit-System wurde untersucht, obwohl diese sich weltweit (von wenigen Ausnahmen abgesehen) als untauglich erwiesen haben.

Der Bewertung der schienengebundenen Reaktivierung der Strecke in der Studie liegen auch drei Kardinalfehler zu Grunde, die dann auch die entsprechenden Ergebnisse der Studie bedingen:

- Eine Elektrifizierung der Strecke wird von vornherein ausgeschlossen und somit nicht untersucht. Damit kommen, um der Emissionsfreiheit der Fahrzeuge Rechnung zu tragen, nur teure Fahrzeuglösungen, die zum Teil erst entwickelt werden müssen zum Tragen. („Es werden lokal emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzt, eine Elektrifizierung der Strecke ist nicht vorgesehen“. S. 34 Machbarkeitsstudie (s.o.))
- Es wird in allen Varianten von der Einbindung der Strecke am Bahnhof Nettelnburg ausgegangen. Dies entspricht dem Mantra von NAH.SH, dass alle Passagiere aus Schleswig-Holstein immer zum Hauptbahnhof wollen. Dem ist mitnichten so, und die hohen Verkehrspotentiale, die sich aus einer direkten Anbindung des Bahnhofs Bergedorf ergeben, werden außer Acht gelassen. Die Einbindung in Nettelnburg mit problematischer Kreuzung der Bahnstrecke 6100 nach Berlin sowie mehrerer Straßen auf dem Abschnitt Bergedorf–Nettelnburg, erhöhen die Kosten bei begrenztem Mehrwert. („Die höhengleichen Bahnübergänge Weidenbaumsweg/ Sander Damm, Vierlandenstraße, Curslacker Heerweg sind bereits heute allein durch den Straßenverkehr teilweise stark frequentiert. Insbesondere in der HVZ bilden sich im Bereich der Knotenpunkte Rückstaus.“ (S.37, Machbarkeitsstudie).
- Es wird immer von BOStrab und EBO-fähigen Fahrzeugen ausgegangen. Dies treibt ebenfalls die Kosten. Diese Fahrzeuggattung ist nur erforderlich, weil aus nicht näher erläuterten Gründen auf den meisten Streckenteilen nach EBO gefahren werden soll, aber auch für Teilstrecken eine Betriebsführung nach BOStrab erforderlich ist. („Bei der Wahl des Fahrzeugs wird ein nach EBO zugelassenes Fahrzeug als Referenz angesetzt, welches zusätzlich auch für den Betrieb nach

BOStrab zugelassen ist. Es wird auch bei dieser Variante ein lokal emissionsfreies Fahrzeug gewählt. Die Strecke soll nicht elektrifiziert werden. Daher kommt auch hier ein Fahrzeug mit einem Brennstoffzellenantrieb in Frage. Auch wenn es aktuell kein entsprechendes Fahrzeug am Markt gibt, wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeugindustrie im Rahmen der Umstellung der Antriebstechnologien auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge in den nächsten Jahren Lösungen entwickelt. (S. 41, Machbarkeitsstudie). Ein Betrieb nach EBO erzwingt auch teure Lösungen für die Sicherung höhengleicher Bahnübergänge.

Eine naheliegende Variante hingegen wird überhaupt nicht untersucht Diese würde sich aber vorrangig für die Reaktivierung der Bahnstrecke anbieten:

1. Die gesamte Strecke wird für einen reinen BOStrab-Betrieb reaktiviert, was die Gleisbaustandards angeht und keine zusätzlichen Maßnahmen zur Sicherung straßengleicher Bahnübergänge oder Lärmschutzmaßnahmen erfordert.
2. Die Strecke wird mit 750 V Gleichstrom, wie bei Straßenbahnen üblich, elektrifiziert. Dies erlaubt schlanke Fahrdrahtmasten und es gibt keine Diskussion über Elektrosmog und landschaftsverschandelnde Masten wie bei einer 15kV Bahnstromelektrifizierung. Angesichts der kurzen Haltestellenabstände ist eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h der Straßenbahnfahrzeuge ausreichend.
3. Man greift auf Standard-Zweirichtungs-Straßenbahnfahrzeuge zurück, die es preisgünstig und erprobt aus Großserien gibt.
4. Die Streckenführung wird am Bahnhof Bergedorf eingebunden und zwar von der jetzigen Bahnlinie an der Kreuzung Vierlandenstraße rechts abzweigend bis zur Bergedorfer Straße. Auf dieser links folgend bis zum Bahnhof Bergedorf. An der Straßenunterführung ergibt sich dann eine optimale Verknüpfung mit der S-, Regional- und Fernbahn sowie dem Busbahnhof in Bergedorf. Eine Reaktivierung des Streckenabschnittes von Bergedorf nach Nettelnburg erfolgt wegen mangelnder Erschließungswirkung und problematischer Straßenkreuzungen nicht. Er soll aber weiterhin für Bedarfsgüterverkehr genutzt werden können.

5. Die Straßenbahn erhält durchgängig eine Ampel-vorrangschaltung. Stark frequentierte Bahnübergänge werden mit einer normalen Straßenverkehrs-ampel gesichert.
6. Alle Stationen werden für Begegnungsverkehr ausgebaut, um eine flexible Betriebsführung und einen 10 Minuten HVZ-Takt zu ermöglichen. („Durch den früheren zweigleisigen Zustand der Strecke stehen hierfür zusätzliche Flächen neben den tatsächlich für den Eisenbahnbetrieb genutzten Flächen zur Verfügung. S. 35, Machbarkeitsstudie). Bei Niederflurstraßenbahnen sind die Bahnsteigbaumaßnahmen begrenzt und eine vollständige Barrierefreiheit sichergestellt.
7. Die Straßenbahnlinie wird durchgängig der Bergedorfer Straße folgend über Lohbrügge (Schulzentrum) und Boberg (Unfallklinik) bis nach Mümmelmansberg fortgeführt und endet, rechts in die Kandinsky-Allee abbiegend, an der U-Bahnstation Mümmelmansberg. Ein Betriebshof/Werkstatt für die Straßenbahn wird entweder in Geesthacht auf dem Bahnhofsgelände oder auf dem Gelände des stillgelegten AKW Krümmel errichtet.

Dieses Konzept der Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-Bergedorf als Straßenbahn mit durchgängig BOStrab Betriebsführung hätte folgende Vorteile:

1. Es wäre im Bereich Geesthacht–Bergedorf schnell mit relativ geringfügigen Baumaßnahmen umzusetzen. Der Ausbau bis Mümmelmansberg erfolgt in einer zweiten Phase.
2. Die Anbindung von Mümmelmansberg erschließt Gebiete mit bisher schlechter Verkehrsanbindung (Lohbrügge, Boberg) und würde für neue Verkehrsbeziehungen sorgen. Zudem gäbe es Störungsfall bei der S-Bahn eine sinnvolle Ausweichmöglichkeit.
3. Es ergibt sich eine Aufwertung des Bahnhofs Bergedorf als Verkehrsknotenpunkt im Hamburger Osten.
4. Die Straßenbahn von Bergedorf nach Mümmelmansberg trägt als Tangentiallinie zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs bei. Es ergäbe sich eine gleichmäßige Befüllung der Straßenbahn von beiden Enden der Gesamtstrecke her. Ob auf

dem Streckenabschnitt Mümmelmansberg–Bergedorf Verstärkerzüge erforderlich sind, muss noch näher untersucht werden.

5. Es wäre die Wiedereinführung der Straßenbahn ausgehend von Schleswig-Holstein nach Hamburg in einem Randgebiet, ohne die Hamburger Politik direkt mit ihrer Fehlentscheidung „Nein zur Straßenbahn“ zu konfrontieren. Das Straßenbahnnetz ließe sich auf den Trassen der alten Stormanschen Kleinbahn zur besseren Anbindung der östlichen Hamburger Stadtteile und der daran angrenzenden schleswig-holsteinischen Randgemeinden weiterentwickeln.
6. Ein vollständig klimaneutraler Betrieb ließe sich (bei Bezug von Ökostrom) ohne technische Risiken durch die Anschaffung neu entwickelter Fahrzeuge von Anbeginn an sicherstellen.

Die Kosten der Reaktivierung des Streckenabschnitts Geesthacht–Bergedorf können überschlägig mit 30 Millionen Euro beziffert werden (14 Millionen Euro für die Elektrifizierung und Herrichtung der Bestandsstrecke, 12 Millionen Euro für den Neubau der Straßenbahngleise vom Ende der Bestandsstrecke bis zur Einführung in den Bahnhof Bergedorf und 4 Millionen Euro für die Abstellanlage und Werkstatt. Für die Fortführung der Straßenbahnlinie nach Mümmelmansberg sind weitere 50 Millionen Euro zu veranschlagen. Das Gesamtprojekt ließe sich bei entsprechendem politischen Willen bis 2027 umsetzen, der 1. Bauabschnitt sogar bis 2025.

Schade nur, dass NAH.SH in der Machbarkeitsstudie die naheliegende Version eine Reaktivierung der Strecke als Straßenbahn mit reinem BOStrab-Betrieb und Fortführung bis nach Mümmelmansberg nicht erkundet hat. Da die bevorzugten Varianten in der Studie alle sehr kostenträchtig sind, wurde die Reaktivierung auch auf nach 2027 verschoben und eine Finanzierung nicht in Aussicht gestellt. Aber die Reaktivierung dieser wichtigen SPNV-Strecken kann auch unter Klimaaspekten nicht so lange warten. Dafür sollte der Fahrgastverband PRO BAHN sich einsetzen.

 MICHAEL JUNG

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND HAMBURG**

... am 20. Februar haben SJ, DSB und RDC Deutschland die **Nachtzug-Linie Stockholm – Hamburg** am Bahnhof Hamburg-Altona offiziell gestartet. Im Zeitraum vom 31. März bis zum 30. September verkehrt die Nachtzug-Linie über Hamburg hinaus nach Berlin. Der VCD und PRO BAHN haben das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH aufgefordert, Halte mindestens in Flensburg und Neumünster zu finanzieren, im besten Fall auch in Rendsburg mit einem attraktiven Anschluss zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu vereinbaren und die Nachtzug-Linie mit einer Finanzierung der Stationsgebühren der System-Halte zu unterstützen. Zugleich hatte die SJ angekündigt, gemeinsam mit DSB und DB ab 2027 eine neue Verbindung Oslo – Göteborg – Kopenhagen – Hamburg anzubieten.

... seit dem 01. März ist auf der **Bahnstrecke Hamburg – Lübeck – Travemünde** planmäßig ausschließlich die neuen Doppelstock-Triebwagen des Typs KISS des Herstellers Stadler unterwegs. Die vierteiligen Triebwagen verfügen über insgesamt 8 Einstiege pro Seite, 393 Sitzplätze, davon 349 in der 2. Klasse und 44 in der 1. Klasse, 6 Mehrzweckräume sowie 3 WC-Anlagen, davon eine Universal-WC-Anlage. Die Einstiege sind für eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern optimiert, so dass aufgrund der eigentlich für eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern ausgelegten Einstiege der Doppelstock-Triebwagen des Typs KISS des Herstellers Stadler im Fahrgastraum zahlreiche Rampen vorhanden sind. Uns erreichten einige Beschwerden über die „Rampensau“. Auf unsere Initiative wurden zumindest Markierungen aufgetragen, die hoffentlich Stürze verhindern werden.

... voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel am 11. Juni werden auf der **Intercity-Linie Kopenhagen – Hamburg** die meist in Doppeltraktion eingesetzten dänischen Diesel-Triebwagen des Typs IC 3 ersetzt. Ab Juni werden Züge mit 7 Wagen des Typs Intercity 1 fahren, bespannt mit Elektro-Lokomotiven vom Typ EB (Vectron des Herstellers Siemens). Die Umstellung bietet die Vorteile, dass auf der seit vielen Jahren elektrifizierten Bahnstrecke Kopenhagen – Hamburg endlich auch im Fernverkehr die elektrische Traktion Einzug hält, sich die angebotene Sitzplatzkapazität von 276 Sitzplätzen auf 478 Sitzplätze erhöht und die Intercity-Linie Kopenhagen – Hamburg in beiden Richtungen in Schleswig halten wird. Anders als geplant, soll nicht mehr

im Sandwich gefahren werden. Stattdessen wird in der Abstellung südlich von Hamburg Hbf die Lok gewechselt.

... voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember wird die **Regionalbahn-Linie 75 Rendsburg – Kiel** auf den Abschnitt Felde – Kiel eingekürzt, während die **Regionalexpress-Linie 74 Husum – Kiel** zusätzlich in Schülldorf, Bredenbek und Kiel-Hassee/ CITTI-Park halten wird. Dadurch ist sie aber nicht mehr in den Taktknoten Kiel zur Minute 00 integriert. Anlass sind Arbeiten an den Rampen der Rendsburger Hochbrücke, die historischen Viadukte müssen instandgesetzt werden, der Streckenabschnitt ist daher teilweise nur eingleisig befahrbar. Auf unsere Initiative wird untersucht, ob die RB-Linie 75 auch bis Schülldorf fahren kann und der Schienenersatzverkehr auf Rendsburg – Schülldorf beschränkt werden kann, so dass die Anschlüsse der RE-Linie 74 in Kiel erhalten werden.

... die **Schleibrücke** bei Lindaunis ist Geschichte. Eigentlich sollte sie noch genutzt werden, bis die neue Schleibrücke in Betrieb geht, doch die Schäden an der Brücke erwiesen sich als so groß, dass auch eine Sanierung bis zur Neueröffnung Ende 2025 nicht sinnvoll erschien. Am 4. April wurde die Klappbrücke von einem Schwimmkran ausgehoben. Erst ab Juni soll eine verschiebbare Behelfsbrücke für Fußgänger zur Verfügung stehen. Von da an werden die Züge auch wieder auf beiden Seiten der Brücke halten. Vorerst bleibt es beim Busverkehr zwischen Eckernförde und Süderbrarup über Kappeln.

... die neuen **Akku-Triebwagen** sollen erst im August geliefert werden. Das Eisenbahnbundesamt muss die Fahrzeuge noch zulassen. Die ersten Fahrzeuge sollen ausschließlich auf der Strecke zwischen Kiel und Lübeck zum Einsatz kommen. Auch das neue Werk in Rendsburg lässt auf sich warten, in dem die Züge gewartet werden sollen. Mit einer verspäteten Planfeststellung war ebenfalls das Genehmigungsverfahren der Grund. Im Zeitplan ist dagegen die Infrastruktur. Im März hat die DB Netz zwischen Kiel Hbf und Kiel-Hassee erste Fundamente und Masten gesetzt, im April wurden die Arbeiten in Flensburg und Bad Oldesloe aufgenommen. Im Juli und August wird in Flensburg die Oberleitung aufgehängt, in Kiel ist es im September und Oktober soweit. In beiden Fällen ist mit einem Monat Bauzeit zu rechnen.

Ausflugsfahrt

mit dem Schienenbus

Neumünster – Kiel Hbf – Schönberg (Holst.) - Schönberger Strand



Do 18. Mai 2023

und

Sa 20. Mai 2023

Geringe Sitzplatzanzahl –
Tickets daher nur im
Vorverkauf!

Fahrpreise*:

Ab Neumünster (Hin&Rückfahrt)

Erwachsene 40 €, Kinder (6-14 Jahre) 20 €

Familien (2 Erwachsene und eigene Kinder) 95 €

Ab Kiel Hbf (Hin&Rückfahrt)

Erwachsene 20 €, Kinder (6-14 Jahre) 10 €

Familien (2 Erwachsene und eigene Kinder) 47 €

* inkl. gesetzlicher MwSt.

Am Schönberger Strand können Sie den Museumsbahnhof besuchen, eine Fahrt mit der Museumsstraßenbahn machen (nicht im Fahrpreis enthalten) oder genießen sie die Zeit am Ostseestrand

Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt, Getränke und kleine Snacks sind in der Bordbar erhältlich

Fahrplan:

Neumünster	AB	10:43
Kiel Hbf	AB	11:20
Schönberger Strand	AN	12:30
Schönberger Strand	AB	15:30
Kiel Hbf	AN	16:40
Neumünster	AN	17:19



Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz e.V.



- gemeinnützig -

Veranstalter: Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz e.V.

Ticketkauf und weitere Infos unter info@hehs-eisenbahn.de