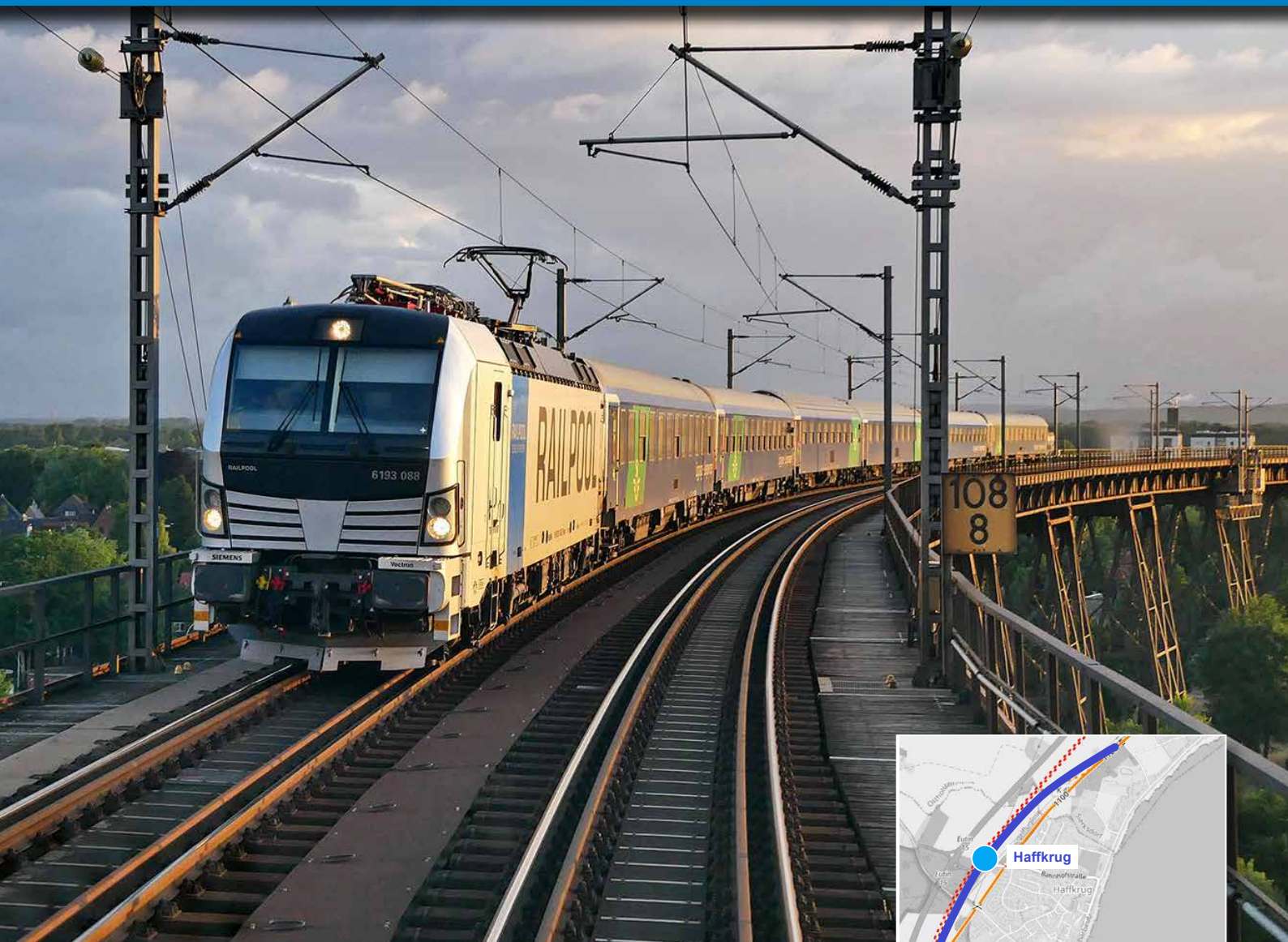


# Schleswig-Holstein-Schiene

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



**Flex AG: Gewagt, gekonnt – nicht gewonnen**

**Warum der Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) in Hamburg  
Schleswig-Holstein mehr schadet als nutzt**

**Modernisierung, Sanierung und Elektrifizierung  
der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck  
im Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau**

 **Fahrgastverband  
PRO BAHN**

## PRO BAHN Bundesverband

### Bundessvorsitzender

Detlef Neuss

mobil: 0170-5853246

e-mail: [detlef.neuss@pro-bahn.de](mailto:detlef.neuss@pro-bahn.de)

### Öffentlichkeitsarbeit im Bundesverband

Lukas Iffländer

mobil: 0176-66822886

e-mail: [lukas.ifflaender@pro-bahn.de](mailto:lukas.ifflaender@pro-bahn.de)

Karl-Peter Naumann

Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg

mobil: 0172-2673784

e-mail: [k.naumann@pro-bahn.de](mailto:k.naumann@pro-bahn.de)

Detlef Neuss

mobil: 0170-5853246

e-mail: [detlef.neuss@pro-bahn.de](mailto:detlef.neuss@pro-bahn.de)

Andreas Schröder

mobil: 0177-1984566

e-mail: [andreas.schroeder@pro-bahn.de](mailto:andreas.schroeder@pro-bahn.de)

### Ehrevorsitzender

Karl-Peter Naumann

Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg

mobil: 0172-2673784

e-mail: [k.naumann@pro-bahn.de](mailto: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](mailto:barkleit@pro-bahn-sh.de)

### stellvertretender Landesvorsitzender

Mathias Bölckow

Veringstraße 49 • 21107 Hamburg

mobil: 0176-49226044

e-mail: [boelckow@pro-bahn-sh.de](mailto:boelckow@pro-bahn-sh.de)

### Regionalverband Nord

Stefan Barkleit

Dorfstraße 60 • 24223 Schwentimental

mobil: 0151-51462156

e-mail: [barkleit@pro-bahn-sh.de](mailto:barkleit@pro-bahn-sh.de)

### Regionalverband Westholstein

N.N.

e-mail: [westholstein@pro-bahn-sh.de](mailto:westholstein@pro-bahn-sh.de)

### Regionalverband Lübeck & Umgebung

N.N.

e-mail: [luebeck@pro-bahn-sh.de](mailto:luebeck@pro-bahn-sh.de)

### Regionalverband Hamburg & Umgebung

Mathias Bölckow

Veringstraße 49 • 21107 Hamburg

mobil: 0176-49226044

e-mail: [boelckow@pro-bahn-sh.de](mailto:boelckow@pro-bahn-sh.de)

## Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

### Regionalverband Nord

Jeden Monat am Freitagabend an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbands. Die Termine und die Treffpunkte werden unter [www.pro-bahn-sh.de](http://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](http://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](http://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](http://www.pro-bahn-sh.de) bekanntgegeben.

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

am 30. Juni hat die Allianz pro Schiene der bundesweiten Erreichbarkeit des Öffentlichen Nahverkehrs mit Bahnen und Bussen vorgestellt. Demnach wohnen bundesweit 85,7 Prozent aller Bürgerinnen und Bürger maximal 600 Meter von der nächsten Bushaltestelle oder maximal 1.200 Meter von der nächsten Bahnstation mit montags bis freitags mindestens 28 Abfahrten entfernt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg erreicht als Stadtstaat einen Wert von 98,7 Prozent, während die Flächenstaaten Schleswig-Holstein einen Wert von 82,8 Prozent und Niedersachsen einen Wert von 75,9 Prozent erreichen. Die Landkreise der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen und auch die zum HVV gehörenden Landkreise erreichen einen sehr unterschiedlichen Wert.

So erreichen die zur NAH.SH gehörenden Landkreise einen Wert von 53,0 bis 68,7 Prozent, die zum HVV gehörenden schleswig-holsteinischen Landkreise einen Wert von 59,9 bis 81,7 Prozent und die zum HVV gehörenden niedersächsischen Landkreise einen Wert von 28,7 bis 76,5 Prozent.

Es besteht also noch erheblicher Handlungsbedarf, um den Öffentlichen Nahverkehr mit Bahnen und Bussen in den ländlichen Räumen zu einer nutzbaren Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu machen.

In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen unsere Überlegungen und Vorschläge zur Neuordnung der kreisübergreifenden Grundnetz-Linien in der Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde vor.

Des Weiteren blicken wir auf die FLEX AG zurück, die vom 15. Dezember 2002 bis zum 31. Oktober 2003 als Nachfolger der im Streckenabschnitt Flensburg–Hamburg aufgegebenen Interregio-Linie 12 Flensburg–Hamburg–Hannover–Göttingen den mit 8 Zugpaaren täglich verkehrenden Flensburg Express (FLEX) Flensburg–Neumünster–Hamburg auf die Schiene bringen, mit den kalkulierten Einnahmen jedoch wirtschaftlich nicht überleben konnte.

Die weiteren Themen in dieser Ausgabe sind der von der NAH.SH bestellte Touristische Verkehr auf der Bahnstrecke Süderbrarup–Kappeln, die Auswirkungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgeschlagenen Verbindungsbahntunnel (VET) auf den Schienenverkehr in Schleswig-Holstein und die aktuellen Entwicklungen zur Modernisierung, Sanierung und Elektrifizierung der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck im Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau.

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**

Neuordnung der kreisübergreifenden Grundnetz-Linien in der Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde	S. 04
Flex AG: Gewagt, gekonnt – nicht gewonnen	S. 09
Süderbrarup – Kappeln: Nahverkehr unter Dampf	S. 12
Warum der Verbindungsbahntunnel (VET) in Hamburg Schleswig-Holstein mehr schadet als nutzt	S. 16
Modernisierung, Sanierung und Elektrifizierung der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck im Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau	S. 20
<b>... kurz und knapp ...</b>	<b>S. 26</b>

**Impressum**

Herausgeber: Fahrgastverband PRO BAHN e.V.  
Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg  
[www.pro-bahn-sh.de](http://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: Text

Unser Titelbild: 193 088 quert am frühen Morgen des 03. Juli mit EN 345 Stockholm C–Berlin Hbf auf dem Weg zum nächsten Halt in Hamburg Hauptbahnhof über die Rendsburger Hochbrücke den Nord-Ostsee-Kanal.  
Bildrechte: Andreas Staal.

# Neuordnung der kreisübergreifenden Grundnetz-Linien in der Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde

Die Kreise Nordfriesland, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde haben in den vergangenen Jahren gemeinsam mit dem in den genannten Kreisen aktiven Omnibusverkehrsunternehmen Autokraft, einer Tochter der Deutschen Bahn, erhebliche Anstrengungen unternommen, im Rahmen der Einführung der kreisweiten Buslinien-Grundnetze das Angebot auf den Grundnetz-Linien, den sogenannten „Starken Linien“, auszubauen, bestehende Grundnetz-Linien zu überplanen und neue Grundnetz-Linien einzuführen.

**S**o sind in den vergangenen Jahren in der von den Städten Husum, Heide, Schleswig und Rendsburg begrenzten Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen und Rendsburg-Eckernförde über die Linie 2820 Heide–Rendsburg hinaus folgende Linien zu Grundnetz-Linien aufgewertet worden:

- **Linie 160** Husum–Schwabstedt–Stapel–Erfde<sup>1</sup>
- **Linie 670** Stapel–Bergenhäusen–Dörpstedt–Schleswig<sup>2</sup>
- **Linie 680** Dörpstedt–/ Erfde–Stapel–Kropp–Schleswig<sup>3</sup>
- **Linie 770** Erfde–Hohn–Rendsburg<sup>4</sup>

Montags bis freitags umfasst das Angebot auf diesen Linien einen 120-Minuten-Takt. Der Streckenabschnitt Kropp–Schleswig wird im 60-Minuten-Takt bedient.

- 
- 1 Der Streckenabschnitt Stapel–Erfde wird ausschließlich samstags und sonntags und nur im 240-Minuten-Takt bedient.
  - 2 Der Streckenabschnitt Stapel–Bergenhäusen wird samstags und sonntags nicht bedient.
  - 3 Der Streckenabschnitt Stapel–Erfde wird samstags und sonntags nicht bedient.
  - 4 Der Streckenabschnitt Erfde–Hohn–Rendsburg wird samstags und sonntags nur im 240-Minuten-Takt und mit einer um 30 Minuten versetzten Fahrplan-Lage bedient. Die Linie 770 Erfde–Hohn–Rendsburg verdichtet die Linie 2820 Heide–Rendsburg im Streckenabschnitt Fockbek–Rendsburg samstags nachmittags und sonntags zeitweise zum 60-Minuten-Takt.

Samstags und sonntags umfasst das Angebot auf diesen Linien einen 120-Minuten-Takt auf den Streckenabschnitten Husum–Schwabstedt–Stapel und Bergenhäusen–Schleswig. Alle weiteren Streckenabschnitte werden im 240-Minuten-Takt bedient.

**Zum Vergleich:** Die Linie 2820 Heide–Tellingstedt–Rendsburg verkehrt montags bis samstags mittags im 60-Minuten-Takt und samstags mittags sowie sonntags im 120-Minuten-Takt.<sup>5</sup>

Des Weiteren bestehen die folgenden Linien, die bisher weitgehend unvertakkt verkehren und bisher noch nicht zu Grundnetz-Linien aufgewertet worden sind:

- **Linie 165** Friedrichstadt–Stapel<sup>6</sup>–Dörpstedt/–Erfde<sup>7</sup>
- **Linie 2618** Heide–Linden–Pahlen–Erfde<sup>8</sup>

- 
- 5 In der Schwachverkehrszeit (montags bis freitags ab 19.00 Uhr sowie samstags und sonntags ab 19.00 Uhr) wird das Angebot in Form von Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht.
  - 6 Der Streckenabschnitt Friedrichstadt–Stapel wird zudem von der Linie FRS2 Friedrichstadt–Stapel im 120-Minuten-Takt bedient. Das Angebot wird in Form von Anruf-Linien-Fahrten erbracht.
  - 7 Der Streckenabschnitt Friedrichstadt–Stapel–Bergenhäusen wird samstags und sonntags im 240-Minuten-Takt bedient. Der Streckenabschnitt Stapel–Erfde wird samstags und sonntags hingegen nicht bedient.
  - 8 Der Streckenabschnitt Heide–Linden–Pahlen wird samstags und sonntags im 120-Minuten-Takt bedient. Der Streckenabschnitt Pahlen–Erfde wird samstags und sonntags hingegen nicht bedient.



Die kreisübergreifenden Grundnetz-Linien und die weiteren Linien zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen und Rendsburg-Eckernförde sind im kreisübergreifenden Verkehr für die Fahrgäste nur eingeschränkt nutzbar, aus dem Grund, dass der Kreis Nordfriesland die Linie 160 Husum–Schwabstedt–Stapel–Erfde auf den Taktknoten Husum (Bahn-Bus) zur Minute 30, der Kreis Schleswig-Flensburg die Linie 680 Dörpstedt–/Erfde–Stapel–Kropp–Schleswig auf den Taktknoten Kropp, ZOB (Bus-Bus) zur Minute 00 und der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Linie 770 Erfde–Hohn–Rendsburg dergestalt ausgerichtet hat, dass die Linie 770 Erfde–Hohn–Rendsburg die Linie 2820 Heide–Tellingstedt–Rendsburg im Streckenabschnitt Fockbek–Rendsburg montags bis freitags zeitweise zum 30-Minuten-Takt verdichtet.

Folglich werden den Fahrgästen, die als Pendler oder Touristen das Angebot der Grundnetz-Linien in der Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde

über Stapel und Erfde als Start und Ziel hinaus nutzen möchten, montags bis freitags keine nutzbaren Umsteigeverbindungen auf den Relationen Husum–Schleswig, Husum–Rendsburg, Friedrichstadt–Schleswig und Friedrichstadt–Rendsburg angeboten.

Nur samstags und sonntags werden den Fahrgästen nutzbare Umsteigeverbindungen auf der Relation Husum–Schleswig mit Umstieg in Stapel zwischen den Linien 160 und 165 und in Bergenhusen zwischen den Linien 165 und 670, auf der Relation Husum–Rendsburg mit Umstieg in Erfde zwischen den Linien 160 und 770 und auf der Relation Friedrichstadt–Schleswig mit Umstieg in Bergenhusen zwischen den Linien 165 und 670 angeboten – und auch dies nur im 240-Minuten-Takt.

Auch auf der Relation Heide–Schleswig werden derzeit grundsätzlich keine nutzbaren Umsteigeverbindungen angeboten, aus dem Grund, dass die Linie 2618 Heide–Linden–Pahlen–Erfde montags bis

freitags unvertaktet sowie samstags und sonntags nur im Streckenabschnitt Heide–Linden–Pahlen im 120-Minuten-Takt verkehrt.

Weiterentwicklung der kreisübergreifenden Grundnetz-Linien in der Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde

Daher sollte aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN im Rahmen der Weiterentwicklung der kreisweiten Buslinien-Grundnetze das Angebot auf den Grundnetz-Linien weiter ausgebaut, bestehende Grundnetz-Linien überplant und neue Grundnetz-Linien eingeführt werden.

Dafür sollten die Linien 165 Friedrichstadt–Stapel–Dörpstedt/–Erfde und 2618 Heide–Linden–Pahlen–Erfde zu Grundnetz-Linien aufgewertet, der Streckenabschnitt Tönning–Friedrichstadt<sup>9</sup> in das Grundnetz-Liniennetz integriert und die Grundnetz-Linien über Stapel und Erfde hinaus durchgebunden werden, so dass folgende Grundnetz-Linien bestehen:

- **Linie 160/ 770** Husum–Schwabstedt–Stapel–Erfde–Hohn–Rendsburg<sup>10</sup>
- **Linie 670** Dörpstedt–Schleswig
- **Linie 165/ 680** Tönning–Friedrichstadt–Stapel–Bergenhäuser–Dörpstedt–Schleswig<sup>11</sup>
- **Linie 2618/ 680** Heide–Linden–Pahlen–Erfde–Kropp–Schleswig<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Der Streckenabschnitt Tönning–Friedrichstadt wird von der Linie FRS3 Tönning–Witzwort–Friedrichstadt im 120-Minuten-Takt bedient. Das Angebot wird in Form von Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht.

<sup>10</sup> Im Rahmen einer Modernisierung und Sanierung sollte die Straßeninfrastruktur in Rendsburg dergestalt überplant werden, dass die Fahrzeit der Linien 160/ 770 Husum–Schwabstedt–Stapel–Erfde–Hohn–Rendsburg und 2820 Heide–Tellingstedt–Rendsburg im Streckenabschnitt Fockbek–Rendsburg

<sup>11</sup> Die Wendezeit der derzeit in Friedrichstadt, Bahnhof startenden und endenden Linie 165/ 680 Tönning–Friedrichstadt–Stapel–Bergenhäuser–Dörpstedt–Schleswig von 50 Minuten ermöglicht, dass Linie 165/ 680 über Friedrichstadt, Bahnhof von und nach Tönning, Bahnhof verlängert werden kann.

<sup>12</sup> Die Linienführung der 2618/ 680 Heide–Linden–Pahlen–Erfde–Kropp–Schleswig sollte im Streckenabschnitt Heide, Rennbahn–Erfde, Dorfplatz dergestalt überplant werden, dass die Fahrzeit so verkürzt werden kann, dass in Erfde, Dorfplatz der Anschluss zur Linie 160/ 770 Husum–Schwabstedt–Stapel–Erfde–Hohn–Rendsburg erreicht werden kann.

Das Angebot sollte montags bis freitags im Zeitraum von 05.00 bis 01.00 Uhr sowie samstags und sonntags im Zeitraum von 06.00 bis 01.00 Uhr ein Angebot im 60-Minuten-Takt vorzuhalten, wobei das Angebot in der Schwachverkehrszeit (SVZ) in Anlehnung an die Linie 2820 Heide–Tellingstedt–Rendsburg in Form von Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) erbracht werden kann.

Die Grundnetz-Linie 160/ 770 Husum–Schwabstedt–Stapel–Erfde–Hohn–Rendsburg sollte auf den Taktknoten Husum (Bahn-Bus) zur Minute 30 und die Grundnetz-Linie 2618/ 680 Heide–Linden–Pahlen–Erfde–Kropp–Schleswig auf den Taktknoten Heide (Bahn-Bus) zur Minute 00 ausgerichtet sein. In Erfde, Dorfplatz sollte ein leicht verzogener Taktknoten zur Minute 30 eingerichtet werden.

Des Weiteren sollten Richtungsknoten in Stapel, Ortsmitte (zwischen den Linien 160/ 770 und 165/ 680), Dörpstedt, Wendeplatz (zwischen den Linien 165/ 680 und 670) und Kropp, ZOB (zwischen den Linien 165/ 680 und 2618/ 680) zu den Minuten 15 und 45 eingerichtet werden, an denen den Fahrgästen in den stärker nachgefragten Relationen Richtungsanschlüsse mit kürzeren Umsteigezeiten und in den schwächer nachgefragten Relationen Richtungsanschlüsse mit längeren Umsteigezeiten angeboten werden.

### **Auswirkungen auf die Fahrzeiten im Öffentlichen Verkehr in der Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde**

Der Ausbau des Angebotes auf den Grundnetz-Linien, die Überplanung der bestehenden Grundnetz-Linien und die Einführung neuer Grundnetz-Linien haben unterschiedliche Auswirkungen auf die Fahrzeiten auf den unterschiedlichen Relationen.

Die Auswirkungen auf die Fahrzeiten auf den unterschiedlichen Relationen sind anhand der Startorte Husum, Tönning, Friedrichstadt sowie Heide und der Zielorte Dörpstedt, Kropp, Schleswig, Erfde, Fockbek sowie Rendsburg nachfolgend tabellarisch dargestellt:

Relation	Fahrzeit in Minuten			
	derzeit		künftig	
	Mo–Fr	Sa+So	Mo–Fr	Sa+So
Husum–Dörpstedt	65	72	63	63
Husum–Kropp	87	85	100	100
Husum–Schleswig	117	112	110	110
Husum–Erfde	52	52	52	52
Husum–Fockbek	85	86	93	93
Husum–Rendsburg	100	101	105	105

Tönning–Dörpstedt	92	103	63	63
Tönning–Kropp	114	116	101	101
Tönning–Schleswig	144	143	111	111
Tönning–Erfde	83	83	54	54
Tönning–Fockbek	116	117	94	94
Tönning–Rendsburg	131	132	106	106

Friedrichstadt–Dörpstedt	49	54	43	43
Friedrichstadt–Kropp	72	74	81	81
Friedrichstadt–Schleswig	101	94	91	91
Friedrichstadt–Erfde	37	41	34	34
Friedrichstadt–Fockbek	67	75	74	74
Friedrichstadt–Rendsburg	82	90	86	86

Heide–Dörpstedt	73	106	97	97
Heide–Kropp	80	119	70	70
Heide–Schleswig	110	147	100	100
Heide–Erfde	34	86	34	34
Heide–Fockbek	50	50	50	50
Heide–Rendsburg	64	64	62	62

Die derzeit erreichbaren schnellsten Fahrzeiten auf den unterschiedlichen Relationen sehen, wo von der Fahrzeit und dem Umstieg verkehrlich sinnvoll, auch die Nutzung von Umsteigeverbindungen zwischen Bahn und Bus vor, die künftig erreichbaren schnellsten Fahrzeiten sehen ausschließlich die Nutzung von Umsteigeverbindungen zwischen Bahn und Bus vor.

## Zusammenfassung

■ Der Ausbau des Angebotes auf den Grundnetz-Linien und die Überplanung der Grundnetz-Linien mit der Einrichtung neuer Richtungsknoten in Stapel, Ortsmitte (zwischen den Linien 160/ 770 und 165/ 680), Dörpstedt, Wendeplatz (zwischen den Linien 165/ 680 und 670) und Kropp, ZOB (zwischen den Linien 165/ 680 und 2618/ 680) zu den Minuten 15 und 45 bewirken, dass den Fahrgästen auf dem Grundnetz-Liniennetz in der Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde ein attraktives Angebot im 60-Minuten-Takt, nutzbare Direkt- und Umsteige-Verbindungen und überwiegend kürzere Fahrzeiten angeboten werden.

Des Weiteren bewirkt die Integration des Streckenabschnitts Tönning–Friedrichstadt in das Grundnetz-Liniennetz, dass Tönning deutlich besser in das Grundnetz-Liniennetz in der Region zwischen den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde integriert wird und deutlich kürzere Fahrzeiten angeboten werden.

Auch hier scheint es wie bei der Einführung eines Integralen Taktfahrplanes im nördlichen Kreis Ostholstein (siehe Schleswig-Holstein-Schiene, Ausgabe 41, Seiten 4 bis 9) in der Übersicht über die Entwicklung der Fahrzeiten auf den unterschied-

lichen Relationen zunächst, dass auf einer nicht geringen Anzahl der Relationen trotz der Überplanung des Grundnetz-Linien und der Einrichtung von Richtungsknoten längere Fahrzeiten als derzeit angeboten werden.

Jedoch werden auch hier in der Übersicht über die Entwicklung der Fahrzeiten auf den unterschiedlichen Relationen die derzeit erreichbaren schnellsten Fahrzeiten dargestellt, die auf zahlreichen Relationen bisher mit 1 bis 6 Verbindungen täglich angeboten werden, während die künftig erreichbaren schnellsten Fahrzeiten dargestellt werden, die auf allen Relationen künftig im 60-Minuten-Takt mit 17 bis 19 Verbindungen täglich angeboten werden.

Somit wird das bisher abhängig von der Grundnetz-Linie und der Relation eingeschränkt nutzbare Angebot des Grundnetz-Liniennetzes dergestalt weiterentwickelt, dass unter dem Motto „Jede Stunde, jede Linie“ von früh morgens bis spät abends ein attraktives, zeitlich konkurrenzfähiges und nutzbares Angebot besteht.

 **STEFAN BARKLEIT**

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



In vielen Kreisen fahren inzwischen überwiegend Busse, die innen und nach dem aktuellen Ausstattungs- und Farbschema der NAH.SH ausgestattet und ausgestaltet sind. Das Angebot hingegen kann noch nicht in allen Kreisen und insbesondere kreisübergreifend überzeugen.



# FLEX AG:

## Gewagt, gekonnt – nicht gewonnen

Diesen Sommer vor 20 Jahren ist ein Traum geplatzt. Am 12. August 2003 meldete die FLEX AG Insolvenz an. Nach kaum einem halben Jahr war damit ein spannendes Bahnunternehmen auch schon wieder Geschichte. Zeit für einen Rückblick auf die wilden ersten Jahre nach der Bahnreform.



FLX 84132 auf dem Weg nach Flensburg, beobachtet ein Stück nördlich von Nortorf.

**D**er FLEX (kurz für Flensburg Express) war eines der ersten Projekte der jungen LVS, heute NAH.SH. Im September 1995 mit nur sechs Mitarbeitern gestartet, wurde schnell der Bahnverkehr im Norden revolutioniert. Die Bundesländer hatten gerade von der Bundesbahn die Aufgabe geerbt, den Nahverkehr auf der Schiene zu organisieren, während der Bund den Fernverkehr verwalten sollte. Dafür bekamen die Länder auch Geld. Viele Bundesländer reichten das Geld weiter und ließen die Deutsche Bahn, Nachfolgerin der Bundesbahn, gewähren. In Schleswig-Holstein gründete man die LVS und begann konsequent auszuschreiben und innovative Verkehrsunternehmen anzuziehen.

Allmählich setzten das auch andere Bundesländer um, der Regionalverkehr wurde attraktiver, mit dem RegionalExpress auch auf längeren Strecken. Das brachte eine ganze Zuggattung in Bedrängnis: den knapp zehn Jahre alten InterRegio.

1988 gestartet, ersetzte der InterRegio den Schnellzug, den sprichwörtlichen D-Zug. Er sollte Mittelstädte und Regionen im festen Takt verbinden und an das IC- und später ICE-Netz anschließen. Allerdings war der InterRegio (IR) jetzt Teil der Deutschen Bahn AG, und die sollte nach dem Wunsch des Bundes ICE, IC und IR eigenwirtschaftlich betreiben, ohne Ausgleichszahlung. Der IR war aber defizitär.



InterRegio 2085, Flensburg–Hannover, im Mai 1997.

Im Sommer 2002 kündigte die DB daher an, die IR-Linien im Dezember einzustellen, die zwischen Padborg (DK)–Flensburg–Hamburg verkehrten. Die Auslastung der Züge sei zu gering gewesen. Dem Land wurde angeboten, die Linie bis Hamburg doch als Nahverkehr zu bestellen – gegen Ausgleichszahlung.

Die DB bot 3 IC- und 4 RE-Verbindungen als Ersatz. Mittelfristig sollte ein Flügelungskonzept ab Kiel und Flensburg kommen, mit Doppelstockwagen und 8 RE-Verbindungen täglich. Dafür wollte die DB einen Zuschuss des Landes von 7,94 Euro pro km.

Auftritt der NNVG. In der Aufbruchstimmung nach der Bahnreform fand sich eine bunte Truppe, um in das Bahngeschäft einzusteigen: zwei Busunternehmen, eine Spedition, die Pinneberger Verkehrsgesellschaft und die VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein. 2001 stieg die Gesellschaft bei der NVAG ein, der Nordfriesischen Verkehrsgesellschaft AG. Mit der Betreiberin der Bahnstrecke zwischen Niebüll und Dagebüll hatte man jetzt auch ein Bahnunternehmen an Bord.

Die NNVG setzte dem DB Angebot ein eigenes entgegen: acht statt vier Zugpaare, modernisierte Wagen, ein attraktives Servicekonzept mit Speisewagen und Fahrten über Hamburg hinaus, etwa nach Berlin oder nach Köln.

Das junge Unternehmen wollte dafür einen Zuschuss von nur 2,44 Euro pro km (in den ersten drei Jahren 3,27 Euro). Man war sich sicher, mit 44 Mitarbeitenden auszukommen, während die DB bisher 70 brauchte. Außerdem rechnete man mit mehr Fahrgästen, die durch mehr Fahrten und moderne Ausstattung wie Anschlüsse für Computer und Eltern-Kind-Abteile angezogen werden sollten. Alle Züge hatten auch ein Bistro, in dem Getränke und kalte Speisen serviert wurden.

Der Schritt war mutig, denn noch hatte niemand in Deutschland eine Linie auf einer Hauptstrecke übernommen. Bisher waren nur Nebenstrecken ausgeschrieben worden. Es fehlte deswegen an Erfahrungswerten, Daten über die Verkehrsnachfrage gab die DB AG nicht heraus. Eine Herausforderung, auch für den Auftraggeber.

Die NNVG bekam den Auftrag nach langen Verhandlungen. Die extra gegründete FLEX AG kaufte 20 ehemalige DB-Wagen, die den Charme der 70er-Jah-



Bild: Gustav Richard

Ein Siemens Taurus mit einem FLEX in Neumünster.

re versprühten – sie sollten im ersten Betriebsjahr nach und nach in Neumünster modernisiert werden sollten. Fünf Siemens-Loks wurden gemietet, vier davon fabrikneu. Gewartet wurden die Fahrzeuge im von der DB aufgegebenen Betriebswerk Flensburg.

In nur dreieinhalb Monaten wurde ein neues Bahnunternehmen aufgebaut. Fahrzeugbeschaffung, Vertragsverhandlungen mit der DB, MitarbeiterEinstellung – alle Herausforderungen wurden in kürzester Zeit bewältigt.

Am 15. Dezember 2002 schickten Vertreter von Politik und LVS in Flensburg den ersten FLEX auf die Reise. Nach Jahren des Niedergangs im Bahnverkehr herrschte Aufbruchstimmung, der FLEX fand viel Unterstützung in der Politik, in Schleswig-Holstein wie Hamburg. Bei aller Freude war allen auch eines klar: „Wir gehen ein Risiko ein“, sagte Martin Henschel, zu der Zeit Fraktionsvorsitzender der Landes-Grünen.

Der Betrieb startete dafür ohne Probleme, was in der heutigen Zeit durchaus erstaunt. Überhaupt gab es bis zum Schluss keine Zugausfälle, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit waren hoch. Ab dem Sommer gab es Probleme mit den alten Reisezugwagen, doch sie beeinträchtigten den Betrieb kaum.

Die Fahrgäste kamen auch tatsächlich, die Nachfrage stieg bis Mai um ein Viertel. Eine beachtliche Zahl, da es sonst länger braucht, bis neue Angebote auch angenommen werden. Der FLEX war bei den Fahrgästen sehr beliebt, teils auch gerade wegen des Charmes der „alten Bahn“, wie die Auftraggeber erstaunt feststellten. Besonders das Bistro zog an, Pendler genossen das kleine Frühstück und das Feierabendbier.

Die Einnahmen entwickelten sich aber nicht wie erhofft. Man hatte die Tarifergiebigkeit überschätzt. So waren viele Fahrgäste mit dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ unterwegs, das nicht viel abwarf. Die Kontrollichte war zu gering, was sich schnell rumsprach. Der Anteil der Schwarzfahrer war vergleichsweise hoch.

Das Geld kam aber auch zu spät – anders als erhofft kauften die Fahrgäste die Tickets nicht im Zug, was ohne Aufpreis möglich war. Nein, 9 von 10 Fahrgästen kauften sie an Schaltern und Automaten der DB. Diese Nahverkehrskarten galten aber auch für andere Züge auf der Strecke, die der DB und der NOB. Die Einnahmen wurden auf diese Unternehmen aufgeteilt, auf Basis von Fahrgastzählungen der vergangenen Jahre. Aus Sicht der FLEX AG war das ungerecht, da sie damit nicht von der höheren Nachfrage profitierte. Sie forderte Nachzahlungen.

Sie kamen im September 2003 – für die FLEX AG aber leider zu spät. Am 12. August, nur acht Monate nach der Betriebsübernahme, wurde Insolvenz angemeldet. Dabei war das Land der FLEX AG schon entgegengekommen. Die zugesagte Modernisierung der Wagen, die Fahrten über Hamburg hinaus – das hatte die FLEX AG schon nicht leisten können. Das Land hatte dennoch den Zuschuss nicht gekürzt.

Das Land hatte aber auch eine rote Linie, denn wer als Auftraggeber großzügig bei Nachverhandlungen ist, setzt einen falschen Anreiz; die nächsten Bieter werden bei ihrer Kalkulation nachlässig oder unehrlich sein – es kann doch nachverhandelt werden.

Am Ende zeigte sich, dass die Aufteilung der Einnahmen ein Problem war, aber nicht das ausschlaggebende. Die FLEX AG hatte sich verkalkuliert.

Der Insolvenzverwalter kam zu dem Ergebnis, dass ein fast doppelt so hoher Zuschuss nötig war. Das Land zahlte zunächst und suchte einen neuen Betreiber, per Notausschreibung für zwei Jahre. Das beste Angebot kam von der Nord-Ostsee-Bahn: 6,42 Euro pro km. Es war nicht das günstigste, aber Fahrzeugqualität, Leistungsfähigkeit, Betriebs- und Personalkonzept überzeugten die Vergabekommission von der NOB. Sie übernahm einen großen Teil des Personals, nutzte aber eigene Reisezugwagen. Die kamen vom InterConnex, dem ersten Versuch, privaten Fernverkehr in Deutschland zu betreiben. Schon am 01. November fuhr der erste Zug.

Sprach die Pleite der FLEX AG gegen den Wettbewerb auf der Schiene? Nicht aus Sicht der Fahrgäste. Die Züge fuhren bis zum Schluss zuverlässig, Ausfälle gab es weder bei der Übernahme noch bei der Übergabe an die NOB. Durch ein deutlich besseres Angebot konnten neue Fahrgäste gewonnen werden: mehr Fahrten, besserer Service.

Die parlamentarische Aufarbeitung zeigte später, dass trotz der deutlich gestiegenen Kosten durch die Neuvergabe an die NOB insgesamt 7,6 Mio. Euro eingespart werden konnten. Geld, das dank der Zweckbindung für den weiteren Ausbau des ÖPNV verwendet wurde. Die Taktverdichtungen und Reaktivierungen wurden erst durch die Effizienzgewinne möglich. Mit jeder anschließenden Neuvergabe, 2004 und 2014, konnte das Angebot ausgeweitet und gleichzeitig die Kosten gesenkt werden.

DB 2002	FLEX AG	NOB	DB 2004
7,94 €	2,94 €	6,42 €	4,78 €

Auch 20 Jahre danach bedauern die Beteiligten das Scheitern der FLEX AG – es war ein kühner und vielversprechender Versuch, der letzte „verrückte“. Die LVS war im besten Sinne mutig, die FLEX AG innovativ, in der Rückschau aber leider zu optimistisch. Anerkennen muss man, dass ein zuverlässiges Bahnangebot in sehr kurzer Zeit aufgebaut wurde. Es war auch ein Sprung ins Ungewisse, noch hatte niemand in Deutschland eine Linie auf einer Hauptstrecke übernommen, geschweige denn eine so lange. Einer musste den Anfang machen.

Die Vergabe an die NOB zeigte, dass mit einem geordneten Verfahren und ausreichender Zeit für die Bieter die Kräfte des Wettbewerbs genutzt werden konnten. Der reibungslose Übergang im Insolvenzverfahren waren wichtige Signale an Politik und Aufgabenträger, dass die Risiken des Wettbewerbs in den Griff zu kriegen sind. Die Insolvenz der FLEX AG blieb die einzige.

 **JAN NIEMEYER**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN  
MITGLIED IM LANDESVORSTAND  
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG**

# Süderbrarup-Kappeln: Nahverkehr unter Dampf

Im April haben wir darüber [noch Witze gemacht](#). Jetzt bestellt die NAH.SH tatsächlich Nahverkehr, mit Dampfloks bespannt. Wer konnte das denn ahnen?

Wieder wird es Nahverkehr mit historischen Fahrzeugen nach Kappeln geben. Das Land Schleswig-Holstein hat bei der Angelner Dampfeisenbahn Fahrten mit Schienenbussen an 11 Sommertagen bestellt.



Bild: Niels Fichter

S1 1916, die „Schöne Schwedin“ wurde 1952 als eine der letzten schwedischen Dampfloks gebaut. Nicht immer kommt sie vor den Museumszügen zum Einsatz, denn Kohle ist inzwischen teuer und Dampflokspersonal knapp. Die Bestellung als Nahverkehrszug ist daher ein Highlight.

**D**ie Züge sind bestellter Nahverkehr – der NAH.SH-Tarif und das **Deutschlandticket** gelten. Fahrscheine können am Automaten, aber auch über den DB-Navigator und die NAH.SH-App gekauft werden. Zugverbindungen können über die Apps ermittelt werden.

## Leider nicht nach Eckernförde

Das letzte Jahr war [ein großer Erfolg](#), fast alle Fahrten zwischen Kappeln und Eckernförde waren ausgebucht. Das Neun-Euro-Ticket hatte sicher seinen Anteil, das Deutschlandticket wird diesen Sommer aber auch für eine hohe Nachfrage sorgen.

Dafür muss dieses Jahr das Angebot nicht kleiner aber kürzer ausfallen, denn Fahrten nach Eckernförde sind nicht möglich. Die Schleibrücke sollte ei-

gentlich zum Sommer wieder befahrbar sein. Es kam ganz anders – wegen erheblicher Schäden musste die alte Brücke [im März abgebrochen](#) werden.

Dann sollte bis Juni zumindest eine Fußgängerbrücke über die Schlei gebaut werden, ein Umstieg vom Zug aus Kiel an den Haltestellen auf beiden Seiten der Brücke wäre möglich gewesen. Jetzt kommt die Brücke aber erst Ende August.

Zuletzt wurden Fahrten von Kappeln nach **Flensburg** erwogen, doch dann kam die DB Netz AG mit dem ihrem Oberleitungsbau zwischen Flensburg und Husby dazwischen.

Auch für Museumsbahnen sind die Zeiten derzeit hart. Immerhin konnten Fahrten bis **Lindaunis** finanziert werden. Dort wurde 2021 extra für den touris-

tischen Verkehr ein Bahnsteig gebaut. Ein weiterer Bahnsteig, direkt an der Brücke, wurde 2022 provisorisch errichtet. Dort werden die Züge aber nicht halten.

### Dafür viel mehr Fahrten!

Es freut uns deswegen sehr, dass das Land den touristischen Verkehr trotzdem finanzieren wird (oder sogar gerade deswegen), ist es doch auch Schub für den örtlichen Tourismus. Die Freude ist umso größer, da die NAH.SH das Angebot sogar ausweiten wird.

Vom 22.07. bis 19.08. wird es jeden Samstag Fahrten geben, am 09. und 16.08. wird auch mittwochs gefahren.

Bestellt wurden Fahrten von **Lindaunis** an der Schleibrücke über Süderbrarup nach Kappeln.

von Kappeln	Mi, Sa	Mi, Sa	Mi, Sa	Mi, Sa
ab Kappeln	10:15	12:15	14:15	16:15
Scheggerott	10:37	12:37	14:37	16:37
Wagersrott	10:42	12:42	14:42	16:42
Süderbrarup	10:55	12:55	14:55	16:55
an Lindaunis	11:01	13:01	15:01	17:01

Die Regel-Fahrten vom 22.07. bis 19.08. ab Kappeln.

von Lindaunis	Mi, Sa	Mi, Sa	Mi, Sa	Mi, Sa
ab Lindaunis	11:17	13:17	15:17	17:17
Süderbrarup	11:24	13:24	15:24	17:24
Wagersrott	11:39	13:39	15:39	17:39
Scheggerott	11:44	13:44	15:44	17:44
Kappeln	12:07	14:07	16:07	18:07

Die Regel-Fahrten vom 22.07. bis 19.08. ab Lindaunis.



Bild: Andreas Ötters

Die Uerdinger Schienenbusse und Angelner Landschaft – ein schönes Paar.

Als Bonbon gibt es dieses Jahr auch Fahrten unter der Woche und besonders zum **Brarup-Markt**. Für den größten ländlichen Jahrmarkt im Lande, der immer rund um das letzte Juli-Wochenende stattfindet, wird es ein starkes Angebot geben, von Freitag bis Dienstag! Samstags von 10 bis 24 Uhr im Zwei-Stunden-Takt.

## Nahverkehr unter Dampf

Eine große Besonderheit dieses Jahr: am 30.07. wird es zwei Fahrten geben, die mit **Dampfloks** bespannt



Bild: Niels Fichter



sind – und auch hier gelten Nahverkehrstickets! Weil der Dampfloks (noch) die nötige Sicherungseinrichtung fehlt, geht's nur bis Süderbrarup, nicht bis Lindau. Wenn nicht der Dampfzug fährt, sind wieder die Uerdinger **Schienenbusse** aus dem Vorjahr unterwegs.

## Ausblick

2021, 2022, 2023 – zum dritten Mal in Folge bestellt das Land touristischen Nahverkehr nach Kappeln. Auch dieses Jahr wurde lange verhandelt, der Verkehr war lange nicht gesichert. Im Gegensatz zu den Vorjahren hat die Angelner Dampfeisenbahn immerhin einige Wochen Zeit, um für das Angebot zu werben – positiv gesehen.

Geschichte: Die alte Schleibrücke gibt es nicht mehr. Fahrten nach Eckernförde wird es erst 2026 wieder geben.

Bild: Andreas Ölfuss

Das Land trägt damit dazu bei, dass die Museumsbahn erhalten bleibt und vielleicht sogar wachsen kann. Werkstattaufenthalte für die Schienenbusse und die Dampflok sind geplant, die Schienenbusse sollen vor allem wieder funktionsfähige Toiletten bekommen, für die Dampflok besteht Hoffnung, dass sie für das Bahnnetz über Süderbrarup hinaus fit gemacht werden kann. Vielleicht fahren am Sommer 2026, wenn die Schleibrücke fertig ist, Dampfzüge nach Eckernförde.

Eine Reaktivierung der Strecke für den regulären Personenverkehr steht inzwischen sogar im Koalitionsvertrag der Landesregierung, die Machbarkeit

wird derzeit geprüft. Der touristische Verkehr ist damit umso mehr eine sinnvolle Investition, um in den Erhalt der Infrastruktur zu investieren und sie vorerst sinnvoll zu nutzen.

## Fahrplan zum Brarup-Markt

Zum Brarup-Markt gibt es ein deutlich ausgeweitetes Angebot, vom 28.07. bis 01.08., von Freitag bis Dienstag, fahren Züge im Zwei-Stunden-Takt. Die **Dampfzüge** fahren am Sonntag, 30.07., ab Süderbrarup um 12:00 und 15:00, ab Kappeln um 10:45 und 13:45.

von Kappeln	Sa	So	Sa	So	Sa	Fr, Mo, Di	Fr–Di	Fr–Di	Fr–Di	Fr–Di
Kappeln	10:15	<b>10:45</b>	12:15	<b>13:45</b>	14:15	14:15	16:15	18:15	20:15	22:15
Scheggerott	10:37	<b>11:10</b>	12:37	<b>14:10</b>	14:37	14:37	16:37	18:37	20:37	22:37
Wagersrott	10:42	<b>11:15</b>	12:42	<b>14:15</b>	14:42	14:42	16:42	18:42	20:42	22:42
Süderbrarup	10:55	<b>11:45</b>	12:55	<b>14:45</b>	14:55	14:55	16:55	18:55	20:55	22:55
Lindaunis	11:01		13:01		15:01		17:01			

Der Fahrplan für den Brarup-Markt ab Kappeln. Die Dampfzüge sind fett hervorgehoben.

von Lindaunis	Sa	So	Sa	So	Sa	Fr, Mo, Di	Fr–Di	Fr–Di	Fr–Di	Fr–Di
Lindaunis	11:17		13:17		15:17		17:17			
Süderbrarup	11:24	<b>12:00</b>	13:24	<b>15:00</b>	15:24	15:24	17:24	19:24	21:24	23:24
Wagersrott	11:39	<b>12:15</b>	13:39	<b>15:15</b>	15:39	15:39	17:39	19:39	21:39	23:39
Scheggerott	11:44	<b>12:20</b>	13:44	<b>15:20</b>	15:44	15:44	17:44	19:44	21:44	23:44
Kappeln	12:07	<b>12:45</b>	14:07	<b>15:45</b>	16:07	16:07	18:07	20:07	22:07	00:07

Der Fahrplan für den Brarup-Markt ab Lindaunis/ Süderbrarup. Die Dampfzüge sind fett hervorgehoben.



# Warum der Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) in Hamburg Schleswig-Holstein mehr schadet als nutzt

Die Schleswig-Holsteinische Politik, allen voran NAH.SH, wird nicht müde zu betonen, alle Reisenden aus Schleswig-Holstein wollen zum Hauptbahnhof. Das war schon bei der Debatte um die Schließung und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich so, und wiederholt sich derzeit in der beginnenden Diskussion über die Sinnhaftigkeit des VET. Leider lässt sich diese These nicht mit Zahlen richtig untermauern, denn es gibt, wie aus einer vor kurzem beantworteten parlamentarischen Anfrage in der Hamburger Bürgerschaft hervorgeht, keine aktuellen haltestellenscharfen Fahrgastzahlen für das Dreieck Elmshorn–Altona/Hamburg Hauptbahnhof.

**G**robe Zahlen gehen eher in die Richtung, dass mindestens ein Drittel, gemäß Landesnahverkehrsplan Schleswig-Holstein im Berufsverkehr sogar mehr als 40 Prozent der Pendler aus Schleswig-Holstein nach Altona und darüber hinaus in den Hamburger Westen oder an den Hafenrand wollen. Bekannt ist auch, dass die Reisezeiten für Pendler, die in Altona in die S-Bahn umsteigen bis einschließlich S-Bahn-Station Stadthausbrücke kürzer sind, als bei einem Umstieg am Hbf.

Nun wird seit Anfang 2020 die Verlagerung der oberirdischen S-Bahnstrecke zwischen Altona über Holstenstraße, Sternschanze, Dammtor zum Hauptbahnhof in den tiefen Keller (Stationen in bis zu 35 Meter Tiefe) als das Allerheilmittel gepriesen, das alle Probleme lösen, und Voraussetzung für die Einführung des Deutschlandtaktes sein soll. DB, der Hamburger Senat und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) stellen dieses Projekt quasi als alternativlos und unabdingbar dar.

Die nun Ende April 2023 veröffentlichte Langfassung der von DB Netz beauftragten „Technischen Machbarkeitsstudie (MBS)“ für über eine Million Euro, erlaubt einen näheren Blick auf das Projekt und dessen Risiken, die in der Präsentationsfassung der DB, mit der diese öffentliche „Dialogveranstaltungen“ bestritten und in politischen Gremien auftritt, nicht auftauchen. Auch wird in der MBS überhaupt nicht mehr die Sinnhaftigkeit des Gesamtprojektes diskutiert, sondern vor allem technische Aspekte des Baus in bautechnisch anspruchsvollem Untergrund beleuchtet, sowie fünf innerstädtische Streckenalternativen

zwischen den Eckpunkten Hbf/ Dammtor und Altona, die mehr oder minder alle die gleichen Nachteile haben, untersucht. Kritische Aussagen werden aber so zwischen den Zeilen versteckt, dass sie der ungeübte oder von keinem technischen Sachverstand geplagte Leser, diese nicht als solche erkennen kann.

Was sind denn nun die Problempunkte des VET-Projektes, besonders solche, die bis weit nach Schleswig-Holstein ausstrahlen:

**1.** Die Fertigstellung des Gesamtprojektes wird für die Tunnelstrecke nach Auskunft der Parlamentarischen Staatssekretärin im BMDV vom 22. Dezember 2022 erst in 2040 sein, für den dann erst möglichen Umbau der Verbindungsbahn, der erst die RE-/ RB-Mehrverkehr ermöglicht, 2045. Also mehr als 20 Jahre Planungs- und Bauzeit. Von der Politik werden die dann möglicherweise sich einstellenden Kapazitätseffekte aber schon heute so verkauft, als kämen sie morgen. Das heißt nichts anderes: ohne den Ausbau anderer Strecken wird sich am Bahnverkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein bis 2045 nicht viel gegenüber heute ändern.

**2.** Während der langen Bauzeit (der Hamburger Verkehrssenator erwartet Baubeginn schon Ende des Jahrzehnts) wird es zu erheblichen Einschränkungen durch langandauernde Streckensperrungen im Fern-, Regional- und S- und U-Bahnverkehr kommen. Lediglich die Einschränkungen im U-Bahn-Verkehr (durch die





Karte der Streckenvarianten für den Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) in Hamburg, Stand: März 2023.

Erstellung von Kreuzungsbahnhöfen) dürften Schleswig-Holstein weniger betreffen. Aber alle sonstigen Einschränkungen des SPNV und Fernverkehrs strahlen bis weit nach Schleswig-Holstein aus und hängen für die Dauer der monatelangen totalen Sperrpausen faktisch das Land vom südgehenden Verkehr ab. Auf die langandauernde Beeinträchtigung des Bahnverkehrs während der Bauphase wird in der MBS (S. 18) explizit hingewiesen. Leider sind die Risiken des Projektes so geschickt zwischen den Zeilen verborgen, dass der nicht technisch vorinformierte Leser, aber insbesondere die Politiker, die über den VET entscheiden sollen, die Brisanz und Komplexität des Projektes nicht erkennen (können).

**3.** Für die Pendler aus Schleswig-Holstein wird der Umstieg in die S-Bahn erschwert und wird zeitraubender, weil die S-Bahnstationen in Kellerlage zum Teil sehr tief liegen. So an der von Schleswig-Holsteinern viel genutzten Umsteigestation Dammtor, wo von der, in Hochlage verlaufenden, Fern- und Regionalbahn bis zum S-Bahnhof in 35 Meter Tiefe unter Straßenni-

veau in Ebene -5, über 40 Höhenmeter zu überwinden sind. Die Umsteigequalität am Hauptbahnhof von den RE-/ RB-Linien zur S-Bahn wird auch nicht besser, denn die schon heute teilweise unerträgliche Überfüllung der S-Bahnsteige und die beengten Umsteigeverhältnisse bleiben erhalten, verlagern sich nur von Gleis 3 und 4 auf die neuzubauenden Gleise 01 und 02. Schlimmer noch, da der VET dazu führen wird, dass noch mehr Verkehre auf den Hamburg Hbf zulaufen, wird sich das Gedränge dort noch verstärken. Ziel muss es aber sein, alle Verkehre, die nicht zwingend zum Hbf müssen, um diesen herumzuleiten, um den Hbf zu entlasten. Dazu siehe unten.

**4.** Die MBS schweigt sich zu den Kosten des Mammut-Projektes aus. Allerdings wird auf die Kostenschätzung der von Schüssler Plan in 2020 erstellten Vorläuferstudie verwiesen. Die dort genannten 3,067 Milliarden Euro sind angesichts der zwischenzeitlichen Baupreissteigerungen als vollständig unrealistisch anzusehen. Einen Anhaltspunkt, welche Kosten zu erwarten sind, gibt es bei dem technisch und von den

Dimensionen her ähnlich gelagerten Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke“ in München. Dort wurde zuerst die Fertigstellung um 8 Jahre nach hinten auf 2036 (von 2028) verschoben und die Kosten sind, Stand heute, schon von 2,5 Milliarden Euro bei Baubeginn auf 8,5 Milliarden Euro explodiert. Kritiker rechnen mit Gesamtkosten bis zur Fertigstellung von bis zu 14 Milliarden Euro. All das Geld was in solchen Mega-Projekten mit langen Ausreifungszeiten versenkt wird, fehlt für die Streckenreaktivierung, die Elektrifizierung von Bestandsstrecken und den Ausbau des Bahnnetzes auf dem Lande. Wichtige Projekte dieser Art, die noch nicht mit Finanzzusagen unterlegt sind, gibt es in Schleswig-Holstein zu Hauf. Es sei nur an die Wiedereröffnung der Bahnstrecken Brunsbüttel–Wilster, Uetersen–Tornesch, Kellinghusen–Wrist, Geesthacht–Bergedorf, an den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Neumünster–Bad Oldesloe, die Beibehaltung und den Ausbau der Bäderbahn usw. erinnert. Alle diese leider noch nicht durchfinanzierten Projekte benötigen nur einen winzigen Bruchteil der Summen, die im eisezeitliche Untergrund in Hamburg vergraben werden sollen.

**5.** Die Protagonisten des VET stellen dieses Projekt als alternativlos für die Einführung des Deutschland-Taktes dar. Ist er definitiv nicht. Für Schleswig-Holstein ist es viel wichtiger, Elmshorn zu einem vollwertigen Taktknoten mit einer zusätzlichen Bahnsteigkante zur Sicher-

stellung bahnsteiggleicher Korrespondenzen der Linien RE 6 (von/ nach Altona) und RE 7 (von/ nach Hbf.) auszugestalten, als sich auf den Hamburger Hbf als Ziel-/Anfangsbahnhof der aller RE-/ RB-Linien nach Schleswig-Holstein zu fokussieren. Eine weitere, schnell umsetzbare Alternative zu langwierigen Baumaßnahmen ist die Durchbindung von 6 RE-/ RB-Linien am Hamburger Hbf zu drei starken Durchmesserlinien (RE 70 mit RB 41 von Kiel nach Bremen, RE 4 mit RE 7 von Bremen nach Kiel/ Flensburg und RE 3 mit RB71 von Lüneburg nach Itzehoe) (siehe Studie von Doege&Knauer vom August 2021). Diese Durchbindung würde Betriebskosten und Zuggarnituren einsparen, unnötige Umsteigevorgänge am Hbf vermeiden und auf bestimmten Relationen die Fahrtzeiten signifikant (bis zu einer Stunde) verkürzen. Zudem wäre das Konzept in den gegenwärtigen Fahrplanlagen und ohne jegliche Vorabinvestitionen umsetzbar.

**6.** Die Fokussierung der Politik in Hamburg, aber leider auch in Schleswig-Holstein auf den VET ist nicht nur voreilig, sondern auch hochgradig schädlich. Denn die Ergebnisse zweier, zeitgleich mit der MBS vergebenen Studien zu einer 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen und zum zweigleisigen Ausbau der (oberirdischen) Güterumgehungsbahn (GUB) für den SPNV liegen noch nicht vor. Leider wurden die Studien untereinander auch nicht abgestimmt und keine Schnittstellen definiert, ob-



Eine Doppeltraktion aus S-Bahn. Triebwagen der Baureihe 490 hat auf ihrer Fahrt auf der S-Bahn-Linie S21 die S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor verlassen und strebt ihrem nächsten Halt an der S-Bahn-Station Sternschanze entgegen.

wohl sich alle drei Projekte einander bedingen. Beide Projekte hätten für Schleswig-Holstein signifikante Vorteile. Eine 2. Eisenbahnüberquerung würde die Fahrzeiten vom Westen Schleswig-Holstein nach Hamburg-Harburg und ins nördliche Niedersachsen signifikant verkürzen. Gleiches gilt für die GUB. Hier würden die Reisenden aus Schleswig-Holstein, die nach Barmbek oder zum Flughafen wollen erheblich Reisezeit einsparen und einen Umstieg am überfüllten Hbf vermeiden. Beide Projekte wären technisch einfacher, zu geringeren Kosten und auch schneller umsetzbar, und könnten so einen wirkungsvollen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Gleiches gilt für das Konzept die Flughafen-S-Bahn in Hamburg nach Norden zu verlängern und an die Bahnstrecken von Henstedt-Ulzburg nach Neumünster anzubinden, damit Reisende aus Schleswig-Holstein sich den Umweg über den Hbf sparen können. Ebenso kann ein Ausbau der oberirdischen Verbindungsbahn durch moderne Signaltechnik, die Verkürzung von Blockabständen und den Bau von zwei neuen Bahnsteigkanten für den Fern- und Regionalverkehr außerhalb des historischen Bahnhofsgebäudes auf der Südseite des Bahnhofs Dammtor für sowie ein zusätzliches Einfahrtgleis von der Lombardsbrücke hin zu Gleis 14 am Hbf für zusätzliche Kapazitäten zur Abwicklung des Deutschland-Taktes sorgen. Hier sei nur angemerkt, dass die Zahl der nach Schleswig-Holstein durchlaufenden

Fernverkehrszüge auch nach Einführung des Deutschland-Taktes mangels Passagieraufkommen gering bleiben wird.

**7.** Und last but not least bedeuten die von der Hamburger Politik eingeforderten Halte der RE-/RB-Züge an den im Rahmen des VET-Projektes aufzulassenden S-Bahn-Haltestellen Holstenstraße und Sternschanze, zusammen mit dem nach Inbetriebnahme des Bahnhofs Diebteich obligatorischen Halt dort, eine Fahrzeitverlängerung von Kiel nach Hamburg Hbf um rund 10 Minuten, für Reisende aus Kiel, Neumünster und Flensburg kein attraktiver Ausblick.

**Fazit:** Es gibt eigentlich nichts, was aus schleswig-holsteinischer Sicht für den VET spricht, trotzdem sind aus Schleswig-Holstein bisher keine kritischen Stimmen zum VET zu vernehmen, eher umgekehrt. Daher gehört das Mantra von NAH.SH, alle Fahrgäste wollen zum Hauptbahnhof, auf dem Prüfstand. Und ein Projekt, welches auf Jahrzehnte hinaus Gelder, die für die Verbesserung des Bahnverkehrs in der Fläche dringend gebraucht werden, absorbiert, muss verhindert und die dargelegten Alternativen von der schleswig-holsteinischen Politik vorangetrieben werden.

 **MICHAEL JUNG**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN  
MITGLIED IM REGIONALVERBAND HAMBURG**

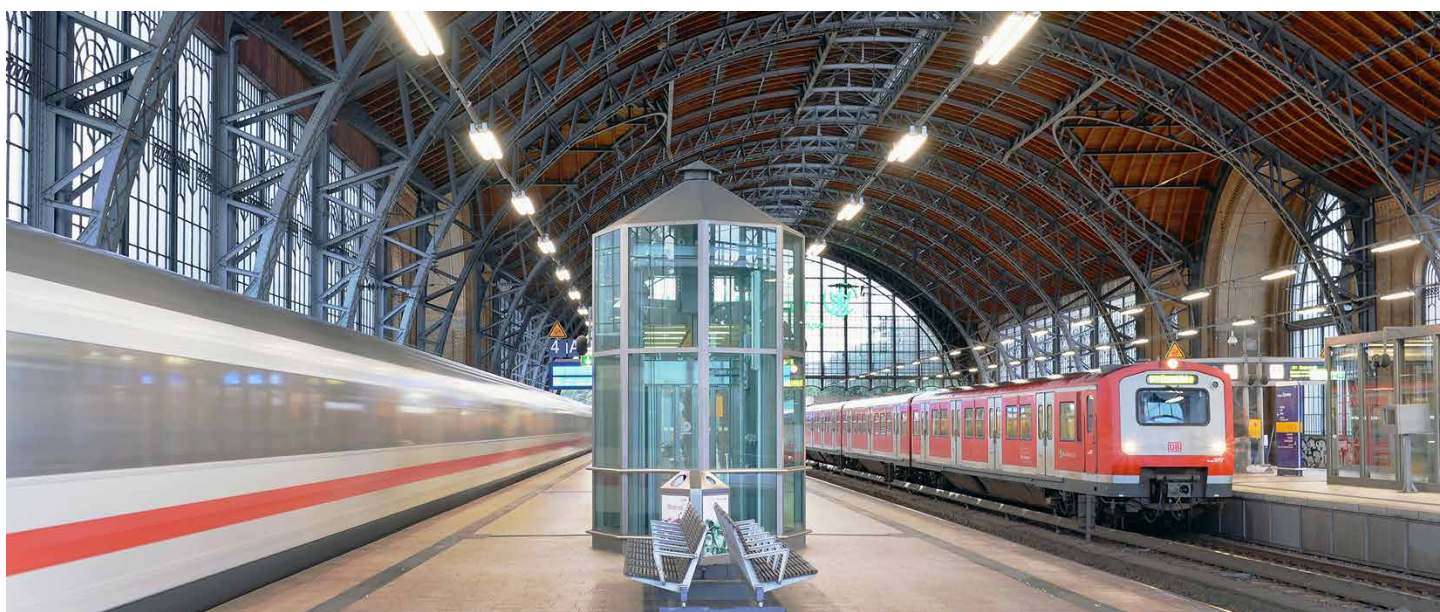


Bild: Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski

*Der Bahnhof Dammtor soll im Rahmen eines oberirdischen Ausbau zwei zusätzliche Bahnsteiggleise für die Nutzung im Fernverkehr und im Nahverkehr erhalten, so dass dort künftig vier Bahnsteiggleise für die Nutzung im Fernverkehr und im Nahverkehr sowie zwei Bahnsteiggleise für die Nutzung im S-Bahn-Verkehr zur Verfügung stehen.*

# Modernisierung, Sanierung und Elektrifizierung der bestehenden Bäderbahn Neustadt-Lübeck im Streckenabschnitt Haffkrug-Ratekau

Im Rahmen des im Jahr 2008 zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Staatsvertrages zur Errichtung der Festen Querung des Fehmarnbelts verpflichtete sich die Bundesrepublik Deutschland zum zweigleisigen Ausbau, zur Modernisierung und zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Puttgarden-Lübeck<sup>1</sup> als Schienenhinterlandanbindung der Festen Querung des Fehmarnbelts und zum Ausbau der B 207 im Streckenabschnitt Puttgarden-Heiligenhafen zur A 1 als Straßenhinterlandanbindung der Festen Querung des Fehmarnbelts.

Die DB Netz favorisierte zunächst einen zweigleisigen Ausbau, eine Modernisierung und eine Elektrifizierung der bestehenden Bahnstrecke Puttgarden-Lübeck, der Kreis Ostholstein und die an der Bahnstrecke Puttgarden-Lübeck gelegenen Gemeinden und Städte favorisierten mit Blick auf die geplante Nutzung der Bahnstrecke im Güterverkehr, der seit der Inbetriebnahme der Festen Querung des Großen Belts im Jahr 1997 über die Bahnstrecke Padborg-Flensburg-Hamburg verkehrt, einen abschnittswisen zweigleisigen Neubau der Bahnstrecke Puttgarden-Lübeck.

Das Land Schleswig-Holstein beschloss im Jahr 2010 die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens zur Trassierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Querung des Fehmarnbelts, welches schließlich im Jahr 2013 eingeleitet und im Jahr 2014 mit folgenden Ergebnissen zur Trassierung abgeschlossen worden ist:

<sup>1</sup> Der Ausbau, die Modernisierung und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Puttgarden-Lübeck bezieht sich auf den Streckenabschnitt Puttgarden-Abzweig Bad Schwartau-Waldhalle. Der Streckenabschnitt Abzweig Bad Schwartau-Waldhalle-Lübeck ist bereits im Rahmen der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck-Lübeck-Travemünde elektrifiziert worden.



Bild: Stefan Barkleit; Bildretusche: Birgit Steuer

Voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2029 Realität: Ein KISS der DB Regio Schleswig-Holstein verkehrt von Hamburg kommend nach einem kurzen Aufenthalt in Lübeck Hauptbahnhof weiter nach Neustadt.

- Neubau der rund 55 Kilometer langen Streckenabschnitte Fehmarnsundbrücke Süd–Lütjenbrode und Göhl–Ratekau
- Errichtung der an den neuen Streckenabschnitten gelegenen Bahnstationen Großenbrode, Oldenburg, Lensahn, Haffkrug, Scharbeutz, Timmendorfer Strand und Ratekau
- Ausbau, Modernisierung und Elektrifizierung des Streckenabschnitts Puttgarden–Fehmarnsundbrücke Süd<sup>2</sup>
- Ausbau, Modernisierung und Elektrifizierung des Streckenabschnitts Lütjenbrode–Göhl
- Stilllegung des Streckenabschnitts Hasselburg–Neustadt (Streckenabschnitt entlang des Neustädter Binnenwassers)
- Ausbau, Modernisierung und Elektrifizierung der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck im Streckenabschnitt Neustadt–Haffkrug
- Stilllegung der bestehenden Bäderbahn im Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau
- Ausbau, Modernisierung und Elektrifizierung der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck im Streckenabschnitt Ratekau–Lübeck
- Errichtung einer neuen Festen Querung des Fehmarnsunds für die Bahnstrecke Puttgarden–Lübeck und die A 1<sup>3</sup>
- Aufgabe der neuen Bahnstation Großenbrode zugunsten der Errichtung einer neuen gemeinsamen Bahnstation Heiligenhafen/Großenbrode an der Kreuzung des neuen Streckenabschnitts Fehmarnsundbrücke Süd–Lütjenbrode und der Kreisstraße 42
- Tieferlegung des neuen Streckenabschnitts Göhl–Ratekau im Bereich der Gemeinde Sierksdorf
- Erweiterung der Bahnsteiggleise der neuen Bahnstation Haffkrug um ein Bahnsteiggleis auf drei Bahnsteiggleise
- Aufgabe der neuen Bahnstationen Timmendorfer Strand und Ratekau zugunsten der Errichtung einer neuen gemeinsamen Bahnstation Timmendorfer Strand/Ratekau an der Kreuzung des neuen Streckenabschnitts Göhl–Ratekau und der Bäderstraße beziehungsweise der Hemmeldorfer Straße
- Ausbau, Modernisierung und Elektrifizierung des Streckenabschnitts Abzweig Bad Schwartau<sup>4</sup>–Abzweig Bad Schwartau-Waldhalle in Troglage

### **Anpassung der Trassierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Querung des Fehmarnbelts seit Abschluss des Raumordnungsverfahrens**

Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Querung der Fehmarnbelts ist die Anzahl der Bahnsteiggleise und der Standort bei einigen der neuen Bahnstationen und abschnittsweise die Trassierung sowohl der Schienenhinterlandanbindung als auch der Straßenhinterlandanbindung deutlich angepasst worden, so dass das erforderliche Investitionsvolumen sowohl für die Schienenhinterlandanbindung als auch die Straßenhinterlandanbindung deutlich gestiegen ist.

Folgende wesentliche Anpassungen sind nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Querung der Fehmarnbelts erfolgt:

<sup>2</sup> Der Streckenabschnitt Fehmarnsundbrücke Nord–Fehmarnsundbrücke Süd mit der bestehenden Fehmarnsundbrücke sollte für den Schienenverkehr eingleisig und für den Straßenverkehr zweispurig bleiben.

### **Konzept für den Nahverkehr auf der Bahnstrecke Puttgarden–/ Neustadt–Lübeck**

Das Konzept für den Nahverkehr auf der Bahnstrecke Puttgarden–/ Neustadt–Lübeck umfasst eine Regionalexpress-Linie Burg auf Fehmarn–Oldenburg–Haffkrug–Lübeck<sup>5</sup> im 120-Minuten-Takt (Option LNVP 2022-2027 und D-Takt: im 60-Minuten-Takt) und eine Regionalbahn-Linie Neustadt–Lübeck–

<sup>3</sup> Die entgegen den ursprünglichen Planungen für den Streckenabschnitt Fehmarnsundbrücke Nord–Fehmarnsundbrücke Süd zweigleisig auszubauende Bahnstrecke Puttgarden–Lübeck und die vierspurig auszubauende A1 sollen in einem neuen Tunnel westlich der bestehenden Fehmarnsundbrücke den Fehmarnsund queren.

<sup>4</sup> Für die Anbindung des Streckenabschnitts Kiel–Abzweig Bad Schwartau an die Aus- und Neubaustrecke Puttgarden–/ Neustadt–Lübeck sollte sowohl eine Variante mit einer höhengleichen Einführung mit Schnellfahrweichen als auch eine Variante mit einer höhenfreien Einführung auf ihre technische Machbarkeit untersucht werden.

<sup>5</sup> Für die Regionalexpress-Linie Burg auf Fehmarn–Oldenburg–Haffkrug–Lübeck bestehen Überlegungen und Vorschläge für eine Führung über Burg auf Fehmarn hinaus von und nach Nykøbing. Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich darüber hinaus für eine Führung über Lübeck hinaus nach und von Hamburg ein.

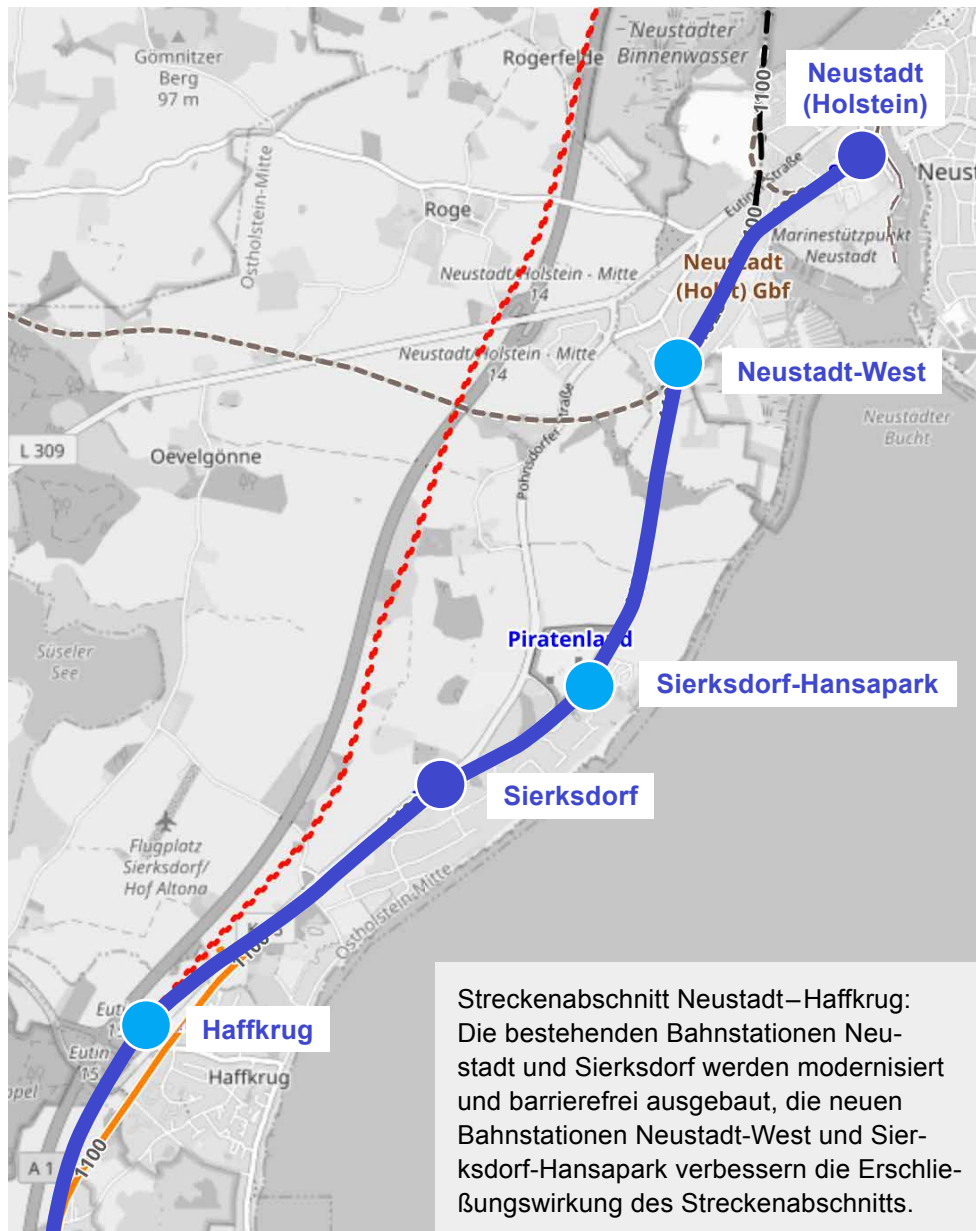


Bild: Daten © OpenStreetMap-Mitwirkende / bearbeitet: Stefan Barkleit

Hamburg<sup>6</sup> im 30-Minuten-Takt (montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit und samstags und sonntags im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan beziehungsweise im 60-Minuten-Takt (Option LNVP 2022-2027 und D-Takt: im 30-Minuten-Takt).

Das Land Schleswig-Holstein und die DB Netz schlossen nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Querung des Fehmarnbelts einen Letter of Intent (LoI) ab, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH den Nahverkehr auf der Relation Puttgarden–Lübeck auf der Aus- und Neubaustrecke Puttgarden –/ Neustadt–Lübeck bestellen.

<sup>6</sup> Das Angebot und die System-Halte der Regionalbahn-Linie Neustadt–Lübeck–Hamburg entsprechen bereits den Überlegungen und Vorschlägen zu einer Einführung einer Regionals-Bahn Lübeck.

Das von der SPD geführte Verkehrsministerium legte die Formulierung des LoI so aus, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH sowohl die Regionalexpress-Linie Burg auf Fehmarn–Oldenburg–Lübeck als auch die Regionalbahn-Linie Neustadt–Lübeck–Hamburg im Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau ausschließlich über den neuen Streckenabschnitt bestellen können. Folglich sollte auf dem Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck kein Nahverkehr mehr bestellt und der Streckenabschnitt stillgelegt werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hingegen legte die Formulierung des LoI dergestalt aus, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH die Regionalexpress-Linie Burg auf Fehmarn–Oldenburg–Haffkrug–Lübeck im Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau über den neuen Streckenabschnitt und die Regionalbahn-Linie Neustadt–Lübeck–Hamburg im

Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau über die bestehende Bäderbahn Neustadt–Lübeck bestellen können. Folglich sollte auf dem Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck weiterhin Nahverkehr bestellt und der Streckenabschnitt modernisiert, saniert und elektrifiziert werden.

Das nach der Ablösung der Koalition aus SPD, Grüne und SSW durch eine Koalition aus CDU, FDP und Grüne nach der Landtagswahl 2017 von der FDP geführte Verkehrsministerium ließ wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, FDP und Grünen vereinbart untersuchen, ob eine Erhaltung des Streckenabschnitts Haffkrug–Ratekau der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck wirtschaftlich darstellbar ist. Das Ergebnis der Untersuchung lautete, dass eine Erhaltung des Streckenabschnitts wirtschaftlich nicht darstellbar ist.

Allerdings beauftragte das Verkehrsministerium die NAH.SH, alternative Konzepte mit einer Verknüpfung zwischen Bahn und Bus an den am neuen Streckenabschnitt gelegenen Bahnstationen Haffkrug, Scharbeutz, Timmendorfer Strand und Ratekau zu untersuchen. Daraus hervorgegangen sind unter anderem Konzepte mit einer Bäderbus-beziehungsweise mehreren Bäderbus-Linien, mit autonom verkehrenden Kleinbussen und der am 09. und 10. Juni 2021 durchgeführte Ideenwettbewerb zum Thema „Innovative Nahverkehrslösung für Timmendorfer Strand“. Die dort vorgestellten Projekte sollen in einer Machbarkeitsstudie einer vertiefenden Betrachtung unterzogen und weiterentwickelt werden.

Des Weiteren sind seit dem Jahr 2010 die Ein- und Aussteigerzahlen in Haffkrug um 33 Prozent, in Scharbeutz um 66 Prozent und in Timmendorfer Strand um 45 Prozent sowie die Fahrgastnachfrage auf dem Streckenabschnitt Haffkrug–Scharbeutz um 27 Prozent, auf dem Streckenabschnitt Scharbeutz–Timmendorfer Strand um 33 Prozent und auf dem Streckenabschnitt Timmendorfer Strand–Lübeck um 37 Prozent gestiegen. Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH tragen der Entwicklung Rechnung, indem sie seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 auf der Bahnstrecke Neustadt–Lübeck montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit sowie samstags und sonntags im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan einen 30-Minuten-Takt bestellen.

Zu dem ist es dem VCD und dem Fahrgastverband PRO BAHN gelungen, für die Ausschreibung der DB Netz zur Abgabe des Streckenabschnitts Haffkrug–Ratekau der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen gelungen, 2 Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu überzeugen, ihr Interesse zur Übernahme des Streckenabschnitts zu bekunden. Eine Modernisierung, Sanierung und Elektrifizierung des Streckenabschnitts scheint zunehmend wahrscheinlicher.

### Land Schleswig-Holstein startet Dialog zur Modernisierung, Sanierung und Elektrifizierung der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck im Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau

Das nach der Ablösung der Koalition aus CDU, FDP und Grüne durch eine Koalition aus CDU und Grüne nach der Landtagswahl 2022 von der CDU geführ-



Haffkrug: Die Streckenabschnitte Neustadt–Haffkrug und Haffkrug–Ratekau werden in Haffkrug an die am neuen Streckenabschnitt Göhl–Ratekau gelegene neue Bahnstation Haffkrug angebunden, so dass dort zwischen der Regionalexpress-Linie Burg auf Fehmarn–Oldenburg–Haffkrug–Lübeck und der Regionalbahn-Linie Neustadt–Lübeck–Hamburg umgestiegen werden kann. Die Trasse der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck in Haffkrug wird aufgegeben.

te Verkehrsministerium hat auf der Grundlage der Aussage aus dem Koalitionsvertrag, den Nahverkehr auf dem Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau der bestehenden Bäderbahn Neustadt–Lübeck fortführen zu wollen, die aktuellen Entwicklungen bei der Ausschreibung der DB Netz zur Abgabe des Streckenabschnitts an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Anlass genommen, mit der DB Netz, die derzeit für den Streckenabschnitt verantwortlich ist, und mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Streckenabschnitt übernehmen möchte, in einen Dialog zu treten.

Eine Modernisierung, Sanierung und Elektrifizierung des Streckenabschnitts Haffkrug–Ratekau sollte folgende Ziele verfolgen:

- pünktliche Inbetriebnahme der Aus- und Neubaustrecke Puttgarden–Lübeck zum Fahrplanwechsel im Dezember 2029

- direkte Anbindung von Haffkrug, Scharbeutz und Timmendorfer Strand im touristischen Fernverkehr an Nordrhein-Westfalen, Hessen, Baden-Württemberg und Bayern
- direkte Anbindung von Neustadt, Sierksdorf, Haffkrug, Scharbeutz, Timmendorfer Strand, und Ratekau im Nahverkehr an Lübeck und Hamburg
- barrierefreier Aus- und Neubau der Bahnstationen Haffkrug, Timmendorfer Strand, Hemmelsdorf und Ratekau
- optimale Verknüpfung der Verkehrsträger mit barrierefreien Haltestellen für den Busverkehr, Bike&Ride- und Park&Ride-Plätzen, Bike- und Carsharing und Fahrradstationen
- optimale Aufwertung der Umfelder der Bahnstationen als Zugang zu den Gemeinden
- optimale Integration der Bahnstationen durch zu den Gemeinden entwickelten Zuwegungen im Fahrrad- und Fußverkehr
- optimale Integration des Streckenabschnitts Haffkrug–Ratekau in das Landschafts- und das Gemeindebild der an der Bahnstrecke gelegenen Gemeinden

## Planungen im

### 1) Streckenabschnitt Neustadt–Haffkrug

Die Planungen des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH sehen derzeit vor, den Streckenabschnitt Neustadt–Haffkrug zu modernisieren, sanieren und elektrifizieren sowie nördlich von Haffkrug an den neuen Streckenabschnitt anzubinden, die Bahnstationen Neustadt und Sierksdorf barrierefrei auszubauen und die neue Bahnstation Haffkrug mit einem Außenbahnsteig am Richtungsgleis Puttgarden–Lübeck und einem Mittelbahnsteig zwischen dem Richtungsgleis Lübeck–Puttgarden und dem Streckengleis Neustadt–Haffkrug an der A1 zu errichten.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die Bahnstation Neustadt um ein zweites Bahnsteiggleis zu erweitern und den barrierefrei auszubauenden Außenbahnsteig zu einem Mittelbahnsteig zu erweitern, so dass dort ICE 1 mod, ICE 2 und ICE L wenden können und eine Anbindung von Neustadt im touristischen Fernverkehr möglich ist.

Des Weiteren sollten zur Verbesserung der Erschließung des Stadtgebietes der Stadt Neustadt, des

Hansaparks und des Gemeindegebietes der Gemeinde Sierksdorf die neuen Bahnstationen Neustadt-West (mit zwei Bahnsteiggleisen nördlich des Bahnübergangs Holmer Weg) und Sierksdorf-Hansapark (am Standort der ehemaligen Bahnstation Sierksdorf-Hansapark) errichtet werden.



Streckenabschnitt Haffkrug–Ratekau: Die bestehende Bahnstation Timmendorfer Strand wird modernisiert und barrierefrei ausgebaut, die neuen Bahnstationen Hemmelsdorf und Ratekau verbessern die Erschließungswirkung des Streckenabschnitts.





## KVG dünnt Angebot aus

■ Ein hoher Krankenstand hat die KVG dazu gezwungen, zum 26.06. den Fahrplan auszudünnen. Der Nachtfahrplan gilt eine Stunde früher, die Linien 12/13 fahren nicht bis Schulensee, sondern enden am Hauptbahnhof. Samstags verkehrt die **Linie 11** zwischen 09:00 und 20:00 nicht mehr alle 10, sondern alle 12 Minuten, die **Linie 51** fährt samstags statt alle 15 alle 20 Minuten.

Komplett eingestellt wird die **Linie 60S** in der vorlesungsfreien Zeit während der Sommerferien. Die Strandlinien **90S und 92S** werden wahrscheinlich nicht bis zu den Herbstferien fahren, sondern bereits am 10. September enden.

## Sommerfahrplan auf der Bahnstrecke Lübeck-Travemünde

■ Für die Einführung des 30-Minuten-Taktes auf der Bahnstrecke Lübeck-Travemünde montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit sowie samstags und sonntags im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan hat die NAH.SH bei der DB Netz eine Modernisierung und Sanierung des Streckenabschnitts Lübeck-Travemünde Skandinavienkai–Lübeck-Travemünde Strand bestellt.

DB Netz konnte die bestellten Infrastruktur-Maßnahmen im geplanten Zeitraum jedoch nicht umsetzen, so dass sich die NAH.SH entschieden hat, das Betriebs-Konzept auf der Bahnstrecke Lübeck-Travemünde anzupassen: Die Regionalexpress-Linien 8 und 80 Hamburg–Lübeck verkehren zunächst nicht mehr nach und von Lübeck-Travemünde Strand und die in den Taktknoten Lübeck zur Minute 30 integrierten zusätzlichen Regionalbahnen Lübeck-Travemünde halten zunächst nur in Lübeck-Dänischburg.

Nach der Umsetzung der bestellten Infrastruktur-Maßnahmen werden die Regionalexpress-Linien 8 und 80 Hamburg–Lübeck wie von der NAH.SH bestellt nach und von Lübeck-Travemünde Strand geführt und in Lübeck-Dänischburg, Lübeck-Kücknitz, Lübeck-Travemünde Skandinavienkai und Lübeck-Travemünde Hafen halten.

## Ehrenamtlicher Kieler Woche-Verkehr

■ Nachdem Erixx den traditionellen Verkehr nach Schönberg nicht übernehmen konnte, hat das Land für die Kieler Woche andere Partner gesucht und bei den Ehrenamtlern gefunden. Der junge Verein HEHS, der mit zwei MAN-Schienenbussen in der Holsteinischen Schweiz touristischen Bahnverkehr fahren möchte. Auf 84 Fahrten wurden mehr als 4.000 Fahrgäste befördert, alle Fahrten waren pünktlich. Um der großen Nachfrage gerecht zu werden, wurde Triebwagen 628 201 aus Neumünster gemietet.

## Bunte Kieler Woche

■ Wie jedes Jahr war ein bunter Haufen Schienenfahrzeuge zur Kieler Woche zu Gast, um der hohen Nachfrage begegnen zu können. Erixx hatte Stadler GTW für die Lübecker Strecke von der ODEG samt Personal gemietet und auf der Strecke nach Lübeck eingesetzt. Sogar Dreifacktraktionen aus LINT-Triebwagen waren nach langer Pause wieder zu sehen. DB Regio SH hatte eine Lok der Baureihe 218 mit einem Doppelstockwendezug auf den Linien im Nordnetz im Einsatz. Ein einzelner Triebwagen der Baureihe 628 war ebenfalls unterwegs: „Maria“ aus Baden-Württemberg.



Zeitreise: Zwei Triebwagen der Baureihe 628 im historischen Farbkleid treffen sich im Kieler Hauptbahnhof. 628 201 im Vordergrund hat seine Heimat in Neumünster, 628 486 hört auf den Namen „Maria“ und wurde von der WestFrankenBahn geliehen.

## Erixx kommt nicht aus der Krise

■ Ab dem 02.05. fuhren wieder Züge nach Oppendorf – eine ganze Woche lang. Erixx hielt damit sein Versprechen, musste aber nur eine Woche später wieder auf Ersatzverkehr umstellen. Das Personal wird gebraucht, um den Verkehr auf der Strecke nach Lübeck zu stabilisieren.

## Sachstand der Zulassung der neuen FLIRT Akku

■ Die Zulassung der neuen Triebwagen verzögert sich weiter. Schon im Herbst 2022 sollten die ersten fünf Fahrzeuge in den Betrieb mit Fahrgästen, zuletzt war von einer Zulassung im August die Rede. Jetzt wird es der Oktober, dieses Mal ist der Termin aber sicher. Die ersten vier Fahrzeuge sind auch schon in Kiel. 526 007-011 stehen übergangsweise in Kiel-Süd, bis die neue Werkstatt in Rendsburg fertig ist. Der Grundstein für das 30 Mio. Euro teure Werk wurde am 15. Mai gelegt. Es soll im Frühjahr 2024 fertig sein. Das Instandhaltungswerk in Neumünster wird nicht mehr gebaut. Der Bauherr hatte sich wegen „sehr hoher Planungsunsicherheit“ dagegen entschieden, da da Gelände noch als Kleingartenanlage genutzt wird.

## Umbau der Marschbahnwagen

■ Das Land hat Alstom mit dem Umbau der 90 Wagen auf der Marschbahn beauftragt. Im September soll es losgehen. Das Land investiert 30 Mio. Euro. Das komplette Inventar wird ausgetauscht: Polster, Bezüge, Armlehnen, Bodenbeläge. Hinzukommen WLAN, ein neues Fahrgastinformationssystem, Steckdosen, Gepäckregale, Wickeltische und eine Videoaufzeichnung.

Auf Initiative des Fahrgastverbands PRO BAHN werden die vis-a-vis-Sitzgruppen in der 2. Klasse werden mit Halbtischen ausgestattet und in den Steuerwagen die Anzahl der Rollstuhl- und Begleiterplätze erhöht. Des Weiteren werden die Wagen im aktuellen Farbschema der NAH.SH neu lackiert. Die Wagen sollen noch bis Dezember 2034 eingesetzt werden, bis Elektrotriebwagen auf die Strecke kommen.

## Zusätzliche Lokomotiven für die Marschbahn

■ Die NAH.SH hat den Fahrzeugbereitsteller Paribus damit beauftragt, dem nächsten Betreiber der Marschbahn von Dezember 2025 bis Dezember 2034 über die 15 gelieferten Lokomotiven der Baureihe 245.2 hinaus 2 weitere Lokomotiven bereitzustellen.

Dabei handelt es sich um 2 ursprünglich für den Fahrzeugpool der LNVG gelieferte Lokomotiven der Baureihe 246. Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH setzen damit (teilweise) einen Vorschlag von uns um. Wir hatten uns mit Blick auf die steigenden Fahrgastnachfrage auf der Bahnstrecke Westerland–Hamburg für die Bereitstellung von 2 Lokomotiven der Baureihe 245.2 und von 10 neuen Doppelstock-Wagen ausgesprochen, um in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Sitzplatzkapazitäten im Streckenabschnitt Westerland–Niebüll anzubieten.

## Neuer Dänemarkverkehr

■ Am 17. Juni hieß es Abschied nehmen vom IC3. DSB und DB Fernverkehr setzen jetzt auf der Intercity-Linie Hamburg–Kopenhagen lokbespannte Züge ein. Klassische Intercity-Wagen der DB werden eingesetzt. Eine Ikone geht, dafür gibt es 200 Sitzplätze mehr, der IC hält jetzt auch in Schleswig und endlich wird unter einer Oberleitung auch elektrisch gefahren. Lokomotive ist die DSB EB (Vectron).

## Ausbau des Ausbesserungswerks Neumünster

■ Die DB baut ihr Instandhaltungswerk in Neumünster aus und investiert 320 Millionen Euro. In Zukunft sollen die ICE-L in Neumünster gewartet werden. Ab 2029 sollen Revisionen und größere Instandhaltungen möglich sein. Für die sehr speziellen Talgo-Fahrwerke braucht es eigene Anlagen. Der Baubeginn ist für 2027 geplant.

## Tag der Schiene 2023 (15. bis 17. September)

■ Der PRO BAHN-Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg wird im Rahmen des in diesem Jahr vom 15. bis 17. September stattfindenden Tag der Schiene mehrere Veranstaltungen zum Schienenverkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg organisieren. Eine Übersicht über die einzelnen Veranstaltungen veröffentlichen wir in der kommenden Ausgabe der SHS.

## Absatz des Deutschland-Tickets

■ Die NAH.SH ist sehr zufrieden mit dem Start des Deutschlandtickets. Rund 67.000 Abos wurden verkauft. Gut 21 Prozent davon an Neukunden. 75 Prozent haben sich für das digitale Ticket entschieden, auch hier ein epochaler Wandel. Geschäftsführer Arne Beck rechnet damit, dass für die Sommerferien noch mehr Abonnements abgeschlossen werden. Zudem haben die Arbeitnehmer des Landes jetzt die Möglichkeit, das Deutschland-Jobticket für 16,55 Euro zu erwerben.

## Ersatzbrücke Lindauis / Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Kiel-Flensburg

■ Ende 2025 soll die neue Schleibrücke bei Lindauis fertig sein. Die alte Brücke hat nicht so lange durchgehalten, Anfang April wurde der bewegliche Teil ausgehoben, nachdem man bei einer Inspektion zu gravierende Schäden feststellte. Zumindest für Gehende sollte ein Ersatz geschaffen werden. Eine verschiebbare Brücke sollte ab Juni wieder einen Umstieg zwischen Schleibrücke Nord und Schleibrücke Süd ermöglichen. Wegen anhaltender Personalausfällen wird die Brücke aber erst in der zweiten Augushälfte fertig.

Auch die Sperrung der Levensauer Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal wird wahrscheinlich verschoben. Eigentlich sollte vom 20. August bis 17. Oktober nur der Bus zwischen Kiel und Eckernförde fahren, aber gegen die Vergabe für den Bau der Widerlager wurde Beschwerde eingelegt. Nun muss die Entscheidung der Vergabekammer abgewartet werden.

## DB Fernverkehr bestellt weitere ICE L

■ DB Fernverkehr hat am 17. Mai in einem zweiten Abruf aus dem Rahmenvertrag mit dem spanischen Hersteller Talgo über insgesamt 100 ICE-Garnituren des Typs ICE L weitere 56 ICE-Garnituren bestellt. Zusammen mit dem ersten Abruf über 23 ICE-Garnituren hat DB Fernverkehr insgesamt 79 ICE-Garnituren des Typs ICE L bestellt.

Die ICE L bestehen jeweils aus einer Lokomotive, 16 Mittelwagen und einem Steuerwagen und verfügen über insgesamt 562 Sitzplätze, davon 85 Sitzplätze in der 1. Klasse und 477 Sitzplätze in der 2. Klasse. Sie sollen vornehmlich auf ICE-Linien mit mittlerer Fahrgastnachfrage und im touristischen Fernverkehr eingesetzt werden.

Bisher ist unser Vorschlag nicht berücksichtigt worden, weitere ICE-Garnituren des Typs ICE L in einer kürzeren Variante und mit der Möglichkeit einer Nutzung als Halbzug zu bestellen, so dass künftig ICE-Verbindungen von und nach Westerland mit einem Zugteil von und nach Dagebüll Mole angeboten werden können.

Im Vergleich zu den bisher bestellten ICE-Garnituren gibt es erstmals einen ebenerdigen Einstieg von einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante (SOK).

## Hafenbahn Flensburg

■ Die Stadt Flensburg möchte die beiden Gleisbrücken über die Straße Hafendamm zusammen mit den Rampen zum Hafen entwidmen lassen. Die Gleise am Hafen wurden bereits 2020 entwidmet.

Die Strecke bis an die denkmalgeschützten Brücken ist Teil des Trassensicherungsvertrags zwischen Stadt und DB Netz, eine Entwidmung ist daher ausgeschlossen. Für den letzten Rest der Hafenbahn wurde aber von niemandem ein Verkehrsbedürfnis angemeldet, eine Entwidmung droht. Die Stadt verhandelt mit der DB Netz über einen Kauf und möchte das Gelände für den Radverkehr nutzen.

## Sanierung der Travebrücke/ Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Bad Oldesloe-Neumünster

■ Die Travebrücke auf der Strecke Bad Oldesloe-Neumünster soll zwischen Bad Segeberg und Fahrenkrug ab August 2024 für mehrere Monate gesperrt werden. Zwischen Neumünster und Bad Segeberg soll es einen Ersatzverkehr geben. Die Planungen für die Sanierung der 1875 gebauten Brücken laufen seit 2017.

## Elektrifizierung des Kleiderbügels

■ Das Wahrzeichen Fehmarns, die markante Bogenbrücke, die liebevoll „Kleiderbügel“ genannt wird, könnte noch elektrifiziert werden. Eigentlich soll der Bahnverkehr künftig in einem Tunnel den Sund unterqueren, aber die Elektrifizierung wird jetzt als Rückfallebene für eine verspätete Fertigstellung diskutiert.

## Haltepunkt Moisling

■ Der neue Bahnhof Haltepunkt Lübeck-Moisling wird zum Dezember fertig. Der Bau hat bereits im Januar begonnen. Die 11.500 EinwohnerInnen profitieren von deutlich kürzeren Fahrzeiten nach Hamburg und Travemünde. RE 8 und 80 werden hier ein halbstündiges Angebot bilden. Es entstehen auch 130 Parkplätze und Bushaltestellen für den Umstieg. Von den 5,1 Mio. Euro Baukosten übernimmt das Land 4,6 Mio. Euro.

## Fahrradbus X85-F Fehmarn-Burg-Lübeck

■ Vom 01. Juli bis 01. Oktober fährt ein zusätzlicher Bus mit Fahrradanhänger an den Wochenenden nach Fehmarn. Der X85-F, ein einstöckiger Bus mit Fahrradanhänger, bietet Platz für bis zu zwölf (E-) Räder und ermöglicht so die bequeme Fahrradmitnahme auf die Insel und zurück. Der X85-F fährt an den Wochenenden bis zum 1. Oktober, von Lübeck um 9.15 Uhr, 14.15 Uhr und 19.15 Uhr, von Fehmarn-Burg um 11.20 Uhr, 16.20 Uhr und 21.20 Uhr. Die sonst eingesetzten Busse auf der X85 nehmen auch Fahrräder mit, Platz ist aber nur für fünf Räder und E-Bikes sind zu schwer.

## Eröffnung Bahnhof Pinneberg

■ Am 17. Juli wird die Verkehrsstation Pinneberg nach dem Abschluss der Modernisierung und Sanierung der Bahnsteiganlagen, der Errichtung einer neuen Bahnsteigunterführung und der Errichtung eines neuen Zentralen Omnibusbahnhofes offiziell in Betrieb genommen. Das Land Schleswig-Holstein, die NAH.SH, DB Netz und DB Station&Service haben bisher rund 15 Millionen Euro investiert. Die Modernisierung und Sanierung der Bahnsteiganlagen, die Errichtung einer neuen Bahnsteigunterführung und eines neuen Zentralen Omnibusbahnhofes stellen zweifellos eine deutliche Verbesserung für die Fahrgäste dar, doch ist die Verkehrsstation nicht so gut wie eigentlich möglich geworden.

Der Mittelbahnsteig Gleis 4 und 5 und die neu errichteten Treppenanlagen zur neuen Bahnsteigunterführung sind zu schmal. Der Außenbahnsteig Gleis 3 mit ebenerdigen, kurzem Umstieg zur S-Bahn ist aus Richtung Elmshorn aufgrund des Standortes des Ausfahrtsignales in Richtung Hamburg nur von Fahrzeuggarnituren mit einer Länge von maximal rund 175 Metern nutzbar. Des Weiteren hat DB Station&Service auf die Errichtung einer Treppenanlage von der neuen Bahnsteigunterführung zum Außenbahnsteig Gleis 2 der S-Bahn verzichtet, so dass die Fahrgäste beim Umstieg zwischen den RB-Linien 61 und 71 und der S-Bahn-Linie S3 einen längeren Umstiegeweg als bisher in Kauf nehmen müssen. Zudem haben sich die Umstiegewege zwischen dem Regionalbahn-, S-Bahn- und Busverkehr durch den neuen Standort des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) verlängert.

## Neue Fahrzeuge für das Netz Mitte und Süd-West

■ Das Land hat Alstom den Zuschlag erteilt, ab Dezember 2027 sind 40 Coradia Stream HC in den Netzen Mitte und Südwest im Einsatz. Bestellt wurden vierteilige Triebzüge mit doppelstöckigen Triebköpfen und einstöckigen Mittelwagen. Trotzdem sollen die Fahrzeuge 10 (Netz Mitte) und 40 (Netz Süd-West) zusätzliche Sitzplätze sowie Gepäckregale haben. Es soll Platz für 24 Fahrräder geben. Es gibt Optionen für den Dänemarkverkehr und die Marschbahn. Alstom übernimmt die Instandhaltung für 30 Jahre und will die dann Ex-DB-Werkstatt in Kiel übernehmen.



U3 Schlump Barmbek

HOCHBAHN

366-3

S-Bahn