

Schleswig-Holstein-Schiene

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



Deutschland-Ticket

Pro: Eine Erfolgsgeschichte mit Verbesserungspotential

Contra: Es ist zu früh für Euphorie

Stand des Bauvorhabens S4 Ost

**Kleinteilige Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Bahnverkehr in
Schleswig-Holstein Was hat sich getan?**

 **Fahrgastverband
PRO BAHN**

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 Schwentinental
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 Schwentinental
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 Nord

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

Regionalverband Westholstein

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

Regionalverband Hamburg & Umgebung

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

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

die Euphorie nach dem letzten Regierungswechsel im Bund währte nur kurz. Eine Weile sah es so aus, dass jetzt in viele festgefahrene Bahnprojekte Bewegung kommt, der Nahverkehr in diesem Jahrzehnt endlich den großen Schritt macht. Dann kamen viele weitere Herausforderungen auf unser Land zu, allmählich entwickelte sich die Schulden- zur Investitionsbremse – und der Karren steckt wieder fest. In dieser Ausgabe wollen wir eine Bestandsaufnahme machen und sehen, wie wir den Karren wieder frei bekommen.

Dirk Elmer und Karl-Peter Naumann setzen sich konstruktiv-kritisch mit den Auswirkungen des Deutschland-Tickets auf die Fahrgastnachfrage im Nahverkehr und im Fernverkehr, auf die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors und die Ausgestaltung der Aufgabenträger und Verkehrsverbände auseinander.

In der Schleswig-Holstein-Schiene 42 schlug Michael Jung diverse kleinteiligen Investitionsmaßnahmen in Hamburg und Schleswig-Holstein vor und betrachtet in dieser Ausgabe, was sich seither in den knapp zwei Jahren in Hamburg und Schleswig-Holstein getan hat.

Detlef Schulze-Hagenest beschäftigt sich mit den Oberleitungsunfällen der Akku-Züge. Er macht Vorschläge, wie Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer zuverlässig sicherstellen können, dass der Pantograph vor der Abfahrt in einen nicht-elektrifizierten Streckenabschnitt gesenkt wird.

Detlef Matthiessen vom Förderverein Ostholsteinbahn wirft einen Blick auf die Alternativen und Umleiterstrecken für die im zweiten Halbjahr des Jahres 2027 geplante Generalsanierung der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck.

Dr. Claus Urbach berichtet über den aktuellen Stand der Planung der S-Bahn-Linie S4 Ost Altona–Hamburg–Ahrensburg–Bad Oldesloe und die Potenziale zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen der S-Bahn-Linie S4 Ost und der U-Bahn U1 an der S-Bahn-Station Ahrensburg-West.

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

Stellungnahme

Eine Erfolgsgeschichte mit Verbesserungspotential	S. 04
Es ist zu früh für Euphorie	S. 06

Verker und Politik

Stand des Bauvorhabens S4 Ost	S. 09
Kleinteilige Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Bahnverkehr in Schleswig-Holstein – Was hat sich getan?	S. 12
Stromabnehmer gesenkt? Gastbeitrag: Reicht Signalisierung zum zuverlässigen Senken beim BEMU?	S. 16
Korridorsanierung zwischen Hamburg und Lübeck 2027	S. 18

... kurz und knapp ... S. 20

Impressum

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

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

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

Gestaltung: steuer.grafikdesign
Königsberger Straße 6, 76532 Baden-Baden

Unser Titelbild: Ein VTA ist auf der AKN-Linie A3 Elmshorn–Ulzburg Süd nördlich der Straßenüberführung Kadener Chaussee auf dem Weg nach Ulzburg Süd. Mit der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028 geplanten Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 Elbgaustraße–Hauptbahnhof–Buxtehude–Stade von und nach Kaltenkirchen und Quickborn werden die Diesel-Triebwagen nach 35 Jahren im Einsatz ausgemustert werden.
Bildrechte: Oleksandr Kovalenko

Stellungnahmen

Das Deutschlandticket wird bald ein Jahr alt, um die Finanzierung wird weiter gerungen, die Bewertung seines Nutzens ist in der Fachwelt strittig. Inzwischen gibt es genug Erkenntnisse für eine erste Bestandsaufnahme. Zwei Meinungsbeiträge aus unserem Verband zum Thema.

Eine Erfolgsgeschichte mit Verbesserungspotential

Allen Unkenrufen und dem Widerstand einzelner Verkehrsbetriebe zum Trotz, ist das 49-Euro-Ticket, wie die Verkaufszahlen zeigen, ein Erfolgsmodell geworden, das es weiterzuentwickeln gilt. Das Wichtigste ist: Der ÖPNV ist in aller Munde und als politisches Thema präsent. Keine Werbekampagne hätte diese Aufmerksamkeit je erreichen können. Und es sind Menschen mit der Bahn gefahren, die es nie oder seit ihrer Kindheit nicht mehr getan haben. Ich habe in den Zügen Stimmen vernommen, die sagten: „Ich wusste gar nicht, dass Züge heute so chic aussehen“. Klar, wenn das letzte Bahnerlebnis der klassische Silberling in den 60er Jahren war, dann ist ein moderner Nahverkehrszug ein Aha-Erlebnis.

Der Erfolg liegt darin begründet, dass es zum ersten Mal ein Flatrate-Bahnticket für den SPNV in der ganzen Republik gibt und man sich nicht in jeder Region mit den komplexen Ticketstrukturen der einzelnen Verkehrsverbände auseinandersetzen muss. Wer das Abo hat, für den gilt: einsteigen und losfahren und das in ganz Deutschland. Ein völlig neues Gefühl der Mobilität im ÖPNV, ohne die latente Angst in fremden Regionen mit einem falschen Ticket unterwegs zu sein und damit ungewollt Schwarzfahrer zu werden. Das ging zumindest jedem so, der nicht Tarifexperte war und sich im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bewegte, mit der wohl komplexesten Tarifstruktur in Deutschland. Mit dem 49-Euro muss man sich keine Gedanken mehr über Waben, Ringe, Sektoren und Kreise machen. Diese gehören jetzt der Vergangenheit an.

Der Erfolg des 49-Euro-Tickets hat bisher nicht zu der Überfüllung der Züge geführt, wie von vielen Kassandrarufern beschworen, sieht man von einzel-

nen Strecken mit starkem Ausflugsverkehr ab. Dort liegt das Problem aber nicht im 49-Euro-Ticket, sondern an der Unfähigkeit des Leistungsanbieters, ein der gestiegenen Nachfrage entsprechendes Angebot aufzulegen. Die in den lokalen Medien zu Recht kritisierte Überfüllung der RE-Züge auf der Strecke Berlin–Rostock, besonders an Wochenenden, ist ein hausgemachtes Problem der DB, die beim Ausbau der Strecke die Bahnsteige an vielen Stationen so verkürzt hat, dass dort nur Züge mit höchstens fünf Doppelstockwagen halten können. Doppelstockwagen für eine Angebotsausweitung müsste die DB noch reichlich haben, denn sie hat jüngst mehrere Verkehrsverträge verloren, die bisher mit Doppelstockwagen bedient wurden.

Ein bedarfsgerechtes Angebot an Wochenenden lässt sich schaffen, auch ohne Neuinvestitionen in Rollmaterial, indem man die Reserven nutzt, die im Berufsverkehr fahren – wenn man denn nur will. Voll sind auch regelmäßig die Züge des RE1 im Ruhrgebiet. Aber hier war das von den Aufgabenträgern bestellte Verkehrsangebot schon vor Einführung des 49-Euro-Tickets zu gering. Gleiches gilt auf manchen Strecken, wo durch den Einsatz von Triebwagenzügen statt lokbespannter Doppelstock-Garnituren das Sitzplatzangebot eher verknappt, denn ausgeweitet wurde. Und beim Einsatz von Triebzügen lässt sich das Verkehrsangebot nicht flexibel und stufenweise der gestiegenen Nachfrage anpassen. Aber auch hier zeigt sich: Politisch lassen sich Investitionen auf eine noch nicht eingetretene, möglicherweise zukünftig zu erwartende Nachfrage immer schlechter rechtfertigen als umgekehrt.

Aber ist erst die Nachfrage da, dann gibt es viel eher die politische Zustimmung zu entsprechenden

Neuinvestitionen. Das sollten die Bedenkenträger gegen das 49 Euro-Ticket und die erwartete, aber nicht eingetretene, flächenmäßige Überfüllung der Regional-Züge, immer im Auge behalten.

Um den Erfolg des 49-Euro-Tickets abzusichern, muss die Finanzierung durch den Bund langfristig gesichert werden und nicht nur bis Ende 2024. Die Gefahr von Preissteigerungen schreckt potentielle Nutzer davon ab, einen Abo-Vertrag einzugehen. Dem Normalbürger ist es letztlich egal, woher die Mittel für die Finanzierung dieses Angebots kommen.

Aber eins dürfte klar sein, je mehr öffentliche Gelder in nicht funktionsfähige Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 oder die Verlagerung des Altonaer Bahnhofs nach Diebsteich und den daraus zwingend erforderlichen Verbindungsbahnentlastungstunnel fließen, umso weniger bleibt für die Finanzierung eines klimagerechten Ticketangebots übrig. Aber womit ist der Verkehrswende mehr gedient? Garantiert mit dem 49-Euro-Ticket.

Gleichermaßen müssen die notwendigen Struktur-reformen der Besteller und Leistungsanbieter im ÖPNV vorangetrieben werden. Die besonders in einigen Bundesländern verbreitete Kleinstaaterei der Aufgabenträgerlandschaft muss ein Ende haben (vor allem in Sachsen und Baden-Württemberg). Es sollte die Regel gelten: Maximal ein Aufgabenträger pro Bundesland oder sogar weniger.

Ebenso haben sich die Verkehrsverbände mit der Einführung des Flatrate-Tickets überlebt. Hier ist es Zeit für eine großräumige Rationalisierung und Zusammenfassung. Dass dies funktionieren kann, zeigt der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Bei dieser überfälligen Flurbereinigung sind erhebliche Widerstände zu erwarten, fallen dadurch doch lukrative Geschäftsführer-, Beirats- und Aufsichtsratsposten weg, durch die sich die lokale Politik Gefolgschaft sichert. Aber durch die Verwaltungs-rationalisierung können erhebliche Kosten eingespart werden. Dieses Potential wurde bisher nicht ermittelt, wäre aber ein durchaus zu rechtfertigender Kostenbeitrag der Länder zur Finanzierung des 49-Euro-Tickets.

Ein weiteres Problem, das dringend angegangen werden muss, ist die Rationalisierung des Fuhrparks. Jeder Aufgabenträger spezifiziert in seiner Selbstverliebtheit eigenes Rollmaterial. Das führt zu teuren

Kleinserien, mangelnder Interoperabilität und teurer Ersatzteilversorgung bzw. zu großer Reservehaltung von Fahrzeugen. In einer weitgehenden Standardisierung des SPNV-Rollmaterials liegt auch ein großes Kostensenkungspotential, um den SPNV und das 49-Euro-Ticket langfristig finanzierbar zu machen. Natürlich werden die Hersteller das nicht gerne sehen, denn in den gegenwärtigen Kleinserien liegen höhere Gewinnpotentiale.

Damit das 49-Euro-Ticket nicht nur ein anfänglicher Erfolg wird, sondern langfristig mehr Reisende dem ÖPNV zuführt muss es an verschiedenen Punkten nachgeschärft werden. Das wären:

Flächendeckende Einführung einer auf die jeweilige Region/Stadt/Verkehrsverbund begrenzte, billigere Variante z.B. für 29 Euro. Einzelne Bundesländer sind hier schon vorgeprescht. Nach einer Untersuchung des VCD wird von vielen Bürgern ein Ticketpreis von 29,- Euro/Monat als Schmerzgrenze angesehen. Das entspricht ungefähr dem 365-Euro-Ticket, wie es in Wien eingeführt wurde. Zusätzlich sollte es die Option geben, für 9 Euro/Tag ein Zusatzticket mit bundesweiter Gültigkeit zu erwerben.

Es braucht einheitliche Regeln für die Fahrradmitnahme. So sollte für 10 Euro im Monat zusätzlich die unbegrenzte Fahrradmitnahme in allen SPNV-Zügen (ggfs. mit Ausnahmen in der Hauptverkehrszeit) möglich sein. Gleiches gilt für die Mitnahme von Kindern und großen Hunden. Für 15 Euro/Monat mehr sollte die Benutzung der 1. Klasse ermöglicht werden. Die Vertriebsbedingungen müssen vereinheitlicht werden, so sollte das Ticket immer ab dem Tag des Erwerbs gültig sein. Die Marketingspienzchen, um den Erwerb des Tickets bei einzelnen Verkehrsbetrieben attraktiv zu machen, sollten eingestellt werden.

Die Tickets sollten überall sowohl digital als auch auf Chipkarte angeboten werden. Papiertickets darf es nur für eine Übergangsphase geben. Eine transparente Abrechnung und Bezuschussung der einzelnen Leistungsanbieter über ein bundesweites Pooling der Einnahmen muss sichergestellt werden. Heute gilt: Wer mehr Tickets verkauft, darf das Geld erst einmal für sich behalten und hat damit eine bessere Verhandlungsposition, wenn um die Verteilung der Zuschüsse gefeilscht wird. Das muss geändert werden.

Und, last but not least, muss das 49-Euro-Ticket um ein Fernverkehrsangebot ähnlich dem österreichischen Klimaticket ergänzt werden. Eine Faustformel dafür sollte sein, die uneingeschränkte Nutzung des Fernverkehrs für 5 Euro/Tag, d.h. 1.800 Euro/Jahr, zu ermöglichen. Als Maßstab für den Absatz von Flatrate-Fahrkarten muss hier die Schweiz gelten. Hätten bezogen auf die Bevölkerungszahl ebenso viele Bürger in Deutschland ein Flatrate-Bahnticket für alle Zuggattungen (d.h. eine Bahncard 100) wie es in der Schweiz Inhaber entsprechenden Generalabonnements gibt, dann müsste es in Deutschland 4,3 Millionen BC100 Karteninhaber geben. In der Realität

sind es leider nur weniger als 40.000! Nur mit einem 1.800 Euro-Klimaticket für das Gesamtnetz inklusive Fernverkehr ließe sich dieses Potential für klimafreundliches Reisen erschließen. Entsprechende Forderungen muss PRO BAHN mit Nachdruck an die Politik herantragen und die Rufe der Bedenkenträger in den eigenen Reihen hintanstellen.

 **DIRK ELMER**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM
REGIONALVERBAND HAMBURG**

Es ist zu früh für Euphorie

Nach bald zwei Jahren 9-Euro- und Deutschlandticket kann eine erste Zwischenbilanz gezogen werden – solange braucht es für eine seriöse Bewertung. Wir haben uns als Verband dem nachhaltigen Ausbau des Bahn- und Busverkehrs verschrieben und wollen unsere Entscheidungen dabei auf fachlich wohl informierten Debatten aufbauen. Eine gewissenhafte Auseinandersetzung mit dem Für und Wider braucht Zeit.

Am meisten von dem neuen Angebot profitieren bisherige Zeitkartenbesitzer: Sie zahlen deutlich weniger und können zusätzlich in der Freizeit bundesweit in den Zügen und Bussen des ÖPNV fahren. Sie müssen sich dabei auch nicht mehr um Tarife in anderen Regionen kümmern, sondern können einfach fahren. Das sind unbestreitbare Vorteile.

Auch für häufige Nutzer, die vor der Einführung des D-Tickets mit Mehrfahrten-Karten oder Tageskarten unterwegs waren, lohnt sich jetzt die Zeitkarte. Ebenso wurde das Job-Ticket nochmals attraktiver. Da überlegt manche/r schon, auf das D-Ticket umzusteigen – wenn der Arbeitsplatz gut mit dem Nahverkehr zu erreichen ist.

Ja, wenn das Angebot stimmt, fördert das Ticket die Nachfrage. In den großen Städten ist dies auch meistens der Fall. Schon aber in Schleswig oder Neumünster, also in Städten mit deutlich unter 100.000 Einwohnern, ist das Angebot weniger attraktiv. Tags-

über fährt nur alle halbe Stunde ein Bus und am Wochenende noch seltener, wenn überhaupt. Schauen wir dann ins weite Land, wird das Angebot dünner und dünner. Ein Blick nach Neu-Eckel, gelegen in der Nähe von Klecken und tariflich im Großbereich Hamburg: außer wenigen Schulbusfahrten gibt es keinen Öffentlichen Verkehr, der nächste Bahnhof (Klecken) oder die nächste Bushaltestelle mit regelmäßigem Angebot sind 3 bis 4 km entfernt. Der Zug fährt nur stündlich, der Bus nur werktags. Da nützt auch ein noch so preiswertes Ticket nichts.

Der soziale Aspekt

Von den Befürwortern wird der soziale Aspekt des Deutschlandtickets herausgestellt. Sicher ermöglicht es Menschen die Fahrt zu Freunden/Verwandten oder den Wochenendausflug an Nord- oder Ostsee, die sich das vorher nicht leisten konnten. Vor allem denen, die das D-Ticket als Pendler-Zeitkarte haben. Auch die Schüler und Studierenden gewinnen durch die ermäßigten Tickets mehr Möglichkeiten in der Freizeit den Nahverkehr zu nutzen.

Schauen wir uns das Sozialticket genauer an, fällt auf, dass an einkommensschwache Familien nicht gedacht wurde. Nehmen wir eine Familie mit 3 Kindern, die Bürgergeldempfänger sind, so müssten diese 5 mal 29 Euro = 145 Euro berappen. Gerade hier sehen wir die soziale Schieflage dieses Tickets. Der größte Teil der bisherigen Zeitkarteninhaber,

darunter auch viele Sehr-Gut-Verdiener, hatten keine Schwierigkeit, die alten Preise zu zahlen – und auf der anderen Seite ist das Sozialticket für manche Familien immer noch zu teuer. Man kann sich schon fragen: wäre ein D-Ticket für etwa 99 Euro, ein Sozialticket für die Heimatregion für 5 Euro und dazu eine Anzahl von Tickets für die ganze Familie für Nah- und Fernverkehr, die nur wenige Euros kosten, nicht sozialer?

Hinzu kommt, dass langlaufende RE-Züge, die zu wichtigen Zielen führen, häufig stark besetzt bis überfüllt sind – wegen vieler Nutzer des D-Tickets im Freizeitverkehr – und sich dann noch verspäten. Wenn diese Züge auch wichtige Pendlerzüge sind, wird das für die Pendler zum Dauerproblem.

Im Hinblick auf den kaum vorhandenen Nahverkehr in vielen Regionen ist es nicht sozial ausgewogen, wenn Zeitkarten für Gutverdiener weiter subventioniert werden, statt das Geld in eine Verbesserung des ländlichen Nahverkehrs zu investieren.

Die Finanzierung des D-Tickets

3 Milliarden Euro kostete das Ticket 2023, je zur Hälfte von Bund und Ländern getragen. Für 2024 gibt der Bund wieder 1,5 Milliarden Euro und keinen Cent mehr. Die Länder werden wohl mehr ausgeben müssen. Geld, das dann für mehr ÖV-Bestellungen fehlt. Hinzukommt, dass die jährliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 3% schon die allgemeine Preissteigerung nicht auffängt (höhere Energie- und Personalkosten). Trifft man Verbundchefs abseits offizieller Termine, sprechen diese eher von notwendigen Abbestellungen statt von notwendigen Mehr-Bestellungen.

Die immer wieder geäußerte These, dass wenn durch Tarifmaßnahmen mehr Fahrgäste kommen, der Druck auf die Politik so groß werde, dass sie deutlich mehr in den ÖPNV investieren werde, hat sich bisher nicht bewahrheitet.

Mehr Fahrgäste?

DB Regio hat im November verkündet, seit Einführung des Tickets 18 % mehr Fahrgäste gewonnen zu haben. Das ist sicherlich erfreulich, müssen und wollen wir doch Autoverkehr auf die Bahn verlagern. Aber ist das der Fall? Immerhin galt im Frühjahr noch

die Maskenpflicht im ÖPNV. Drei Fragen drängen sich auf:

- Wie groß ist der Anteil der induzierten Verkehre, den es vorher nicht gegeben hätte, weder per Auto noch per Bahn?
- Wie groß ist der Anteil der Corona-Rückkehrer?
- Wie viele Fahrten wären vorher mit dem Fernverkehr gemacht worden?

Verhaltensänderungen brauchen Jahre, die Sammlung und Auswertung von Daten ebenso. Für eine endgültige, sachliche Bewertung ist es deswegen immer noch zu früh. Die von Politik und Verbänden euphorisch vorgetragenen Steigerungen müssen deswegen kritisch hinterfragt werden. Ein großer Teil sind keine Neukunden, sondern haben den ÖPNV vorher mit Mehrfahrten- oder Tageskarten genutzt, weil sich die Monatskarte nicht lohnte. Das gilt auch für Schüler und Studenten, die vorher eine Zeitkarte hatten.

Natürlich gibt es echte Neukunden, auch solche, die früher das Auto häufiger genutzt haben. Laut einer Umfrage des VDV aus dem Oktober waren aber nur 8 % der Nutzer Neukunden. Dies gilt vor allem in Großstädten mit gutem Angebot und auch wenn das D-Ticket als Job-Ticket entsprechend vergünstigt angeboten wird.

Jede vermiedene Autofahrt ist natürlich etwas wert. Doch muss man vergleichen, welche Steigerungen mit Ausbau und Angebotsverbesserungen möglich sind. Die 5 Auflagen „Stadt Land Schiene“ der Allianz pro Schiene zählen Beispiel um Beispiel auf. Wir finden hier ganz andere Steigerungsraten, die zum größten Teil nur von Autofahrer*innen kommen können. Eine Verdoppelung ist das Mindeste. Spitzenreiter ist die Region von Kaarst nach Mettmann, wo die S 28 heute alle 20 Minuten fährt: Die Zahl der Fahrgäste wurde um 1200% gesteigert. Ein deutliches Indiz dafür, dass das Angebot und der Takt deutlich wichtiger sind als der Preis.

Auswirkungen auf den Fernverkehr

Für die Bewertung der Zuwächse im Regionalverkehr ist zu klären, ob es gerade bei Reisedistanzen zwischen 50 und 200 km eine Abwanderung von Kunden vom Fern- zum Nahverkehr gegeben hat. Fahrgäste in diesem Entfernungsbereich sind zu einem nicht unerheblichen Teil Zeitkarteninhaber in ihrem Hei-

matort und damit jetzt auch D-Ticket-Besitzer. Wenn es für die Strecke attraktive RE-Verbindungen gibt (etwa zwischen Hamburg und Kiel, Bremen, Schwerin und Rostock), fällt die Entscheidung jetzt häufiger zugunsten des Regionalverkehrs aus. Vorher war der Fernverkehr unwesentlich teurer, aber attraktiver, jetzt ist der Preissprung viel größer.

Wie PRO BAHN von DB Vertrieb berichtet wurde, gibt es in diesem Entfernungsbereich deutliche Rückgänge von Reisenden. Der Zuwachs ist insoweit zum Teil nur eine Verlagerung. Derzeit versucht DB Vertrieb, mit gezielten Sonderangeboten Kunden für den Fernverkehr wieder zu gewinnen.

Die Frage nach der Umweltwirkung

Auch Umweltfragen sind dem Fahrgastverband wichtig. Wir alle wissen, dass der öffentliche Verkehr die ressourcenschonendste Form des motorisierten Verkehrs ist. Deswegen setzen wir uns für einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein, insbesondere auf der Schiene.

Das Deutschland-Ticket hat einen positiven Umwelteffekt, wenn es dafür sorgt, dass Menschen ihren PKW stehen lassen und Zug und Bus nutzen. Dieser Effekt ist zwar nur in Ansätzen erkennbar – aber ein Schritt in die richtige Richtung. Wer jetzt für den Wochenendausflug von Hamburg an die Lübecker Bucht den Zug an Stelle des Autos nutzt, entlastet die Umwelt.

Ganz anders sieht es aus, wenn jetzt der Wochenendausflug eines Hamburgers nicht nach Blankenese, sondern nach Warnemünde geht. Solange es nur einige wenige sind, fällt das kaum auf – wenn freie Kapazitäten in den Zügen vorhanden sind. Geht es darüber hinaus, muss man es kritischer sehen. Wenn die Züge in Hamburg schon voll starten, muss das Angebot erweitert werden.

Wenn zusätzliche Züge bestellt und gefahren werden, freut es die Fahrgäste – ökonomisch wie auch ökologisch ist es dagegen fragwürdig.

Resümee

Vielfahrende Nutzer freut das neue Ticket, sie sparen und können bisher schon attraktive Angebote öfter nutzen. Viele Mehrfach-Nutzer werden zu neu-

en Stammkunden. Bei gleichbleibendem und eher schlechter werdendem Angebot ist die Zahl der wirklichen Neukunden aber überschaubar. Die Teilhabe einkommensschwacher Menschen ist vielleicht für den Single, nicht aber für die Familien gelöst. Gelegenheitsfahrer haben nichts davon, im Gegenteil, für sie ist es erheblich teurer geworden: Preiserhöhungen bei den Einzeltickets von bis zu 10%. Auf dem Land ist der ÖPNV kaum oder gar nicht vorhanden, das Deutschlandticket daher nahezu wertlos. Dazu ist die Finanzierung nicht auf Dauer gesichert. Der von den Befürwortern erhoffte Druck auf die Politik, mehr zu investieren und zu bestellen, ist nicht erkennbar. Im Gegenteil, die Investitionsmittel für das System Bahn werden deutlich gekürzt. 3 Mrd. Euro im Jahr für die vielen festgelegten notwendigen „kleinen und mittleren Maßnahmen“ würden dem System und dem Ziel der Verkehrswende deutlich mehr nützen, als mit der Gießkanne es für alle billiger zu machen und damit nicht genügend Geld für Angebot zu haben. Hinzu kommt, dass die Personale letztlich mehr Geld fordern. Was wir wirklich brauchen, ist ein einfach zu verstehendes Tarifsystem vom Einzel-Ticket bis zur Flatrate, sowie eine gezielte wirkliche Förderung für Einkommensschwache und vor allem mehr Geld für Angebot und Ausbau des Nahverkehrs, gerade auf dem Lande.

 **KARL-PETER NAUMANN**

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM
REGIONALVERBAND HAMBURG

Stand des Bauvorhabens S4 Ost

Die Planungen für die S4 Ost sehen vor, dass nach Fertigstellung des Projektes S-Bahnen auf der Strecke von Hamburg-Altona bis Bad Oldesloe die bisherige Regionalbahn RB 81 (Hamburg Hbf bis Bad Oldesloe) ersetzen sollen. Dafür werden im Abschnitt Hasselbrook bis Ahrensburg für die S-Bahn zwei zusätzliche Gleise gebaut, vom Bahnhof Ahrensburg bis Gartenholz ein weiteres Gleis. Nördlich davon sollen die S-Bahnen die von Fernzügen, Regionalexpress-Zügen und Güterzügen befahrenen Bestandsgleise mitbenutzen.

Das Projekt ist in drei Planfeststellungsabschnitte unterteilt, im 1. Abschnitt (Hamburg-Hasselbrook bis Lütgensallee) wurde im Jahr 2021 mit dem Bau begonnen. Im Planfeststellungsverfahren hatte es Klagen gegen das Bauvorhaben gegeben, diese wurden im Oktober 2021 vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen. Im Urteil gibt es die Aussage, dass für die beiden weiteren Planungsabschnitte „keine unüberwindbaren naturschutzrechtlichen Hindernisse bestehen“.

Für den Abschnitt zwei (Lütgensallee bis zur Landesgrenze HH-SH) wurden die Pläne Anfang 2020 öffentlich ausgelegt, es gab seitdem schon zwei Planänderungen (Auslegung Mai und Oktober 2023). Ein Planfeststellungsbeschluss steht aus, das Baurecht wird aber für Ende 2024 erwartet.

Die Pläne für den Abschnitt drei (Landesgrenze bis Ahrensburg-Gartenholz) lagen im Oktober 2023 aus. Dieser Teil der Strecke grenzt an das Naturschutz-/FFH-Gebiet Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal. Wie zu erwarten war, gibt es in Ahrensburg aus verschiedenen Richtungen Widerstand gegen die Planung. Dabei wird hauptsächlich kritisiert, dass nach Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels vermehrt Güterzüge die Strecke befahren werden. Gegner des Streckenausbaus fordern, die Züge sollten beispielsweise stattdessen über Mölln / Lauenburg fahren. Verkannt wird dabei, dass diese Strecke überwiegend eingleisig ist und dass der Verschiebebahnhof Maschen nur über einen Umweg und nicht direkt erreichbar wäre. Sollten die zusätzlichen S-Bahngleise nur bis Rahlstedt gebaut werden, wie es einzelne fordern, würde der ÖPNV zwischen dem Kreis Stormarn und Ham-



Bild: Deutsche Bahn AG / Bertold Fabricius

2021 startet der Bau der neuen Nahverkehrsader S4 zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein. Sie verbindet ab 2029 Altona und Bad Oldesloe erstmals direkt mit der Bahn und ermöglicht damit einer Viertelmillion Pendlerinnen und Pendler, ihr Auto stehen zu lassen.

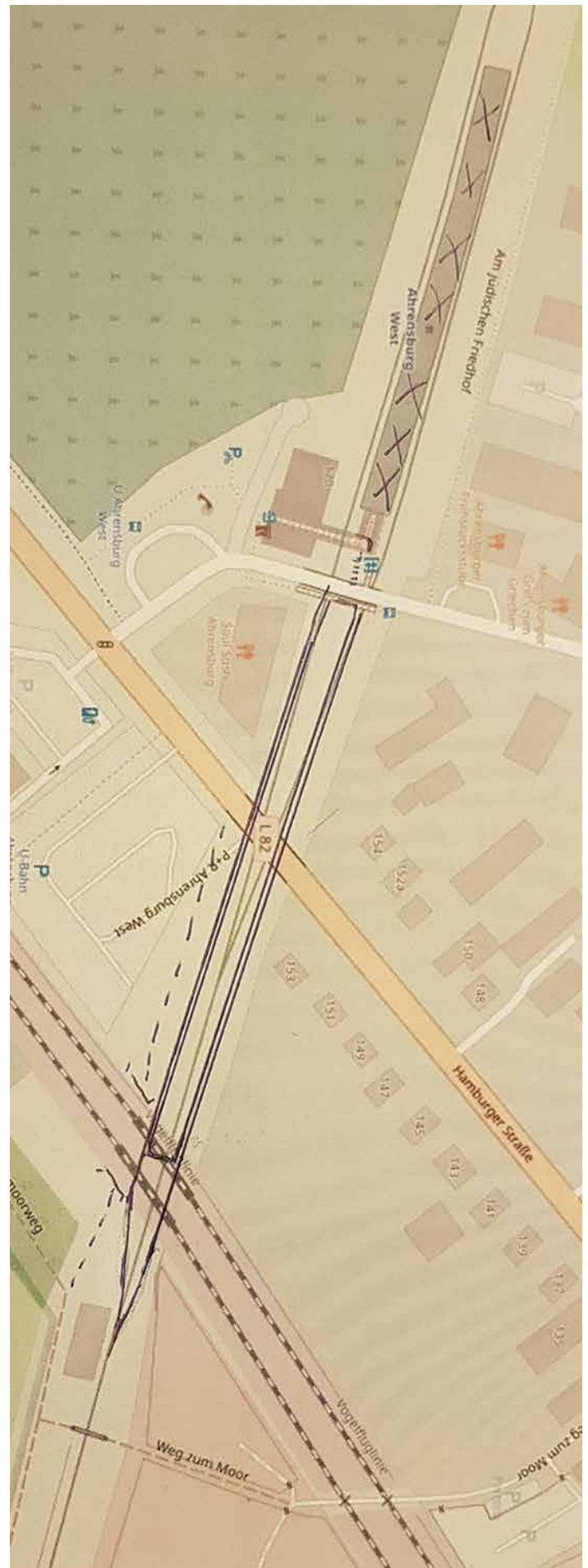
burg störanfällig bleiben. Stattdessen würde er sich noch massiv verschlechtern, da die zusätzlichen Güterzüge, die bis jetzt die Jütlandroute befahren, nicht verhindert werden können und sollen. Schließlich ist es wünschenswert, dass möglichst viel Güterverkehr auf der Schiene stattfindet und nicht auf der Straße.

Naturschutzverbände haben unterschiedliche Positionen: Diese reichen von vollständiger Ablehnung des Bauvorhabens bis zur Befürwortung der Stärkung des ÖPNV, allerdings unter Vermeidung von unnötigen Eingriffen in das Naturschutzgebiet. Die DB-Pläne sehen unter anderem vor, als Ersatz für einen Bahnübergang eine bis zu acht Meter hohe Stahlbetonbrücke in einem besonders sensiblen Bereich des Gebietes zu bauen, die ausschließlich der Erschließung eines einzelnen Hauses dienen soll.

Im Stadtgebiet Ahrensburg gibt es Widerstand gegen die geplanten hohen Lärmschutzwände, die bisherige Sichtachsen versperrern würden. In öffentlichen Veranstaltungen wurden seitens der DB neuartige zu 70 Prozent transparente Elemente versprochen. Allerdings fehlt für diese noch die Zulassung.

Besonders großer Widerstand geht von Bürgern aus, die im Süden Ahrensburgs wohnen. Der bisherige Bahnübergang Brauner Hirsch wird in der Planung durch eine Brücke ersetzt. Verkehrsprognosen sehen voraus, dass dadurch die Verkehrsbelastung auf dieser Straße (Verbindung Autobahn A1–Anschlussstelle Großhansdorf nach Hamburg-Volksdorf) deutlich zunehmen würde. Aus Sicht der Anwohner scheint das verständlich zu sein, es wäre aber absurd die Gesamtmaßnahme zu unterlassen, die ja gerade die Alternative zum Auto, nämlich den ÖPNV stärken soll.

Die Planung sieht am Kreuzungspunkt der Strecke mit der U-Bahnlinie U1 in Ahrensburg-West eine Station für die S4 vor. Aus Fahrgastsicht ist die Umsteigebeziehung extrem unglücklich geplant. Fahrgäste hätten nicht nur einen Weg von ca. 200 Metern zurückzulegen, sie müssten außerdem zwei stark befahrene Straßen kreuzen. Im ungünstigen Fall kann durch eine Rot zeigende Ampel der Anschluss verpasst werden. Die Stadt Ahrensburg hat zurecht eine Planänderung gefordert. Erforderlich wäre eine Verlegung des U1-Bahnsteigs auf die andere Seite des U1-Stationsgebäudes in Richtung Osten. Außerdem müsste die DB ihre Pläne für die Brücke über



Der U1-Bahnsteig sollte in Richtung Osten auf die andere Seite des Stationsgebäudes verlagert werden.



Bild: Dr. Claus Urbach

Hier sollte ein neuer U1-Bahnsteig bis an die DB-Strecke heranreichen.

die U1-Gleise ändern und an dieser Stelle einen sogenannten Turmbahnhof für eine direkte Verbindung zwischen S4-Bahnsteig und U1-Bahnsteig bauen.

Das Fahrplankonzept sieht tagsüber einen 10-Minutentakt der S4 bis Rahlstedt, in der Hauptverkehrszeit bis Ahrensburg, vor. Den ganzen Tag über soll die S4 alle 20 Minuten Bargteheide erreichen. Entgegen einer ursprünglichen Planung mit drei Gleisen bis Bargteheide sind in der vorliegenden Planung nördlich von Gartenholz nur zwei Gleise geplant. Das bedeutet, dass alle 20 Minuten eine S-Bahn mit Fahrtrichtung Norden das Gegengleis kreuzen muss. Zwei S-Bahnen mit Fahrtrichtung Süden pro Stunde kreuzen südlich von Bargteheide ebenfalls das Gegengleis. Es ist leider wahrscheinlich, dass sich dadurch Verspätungen ergeben und aufschaukeln können, die negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit des gesamten Hamburger S-Bahnnetzes hätten. Die Einhaltung des Fahrplans hat eine große Bedeutung. Gerade ist genau aus diesem Grund das Liniennetz der S-Bahn in Hamburg umstrukturiert worden.

Zuletzt im November des letzten Jahres hat die Deutsche Bahn bekräftigt, dass die Baumaßnahmen für die S4 im geplanten Zeit- und Kostenrahmen bleiben

werden. Die Baumaßnahmen des Abschnittes zwei sollen Ende 2025 beginnen. Eine Inbetriebnahme der neuen S4 bis Rahlstedt soll Ende 2027 erfolgen, bis Ahrensburg und weiter nach Bad Oldesloe soll sie Ende 2029 fahren. Die sogenannte Korridor-sanierung der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck mit einer Vollsperrung, die für 2027 geplant ist, würde die Baumaßnahmen erleichtern. Erfahrungen mit anderen DB-Projekten lassen allerdings leider Zweifel am Zeitplan aufkommen.

Aktuell kamen Befürchtungen auf, das Bauvorhaben würde durch die Sparmaßnahmen im Bundeshaushalt in Gefahr geraten. Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums hat derartige Spekulationen allerdings dementiert.

 **DR. CLAUD URBACH**

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM
REGIONALVERBAND HAMBURG**

Kleinteilige Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Bahnverkehr in Schleswig-Holstein - Was hat sich getan?

Vor mehr als einem Jahr hatte der Autor dieses Artikels einen Beitrag in der Schleswig-Holstein-Schiene zu den erforderlichen kleinteiligen Maßnahmen zur Beseitigung von Infrastrukturengpässen und zu den vordringlichen Streckenreaktivierungen in Schleswig-Holstein geschrieben. Fassen wir nach: Was hat sich seitdem getan?

Im Koalitionsvertrag 2022–2027 der schleswig-holsteinischen Landesregierung heißt es zwar politisch richtig, aber äußerst unverbindlich: „Im LNVP (Landesweiter Nahverkehrsplan vom 2. Februar 2022) verankerte Projekte werden wir konsequent beschleunigen und umsetzen, sofern möglich vorziehen, zusätzliche Vorhaben prüfen, sowie den LNVP zeitnah fortschreiben. Reaktivierung und Engpassbeseitigung stehen dabei im Vordergrund. Hierbei setzen wir Prioritäten beim Ausbau belasteter Korridore durch Überhol- und Ausweichmöglichkeiten sowie bei Strecken, die Umleitungsverkehre ermöglichen und solchen, die verlässlichere Bahnverbindungen sichern“ (S. 198 Koalitionsvertrag). Die nachfolgend aufgeführte Projektliste liest sich wie „ein Wunsch Dir was“, nimmt aber angesichts limitierter Finanzmittel leider keine sinnvolle abgestimmte Priorisierung vor.

Im norddeutschen Raum werden seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr milliardenschwere Neubauvorhaben (Verbindungsbahntlastungstunnel (VET), Hochgeschwindigkeitsstrecke Harburg–Hannover) geplant, die enorme (Bundes-) Finanzmittel im insgesamt zweistelligen Milliardenbereich absorbieren, die für die Beseitigung von Engpassstellen und die vordringliche Reaktivierung von Eisenbahnstrecken im ländlichen Raum fehlen. Gleiches gilt für die begrenzten Planungs- und Ingenieurkapazitäten. Der politische Fokus ist ebenfalls auf die Großprojekte gerichtet und es besteht die reale Gefahr, dass die für die Verbesserung des Bahnverkehrs notwendigen kleineren Projekte hinten runterfallen. Zudem entfalten die Großprojekte, wenn überhaupt, ihren Nutzen frühestens in 15–20 Jahren! Leider gibt das Land durch den unverfäng-

lich klingenden Satz: „Beim Bund werden wir uns gemeinsam mit den norddeutschen Ländern für den weiteren Ausbau des Bahnknotens Hamburg und die zügige Umsetzung des Deutschlandtaktes einsetzen“ implizit seine Zustimmung zu den Megaprojekten VET und Neubaustrecke Hamburg–Hannover, von denen Schleswig-Holstein so gut wie keinen Nutzen hat, aber während der Bauzeit mit beträchtlichen Einschränkungen des SPNV leben muss.

Die größten Engpässe in Bahnnetz Schleswig-Holstein stellen die beiden eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecken Neumünster–Segeberg–Bad Oldesloe sowie (Kiel–) Lübeck–Büchen–Lüneburg dar. Bei jeder Sperrung/ Störung auf der Hamburger Verbindungsbahn oder auf der Strecke Hamburg–Neumünster wird immer schmerzlich gewahrt, dass die Strecke über Bad Oldesloe als Umleitungsstrecke nichts taugt. Der Dänemarkverkehr wird dann über diese Strecke geleitet, dafür fällt aber der Regionalverkehr (RB82) aus und wird auf Schienenersatzverkehr umgestellt. Ein zweigleisiger Ausbau und eine Elektrifizierung dieser Strecke sollte daher absolute Priorität haben. Geredet wird darüber viel. Gesteigerte Aktivitäten der schleswig-holsteinischen Landesregierung dieses Projekt voranzubringen, sind nicht bekannt. Im LNVP wird das wichtige Projekt in den Maßnahmen ab 2027 gelistet. Aber solange kann man nicht auf die Beseitigung dieses Engpasses warten. Ob der Vollausbau der Strecke bis 2030 abgeschossen wird, ist mehr als fraglich. Dabei sollte die Elektrifizierung und der Einbau ausreichender Begegnungsstellen Vorrang vor dem vollen zweigleisigen Ausbau haben und sollte bis 2027 abgeschlossen sein. Eine überschlägige Rechnung geht von Kosten in der Größenordnung

von 150 Millionen Euro aus. Zu diskutieren sind unter den Aspekten des Klimawandels die Notwendigkeit einer Nutzen-Kosten-Analyse für jede Elektrifizierungsmaßnahme und auch die Engpassbeseitigung, für sich häufig kein $NKA > 1$ errechnen lässt. Denn in die NKA geht eine potentielle Fahrzeitverkürzung als Nutzen mit sehr hohen Werten ein. Daher wird jede Streckeelektrifizierung und Engpassbeseitigung mit einem Ausbau der Strecke für eine höhere Geschwindigkeit gekoppelt, um einen Nutzen > 1 zu erzielen. Das macht dann die Ausbaumaßnahmen unnötig teuer und häufig unfinanzierbar.

Deutlich mehr Aufwand und damit längeren Planungsvorlauf und vermutlich auch größeren Widerstand bei Anwohnern dürfte die Elektrifizierung und

der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke von Lüneburg nach Lüneburg haben. Denn hierfür ist nicht nur ein Ersatzneubau der Elbbrücke bei Lauenburg erforderlich, sondern auch ein Überwerfungsbauwerk über die Strecke Hamburg–Berlin (KBS6100) in Büchen. Denn derzeit mindert die höhengleiche Kreuzung beider Bahnstrecken die Kapazität der Magistrale Hamburg–Berlin um mindestens vier Fahrplantrassen pro Stunde! Auch ist die Einfädelung der Strecke am Nordkopf des Bahnhofs Lüneburg nicht ganz trivial. Der Abschnitt Büchen über Lauenburg nach Lüneburg kann mangels Elektrifizierung und aufgrund der maroden Elbbrücke in Lauenburg derzeit de facto keine Umleitungsverkehre südgehender Züge von Hamburg in Richtung Hannover im

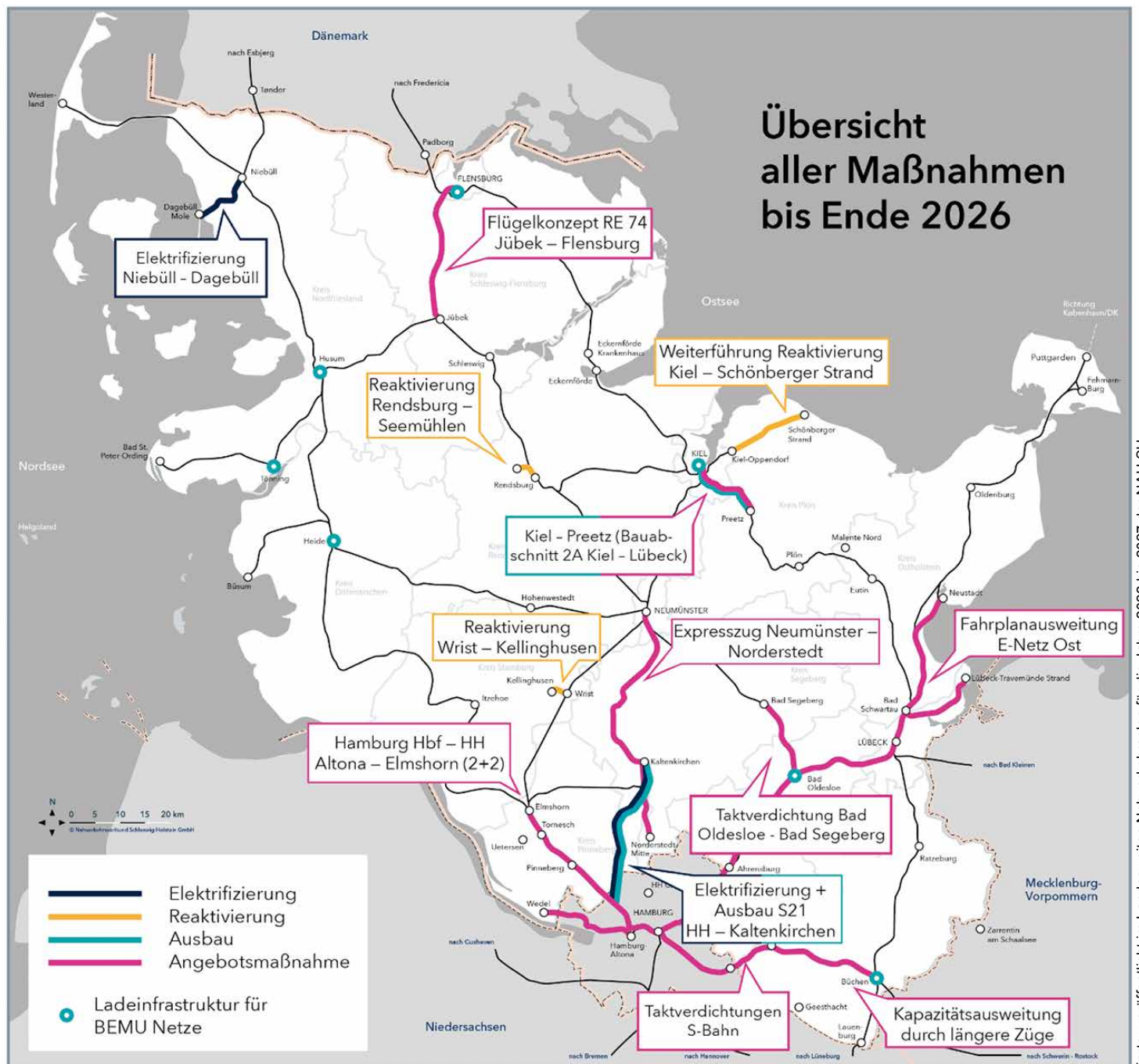


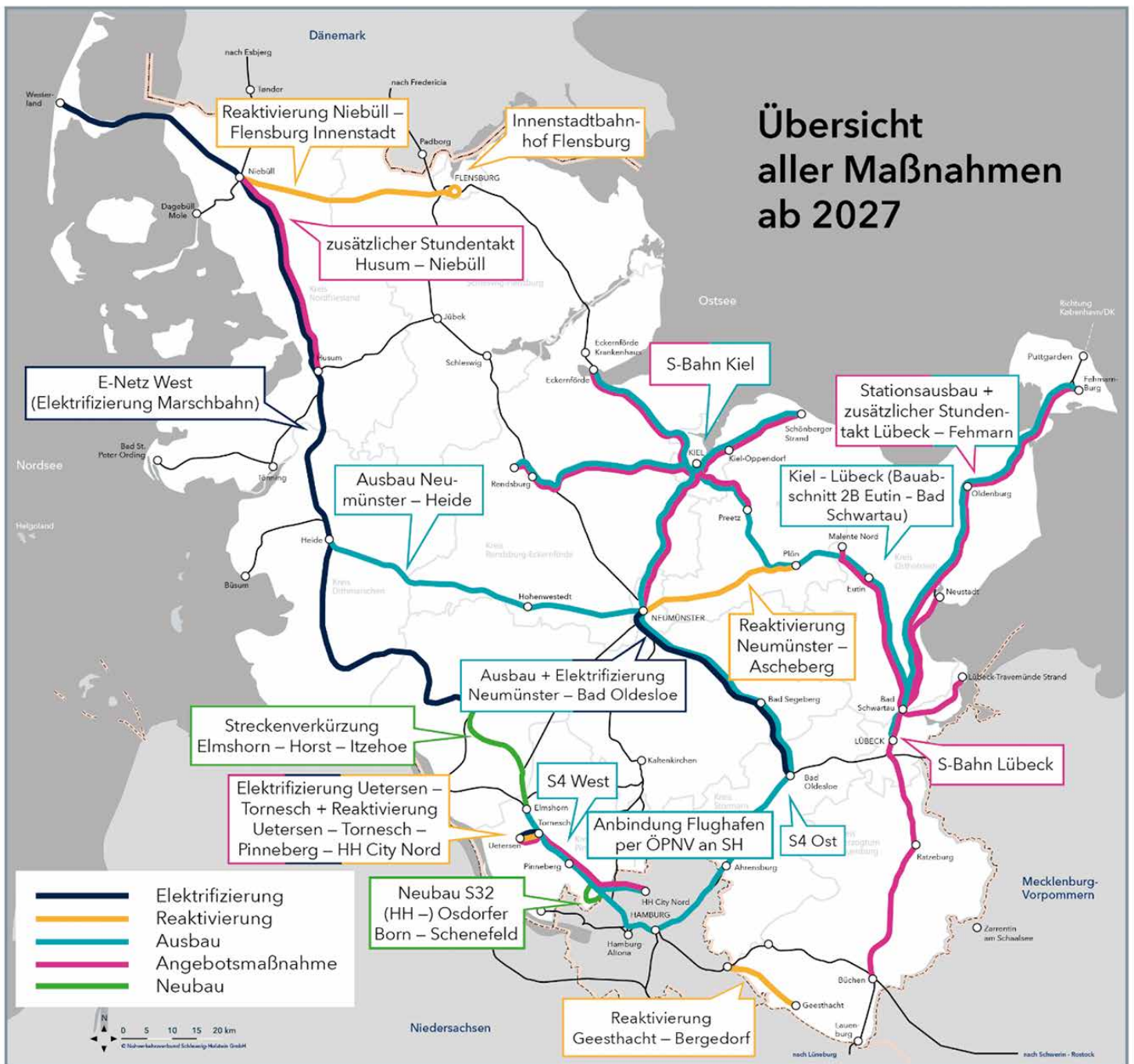
Abbildung 3: Übersicht Maßnahmen bis Ende 2026.

Falle einer Großstörung auf den Elbbrücken oder bei den zu erwartenden Kapazitätseinschränkungen aufgrund der für die Jahre 2028–2036 geplanten Baumaßnahmen zum Neubau beziehungsweise zur Sanierung der Süder- und Norderelbebrücken aufnehmen. Über eine Elektrifizierung der Strecke wird seit langem geredet, konkrete Schritte aber seitens der Politik nicht eingeleitet; der LNVP schweigt sich dazu aus. Die Kosten für das Projekt dürften grob geschätzt in der Größenordnung von einer halben Milliarde Euro liegen.

Wünschenswert ist in gleichem Zuge die Bahnstrecke von Lübeck nach Kiel ebenfalls zu elektrifizieren und wenn schon nicht vollständig zweigleisig auszu-

bauen, dann doch zumindest mit so vielen Begegnungsstellen zu versehen, dass eine Taktverdichtung der Züge zwischen den beiden größten Städten Schleswig-Holsteins auf sauberen 30 Minuten-Takt möglich wird.

Ein weiterer großer Engpass im schleswig-holsteinischen Bahnnetz ist die nur zweigleisige Strecke zwischen Pinneberg und Elmshorn, die aufgrund der zu erwartenden Mehrverkehre im Rahmen des Deutschlandtaktes, aber auch durch die angestrebte Taktverdichtung auf der Marschbahn und des zu erwartenden Güterverkehr aus der Industrieentwicklung in Brunsbüttel und Heide sich noch mehr als bereits heute, zu einem Nadelöhr entwickelt. Zum



Übersicht aller Maßnahmen ab 2027

Karte: veröffentlicht im Landesweiten Nahverkehrsplan für die Jahre 2022 bis 2027 der NAH.SH.

Abbildung 4: Übersicht Maßnahmen ab 2027.

Glück hat sich die Landesregierung von der Idee, die Gleichstrom-S-Bahn bis nach Elmshorn weiterzuführen verabschiedet, ein viergleisiger Ausbau der alle Vollbahnverkehre zulässt, ist daher erforderlich, notwendig und sinnvoll und sollte ebenfalls bis 2030 umgesetzt sein.

Die Elektrifizierung der Marschbahn von Itzehoe bis Westerland scheint jetzt bei der Landesregierung eine etwas höhere Priorität zu genießen und soll angeblich bis 2030 fest eingeplant sein. Aber ebenso wichtig ist die vollständige Beseitigung aller noch bestehenden fünf eingleisigen Streckenabschnitte und Brücken auf der Strecke, die immer wieder zu Verspätungen und Zugausfällen im Fall von Bauarbeiten führen. Diese sollten zusammen mit den Elektrifizierungsarbeiten angegangen werden. Allerdings sollten die eingleisigen Abschnitte Niebüll–Klanxbüll und Morsum–Tinum schon vor der Elektrifizierung beseitigt werden.

Leider schweigt sich der LNVP dazu aus. Gleiches gilt für die nördlich von Husum immer noch existierende analoge Stellwerkstechnik mit Seilzügen zur Bedienung von Schranken, Weichen und Signalen.

Zu reaktivierende Bahnstrecken gibt es in Schleswig-Holstein reichlich, auch Vorschläge wann und wie das zu machen ist. Leider scheitern die Projekte entweder an fehlenden Finanzmitteln, obwohl dafür nur vergleichsweise kleine Summen benötigt werden, am mangelnden politischen Willen, oder an der falsch justierten NKA.

Ganz oben auf der Prioritätenliste sollten die Strecken stehen, wo noch Gleise liegen und die auch noch – wenn auch nur für Güter- oder Gelegenheitsverkehre genutzt werden. Diese Strecken bedürfen nur einer Elektrifizierung und des Baus von Bahnsteigen für den Personenverkehr. Das sind die Strecken Wilster–Brunsbüttel (im LNVP überhaupt nicht enthalten!), Uetersen–Tornesch (lt. LNVP ab 2027), Wrist–Kellinghusen (soll lt. LNVP bis Ende 2026 umgesetzt sein) und Geesthacht–Bergedorf (–Mümmelmannsberg) (lt. LNVP nach 2027, Zeithorizont offen) unter BOStrab (siehe Artikel des Verfassers in SHS 45). Der Gesamtaufwand für die Wiederinbetriebnahme dieser Strecken für den SPNV beträgt nach Experten um die 100 Millionen Euro, eine im Vergleich zu den eingangs genannten Megaprojekten eine sehr überschaubare Summe.

Mit einem höheren Aufwand aufgrund der umfangreichen Wiederherrichtung der Bahnanlagen ist auf den zwar noch nicht entwidmeten aber seit Jahrzehnten stillgelegten Bahnstrecken zu rechnen, deren Reaktivierung seit Jahren gefordert, aber bisher nicht vorangekommen ist. Das sind die Strecken Flensburg–Niebüll (33 km) (Reaktivierung lt. LNVP ab 2027 ohne konkrete Zeitangabe), die Strecke Ascheberg–Neumünster zur besseren Verbindung zwischen Lübeck und Neumünster (dto.) sowie der Strecke Neustadt/ Holstein–Eutin zur Umfahrung des Knotens Lübeck (im LNVP nicht enthalten). Der Aufwand zur Reaktivierung dieser Strecken (ohne Elektrifizierung) ist mit geschätzten 250 Millionen Euro ebenfalls überschaubar. Um eine Redundanz für die Verkehre, die von der festen Fehmarnbeltquerung auf Hamburg zulaufen, im Störfall zu haben, bietet es sich an, zusammen mit der Reaktivierung den gesamten Streckenabschnitt von Neustadt/ Holstein über Eutin–Ascheberg nach Neumünster auch zu elektrifizieren. Aber dieses Projekt hat eine deutlich niedrigere Priorität als die vorgenannte Reaktivierung der vier kurzen Stichstrecken.

Fazit: Es sollte im Interesse der schleswig-holsteinischen Landespolitik liegen, sich auf die wenigen vorgenannten Projekte zu konzentrieren und im Zeichen des Klimawandels ihre Umsetzung mit Nachdruck voranzutreiben und beim Bund die notwendigen Gelder einzuwerben, denn die derzeit von der Bundespolitik favorisierten Megaprojekte liegen nicht im Interesse des Landes und es besteht zu befürchten, dass diese so viel Investitionsmittel absorbieren, dass für die hier beschriebenen Projekte kein Geld mehr übrig bleibt.

 MICHAEL JUNG

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND HAMBURG**

Gastbeitrag

Stromabnehmer gesenkt?

Reicht Signalisierung zum zuverlässigen Senken des Stromabnehmers beim BEMU?



Bild: Andreas Staal

Kiel Hauptbahnhof, ein BEMU auf dem Weg nach Lübeck. Die Oberleitung endet etwa am hinteren Ende des Fahrzeugs.

In Schleswig-Holstein fahren seit dem 01.10.2023 Akkutriebwagen. Der Hersteller Stadler nennt sie FLIRT Akku, die knackigere Abkürzung BEMU (Batterie Electric Multiple Unit) hat sich eingebürgert. Die Akkus werden in Bahnhöfen und auf geeigneten Streckenabschnitten aus der Oberleitung nachgeladen. Dazu ist es notwendig, die Stromabnehmer zuverlässig zu senken, bevor eine Strecke ohne Fahrdrabt befahren wird. An diesen Stellen steht das Signal EL 6 und befiehlt „Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“.



Bild: Detlef Schulze-Hagenest

Im Bahnhof Kiel-Hassee endet in Zukunft die Oberleitung und die BEMU dürfen nur mit abgesenktem Stromabnehmer weiterfahren. Am Bahnsteigende Richtung Eckernförde und Rendsburg stehen EL 6 Signale mit ihren blau-weißen Karos.

In den ersten sechs Wochen des BEMU-Betriebes wurde das Signal bereits dreimal nicht beachtet. Jedes Mal hat das in Kiel Hbf erhebliche Schäden an der Fahrleitung verursacht. Im Januar kam es auch in Lübeck zu einem Unfall.

Da der Stromabnehmer versucht, der Oberleitung zu folgen, hebt er sich, wenn der Fahrdraht endet. Auf dem Weg nach Lübeck endet der Fahrdraht hinter der Gablenzbrücke, auf den Gleisen links und rechts geht er aber weiter. Die Tragseile für die Fahrdrähte auf den Nachbargleisen werden vom gehobenen Stromabnehmer getroffen. Dies führte jeweils zu mehrstündigen Betriebsstörungen. Bei der letzten strandete der Autor mit hunderten anderen Fahrgästen auf dem Weg nach Kiel in Raisdorf und wartete im Regen (vergeblich) auf den Bus-Notverkehr.

So viele Vorfälle in so kurzer Zeit mögen mit der Unerfahrenheit der Triebfahrzeugführer zu erklären sein, da ein so häufiges Heben und Senken des Stromabnehmers bisher nicht vorgekommen ist. Elektrofahrzeuge bekommen in der Regel schon gar keine Fahrstraße in einen Abschnitt ohne Fahrdraht. Aber es stellt sich die Frage, ob zur Sicherung der Übergänge zu fahrdrahtlosen Abschnitten nur die Beachtung des Signals EL 6 ausreicht.

Dazu die folgende Abschätzung: Nach voller Inbetriebnahme der Fahrzeuge wird auf dem Schleswig-Holsteinischen Netz etwa 25-mal in der Stunde ein mit EL 6 gesicherter Übergang befahren. Bei üblicherweise 20 Betriebsstunden 500-mal am Tag. Selbst bei voller Aufmerksamkeit in einfachen Verhältnissen geht man davon aus, dass in einem von 10.000 Fällen eine Fehlhandlung passieren kann. In unserem Fall würde es bedeuten, dass dieses Fehlverhalten durchschnittlich alle $10.000/500 = 20$ Tage passiert. Selbst bei kaum erreichbarer Fehlerquote von 1:100.000 geschähe es im Durchschnitt alle 200 Tage, was auch nicht zu tolerieren wäre, selbst wenn es nicht in jedem Fall zu einem Schaden an der Fahrleitung führen würde. Bei der Bahn hat man schon vor mehr als 100 Jahren gelernt, dass man sich nicht nur auf Signale verlassen kann.

Genau deshalb werden etwa Hauptsignale durch eine Zugbeeinflussung gesichert: Züge die unberechtigt an einem solchen Signal vorbeifahren, werden zwangsgebremst. Es muss mehr getan werden, nur auf die Aufmerksamkeit der Triebfahrzeugführer darf man nicht setzen.

Eine schnell umsetzbare Möglichkeit ist eine Meldung an die Fahrdienstleiterin, dass die Betriebsform geändert wurde, bevor eine Fahrstraße gestellt wird, wie es seit einigen Jahren bei Hybrid-Lokomotiven üblich ist. Das wurde auch so umgesetzt, muss aber etwa 500-Mal am Tag geschehen (sobald alle BEMU im Einsatz sind), kostet Zeit und hat offensichtlich nicht zum Erfolg geführt.

Eine andere Lösung wäre, die Auslenkung des Stromabnehmers mit einem Seil oder einem Sensor zu messen und die Triebfahrzeugführer zu warnen, wenn die maximale Auslenkung erreicht ist. Die Idee weist in die richtige Richtung, beseitigt das Problem aber nicht. In dem konkreten Beispiel an der Gablenzbrücke würde es trotzdem zu einem Schaden kommen, da das System wahrscheinlich nicht schnell genug wäre. Zudem müsste das Fahrzeug umgebaut werden, wahrscheinlich bräuchte es auch eine neue Zulassung.

Die Einführung von ETCS könnte das Problem ebenfalls lösen. Das neue, europäische Zugsicherungssystem signalisiert dem Triebfahrzeugführer im Führerstand, dass der Stromabnehmer gesenkt werden soll. Auch ein automatisches Absenken ist nach dem Standard möglich. ETCS wird aber mindestens in diesem Jahrzehnt nicht auf den Regionalstrecken in Schleswig-Holstein zum Einsatz kommen. Die BEMU sind für ETCS vorbereitet. Fraglich ist aber, inwieweit die automatische Absenkung ohne Anpassung möglich ist.

Auch ein Ausbau der Infrastruktur könnte helfen, zumindest die Schäden zu begrenzen. So würde es in Kiel reichen, wenn die Oberleitung auf die Lübecker Strecke soweit verlängert wird, dass ein gehobener Stromabnehmer keinen Schaden anrichten kann. PRO BAHN hat das bereits der NAH.SH vorgeschlagen.

Betrieb und Technik sind aufgefordert eine Lösung zu finden, die die Triebfahrzeugführer nicht allein lässt. Sonst ist es nur eine Frage der Zeit, dass es wieder passiert!

 **DETLEF SCHULZE-HAGENEST**

PHYSIKER UND TRIEBFAHRZEUGFÜHRER

Korridorsanierung zwischen Hamburg und Lübeck 2027

Alternativen und Umleiterstrecken

„Korridorsanierungen sind selbstmörderisch“ erklärte der ehemalige Schweizer Bahnchef im März 2023, weil die dabei durch den Busnotverkehr verlorengehenden Fahrgäste lange brauchen, um wiederzukommen. Wenn sie es denn tun. Schleswig-Holstein macht an der Lindaunisbrücke ja gerade seine leidvollen Erfahrungen damit.

Wer sich aber an die mehrere Jahre dauernden Qualen bei der Sanierung unter rollendem Rad der Rendsburger Kanalquerung erinnert, freut sich vielleicht doch über eine halbjährliche Unterbrechung mit dann zwar schlechten, aber stabilen und eindeutigen Ersatzverkehren.

Eine solche ist für 2027 zwischen Hamburg und Lübeck geplant. Bevor man Massen an Bussen versucht über die A1 zu schicken, sollte man schauen, welche Fahrgastgruppen vielleicht über andere Strecken mit Zügen fahren können. Vielleicht kann das aber auch für einen Aufbruch genutzt werden.

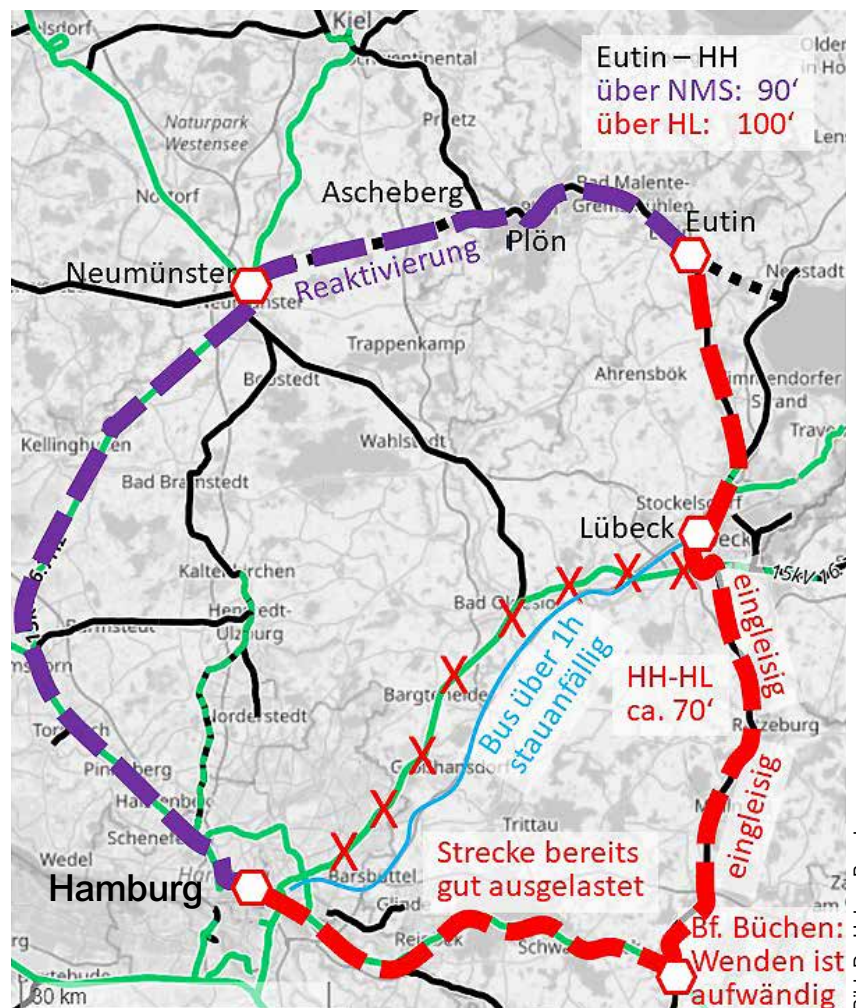
1. Alternative: Ersatzzüge über Büchen

70 Minuten reine Fahrzeit benötigen Regionalzüge für Hamburg–Büchen und Büchen–Lübeck mit jeweils 3 beziehungsweise 4 Halten. Diese Halte könnte man zwar bei Schienenersatzzügen sparen. Allerdings müsste man in Büchen wenden und lokbespannte Dieselszüge beschleunigen langsamer. Damit läge man doch wieder bei über einer Stunde zwischen den beiden Hansestädten. Der Vorteil läge also mehr im Komfort und der Kapazität als bei der Fahrzeit.

Hamburg–Büchen ist Teil des gemeinsamen Abschnittes der Strecken Richtung Berlin und Schwerin–Rostock. Zudem ist die Strecke Büchen–Lübeck nur eingleisig, sodass zusätzliche Züge sich nur schwer einfügen lassen. Auch können die Züge die dort fahrenden Triebwagen nicht einfach ersetzen, da die Bahnsteige der Zwischenhalte gerade einmal für Doppeltraktionen der Akkutriebwagen ausgelegt sind und dadurch für die nötigen Züge Hamburg–Lübeck viel zu kurz sein dürften.

2. Alternative: Reaktivierung Neumünster–Ascheberg

Wenn aber schon die Verlagerung der Züge Hamburg–Lübeck praktisch sehr schwierig ist, so könnten zumindest einige Fahrgäste andere Züge nutzen. Mindestens für die Fahrgäste aus Ascheberg, Plön und Bad Malente-Gremsmühlen wäre der Weg nach Hamburg über Neumünster schneller und bequemer als das Umsteigen in Busse am weitläufigen Hauptbahnhof von Lübeck. Voraussetzung dafür wäre aber die Reaktivierung der Strecke Neumünster–Ascheberg.



Alternativen und Umleiterstrecken für die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck.

Dass diese sinnvoll ist, sieht auch das OdeS-Landesgutachten (Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein) so. Auch der Kreis Plön hatte die Reaktivierbarkeit der Strecke bereits früher untersucht und befürwortet. Über 3.000 Unterschriften überreichte Martin Schlünß dem damaligen Staatssekretär Nägele feierlich im Bahnhofsgebäude von Plön.

Auch fahrplantechnisch passt Neumünster–Ascheberg sehr gut (Abbildung) an die Züge Richtung Hamburg-Hauptbahnhof. So gut, dass Plön und Bad Malente-Gremsmühlen sogar schneller mit Hamburg verbunden wären als heute mit dem Zug über Lübeck.

Die Bedeutung der Strecke lässt sich noch durch ein ideales Zug-Bus-Konzept erheblich steigern, da dadurch viel mehr Orte und Menschen angebunden würden. Auch der Busverkehr würde sich dann über neue Kundschaft freuen können, wenn die heutigen Verkehrsleistungen entsprechend angepasst würden.

Nutzung nach der Sanierung

Anfangs würden vermutlich hauptsächlich die umgeleiteten Fahrgäste die neuen Verbindungen nutzen. Schnell käme sicherlich immer mehr regionale Kundschaft hinzu. Das Landesgutachten prognostizierte selbst bei nur einem Stundentakt 1.800 Fahrgäste. Beim idealen Halbstundentakt mit passenden Busanschlüssen und Radstationen sowie weiteren Mobilitätskonzepten ließen sie sich sicher noch verdoppeln. Dabei stiegen hierfür die Streckenkosten kaum, da nur Wankendorf zum Kreuzungsbahnhof und somit zum perfekten Knoten aufgewertet werden müsste. Immer viertel vor und nach einer Stunde vernetzen sich dann die Busse der Hauptachse Kiel–Bad Segeberg und der lokalen Bereiche mit den Zügen beider Richtungen.

Mehr als bloß Verkehr

Dieser Knotenpunkt wäre auch ein ideales Kernelement für das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“, aus dem Wankendorf 51 Millionen Euro plant umzusetzen. Zudem wäre die Strecke sehr wertvoll für die touristische Anbindung der Tourismusregion „Holsteinische Schweiz“. Eine Region, die ihren Namen sogar einem Bahnhof der Strecke nach Lütjenburg verdankt.

 **DETLEF MATTHIESSEN**

FÖRDERVEREIN OSTHOLSTEINBAHN



Bild: Norbert Biss

1985 Lok zwischen Wankendorf und Perdoel: Betrieb früher.



Bild: Peter Knoke

Heute kämen modernere Züge zum Einsatz.

Betriebsaufnahme der Nordbahn

■ Zum Fahrplanwechsel am 10.12. hat die Nordbahn im Netz Nord den Betrieb aufgenommen. Seither fährt sie die Linien RB73/RE72 von Kiel nach Eckernförde und Flensburg sowie die Linien RE74/RB75 nach Husum und Rendsburg. Die Übernahme lief erfreulich reibungslos, in den ersten Wochen waren kaum Ausfälle zu beobachten. Seit Januar wurden es mehr, sie hatten ihre Ursache aber in dem katastrophalen Zustand der Fahrzeuge, die noch von der DB gestellt werden. Bis zur Lieferung der Akku-Züge muss die Nordbahn auf die vom Land bestellte Reserveflotte zurückgreifen. Dennoch, die Situation hat sich seit dem Betreiberwechsel drastisch verbessert. Die DB Regio war auf der Strecke nur noch zufällig gefahren. Besonders peinlich war der letzte Betriebstag. Ohne große Aufmerksamkeit fuhr der letzte Zug nach Eckernförde um 20:08, die letzten Fahrten fielen aus. Es war Glückssache, bei der letzten Fahrt dabei zu sein, da über den Tag schon viele Fahrten kurzfristig ausgefallen waren und nicht absehbar war, welche die letzte sein wird. DB Regio verabschiedete sich sang- und klanglos. Die allerletzte Fahrt nach Husum 22:03 bekam zwar etwas Schmuck – der war aber von einem engagierten Triebfahrzeugführer von erixx gestiftet worden.

Einsatz der neuen Batterie-Triebwagen des Typs FLIRT Akku wird ausgeweitet

■ Nach den Anfang Dezember aufgetretenen Herausforderungen der Verfügbarkeit der neuen Batterie-Triebwagen konnte der Hersteller Stadler Rail die Herausforderungen soweit lösen, dass erixx Holstein

ab dem 08. Januar die RE-Linie 83 Kiel–Lübeck–Büchen–Lüneburg und die RB-Linie 76 Kiel–Kiel–Opendorf vollständig und die RB-Linie 84 Kiel–Lübeck teilweise auf die neuen Batterie-Triebwagen umstellen konnte. Bis Ende März soll auch die RB-Linie 84 Kiel–Lübeck vollständig auf die neuen Batterie-Triebwagen umgestellt sein.

Die Nordbahn stellte am 15. Februar den ersten Umlauf und am 22. Februar den zweiten Umlauf der RB-Linie 82 Neumünster–Bad Oldesloe auf die neuen Batterie-Triebwagen um. Positiver Nebeneffekt: Auf beiden Umläufen können montags bis freitags in der Hauptverkehrszeiten jetzt Doppeltraktionen eingesetzt werden.

Nach der Inbetriebnahme der Oberleitungsinselanlage (OLIA) Heide soll bis Ende März auch die RB-Linie 63 Büsum–Heide–Neumünster auf die neuen Batterie-Triebwagen umgestellt sein.

NAH.SH stellt Entwurf für Jahresfahrplan 2025 vor

■ Die NAH.SH hat heute ihren Entwurf für den neuen Jahresfahrplan 2025 vorgestellt, der ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember gelten wird. Fahrgäste können den Entwurf für den neuen Jahresfahrplan 2025 noch bis Mittwoch, den 13. März, unter <https://fahrplandialog.de> kommentieren.

Im Gegensatz zum vorherigen Fahrplanwechsel startet in diesem Jahr mit dem Fahrplanwechsel in keinem Netz ein neuer Verkehrsvertrag. Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH möchten daher das bestehende Angebot im neuen Jahresfahrplan 2025 unverändert fortführen.

Fahrgäste sollten dennoch Änderungsvorschläge zum bestehenden Angebot und Anregungen zum künftigen Angebot einreichen, so dass mit den Änderungsvorschlägen das bestehende Angebot weiter verbessert und mit den Anregungen das künftige Angebot in den Verkehrsverträgen der Netz West, Mitte und Süd-West noch besser ausgestaltet werden kann.



Bild: Florian Danker / erixx Holstein

Der Innenraum der neuen Akku-Triebwagen wurde sehr hochwertig gestaltet, die Sitzabstände sind großzügig.

