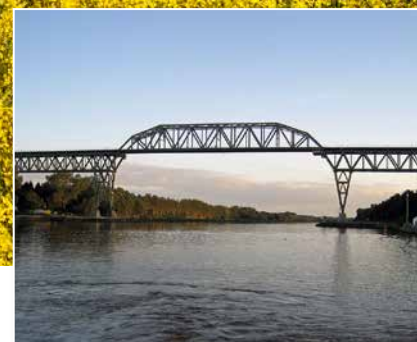


Schleswig-Holstein-Schiene

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



Regio-S-Bahn Lübeck:

via Neubaustrecke oder Bäderbahn?

Hamburg Hauptbahnhof: Sind Durchbindungen die Lösung?

Der neue SH-Tarif: radikal einfach

Reaktivierungen (2): Niebüll–Flensburg

PRO BAHN Bundesverband

Bundeschvorsitzender

Detlef Neuss
mobil: 0170-5853246
e-mail: detlef.neuss@pro-bahn.de

Öffentlichkeitsarbeit im Bundesverband

Lukas Iffländer
mobil: 0176-66822886
e-mail: lukas.ifflander@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

Ehrensorsitzender

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

Landeschvorsitzender

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

stellvertretender Landeschvorsitzender

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,

„Eine Eisenbahn ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte ...“ – mit diesen Worten begann das Reichsgericht seine berühmte Definition der Eisenbahn. Der 110 Worte lange Satz gilt als ein frühes Meisterwerk des epischen Nominalstils. Dabei steckt das wichtigste doch schon im Wort selbst: Eisenbahn funktioniert nicht ohne ihre stählerne Grundlage und um die wird sich diese Ausgabe drehen.

An der Lübecker Bucht ist die Bäderbahn gefährdet, die DB will sie stilllegen. Michael Stödter widmet sich der Frage, welche Auswirkungen es haben könnte, wenn man so eine Bahnstrecke aufgibt, selbst wenn man an anderer Stelle Ersatz schafft.

Der Bahnknoten Hamburg ist ein besonders enges Nadelöhr des deutschen Schienennetzes. Manche sehen die Lösung in einer Durchbindung der Nahverkehrszüge, die bisher noch aus allen Richtungen am Hauptbahnhof enden. Stefan Barkleit ordnet die Vorschläge und legt ein Konzept für die Infrastruktur vor.

Wie kriegen wir alte Infrastruktur wieder an den Start? Seit mehr als 40 Jahren ruht die Bahnstrecke Niebüll–Flensburg. Fast genauso lange wird darum gerungen, sie wieder zu nutzen. Jan Niemeyer geht der Frage nach, wie die Zukunft für die Strecke aussieht und woran die Reaktivierung bisher gescheitert ist.

Und dann treten die Fahrgäste noch einmal in den Vorder- und die Technik in den Hintergrund (wie es sein sollte). Wie macht man es den Menschen besonders einfach, Bus und Bahn zu nutzen? Die NAH.SH hat einen Plan vorgelegt, wie man den Tarif im Land radikal vereinfachen könnte. Jan Niemeyer stellt die Pläne vor.

Wir hoffen, dass diese Beiträge zum Nachdenken anregen und wünschen viel Spaß mit dieser Ausgabe!

Eure und Ihre
 SHS-Redaktion

Unsere Themen in dieser Ausgabe

PRO BAHN Bundesverband und Landesverband

PRO BAHN intern	S. 02
Editorial	S. 03

Verkehr und Politik

Gastbeitrag: Via Neubaustrecke oder via Bestand? Zwei Zukunftsszenarien für die Regio-S-Bahn an der Lübecker Bucht im Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck	S. 04
Der neue SH-Tarif – radikal einfach	S. 09
Einsparungen durch das D-Ticket?	S. 13
Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg: Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof	S. 14
Streckenreaktivierungen (2): Niebüll–Flensburg	S. 21
... kurz und knapp ...	S. 26

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: LINT im Rapsfeld bei Sierksdorf.
 Foto von Harry Behrens.
 Bild klein: Hochbrücke Hochdonn der Marschbahn über den Nord-Ostsee-Kanal.
 Foto von Rainer Butenschön.

Gastbeitrag

Via Neubaustrecke oder via Bestand? Zwei Zukunftsszenarien für die Regio-S-Bahn an der Lübecker Bucht im Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck

Mit Blick auf die Verkehrswende beschäftigt die Diskussion rund um den Erhalt der Bäderbahn auch die Hansestadt Lübeck, die schon seit längerer Zeit beim Land die Realisierung einer Regio-S-Bahn Lübeck für eine nachhaltige Steigerung der Fahrgastzahlen einfordert.

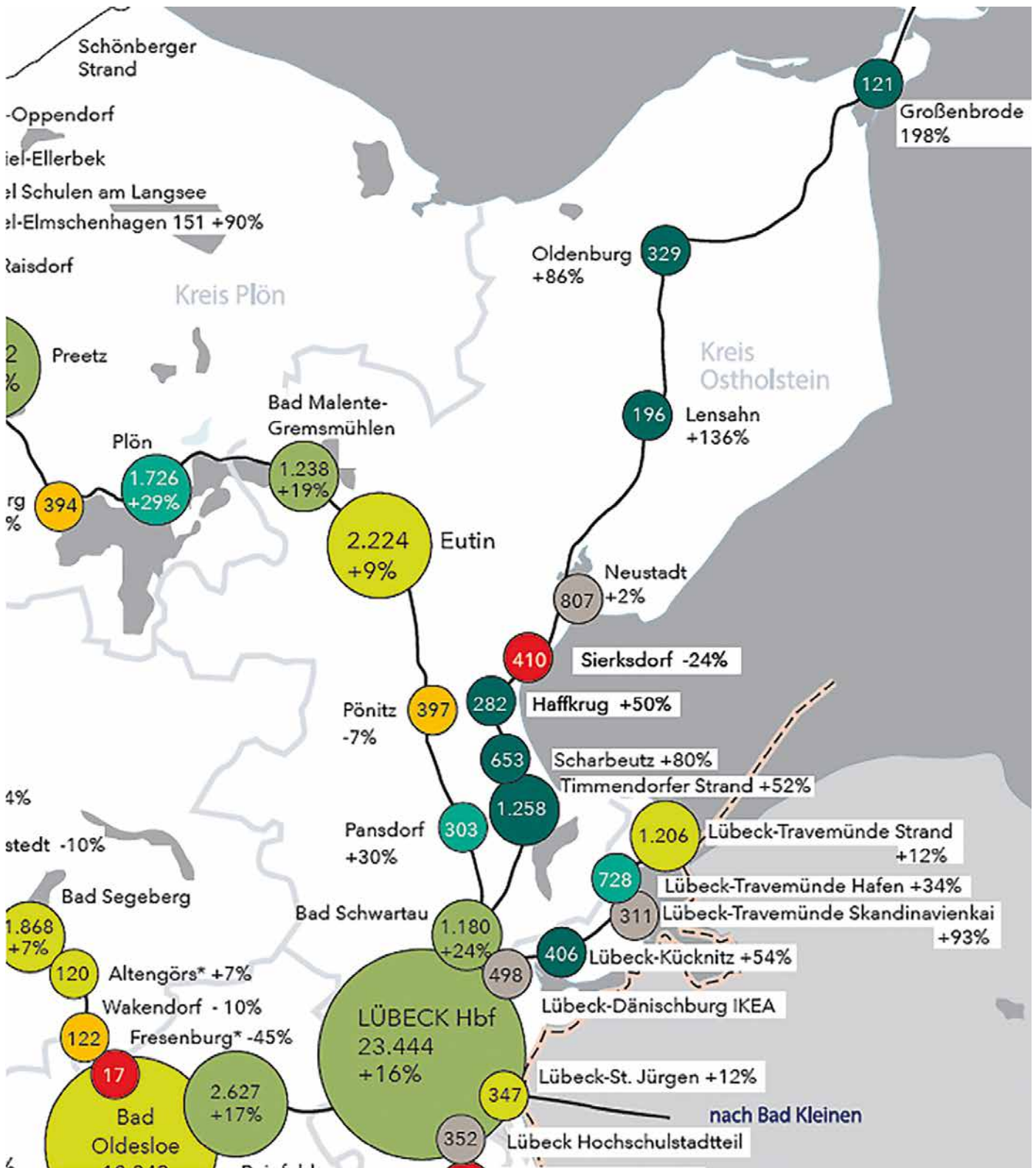
Nachdem es zwischenzeitlich so aussah, dass die DB Netz AG (zukünftig DB InfraGO AG) und das Land Schleswig-Holstein doch einen Erhalt der Bäderbahn zwischen Ratekau und Haffkrug anstreben würden, wurde Anfang September 2023 für alle Beteiligten überraschend nun doch das (erneute) Aus für die Bäderbahn im Fehmarnbelt-Dialogforum verkündet. Man verspricht sich von Seiten der DB Netz, mit einer stillgelegten Bäderbahntrasse einfacher und schneller durch das Planfeststellungsverfahren für die Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) zu kommen, um den ohnehin ambitionierten Zeitplan zur termingerechten Fertigstellung der Aus- und Neubaustrecke bis 2029 noch halten zu können. Hier drängt sich allerdings die Frage auf, inwieweit ein „Opfern“ der Bäderbahn und entsprechender Nicht-Berücksichtigung in den Planungen zur FBQ-Hinterlandanbindung tatsächlich zur beabsichtigten Beschleunigung führt oder vielmehr zu zusätzlichen Verzögerungsrisiken einer termingerechten Fertigstellung. Denn mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG) ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mit seriösem Übernahmeinteresse für die Bäderbahn vorhanden, wodurch eine Zustimmung zu einer Stilllegung durch das Eisenbahn-Bundesamt derzeit nicht zu erwarten ist.

Abseits von der rechtlichen Bewertung sind jedoch vor allem die verkehrlichen Implikationen von großem Interesse – denn:

Was bedeutet ein mögliches Aus der Bäderbahn genau für die Verkehrswende in und um Lübeck?

Aus einer Studie des Büros HTC im Auftrag der IHK zu Lübeck und des Kreises Ostholstein aus 2018 geht bereits hervor, dass ein Aus der Verkehre auf der Bäderbahn die Gefahr einer möglichen Halbierung der Fahrgastzahlen birgt:

„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass rund 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubaustrecke zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. [...] Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend weniger als bisher angenommen werden. Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss. In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.“



Zwischen 2013 und 2019 sind laut einer Auswertung der NAH.SH die Fahrgastzahlen vor allem an den Bahnhöfen stark gestiegen, die nun nach den Planungen der DB Netz aufgegeben werden sollen: Timmendorfer Strand: +52%, Scharbeutz: +80% und Haffkrug: +50%.

Und weiter: „[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – sowohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen sein wird. Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden.“

Um zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen eine möglichst aktuelle und valide Aussage erhalten zu können, hat die Hansestadt Lübeck die Fragestellung, wie eine Regio-S-Bahn nach Neustadt mit Führung über die Neubaustrecke im Vergleich zu einer Regio-S-Bahn mit Führung über die Bestandsstrasse der Bäderbahn abschneidet, nun auch in ihrem aktuellen Verkehrsmodell untersuchen lassen. Dieses Verkehrsmodell wird derzeit vom Planungsbüro Gertz Gutsche Rügenapp (GGR) für die Hansestadt Lübeck erstellt. Beim Modell handelt es sich um ein klassisches Vier-Stufen-Modell (d. h.: Verkehrserzeugung – Wie viele?; Verkehrsverteilung – Wohin?; Verkehrsaufteilung – Womit?; Verkehrsumlegung – Wo lang?), das mit der Software PTV VISUM betrieben wird. Sämtliche Verkehrserhebungen der letzten Jahre, Haushaltsbefragungen und Daten der bundesweit größten Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) sind ebenso in die Modellerstellung eingeflossen, wie Daten und Konzepte aus dem landesweiten Verkehrsmodell der NAH.SH.

Beim **Zukunftsszenario der Regio-S-Bahn via Neubaustrecke** wurden zwischen Lübeck und Neustadt Halte in Bad Schwartau, Ratekau (neu), Scharbeutz (neu), Haffkrug (neu), Sierksdorf (Bestand) und Sierksdorf Hansapark (neu) unterstellt. Die Züge würden ganzjährig im 30-Min.-Takt verkehren, nach 20 Uhr würde auf einen Stundentakt

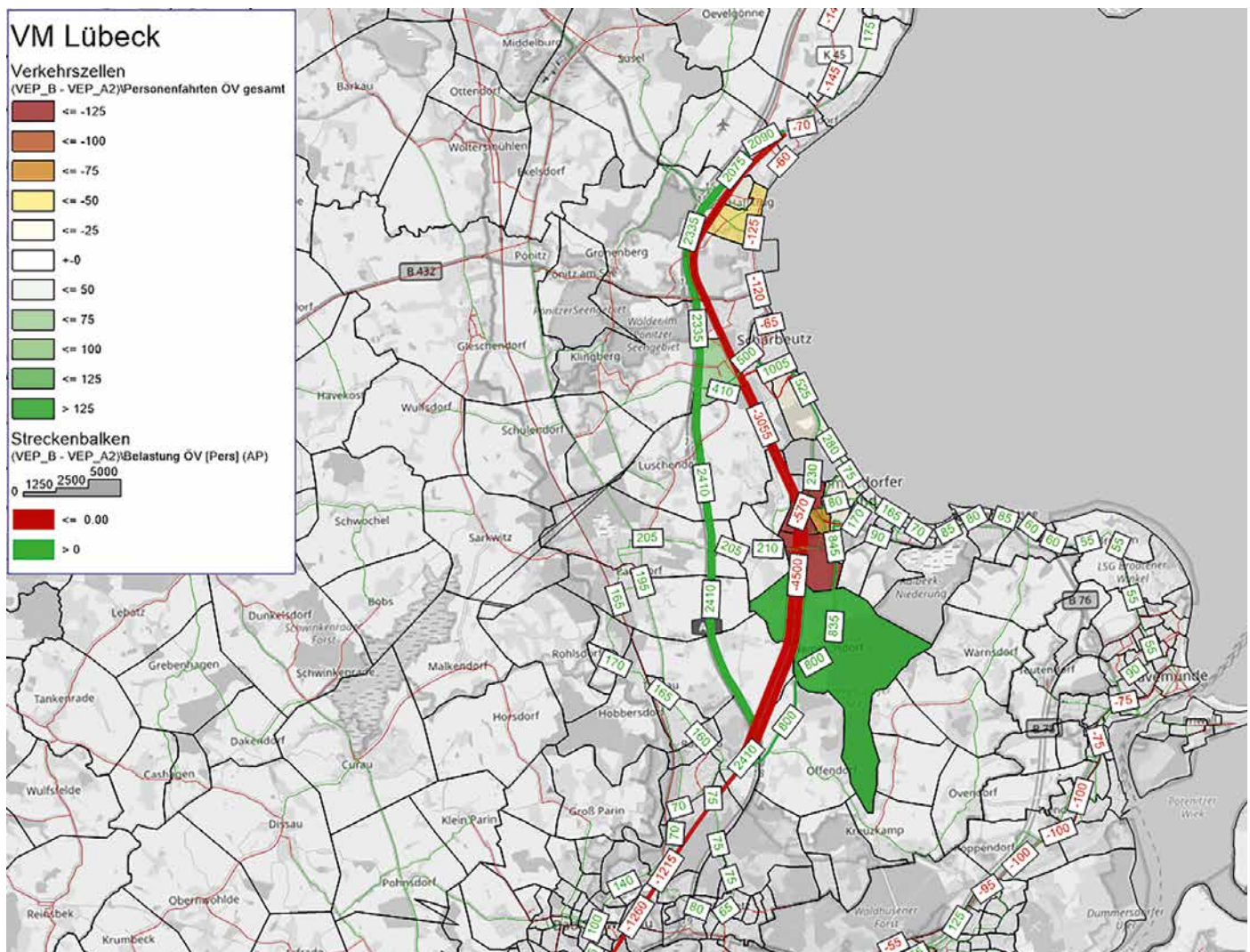
ausgedünnt – ein Durchbindung von/nach Hamburg wäre möglich. Bei diesem Szenario wurde zusätzlich zwischen dem Bf Ratekau (neu), Hemmelsdorf, dem Ortszentrum von Timmendorfer Strand, dem Ortszentrum von Scharbeutz und dem Bf Scharbeutz (neu) ein neuer Shuttlebus im gleichen Takt unterstellt, der an beiden Enden mit sehr guten Anschlüssen vom/zum Zug versehen wurde. Der neue Shuttlebus kommt auf ein Leistungsvolumen von 885 km pro Tag.

Beim **Zukunftsszenario einer Regio-S-Bahn via Bäderbahn** wurden zwischen Lübeck und Neustadt Halte in Bad Schwartau, Ratekau (neu), Timmendorfer Strand (Bestand), Scharbeutz (Bestand), Haffkrug (Bestand), Sierksdorf (Bestand) und Sierksdorf Hansapark (neu) unterstellt. Auch hier würden die Züge ganzjährig im 30-Min.-Takt verkehren, nach 20 Uhr würde auf einen Stundentakt ausgedünnt – eine Durchbindung von/nach Hamburg wäre ebenso möglich. Bei diesem Szenario wurde eine Optimierung der bestehenden Buslinien 40 und 522 im Hinblick auf den neuen Fahrplan der Regio-S-Bahn unterstellt.

Da hier zwei Zukunftsszenarien verglichen wurden, wurden die Struktur- bzw. Einwohnerdaten aus der Prognose 2035 aus dem Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck sowie als Fahrpläne für den weiteren SPNV das Zielnetz 2035+ der NAH.SH verwendet. In beiden Zukunftsszenarien wurde der schnelle Regionalverkehr in den nördlichen Kreis Ostholstein im Sinne schneller Reisezeiten für Oldenburg i. H. und Fehmarn im Stundentakt sinnvollerweise über die Neubaustrecke geführt.

Das Ergebnis vom Vergleich der beiden Zukunftsszenarien ist ziemlich eindeutig:

Bei einem direkten linienhaften Vergleich gibt es für den jeweils am stärksten ausgelasteten Streckenabschnitt in etwa eine Halbierung der Fahrgastzahlen. Von im Schnitt zu erzielenden 4.500 pro Tag im stärksten Querschnitt einer zukünftigen Regio-S-Bahn via Bäderbahn zu nur noch 2.410 pro Tag im stärksten Querschnitt einer zukünftigen Regio-S-Bahn via Neubaustrecke. Der in dem Vergleich eintretende Fahrgastverlust lässt sich auch nicht durch den bei diesem Szenario unterstellten, relativ gut nachgefragten neuen Shuttlebus im



Vergleich einer Regio-S-Bahn via Neubaustrecke (inkl. Shuttlebus) vs. Regio-S-Bahn via Bäderbahn im Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck – in der Summe zeigen sich deutliche Fahrgastverluste.

30-Min.-Takt mit guten Zuganschlüssen vollständig auffangen, sodass in der Summe mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag in der untersuchten Region verloren gehen. Die stärkste Betroffenheit ergibt sich dabei im Zulauf von/nach Lübeck und in Timmendorfer Strand. Die Verluste reichen jedoch bis Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und weitere Orte in Ostholstein, auch wenn sich hier teilweise die Reisezeiten nach Lübeck verkürzen, verschlechtert sich die Erreichbarkeit der dann bahnfernen Gebiete teilweise deutlich, was durch den Shuttlebus nur in Teilen ausgeglichen werden kann. Neustadt i.H. profitiert dagegen in geringfügigem Umfang von kürzeren Reisezeiten nach Lübeck, verliert gleichzeitig aber auch Fahrgäste mit Zielen entlang der Promenade von Scharbeutz und Timmendorfer

Strand, sodass in Summe nur ein marginaler Fahrgastzuwachs eintritt.

Einzig die Ortslage Hemmelsdorf wäre durch die bessere Anbindung dank dem neuen Shuttlebus zum Bf Ratekau (neu) und in die Ortszentren Timmendorfer Strand und Scharbeutz im 30-Min.-Takt ein deutlicher Profiteur und gewinnt viele ÖV-Fahrten pro Tag hinzu. Hierbei drängt sich jedoch gleichzeitig die Frage auf, ob dieses Potential nicht sinnvollerweise schon jetzt – unabhängig von der Frage zur Bäderbahn – mit einem Ausbau des bestehenden Busangebots gehoben werden könnte, da der Ort an Werktagen heute über nur wenige unvertaktete Busabfahrten, hauptsächlich im Schülerverkehr, verfügt.

Die tatsächlichen Fahrgastverluste dürften in der Realität sogar noch deutlich größer ausfallen, denn die Modellrechnung bezieht sich auf Alltagsverkehre der ansässigen Bevölkerung. Überregionale touristische Zielverkehre mit längerem Aufenthalt, die Vor-Ort-Mobilität der Gäste, Wochenend- oder Festivalverkehre, sind hierbei noch gar nicht inbegriffen.

In der Summe würde eine Regio-S-Bahn auf der Neubaustrecke zu deutlich weniger Fahrgästen und zu mehr Autofahrten führen, von denen auch die Hansestadt Lübeck in negativer Weise betroffen wäre. Dies führt zusätzlich sogar zu höheren Kosten, denn für den Shuttlebus müssten mindestens etwa 0,9 bis 1,3 Mio. Euro pro Jahr bereitgestellt werden, um diesen in einem so attraktiven Takt verkehren zu lassen, wie er in der Berechnung unterstellt wurde. Neben der Finanzierungsfrage ist beim Thema Shuttlebus auch unklar, wie für **Spitzentage im Sommer** mit entsprechend sehr hohen Fahrgastmengen und hoher Straßenauslastung ein **geeignetes Dispositionskonzept inklusive Vorhalten von Zusatzbussen und Zusatzfahrpersonal** organisatorisch funktionieren soll und wie dann die knappen Anschlüsse sichergestellt werden.

Die Hansestadt Lübeck sieht die Problematik nicht, wie gerne zuweilen dargestellt, ausschließlich als Timmendorfer Problematik, sondern als Problem für die ganze Region, wenn mit der Bäderbahn ausgerechnet der potentialreichste Ast der Regio-S-Bahn Lübeck von Seiten des Landes abbestellt werden soll. Ein Busverkehr zur Anbindung der Bäderorte an die Stationen an der Neubaustrecke

oder sogar an Lübeck kann definitiv kein adäquater Ersatz für die Bäderbahn sein. Wir brauchen schon jetzt mehr statt weniger öffentlichen Verkehr zwischen dem Oberzentrum Lübeck und der Lübecker Bucht.

Mit einem Erhalt der Bäderbahn und dem Bau weiterer Stationen kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr hohen Fahrgastzahlen auf der Verbindung Neustadt–Timmendorfer Strand–Lübeck zukünftig noch weiter zu steigern und damit einer Überlastung des Straßennetzes in der gesamten Region vorzubeugen, wenn auch noch mehr Pendler:innen auf die Schiene umsteigen. Daher setzt die Hansestadt Lübeck weiterhin auf eine Regio-S-Bahn auf der Bäderbahn.

 **MICHAEL STÖDTER**

**VERKEHRSWENDEBEAUFTRAGTER
DER HANSESTADT LÜBECK**

Der neue SH-Tarif - radikal einfach

Aus Sicht der Fahrgäste entscheidet der Tarif mit darüber, ob eine Reise einfach, komfortabel oder überhaupt möglich ist. Das D-Ticket hat die Nutzung stark vereinfacht, aber nicht für alle. Der Streit um seine Finanzierung zeigt aber auch die andere Seite des Tarifsystems. Der SH-Tarif 2025 soll für alle Fahrgäste einfacher sein. Was sind die Hintergründe und was bringt die Zukunft?

Der Pionier

Der SH-Tarif trat am 15.12.2002 als Eisenbahntarif für ganz Schleswig-Holstein ins Leben. Das Ziel war ein Tarif für das ganze Land, nicht nur für die Bahn, sondern auch für den Bus. Sodass eine Fahrkarte für jede Verbindung gekauft werden konnte, egal welche Unternehmen unterwegs genutzt wurden. Bis 2002 musste man noch für eine Fahrt aus dem Kieler Norden ins Flensburger Umland mindestens 3 Karten kaufen, zu unterschiedlichen Konditionen, auf unterschiedlichen Vertriebswegen.

Der SH-Tarif ersetzte den bundesweiten Nahverkehrstarif der DB AG und war gerade deswegen nötig geworden. In Schleswig-Holstein waren inzwischen 6 Eisenbahnunternehmen unterwegs, die DB kontrollierte aber den Tarif und auch die Auszahlung. Gerade die jungen Konkurrenten hatten damit schlechte Erfahrungen gemacht. Wurde

eine Fahrkarte für eine Verbindung gekauft, auf der mehrere Unternehmen fahren, mussten die Einnahmen aufgeteilt werden. Das geschah auf Basis von Fahrgastzählungen, die nicht immer aktuell oder unumstritten waren. Konnte ein Unternehmen viele neue Fahrgäste gewinnen, landete das Geld zwar im großen Topf, kam aber nicht unbedingt beim erfolgreichen Unternehmen an. Der Interessenkonflikt auf Seiten der DB war dabei allzu offensichtlich.

Der SH-Tarif war und ist dagegen der Tarif aller Verkehrsunternehmen. Hier sitzen heute 7 Bahn- und 25 Busunternehmen am Tisch der NSH GmbH, die den Tarif verwaltet (nicht mit der NAH.SH verwechseln, die bestellt und plant die Verkehre).

Alle an einen Tisch zu bekommen, war dabei nicht einfach. Immerhin geht es um's Geld. Die Eisenbahnunternehmen waren einfach zu überzeugen, hatte das Land in den Verträgen doch den SH-Tarif vorgeschrieben. In den Kreisen und Städten war das anders, hier wurde oft noch auf Basis alter Konzessionen oder gar eigenwirtschaftlich gefahren. Ein Wechsel vom Haus- zum SH-Tarif konnte Mindereinnahmen bedeuten, die jemand ausgleichen musste, aber nicht immer wollte. Auf den Busverkehr konnte der SH-Tarif daher erst 2005 erweitert werden. Der ganze Busverkehr? Nein, die Kreise Dithmarschen, Nordfriesland, Steinburg sowie der Lübecker Stadtverkehr folgten in den Jahren darauf.

Schleswig-Flensburg brauchte bis 2022. 2017 hatte man endlich die Forderung aufgegeben, dass die Einführung des Tarifs nicht zu Min-





Grafik: Eva Hartmann

der Einnahmen bei den Busunternehmen führen dürfe. Das Land hatte bei der Entscheidung geholfen, indem es die Auszahlung der Fördermittel an die Geltung des SH-Tarifs geknüpft hatte. Seither gilt der Tarif im ganzen Land, ganze 20 Jahre hat es gedauert.

Die Einführung eines landesweiten Tarifs war nicht einfach, auch die Weiterentwicklung gestaltete sich zäh.

Der Neuanfang

Der SH-Tarif funktionierte bisher so: Das ganze Land ist in Zonen eingeteilt und der Preis richtet sich danach, wie viele Zonen man durchfährt. Dafür gibt es eine Tabelle mit den Produkten in den Zeilen (vor allem Einzel-, Tages-, Wochen-, Monats-, Kinder-, Gruppen- und Abo-Karte) und 21 Spalten mit den Tarifstufen. Bei einer Bahnfahrt von Bredenbek nach Schülldorf bleibt man in einer Zone und zahlt derzeit 2,10 €, bei einer Fahrt von Hamburg nach Westerland sind es 20 Zonen und die Reise kostet 33,50 €, die Kinderkarte 20,10 €.

Diese Tabelle hat offensichtliche Grenzen. Eine Tarifstufe 2 ist eine Tarifstufe 2, im ganzen Land. Städte wie Kiel und Lübeck wollten vor einigen Jahren die Preise für eine Einzelkarte senken, das hätte aber Auswirkungen auf das ganze Land gehabt (die Kernzonen der beiden Städte sind so groß, dass direkt Tarifstufe 2 gilt).

Der SH-Tarif brauchte ein Update, das mit dem SH-Tarif 2.0 auch kam. Damit war die Technik im Hintergrund fit für eine Weiterentwicklung. Seither kann eine Einzelkarte in Kiel abweichend 2,40 € kosten, auch in Flensburg, Ostholstein, Lübeck und

den anderen Körperschaften gibt es jetzt eigene Tarifprodukte wie Kurzstrecken- oder P&R-Tickets.

Über Bord gegangen ist dafür die Weiterentwicklung

des Vertriebs. Eigentlich plante die NAH.SH ein CiBo-System aufzubauen. Bei so einem *Check-In / Be-Out-System* checkt man beim Anstieg am Bahnsteig oder im Fahrzeug ein und steigt später aus, was vom System automatisch erfasst wird. Die Karte wäre im Hintergrund gekauft und über ein Konto bezahlt worden, mit etwaigen Vergünstigungen wie einer Bestpreis-Abrechnung. Das System hätte auf einer Smartphone-App aufgebaut. Alle Fahrzeuge und Haltestellen mit der entsprechenden Technik auszustatten, wäre aber mit erheblichem Aufwand verbunden gewesen. Da sich das System vor allem für häufige Nutzer gelohnt hätte, die jetzt überwiegend das D-Ticket haben, ist die Zukunft dieser Idee ungewiss – vorsichtig ausgedrückt.

Parallel zu den technischen Arbeiten der NSH fing man bei der NAH.SH 2019 an, den Tarif komplett neu denken zu wollen, die technischen Voraussetzungen waren ja jetzt da. Die daraus entstandenen Sonderlösungen sollten aber auch hinterfragt werden. Ein Tarifentwicklungsplan sollte entstehen. Los ging es mit Verhaltensforschung.

Sozialwissenschaftler:innen sind Bus gefahren, um den Fahrgast in seiner natürlichen Umgebung beobachten zu können. Das klingt etwas albern (auch weil es überspitzt dargestellt wurde), hat aber zu wichtigen Erkenntnissen geführt, etwa darüber, wie Menschen den ÖPNV nutzen, welche Informationen sie wahrnehmen, wie sie sich in ungewohnten Umgebungen orientieren.

Wer sich intensiv mit dem Tarif beschäftigt, übersieht irgendwann, dass es viele Menschen gibt, die nicht wissen, dass man auch die andersfarbigen Busse benutzen und – ja, wirklich – mit dem gleichen Ticket sogar Bahn fahren darf. Das ist die Gefahr der Professionalisierung (und unterschreiben wir Fahrgastvertreter gerne mit).

In einem weiteren Experiment wurde ÖPNV-fernen Probanden eine Aufgabe gestellt, etwa nach Westerland zu fahren, und dann wurden sie dabei beobachtet. Eine zitierte Beobachtung: Manche Probanden stiegen in den Bus und artikulierten ihren Wunsch mit den Worten „Eins, bitte!“

Man schloss daraus, dass der Tarif drastisch vereinfacht werden muss. Die Einführung des Deutschlandtickets hat weiter in diese Richtung gedrängt. Haben doch gerade diejenigen, die den ÖPNV häufig nutzen und am ehesten auch verstehen, jetzt ein D-Ticket. Um die verbliebenen Gelegenheitsnutzer zu gewinnen, spielen Einfachheit und Verständlichkeit eine größere Rolle. Ganz zu schweigen von denen, die den ÖPNV nie nutzen und die wir hoffentlich auch noch gewinnen können.

Verständlichkeit ist das eine Ziel bei der Tarifentwicklung, es gibt weitere, die im Konflikt zueinander stehen. Eine Optimierung in Richtung eines Zieles lässt ein anderes Ziel im Stich. Im Kern sind es fünf:

- Einfachheit und Verständlichkeit
„Die Kunden müssen einfach nachvollziehen können, wie sich der Preis errechnet.“
- Steigerung und Steuerung der Nachfrage
„Der Tarif soll dazu beitragen, dass die Menschen den ÖPNV häufiger nutzen / ihn nur nutzen, wenn sie ihn auch wirklich brauchen.“
- Leistungsgerechtigkeit
„Wer mehr (oder weniger) Leistungen in Anspruch nimmt, soll auch mehr (oder weniger) zahlen.“
- Tarifiergiebigkeit
„Der Tarif muss auskömmlich sein, damit das Angebot finanziert und ausgebaut werden kann.“
- Soziale Ausgewogenheit
„Niemand soll aus finanziellen Gründen nicht den ÖPNV nutzen können.“

Ein radikal einfacher Tarif

Nach dieser Idee soll es künftig nur noch drei Preisstufen geben:

- Stadt/Gemeinde
- Umland
- Netz

Die Idee baut auf dem alten Zonen-Modell auf. Die Preisstufe „Stadt“ ist eine Zone, das Umland ist alles, was innerhalb von früher vier Preisstufen erreicht werden konnte. Bredenbek wäre damit etwa Teil des Kieler, Scharbeutz Teil des Lübecker Umlandes. Das Netz ist alles darüber hinaus.

Auch das Angebot würde schlanker. Als Basisangebot gäbe es nur noch das D-Ticket, die Einzelkarte und die Tageskarte. Wird es von einer Gemeinde gewünscht, kann es auch eine lokale Monatskarte geben. Zu diesem Basisangebot kann man Optionen buchen: die Fahrt in der 1. Klasse, die Mitnahmen von Fahrrädern, Mitfahrenden/Kindern oder Hunden. Der Preis für Mitfahrende und Kinder wäre dabei ermäßigt. Die 1. Klasse-Option würde es für das D-Ticket auch als Abo geben.

Die Sonderwünsche der Kommunen nach Semester-, Senioren-, Job- und Schultickets sollen über rabattierte D-Tickets erfüllt werden, um das Angebot schlank zu halten. Für die lokale Preisstufe können die Gemeinden den Preis selber festlegen.

Die Einfachheit hat auch ihren Preis. Eine Einzelkarte für die Preisstufe 2 kostet heute 3 Euro, dafür kann man mit der Bahn von Bredenbek bis Schülldorf fahren. In dem neuen Modell läge der Preis für die Umlandkarte zwischen den alten Preisstufen 2 und 4, also zwischen 3 und 5,50 €. Wer heute die Preisstufe 2 nutzt, müsste in Zukunft also etwas mehr bezahlen.

Es gibt erste Schätzungen, wie viele Fahrgäste bei welchen Preisen mehr zahlen müssten. Die Zahlen bewegen sich aber im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Dafür wird die Netzkarte derzeit mit unter 10 Euro projiziert, was eine drastische

Preisreduzierung wäre, im Vergleich zu heute würde eine Karte von Hamburg nach Westerland oder Kiel weniger als ein Drittel kosten.

Die Einfachheit scheint aber anzukommen. Versuchsweise wurde das Konzept knapp 500 Freiwilligen vorgestellt und von ihnen bewertet. Nur weniger als ein Drittel wusste, wie sich der Preis heute zusammensetzt. Die Hälfte hielt es aber für wichtig, die Preisbildung zu verstehen. Ganze 84,9 % fanden das neue Modell verständlicher, nur 5,3 % verstanden es nicht. Sie scheiterten meist an den Grenzen des „Umlands“.

Eine Integration mit dem Hamburger Tarifverbund ist ein Wunsch des Landes, der neue SH-Tarif würde das erleichtern. Die Idee ist eine gemeinsame Preisstufe „Netz“ für beide Verbünde. Da der hvv-Tarif derzeit ebenfalls reformiert wird, würde man auch gerne die Tarifbestimmungen abstimmen. Ob es so kommt, ist Verhandlungssache. Über die beiden Länder hinaus gilt der Deutschlandtarif, der 2022 startete, aber auf ganz andere Weise berechnet wird.

Und die Integration anderer Verkehrsmittel? Immer öfter stehen ja jetzt auch Leihautos und -fahrräder oder Scooter an den Bahnsteigen. In den Tarif wird man sie wohl nicht integrieren, dazu wäre der Preis mit zu vielen Unternehmen abzustimmen. Im Rahmen des SMILE24-Projekt wird aber die NAH.SH-App weiterentwickelt, über die man Reiseketten mit Bus, Bahn und dann anderen Verkehrsmittel buchen können wird (s. SHS 46). Man wird dann zwar weiter zwei Leistungen kaufen, perspektivisch soll die Abrechnung aber über die NAH.SH erfolgen. Bei der Konzeption des neuen Tarifs war das ein weiteres Argument für einen einfachen Tarif: Die Preisbildung bleibt auch dann nachvollziehbar, wenn andere Verkehrsmittel dazukommen.

Fazit

Schleswig-Holstein war eines der ersten Flächenländer, die einen Landestarif eingeführt haben. Bis heute sind die meisten Bundesländer in kleinere Tarifverbünde zersplittert. Dass sich die NAH.SH aus dieser Vorreiterrolle heraus einen kompletten Neuanfang traut, ist bemerkenswert.

Um den Tarifentwurf an den selbstgesteckten Zielen zu messen: Er ist auf jeden Fall einfacher und gerade auf längeren Strecken günstiger. Es ist lobenswert, dass die alten Zöpfe abgeschnitten und die regionalen Sonderlösungen verschwinden sollen. Insbesondere der deutlich niedrigere Preis für längere Fahrten sollte Nachfrage und soziale Ausgewogenheit stark befördern.

Und die Tarifiergiebigkeit? Die Preise sind noch nicht endgültig festgelegt, dieses Ziel ist noch Verhandlungssache. Mitte März wird der Tarifentwicklungsplan offiziell vorgestellt, im Mai wird er beschlossen. Wie er dann umgesetzt wird, vor allem: Welche Mindereinnahmen akzeptabel sind, muss dann die Politik entscheiden. Wir hoffen auf eine Einführung im nächsten Jahr.

 **JAN NIEMEYER**

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

Einsparungen durch das D-Ticket?

Manche erwarten vom D-Ticket, dass mit einem einfacheren Angebot „Bürokratie“ abgebaut und mit den Ersparnissen das Ticket finanziert werden kann. Im Streit mit den Ländern um die weitere Finanzierung behauptete Bundesverkehrsminister Wissing, dass Vertriebskosten von zwei Milliarden Euro eingespart werden könnten. Was ist dran?

Zwei Milliarden Euro sind mit Sicherheit zu hoch gegriffen. Die könnte man nur einsparen, wenn man den gesamten Vertrieb aufgibt, mitsamt dem Barverkauf oder den Automaten für die Fernverkehrs- und Gelegenheitstickets. Oder soll der ÖPNV Menschen mit D-Ticket vorbehalten sein?

Zwar werden in Schleswig-Holstein inzwischen 70 % der Fahrten mit dem D-Ticket unternommen, doch die Mehrzahl der Fahrgäste hat keines. Das D-Ticket wird von Menschen genutzt, die viel fahren, das verzerrt die Statistik. Zwischen 200.000 und 250.000 D-Tickets wurden an Schleswig-Holsteiner:innen gekauft. Dem stehen 1,5 Mio. Menschen gegenüber, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen und knapp 900.000 Menschen, die wir noch gewinnen müssen.

Aber einmal angenommen, es gäbe nur noch das D-Ticket. Könnte man viel Geld sparen? In Schleswig-Holstein sind zwei Unternehmen zuständig, die verwirrend ähnliche Namen haben: die NAH.SH, ein Verkehrsverbund, und die NSH, die den SH-Tarif verwaltet.


Verkehrsverbände werden durch das D-Ticket nicht überflüssig, ihre Aufgaben sind dafür zu vielseitig. Die NAH.SH etwa gestaltet die Bahn-Fahrpläne, plant Infrastruktur, steuert die Verkehrsunternehmen und berät ihre Gesellschafter. Dabei ist nicht nur das Land Gesellschafter, auch die Kreise und kreisfreien Städte sind es. Die NAH.SH ist Dienstleisterin für die Kommunen und Kreise im Land und berät bei der Planung des Nahverkehrsangebots vor Ort.

Deswegen arbeiten inzwischen knapp 100 Menschen beim Verbund. Etwa 1,5 Vollzeitstellen kümmern sich dabei um den Tarif. Für den Vertrieb kann man 3,5 Stellen zählen. Beide Zahlen sind geschätzt, hinter der 1 auf dem Papier kann eine Person stehen, die viel Vertrieb, ein bisschen Fahrplan und ein bisschen Kommunikation macht. Aufgaben wachsen, schrumpfen, wechseln. Hinter dem Wort „Vertrieb“ steckt zum Teil auch die Fahrplanauskunft, die hoffentlich erhalten bleibt.

Theoretisch könnten also maximal 5 % der Stellen eingespart werden. Aber das ist ohnehin unrealistisch, es wird weiter Einzelkarten und 1.-Klasse-Tickets geben.

Bei der NSH arbeiten derzeit 7 Personen. Vielleicht käme man mit weniger aus, sollte es nur noch das D-Ticket geben. Aber das Kerngeschäft, die Aufteilung der Einnahmen, wird es weiter geben. Vielleicht wird es mit dem D-Ticket sogar komplizierter. Denn teilt man jetzt die Einnahmen aus dem Verkauf von Karten für Kiel–Eckernförde auf Nordbahn und Autokraft auf, kann man sich immerhin an der Zahl der verkauften Karten orientieren. Auch hier: wenig Einsparpotenzial.

Ohne Zweifel kann man die bisherigen Strukturen vielerorts schlanker gestalten. Dafür braucht es aber nicht das D-Ticket. In Bayern gibt es 37 Verkehrsverbände, 25 davon ohne Einbindung der Bahn, 5 Kreise und 2 Städte haben eigene Tarife. In Schleswig-Holstein haben wir dieses Problem dank eines landesweiten Verbundes nicht. Diesem Beispiel können andere Länder folgen.

Und eine weitere Zentralisierung, ein Nordtarif? Als Fahrgastverband schätzen wir es, wenn wir Menschen ansprechen können, die sich vor Ort auskennen. Und als gemeinsamer Landesverband für Hamburg und Schleswig-Holstein wissen wir auch, dass beide Länder sehr verschieden sind. Gerade die Siedlungsstruktur und die Nähe zu Dänemark stellen eigene Herausforderungen im echten Norden. Ein Tarif sollte das abbilden.  JAN NIEMEYER

Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg: Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof

Mit Blick auf die von der DB InfraGO zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geplante Inbetriebnahme des neuen unterirdisch gelegenen Stuttgarter Hauptbahnhof und den von der DB Fernverkehr geplanten Ausbau und der geplanten Neuordnung des Angebotes im Fernverkehr auf den ICE-Linien Hamburg–Hannover–Kassel–Frankfurt/ Main–Mannheim–Karlsruhe–Basel und Hamburg–Hannover–Kassel–Frankfurt/ Main–Mannheim–Stuttgart–München und den, sofern notwendig, Anpassungen der Fahrplan-Lagen auf den ICE-Linien Hamburg–Bremen–Osna-brück–Münster–Dortmund–Duisburg–Düsseldorf/ Hagen–Wuppertal–Köln, Hamburg–Hannover–Kassel–Würzburg–Nürnberg–München und Hamburg–Berlin haben wir uns bereits in der SHS 44 auch für einen Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metro-polregion Hamburg ausgesprochen.

Mit einem Ausbau und einer Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg müssen die Aufgabenträger NAH.SH, HVV, VBN und LNVG sowie die Umwelt- und Verkehrsverbände auch eine Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof, die seit mehreren Jahren als Angebotsmaßnahme zur Steigerung der Kapazität und der Leistungsfähigkeit im Knoten Hamburg Hauptbahnhof in der Diskussion ist, konstruktiv-kritisch öffentlich diskutieren und weiterentwickeln.

Mit einer Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Einführung umsteigefreier Verbindungen im Nahverkehr zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen
- Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten durch den Einsatz von vierteiligen (Doppelstock-)Triebwagen in Dreifachtraktion
- Verkürzung der Fahrzeit im Nahverkehr zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen
- Entlastung des Knoten Hamburg Hauptbahnhof von Fahrgästen, die nicht zwingend dort umsteigen müssen

- Verbesserung der Halteposition im Nahverkehr im Knoten Hamburg Hauptbahnhof
- Verbesserung der Nutzung der vorhandenen Kapazität im Knoten Hamburg Hauptbahnhof

Der Gestaltungsspielraum für einen Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg sowie eine Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof ist von den unzureichend ausgebauten und sehr hoch ausgelasteten beziehungsweise überlasteten Streckenabschnitten Elms-horn–Pinneberg–Abzweig Rainweg, Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof, Hamburg Hauptbahnhof–Hamburg-Harburg, Hamburg-Harburg–Buchholz–Rotenburg und Hamburg-Harburg–Lüneburg–Uelzen begrenzt.

Diese unzureichend ausgebauten und sehr hoch ausgelasteten beziehungsweise überlasteten Streckenabschnitte stellen jeweils für sich einen Engpass und in der Kombination der bei der Konstruktion der Fahrplan-Lagen im Fernverkehr und im Nahverkehr zwischen den jeweiligen Streckenabschnitten bestehenden Abhängigkeiten einen rund 109 Kilometer (Streckenabschnitt Elmshorn–Rotenburg) beziehungsweise 121 Kilometer (Streckenabschnitt Elmshorn–Uelzen) langen Engpass dar.

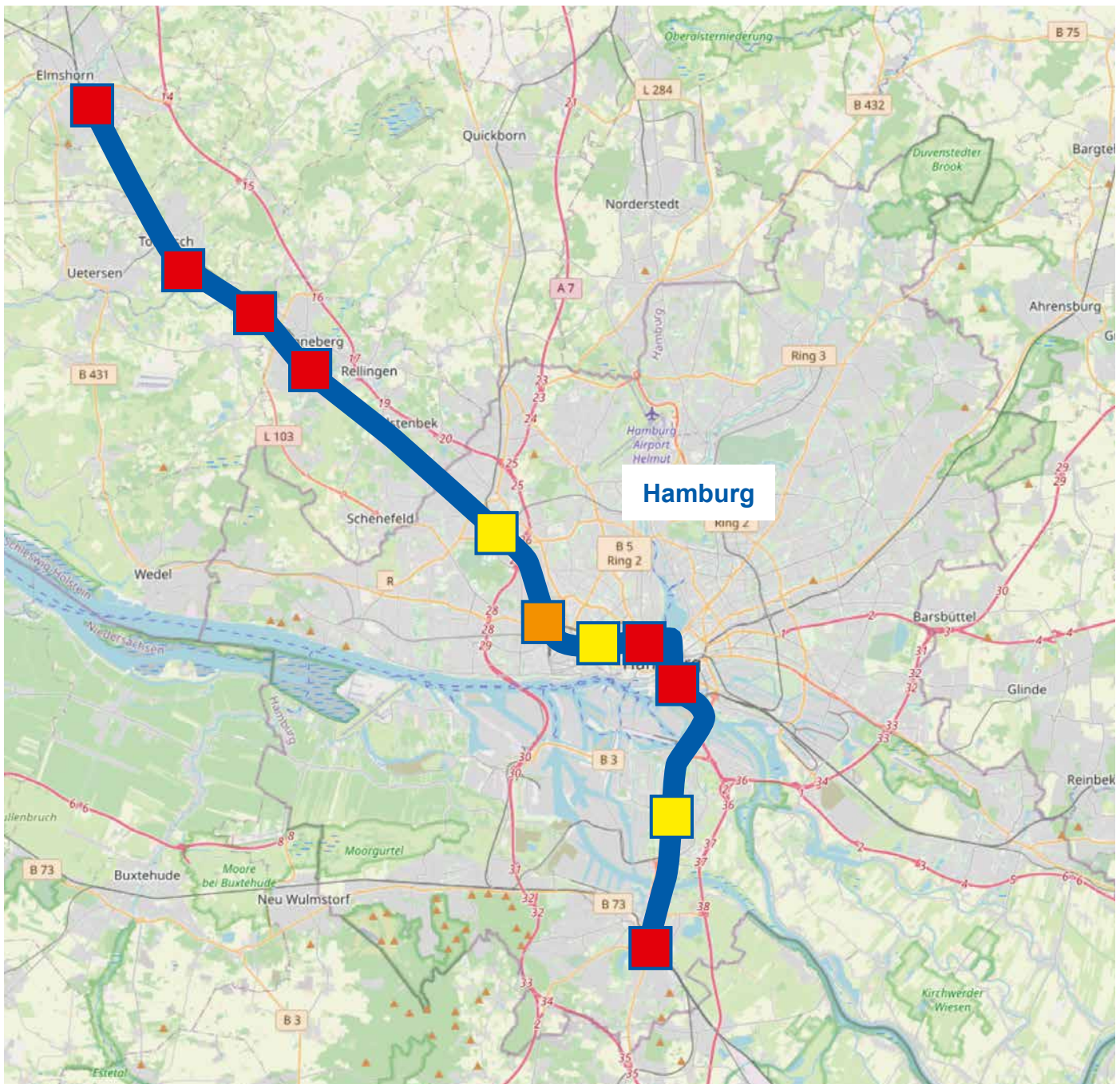


Bild: OpenStreetMap-Mitwirkende / bearbeitet: Stefan Barkleit

Legende:

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

Um das Angebot im Nahverkehr auszubauen und die dafür erforderliche Kapazität und Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur in der Metropolregion Hamburg zu steigern, haben das Land Schleswig-Holstein und die Freie und Hansestadt Hamburg in Kooperation mit der DB InfraGO die Planung der folgenden erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen initiiert:

- viergleisiger Ausbau der Bahnstation Elmshorn
- viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Elmshorn–Pinneberg–Abzweig Rainweg
- Errichtung eines neuen Bahnsteiges am Gleis 9 im Knoten Hamburg Hauptbahnhof (mit einer grundlegenden Modernisierung des Spurplanes ist auch eine Errichtung eines neuen Bahnsteiges am Gleis 10 sowie die Verlängerung der Nutzlängen der einzelnen Bahnsteige möglich)
- sechsgleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Oberhafen–Hamburg-Harburg

Mit einer Inbetriebnahme der ausgebauten Streckenabschnitte ist in den Jahren zwischen 2030 und 2040 zu rechnen. Für die unzureichend ausgebauten und sehr hoch ausgelasteten beziehungsweise überlasteten Streckenabschnitte Abzweig Rainweg–Hamburg–Hauptbahnhof, Hamburg-Harburg–Buchholz–Rotenburg und Hamburg-Harburg–Lüneburg–Uelzen ist – abhängig von den erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen – mit einer Inbetriebnahme ausgebauter Streckenabschnitte erst in den Jahren nach 2040 zu rechnen.

Folglich sollte es aus der Sicht der Aufgabenträger NAH.SH, HVV, VBN und LNVG von Interesse sein, dass die DB InfraGO im Rahmen des Ausbaus und der Neuordnung des Angebotes der DB Fernverkehr auf dem rund 109 Kilometer langen Streckenabschnitt Elmshorn–Rotenburg und dem rund 121 Kilometer langen Elmshorn–Uelzen kurz- bis mittelfristig so viele konfliktfreie Fahrplan-Lagen im Fernverkehr und im Nahverkehr wie fahrplantechnisch machbar konstruiert. So werden sowohl die Grundlagen für einen Ausbau und eine Neuordnung des Angebotes im Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg sowie eine Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof als auch die Grundlagen für eine qualitativ hochwertigere Erbringung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr

und Nahverkehr sowie für eine höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit geschaffen.

Für eine Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof haben die Aufgabenträger NAH.SH, HVV, VBN und LNVG auf der Grundlage einer Initiative der Freien und Hansestadt Hamburg Anfang des Jahres 2020 eine Machbarkeitsstudie bei der DB InfraGO (damals: DB Netz) und der SMA und Partner beauftragt.

Eine Machbarkeitsstudie zur Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof sollte aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN folgende Fragestellungen beantworten:

- Welche unterschiedlichen Betriebskonzepte zur Durchbindung bisher im Knoten Hamburg Hauptbahnhof beginnender und endender Nahverkehrs-Linien sind möglich?
- Welche Anpassungen der Fahrplan-Lagen der einzelnen Nahverkehrs-Linien sind für eine Durchbindung notwendig?
- Welche Anpassungen der Fahrzeiten der einzelnen Nahverkehrs-Linien sind für eine Durchbindung notwendig?
- Welche Anpassungen der Sitzplatzkapazitäten der einzelnen Nahverkehr-Linien sind für eine Durchbindung notwendig?
- Welche Auswirkungen haben die Anpassungen der Fahrplan-Lagen der einzelnen Nahverkehrs-Linien für eine Durchbindung auf die Taktknoten des Integralen Taktfahrplanes in Schleswig-Holstein, Bremen und Niedersachsen?
- Welche Auswirkungen auf die Kapazität und Leistungsfähigkeit im Knoten Hamburg Hauptbahnhof haben die unterschiedlichen Betriebskonzepte zur Durchbindung bisher im Knoten Hamburg Hauptbahnhof beginnender und endender Nahverkehrs-Linien?
- Welche Auswirkungen auf die Fahrzeugbereitstellung haben die unterschiedlichen Betriebskonzepte zur Durchbindung bisher im Knoten Hamburg Hauptbahnhof beginnender und endender Nahverkehrs-Linien, um eine stufenweise Durchbindung umzusetzen?
- Welche Infrastrukturmaßnahmen erfordern die unterschiedlichen Betriebskonzepte zur Durch-



bindung bisher im Knoten Hamburg Hauptbahnhof beginnender und endender Nahverkehrs-Linien, um die fahrplantechnische Machbarkeit sicherzustellen und die Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten umzusetzen?

Machbarkeitsstudien zur Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof

Machbarkeitsstudie der Initiative Prellbock Altona

Im Sommer des Jahres 2021 veröffentlichte die Initiative Prellbock Altona die Empfehlungen und Ergebnisse einer von ihr beim Nahverkehrsberater Dieter Doege, dem Mathematik-Professor Prof. Dr. Ulrich Knauer und dem Verkehrsexperten Jens Ode beauftragten Machbarkeitsstudie.

Der Fokus der Machbarkeitsstudie liegt darauf, mit einer leichten Anpassung der Fahrplan-Lagen der Nahverkehrs-Linien und ohne erforderliche Infrastrukturmaßnahmen kurzfristig die Grundlagen für eine Durchbindung von Nahverkehrs-Linien im Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu schaffen.

Dafür sollen die von der NAH.SH als Aufgabenträger verantworteten Nahverkehrs-Linien des Netzes Mitte, Los A und B, auf die von der LNVG als Aufgabenträger verantworteten Nahverkehrs-Linien des Hanse-Netzes durchgebunden und die bisher eingesetzten vierteiligen Doppelstock-Triebwagen (Netz Mitte, Los A), fünf- bis sechsteiligen Elektro-Triebwagen (Netz Mitte, Los B) und die lokbespannten Garnituren mit 7 Doppelstock-Wagen (Hanse-Netz) weiterhin eingesetzt werden.

Die Machbarkeitsstudie empfiehlt eine Durchbindung der folgenden Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien im Knoten Hamburg Hauptbahnhof:

- Durchbindung der Regionalexpress-Linie Flensburg –/– Kiel–Neumünster–Elmshorn–Hamburg auf die Regionalexpress-Linie Hamburg–Buchholz–Rotenburg–Bremen
- Durchbindung der Regionalexpress-Linie Kiel–Neumünster–Elmshorn–Hamburg auf die Regionalbahn-Linie Hamburg–Buchholz–Rotenburg–Bremen
- Durchbindung der Regionalbahn-Linie Itzehoe–Elmshorn–Hamburg auf die Regionalexpress-Linie Hamburg–Lüneburg–Uelzen

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass mit einer leichten Anpassung der Fahrplan-Lagen der Nahverkehrs-Linien, einer Durchbindung der Nahverkehrs-Linien im Knoten Hamburg Hauptbahnhof und einem weiteren Einsatz der bisher eingesetzten Fahrzeuge eine Verkürzung der Fahrzeit im Nahverkehr zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen, eine wesentliche Erhöhung der Kapazität im Knoten Hamburg Hauptbahnhof, eine Reduzierung des Fahrzeugbedarfes und eine Reduzierung des Zuschussbedarfes der Nahverkehrs-Linien möglich ist.

Die Initiative Prellbock Altona veröffentlichte die Empfehlungen und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit einer Medienmitteilung, einer Präsentation und eines Fahrplan-Entwurfs.

Machbarkeitsstudie der Aufgabenträger NAH.SH, HVV, VBN und LNVG

Im Frühjahr des Jahres 2023 berichtete das Nachrichtenportal Nahverkehr Hamburg über die Empfehlungen und Ergebnisse der von den Aufgabenträgern NAH.SH, HVV, VBN und LNVG bei der DB InfraGO (damals: DB Netz) und der SMA und Partner beauftragten Machbarkeitsstudie.

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass eine Durchbindung der Nahverkehrs-Linien im Knoten Hamburg Hauptbahnhof prinzipiell fahrplantechnisch machbar, jedoch mit einer Durchbindung der Nahverkehrs-Linien keine wesentliche Erhöhung der Kapazität im Knoten Hamburg Hauptbahnhof möglich ist. Des Weiteren ist zu erwarten, dass die Betriebsqualität und somit die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Nahverkehrs in der Metropolregion Hamburg abnimmt.

Die Machbarkeitsstudie empfiehlt die Errichtung neuer Bahnsteige im Knoten Hamburg Hauptbahnhof (Gleis 9) und die Verlängerung der Nutzlänge der Bahnsteige in Schleswig-Holstein und Niedersachsen, um den Einsatz von vierteiligen (Doppelstock-) Triebwagen in Dreifachtraktion und lokbespannten Garnituren mit mehr als 7 Doppelstock-Wagen zu ermöglichen.

Die Aufgabenträger NAH.SH, HVV, VBN und LNVG veröffentlichten die Empfehlungen und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie nicht.

Perspektiven für eine Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof

Sofern die Aufgabenträger NAH.SH, HVV, VBN und LNVG die mit der Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu erreichenden Ziele als machbar und verkehrlich sinnvoll ansehen und die Umsetzung der Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof in mehreren Ausbaustufen anstreben, ist aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN die Klärung der folgenden Aspekte entscheidend: die Konstruktion konfliktfreier Fahrplan-Lagen im Nahverkehr mit mehr als ausreichend dimensionierten Bau- und Fahrzeitreserven durch die DB InfraGO und die Fahrzeugbereitstellung durch einen Aufgabenträger.

Bei der der Konstruktion konfliktfreier Fahrplan-Lagen im Nahverkehr mit mehr als ausreichend dimensionierten Bau- und Fahrzeitreserven durch die DB InfraGO konnten die Aufgabenträger in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten bereits Erfahrungen sammeln. So haben NAH.SH und HVV die höhere Leistungsfähigkeit der mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auf den Regionalexpress-Linien Flensburg –/– Kiel–Neumünster–Elmshorn–Hamburg und Kiel–Neumünster–Elmshorn–Hamburg eingesetzten vierteiligen Doppelstock-Triebwagen nicht vollständig fahrplanwirksam werden lassen. Auch HVV, VBN und LNVG haben die höhere Leistungsfähigkeit der mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 auf den Regionalexpress-Linien Bremen–Rotenburg–Buchholz–Hamburg und Hamburg–Lüneburg–Uelzen eingesetzten Elektrolokomotiven nicht vollständig fahrplanwirksam werden lassen.

Bei der Fahrzeugbereitstellung konnten sich NAH.SH und LNVG für das gleiche Fahrzeug-Konzept entscheiden:

Die NAH.SH hat im Herbst 2023 mit dem Hersteller Alstom einen Vertrag über die Lieferung und In-

standhaltung über einen Zeitraum von 30 Jahren von bis zu 95 vierteiligen (Doppelstock-)Triebwagen abgeschlossen. Optional können die Fahrzeuge für den Einsatz in Dänemark für die Stromsysteme 15 kV, 16,7 Hz und 25 kV, 50 Hz ausgelegt werden.

Die feste Bestellung umfasst zunächst 42 vierteilige (Doppelstock-)Triebwagen, von denen 23 für den Einsatz in Dänemark für die Stromsysteme 15 kV, 16,7 Hz und 25 kV, 50 Hz ausgelegt werden.

Die LNVG im Frühjahr 2021 mit dem Hersteller Alstom einen Vertrags über die Lieferung und Instandhaltung über einen Zeitraum von 30 Jahren von bis zu 100 vierteiligen (Doppelstock-)Triebwagen abgeschlossen. Optional können die Fahrzeuge mit doppelstöckigen Mittelwagen zu sechsteiligen (Doppelstock-)Triebwagen erweitert werden.

Die feste Bestellung umfasst zunächst 34 vierteilige (Doppelstock-)Triebwagen, von denen 9 mit doppelstöckigen Mittelwagen zu sechsteiligen (Doppelstock-)Triebwagen erweitert werden.

Mit Blick darauf, dass mit einer Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof auch in Niedersachsen (Doppelstock-)Triebwagen eingesetzt werden, die für den Einsatz in Dänemark für die Stromsysteme 15 kV, 16,7 Hz und 25 kV, 50 Hz ausgelegt sind, ist eine Fahrzeugbereitstellung durch die NAH.SH naheliegend.

Liniennetz für eine Durchbindung des Nahverkehrs in Hamburg Hauptbahnhof

Auf der Grundlage der im dritten Entwurf der Gutachter zum Deutschland-Takt hinterlegten Taktknoten im Nahverkehr in Schleswig-Holstein und Niedersachsen erscheint eine Durchbindung der folgenden Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien im Knoten Hamburg Hauptbahnhof verkehrlich sinnvoll:

- Durchbindung der Regionalexpress-Linie Westerland–Niebüll–Husum–Heide–Itzehoe–Hamburg auf die Regionalexpress-Linie Hamburg–Buchholz–Rotenburg–Bremen
- Durchbindung der Regionalexpress-Linie Tinglev–Flensburg –/– Kiel–Neumünster–Elms-

horn–Hamburg auf die Regionalexpress-Linie Hamburg–Lüneburg–Uelzen–Celle–Hannover

- Durchbindung der Regionalbahn-Linie Heide –/– Brunsbüttel–Itzehoe–Elmshorn–Hamburg auf die Regionalbahn-Linie Hamburg–Buchholz–Tostedt
- Durchbindung der Regionalbahn-Linie Kellinghusen–Elmshorn–Hamburg auf die Regionalbahn-Linie Hamburg–Lüneburg

Die Durchbindung der Regionalexpress-Linie Westerland–Niebüll–Husum–Heide–Itzehoe–Hamburg auf die Regionalexpress-Linie Hamburg–Buchholz–Rotenburg–Bremen ist jedoch erst nach der Inbetriebnahme des elektrifizierten Streckenabschnitts Westerland–Niebüll–Husum–Heide–Itzehoe sowie der ausgebauten Streckenabschnitte Elmshorn–Itzehoe, Elmshorn–Pinneberg–Abzweig Rainweg, Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg Hauptbahnhof–Hamburg-Harburg möglich.

Des Weiteren erscheint eine Einführung eines Vorlauf-Betriebes auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Eidelstedt–Hamburg-Elbrücken, der Güterumgehungsbahn, und nach der Inbetriebnahme des ausgebauten Streckenabschnitts eine Integration in das Liniennetz für eine Durchbindung des Nahverkehrs im Knoten Hamburg Hauptbahnhof verkehrlich sinnvoll.




 **STEFAN BARKLEIT**

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



Bild: OpenStreetMap-Mitwirkende / bearbeitet: Stefan Barkleit

Legende

-  Taktknoten zur Minute 00
-  Taktknoten zu den Minuten 00 und 30
-  Taktknoten zur Minute 30

Streckenreaktivierungen (2):



Niebüll-Flensburg

Reaktivierungen braucht das Land. Drei werden geplant und gebaut, drei sind beschlossen, mehr als ein Dutzend sichert sich das Land für die Zukunft. Wir stellen die Geschichten und Pläne in einer Serie vor.

Geschichte

Das Bahnnetz in Schleswig-Holstein wurde anfangs vor allem nach Nord und Süd gebaut, Querverbindungen über den Geestrücken entstanden später. Aber schon der 1881 in Flensburg eröffnete Kieler Bahnhof wurde so gelegt, dass man die Strecke von Kiel ab Flensburg bis Dagebüll hätte verlängern können (der Kie-

ler Bf lag einst am Hafen, heute mündet dort die Nordstraße in den Hafendamm). Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft und die Marschbahngesellschaft lieferten sich einen Wettlauf um den Anschluss von Niebüll. Die Marschbahngesellschaft gewann und erreichte das Ziel zwei Jahre vor der Konkurrenz. Die Strecke von Flensburg-Weiche wurde in Lindholm an die Marschbahn angeschlossen und am 01.10.1889 eingeweiht. Beide Gesellschaften waren zu der Zeit schon von der preußischen Staatsbahn gekauft worden.

Bild oben: Abfahrt! Eine Schienenbusgarnitur mit fünf Wagen und einem angehängten Expressgutwagen startet im Bahnhof Leck Richtung Niebüll. Ob das am 14.06.1980 von

Detlef Schikorr aufgenommene Bild eine alltägliche Szene zeigt, wissen wir nicht. Gerade im Schülerverkehr wurden aber häufig Triebwagenzüge eingesetzt. Auch angehängte Güterwagen sah man häufig.

Die Strecke diente überwiegend dem landwirtschaftlichen Handel, vor allem Vieh wurde transportiert. Lange Zeit wurden im Raum Schafflund große Mengen Raseneisenerz gefördert und zu den Hochöfen nach Lübeck, Essen, Dortmund transportiert. Das Militär hatte mehrere Anschlüsse. Bedeutung hat-

te die Strecke auch für Überführungsfahrten, viele auf der Marschbahn eingesetzten Dampflokomotiven wurden im Flensburger Betriebswerk gewartet. Bis 1927 endeten die Züge am alten Flensburger Bahnhof, der an der Hafenspitze lag, dann wurde der heutige Bahnhof am Stadtrand eröffnet. An der Stelle des ersten Flensburger Bahnhofs entstand der heutige ZOB, die Gleise zum Hafen wurden auf einen Damm gelegt und noch bis in die 2000er für den Güterverkehr genutzt.

Der langsame Niedergang

Nach dem Krieg fuhren zwischen Niebüll und Flensburg immer mehr Triebwagen, mit ihnen wollte man die Strecke möglichst rentabel betreiben. Auch deswegen wurde 1969 die Geschwindigkeit auf 80 km/h erhöht. Bis zum Schluss und mindestens seit den 30er-Jahren gab es im Sommer einen Eilzug, der morgens von Kiel nach Westerland fuhr und abends zurück.

Der Bus machte aber immer mehr Konkurrenz. Sein großer Vorteil: er fuhr direkt bis zum ZOB, der Umstieg im Bahnhof Flensburg entfiel. Im Winterfahrplan 75/76 standen werktags schon 16 Fahrtenpaare mit dem Bus 5 Fahrtenpaaren mit der Bahn gegenüber.

Der Personenverkehr auf der Schiene wurde am 31.05.1981 eingestellt. Aus der örtlichen Politik kam die Forderung, dass die NVAG aus Niebüll, Betreiberin der Strecke nach Dagebüll, den Verkehr übernehme. Die NVAG wollte auch und sah sich dazu in der Lage, machte aber eine Weiterführung über die Hafenbahn bis zum Flensburger ZOB zur Voraussetzung. Nur so seien genug Fahrgäste zu gewinnen. 1986 folgte ein weiterer Anlauf durch den BUND, wieder vergeblich.

Die Strecke blieb aber erhalten. Der Kalte Krieg war noch nicht vorbei und die wenigen Ost-West-Verbindungen im Bahnverkehr blieben militärisch wertvoll. Eine Erwägung, die vielen Strecken in Schleswig-Holstein das Überleben sicherte. Bis Wallsbüll fuhr bis zur Jahrtausendwende Güterverkehr, die Bundeswehr hatte dort ein Betriebsstofflager. Das Verteidigungsministerium finanzierte 1996 noch eine Sanierung des Gleiskörpers, gab das Lager

aber später auf. Die DB Netz AG stellte den Betrieb der Infrastruktur zum 01.03.1999 ein.

Der Oberbau ist bis heute fast vollständig vorhanden, einzelne Unterbrechungen an Bahnübergängen lassen aber keine Fahrten mehr zu.

Der zähe Neuanfang

Dabei hatte es zuletzt so ausgesehen, als hätte die Strecke eine Zukunft. 1996 stellte die gerade ein Jahr alte LVS, heute NAH.SH, den ersten Landesweiten Nahverkehrsplan vor. Mit dabei: die Linie 56 (Flensburg ZOB – Westerland) und die Linie R6 (Kiel–Westerland).

Um die Strecke dafür zu sichern, schlossen Land und DB Netz im Jahr 2000 den Trassensicherungsvertrag, mit dem reaktivierungswürdige Strecken gesichert werden sollten. Mit dabei: die Strecken von Flensburg Weiche nach Niebüll und zum ZOB. Beide Strecken werden bis heute gesichert, das Land zahlt auch dafür. Im Jahresdurchschnitt nur geringe Summen, aber 2019 wurden auch mal 350.000 € in die Hand genommen, um die Brücken der Hafenbahn verkehrssicher zu halten. Dieses Jahr wurde ein Freischnitt der Strecken bezahlt.

Beide Strecken standen seither in jedem Nahverkehrsplan, auch im 5. aus 2021. Warum sie dann nicht reaktiviert wurden? Weil Geld und Unterstützung fehlten. Die Haushaltskürzungen in den frühen 2000ern, die Finanzkrise 2008, die Eurokrise 2010, der Streit um die Regionalisierungsmittel 2014, die Tatsache, dass die drei noch laufenden Reaktivierungen feststeckten – all das stand weiteren Reaktivierungen im Weg. Und die Reaktivierung wurde vor Ort kaum gefordert. Was an Geld da war, floss daher in den Süden.

Erstmals wurde die Reaktivierung mit dem Gutachten über den Bahnknoten Flensburg untersucht, das Ende 2015 von der SMA vorgestellt wurde. Auftraggeber waren die Stadt Flensburg, die NAH.SH, die Region Syddanmark und die Aabenraa Kommune. Auftraggeber und Interessenvertreter fanden sich in der begleitenden AG Bahn zusammen.

Die Studie hielt eine Reaktivierung für aussichts-

reich, wies aber auf zwei Dinge hin. 1. Ob die Reaktivierung wirtschaftlich ist, hänge entscheidend von der Endstation in Flensburg ab. 2. Wichtig sei auch ein gutes Bahn-Bus-Konzept. Seit der Einstellung hat sich der Schnellbus über die B199 zwischen Flensburg und Niebüll etabliert, der sehr gut angenommen wird. Die Bahnreaktivierung wird ihn nicht 1:1 ersetzen können, da die Bahnhöfe in Schafflund und Leck vergleichsweise ungünstig liegen und Klixbüll, Stadum, Hörup gar nicht erschlossen werden. Ein Bus muss neben der Bahn weiter die Lücken schließen.

Verworfen wurde die Idee einer Verlängerung der Autozüge Westerland–Niebüll bis zu einem Terminal bei Flensburg. Auf den ersten Blick eine charmante Idee, könnten Urlauber doch über die A7 bis Flensburg fahren oder dort auf den Autozug fahren, die Region so vom Autoverkehr entlasten. Das war aber zu kurz gedacht, aus drei Gründen. Die Fahrzeit würde sich verdoppeln und die heutige Praxis, dass die Fahrgäste im Auto sitzen bleiben, wäre nicht mehr durchhaltbar, der Beladevorgang würde sich durch das Umsteigen in einen deutlich Personenwagen verlängern. Zu erwarten wäre auch, dass viele weiter über Niebüll fahren würden, um sich den Aufpreis ab Flensburg zu sparen. Und zu guter Letzt hätten die zusätzliche Kreuzungsstationen die Baukosten verdoppelt. Die beiden privaten Autozug-Firmen haben auch kein Interesse gezeigt.

Die Flensburger Politik befürwortete eine Reaktivierung dann auch, die Mehrheit ignorierte aber leider die anderen Empfehlungen des Gutachtens. Emp-

fohlen wurde ein Fernbahnhof in Flensburg-Weiche, um dem Fernverkehr den Umweg durch die Schleife zu ersparen, und ein Regionalbahnhof am Flensburger ZOB, um die Bahn näher zu den Menschen zu bringen und besser mit dem Bus zu verknüpfen.

SSW, FDP und WiF wollten dem folgen, ein Bahnbetrieb auf der alten Hafenbahn bis zum ZOB stieß aber auf keine Gegenliebe bei Grünen, SPD und CDU. Die Entscheidung fiel, bevor die NAH.SH und andere Partner ihre Stellungnahmen abgeben konnten, die AG Bahn wurde aufgelöst. Eine Diskussion war nicht erwünscht.

Damit lag die Reaktivierung vorerst auf Eis. Die NAH.SH beauftragte dennoch den vereinbarten nächsten Schritt, eine tiefgründigere Untersuchung von Kosten und Wirtschaftlichkeit. Das Kurzgutachten der KCW wurde 2017 vorgestellt. Es bestätigte die wesentlichen Ergebnisse der SMA-Studie. Nach einer ersten Untersuchung der Infrastruktur wurden Baukosten von 50 Mio. Euro erwartet. Mit der Methodik der Standardisierten Bewertung wurde auch der volkswirtschaftliche Nutzen geschätzt. Das für die Förderung wichtige Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) läge demnach bei 1,47.

Die Zahl ist wichtig, ist ein Verhältnis größer 1 doch Voraussetzung für eine Förderung durch den Bund. Er fördert Reaktivierungen seit 2020, die Chancen für Niebüll–Flensburg haben sich seither deutlich verbessert. Der Bund übernimmt bis zu 90 % der Baukosten.

Bedienungskonzept für den Korridor Niebüll - Flensburg



Das Gutachten hatte eine Regionalbahn mit 8 Halten zwischen Weiche und Niebüll untersucht. Ein zusätzlicher Express, nur mit Halt in Leck, Schafflund und Handewitt, wurde skeptisch gesehen. Das Potential für Langstreckenverkehr wurde für gering gehalten, denn Hamburg, Schleswig, Lübeck, Kiel – alle Orte sind genauso schnell über Husum zu erreichen.

Wichtigste Erkenntnis des KCW-Gutachtens: sowohl Nachfrage als auch volkswirtschaftlicher Nutzen fallen drastisch, wenn die Züge nicht am ZOB, sondern am alten Bahnhof halten würden. Das NKV würde auf 1,03 sinken, eine Förderung wäre damit unwahrscheinlich. Am größten ist die Nachfrage auf dem Abschnitt Flensburg–Handewitt, mit mehr als 3000 Fahrten am Tag. 44 % davon wären vorher mit dem Auto gemacht worden, 10 % wären induziert, also durch das neue Angebot erst ausgelöst worden. Gerade hier würde sich der alte Bahnhof als Endstation negativ auswirken, die Fahrzeit in die Innenstadt würde sich nahezu verdoppeln.

Das Land wollte eine Reaktivierung ohne Anbindung des ZOB daher nicht wagen.

Nächste Hürde: Hirngespinnste

Von den Flensburger Grünen wurde eine Alternative ins Rennen geschickt: eine Zweisystem-Stadtbahn, von ihnen auch „Leichtbahn“ genannt, angelehnt an die dänische „Letbane“. Statt über die Hafensbahn direkt in die Innenstadt zu fahren, würde sie von Handewitt durch die Schleife fahren, um den alten Bahnhof von Süden zu erreichen, dann in einen Tunnel abtauchen, um über einen engen Bogen auf den Bahnhofsvorplatz zu kommen und wie der Bus zum ZOB zu fahren. Wie dann die schweren Zweisystembahnen durch die topographisch anspruchsvolle Stadt weiter fahren sollen, wird nicht beantwortet. Das sei hier mal dahingestellt.

Erst 2021, fünf Jahre nach der Ablehnung, sollte eine Stadtbahn-Studie beauftragt werden. Nur 40.000 Euro sollten für die Studie aufgewendet werden, ein Bruchteil dessen, was die Grundlagenstudien in Kiel und Lübeck gekostet haben. Beauftragt wurde bis heute nichts, finanziert werden soll das Gutachten erst in den nächsten Jahren. Es drängt sich daher die Frage auf, ob die Tram wirklich ge-

wollt ist oder nur ein Feigenblatt für die Ablehnung des Innenstadtbahnhofs ist.

Ein weiterer Rückschlag kam Ende 2023. Der SSW beantragte im nordfriesischen Kreistag, dass der Kreis die Reaktivierung ablehne. Der Antrag fand eine Mehrheit. Es werden die üblichen Sorgen der Bevölkerung zitiert, vor langen Schließzeiten der Schranken, Beeinträchtigungen durch Lärm und einer Verschlechterung der Busanbindung. Damit wird der Antrag aber nicht begründet, nein: „Eine Reaktivierung schwächt perspektivisch die Infrastruktur der Marschbahn [...]. Die dortigen Zustände sind weiterhin unhaltbar, darum ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll–Flensburg eine verfehlt Prioritätensetzung. Weil ein Großteil der Westküste außerdem die direkte Anbindung an den Fernverkehr verlieren würde.“

Man hat Angst vor einem Gespenst.

In der Region spukt eine Idee, die aus der gleichen Ecke wie die Stadtbahn und die Verlängerung der Autozüge kam: eine Verlagerung des Fernverkehrs nach Westerland. Nach dieser Idee sollen die Züge von Hamburg nach Westerland nicht über die Marschbahn fahren, sondern über Neumünster, Jübek und unsere zu reaktivierende Strecke (wenn nicht sogar über Kiel und Flensburg). Wie die anderen hielt auch diese Idee einer kritischen Prüfung nicht stand und wurde von niemandem ernsthaft verfolgt. Die Idee übersieht, dass auch Heide und Husum angebunden werden wollen. Sie wurde aber in der Region erfolgreich propagiert. Nicht nur eine stündliche Regionalbahn, sondern auch noch Fernverkehr, Autozüge – das hat viele in der Region verschreckt.

All das wird nicht auf der Strecke fahren können. Mit der Elektrifizierung werden auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge auf die Marschbahn kommen. Richtung Flensburg soll keine Oberleitung gebaut werden, es sollen die Akku-Triebwagen zum Einsatz kommen. Planmäßig wird daher kein Verkehr umgeleitet werden können. Ohne weitere Kreuzungsstationen kann es auch keine zusätzlichen Züge geben. Macht man die Ausweichgleise zudem kurz genug, wird auch effektiv Güterverkehr ausgeschlossen.

Nicht zu leugnen ist allerdings, dass die zusätzliche Nord-Ost-Verbindung die Ausfallsicherheit erhöhen würde. Sollte etwa einmal die Klappbrücke in Husum ausfallen, wäre Nordfriesland trotzdem nicht von der Bahnwelt abgeschnitten. Außerplanmäßig könnten dann Züge mit Zweikraft-Lokomotiven umgeleitet werden. Oder es könnte ein Inselbetrieb Niebüll–Westerland gefahren werden, der über unsere Strecke von der Werkstatt versorgt würde.

Das Konzept

Die aktuellen Pläne können dem Nahverkehrsplan des Landes entnommen werden. Sie entsprechen weitestgehend unseren Forderungen aus dem Jahr 2011. Die Strecke soll in einer ersten Stufe mit einer Regionalbahn betrieben werden, die in Weiche, Handewitt, Unaften, Wallsbüll, Schafflund, Sprakebüll, Achtrup, Leck und Risum-Lindholm halten soll. Die Halte Flensburg-Gartenstadt und -Exe sind Optionen.

Die Pläne wurden vom Land für den 3. Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt angemeldet. Der Anmeldung kann ein belastbares Betriebskonzept entnommen werden. Ab Flensburg ZOB zur Minute :6, in Weiche :13, Niebüll :54. Also 48 Minuten Fahrzeit, 20 Minuten schneller als der heutige Bus. In beiden Knoten gibt es Anschlüsse in alle Richtungen. Die Kreuzung liegt um die Minute :30 in Wallsbüll. In Flensburg würde auf den Express nach Kiel durchgebunden, so entstünde eine direkte Verbindung Kiel–Niebüll.

Derzeit wird mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h gerechnet. Die NAH.SH rechnet inzwischen mit Kosten von 60 Mio. €, einem NKV von nur noch 1,2 und mit 800 bis 1500 neuen Kund:innen am Tag. Deswegen steht die Strecke weiter unter dem Vorbehalt der Anbindung an den ZOB im Nahverkehrsplan des Landes.

Ein grobes Buskonzept kann der Abbildung entnommen werden, ein ausgereiftes gibt es noch nicht, wir drängen aber dazu. Die Bahn kann den Bus nicht ersetzen, aber sehr gut ergänzen. Die Grafik zeigt auch, dass beide unterschiedliche Gebiete erschließen. Die Vorteile der Bahn liegen auf der Hand: die höhere Geschwindigkeit, der Kom-

fort, die bequemen Anschlüsse zum restlichen Regionalverkehr.

Das soll die erste Stufe sein, perspektivisch gibt es noch die Option einer Express-Verbindung auf der Strecke. Das OdeS-Gutachten aus dem Jahr 2021 über den Schienenverkehr in Schleswig-Holstein sah Potential für einen Expresszug von Flensburg nach Westerland.

Analog den geplanten Regio-S-Bahnen Kiel und Lübeck gibt es erste Ideen für eine Regio-S-Bahn Flensburg. Sie würde zusätzlich auf dem östlichen Abschnitt der Strecke fahren, etwa bis Wallsbüll, und das mindestens alle halbe Stunde.

Ausblick

Um die Reaktivierung der Strecke Niebüll–Flensburg wird bald ein Jahrzehnt leidenschaftlich gerungen. Die Situation wirkte lange Zeit festgefahren. Aber es haben auch ganze vier Gutachten eine Reaktivierung befürwortet, das Land hält deswegen weiter an ihr fest. Aus unserer Sicht deutet vieles darauf hin, dass in der Region ein Umdenken stattfindet. Wir sind zuversichtlich, dass die Strecke noch dieses Jahrzehnt reaktiviert wird.

Erste Hoffnungsschimmer: die DB errichtet ein neues Elektronisches Stellwerk in Niebüll und das Reststück unserer Strecke soll bis zur B5 als Baugleis hergerichtet werden. Sie wäre also weiter angeschlossen. Anfang März zeigte sich die Wirkung des Trassensicherungsvertrags: die Strecke wurde freigeschnitten, um ihren langfristigen Erhalt zu sichern.

 **JAN NIEMEYER**

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

Vergabe der Marschbahn

■ DB Regio wird auch in Zukunft die Marschbahn fahren. Im Januar haben Wirtschafts- und Finanzausschuss zugestimmt, die Widerspruchsfrist für die unterlegenen Bieter ist Ende Februar abgelaufen und das Land hat den Zuschlag erteilt. Damit wurde das am 15.03.23 gestartete Vergabeverfahren abgeschlossen, an dem immerhin 6 Bieter teilgenommen hatten. Dass sich so viele beworben hatten, war erfreulich. Denn die Marschbahn galt schon immer als anspruchsvolle Strecke, was in der kommenden Vertragsperiode um so mehr gelten wird, mit den anstehenden Sanierungen, dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung samt dem damit verbundenen Traktionswechsel. Die Tatsache, dass die NAH.SH eine Entschädigung für die Bieter vorgesehen hatte, wird aber auch eine Rolle gespielt haben. Der neue Verkehrsvertrag soll vom Fahrplanwechsel 2025 bis Dezember 2034 laufen. Der Fahrplan wurde im Wesentlichen nicht verändert. Das Land stellt für eine bessere Ausfallsicherheit zwei zusätzliche Lokomotiven bereit. Um dem Personalmangel zu begegnen, sollen zur Betriebsaufnahme 25 zusätzliche Triebfahrzeugführer:innen ausgebildet werden und dann jede Jahr fünf weitere.

Infrastruktursicherung

■ Am 29.02. hat der Finanzausschuss dem Infrastruktursicherungsvertrag zugestimmt. In dem Vertrag hat das Land mit der DB Netz AG geregelt, wie derzeit stillgelegte Infrastruktur für die Zukunft gesichert werden kann. Anders als in den alten Verträge – der erste wurde 2000 geschlossen – sollen jetzt alle Strecken gesichert werden, die der DB in Schleswig-Holstein gehören, nicht nur ausgewählte. Ausgenommen wurden einige Strecken, die nicht sinnvoll reaktivierbar sein sollen. Pönitz–Ahrensböök wird dafür als Beispiel genannt, die anderen Ausnahmen sind uns nicht alle bekannt. Das sind die Strecken des Vertrags:

1. Flensburg-Weiche–Flensburg ZOB
2. Flensburg-Weiche–Risum-Lindholm
3. Verbindungskurve Flensburg-Weiche–Dänemark
4. Husum–Mildstedt

5. Heide–Tönning
6. Neumünster–Ascheberg
(gesamte Strecke statt bisher nur Bahnübergänge)
7. Bahnhof Malente (in Richtung Lütjenburg)
8. Bahnhof Bad Oldesloe (in Richtung Henstedt-Ulzburg)
9. Bad Oldesloe–Ratzeburg
10. Hollenbek–Landesgrenze SH/MV (–Hagenow Land)
11. Schwarzenbek–Bad Oldesloe
12. Wilster–Brunsbüttel
13. St. Michaelisdonn–Brunsbüttel Nord
14. Wrist–Kellinghusen
15. Eutin–Neustadt
16. Lübeck St. Jürgen–Schlutup
17. Rendsburg-Seemühlen–Fockbek

Dieses Jahr stehen 90.000 € aus Regionalisierungsmitteln zur Verfügung, ab 2025 jährlich bis zu 500.000 €. Es werden aber nur die tatsächlich entstandenen Kosten abgerechnet, zuletzt waren das zwischen 160.000 und 350.000 € im Jahr. Geld wird in der Regel ausgegeben, um die Strecken verkehrssicher zu halten, etwa durch die Sicherung von Überführungen. Mit der Aufnahme weiterer Strecken soll keine weitere Kostensteigerung verbunden sein, da häufig keine Schienen mehr vorhanden sind. Die DB wird dann nur vom Verkauf der Grundstücke abgehalten.

Die Landesregierung hat sich vor dem Hintergrund der Klimaziele selbst verpflichtet, so viele Strecken wie möglich zu erhalten. Die Liste wurde erweitert, um sich so wenig Optionen wie möglich zu verbauen. Einzelne Strecken haben es dennoch nicht auf die Liste geschafft, etwa weil zu viel überbaut, entwidmet oder verkauft worden ist, kurz: weil es nichts mehr zu sichern gibt. Die Strecken nach Ahrensböök, Heiligenhafen und Schleswig-Altstadt zählen leider dazu.

Sanierung Rieseby–Eckernförde

■ Wer die Debatte aufmerksam verfolgt hat, wird bemerkt haben, dass der Vertrag nicht mehr bloß die Infrastruktur sichern, sondern sie jetzt „entwickeln“ soll. Das hat den Hintergrund, dass auch Maßnahmen an Strecken mitfinanziert werden kön-

nen, die noch in Betrieb sind. Das Land will zusätzliche Kosten für Maßnahmen übernehmen, die über eine Standardsanierung hinausgehen, aber die Betriebsqualität steigern. Die DB bezahlt dagegen sonst nur eine Sanierung in gleicher Qualität. Das erste Beispiel ist die Sanierung des Nordkopfes im Bahnhof Eckernförde und der Strecke bis Rieseby im November und Dezember des letzten Jahres. Die NAH.SH hat dafür gesorgt, dass die Weichen im Norden des Bahnhofs jetzt mit 80 statt 50 km/h befahren werden können, die Strecke wurde sogar auf 110–120 km/h ausgebaut, insgesamt eine deutliche Beschleunigung. Für die Anhebung der Geschwindigkeit müssen jedoch noch einzelne Bahnübergänge in Angriff genommen werden (ohne technische Sicherung sind nur 80 km/h zulässig).

Förderung der Angelner Dampfisenbahn

■ Der alte wie der neue Vertrag zur Infrastruktursicherung wurde nur mit der DB geschlossen. Da der aktuelle Nahverkehrsplan auch eine Reaktivierung der Strecke nach Kappeln vorsieht, wurde ein eigener Vertrag mit der Angelner Eisenbahn Gesellschaft UG geschlossen, der Betreiberin. Dafür stehen ab 2025 jährlich max. 100.000 € zur Verfügung. Dieses Jahr sogar 132.000 €, da akut saniert werden muss. Es droht sonst kurzfristige Sperrung durch die Eisenbahnaufsicht.

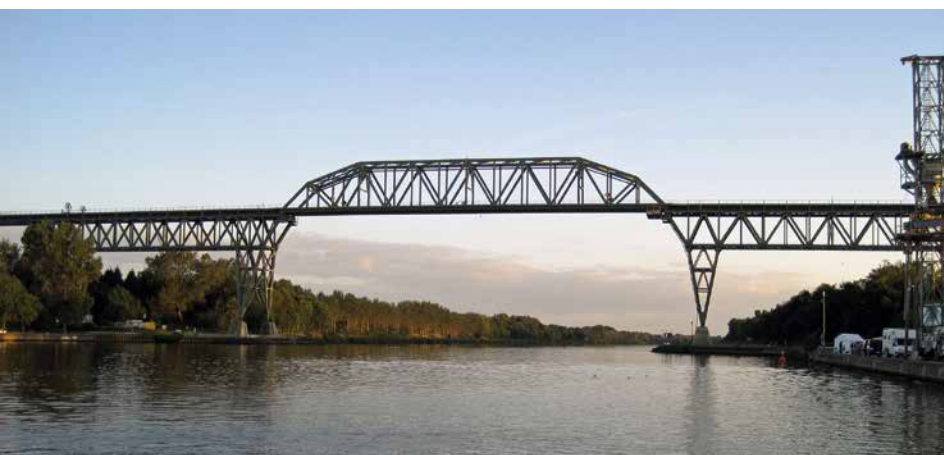
Schleibrücke

■ Seit Anfang November gibt es wieder eine Brücke bei Lindaunis. Nachdem die alte Klappbrücke im März 2023 wegen zu großer Schäden abgebaut

worden war, wurde sie über den Sommer durch eine provisorische Schubbrücke ersetzt. Die Brücke wurde am 08.11. erstmals für Fußgänger und Radfahrende eröffnet, seit dem 20.12. fahren die Züge der Nordbahn von Flensburg und Kiel wieder zur Brücke. Ab dem 28.03. wird die Brücke erstmals für den Schiffsverkehr geöffnet. Nebenan wird weiter an der neuen Klappbrücke gebaut. Nach der schweren Sturmflut im Oktober hatte man befürchtet, dass sich die Bauzeit verlängern könnte. Ein Uferwand wurde auch unterspült, aber ohne gravierende Schaden zu verursachen. Die neue Brücke soll wie geplant 2025 eröffnen.

Flensburg Weiche

■ Die Flensburger Kommunalpolitik hat ihren Widerstand gegen einen Fernbahnhof in Weiche aufgegeben. Das SMA-Gutachten aus dem Jahre 2015 hatte den Bahnhof bereits empfohlen, die Mehrheit in der Stadt ignorierte aber die Expertenmeinung. Die Quittung hat die Stadt jetzt bekommen, seit dem Fahrplanwechsel hält kein Fernzug mehr in der Stadt. Im November hat sich eine Mehrheit aus SSW, SPD, CDU und Grünen für den neuen Fernzughalt ausgesprochen. Es wird jetzt anerkannt, dass der Umweg zum Flensburger Bahnhof über die Schleife zu viel Zeit kostet. Im Dezember war der Bahnhof Thema im Landtag, auch dort fand die Reaktivierung eine Mehrheit. Offen ist freilich, wer dort halten soll. Die DB will künftig nur noch über den Fehmarnbelt fahren. Wir setzen uns aber weiter dafür ein, dass auf der Jütlandroute Fernverkehr fährt.



Die Hochbrücke Hochdonn, auf ihr quert die Marschbahn den Nord-Ostsee-Kanal. Mit der Ansiedlung des Northvolt-Batteriewerks rückt die Brücke in den Fokus. Das Werk soll vor allem über die Schiene beliefert werden, mit mehreren schweren Güterzügen jeden Tag. Die Frage ist: Verkraftet das die 1920 eröffnete Brücke? Die Anbindung des Batteriewerks sollte großes Thema dieser Ausgabe sein. Da alles noch im Fluss ist, musste der Artikel noch einmal überarbeitet werden und erscheint in der nächsten Ausgabe.



Einfahrt ICE 4 in den Bahnhof Hamburg Dammtor.