

# Schleswig - Holstein - Schiene

Informationen für Fahrgäste im Norden  
Herausgegeben vom Fahrgastverband  
**PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein / Hamburg**

Heft 14  
Ausgabe 1 / 2002

## PRO BAHN Stellungnahme zum LNVP 2007

Kiel (hb) PRO BAHN begrüßt, daß das Land Schleswig-Holstein mit dem Entwurf zum Landesweiten Nahverkehrsplan seine Absicht verdeutlicht, sich auch in den nächsten Jahren zu bemühen, Verbesserungen für den öffentlichen Personenverkehr zu erreichen. Trotz der Freude darüber, daß mehrere PRO BAHN-Konzepte mit in den Entwurf eingeflossen sind oder sogar übernommen wurden, sind zahlreiche Punkte aus Fahrgastsicht kritisch zu betrachten.

So führt beispielsweise die Ausbau- und insbesondere die Fahrplankonzeption auf der Strecke Kiel - Lübeck zu erheblichen Wartezeiten für die Fahrgäste. Auf dem aufkommensstärksten Abschnitt (Kiel - Preetz) fehlt ein regelmäßiger Taktverkehr. Das zweite Gleis westlich von Bad Malente-Gremesmühlen kommt an die Stelle, wo es am schwierigsten zu realisieren ist und den wenigsten Fahrgästen nützt. Ein entsprechender Zweigleisabschnitt bei Raisdorf wäre ein nicht nur am stärksten genutzt, sondern auch leichter zu realisieren und aufwärtskompatibel zu den weite-

ren Maßnahmen (z.B. neue Haltepunkte, Stadtbahn,...). Damit kann ein sauberer Halbstundentakt Kiel - Preetz, eine gute Anbindung aller Orte an den Knoten Kiel zur vollen Stunde und die Verbindung der beiden Knoten Kiel und Lübeck zur vollen Stunde erfolgen.

Es wird ausdrücklich von PRO BAHN begrüßt, daß nach langen Jahren des Wartens mit dem Einstieg in den Integralen Taktfahrplan begonnen werden soll. Das entsprechende Gutachten beinhaltet aus Fahrgastsicht leider viele Unklarheiten und sogar Mängel. *Fortsetzung siehe Seite 2*

## Endlich: Neumünster-Bad Segeberg Reaktivierung am 15. Dezember 2002

Lübeck (fs) Was lange wärt, wird endlich gut: Nach mehrfach verschobenen Terminen für die seit Jahren geplante Reaktivierung der seit 1984 stillgelegten Bahnstrecke Neumünster - Bad Segeberg stellte die LVS nun den 15. Dezember 2002 - neuer festliegender Termin für den Jahresfahrplanwechsel europaweit - in Aussicht.

Im Stundentakt von 5 bis 24 Uhr werden dann die neuen LINT-Triebwagen der „nordbahn“, einer gemeinsamen Tochtergesellschaft von AKN und Hamburger Hochbahn (HHA) mit Sitz in Kaltenkirchen, die Strecke durchgängig bis Bad

Oldesloe bedienen. Neben der Aufarbeitung der Strecke für eine Geschwindigkeit von 120 km/h werden auch die Haltestellen völlig modernisiert. 40 Minuten wird die Fahrt dann dauern. Eingesetzt werden die neuen Triebwagen der AKN vom Typ LINT, die dem neuesten Stand moderner, komfortabler Fahrzeuge entsprechen.

Während die Bauarbeiten in Neumünster Süd schon abgeschlossen sind, werden an den Stationen Rickling, Fahrenkrug und Wahlstedt seit Mai völlig neue Bahnsteige, Wartehäuschen und andere Infrastruktur geschaffen. In Wahlstedt soll zum ersten Mal die Schmuttelwetter-taugliche

*Fortsetzung siehe Seite 2*



Neue Triebwagen für die neue Verbindung: LINT-Triebwagen der AKN

### In dieser Ausgabe:

#### Sonderthema Der Nicht-nur-Flugzug

Das Konzept für eine Anbindung des Flughafens Fuhlsbüttel Seite 10

#### Infos zum SH-Tarif

Über die Planung für einen landeseinheitlichen Tarif ab Seite 3

#### Güterverkehr

Über die aktuelle Entwicklung im Güterverkehr auf Seite 4

#### Taktverdichtung auf der Strecke Kiel-Rendsburg

Forderung des Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein auf Seite 4

### PRO BAHN Informationen für Fahrgäste!

sowie	Seite
Neues von Eiderstedt	2
Nahverkehr Vogelfluglinie	3
Fahrplanvorschau MV	7
Dänemark-Verkehr	8
Ausbaupläne S4 ?	11
Busse auf Ibiza	14
Freizeit-Ticket der DB	15

PRO BAHN Landesverband  
im Internet:  
Sie finden uns unter  
<http://www.pro-bahn-sh.de>

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



## Fortsetzung: PRO BAHN Stellungnahme zum LNVP 2007

Ferner erfolgt die Umsetzung nicht einmal konsequent, wie neue Fahrplänenwürfe zeigen. Markanteste Kritikpunkte sind die fehlende Integration der Regionalbahnen Richtung Lübeck in Kiel verbunden mit hohen Zeitverlusten für die Einwohner aus Raisdorf und Preetz sowie die extrem langen Übergangszeiten in Bad Oldesloe, die die Trennung Schleswig-Holsteins weiterbestehen läßt. Kleine Verschiebungen der Fahrpläne verkürzen die Wartezeiten.

Zur prinzipiellen Vorgehensweise der LVS bleibt festzuhalten, daß PRO BAHN zwar begrüßt, daß die LVS mit der Auftragsvergabe für mehrere Gutachten Forderungen erfüllt hat, die auch von PRO BAHN erhoben wurden. Wesentliche Probleme und Unzulänglichkeiten der Gutachten wären zumindest teilweise vermeidbar gewesen, wenn die Verantwortlichen sich bemüht hätten, die Fahrgastverbände auf Expertenebene mit einzubeziehen. Eine offene und transparente Vorgehensweise muß hier zukünftig vorgesehen und auch angewendet werden.

Für die Probleme, die bei der Gutachtenbe- und -erstellung sowie deren Abnahme aufgetreten sind, kommen Kapazitäts- und Kompetenzprobleme oder externe Gründe in Frage. Welche Kombination von Gründen auch immer verantwortlich sein mag, es erscheint eine wissenschaftliche Begleitung der Auftragsvergabe und Gutachtenabnahme erforderlich, um zukünftig solche Probleme zu vermeiden. Diese ist beispielsweise durch zusätzli-

che wissenschaftliche Angestellte bei der LVS, Vergabe der Gutachten über Dritte oder auch durch Betreuung der LVS durch einen wissenschaftlichen Beirat sinnvoll.

Als die wesentlichen PRO BAHN Forderungen zur Änderung des LNVP bzw. ITF verbleiben:

- Verlegung des Zweigleisabschnittes in den Bereich Raisdorf Neuordnung der Fahrpläne Kiel - Lübeck mit echtem 30-Minuten-takt Kiel - Preetz
- Eröffnung neuer Stationen Kiel, Raisdorf und Preetz vor 2007
- Herstellung des Anschlusses Neumünster - Lübeck in Bad Oldesloe durch Neuordnung der Fahrpläne und ggf. Beschleunigung der Strecke Puttgarden - Lübeck.
- Prüfung einer weiteren Beschleunigung Lübeck - Büchen oder ggf. eines Bahnhofsumbaus in Büchen, um den Knoten in Büchen rechtzeitig zu erreichen.
- Neugestaltung des Fahrplanes im Abschnitt Kiel - Eckernförde (Halbstundentakt).
- Einbeziehung der Fahrgastverbände in Sachentscheidungen im Fahrgastbeirat und auf Expertenebene

Die ausführliche Stellungnahme können Sie unter [www.pro-bahn-sh.de/lnvp.pdf](http://www.pro-bahn-sh.de/lnvp.pdf) nachlesen oder als Briefpost beim Landesverband (siehe Seite 5) bestellen.

## Fortsetzung: Reaktivierung Neumünster - Bad Segeberg

Wartehalle „Typ Schleswig-Holstein“ mit wenig zusätzlichem Komfort errichtet wird. Dagegen soll in Fahrenkrug wieder ein „richtiger“ Bahnhof entstehen. Die Gemeinde will ein festes Gebäude mit Warteraum, Kiosk, einsehbarer Fahrradabstellanlage und einer Einliegerwohnung errichten, damit das Gebäude unter Aufsicht ist und einen neuen Ortsmittelpunkt darstellen kann.

Nicht abgeschlossen sein wird die geplante Verlegung des Bahnhofes Bad Segeberg. Dieser soll neu auf der anderen Seite des Bahnüberganges gegenüber des heutigen ZOB neu errichtet werden, der ZOB wird dann direkt vor den neuen Bahnhof gelegt, um die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus deutlich zu verkürzen.

1.200 Fahrgäste werden nach Schätzung der LVS täglich erwartet. In den Fahrzeugen wird Servicepersonal den Fahrgästen Kaffee, Kaltgetränke, Brötchen sowie kleine Snacks anbieten und



Planskizze der modular aufgebauten Wartehalle vom Typ Schleswig-Holstein Skizze: LVS

als freundlicher, kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung stehen. „Mit diesem Serviceangebot wird es uns gelingen, die Fahrgastzahlen kontinuierlich zu steigern“, so Geschäftsführer Nis Nissen.

Gleichzeitig wird das Buslinienangebot im Einzugsbereich der Schienenstrecke neu geordnet und ganz stark auf das SPNV-Angebot abgestimmt. Ebenfalls erhält Bad Segeberg ein neues Stadtbussystem.

Der Fahrgastverband PRO BAHN wünscht dem jungen Unternehmen einen gelungenen Start auf der neuen Verbindung!



## Gründung der NBE nordbahn

**Kaltenkirchen (akn) Die AKN Eisenbahn AG und die Hamburger Hochbahn haben im Februar die nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH NBE mit Sitz in Kaltenkirchen gegründet.**

Zweck des Unternehmens ist der Betrieb der Regionalbahnstrecke Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe. Beginnend mit der Betriebsaufnahme im Dezember 2002 wird die nordbahn voraussichtlich zwölf Mitarbeiter beschäftigen. AKN und Hochbahn halten jeweils 50% der Anteile an der nordbahn, deren Geschäftsführung Nis Nissen (AKN) und Wolfgang Dirksen (HOCHBAHN) übernommen haben

## Neues von Eiderstedt

**Husum (hb) Auf der letzten Sitzung des Streckenbeirates Husum - St. Peter-Ording war nur positives über die Strecke zu berichten. Die Fahrgastzahlen seit Übernahme des Bahnverkehrs durch die NOB sind um 30 % gestiegen.**

1.500 Fahrgäste nutzen nach aktuellen Zählungen die Strecke

täglich. Ein großer Teil der Fahrgäste fahre zum Bahnhof Ording, was wiederum zeigt, wie wichtig dieser Bahnhof ist. Die Gemeinde wollte die Strecke kürzen, um das Areal anderweitig zu nutzen.

### Schließung von Haltestellen kein Thema

Die überlegte Schließung einiger Bedarfshaltestellen sei jedoch kein Thema mehr. Die im Landesweiten Nahverkehrsplan 2002 (LNVP) zur Prüfung anstehenden Haltestellen Sandwehle, Katharinenheerd, Kating, Witzwort und Harblek können nach dem derzeitigen Betriebskonzept der NOB mit ihren spurtschnellen LINT-Triebwagen problemlos mitbedient werden. Das frühere Konzept der DB hatte die Schließung aller Bedarfshalte vorgesehen, um die Strecke im Stundentakt bedienen zu können. Mit dem Fahrplan in Anlehnung an den PRO BAHN-Entwurf "Der letzte Fahrplanwechsel" ist heute ist beides möglich, und so steht die dringende Modernisierung der Haltepunkte an der Strecke auch im Mittelpunkt der 4. Sitzung des Fahrgastbeirates.

### Fahrgastzuwächse an Bedarfshalten

Die Fahrgastzahlen der Bedarfshalte steigen ebenfalls an. Zwischen 17 und 27 Fahrgäste pro Tag, in Katharinenheerd sogar 59 Fahrgäste. Seit dem 20. Juni halten alle Züge dort regelmäßig, da eine Umfrage ergeben hatte, daß viele Fahrgäste Angst haben, übersehen zu werden und dies einigen auch schon mal passiert ist. Die Einrichtung von "Halteampeln" wurde jedoch von den meisten als nicht zweckmäßig benannt, obwohl diese in Süddeutschland schon mehrfach erfolgreich angewendet werden.

### Bahnhöfe besser zu finden

Die NOB und Stationsbüro SH haben ein Konzept umgesetzt, wie die zum Teil versteckt liegenden Bahnhöfe der Strecke an den Zuwegungen besser ausgeschildert werden können. Gemeinsam mit Landkreis und Straßenmeistereien wurde jetzt an der Umsetzung gearbeitet. In St. Peter-Ording und -Süd sowie Garding wurden auch Ortspläne an den Haltestellen ausgehängt, um ankommenden Fahrgäste die Orientierung zu erleichtern. An den Bedarfshalten wird DB Station und Service sogenannte Stationsmasten installieren, damit die Haltestellen besser gefunden werden. Als neuestes Angebot sind ab sofort Fahrradmonatskarten für die Strecke bis Husum erhältlich.

## HVV wird erweitert

**Hamburg (bw) Höchstwahrscheinlich zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wird der HVV auf den jeweiligen Gesamtbereich der angrenzenden Landkreise in Schleswig-Holstein erweitert. Die niedersächsischen Kreise werden im nächsten Jahr folgen.**

Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 werden die in Schleswig-Holstein liegenden angrenzenden Landkreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg komplett mit allen weiteren Verkehrslinien in den HVV integriert. Damit können endlich von allen Orten in den Landkreisen einheitliche Fahrscheine nach Hamburg und anderen Orten des HVV gelöst werden.

Ebenso können nach landesweiter Einführung des SH-Tarifs (siehe unten) durchgehende Fahrscheine nach allen Orten in Schleswig-Holstein gelöst werden.

## Kommt: Schleswig-Holstein-Tarif

**Kiel (hb) Die vor Jahren ins Leben gerufene Kampagne des Landes SH „Ein Tarif - ein Fahrschein - ein Fahrplan“ ist ihrer Verwirklichung ein deutliches Stück näher gekommen. Im Bahnverkehr ab 15. Dez. 2002, im gesamten ÖPNV dann im Jahre 2003 wird für jede mögliche Verbindung nur noch ein Fahrschein benötigt, die alle nach dem gleichen Tarif ausgegeben werden.**

Ab 2003 soll der SH-Tarif landesweit mit Ausnahme des HVV gelten. Zur Anwendung kommt ein Relationspreissystem, bei dem für jede beliebige Fahrt von A nach B eine Preisstufe definiert ist. Der Kunde braucht zukünftig nur noch einen Fahrschein, unabhängig davon, wie oft er umsteigt und



Statt Fahrkartenvielfalt bald ein einheitlicher Tarif: Der SH-Tarif kommt

und welche Verkehrsmittel er benutzt. Ein attraktives Fahrkartensortiment ist auf alle Kundengruppen und alle Fahrtbedürfnisse ausgerichtet. Es werden die gleichen Konditionen gelten wie in wenigen Jahren überall in Deutschland. Z. B. gilt der Kinder tarif für Kinder zwischen 6 und unter 15 Jahren, auch Tages- und Gruppenkarten werden vereinheitlicht.

Für den Übergang in den HVV sowie HVV-Vergrößerungsbereich wird mit dem Tarif SH-Tarif-Plus ebenfalls eine Möglichkeit geben, einen einheitlichen Fahrschein zu jeder Haltestelle im HVV-Bereich zu lösen.

Die Verbünde werden dazu noch wachsen. So wird wahrscheinlich im Jahr 2003 der Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) um die Stadt Neumünster und den gesamten Kreis Rendsburg-Eckernförde erweitert. Die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg werden dem HVV angeschlossen. Die weiteren Kreise werden noch enger zusammenarbeiten.

Gleichzeitig wird ein neues Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) eingeführt. Da alle Verkaufsdaten in den elektronischen Verkaufsstellen gespeichert werden, können daraus monatlich Quelle-Ziel-Auswertungen durchgeführt werden. Es wird für jede Verbindung festgelegt, welches Unternehmen die Einnahmen oder Anteile daran (wenn 2 Unternehmen verkehren) erhält. Damit werden die Einnahmen insofern gerechter verteilt, daß die Unternehmen, die aufgrund einer bestimmten Leistung mehr Fahrgäste gewinnen können, auch die Einnahmen daraus erhalten.

Um die Fülle an Aktivitäten zu koordinieren und alle Beteiligten zu beraten, hat Fa. mobilität als Berater in Kiel das „Tarifbüro SH“ eröffnet: Walkerdamm 17 (im Hause LVS), 24103 Kiel, Tel. 0221-921827-0, www.sh-tarif.de.

## Nahverkehr auf der Vogelfluglinie

**Lübeck (fs) Im Entwurf des 2. Landesweiten Nahverkehrsplanes 2007 ist die Vision für Nahverkehr im Zweistundentakt auf der Vogelfluglinie bereits vorgesehen.**

Als weitere Bahnhöfe sind Großenbrode und Lensahn geplant. In Neustadt werden die Züge nicht im Stadtbahnhof halten, son-

dern an einem neuen Bahnhof „Neustadt-West“, der direkt an der Nord-Süd-Strecke liegt. Dies verkürzt die Fahrzeit erheblich und macht einen kostengünstigen Taktfahrplan erst möglich. Auf der Insel Fehmarn ist angedacht, den ehemaligen Bahnhof in Burg zu reaktivieren. Da dafür umfangreichere Planungen und Bautätigkeiten notwendig sind, könnten die Züge vorübergehend in Puttgarden enden.

Ca. 5. Mio. Euro sind notwendig, damit die Stationen überhaupt angefahren werden können. Selbst wenn der Landtag den LNVP beschließen sollte, womit der Startschuß für die Planung gegeben wäre, kann es noch lange dauern, bevor der Taktverkehr aufgenommen werden kann. Die Vergangenheit hat gezeigt, daß Bauvorhaben leider deutlich länger dauern als geplant. In Aussicht gestellt hat die LVS aber einen Fahrradzug, der ab Mai 2003 nach Puttgarden fahren soll.

Die Reaktivierung des Bahnhofes Ratekau wird sich leider auch um ein Jahr auf 2003 verzögern.

## Güterbahn Schleswig-Holstein

**Flensburg (bm) Nachdem die DB Cargo zum 31.12.2001 sämtliche Güterverkehrsstellen im Landesteil Schleswig im Rahmen ihres MORA C-Konzeptes aufgegeben hat, übernahm die "Güterbahn Schleswig-Holstein" diese Verkehre.**

Hinter diesem Projekt steht die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG). Begleitet von anfänglichen Kinderkrankheiten im Betriebsablauf der ersten Wochen, die teilweise durch unkooperatives Verhalten der DB hervorgerufen wurden, bedient die NVAG zusammen mit ihrem Kooperationspartner Angelnbahn (AB) seit dem 02.01.2002 die 18 Güterverkehrsstellen im Landesteil Schleswig. Die AB bedient von Schleswig aus die Kunden in Richtung Rendsburg, Flensburg und Kappeln, während die NVAG die Verlader entlang der Marschbahn bedient sowie den Hauptlauf zum Rangierbahnhof Maschen übernimmt.

Im Gegensatz zu früher können nun auch Transporte innerhalb des Landesteils Schleswig (z.B. Flensburg-Westerland) schneller und effizienter durchgeführt werden. Während die DB Cargo sämtliche Transporte über ihren Knotenbahnhof Maschen abwickelte, ein Waggon von Flensburg nach Westerland also abends zunächst nach Maschen lief um dann am nächsten Tag wieder gen Norden nach Sylt zu rollen, wickeln NVAG und AB diese Verkehre direkt ab.

Insgesamt investiert die NVAG • 4,2 Mio. in die "Güterbahn Schleswig-Holstein". Unter anderem wurden drei modernisierte Ex-DB 203 aus dem DB-Werk Stendal beschafft. Außerdem wurden 50 Güterwaggons langfristig angemietet. Die Verlader sind begeistert. Sie loben den engen Kundenkontakt und die flexiblen Betriebskonzepte. Zu Zeiten der DB Cargo war so etwas undenkbar. Schon nach wenigen Wochen konnte die "Güterbahn Schleswig-Holstein" mehr Kunden als ihr Vorgänger DB Cargo aufweisen. Es scheint also doch noch reichlich Interesse am Einzelwagenverkehr zu geben. Nun will die NVAG unter Einbeziehung der Industrie- und Handelskammern weitere Kunden gewinnen, die bisher den LKW benutzt haben.

Die NVAG bietet den Verladern neben dem reinen Schienentransport auch weitergehende logistische Dienstleistungen an, wie z.B. den Vor- und Nachlauf per LKW. Partner ist hierbei die NVAG-Logistik GmbH.

Das nächste Ziel ist die Wiedereröffnung der Strecke Niebüll-Flensburg, die für diesen Dezember geplant ist. Außerdem wird es der AB bald möglich sein, das dänische Netz zu nutzen. Dann

können Waggons aus Skandinavien in Padborg übernommen werden, die für den Landesteil Schleswig bestimmt sind.

## Renaissance des dänisch-deutschen Schienengüterverkehrs?

**Flensburg (bm) Vorrausichtlich im Sommer 2003 wird in Deutschland die Autobahn-Maut für den LKW-Verkehr eingeführt. Viele dänische Verlader und Spediteure denken deshalb über eine Verlagerung ihrer Verkehre auf die Schiene nach.**

Die in Padborg ansässige Privatbahn Traxion sowie die DSB-Tochter Railion Danmark können sich momentan jedenfalls über fehlende Anfragen nicht beschweren. Viele Verlader und Spediteure informieren sich schon einmal über Transportpreise und Laufzeiten. Bei den Laufzeiten kann ein Ganzzug bereits mit dem LKW konkurrieren. Sobald die deutsche Autobahn mautpflichtig wird, kann die Schiene die Straße auch preismäßig ausstechen.

Die schwedische Möbelkette Ikea hat bereits reagiert. Am 12.06.2002 rollte der erste Ikea-Zug zwischen dem schwedischen Älmhult und dem Zentrallager in Duisburg. Bis Padborg übernimmt Traxion die Traktionsleistung. Bis Duisburg fährt dann die RAG. Zunächst verkehren wöchentlich fünf Zugpaare.

Sollte diese Zusammenarbeit weiterhin erfolgreich verlaufen, wäre dies natürlich die beste Werbung für Traxion sowie den Schienengüterverkehr im Allgemeinen. Dann würden hoffentlich auch andere Verlader die Scheu vor der Schiene verlieren.

## Güterverkehr in Südholstein

**Lübeck (fs) Nach dem die DB Cargo das Streichprogramm „MORA-C“ umgesetzt hat, findet im südholsteinischen kaum noch Güterverkehr statt. Zwischen Hamburg und Lübeck werden keine Zwischenbahnhöfe mehr bedient.**

Die „Ecotrans Hanserail Eisenbahnagentur bedient mittwochs und samstags Bad Segeberg. Mittelfristig ist an eine Ausweitung der Bedienung u. a. auch wieder nach Ahrensburg geplant.

Auch die Bedienfahrt von Lübeck nach Oldenburg/Holst. ist entfallen. Damit ist die gesamte Strecke Lübeck - Puttgarden ohne Güterverkehr. Lediglich Militär-Ganzzüge werden noch nach Oldenburg gefahren; die wurden früher über Malente nach Lütjenburg gefahren.

Für die Bedienung der Fa. Nienburger Glas in Wahlstedt bei Bad Segeberg wurde eine neue Lösung gefunden. Nun schloß die Westfälische Almetalbahn (WAB) einen Belieferungsvertrag mit dem Güterkunden ab. Seitdem fährt wöchentlich ein mit Dolo mit beladener Güterzug von Scharzfeld (Harz) über Altenbeken - Minden - Buchholz - Bad Oldesloe nach Wahlstedt.

Für die im Dezember wiedereröffnete Strecke Neumünster - Bad Segeberg ist derzeit kein Güterverkehr vorgesehen.

### Neue interessante Internet-Adressen:

[www.nah-sh.de](http://www.nah-sh.de)

Infos rund um den ÖPNV, die Imagekampagne usw.

[www.sfk-kiel.de](http://www.sfk-kiel.de)

Die Kieler Förde-Schiffahrt (demnächst)

[www.sh-tarif.de](http://www.sh-tarif.de)

Infos über die Entwicklung der Tarife (im Aufbau)

## Anschriften der PRO BAHN-Landes- und Regionalverbände

### Landesgeschäftsstelle

Thorsten Brandt • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel. : 04 31 / 73 54 80  
E-Mail: kiel@pro-bahn-sh.de Fax: 04 31 / 73 94 91 7

### Landesvorsitzender

Frank Sievert • Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau • Tel. + Fax: 04 51 / 26 512  
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

### stellvertretender Landesvorsitzender

Holger Busche • Harblek 23 • 25870 Oldenswort • Tel. + Fax: 0 48 64 / 14 78  
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de

### Regionalverband Schleswig / Mittelholstein

Holger Busche • Postfach 57 23 • 24001 Kiel/Kronshagen • Tel.: 04 31 / 73 54 80  
E-Mail: busche@pro-bahn-sh.de Fax: 04 31 / 73 94 91 7

### Regionalverband Westholstein

Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn • Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83

### Regionalverband Lübeck & Umgebung

Ulrich Bahr • Am Wchtelschlag 22 • 23562 Lübeck • Tel.: 04 51 / 59 83 32  
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

### Regionalverband Hamburg

Birger Wolter • Heidkampredder 10 • 21031 Hamburg • Tel.: 040 / 73 98 98 4  
E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de

### Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)

Werner Rönsch • Rotdornweg 21 • 25474 Bönningstedt • Tel.: 040 / 556 63 65

## Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

### RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg

Thema HVV:

"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr  
jeden 3. Donnerstag im Monat

Thema DB + Region:

"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr  
jeden 2. Donnerstag im ungeraden Monat

### RV Lübeck & Umgebung (NEU!)

"Holstenresidenz" • Wisbystraße 9 • Lübeck  
jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.30 Uhr

### RV Schleswig / Mittelholstein

Treffen jeden 1. Freitag im Monat  
auf Einladung, da unterschiedliche Orte

### RV Westholstein

Restaurant "Marathon" im Bf. Elmshorn,  
jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr

PRO BAHN Schleswig-Holstein-Hamburg im Internet: <http://www.pro-bahn-sh.de>

Eine Liste unserer Konzepte nebst Beschreibung finden Sie unter:

<http://www.pro-bahn-sh.de/konzepte.htm>

Alle Adressen und Ansprechpartner von Regional- und Landesverband finden Sie unter  
<http://www.pro-bahn-sh.de/adressen.htm>

Die neue EMail-Adresse des Landesverbandes und der Landesgeschäftsstelle in Kiel lautet:  
[kiel@pro-bahn-sh.de](mailto:kiel@pro-bahn-sh.de)

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen

Sie unseren Bundespressesprecher

Harmut Buyken

Telefon: 0 21 04 / 42 994

Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84

E-Mail: [h.buyken@pro-bahn.de](mailto:h.buyken@pro-bahn.de)

## PRO BAHN-Konzepte

Fahrgäste nehmen Stellung zu Themen des ÖPNV und des Schienenverkehrs. Sachlich informativ werden Problemstellungen aus der Sicht von Fahrgästen erläutert und Forderungen an die Entscheidungsträger formuliert. Aus der Reihe PRO BAHN-Konzepte werden die folgenden Broschüren empfohlen:

- "Ferienverkehr Mecklenburg-Vorpommern" (16 Seiten DIN A4, 1,00 Euro)  
PRO BAHN-Konzept für umsteigefreundliche Ferienreise nach Vorpommern
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)  
PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Schleswig-Holstein
- "Der letzte Fahrplanwechsel" (36 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)  
PRO BAHN Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in der Region Hamburg
- "Das intelligente Netz" (40 Seiten DIN A4, 2,00 Euro)  
Alternatives Konzept zur Y-Trasse (Neubau) Hamburg/Bremen - Hannover
- "Das 1 x 1 des Verknüpfens" (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)  
PRO BAHN-Konzept zur Abstimmung der Schülerverkehre an den Integralen Taktfahrplan der Eisenbahn auf der Halbinsel Eiderstedt (Kreis Nordfriesland)
- "Nie wieder Treppen steigen" (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)  
PRO BAHN-Konzept für die fahrgastfreundliche Gestaltung des Bahnhof Husum
- "Verstopfung im Watt" (12 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)  
PRO BAHN-Konzept zur Bahnstrecke Niebüll - Westerland (Hindenburgdamm)
- "Hein Lüttenborg" in Zahlen und Fakten (8 Seiten DIN A4, 0,50 Euro)  
PRO BAHN-Broschüre über die Museumsstrecke mit Geschichte und Fotos

↑  
Zum Bestellen  
hier ankreuzen  
(oder gewünschte  
Stückzahl schreiben)

Absender: .....

und abschicken an: .....

PRO BAHN  
Postfach 57 23  
24001 Kronshagen  
.....

Je mehr Fahrgäste sich zusammenschließen, desto wirkungsvoller können sie ihre Interessen vertreten. Verkehrspolitik ist zu wichtig, um sie Politikern und Verkehrsbetrieben zu überlassen.

### Deshalb werden auch Sie Mitglied!

Ausschneiden und einsenden an:

**PRO BAHN Landesverband**

**Schleswig-Holstein/Hamburg**

Postfach 57 23 • 24001 Kronshagen

Ich möchte weitere Information über PRO BAHN

Ich unterstütze die Ziele von PRO BAHN und möchte Mitglied werden

Der Jahresbeitrag beträgt:

Für Einzelmitglieder 34.00 Euro

ermäßigt (auf Antrag) 23.00 Euro

Familienmitgliedschaft 40.00 Euro

Name, Vorname .....

weitere Familienmitglieder .....

Straße .....

PLZ, Wohnort .....

Datum, Unterschrift .....

Geburtsdatum, Beruf (freiwillige Angaben) .....

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



## Taktverdichtung Kiel-Rendsburg

Kiel (hb) In den letzten Jahren wurde das Angebot besonders auf den von Kiel ausgehenden Strecken erweitert. Meist bestehen zwei Verbindungen pro Stunde, die jedoch keinen merkbareren Halbstundentakt ergeben. Lediglich die Verbindung nach Rendsburg ist bislang davon ausgenommen. Auch im neuesten LNVP 2002-2007 ist davon ausdrücklich nicht die Rede.

Die Mitgliederversammlung des PRO BAHN Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein fordert daher, die Planung eines Halbstundentaktes zumindest in den wöchentlichen Hauptverkehrszeiten voranzutreiben. Endziel sollte hier natürlich auch der ganztägige Halbstundentakt sein.

Rendsburg mit seinem Vororten Büdelsdorf, Fockbek, Schacht-Audorf, Wester- und Osterrönfeld verfügt insgesamt über fast 60.000 Einwohner. Diese und weitere Orte sind durch ein attrak-



Hoffentlich bald häufiger zu sehen: NOB-Triebwagen auf der Rendsburger Hochbrücke Foto: T. Brandt

tives Stadtbusnetz bestens an den Rendsburger Bahnhof angebunden. Spätestens mit der geplanten Erweiterung des Verkehrsverbundes Region Kiel (VRK) auf den ganzen Kreis Rendsburg-Eckernförde ist auf der ohnehin stark frequentierten Bahnstrecke sicherlich mit weiteren Fahrgastzuwächsen zu rechnen.

Da die eingleisige Strecke zwischen Kiel-Hassee und Osterrönfeld keine Ausweichstellen mehr hat, ist ohne weiteres kein Halbstundentakt möglich: Eine Ausweichstelle müßte eingerichtet werden. Dafür wäre Felde sicher ein strategisch günstiger Punkt. Da eine langfristige Planung für dieses Angebot notwendig ist, sollte diese Maßnahme dringend in den LVNP 2002-2007 aufgenommen werden.

Zusätzlich zum Angebot im Halbstundentakt besteht natürlich die Möglichkeit, weitere Haltestellen an der Strecke in Betrieb zu nehmen, an denen ggf. alternierend gehalten werden kann. Melsdorf/Mettenhof ist bereits im LNVP genannt. Weitere Wunschhalte wie Schüllendorf - als P&R-Station für das Rendsburger Umland vom Kreis Rendsburg-Eckernförde gefordert - könnten realisiert werden.

Eine weitere Vision ist die Weiterführung der Verstärkerzüge auf das noch vorhandene Gleis nach Fockbek der ehemaligen Husumer Bahn. Auf der nur wenige Kilometer langen Strecke könnten die Züge direkt in das Herz der Rendsburger Wohngebiete fahren. Stationen in Büdelsdorf, Rendsburg-Mastbrook und Fockbek wären vorstellbar. Mit einer durchgehenden Verbindung direkt bis zum Kieler Hauptbahnhof würde die attraktive Verbindung sicher von weiteren Pendlern genutzt werden, die das Umsteigen vom Stadtbus auf die Bahn in Rendsburg scheuen.

Fahrplanwechsel am 15.12.2002

## Fahrplan-Vorschau im Norden

Schleswig (rsw) Zwar fällt zum 15. Dezember 2002 der Interregio nach Flensburg entgeltig weg, dafür werden aber die Leistungen im Nahverkehr aufgefangen und auch andere interessante neue Leistungen gefahren. Auf den Westküstenstrecken wird die erste Stufe des neuen „Integralen Taktfahrplans“ eingeführt.

Ansonsten sind nur wenige Änderungen am vorhanden Fahrplanangebot zu melden, so dass wir hier nur auf die großen Änderungen eingehen wollen.

Ein weiterer Vorbehalt, auf den ausdrücklich hingewiesen werden muß, besteht darin, daß diese Planungen bezüglich der daraus ersichtlichen, deutlich gestiegenen Zugfrequenzen nach Hamburg hin in finanzieller Hinsicht noch nicht auf sicheren Beinen stehen. Bestellt das Land Hamburg die entsprechenden Leistungen auf seinem Gebiet nicht, so könnte evt. das Angebot gekürzt umgesetzt werden.

### Puttgarden – Lübeck – Hamburg

Zwischen Lübeck und Hamburg wird ein Halbstunden-Takt eingeführt werden: 6.07 Uhr/ 6.37 Uhr (Mo – Fr, ohne Halt), 7.07 Uhr/ 7.35 Uhr (Mo – Fr, ohne Halt), 8.07 Uhr/8.37 Uhr (Mo – Fr mit Halt in Ahrensburg) bis 18.07 Uhr/18.37 Uhr. Die Abfahrten —.07 Uhr halten in Reinfeld und Bad Oldesloe. Kurz nach den IC/EC-Abfahrten ab Lübeck 10.39 Uhr, 13.39 Uhr, 15.39 Uhr, 17.39 Uhr folgt der Zug, der um .37 gefahren wäre, vier Minuten später um .43. Bei der EC-Abfahrt 19.39 Uhr fährt der „Halbstundenzug“ Sa u. So um 19.21 Uhr.

Ab dem Frühjahr 2003 fährt auch ein Fahrradsonderzug von Hamburg (7.34) nach Puttgarden (10.18). Rückfahrt ist bereits um 17.18 Uhr.

### Flensburg/Kiel – Neumünster – Hamburg

Es gibt ab 4.08 Uhr (werktags) bis 19.13 Uhr (täglich) stündlich durchgehende RE-Verbindungen ab Flensburg über Neumünster nach Hamburg. Zu den geraden Stunden geht der Zug um —.08 Uhr ab und hält bis Neumünster auf allen Bahnhöfen, nach Neumünster nur noch in Elmshorn. Zu den ungeraden Stunden geht der Zug um —.13 Uhr ab Flensburg (19.13 Uhr letzte durchgehende Fahrt nach Hamburg) und hält in Tarp, Schleswig, Rendsburg, Nortorf, Neumünster und Elmshorn. Die Abfahrten Flensburg ab 20.08 Uhr, 21.08 Uhr, 22.08 Uhr und 23.08 Uhr enden in Neumünster. Dort besteht mit 18 Minuten Übergangszeit Anschluß an den Regionalexpress aus Kiel.

Es sind zwei durchgehende internationale Verbindungen aus der Planung ersichtlich: EC um 8.58 Uhr ab Flensburg (aus Århus kommend bis Prag) und EC um 17.48 Uhr ab Flensburg (von Århus kommend bis Hamburg). Darüber hinaus gibt es neuen grenzüberschreitenden Verkehr Tinglev- Flensburg im angenäherten Zweistunden-Takt: Padborg ab 9.48 Uhr, 11.49 Uhr u.s.w. bis 19.49 Uhr ab Padborg, jeweils ca. 16 Minuten früher ab Tinglev, jeweils ca. 10 Minuten später an Flensburg.

### Westerland – Husum – Hamburg

Zwischen 4.35 Uhr (Mo – Fr) bis 21.31 Uhr (Sa und So) gibt es stündlich Abfahrten von Westerland nach Hamburg. Soweit es sich um RE-Verbindungen handelt, halten diese in Niebüll, Bredstedt, Husum, Friedrichstadt, Lunden, Heide, Itzehoe, und Elmshorn. Um 9.29 Uhr, 11.29 Uhr, 13.29 Uhr und 15.29 Uhr verkehren an bestimmten Tagen und zu bestimmten Jahreszeiten EC/IC's, die nur in Niebüll, Husum, Heide und Itzehoe (Lok-

wechsel) halten. An den andern Tagen und zu den anderen Jahreszeiten verkehren RE-Züge mit entsprechend häufigeren Halten (s.o.) Jeweils um —.52 fahren RB-Züge ab Westerland im Wechsel nach Niebüll bzw. nach Husum (einige nach Husum gehende auch weiter nach Heide, wenn ein IC nachfolgt) - beginnend um 4.52 (werktags) nach Husum, um 5.52 Uhr (Mo – Fr) nach Niebüll, um 6.52 Uhr (tägl.) nach Husum und so weiter bis 20.52 Uhr nach Husum, 21.52 Uhr nach Itzehoe, 22.52 Uhr und 23.52 Uhr jeweils nach Husum (tägl.). In den Morgenstunden gibt es direkte Verkehre von Husum nach Hamburg-Altona: 4.05 Uhr (Mo – Fr), 5.05 Uhr (Mo – Fr) und 6.05 Uhr (Sa und So). Schließlich verkehren jeweils ab Heide um —.34 Uhr stündlich Regionalbahnen nach Itzehoe mit Anschluß nach Hamburg-Altona, so daß ab Heide ein Halbstunden-Takt nach Hamburg mit den Abfahrtszeiten —.02 Uhr und —.34 Uhr geschaffen wird.

Taktknoten entstehen an der Westküste. In Heide und Husum kann innerhalb weniger Minuten in alle Richtungen umgestiegen werden. Für den Anschluß an den Taktknoten in Husum werden die Fahrzeiten der NOB um etwa eine halbe Stunde verlegt. Die Umsteigezeit von Kiel nach St. Peter-Ording verkürzt sich von 51 auf 14 Minuten.

Auf der Sylter Welle werden 2003 die Fahrgäste „verschaukelt“: Durch umsteigen in Husum auf den RE ist der Fahrgast 40 Minuten schneller von Kiel in Westerland, da die Sylter Welle in Husum 13 Minuten und in Niebüll 21 Minuten herumsteht. Weitere Bahnhöfe eröffnet: Die Bahnhöfe Horst bei Elmshorn sowie Lübeck-St. Jürgen und Lübeck-Kücknitz sollen zum Fahrplanwechsel in Betrieb genommen werden.

Fahrplanwechsel am 15.12.2002

## Weiterhin Bahnverkehr nach Mecklenburg-Vorpommern

**ROSTOCK Mecklenburg-Vorpommern hat die Aufgaben zur Bestellung der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der hierfür gegründeten landeseigenen Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern übertragen.**

Die VMV stellte in den letzten beiden Maiwochen die Bestellungen für den Jahresfahrplan 2003 in Schwerin, Stralsund, Neubrandenburg und Rostock vor. Im Fernverkehr sieht DB Reise & Touristik vor:

- Durchbindung der IR Linien Stralsund - Hamburg und Hamburg - Kassel - Karlsruhe zu einer durchgehenden IC-Linie 26 (Binz-) Stralsund - Karlsruhe (-Konstanz). Die heutigen Fahrzeiten bleiben bis auf wenige Minuten bestehen. Das einzige IC Paar Köln - Binz bleibt ebenfalls. In dessen Zeitlage muß deshalb auf der IC-Linie 26 in Hamburg umgestiegen werden.
- Der zusätzliche IR Freitags fährt im Sommer bis Heringsdorf (18:56) und von dort an Samstagen um 7:52 als IR (früher Urlaubsexpress) zurück bis Köln. Der Gegenzug aus Köln kommt Samstags um 18:56 in Heringsdorf an. Dieser fährt jedoch am Sonntag nicht ab Heringsdorf sondern erst ab Stralsund um 15:24 zurück nach Hamburg.
- Die IC/EC - Linie Hamburg - Berlin - Dresden (- Prag) hält wie bisher in Ludwigslust.

Im SPNV sieht die VMV vor:

- Eine neue RE-Linie Hamburg - Schwerin - Rostock. Diese fährt zwischen Schwerin und Rostock um eine Stunde versetzt zur IC-Linie 26, so daß zwischen Hamburg und Rostock in grober Näherung ein umsteigefreier Stundentakt entsteht.
- Der RE Kiel-Rostock verkehrt nur noch Kiel-Bad Kleinen.



Fahren demnächst bis Stralsund: Triebwagen der Usedomer Bäderbahn  
Foto: T. Brandt

- Die Linie Pasewalk - Bützow wird nicht mehr zweistündlich nach Ludwigslust, sondern nach Hagenow verlängert. Die Endstation ist nicht Hagenow Land sondern der Stadtbahnhof auf der nicht mehr bedienten Strecke nach Zarrentin!
- Die bisherige RB Schwerin - Hamburg entfällt.
- Auf der Strecke Hagenow - Ludwigslust - Parchim - Malchow - Waren - Neustrelitz fährt zweistündlich die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG). Sie ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Hamburger Hochbahn AG (HHA) und der Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG).
- Im Anschluß an die RE Linie Hamburg - Rostock fährt die ODEG zusätzlich zweistündlich Hagenow - Hagenow Land - Parchim (- Lübz). Die ODEG befährt auch die Linie Neustrelitz - Mirow.
- Die stündlich verkehrende RE Linie Wismar - Ludwigslust fährt wie bisher alle zwei Stunden durchgehend nach Berlin.
- Die Usedomer Bäderbahn (UBB) fährt von Stralsund zweistündlich auf die Insel Usedom.
- Die Strecke Barth - Stralsund wird von der UBB bedient.

Für Reisende aus Schleswig-Holstein verbessern sich die Verbindungen vorallem über Hamburg. Von Hamburg aus kann man mit nur zwei Umstiegen in grober Näherung stündlich auf die Insel Usedom fahren. Gleiches gilt für Fahrten in die Mecklenburger Seenplatte: Zweistündlich geht es mit dem IC nach Ludwigslust. Von dort geht es eine halbe Stunde später bis nach Neustrelitz und weiter bis Mirow. Zweistündlich geht es auch mit dem RE bis nach Hagenow Land und von dort mit der ODEG leider nur bis Parchim, unter der Woche immerhin bis Lübz.

### Kiel - Rostock: 1x umsteigen

Soweit die Vorzüge. Fahrgäste aus Kiel und Lübeck werden es schwerer haben. Sie werden grundsätzlich in Bad Kleinen umsteigen müssen. Zu befürchten ist sogar ein weiterer Umstieg in Lübeck. Noch heißt es, der RE von Kiel fährt bis Bad Kleinen. Von dort kann man in die RE Züge nach Wismar, Rostock und Schwerin - Berlin umsteigen. Jedoch werden keine Fahrgastströme von Hamburg über Lübeck sondern nur noch über Schwerin nach Mecklenburg-Vorpommern gehen. Da steht dann bald die Frage im Raum: Muß der aus 5 Wagen bestehende RE Kiel - Lübeck bis nach Bad Kleinen weiterfahren, wenn zwischen Bad Kleinen und Lübeck ein Triebwagen in der Größe des VT 628 ausreicht? Zu erwarten ist deshalb mittelfristig ein weiterer Umstieg in Lübeck.

### Stettin - Hamburg ohne Umsteigen ?

Interessant ist der Vorschlag der OME, ein Zugpaar auf der Linie Hagenow - Pasewalk weiterzuführen zwischen Stettin und Hamburg. Es bleibt zu wünschen, daß die VMV und das Land dieses aufgreifen, denn an zusätzlicher Nahverkehrsleistung fielen nur der Abschnitt zwischen Hagenow Land und Hamburg an. Die gegebenen Fahrzeiten würden sogar eine durchgehende zweistündliche Linie Kiel - oder Hamburg - Lübeck - Bad Kleinen - Bützow - Pasewalk - Stettin erlauben. Hierzu müßten lediglich die in Bützow endenden Züge bis Bad Kleinen verlängert und die Züge entsprechend durchgebunden werden.

Darüberhinaus gibt es etliche weitere Veränderungen in Mecklenburg-Vorpommern. Näheres hierzu gibt es auf den Webseiten von Pro Bahn M-V: [www.pro-bahn.de/m-v](http://www.pro-bahn.de/m-v) Enthalten sind auch Nachbesserungsvorschläge von Pro Bahn M-V.

*Hauke Juranek, Pro Bahn M-V.*

## Neue Hoffnung für Grenzüberschreitenden Fernverkehr?

**Flensburg (bm) Die DSB kann sich offenbar vorstellen das grenzüberschreitende Personenfernverkehrsangebot zwischen Dänemark und Deutschland auf der Jütland-Route via Flensburg auszuweiten.**

Momentan verhandelt die DSB mit der DB wie das grenzüberschreitende Angebot optimiert werden kann. Von dänischer Seite wurde auch schon ein mögliches Angebot skizziert:

Es soll täglich vier durchgehende Zugpaare Århus – Hamburg geben. Außerdem werden mehrere tägliche Verbindungen Aarhus – Hamburg mit einmaligem Umsteigen in Padborg oder Flensburg angestrebt. Die offiziellen Pläne sollen in ein paar Wochen vorgestellt werden.

Ein solches Angebot würde eine spürbare Verbesserung gegenüber dem jetzigen mit sich bringen. Momentan werden folgende Züge angeboten:

- Ein morgendliches IR-Zugpaar (dänische IC3-Triebzüge) Århus-Flensburg-Århus (Mo-Sa)
- Ein abendliches IR-Zugpaar (ebenfalls dänische IC3) Fredericia-Flensburg-Århus (täglich außer So)
- Drei IR-Zugpaare Hannover-Flensburg-Fredericia (täglich)

Die Nachtzüge Kopenhagen-Dortmund/Stuttgart/München können leider in Flensburg und Neumünster nur zum Einsteigen, bzw. die Nachtzüge nach Kopenhagen in Flensburg nur zum Aussteigen benutzt werden. Diese Züge sind also nur für Reisende von Dänemark bzw. Flensburg ins Ruhrgebiet/nach Süddeutschland und umgekehrt relevant.

Regionalverkehr auf der Strecke Flensburg-Padborg-Tinglev wird momentan überhaupt nicht betrieben! Dabei würde schon ein zweistündlicher Regionalzug Flensburg-Tinglev erhebliche Verbesserungen im deutsch-dänischen Schienenverkehr bewirken. Denn ab Tinglev bietet die DSB einen IC nach Kopenhagen im Zwei-Stunden-Takt an. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wird der zweistündliche RE Flensburg-Padborg-Tinglev endlich eingeführt.

Sollte die DSB tatsächlich tägliche Zugpaare Århus-Hamburg anbieten, könnten diese (wenn auch nur teilweise) die umstrittenen IR-Züge ab Flensburg ersetzen. Da die DSB hier wahrscheinlich ihre IC3-Triebzüge einsetzen würde, könnte die Strecke Flensburg-Hamburg dadurch komfortabler (IC-Qualität) und wirtschaftlicher betrieben werden, denn eine IC3-Einheit ist nur dreiteilig, wodurch der Auslastungsgrad gegenüber den heute ver-



Demnächst auch über Flensburg unterwegs: Dänischer IC3-Triebwagen als Teilersatz für Interregio Foto: Björn Maßheimer

kehrenden IR-Zügen (6-8 Waggons) wesentlich höher sein dürfte. Der Nachteil würde hier in der Traktion liegen. Da der IC3 ein Dieseltriebzug ist, dürfte dieses Projekt hierfür Kritik ernten, wurde die Strecke Flensburg-Hamburg doch vor nicht allzu langer Zeit elektrifiziert.

Die zusätzlich angestrebten täglichen Verbindungen Aarhus-Hamburg mit einmaligem Umsteigen in Padborg oder Flensburg sind freilich nur realisierbar wenn die DB auch weiterhin durchgehende Züge zwischen Flensburg und Hamburg verkehren läßt.

Auch diesen Sommer wieder:

## Die DSB fährt Niebüll – Tondern

**Flensburg (bm) Ein letztes Mal wird die DSB diesen Sommer die Strecke Niebüll – Tondern befahren. Der saisonale Betrieb auf der vor drei Jahren wiedereröffneten Grenzstrecke erwies sich als voller Erfolg.**

Im nächsten Jahr muß die DSB dann weichen, da die Staatsbahn bei der jüngsten Ausschreibung für das Westjütlandnetz (u.a. Esbjerg – Tondern) gegenüber Arriva den Kürzeren gezogen hat.

Die schleswig-holsteinische Landesregierung strebt nun sogar einen ganzjährigen Verkehr an. Da das schleswig-holsteinische Verkehrsministerium das Arriva-Angebot aber für zu teuer hält, ist noch nicht klar ob Arriva tatsächlich bis Niebüll fahren wird. Das Land will jetzt weitere Angebote einholen.

**Fahrplan siehe rechte Seite!**



Der letzte Sommer: DSB-Triebwagen bei der Einfahrt in den Bahnhof Tønder Foto: T. Brandt



## Büsum: AKN auf Erfolgskurs

Kaltenkirchen (akn) Seit mehr als einem Jahr bietet die AKN schnelle Verbindungen zwischen Heide und Büsum an. Das Verkehrsunternehmen gewann im Frühjahr 2000 die vom Land Schleswig-Holstein und der LVS durchgeführte Ausschreibung zur Übernahme des Personenverkehrs auf der 24 Kilometer langen Strecke Heide - Büsum.

Seit dem Betriebsstart im November 2000 ist die AKN mit einer neuen Qualität im Nahverkehr und entsprechend großem Erfolg unterwegs. Verbesserte Fahrpläne, ein Fahrgastplus von rund 25 % schon nach einem Jahr und die ausgesprochen positive öffentliche Resonanz haben den Schienenverkehr dort weit vorangebracht. Gefahren wird jetzt regelmäßig im Stundentakt, montags bis freitags hat sich das Fahrtenangebot von 12 auf 18 Zugpaare erheblich erhöht. Eingesetzt werden nach modernisierten Triebwagen der Baureihe 2E neuerdings Triebwagen vom Typ LINT mit den üblichen Komfortmerkmalen.



Neuer Lint-Triebwagen der AKN auf dem Weg nach Büsum  
Foto: AKN

Insgesamt rund 250.000 Fahrgäste beförderte die AKN zwischen Heide und Büsum im Jahr 2001. Doch nicht allein statistische Zahlen prägen das Selbstverständnis der AKN. Auch die Nähe zu den Kunden und kurze Entscheidungswege sind Bausteine zum Erfolg. Zur Erfolgsbilanz gehören ebenso die Pünktlichkeit der AKN-Züge sowie die frühzeitige Information über den umfangreichen Schienenersatzverkehr aufgrund von Gleisbauarbeiten durch an die Kunden verteilte Fahrplanfolder.

## Pünktlichkeit ist Relativ

Heide (hb) Nun werden schon seit längerem tolle Pünktlichkeitszahlen auf den verschiedenen ausgeschriebenen Strecken präsentiert. Zum Beispiel hat die Strecke Heide - Büsum eine Quote bei 98 %. Dies ist scheinbar ein guter Wert. Aber was heißt das für den Fahrgast?

Auf der kurzen Strecke pendelt der Triebwagen immer hin und her. An den Endpunkten hat er eine Aufenthaltszeit von jeweils 4 Minuten. Große Verspätungen kann der Zug sich auch nicht erlauben: Entweder die nächste Fahrt fällt aus oder der Takt ist den ganzen Tag aus dem Ruder.

Während dies für Lokalreisende sicher schön ist, hat der Fernreisende, der z. B. mit dem Zug aus Hamburg kommt, bei größeren Verspätungen das Nachsehen. Der Triebwagen nach Büsum kann nicht warten. Bei 9 Minuten Übergang in Heide vom RE bzw. 7 Minuten vom IC kann schnell fast eine Stunde Wartezeit werden. Aber die Pünktlichkeit der Fahrgäste wird ja nicht erfasst.

### Neue Interessante Internet-Adressen:

[www.srb-kiel.de](http://www.srb-kiel.de)

Aktuelle Informationen zum Gutachten einer StadtRegionalBahn in Kiel

[www.hein-luettenborg.de](http://www.hein-luettenborg.de)

Offizielle Homepage des Förderverein der Museumsbahnstrecke Malente-Lütjenburg

[www.eisenbahntermine.de](http://www.eisenbahntermine.de)

Einige, nicht alle, Termine über Sonderfahrten etc.

[www.s4-initiative.info](http://www.s4-initiative.info)

Homepage Schiene statt Straße-Initiative

## Pro Bahn warnt vor überzogenen Rationalisierungen bei der Bahn

Magdeburg (pb) Der Fahrgastverband Pro Bahn hat vor weiteren Rationalisierungen bei der Bahn gewarnt. „Die Reserven im System Bahn sind weitgehend ausgeschöpft“, sagt der stellvertretende Bundesvorsitzende Joachim Kemnitz anlässlich einer Podiumsdiskussion der SPD in Magdeburg.

Als Beispiel - auch Sachsen-Anhalt ist betroffen - führt Kemnitz den Interregio an. „Mit dem Wegfall des Interregio findet eine Umverteilung vom eigenwirtschaftlichen Fernverkehr zum Nahverkehr statt“, so Kemnitz. Während der Interregio eigenwirtschaftlich betrieben werden muss stehen für den Nahverkehr Mittel aus dem Landeshaushalt bereit.

Pro Bahn sieht darin ein Beispiel, welche Auswirkungen ein überzogener Rationalisierungsdruck haben kann. Der Verband mahnt darüber hinaus faire Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße an. „Mit Begriffen wie Kapitalmarktfähigkeit oder Börsengang für die Schiene werden die Weichen in die falsche Richtung gestellt“, stellt Kemnitz fest. Bei der Straße rede niemand mehr von Privatisierung. Die überzogene Bahnprivatisierung in Großbritannien könne als ein abschreckendes Beispiel gewertet werden.

## Fahrplan Esbjerg - Tønder - Niebüll

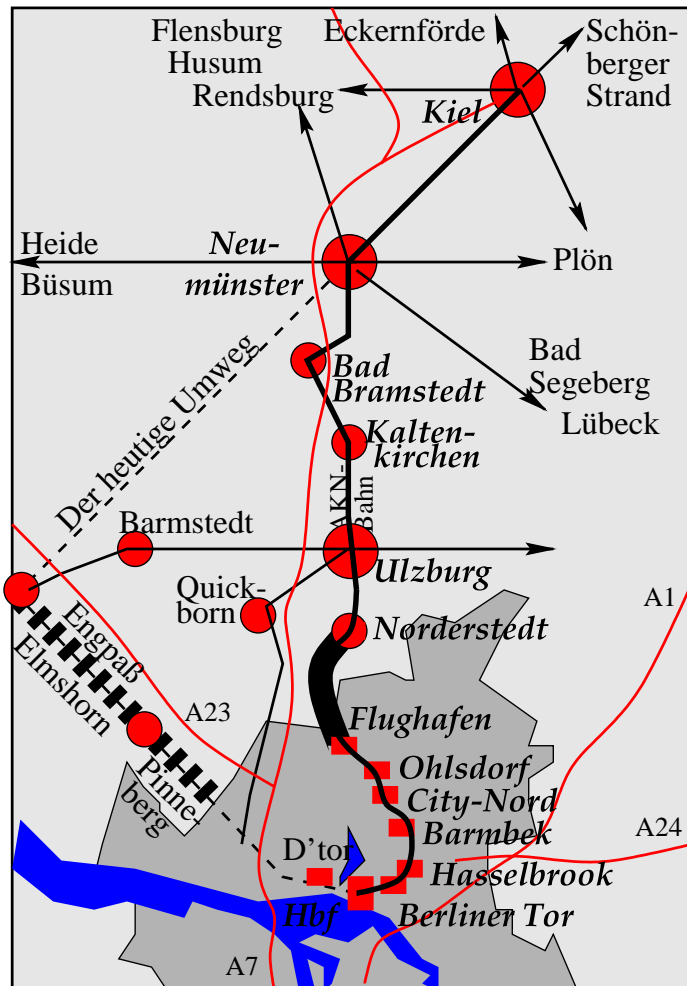
gültig vom 16. Juni 2002 bis 28. September 2002

Verkehrstage		Montag - Freitag						Samstag					Sonntag			
Esbjerg	ab	6.17	8.02	10.02	12.02	14.02	16.02	6.17	9.02	11.02	13.02	17.02	6.17	11.02	15.02	17.02
Tønder		8.03	9.30	11.30	13.30	15.30	17.30	8.03	10.30	12.30	14.30	18.30	8.03	12.30	16.30	18.30
Süderlügum		8.15	9.42	11.42	13.42	15.42	17.42	8.15	10.42	12.42	14.42	18.42	8.15	12.42	16.42	18.42
Niebüll	an	8.30	9.57	11.57	13.57	15.57	17.57	8.30	10.57	12.57	14.57	18.57	8.30	12.57	16.57	18.57
Niebüll	ab	8.54	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02	9.02	11.02	13.02	16.02	20.02	10.02	14.02	17.02	19.02
Süderlügum		9.08	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	9.16	11.16	13.16	16.16	20.16	10.16	14.16	17.16	19.16
Tønder		9.22	10.31	12.31	14.31	16.31	18.31	9.31	11.31	13.31	16.31	20.31	10.31	14.31	17.31	19.31
Esbjerg	an	10.55	11.55	13.55	15.55	18.00	19.55	10.55	12.55	14.55	17.55	21.55	11.55	15.55	18.55	20.55

Ab durch die Mitte

## Der Nicht-Nur-Flugzug

Kiel (hb) Die Flughafenbahn nach Hamburg-Fuhlsbüttel nützt mehr als nur Fluggästen: Schleswig-Holstein ist ein Reiseland. Viele Menschen kommen gerne her, und auch wir wollen manchmal woanders hin. Wer dann fliegen muss, quält sich mit dem Auto durch den Stau auf der A7 nach Hamburg-Fuhlsbüttel. Der Linienbus (Kielius) fährt nur ab Kiel und Neumünster und sehr langsam. Er steht ja in demselben Stau.



Mit der Bahn sieht es nicht viel besser aus. Die Regionalexpresszüge (RE) Kiel - Hamburg fahren weiträumig am Flughafen vorbei über den Umweg und Engpass Elmshorn. Die Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) verläuft zwar direkter nach Hamburg, ist aber viel zu langsam.

Deshalb hatte das Land Schleswig-Holstein bereits 1990 eine Schienenverbindung Schleswig-Holstein - Hamburg-Flughafen untersuchen lassen (DEC, 1990).

Ergebnis: Die Fahrzeit Kiel - Hamburg-Flughafen kann auf der AKN-Trasse auf 49 Minuten reduziert werden. Dazu wären Investitionen von rund 100 Mio. Euro (Stand 1990) notwendig, aber schon alleine die Nachfragewirkungen der Fluggäste führen zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Letztes Jahr kam vor dem Hintergrund der Diskussion um den Flughafen ausbau in Kiel-Holtenau ein weiteres Gutachten der Landesweiten Verkehrsservice Gesellschaft (LVS) hinzu (ITP, 2001). Da sollte das Ergebnis auf einmal ganz anders aussehen: Die Flughafenbahn sei als Alternative mit 70 Minuten Fahrzeit viel zu langsam, nicht in den Integralen Taktfahrplan (ITF) in-

tegrierbar und ökonomisch, ja sogar ökologisch schlechter als die bestehende Busverbindung. Nur 27 Fahrgäste saßen durchschnittlich in einem Zug und würden rund 10 Mio. Euro/Jahr kosten.

### PRO BAHN hat die Gutachten analysiert.

Ergebnis: Viele Hochrechnungen für Kosten oder die Wahl der Fahrzeuge bzw. die für notwendig angesehenen teuren Bauten des LVS-Gutachtens (ITP, 2001) sind fragwürdig. Viel schlimmer wirkten sich die Grundvoraussetzungen aus. Der Flughafenexpress wurde wie ein Fremdkörper im Bahnsystem behandelt. Er musste jeden Bummelzug verlassen und sollte nur von Fluggästen benutzt werden. Damit wird gegen zwei Grundprinzipien des ÖPNV - Vernetzung mehrerer Linien und Nutzung durch alle Fahrgäste - verstoßen. So kam es zu langen Fahrzeiten und wenig Nutzern.

Sogar die Gutachter selbst erklären die gemachten Studien für unvollständig. Vermutlich ist die Ursache eher bei der Aufgabenstellung zu suchen als bei den Gutachtern.

### Der Flugzug

Das PRO BAHN Konzept »Der Flugzug« (PBK, 2002) entwickelt daher einen Fahrplan, in dem Kiel und Neumünster in rund 50 bzw. rund 30 Minuten mit dem Flughafen Hamburg verbunden werden. Doch der eigentliche Trick liegt in der Erkenntnis, dass Schleswig-Holstein weder in Neumünster noch in Kiel zu Ende ist und dass der Flughafen Fuhlsbüttel nicht das Einzige ist, was Hamburg zu bieten hat.

Neumünster ist der zentrale Knoten, an dem fast alle Linien des Landes zusammenlaufen, und von Kiel geht es weiter nach Eckernförde, Schönberg, Ostholstein und Plön. Das PRO BAHN-Konzept beweist anhand konkreter Fahrplanmodelle, dass eine Integration des Flugzuges in den ITF sehr wohl möglich ist und somit weit mehr Fahrgastpotential zur Verfügung steht als von ITP (1999) berücksichtigt.

Quasi nebenbei würden mit Norderstedt, Ulzburg, Kaltenkirchen und Bad Bramstedt rund 100.000 Schleswig-Holsteiner erstmals durch schnelle Regionalexpresszüge mit Hamburg und über den Taktknoten Neumünster mit Schleswig-Holstein verbunden werden. Auch diese Fahrgäste wurden von der LVS im Gutachten (ITP, 2001) vernachlässigt.

„Hinter“ dem Flughafen Fuhlsbüttel gibt es mehrere dichtbevölkerte Stadtteile wie Langenhorn und Barmbek, in denen wiederum interessante Ziele für Geschäftsreisende (z. B. City Nord) wie auch für Erholungssuchende (z. B. die Alster) liegen. Aber auch die Gegenrichtung ist interessant. Allein in den Bezirken Wandsbek und Hamburg-Nord wohnen rund 680.000 Menschen, die schneller in Schleswig-Holstein (z. B. den Stränden Kiels oder Nordfrieslands) ankommen wollen.

PRO BAHN hat daher aufgezeigt, wie der Flughafenzug aus Kiel über den Flughafen hinaus auf bestehenden Trassen bis in die Mitte Hamburgs zum Hauptbahnhof fahren kann. Die möglichen Stationen (beispielsweise in Ohlsdorf, Barmbek und Hasselbrook) erhöhen das Fahrgastpotential auf ein Vielfaches von dem, was die Gutachter bisher (auftragsgemäß) berücksichtigen (durften).

### Die Fahrzeit eines solchen Zuges

Kiel - Neumünster - Ulzburg - Norderstedt - Flughafen - Ohlsdorf

- Barmbek - Hamburg-Hauptbahnhof läge bei entsprechenden Ausbau bei rund 70 Minuten. Dieses jedoch ist die Fahrzeit der ohnehin verkehrenden Regionalexpresszüge Kiel - Hamburg heute noch über das Nadelöhr Elmshorn. Damit wird es nun interessant die RE Kiel - Hamburg auf dem Weg über Ulzburg und Flughafen ohne Umweg über den Engpass Elmshorn zu führen.

Damit stünden die Berechnungen zu den Betriebs- und Investitionskosten auf einer neuen Grundlage. Statt zusätzlicher Betriebskosten würden sogar welche eingespart, da die Strecke kürzer würde. Neue Fahrzeuge entfallen als Kostenfaktor, da sie im Rahmen des ITF ohnehin angeschafft werden müssen, und der Bau eines dritten Gleises (175 Mio. Euro, Schätzung LVS, 2002) zwischen Elmshorn und Pinneberg dürfte auch um einiges billiger werden.

### Fazit des PRO BAHN Konzeptes

Investitionskosten werden durch Einsparungen an anderen Stellen kompensiert. Der Betrieb würde billiger und die Einnahmen durch viel mehr Fahrgäste massiv gesteigert. Alle Schleswig-Holsteiner und Hamburger, Geschäftsleute wie auch Pendler und Touristen würden profitieren. Sogar, wenn sie den Zug selbst gerade nicht nutzen. Sei es, dass mit anderen Zügen besser zum Hamburger Hauptbahnhof kommen (z. B. Tornesch und Glückstadt) oder sei es nur, weil die A7 durch die attraktive Bahn massiv entlastet wurde. Der volkswirtschaftliche Nutzen dürfte die Kosten bei weitem übertreffen und somit die Steuerzahler entlasten.

### Forderung

PRO BAHN fordert daher die Verantwortlichen auf, das Konzept des Flugzuges mit in den Landesweiten Nahverkehrsplan aufzunehmen und zum Bundesverkehrswegeplan anzumelden. PRO BAHN ist gerne bei der Erarbeitung der Kriterien behilflich.

### Literatur:

DEC, 1990: "Schienenanbindung des Flughafens Fuhlsbüttel an das Land Schleswig-Holstein"; DE-Consult/AUCTOR/BVU im Auftrag des MWTV des Landes SH; Frankfurt, Lörrach, Freiburg, 1990

ITP, 2001: "Verbesserung der Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt Kiel an den Flughafen Hamburg"; Intraplan Consult, München; <http://www.schleswig-holstein.de/landsh/mwtv/flughafen/downloads/verkehrsanbindung.pdf>

LVS, 2002: "Landesweiter Nahverkehrsplan 2003 - 2007, Entwurf"; Kiel, Februar, 2002

PRO BAHN-Konzept, 2002 "Der Flugzug"; PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg, Postfach 5723, 24001 Kronshagen; <http://www.pro-bahn-sh.de/Flugzug03.pdf>

### Regionalverband bei der Angeln Bahn Flensburg (rsw) Das monatliche Mitgliedertreffen des Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein im Monat Juni fand am Abend des 7. 6. auf Einladung von Torwald Peters in den Betriebsräumen der Angeln Bahn auf dem Gelände des ehem. Bahnbetriebswerkes in Flensburg statt.

Der Hausherr führte die Teilnehmer zunächst durch den Betrieb und die Lok- und Wagenhalle. Viele Neuanschaffungen warten dort auf die Überholung und Instandsetzung für den Einsatz im touristischen Verkehr und im Güterverkehr, den die Angeln

Bahn im östlichen Landesteil Schleswig im Auftrag von und in Zusammenarbeit mit der NVAG durchführt. Nach Auskunft von Peters ist es seit dem 01.01.2002 wieder möglich, an jedem Werktag aus der Region Wagenladungen dem bundesweiten Schienengüterverkehr mit Hilfe der Angeln Bahn zuzuführen. Er berichtete auch über die Anlaufschwierigkeiten und Hindernisse, die überwunden werden mußten, um einen regelmäßigen Schienengüterverkehr wieder durchführen zu können.

Anschließend wurden die Auswirkungen der neuen LNVP-Planungen auf die Strecke Süderbrarup-Flensburg mit Peters diskutiert. Der Regionalverbandsvorsitzende Holger Busche sicherte zu, daß die Stellungnahme von PRO BAHN zu diesen Planungen die Interessen des Verkehrs der Angeln Bahn berücksichtigen werde.

### Die neuen Termine

Das Treffen findet jeweils am 1. Freitag im Monat statt. Die nächsten Termine des Regionalverbandes sind wie folgt geplant:

- 6. Sept. 2002 am Bahnhof Felde um 19.15 Uhr
  - 11. Okt. 2002 (abweichend!) in Kiel, sowie
  - 01. Nov. 2002 in Kiel, jeweils um 19.30 Uhr im Restaurant "Wiener Wald" gegenüber dem Kieler Hauptbahnhof
  - 06. Dez. 2002 um 18.30 Uhr im Bahnhofsrestaurant Neumünster um 18.30 Uhr: Abschiedsfahrt mit Interregio
- Aktuelle Angaben zu den Terminen können im Internet unter [www.pro-bahn-sh.de/schleswig.htm](http://www.pro-bahn-sh.de/schleswig.htm) nachgesehen werden.

### Kommt jetzt der Ausbau der S 4?

**Bereits in den dreißiger Jahren wurde erstmals erwogen, die heute als S 4 bekannte Strecke von Hamburg nach Ahrensburg für einen richtigen S-Bahn-Betrieb auf eigenen Gleisen auszubauen. Es gibt sicher viele Gründe dafür, dass dies bis heute nicht passiert ist. Dass es sinnvoll und notwendig ist, wird jedoch von kaum jemandem mehr bestritten.**

Seit Jahren haben sich die Bezirksversammlung Wandsbek und der Kreistag Stormarn dieses Thema auf die Fahnen geschrieben und wiederholt gefordert, die S 4 wenigstens bis Ahrensburg, wenn nicht sogar darüber hinaus bis Bad Oldesloe zu einer richtigen S-Bahn auf eigenen Gleisen auszubauen. Denn der derzeitige Betrieb wird heutigen Ansprüchen an einen modernen SPNV nicht mehr gerecht: Nur bedingter Taktverkehr alle 30 Minuten, Verspätungen und wenig komfortables Wagenmaterial kennzeichnen die S 4. Vor zwei Jahren gründete sich deshalb die *Bürgerinitiative S 4 – Schiene statt Straße Hamburg/Stormarn*, überzeugt davon, dass wirkliche Verbesserungen für die S 4 nur durch zusätzliche Gleise erreicht werden können.

Mittlerweile hat die S-Bahn Hamburg dieses Thema für sich erkannt und ausgehend von der politischen Vorstellung der „Metropolregion Hamburg“ eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, in der die „Einrichtung eines S-Bahn-Betriebs zwischen der Hamburger Innenstadt und den Orten entlang der Strecke Hamburg-Hasselbrook – Bad Oldesloe“ untersucht wurde. Die wesentlichen Aussagen:

1. Endpunkt der S-Bahn-Linie sollte nicht Ahrensburg, sondern Bad Oldesloe sein. Der ansonsten entstehende Restverkehr ließe sich nicht vernünftig in das bestehende Regionalverkehrssystem einbinden. Der geringeren Nachfrage zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe lässt sich mit einem entsprechend reduzierten Angebot begegnen.

2. Ein dichter S-Bahn-Fahrplan ist auf der bestehenden Infrastruktur selbst nach der Elektrifizierung der Strecke Ham-

## KURZMELDUNGEN • KURZMELDUNGEN • KURZMELDUNGEN

### Ausschreibung für Neumünster - Heide - Büsum

KIEL (lvs/akn) Drei Eisenbahnunternehmen haben sich beim Land um die Durchführung des Eisenbahnverkehrs beworben: AKN, NOB und DB Regio. Der Betrieb auf der 87 km langen Strecke soll im Dezember 2003 übergeben werden. Wie gerade aktuell zu hören war, hat die AKN die Ausschreibung gewonnen und wird in den nächsten Jahren die Strecke in eigener Regie betreiben.

### Ausschreibung der Strecke Hamburg - Westerland beginnt

KIEL (lvs) Das Land hat die Ausschreibungsverfahren für die Strecke Hamburg-Westerland gestartet. Für die bisher größte Ausschreibung in Schleswig-Holstein, die rund 22 % der gesamten Leistungen umfasst, können die Bieter sich bis Mitte Juli um die Teilnahme bewerben und bis Ende 2002 ihre Angebote abgeben. Die Betriebsaufnahme ist für Ende 2005 vorgesehen.

### Flensburger Nachtbusangebot wurde ausgeweitet

Flensburg (bm) Zum 4. Mai 2002 wurde das Flensburger Nachtbusangebot ausgeweitet. Anlass war, so paradox es klingen mag, die Tatsache, daß der städtische Zuschuß für dieses Angebot in diesem Jahr um ein Drittel gekürzt wurde. Um diesen Einnahmeausfall zu kompensieren, wollen die beiden Flensburger Busgesellschaften AFAG und Aktiv Bus durch ein optimiertes Nachtbusnetz mehr Fahrgäste in ihre Nachtbusse locken.

Die Nachtbusse können ohne Zuschlag benutzt werden, gültig sind also alle Einzelfahrscheine und Monatskarten. Streifenkarten sind allerdings nicht mehr gültig. Gefahren wird in den Nächten von Freitag auf Sonnabend und Sonnabend auf Sonntag. Gefahren wird in den Nächten von Freitag auf Sonnabend und Sonnabend auf Sonntag. Das neue Angebot sieht wie folgt aus:

N1a: ZOB – Nordertor - Apenrader Str. – Lachsbach - Sonderburger Str. - Harrisleer Kreuz - Harrisleer Str. - Eckener Str. - Waldstr. – Burgplatz – Stadtpark – Mühlenfriedhof – Ochsenmarkt - Friesische Str. – Südermarkt - ZOB (Abfahrt ZOB: 1.30 und 2.30 Uhr)

N1b: ZOB – Rude – Weiche – Gartenstadt – Westerallee – Friedenshügel – ZOB (Abfahrt ZOB: stündlich zwischen 1 und 3 Uhr)

N2: ZOB - Dr.-Todsens-Str. – Glücksburger Str. – Mozartstr. – Trögelsbyer Weg – Twedter Plack – Friedheim – Osterallee – Mürwiker Str. – Bismarckstr. – Hafermarkt - ZOB

(Abfahrt ZOB: halbstündlich zwischen 1 und 3 Uhr)

### Express-Bus für die Strecke Flensburg-Husum

Flensburg (bm) Das Unternehmen Nordfriesland Bus will ab dem Fahrplanwechsel im Dezember auf der Strecke Flensburg-Husum einen Express-Bus anbieten. Dieser soll täglich im Zwei-Stunden-Takt verkehren. Die Fahrzeit wird eine Stunde betragen. Mit der Bahn (DB/NOB via Jübek) kommt man übrigens auch im Zwei-Stunden-Takt und in einer Stunde von Flensburg nach Husum. Hier wäre es sinnvoll die Abfahrtszeiten vom Express-Bus auf die der Züge so abzustimmen, daß man einen Stunden-Takt erreicht.

Vorbild für dieses neue Angebot ist die erfolgreiche Schnellbusverbindung Flensburg-Niebuß, die seit Betriebsaufnahme beachtliche Fahrgastzuwächse zu verzeichnen hat.

### Ausbaustrecke Hamburg – Berlin für Tempo 230

Schwerin (DB) Seit Sonntag, dem 3. März finden an der 290 km langen Strecke Berlin – Hamburg intensive Bauarbeiten auf insgesamt 40 Kilometern Strecke in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern statt.

Auf dem 24 km langen Abschnitt zwischen Pritzier und Ludwigslust in Mecklenburg-Vorpommern werden im Jahr 2002 Arbeiten an den Gleisen, Weichen, Bahnsteigen sowie an der Oberleitung und Signal- und Sicherungstechnik ausgeführt, um die Strecke bis Ende 2004 für Tempo 230 fit zu machen.

Insgesamt werden 2002 rund 150 Millionen Euro in 154 Gleiskilometer investiert, um die Voraussetzungen für ein höheres Tempo zu schaffen. Bis Ende 2004 soll die 290 Kilometer lange Strecke zwischen Hamburg und Berlin so ausgebaut sein, dass sich die Fahrzeit auf rund anderthalb Stunden verkürzt.

### Historischer Triebwagen der AKN

Kaltenkirchen (akn) Für Firmenausflüge, Vereinsfahrten, Hochzeiten oder Geburtstage bietet die AKN ihren Kunden Uerdinger Schienenbusse aus den 60er und 70er Jahren an. Sie bieten Platz für insgesamt 97 Personen und können für eine Sonderfahrt von jedermann angemietet werden. Es wird auch die Teilnahme an organisierten Sonderfahrten angeboten.

Eines der beiden Fahrzeuge (VT 3.08) verfügt über einen Tresen, einen kleinen Kühlschrank und eine Musikanlage. Dieses Fahrzeug bietet 41 Sitzplätze, in dem zweiten Wagen (VT 3.09) finden 56 Personen einen Sitzplatz. Beide Uerdinger Schienenbusse sind mit einer Toilette ausgestattet.

Bei Interesse an einer Sonderfahrt mit dem „Doornkaat-Express“ kann man sich an die AKN-Service-Telefonnummer 04191/933 933 wenden.

burg – Lübeck kaum möglich. Ein regelmäßiger 20-Minuten-Takt kann aufgrund der vielen schnellen Zugfahrten nicht angeboten werden. Lösung hierfür ist die Errichtung zusätzlicher Gleise zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg.

3. Die S 4 hat heute nur wenige Haltestellen, und deren Standorte entsprechen nur begrenzt den Bedürfnissen der Bevölkerung. So stagniert die Fahrgastnachfrage. Schon jetzt nimmt die S 4 am Fahrgastwachstum des HVV nur sehr unterdurchschnittlich teil. Zusätzliche Haltestellen können hier die Nachfrage erheblich steigern.

Die Machbarkeitsstudie hält folgende Infrastrukturinvestitionen für notwendig: Im Bahnhof Hasselbrook werden aus der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Poppenbüttel zwei zusätzliche Gleise Richtung Bad Oldesloe ausgefädelt. Einige Kilometer nördlich von Rahlstedt wird die Strecke eingleisig und geht in Ahrensburg kreuzungsfrei in die bestehende Fernbahnstrecke Richtung Bad Oldesloe über. Die S-Bahn-Gleise verlaufen dabei immer westlich der Fernbahntrasse, wobei diese abschnittsweise nach Osten verschoben werden müssen.

In weiteren Varianten wurden eine durchgängige Zweigleisigkeit sowie eine Verlängerung der separaten Trasse bis Ahrensburg-Gartenholz untersucht.

Neue Haltestellen sollen an der Claudiusstraße und der Bovestraße (als Ersatz für den bisherigen Bahnhof Wandsbek), am Holstenhofweg, am Pulverhof und in Ahrensburg-Gartenholz entstehen.

Das Angebot wurde entsprechend dem Fahrplan bestehender S-Bahn-Strecken und deren Fahrgastzahlen entwickelt: Ein täglicher 20-Minuten-Takt zwischen der Hamburger Innenstadt und Ahrensburg, der im Berufsverkehr zum 10-Minuten-Takt verdichtet wird, zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe eine stündliche Fahrt je Richtung, die in der Hauptverkehrszeit zum 20-Minuten-Takt ergänzt wird.

Die Fahrzeiten für den neuen Fahrplan liegen übrigens trotz der zusätzlichen Halte nicht viel über den heutigen: 26 Minuten zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Ahrensburg (heute 24 Minuten), 46 Minuten vom Hauptbahnhof bis Bad Oldesloe (heute 43 Minuten).

Möglich werden diese Fahrzeiten durch einen neuen S-Bahn-Zug, der für den Betrieb auf längeren Strecken eingerichtet ist und die Vorteile von Regional- und S-Bahn-Verkehr in sich vereint: Spurtstärke und eine hohe Reisegeschwindigkeit (max. 140 km/h). Darüber hinaus ist der Zug mit Technik für zwei Stromsysteme ausgerüstet, so dass er sowohl im gleichstromversorgten Hamburger S-Bahn-Netz als auch auf der dann elektrifizierten Strecke nach Bad Oldesloe verkehren kann.



Bald Wirklichkeit? S4 als "richtige" S-Bahn bis Ahrensburg  
Fotomontage: Bernd Andreas Czamitzki

Durch diese Infrastrukturmaßnahme werden Fahrgastzuwächse von insgesamt durchschnittlich 43% erwartet, am Querschnitt Ahrensburg-Gartenholz – Bargteheide sogar von 73%! Insbesondere die Standortqualität im Hamburger Osten und in Stormarn würde merklich verbessert werden.

Sowohl bei der Bezirksversammlung Wandsbek als auch beim Kreistag Stormarn fand das Konzept Anklang, entspricht es doch ziemlich genau dem, was bereits seit vielen Jahren immer wieder gefordert wurde. Nun gilt es, auch die Landespolitik in Hamburg und Kiel davon zu überzeugen, dass dieses Projekt dringend in Angriff genommen werden muss. Wenn dies gelingt, könnte die erste S-Bahn nach Bad Oldesloe in acht bis zehn Jahren fahren.

Ole Thorben Buschhüter, ist Hamburger Sprecher der Bürgerinitiative S 4 und PRO BAHN-Mitglied

Weitere Infos: [www.s4-initiative.info](http://www.s4-initiative.info), [www.s-bahn-hamburg.de](http://www.s-bahn-hamburg.de)

## Kommentar:

Die separaten Gleise für die S4 verbessern nicht nur den Nahverkehr bis Ahrensburg. Mit der Umlenkung der Güterzüge aus Skandinavien und Schleswig-Holstein auf diese Route wird der Engpaß Elmshorn - Pinneberg entlastet und somit für den Nahverkehr aufgewertet.

Eine derartige Entlastung setzt Finanzmittel an anderen Stellen frei. So soll das dritte Gleis Elmshorn - Pinneberg sage und schreibe 175 Mio. Euro (LNVP-Entwurf 2003 - 2007) kosten. Ferner braucht dann auch die Güterbahn im Norden Hamburgs nicht mehr ausgebaut zu (6.652 Mio. DM/km laut ITP, 2001) werden. Warum auch sollten Güterzüge aus Skandinavien eine Stadtrundfahrt durch Hamburg machen? über Ahrensburg sind sie sogar schneller und somit günstiger am Ziel.

Man muß dann nur noch den Lückenschluß Neumünster - Bad Oldesloe elektrifizieren. Dieses kann dann ähnlich günstig geschehen wie zwischen Elmshorn und Itzehoe, wenn man die Elektrifizierung nach Lübeck vorausschauend plant - sprich eines der Umspannwerke in die Nähe von Bad Oldesloe baut.

Für die S4 selbst ist noch zu beachten, daß ein 20'-Takt der S-Bahn nicht zum 30'-Takt der Regionalzüge Schleswig-Holsteins paßt. Ein weiteres Argument für den durchgehenden 10'-Takt bis Ahrensburg und 30'-Takt bis Bad Oldesloe.

Es ist an der Zeit über die Verkehrsströme zu diskutieren. Wir haben die Konzepte.

*Holger Busche*

## Endlich: RE - Halt in Ahrensburg!

**Ahrensburg (gs) Seit 18.3.02 halten in Ahrensburg 5 Regionalexpresszüge. Am Starttag waren der Verkehrsminister von Schleswig - Holstein, Dr. Bernd Rohwer, Bernhard Wewers von der LVS, der Konzernbevollmächtigte der DB, Reiner Latsch, und die Ahrensburger Bürgermeisterin Frau Ursula Pepper anwesend.**

Sie hatten zu einem kurzen Informationsgespräch in das Bahnhofsrestaurant eingeladen. Nach ein paar einführenden Worten von Frau Pepper ergriff Herr Rohwer das Wort. Er schilderte die Schwierigkeiten der Verhandlungen und sagte eine Verbesserung des Verkehrs auf der Schiene und Straße weiterhin zu.

Herr Wewers sagte, der Halt von 5 RE - Zügen in Ahrensburg sei erst der Anfang, möglichst schon zum Jahresende sollen es mehr werden. Der Ausbau der Strecke Neumünster - Bad Segeberg

## Fahrplan der RE-Züge mit Halt in Ahrensburg:

Verkehrstage:	Werktag außer Samstag					
Hamburg Hbf	ab	7.36	9.36	11.36	15.36	17.24
Ahrensburg	ab	7.51	9.51	11.51	15.52	17.46
Bad Oldesloe	an	8.05	10.05	12.05	16.05	17.58
Lübeck Hbf	an	8.20	10.20	12.20	16.21	18.14
Lübeck Hbf	ab	6.45	8.34	10.34	12.34	16.34
Bad Oldesloe	ab	7.04	8.50	10.50	12.50	16.48
Ahrensburg	ab	7.17	9.04	11.04	13.04	17.03
Hamburg Hbf	an	7.32	9.18	11.18	13.18	17.17

hat inzwischen begonnen und wird zum Jahresende abgeschlossen sein (siehe Seite 1). Für die Zukunft ist angedacht, von dort auch Züge Richtung Hamburg durchzubinden. Außerdem soll noch in diesem Jahr mit dem Ausbau des Bahnhofs Ahrensburg begonnen werden. Zum Schluss sprach Herr Latsch von der DB. Er schilderte die hohe Belegung der Strecke Hamburg - Lübeck und sagte, dass die Planung der Elektrifizierung Hamburg - Lübeck - Travemünde zum Jahresende abgeschlossen wäre. Ein Baubeginn sei dann in greifbare Nähe gerückt.

Nach einigen Pressefragen war es Zeit, auf den Bahnsteig zu gehen, um gemeinsam mit dem RE um 9.04h nach Hamburg zu fahren. Es herrschte eine freundliche Atmosphäre, kleine Geschen-

ke wurden überreicht, auch an das Zugpersonal, bevor es pünktlich auf die Reise ging. Im reservierten Zugabteil wurden weitere Fragen beantwortet, aber schnell endete die kurze Fahrt. Zu schnell, um den an diesem Tag für alle Fahrgäste kostenlosen Frühstücksservice benutzen zu können. Es war eine gelungene Premiere!

Trotzdem gibt es auch hier einige Kritikpunkte: Es gelten keine HVV - Tarife, also sind die Züge Richtung Hamburg für die meisten Pendler nicht nutzbar. Es geht ja nicht nur um den höheren Preis, sondern um den Zugang zum gesamten HVV - Verkehr, der mit der Nahverkehrskarte Ahrensburg - Hamburg Hbf nicht möglich ist. Diese Fahrkarte gibt es übrigens nicht im Automaten, sondern nur in der Fahrkartenausgabe! Die HVV - Sperrung wird mit einer prognostizierten Überfüllung der Züge zwischen Ahrensburg und Hamburg begründet.

PRO BAHN sieht diese Gefahr nicht, da nur jeweils ein Zug in der HVZ fährt und ob dieser wirklich so überfüllt wäre, bliebe abzuwarten. Da aber am 15.12.02 die HVV - Erweiterung kommen soll, ist der Status quo nur eine Übergangslösung.

Richtung Lübeck haben die neuen sog. MORA - Züge einen kleinen Schönheitsfehler. Sie erreichen Lübeck außerhalb des Takt-knotens, so dass kaum Anschlüsse an weiterfahrende Züge bestehen. Dieses wird sich wohl auch nicht ändern, da im Wechsel in Reinfeld und Ahrensburg gehalten werden soll.

## Andere Länder – Andere Sitten – Anderer ÖPNV

**Busverkehr auf Ibiza**

Während einer Woche Urlaub auf der Ferieninsel Ibiza hatte ich Gelegenheit, das dortige ÖPNV-Angebot = Bus zu nutzen. Vorweg war sogar im Internet die Adresse [www.ibizabus.com](http://www.ibizabus.com) zu finden, auf der ein „Liniennetzplan“ (eine Landkarte mit sehr sporadisch eingesetzten Liniennummern) und den für Spanien üblichen Fahrplänen in Form von Abfahrtszeiten lediglich an den Startpunkten. Drei Gesellschaften fahren 30 Buslinien mit einheitlichen Liniennummerierung auf der ganzen Insel.

In Ibiza-Stadt gibt es 4 Stadtlinien, die alle 30 oder 60 Minuten verkehren. Weitere Busse zu den Stränden, Feriengebieten und zum Flughafen ebenfalls alle 60 Minuten.

Zwischen Ibiza-Stadt und der zweitgrößten Stadt San Antoni fahren die Busse werktags alle 15 Minuten, nach Santa Eularia immerhin 3 Busse je Stunde. Von San Antoni gehen einige gut bediente Linien zu den Bade- und Hotelorten an der gegenüberliegenden Bucht ab.

Eigentlich sind alle Orte auf der gesamten Insel, egal wie entlegen, mit sogar direkten Buslinien mehrmals am Tag von Ibiza-Stadt aus zu erreichen. Fahrten zwischen den Orten sind jedoch meist nur über Ibiza-Stadt möglich.

Da Ibiza nun mal die Party-Insel schlechthin ist, gibt es von Ibiza-Stadt aus ein gutes Nachtbusnetz. Von 1 bis 7 Uhr fahren stündlich Busse in viele Richtungen, sogar nach San Antoni.

Fahrplankarten mit Zwischenzeiten und Ankunftszeiten sind dort fremd. Auch an der Busstation in Ibiza-Stadt sind an den Haltestellen nur Aufkleber mit den Abfahrtszeiten am Start und

der circa-Fahrzeit zu ausgewählten Haltestellen verzeichnet. An den weiteren Haltestellen im Stadtgebiet fehlen diese ganz. Spart sicher viel Ärger mit abweichenden Fahrtzeiten. Unser Stadtbus fuhr als Ringlinie durch fast die ganze Stadt, um 25 Minuten nach der Abfahrt an der Busstation vor unserer Unterkunft zu halten. Es war erstaunlich, zu welchen Zeiten der Bus tatsächlich zu sehen war. Vor der ersten Mitfahrt war auch nicht nachzuvollziehen, wo dieser überall lang fährt.

Fahrplanbücher und Liniennetze gibt es vor Ort nicht. In einer Zeitung soll die Kurzvariante regelmäßig abgedruckt werden. Irgendwelche Informationen über Tarife gab es ebenfalls nicht. Das führt dazu, dass eine Fahrt mit dem Bus sehr langwierig ist, Fahrten mit umsteigen eine vorher nicht abzuschätzende Fahrzeit beinhalten. Obwohl 80-100 % der Reisenden Touristen sind, fahren die Busse nur ab der im Geschäftsviertel von

Ibiza-Stadt liegenden Busstation und haben kaum weitere Halte. Zu der touristisch interessanten Altstadt, dem Hafen und den Hotelbereichen sind längere Fußwege oder umsteigen (wenn man weiß wie) nötig.

Dafür sind die Fahrpreise recht niedrig. Der Stadtbus kostet 1,- Euro, die Fahrt zum Strand Las Salinas 1,10, nach San Antoni (ca. 18 Km) 1,40.

Immerhin sind die meisten Busse mit guten Zielanzeigen aus-

gestattet, die meist feststehend sind: Meistens verkehrt der selbe Bus auf einer Linie, die Fahrer wohl auch. Auf den weitergehenden Überlandlinien werden Busse mit Klimaanlage eingesetzt – bei 30-35 Grad Außentemperatur ein willkommener Luxus – im Urlaub sicher auch wichtiger als Aushangfahrpläne und Tarifinfos.

*Thorsten Brandt*



Bus der Linie 11 in Las Salinas

Foto: von Berg

OK! Wir leihen Ihnen ein Rad

## Neu: Freizeit-Ticket eingeführt

An derzeit 26 Anlaufstationen in Schleswig-Holstein warten Drei-bis Fünfgang-Tourenräder auf sportliche Bahnfahrer. Bei dem neuen Freizeit-Ticket ist das Leihrad im Preis enthalten. Mit diesem Ticket kann der Fahrgast einen ganzen Tag lang mit der Bahn quer durch Schleswig-Holstein fahren. Das Freizeit-Ticket gilt auch für eine Grachtenfahrt in Friedrichstadt oder für eine Draisinenfahrt in Schmilau bei Ratzburg.

Beim Kauf dieses Freizeit-Tickets wird bei den DB-Verkaufsstellen (mindestens einen Tag vor der Abreise!) die gewünschte Anzahl Fahrräder reserviert. Das Ticket kostet für Einzelreisende 21,00 Euro bzw. Familie: 38,30 Euro inkl. Leihgebühr für Fahrräder für zwei Erwachsene und bis zu drei Kinder von 6 bis 14 Jahren.

Die 26 Verleihstationen befinden sich an folgenden Orten jeweils in der Nähe des Bahnhofes: Aukrug, Bad Malente-Gremsmühlen, Büsum, Eutin, Eckernförde, Flensburg, Hanerau-Hademarschen, Heide, Husum, Itzehoe, Kiel, Lübeck, Lübeck-Travemünde, Neumünster, Niebüll, Plön, Rendsburg, Scharbeutz, Schleswig, Schmilau (Ratzburg, Draisine), Schwarzenbek, Bad St. Peter-Ording, Süderbrarup, Timmendorfer Strand, Westerland, Wilster.

(Presseinfo DB)

## Weiter mit Hein Lüttenborg?

In Anlehnung an das Modell der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa ist für „Hein Lüttenborg“ ein Betreiberkonzept entwickelt worden: Der Verein kauft die ehemalige DB-Nebenbahn Malente-Lütjenburg von DB Immobilien für 1 Euro, unterhält die Strecke und sorgt für einen Museums-Bahnverkehr. Zur Finanzierung werden die Trasseneinnahmen, Zuschüsse der Kreise Ostholstein und Plön sowie der Kommunen Bad Malente-Gremsmühlen und Lütjenburg eingesetzt. Der Kreis Ostholstein wird Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmer und schließt einen Eisenbahninfrastrukturanschlussvertrag mit DBNetz. Für die Erledigung der sich daraus ergebenden Aufgaben wird der Kreis Ostholstein einen Betriebsleiter bestellen.

## SHS-Redaktion sagt DANKE!

Wieder ist eine sehr umfangreiche SHS fertig geworden. Wir hoffen, daß Ihnen auch die 14. Ausgabe gefallen hat. Dafür haben diesmal eine große Anzahl PRO BAHN-Mitglieder mit ihren Beiträgen gesorgt. Wir hoffen, daß wir auch für die nächste Ausgabe mit Ihrer Mitarbeit rechnen können, um das Niveau halten zu können.

Damit die nächste Ausgabe schneller und wieder locker illustriert erscheinen, ruft die Redaktion der Schleswig-Holstein-Schiene weitere Mitglieder und Interessierten auf, mit eigenen Berichten und Beiträgen dazu beizutragen, dass die SHS zukünftig noch regelmäßiger erscheint und interessanter wird.

### Wer kann Fotos zur Verfügung stellen?

Weiter werden für Berichte Fotos von Zügen mit Bezug auf Schleswig-Holstein gesucht, um die Zeitung auch visuell anspruchsvoller zu gestalten.

Bei Interesse bitte mit der Redaktion über die Landesgeschäftsstelle Kontakt aufnehmen.

In einem Gespräch haben die Landräte Sager und Dr. Gebel sowie die Bürgermeister Koch und Marsula das Betreiberkonzept „Hein Lüttenborg“ grundsätzlich akzeptiert, die finanzielle Beteiligung jedoch davon abhängig gemacht, dass der Betrieb auf der Strecke langfristig gesichert sein muss. Sie erwarteten, dass in den nächsten Jahren touristische Bahn-Nostalgie-Fahrten stattfinden. Noch in diesem Jahr sollen diese beginnen.

In ausführlichen Gesprächen mit der DB Nostalgiereisen, dem Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (Schönberg), einem Museums-Bahn-Verein aus den neuen Bundesländern sowie den Touristikexperten der Kommunen Bad Malente-Gremsmühlen, Lütjenburg / Hohwacht hat der Förderverein für die nächsten Jahre ein langfristiges Konzept erarbeitet. Für das laufende Jahr 2002 ist geplant, in Zusammenarbeit mit dem VVM Dampfzüge fahren zu können. Die hierfür vorgesehene Dampflok 24 009 war bereits im Jahr 1999 auf dieser Strecke im Einsatz.

(aus: Homepage [www.hein-luettenborg.de](http://www.hein-luettenborg.de))

## Neumünster fördert moderne Schienenlogistik für Güterverkehr

Die Stadt Neumünster hat eine Grundlagenuntersuchung initiiert, um aus ihrer Standortlage wieder eine Standortgunst zu machen: Der Schienengüterverkehr soll belebt werden. Als Knotenpunkt von Verkehrsträgern und -infrastrukturen ist die Stadt auch bundesweit bekannt. Jetzt möchte die Stadt, in der sich nicht zufällig viele Großhändler und namhafte Logistikdienstleister angesiedelt haben, mehr aus dieser Lage machen.

Anfang des Jahres hat die Stadt Neumünster eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie der derzeitige Schienengüterverkehr zu halten und mit welchen Mitteln er zu erweitern ist. Der bundesweite Trend stagnierender Bahnverkehre bei gleichzeitiger Verlagerung auf ohnehin schon überfüllte Straßen hat die Stadt Neumünster nicht ruhen lassen.

Das Hamburger Ingenieur- und Beratungsbüro SCI Verkehr prüfte die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr vor Ort. Mit Hilfe von Umfragen bei Verladern und Transporteuren des Kombinierten Verkehrs wurden die derzeitigen Bahndefizite bzw. deren Möglichkeiten sowie die Wünsche und Forderungen der verladenden und empfangenden Wirtschaft ermittelt.

Erste Ergebnisse und Auswertungen besagen, dass die Wirtschaft in der Region gerade angesichts der kommenden Mautbelastungen auf den Autobahnen der Güterbahn eine weitere Chance geben möchte. Mengen, Potentiale und vor allem konstante Fernverkehre sind vorhanden. Zwar gehen mehr Verkehre in die Region hinein oder sind Regionalverkehre, die nicht gut auf die Bahn zu verlagern sind. Und es gibt Vorbehalte und Erfahrungen mit der bisherigen Güterbahn. Dennoch wünschten sich viele Unternehmen ein neues Angebot auf der Schiene.

Im Vordergrund des Interesses stehen Kombinierte Verkehre ins Ruhrgebiet und nach Süd-Westdeutschland. Zusammen mit den die A 7 passierenden Verkehren sollten neue Ganzzugverkehre auf beiden Relationen machbar sein. Bis solche Züge aufgebaut sind, so die Empfehlung, müssen sich Operators und interessierte Bahngesellschaften nachhaltig um Nutzer und Kunden bemühen.

Neumünster kann dafür nicht nur seine Standortgunst, sondern auch hervorragend geeignete Anlagen einbringen, die schon die NVAG für ihre Güterverkehre nutzt. Platz, Mengen und Interesse sind vorhanden – jetzt wird nach ernsthaften Interessenten gesucht, um aus den Ansätzen ein umsetzbares Konzept zu machen.

**Impressum:**

Schleswig-Holstein-Schiene  
Heft-Nr. 14 , Ausgabe 1 / 2002

Herausgegeben von PROBAHN Schleswig-Holstein / Hamburg  
Postfach 5723, 24001 Kronshagen

Redaktion und V.i.S.d.P.: Holger Busche (hb)  
Autoren: Horst Metzger (hm), Björn Maßheimer (bm), Rainer Schmidt-Walk (rsw), Frank Sievert (fs), Birger Wolter (bw), Günter Stoltze (gs)

Auflage: 800 Stück  
Redaktionsschluß: 01.08.2002

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von PROBAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Mitteilungsorgan des Fahrgastverbandes PROBAHN Schleswig-Holstein/Hamburg. Die Redaktion nimmt gern Beiträge, Terminhinweise und Anregungen von allen interessierten Lesern und Organisationen entgegen.

**Redaktionsschluß der nächsten Ausgabe: 01.11.2002**

**Telefonische Fahrplanauskünfte ...**

... sind bei der Deutschen Bahn ab dem 1. September 2002 gebührenfrei. Unter der Nummer (0800) 1 50 70 90 kann der Fahrplan im Nah- und Fernverkehr rund um die Uhr zum Nulltarif über ein modernes Sprachdialogsystem abgefragt werden. Die bisherige Nummer des ReiseServices, 01805-99 66 33, kostete zwölf Cent pro Minute und war damit erheblich günstiger für den Anrufer als die nun verbleibende Möglichkeit einer persönlichen Beratung:

Für eine persönliche Beratung und die Buchung von Fahrscheinen wird ab dem 1. September rund um die Uhr die Hotline 11 8 61 geschaltet. Hier kostet der Anruf beispielsweise bei einem zweiminütigen Telefonat rund 60 Cent pro Minute. Der Minutenpreis sinkt, je länger das Telefonat dauert.

"Wo die Zahl der Vorverkaufsstellen gerade auf dem flachen Land immer weiter schrumpft, ist dies in Puncto Kundenfreundlichkeit ein Schritt in die falsche Richtung", kritisiert Holger Busche vom PROBAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg. "Damit wird der Zugang zur Bahn unnötig erschwert bzw. verteuert."

**"Hier muß vor kurzem ein Zug gefahren sein. Man sieht noch deutlich seine Spuren....."**

Was als Witz gemeint ist, wird leider immer mehr traurige Wahrheit. Immer mehr Menschen denken AUTOzentriert, und verlieren die Bahn aus dem Bewusstsein. So werden beispielsweise aus "einGLEISigen" Bahnstrecken "einSPURige".

Auffällig: Bei Straßen wird oft nur in einer Richtung gezählt. Damit wird der massiv höhere Platzverbrauch der Straße sprachlich verwischt. Eine zweiGLEISige Bahn erscheint dann sprachlich so breit wie eine zweiSPURige Autobahn, obwohl die Straße ja vier bzw. inkl. Standspuren sechs Spuren hat und damit viel mehr Platz verbraucht.

Also merken: Bahnen fahren auf **GLEISEN** und brauchen deutlich weniger Platz als Straßen!!!

**6 Bahnhöfe werden bald saniert**

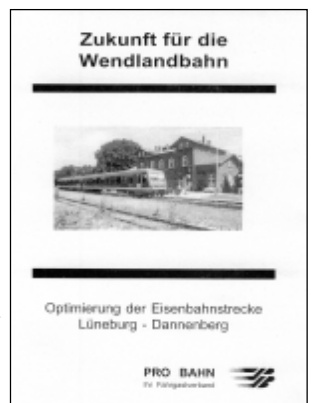
Flensburg (bm) Die DB Station und Service AG zieht erste Konsequenzen aus der Unzufriedenheit vieler Fahrgäste mit den kleinen und mittleren Bahnhöfen in Schleswig-Holstein. Im Rahmen eines Sofort-Sanierungsprogramms, das die DB am 26.06.2002 vorgestellt hatte, sollen sechs kleine und mittlere Bahnhöfe bzw. Haltepunkte kurzfristig saniert werden. Es handelt sich um folgende Bahnhöfe: Eckernförde, Preetz, Owschlag, Puttgarden, Sierksdorf sowie Jarrenwisch. Spätestens Ende 2004 soll die Sanierung abgeschlossen sein.



Wird auch demnächst saniert: Bahnhof in Eckernförde  
Foto: Björn Maßheimer

**Zukunft für die Wendlandbahn**

Kiel (hm) Für die Zukunft und den Erhalt der Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg hat Horst Metzger in Zusammenarbeit mit dem PROBAHN Regionalverband Nord-Ost-Niedersachsen eine 12seitige Broschüre erstellt. Neben der Beschreibung der Strecke finden sich Konzepte für ein dichteres Fahrtenangebot bis hin zum Stundentakt und weiter Visionen für die Reaktivierung der Anschlussbahnen nach Lüchow/Salzwedel sowie über die Elbe nach Dömitz/Ludwigslust. Die Broschüre kann für 1,78 Euro (inkl. Porto) beim Landesverband bestellt werden.

**Neufestsetzung SPNV-Mittel**

Der Bundesrat hat am 31. Mai den Weg für die Änderung des Regionalisierungsgesetzes frei gemacht. Nachdem der Bundesrat im April den von Schleswig-Holstein eingebrachten Entwurf akzeptierte, stimmte er nun dem wortgleichen Gesetzentwurf der Bundestagsfraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen zu. Nach dem Gesetzentwurf erhalten die Länder aus dem Mineralölaufkommen einen Sockelbetrag von 6,745 Mrd. Euro. Ab 2003 steigt der Betrag jährlich um 1,5 %. Der Anteil Schleswig-Holsteins für das Jahr 2002 beläuft sich auf rd. 209,7 Mio. Euro. Der Bund verzichtet für die Jahre 1998 bis 2001 auf die Rückzahlung zuviel gezahlter Mittel. Dies bedeutet, dass die Länder für das Jahr 2001 Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 344 Mio. Euro zurückerhalten. Der Anteil Schleswig-Holsteins liegt bei rund 10,8 Mio. Euro. Im Jahr 2007 ist eine erneute Revision mit Wirkung ab 2008 vorgesehen. Damit wird der SPNV gesichert und die Länder erhalten verlässliche Plandaten für die nächsten Jahre.