

# Schleswig - Holstein - Schiene

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

**Neu: Mit Extra-Teil  
Hamburger Fahrgast Forum**

Heft 18  
Ausgabe 1 / 2004

## Neumünster - Segeberg: Halt oder schneller

Streckenausbau contra Station Kleinkummerfeld

**LÜBECK (fs) Seit der Reaktivierung des Streckenabschnittes Bad Segeberg – Neumünster beobachtet PRO BAHN die unbefriedigende Anschlußsituation zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Wahlstedt sowie die knappen Übergänge in Neumünster. Gleichzeitig ist es positiv zu sehen, daß die Bürger von Kleinkummerfeld die Bahn als attraktives**

**Angebot ansehen und einen eigenen Haltepunkt fordern.**

Der Fahrgastverband PRO BAHN hält deshalb grundsätzlich beide Projekte, die Verbesserung der Anschlüsse nach Anpassung der Infrastruktur und den Haltepunkt Kleinkummerfeld für berechtigt und sinnvoll.

Auf Grund der öffentlichen Haushaltslage ist für PRO BAHN nachvollziehbar, daß zunächst nur ein Projekt umgesetzt werden kann. In einer Folgenabschätzung erscheint es PRO BAHN wichtig, dass die Anschlüsse in Neumünster – zur Zeit knapp bemessen - nicht sicher sind. PRO BAHN fordert seit langem einen Integralen Taktfahrplan für ganz Schleswig-Holstein, durch den Neumünster zu einem wichtigen Knoten werden würde. Durch zu geringe Anschlußsicherheit ...

**Fortsetzung: Seite 2**



Transparent am Gleis: Die Kleinkummerfelder wollen Ihren Halt! Foto: Brandt

## Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein vergibt den Fahrgastpreis 2003 für den Schleswig-Holstein-Tarif

**KIEL Für die schleswig-holsteinischen Fahrgäste muß der öffentliche Verkehr aus Bahnen, Bussen und Schiffen als ein Gesamtsystem angeboten werden. Dazu gehört ein regelmäßiges Angebot mit fahrgastgerechten Übergängen an den Verknüpfungspunkten, aber auch ein landesweit einheitlicher Tarif, der Mobilität mit nur einem Fahrschein für die gesamte Fahrt ermöglicht.**

Ferner profitiert der Fahrgast von den Angebotsverbesserungen, die durch den Wettbewerb im SPNV möglich geworden sind. Damit auch weiterhin ein fairer Wettbewerb statt finden kann, muß gewährleistet sein, daß alle Verkehrsunternehmen gleichberechtigt nach der jeweils erbrachten Leistung ihren Anteil an den Tarifein-

nahmen erhalten. Beides kann mit dem am 15.12. 2002 eingeführten SH-Tarif, in der Form wie er ursprünglich konzipiert ist, erreicht werden.

Deshalb verlieh der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein den diesjährigen Fahrgastpreis am 28.11.2003 an den schleswig-holsteinischen Verkehrsminister, an die Vertreter der Unternehmensverbände VDV und SHO sowie an das Gutachterbüro mobilité als die für den SH-Tarif verantwortlichen Entscheidungsträger.

Mit dem SH-Tarif hat man zum ersten Mal in Deutschland den mutigen Schritt unternommen, sich landesweit vom Preismonopol der Deutschen Bahn AG zu lösen und einen unternehmensneutralen Tarif aufzubauen.

**Fortsetzung: Seite 2**

### In dieser Ausgabe:

#### Worte zum Bahnhof Flensburg-ZOB

Was unsere Bundestagsabgeordneten zu dem Projekt meinen ab Seite 5

#### Stadtbus Elmshorn

Konzept des PRO BAHN Regionalverbandes zum Stadtverkehr Seite 6

#### Das Hamburger Fahrgast-Forum in der SHS

Über den ÖPNV im und um den Großraum Hamburg ab Seite 8

#### Schienenbrücke nach Skandinavien

Fehlende Innovationen im Grenzverkehr der Bahnen auf Seite 14

### PRO BAHN Informationen für Fahrgäste!

sowie	Seite
Busbuchten in Lübeck	3
NVAG gerettet	4
SH-Bahn startet	4
Bf. Horst eröffnet	6
S 21 nach Pinneberg ?	8
Verkehrsentwicklungsplan	9
Planänderung AKN	12

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

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



## Neue Station in Kleinkummerfeld oder Beschleunigung der Strecke ?

Fortsetzung von Seite 1

können jedoch schnell Wartezeiten von fast einer Stunde entstehen. Durch den zu erwartenden Fahrtzeitgewinn könnte auch der Stadtbusanschluß in Wahlstedt verbessert und gesichert werden.

Ein weiterer Haltepunkt in Kleinkummerfeld würde den Fahrtzeitgewinn durch die Anpassung der Streckengeschwindigkeit aufheben, so daß auch weiterhin die Anschlußsicherheit in Neu-



münster gering bliebe. Trotz e r f o l g t e r Geschwindigkeitsanpassung würde somit die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste keinerlei Verbesserung feststellen kön-

nen. Dem steht ein möglicher, geringer Fahrgastzuwachs durch den Haltepunkt in Kleinkummerfeld gegenüber, da der Ort recht klein ist.

Insgesamt würden zusätzliche Investitionskosten für einen neuen Haltepunkt entstehen, die zudem jährliche Folgekosten für Stationsgebühren hervorrufen. Hinzu kämen spätere Kosten für eine weitere Geschwindigkeitserhöhung, um die Anschlußsicherheit herzustellen.

Damit kommt der Fahrgastverband PRO BAHN zum Ergebnis, daß die Anschlußsicherheit und Erschließung des Fahrgastpotentials in Wahlstedt kurzfristig Vorrang haben muß. Es wäre sogar bedenklich, die reibungslose Funktion des SPNV-Gesamtnetzes für wenige potentiellen Fahrgästen zu gefährden.

Ein Haltepunkt in Kleinkummerfeld sollte aber nicht gänzlich verworfen werden, sondern zu einem späteren Zeitpunkt, erneut geprüft werden. Dabei sollte dann auch eine kostensenkende Ausschreibung der Bahnsteiganlage erwogen werden, denn nach Auffassung von PRO BAHN gibt es keinerlei zwingende Gründe, sich einseitig an DB-Station&Service zu binden. *Frank Sievert*

## Fahrgastpreis 2003 für den Schleswig-Holstein-Tarif

Fortsetzung von Seite 1

Einen Geldpreis gibt es allerdings nicht, denn für Lohn und Lorbeeren ist es noch zu früh, da der Fahrgast mit der ersten Stufe bisher noch keine spürbaren Vorteile erkennen kann. Nach Auffassung des Fahrgastbeirates Schleswig-Holstein müssen unbedingt und zeitnah die nächsten Stufen folgen:

1. Ausweitung des SH-Tarif auf den Busverkehr wie ursprünglich geplant
2. Schaffung einer SH-Card, die eine günstige und attraktive Alternative zur DB-Bahncard im Binnenverkehr werden muß
3. Eine verbesserte Kundeninformation über die neuen Angebote und Möglichkeiten
4. Eine unabhängige Clearingstelle zur Abrechnung von Fernverkehrsfahrten innerhalb von Schleswig-Holstein

Die Fahrgastpreisträger 2003 erhielten deshalb symbolisch als erste eine SH-Card in Form eines Kuchens, damit sie genügend Kraft und Energie tanken, um den begonnenen Weg tatkräftig fortzusetzen und den SH-Tarif zügig zu vollenden.

*Karl-Peter Naumann, Bundesvorsitzender*

## Verkehrsverträge ungültig - alles wieder offen!

**Kiel (sb) Der Europäische Gerichtshof hat die 10-Jahres-Verträge der DB Regio mit den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Thüringen für rechtswidrig erklärt.**

Dies ist nicht verwunderlich, sollte die DB Regio für das gesamte Leistungspaket in den jeweiligen Ländern einen genau definierten Betrag erhalten und natürlich die Zusicherung, dass nur ein bestimmter Teil der Leistungen langfristig ausgeschrieben wird.

Wären die Verträge für rechtmäßig befunden worden, wäre der freie Wettbewerb in den betroffenen Bundesländern für die nächsten 10 Jahre unterlaufen und die privaten Anbieter vor der Tür stehen gelassen worden.

Das Einfrieren des Leistungsumfangs des ÖPNV auf dem Stand von 2003/2004 würde alle positiven Impulse in Deutschland, wie die Angebotsausweitung von 484 Mio. Zug-km 1994 auf 600 Mio. Zug-km 2004, zunichte machen. Von den Ausschreibungen sind Einsparungen zu erhoffen, die für infrastrukturelle Maßnahmen und Angebotsausweitungen zu nutzen wären.

## Bänke auf Bahnhöfen

**LÜBECK (hs) Was reitet eigentlich Bahnhofsbauarchitekten und deren Auftraggeber, immer seltener Bänke auf Bahnhöfen aufzustellen? Die nagelneue Bahnhofshalle von Bremen ist solch ein Beispiel. In Bremen gibt es in der Haupthalle 1 eine Doppelbank mit 8 Sitzen. Das ist nicht einfach beklagenswert, es ist rücksichtslos.**

Reisen per Bahn unterscheidet sich bekanntlich vom Autoreisen durch Zwischenstationen: mindestens 2 (Abreise- und Zielpunkte), öfters auch mehr. Dort ankommend, will ein Reisender kurz ausruhen, vielleicht in der Reisetasche etwas suchen, ein Kleidungsstück wechseln, Proviant entnehmen oder verstauen.

Ohne Sitzbank jedoch ist nix mit verschnauften, mit Tasche abstellen, den Mantel kurz ablegen. Und bei ganzen 8 Sitzen in Bremen ... garantiert kein Platz frei! In Bremen gibt es dafür eine „Lounge“. Die ist im ersten Stock. Reicht die Zeit nicht, nützt das wenig. Das trifft besonders die Älteren.

Natürlich quellen Bahnhöfe heute über von Sitzplätzen, jedoch solchen „mit Verzehr“. Aber selbst wenn es ein Bahngesetz gäbe, das in Bistros, Bars, Imbiss oder Pizzeria kostenloses Sitzen erlaubte ... wer würde das schon beanspruchen. Man weiß doch, so ein Laden kostet! Und wer in jeder Reisepause „sitzen mit Verzehr“ wünscht, soll das gerne tun. Ist ja auch verlockend.

Die Forderung bleibt: Zum Bahnreisen gehören in den Anschlussstellen, den Bahnhöfen, reichlich kostenlose, zu nichts verpflichtende saubere Sitzplätze. Neben einem Stehplatz auf dem Planeten der kleinstmögliche, kostengünstigste Rastplatz im Universum. Jedes Argument dagegen ist eine faule Ausrede ...

## Glosse

**Konsumtempel mit Bahnanschluß**

Kennen Sie den hier: Fragt mich kürzlich jemand im Lübecker Citti-Markt, ob der Zug nach Kiel auf Gleis 7 oder 8 abfährt ...

Das zeigt, wie zum Verwechseln ähnlich heutige Bahnhöfe und moderne Einkaufszentren sind. Spaß beiseite. Während die Bahn (neueste Meldung vom 23.03.04) 30 % ihrer kleineren Reise-Center schließen will, mutieren größere Stationen immer mehr zu bombastischen Einkaufsparadiesen mit Gleisanschluß. Hier können die Reisenden flanieren, shoppen (oder auch nicht), schlemmen, happy people treffen u.s.w. Züge sind gelegentlich auch anzutreffen.

Die Bahn - so will es unsere (freie) Marktwirtschaft, kann natürlich machen, was sie will. Wenn sie mit dem Vertrieb ihrer eigentlichen Dienstleistungen (bahnneudeutsch Produkte genannt) nicht mehr genug Gewinn erwirtschaften kann, denn wird eben die Immobilie Bahnhof zum Super-Bazar umgewandelt. Das bringt was. Aber was bringt das wirklich den Fahrgästen?

Reisen mit der Bahn und ein kleiner Rahmen "Reisebedarf" - das gehörte schon immer zusammen: Blumen, Würstchen, Bier und Souvenirs. Aber was suchen im Bahnhof Gummistiefel, Bibeln, Kühlschränke, Küchenmaschinen, Wanduhren, Plastikblumen und der ganze Krimskram. Warum verkauft der Bahnhof nicht auch Autos, Zement, Schweinehälften? Oder kommt das noch?

Ist Reisen durch diese seltsamen Metamorphosen der Bahnhöfe etwa sicherer, pünktlicher, komfortabler, kultivierter geworden? Der Schein gaukelt einem das vor. Rolltreppen zu Verkaufsebenen, viel Halogenlicht, üppige Ladenausstattungen und (im Übrigen) üppige Preise. Denn Bahnhofs-Preisniveau ist nicht Schnäppchenklasse. Auch wenn sogenannte Sonderangebote der Shops das glauben machen wollen.

Klar - keiner sehnt sich nach den muffigen Hallen der alten Behördeneisenbahn zurück. Aber das Reisen, die Züge, der Bahn-Service müssen Priorität haben, nicht der Schnick-Schnack.

*Horst H. Schulz*

**ITF auch mit Bahn-/Bus-Taktknoten**

**Kiel (sb) Der Integrale-Takt-Fahrplan erfordert nicht nur Taktknoten im überregionalen Schienennahverkehr, sondern auch Knotenpunkte im Bahn- und Busverkehr. Das heißt ganz schlicht und einfach: Kommt die Bahn, kommt auch der Bus und fährt die Bahn wieder, fährt auch der Bus ab.**

„Der Bus ist wichtig, um die Fläche, in der keine Bahnlinien vorhanden sind, und die Stadtverkehre an den überregionalen Nahverkehr anzuschließen.“, betont der PRO BAHN Regionalvorsitzende Holger Busche und verweist auf entsprechende PRO BAHN Konzepte.

Als positives Beispiel führt er die guten Anschlüsse der Buslinie Husum-Nordstrand an den ersten vollständigen ITF-Taktknoten Husum an. „Sowas brauchen wir landesweit“, fordert Busche.

Der Bussteig sollte zudem in nächster Nähe des Bahnsteiges liegen, um weite Wege zu vermeiden. Weiterhin sollte an diesen Bahn-/Bus-Taktknoten ein Service-Center zur Information der Reisenden bei verspätungsbedingten Wartezeiten und eine Möglichkeit der Verpflegung (Bistro, Kiosk) vorhanden sein.

**Zukünftiger Bahnverkehr im Großraum Lübeck**

**LÜBECK Es scheint ja endgültig festzustehen, dass der Abschnitt von Lübeck-Kücknitz nach Lübeck-Travemünde nicht elektrifiziert wird. Das gilt auch für die Bahnlinie von Lübeck über Eutin nach Kiel. Daraus ergeben sich für den Fahrgast im Großraum Lübeck folgende Konsequenzen:**

Der Verkehr von Hamburg nach Lübeck wird nach meiner festen Überzeugung ein reiner Pendelverkehr mit entsprechend langen Einheiten werden. Hoffentlich wird das dann verantwortliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Einvernehmen mit der landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) in diesem Abschnitt endlich Doppelstockwagen einsetzen. Die Betreiberfirma hätte aus dieser Betriebsführung erhebliche Vorteile, weil die Züge nicht mehr regelmäßig verstärkt und geschwächt werden müssten, was erhebliche Einsparungen und eine geringere Störunganfälligkeit zur Folge hätte.

Im Verkehr von Hamburg über Lübeck nach Travemünde, Neustadt und Eutin / Kiel wird dann logischerweise immer umgestiegen werden müssen. Das ist für die bisher durchfahrenden Reisenden ein erheblicher Nachteil, zumal erfahrungsgemäß bei Verspätungen aus Hamburg nicht oder nur geringfügig gewartet wird. Gerade die letzten Wochenenden haben in Verbindung mit Baumaßnahmen wieder gezeigt, wie viele Anschlüsse in Lübeck aufgegeben werden, da Baubetriebsfahrpläne eben nur so gut sind, wie die „Fachleute“, die eben diese Pläne entwickeln.

Ein weiterer Punkt ist, dass nur mit aufwändiger Veränderung der Leit- und Sicherungstechnik die Bahnsteiggänge in Lübeck nach Hamburger Vorbild in mehrere Abschnitte unterteilt werden können. Da diese Investitionsmittel aller Voraussicht nach zur Zeit nicht bereitstehen, wird nur an einen Zug bahnsteiggleich umgestiegen werden können. Und zu den anderen Zügen muss dann folglich der Bahnsteig gewechselt werden, was eine zusätzliche Belastung der Treppenaufgänge mit erheblichen „Staus“ nach sich ziehen wird.

Um die Situation in Lübeck Hbf einigermaßen komfortabel zu gestalten, ist es in einer ersten Stufe unabdingbar, zumindest für die Bahnsteige der Gleise 6/7 und 8/9 zusätzlich Rolltreppen einzubauen. Es muss den vielen zusätzlichen Umsteigern, von denen viele in ihrer Bewegungsmöglichkeit eingeschränkt sind, ein akzeptabler Wechsel zum anderen Zug ermöglicht werden. In einem zweiten Schritt muss dann grundsätzlich auf politischer Ebene entschieden werden, welche Fahrzeuge in den genannten Abschnitten zum Einsatz kommen sollen.

*Peter Stoltze*

**Busbuchten in Lübeck**

**LÜBECK (hb) Mit den Stimmen von CDU und FDP hat die Mehrheit der Lübecker Bürgerschaft beschlossen, den Rückbau von Busbuchten zu stoppen, vielmehr noch, es werden Überlegungen angestellt, an Engpässen wie zum Beispiel in der Königstraße neue Busbuchten zu bauen.**

Als Grund für diese Maßnahme führte CDU-Fraktionschef Klaus Puschadel in den Lübecker Nachrichten sinngemäß künstliche Rückstaus an, die nicht nur ärgerlich für Autofahrer seien, sondern im Notfall auch Rettungsfahrzeugen den Weg versperren würden, weil haltende Busse die Straße blockieren. Kritik an den Plänen der CDU kam unterdessen von Seiten der SPD: Ulrich Pluschkell, verkehrspolitischer Sprecher der Sozialdemokraten warf Puschadel vor, dieser habe noch nie begriffen, was am Rück-



bau von Busbuchten wichtig sei. Gerade ältere Fahrgäste könnten sich beim Einschwenken leicht verletzen. Die Ein- und Ausfahrten zu den Haltestellen kosten zudem wertvollen Parkraum. Holger Busche, Regionalvorsitzender von PRO BAHN, fügt hinzu, daß das Ein- und Ausschwenken bei den Busbuchten nicht nur gefährlich und lästig für die Fahrgäste ist, sondern viel Zeit kostet. „Und Zeit kostet Geld“, betont er.

Wenn der Rückbau der Busbuchten auch nur einen Bus einspart, kann das die Kosten um bis zu 400.000 Euro reduzieren.



„Wer Bushaltestellen fordert verschwendet Steuergelder sowie Platz zum Parken und gefährdet gerade schwächere Verkehrsteilnehmer,“ resümiert Busche.

Stadtbus "schaukelt in die Busbucht  
Foto:H. Busche

## Reaktivierung Bahnhofs Lensahn

LENSAHN (tb) Nachdem von Seiten der Landesregierung die Angebotsverbesserungen im nördlichen Abschnitt der Vogelfluglinie beschlossene Sache sind, soll nun mit den Vorbereitungen zur Reaktivierung der Station Lensahn begonnen werden. Der Bahnsteigneubau wurde durch die LVS bei der DB Station&Service bestellt. Eine Nutzung der alten Bahnsteiganlagen wie in Großenbrode war leider aufgrund des schlechten Zustands der Anlagen nicht möglich.

Eine besondere Bedeutung wird Lensahn als Verknüpfungspunkt zum Busverkehr bekommen. 2005 soll die Inbetriebnahme der Station erfolgen.

## Ausschreibung „Flex“ gestartet

Land sucht neuen Betreiber für den Flensburg-Express Hamburg – Flensburg – Padborg

KIEL (tb) Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft LVS hat am 11. Dezember 2003 die Ausschreibung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Linie Hamburg – Flensburg – Padborg („Flensburg-Express“) ab Dezember 2005 gestartet. Die Angebote der Verkehrsunternehmen sollten bis Ende Februar bei der LVS eingehen, die Entscheidung wird Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer im Sommer 2004 treffen. Der neue Betreiber wird den Verkehr von Dezember 2005 bis Dezember 2014 übernehmen. Bis Dezember 2005 wird der „Flensburg-Express“ von der NOB betrieben. Die NOB hatte den Verkehr Anfang November 2003 von der FLEX AG übernommen, die im Sommer 2003 Insolvenzantrag stellte. Auf der 180 Kilometer langen Linie fahren heute durchschnittlich 3000 Fahrgäste am Tag.

Wie der Presse zu entnehmen war, hat die DB Regionalbahn SH die Ausschreibung gewonnen. Herzlichen Glückwunsch!

## SH-Bahn übernimmt Zugverkehr Neumünster - Büsum

HEIDE (hb) Zum Fahrplanwechsel im Dezember übergab die AKN Eisenbahngesellschaft den Betrieb auf der Strecke Neumünster-Heide-Büsum ihrem Tochterunternehmen Schleswig-Holstein-Bahn (SHB). Sie hatte nach der Ausschreibung für die nächsten 8 Jahre den Zuschlag erhalten.

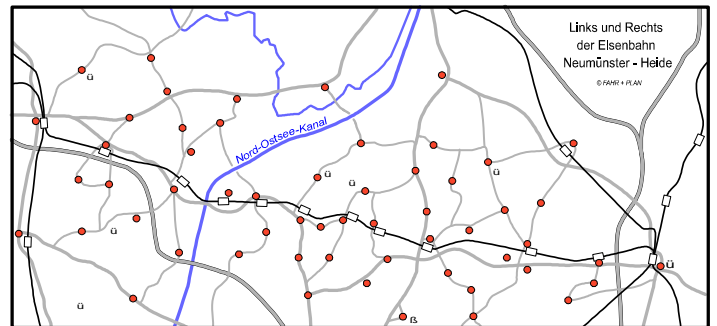
Zentrale Neuerung ist der durchgehende Zugverkehr von Neumünster bis nach Büsum. Ab sofort sind das mittelholsteinische Zentrum und die Dithmarscher Nordseeküste alle zwei Stunden ohne Umsteigen miteinander verbunden. Die Züge fahren an allen Tagen, auch am Wochenende, im festen Takt und stellen dabei in Heide Anschlüsse an die Regionalexpresszüge Hamburg-Westerland her. Zwischen Heide und Büsum verkehren die Züge weiterhin im Stundentakt, ebenso wird an Werktagen zwischen Neumünster und Hohenwestedt das Angebot verdichtet.

### Nun täglich alle 2 Stunden

Die Ausschreibung für die 86 Kilometer lange Bahnverbindung Neumünster-Heide-Büsum fand vor mehr als drei Jahren statt. Im Juni 2002 erhielt dann die AKN vom Land Schleswig-Holstein den Zuschlag. Im Rennen lagen auch westeuropäische Anbieter. Die SHB feierte die Betriebsaufnahme mit zahlreichen Ehrengästen am 14. Dezember 2003 mit einer Prominentenfahrt von Heide nach Büsum sowie zahlreiche Aktionen am Bahnhof der Nordsee-Gemeinde.

### Stundentakt auch für Neumünster-Heide !

Nach Auffassung vom Fahrgastverband PRO BAHN sollte auch auf dem Abschnitt Neumünster - Heide ein einheitlicher Stundentakt angeboten werden. „Es ist fast die einzige Strecke in Schleswig-Holstein, die von den Vorzügen des Integralen Taktfahrplans nur teilweise profitieren kann“, meint Holger Busche. Durch den wenig attraktiven 2-Stunden-Takt, der einige Wünsche offen läßt, sind auch die Fahrgastzahlen Richtung Heide noch gering. Eine Verdichtung zum Stundentakt würde mehr Fahrgäste bringen und die bereits in die Strecke investierten 16 Mio. Euro rechtfertigen. Für den Stundentakt wäre eine weitere Kreuzungsmöglichkeit notwendig, aber „es ist nicht nachvollziehbar, warum die geringe Investition noch so lange (bis 2008) rausgezögert werden soll“, meint der PRO BAHN Regionalvorsitzende Busche.



## NVAG-Betriebsteile gerettet

Insolvente Bahn- und Busbetriebe übernommen

NIEBÜLL (tb) Die im letzten Jahr in Insolvenz gegangenen Nordfriesischen Verkehrsbetriebe (NVAG) konnten gerettet werden. So hat die Gläubigerversammlung beschlossen, die Gesellschaft zu teilen und die beiden Sparten an ein Bieterkonsortium zu übergeben.

So werden die Eisenbahninfrastruktur sowie Eisenbahnverkehr zukünftig von der „NEG Niebüll GmbH“ betrieben. Deren Mehrheitsgesellschafter ist die Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft aus Uetersen, die wiederum der luxemburgischen Staatsbahn CFL gehört. Weiter sind die NOB sowie Fa. Schmidt-Reisen beteiligt. Das Unternehmen wird weiterhin den Güterverkehr, den Personenverkehr nach Dagebüll sowie den Unterhalt der Bahnstrecken nach Dagebüll und Tønder betreiben. Auch der Transport der IC-Kurswagen von Niebüll zum Fährhafen Dagebüll ist bis min. 2006 gesichert.

Fortsetzung: Seite 6

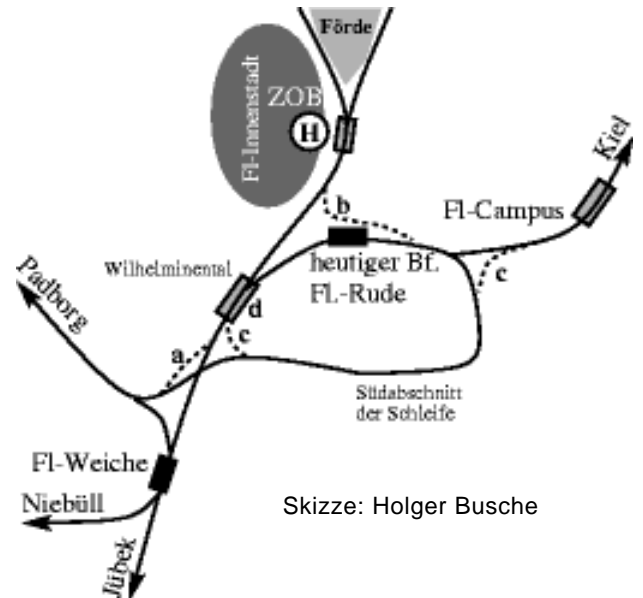
## Anbindung des ZOB Flensburg PRO BAHN hat Ihre Bundestagsabgeordneten befragt:

**Dr. Wolfgang Wodarg, MdB**  
Abgeordneter für den Wahlkreis Flensburg/Schleswig

Eine Verlegung des Bahnhofes bzw. die Einrichtung einer neuen Haltestelle am Flensburger ZOB hat meine volle Unterstützung. Die jetzige verkehrliche Bahnanbindung Flensburgs stellt ein deutliches Handicap dar im Vergleich mit anderen städtischen Oberzentren. Der City-Bahnhof an der Förde - gleich am ZOB - könnte die Attraktivität der Innenstadt Flensburgs Zug um Zug deutlich steigern und das Stadtzentrum für das gesamte deutsch-dänische Umland attraktiver machen. Die Stadt und ihre Wirtschaft sollten keine Anstrengungen scheuen, erstens Investoren für dieses Projekt zu finden und zweitens die Umsetzung des Projektes so weit wie möglich zu fördern. In keinem Fall sollte man interessierte Investoren durch zu starre Vorgaben bereits im Vorfeld abschrecken. Die Frage, welche Planungsvariante hier favorisiert werden sollte, stellt sich somit in diesem Zusammenhang erst, wenn ein Investor seinerseits Umfang und Richtung seiner Vorstellungen einbringen kann. Zur Frage der Finanzierung ließe sich außerdem überlegen, ob die Anbindung der Flensburger Innenstadt zu einem grenzüberschreitenden Projekt mit der entsprechenden Finanzierung ausgebaut werden kann. Auch unsere dänischen Nachbarn fahren gerne in die Flensburger Innenstadt.

**Wolfgang Börnsen**  
Abgeordneter des Wahlkreises Schleswig-Flensburg

Ich bin der Auffassung, dass eines zunächst mal klargestellt werden sollte: Wir brauchen eine Verbesserung in diesem Bereich! Ein Bahnhof sollte ein Aushängeschild sein. Reisende, die Flensburg besuchen, erhalten am Bahnhof einen traurigen Anblick. Das heißt: Es muss sich dringend etwas ändern! Die bereits Ende des letzten Jahres vorgestellten Varianten der Machbarkeitsstudie zur Anbindung des ZOB an den Schienenverkehr erhalten nach meiner Auffassung viele Für und Wider, aber auch ein nicht zu unterschätzendes Konfliktpotential, das sorgsam abgewogen werden muss. Zahlreiche Gründe sprächen dafür, die Anbindung herzustellen. So die südliche Variante, die den Bahnhof in Rude überflüssig machen, aber kostenintensiv durch den Umbau zweier Kurven sein würde. Außerdem ist sie durch neue Lärmbelastigungen von politischer Brisanz und enthält den Nachteil, dass sich der Parkdruck in der Innenstadt deutlich erhöhen wird. Außerdem ist zu befürchten, dass die Bahn bei Festlegung auf diese Variante sofort jegliche Investitionstätigkeit am heutigen Bahnhof einstellen würde. Eine Veränderung in diese Richtung müsste nach meiner Auffassung mit einem deutlichen Rückbau von Gleisen verbunden sein und den „schneidenden Effekt“ zwischen Waldorfschule und Valentinerhof beseitigen. Positiv für Flensburg erscheint mir auch, dass Maßnahmen im Zuge eines ZOB-Bahnhofes von Bund und Land bestritten werden müssten, die Stadt finanziell nur für das Bahnhofsumfeld zuständig sein würde, wodurch die Kosten für die Stadt minimiert würden. Allerdings – und das ist der Wermutstropfen – wegen der knappen öffentlichen Finanzen ist in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht mit einer Umsetzung zu rechnen. Und für diesen Zeitraum würden bei einer entsprechenden Entscheidung voraussichtlich auch keine Investitionen am Bahnhof in Rude getätigt. Jetzt kommt es darauf an, dass die zuständigen Gremien der Stadt sich auf eine verträglich Lösung mit den Betroffenen, aber auch PRO BAHN und weiteren Sachkundigen, einigen und dann für die Umsetzung umgehend Gespräche mit der Bahn und Land aufnehmen.



Skizze: Holger Busche

### Vier Varianten zur Anbindung der Kieler Strecke an den ZOB-Bahnhof

Der heutige Bahnhof in Flensburg liegt abseits der Innenstadt und ist sowohl auf der Straße als auch mit dem Zug nur mit Umwegen zu erreichen. Für die Anbindung des Bahnhofes sind zudem teure Extrabuslinien notwendig.

Aus diesem Grunde wurde vor kurzem ein neues Gutachten erstellt, das belegt, daß ein Belassen des Bahnhofes am heutigen Standort (Variante 1) gravierende Nachteile beinhaltet, und die Verlegung an den ZOB volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Die Einfädelung der Strecken Richtung Niebüll und Jübek kann praktisch ohne Aufwand und die Richtung Padborg mit dem geringen Aufwand einer Verbindungskurve (a) hergestellt werden.

Lediglich die Anbindung der Kieler Züge ist schwieriger, weswegen drei Varianten (2-4) diskutiert werden:

- Eine neue Verbindungsstrecke (b) auf der Straße vor dem heutigen Bahnhof (Die Mehrkosten für die straßenfähigen Triebwagen können evtl. mit Kiel geteilt werden, wo die Einführung einer Stadtbahn untersucht wird.)
- Zwei neue Verbindungskurven (c), die es ermöglichen über den Südabschnitt der Schleife zu fahren
- Ein Wendebahnhof (d), an dem die Kieler Züge kurz wenden können

Holger Busche

### Verkehrskonzept Flensburg



Schon vor Jahren hat der Regionalverband Landesteil Schleswig sich Gedanken für die Anbindung der Flensburger Innenstadt gemacht. War damals aus Kostengründen nur die Anbindung des ZOB durch die Hamburger Bahn angedacht, gehen die Pläne heute weiter.

Die vierseitige Broschüre ist erhältlich beim Landesverband und im Internet unter

[www.pro-bahn-sh.de/pdf/Flensburg.pdf](http://www.pro-bahn-sh.de/pdf/Flensburg.pdf)

Der Omnibusbetrieb wird als Niebüll Verkehrsbetriebe GmbH (NVB) weitergeführt werden. Hier ist die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) Mehrheitsgesellschafter, zusammen mit dem Familienunternehmen Schmidt-Reisen aus Dagebüll, das ebenfalls schon im Reiseverkehr aktiv ist und der NEG. Die NVB betreibt auf 10 Linien mit 14 Bussen Personenverkehr. Mit Schmidt-Reisen werden auch weiterhin Fernreisen und Touristikverkehre angeboten. Alle 15 Mitarbeiter werden auch weiterhin beschäftigt.

## Zukunft der Strecke Süderbrarup – Kappeln wieder ungewiß

**ULSNIS (rsw) Im Oktober 2003 hatte der Finanz- und Werkausschuss des Kreises Schleswig-Flensburg beschlossen, dass sich die Verkehrsbetriebe des Kreises (VKSF) aus finanziellen Gründen vom Kieler Verkehrsministerium von der Eisenbahninfrastruktur für die Strecke entbinden lassen.**

Das Verkehrsministerium hat der Entbindung von der Betriebspflicht bisher noch nicht zugestimmt. Solange die Zustimmung nicht vorliegt, wird die Museumsbahn weiter fahren. Der Fahrplan für 2004 wurde bereits veröffentlicht. Der Kreis muss weiterhin für den Unterhalt der Strecke zahlen. Das Cremilk-Werk in Kappeln hat seinen Gütertransport bereits von der Schiene auf die Strasse verlagert.

Für den Unterhalt der Strecke müsste nach Schätzungen der VKSF der Kreis in den nächsten Jahren rund 600.000 • investieren, davon allein 250.000 • für die Blinklichtanlage an der B 201 (Faulück). Die VKSF haben sich vergeblich um andere Finanzquellen bemüht. Auch das Land hatte im Oktober 2003 die alleinige finanzielle Förderung abgelehnt.

## Weitere Halte in Nortorf

KIEL (tb) Seit dem 1. März halten endlich alle FLEX-Züge auch in Nortorf. Entgegen den Planungen für das aktuelle Fahrplanjahr können trotz Bauarbeiten an der Moorlinie vor Schleswig alle Züge nun auch in Nortorf halten. Erstmals seit Einführung des Taktfahrplans 1991 erhält die Stadt jetzt ein Zugangebot im Stundentakt. Zuvor wurde der Bahnhof tagsüber nur von den Regionalbahnen im Zweistundentakt bedient.

Auch werden vorgesehene Fahrplanverschiebungen der FLEX-Züge nicht umgesetzt. Die Züge verkehren somit anders als im Kursbuch veröffentlicht. Aktuelle Fahrpläne bei der NOB oder im Internet unter [www.nord-ostsee-bahn.de](http://www.nord-ostsee-bahn.de).

## Umbau Bahnhof Heide

**Station erhält großzügigen Bahnsteigtunnel**

HEIDE (tb) In Heide wird mit dem Umbau des Bahnhofes der Bau einer neuen Bahnsteigunterführung anstehen, die gleichzeitig die Stadtteile verbinden wird. Dieser soll nun aber freundlicher als die bisherige Tunnelzuwegung zum Heider Bahnhof werden, um hier von vornherein Angsträume und damit Ablehnung der Nutzer zu verhindern. Außerdem sollen geringere Kosten bei Pflege, Reinigung und Instandhaltung anfallen.

Daher wurde das schweizer Architekturbüro Steuerwald+Scheiwiller mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Diese sind Spezialisten für Unterführungen bei der schweizer Bahn. Ihre für Heide vorgeschlagene Lösung besticht durch optimalen Tageslichteinfall und attraktive Wandgestaltung. Die Lösung, die im Lenkungsreis „Umbau Bahnhof Heide“ und in

einer Bürgerversammlung vorgestellt wurde, stieß auf großen Anklang bei Bürgern und Presse.

## Neu: Hotel „Alter Kreisbahnhof“

SCHLESWIG 1972 fuhr der letzte Kreisbahntriebwagen in Schleswig-Altstadt, 1992 der letzte Güterzug. Nun erblüht das denkmalgeschützte Empfangsgebäude von 1906 im Stadtzentrum Schlesiws neu: Seit Ostern 2004 ist es Hotel und Restaurant, behindertengerecht und auch unter Mitarbeit vieler Menschen mit Behinderungen betrieben. Im Innern informiert eine Fotoausstellung über die Bahnvergangenheit. Und am Bahnsteig liegt wieder ein Gleis. Es soll einen historischen Speisewagen aufnehmen, den der rührige Betreiber als Bistro nutzen will. Pro Bahn wünscht viel Erfolg!

*Malte Bischoff*

## Bahnhof Horst endlich eröffnet

**ELMSHORN Am 14.12.2003 wurde mit einem Jahr Verspätung der Bahnhof Horst eröffnet. Teilgenommen haben unter anderem Frau Pohlmann, stellvertretend für den Bundesvorstand PRO BAHN und den Landesvorstand Hamburg/Schleswig-Holstein sowie Frau Nedderhoff von DB Station und Service.**

Der Bahnhof wird annähernd stündlich (am Wochenende zweistündlich) durch die zwischen Neumünster und Elmshorn verkehrenden Regionalbahnen bedient. Die Züge werden in der Hauptverkehrszeit bis Hamburg-Altona durchgebunden. Die Regionalbahnen vom Hamburger Hauptbahnhof nach Kiel (HH-HBF ab 00:21 und 2:21) halten auch in Horst. Dies sind die einzigen umsteigefreien Verbindungen vom Hamburger Hauptbahnhof. Tagsüber muß mit der S-Bahn bis Pinneberg, von dort mit der Regionalbahn nach Elmshorn gefahren und dort nochmals in die Regionalbahn nach Horst/Neumünster umgestiegen werden.

Nach Erhebungen des Stationsbüros Schleswig-Holstein steigen an einem Werktag durchschnittlich 170 Personen ein und aus. Hierbei handelt es sich überwiegend um Berufspendler und Schüler, die nach Elmshorn oder Hamburg wollen. Die Fahrgäste kommen überwiegend aus Horst und erreichen den Bahnhof zu Fuß oder mit dem Rad. Folgende Punkte werden jedoch von den Fahrgästen kritisiert: fehlender Taktplan, fehlende Durchbindung zum Hamburger Hauptbahnhof, die Angebotslücke zwischen 20 und 23 Uhr sowie die bisher fehlende Lautsprecheranlage im Bahnhof Horst.

Bernhard Wevers, Geschäftsführer der LVS sagt: Schon nach 2 Monaten haben wir die erwarteten Fahrgastzahlen erreicht. Das zeigt uns, das wir mit dem Stationsprogramm Schleswig-Holstein auf dem richtigen Weg sind.

*Markus Fleischmann*

## Neues Stadtbuskonzept Elmshorn

**PRO BAHN entwickelt Pläne für attraktiveren Stadtbusverkehr in Elmshorn**

**ELMSHORN Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Elmshorn führt im Bewusstsein der Politiker und Bewohner leider seit Jahren ein Schattendasein. Unübersichtliche, zum Teil nach Tageszeit wechselnde Linienführungen, unverständliche Fahrplanaushänge an den Haltestellen sowie sich nur zufällig ergebende Anschlüsse der Busse untereinander und insbesondere zum Bahnverkehr haben dazu geführt, dass in Elmshorn die Busse des örtlichen Unternehmens überwiegend nur noch von denen genutzt werden, die ohne Alternative darauf angewiesen sind.**



Stattdessen wird in der Nähe des Bahnhofes eine recht große Anzahl von P+R-Parkplätzen für Bahnpendler bereitgehalten. Über eine Aufstockung der Parkplatzkapazitäten wird bereits nachgedacht.

Bereits seit über 3 Jahren beschäftigen sich einige Aktive des Regionalverbandes Westholstein mit einer Neukonzeption der Busverkehre. Vorbild für die Überlegungen waren die gut funktionierenden Stadtbussysteme in Mittelstädten ähnlicher Größe wie Elmshorn.

### Situation in Elmshorn

Allen diesen Stadtbussystemen gemeinsam ist ein zentraler Umsteigepunkt in möglichst direkter Nachbarschaft zum Bahnhof und in fußläufiger Nähe zur Haupteinkaufsstraße und zu öffentlichen Einrichtungen. An diesem Umsteigepunkt treffen sich in regelmäßigen Abständen von z.B. 30 Min die Busse aller Linien zur gleichen Zeit, so dass direkte Umsteigemöglichkeiten zwischen allen Linien und zur Eisenbahn geschaffen werden können.

Die jetzige Lage der Bushaltestellen am Bahnhof in der östlichen Mühlenstraße ist unbefriedigend. Ein gleichzeitiges Halten von mehr als 4 Bussen (2 pro Richtung) ist wegen der beengten Platzverhältnisse nicht möglich. Der vorhandene ZOB nördlich des Bahnhofes kann zwar eine größere Menge von Bussen gleichzeitig aufnehmen, doch ist er auf Grund seiner Randlage für Umsteiger zur Eisenbahn und Besucher der Elmshorner Innenstadt zu unattraktiv.

### Zentraler Treffpunkt am Bahnhof

Der aus Sicht von PRO BAHN am besten geeignete Standort für einen neuen zentralen Umsteigepunkt ist der heutige Bahnhofsvorplatz. Diese für ein Stadtbusnetz mit halbstündlichem „Rendezvous“ aller Busse notwendige Anlage erfordert allerdings größere Umbauten und zum Teil sogar die Entfernung vorhandener Bebauung.

### Liniengestaltung

Durch umfangreiche Fahrzeitmessfahrten unter realistischen Verkehrsbedingungen konnten die Elmshorner PRO BAHN-Aktiven die notwendigen Daten sammeln, um ein klar strukturiertes Liniennetz aufzustellen, das im Wesentlichen alle heute vorhandenen Verkehrsbedürfnisse weiterhin befriedigt, aber auch die Neubaugebiete im Südosten und Norden der Stadt erstmalig an den ÖPNV anschließt. Da ein durchgehender 30-Minuten-Takt aller Linien angestrebt wird, mussten die Linienwege so gestaltet werden, dass die Fahrzeit vom Zentralen Umsteigepunkt zum jeweiligen Linienendpunkt maximal 13 Minuten beträgt. Aus der Fahrzeit von 2x13 Minuten plus 2 Minuten zum Umsteigen sowie weiterer 2 Minuten Zeitreserve ergibt sich ein möglicher 30-Minuten-Takt auf allen Linien.

### Ausbau der Infrastruktur

Zur Erreichung und Stabilisierung der knappen Fahrzeiten sind Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur unerlässlich. Auch hierfür wurden konkrete Vorschläge erarbeitet. Hier gestaltet sich die Akzeptanz bei den überwiegend Auto fahrenden Elmshorner Entscheidungsträgern schwierig, da bei knappem öffentlichen



Bald keine "okkulten" Symbole mehr im Zielanzeiger?  
Fotos: Wolfgang von Berg

Verkehrsraum Einschränkungen für den Motorisierten Individualverkehr unvermeidlich sein werden.

### Das neue Liniennetz

4 Durchmesserlinien sowie eine fünfte Linie vom Zentralen Umsteigepunkt zum südlichen Vorort Klein Nordende bedienen das gesamte Stadtgebiet im 30-Minuten-Takt. Das halbstündlich wiederkehrende Treffen aller 9 notwendigen Busse führt dazu, dass



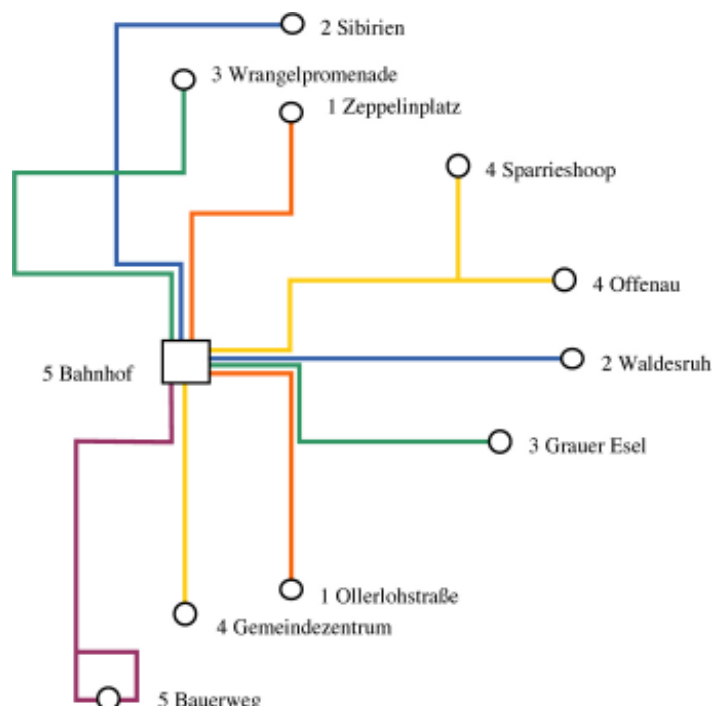
inklusive Umsteigen keine Fahrt in Elmshorn zwischen zwei beliebigen Haltestellen länger als 28 Minuten dauert und dass diese Fahrten alle 30 Minuten in beiden Richtungen zu allen Tageszeiten, zu denen die Busse verkehren, durchgeführt werden können. Das wäre eine für Elmshorn bisher unerreichte Qualität.

Um die Akzeptanz zu erhöhen, sollten die Verkehrszeiten über das heutige dürftige Angebot hinaus ausgedehnt werden. In den Abendstunden und am Sonntag Vormittag könnte zunächst durch ein System von Anruf-Sammel-Taxen mit festen Abfahrtszeiten ab Bahnhof die zu erwartende geringe Nachfrage abgedeckt werden. Bei Nachfragesteigerung sollte der Busverkehr aber weiter zeitlich ausgedehnt werden.

Ein gezieltes Marketingkonzept mit eigenem Logo, einheitlicher Gestaltung der Haltestellen, der Busse, sowie aller Aushänge und Veröffentlichungen muss die Einführung des Stadtbusses Elmshorn begleiten. Gerade auch im Rahmen der Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes auf den gesamten Kreis Pinneberg hält der RV Westholstein es für notwendig, dem Produkt „Stadtbus Elmshorn“ ein eigenes Gesicht zu geben, so dass es für die Elmshorner leicht ist, sich mit *ihrem* Stadtbus zu identifizieren.

Volker Blohm

Das detaillierte Konzept und weitere Informationen sind bei Volker Blohm erhältlich: [westholstein@pro-bahn-sh.de](mailto:westholstein@pro-bahn-sh.de)



# Hamburger Fahrgast Forum

## S21 nicht mehr nach Pinneberg

So macht der HVV das S-Bahnnetz unattraktiv

Zum Winterfahrplan 1981/82 wurde der zweigleisige Ausbau der S-Bahnstrecke Krupunder Pinneberg abgeschlossen und die Stationen für den Langzugsinsatz hergerichtet.

Das hatte eigentlich nur einen Zweck. Die Im Berufsverkehr verkehrenden 5-Minuten-Züge von Elbgaustraße bis Hauptbahnhof sollten bis Pinneberg verkehren. Dieses war besonders wichtig seit dem 31.5.1981, da seitdem die Stammzüge der Linie S2 (Pinneberg-Aumühle, heute S3 Pinneberg-Neugraben) über Altona und die City-S-Bahn verschwenkt wurden, um die Innenstadt (Jungfernstieg, Stadthausbrücke) und den Hafen besser erreichbar zu machen. Vor dem Bau der City-S-Bahn, die den Bahnhof Altona, einen Kopfbahnhof, in eine Durchgangsstation wandelte, war es günstiger, die Züge an Altona vorbeizuführen. Somit wurde die Pinneberger Strecke direkt hinter Holstenstraße abgezweigt. Um nun das Verbindungsteil Diebsteich-Holstenstraße (Diebsteichkurve) nicht ungenutzt zu lassen und weil die Fahrt zum Hauptbahnhof über Dammtor wesentlich kürzer ist (Fahrzeitersparnis ca. 7 - 8 Minuten), musste eine zweite Linie eingeführt werden, die den alten Weg befuhr. Das ist die Linie S21. Diese bildet seitdem die 5-Minuten-Verstärker-Züge der Linie S2 (heute S3) auf dem Pinneberger Ast, die ursprünglich nur in den Hauptverkehrszeiten (montags bis freitags 6 - 19 Uhr und sonnabends 8 - 14 Uhr) fuhren.

Beschwerden von Kunden und der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH) sowie die Einführung der Harburger S-Bahn (S3/S31) haben dafür gesorgt, dass diese Linie zwischen Elbgaustraße und Hauptbahnhof nunmehr ganztägig verkehrt. Wichtig war dem HVV damals, dass diese Linie während des Berufsverkehrs auch Pinneberg erreicht.



S-Bahn nach Pinneberg: Jetzt fährt nur noch die S 3  
Foto: Holger Busche

Enttäuschend war dass das nur jeweils eine Stunde morgens und nachmittags der Fall war. Schlimmer noch war, dass auch im Laufe der Jahre das Angebot nicht ausgeweitet wurde. Anstatt mit allen möglichen Tricks Pinneberg, Schleswig-Holstein und später die LVS zu Mehrbestellungen und entsprechenden Zahlungen zu bewegen nahm der HVV das ausbleibende Engagement als Ausrede nichts zu tun, außer die Regionalzüge nicht in den HVV-Tarif aufzunehmen.

**Da die HFF häufiger erscheint als die SHS, gibt es in dieser Ausgabe Beiträge des HFF 4 (Dez. 2003) sowie des HFF 5 (März 2004). Daher sind auch z.B. 2 Beiträge zum Thema S 21 vorhanden.**

Da die Linie damals am anderen Ende nicht am Hauptbahnhof enden konnte, musste sie stets weiterfahren. Sofern sie nicht nach Bergedorf wieder die S2 begleitet hat, fuhr sie nach Hasselbrook, tagsüber sogar nach Barmbek, womit der damalige 5-Minuten-Takt nach Barmbek hergestellt wurde (S1/S21). Einige Fahrten fuhren weiter bis Ohlsdorf und eine kam sogar bis Poppenbüttel in die damals einzige Waschanlage der Hamburger S-Bahn.

Die Verbindung Barmbek-Elbgaustraße machte Sinn, da beide S-Bahnäste als Grundlinie eine Linie über die City-S-Bahn hatten und der 5-Minuten Verstärker-Zug die Verbindung zur Verbindungsbahn (Dammtor), herstellte. Gleichzeitig konnte man mit dieser Linie nach der Innenstadt auch einen anderen Außenast erreichen als den, den die Grundlinie bediente. Dieses Phänomen ist auf dem Pinneberger Ast bis heute erhalten geblieben. Wobei die Fahrgäste von Diebsteich bis Elbgaustraße diesen Komfort ganztägig jetzt und auch künftig haben werden.

Den Fahrgästen von Pinneberg bis Krupunder werden hingegen auch die beiden verbleibenden Stunden wochentagsgenommen, an dem die alte Verbindung zur Verbindungsbahn und nach Bergedorf/Aumühle umsteigefrei gefahren werden kann.

Der Grund ist, dass der HVV die Regionalzüge nun doch mit in den HVV-Tarif einbezogen hat und einige Fahrgäste der S-Bahn fernbleiben, garniert mit der Standardausrede der Politik, dass mal wieder kein Geld da ist (LVS).

Hier zeigt sich die kurzsichtige Betrachtungsweise der Verantwortlichen (Politik, LVS, HVV, S-Bahn), die alle Qualitätsaspekte über den Haufen werfen, wenn es eng wird.

Die Abschaffung der S21 nach Pinneberg (HVV: die Gleise aber bleiben liegen) hat insgesamt 4 Nachteile:

1) weniger Platz durch Angebotsreduzierung

2) Verlängerung der maximalen Wartezeit auf einen Zug von 6 auf 10 Minuten (jetzt 4/6-Minuten-Takt). Schlimmstenfalls werden damit Reisen erschwert, wenn Buslinien, die an S-Bahnstationen angebunden sind, nicht mit den Fahrten der S3 koordiniert werden können. Somit wird u.U. die frühere S3 nicht mehr erreicht und die spätere S3 kann den Anschluss für die Weiterreise nicht mehr herstellen.

3) Nur im 5-Minuten-Takt, und das ist ein Spezifikum der Hamburger S-Bahn, werden beide Innenstadtstrecken direkt ohne Umsteigen erreicht, da nur dann alternierend gefahren werden kann. Es existiert somit kein direkter Anschluss zur Verbindungsbahn mehr.

4) Reisezeitverlängerung: Im Falle Pinneberg verlängert sich die Fahrzeit zur nicht mehr direkt angeschlossenen Strecke, der Verbindungsbahn, da es keinen gemeinsamen Knotenpunkt gibt, den beide Linien gemeinsam anfahren und an dem dann bahnsteig- und zeitgleich in eine Linie zur anderen Innenstadtstrecke umgestiegen werden kann. Zwar erreicht die S3 in Altona so einen Knotenpunkt. Jedoch ist der Anschluss zur S11 wegen des Umweges trotzdem ein so großer Zeitverlust, dass ein Umsteigen im Bereich Elbgaustraße bis Diebsteich in den nach vier Minuten folgenden S21-Zug noch schneller geht.

Die FIH lehnt daher diese Sparmaßnahme ab. Insbesondere hinsichtlich der Punkte 3 und 4 muss das S-Bahnnetz so geändert werden, dass beide Innenstadtstrecken auch bei dünneren Angeboten als 5-Minuten-Takt direkt angebunden werden, ohne einen Hinketakt (z.B. 5/15-Minuten) zu fahren.

*MartinPotthast*



## S21 fährt nicht mehr nach Pinneberg - HVV will nicht Schuld sein !

In unserer letzten Ausgabe habe ich die Einstellung der S21 nach Pinneberg kritisiert und auch einen historischen Abriss der S21-Geschichte mitgeliefert. In diesem Zusammenhang ist unter anderem neben den Politikern (Bestellern, Entscheidungsträger der Aufgabenträger), der Landesweiten Verkehrs-Service-gesellschaft Schleswig Holsteins (LVS) auch der Hamburger Verkehrs Verbund HVV (heute Regie-Ebene, ursprünglich Dachverband der Verkehrsunternehmen im Raum Hamburg) für die Rücknahme der S21 von Pinneberg bis Elbgaustraße verantwortlich gemacht worden. Nun sitzt zufällig der Autor dieses Beitrages auch als „persönliches Mitglied“ im Fahrgastbeirat des HVV.

Dort hat sich auf einer so genannten Arbeitsgruppensitzung ein HVV-Mitarbeiter darüber beklagt, dass der HVV dafür verantwortlich gemacht wird und dem Autor gesagt, dass nicht der HVV das so wolle, sondern die LVS dafür nicht mehr bereit ist zu bezahlen. Außerdem erwarte er, dass jemand der im Fahrgastbeirat sitzt, doch vorher anruft und fragt und nicht „solche Dinge da reinschreibt“, in eine Zeitung, die „eigentlich von Leuten gemacht wird, die sich eigentlich mit dem System auskennen“. Er kritisierte damit die seiner Meinung nach „teilweise falsche Darstellung“.

Der Autor forderte ihn nach der Sitzung auf einen Leserbrief an unser HFF zu schicken, was er jedoch ablehnte („nein so ist das nicht gemeint“). Da wir keine offizielle Kritik erfahren haben, könnten wir die Sache ad acta legen. Es ist schließlich schwer auf eine inoffizielle Mitteilung offiziell zu antworten.

Das wir es trotzdem tun, hat zwei Gründe:

1. PRO BAHN Hamburg weigerte sich unser HFF mit dem S21-Artikel in dieser Form an seine Mitglieder zu schicken, um dem von jenem HVV-Mitarbeiter als entlastend betrachteten Sachverhalt, der nicht weiten Verteilung der Zeitschrift, zu bestärken.

2. wollen wir noch einmal klarstellen, warum wir den HVV nicht aus der Verantwortung entlassen können, es also keine falsche Darstellung war. Hierzu gibt es folgende Gründe:

(1) Der HVV ist die Regieebene und somit doch mitverantwortlich für die Geschehnisse in seinem Tarifverbund, auch wenn be-

stimmte Aufgabenträger (hier LVS für den Schienenverkehr in Schleswig Holstein, stellvertretend für das Land) die Verursacher sind. Es waren weder Bemühungen zu erkennen, die LVS von diesem Vorhaben abzuhalten, noch eine Distanzierung, wie es bei anderen Sparmaßnahmen (Linie 431 Lauenburg-Avendorf 1997, Einstellung der Schnellbuslinien 34 und 38, 1988, Abschaffung des Sozialtickets 2003) der Fall war.

(2) Im Fahrplanbuch stand „Aufgrund der schwachen Nachfrage entfallen die in den Hauptverkehrszeiten angebotenen Fahrten zwischen Elbgaustraße und Pinneberg.“ und nicht „Aufgrund der leeren Kassen in Schleswig-Holstein muss die LVS sparen und meint, dieses bei der S21 tun zu können und den Fahrgästen entsprechende Unannehmlichkeiten zumuten zu können. Wir, der HVV und die Verkehrsunternehmen im HVV können daher diese aus unserer Sicht notwendige Verbindung nicht mehr anbieten. Beschwerden bitte an die LVS !!!“

(3) Es wurde auch der HVV alter Organisation mitverantwortlich gemacht, da er nicht genug getan hat um die S21 zwischen Pinneberg und Elbgaustraße besser auszulasten und eine Ausweitung des Angebotes anzustreben. Hierfür hätten parallele verkehrende Buslinien (185, 285, 394) schärfer unter die Lupe genommen werden müssen. Stattdessen wurde so verfahren: Ihr habt abbestellt? Na dann eben nicht.

(4) Der HVV hat versäumt, die Aufgabenträger zu veranlassen, ein anderes S-Bahnlinienetz zu bestellen, bzw. die S-Bahn zu veranlassen eine anderes Linienkonzept anzubieten, wonach auch bei reduzierter Fahrtenzahl, von allen Außenästen, insbesondere Pinneberg, eine Direktverbindung zu beiden Innenstadtstrecken der S-Bahn Hamburg angeboten wird. Bemühungen in dieser Richtung wurden nicht offiziell mitgeteilt. Stattdessen herrscht eher Verständnis für die leeren Kassen. *MARTIN POTTHAST*

## Verkehrsentwicklungsplan HH 2004

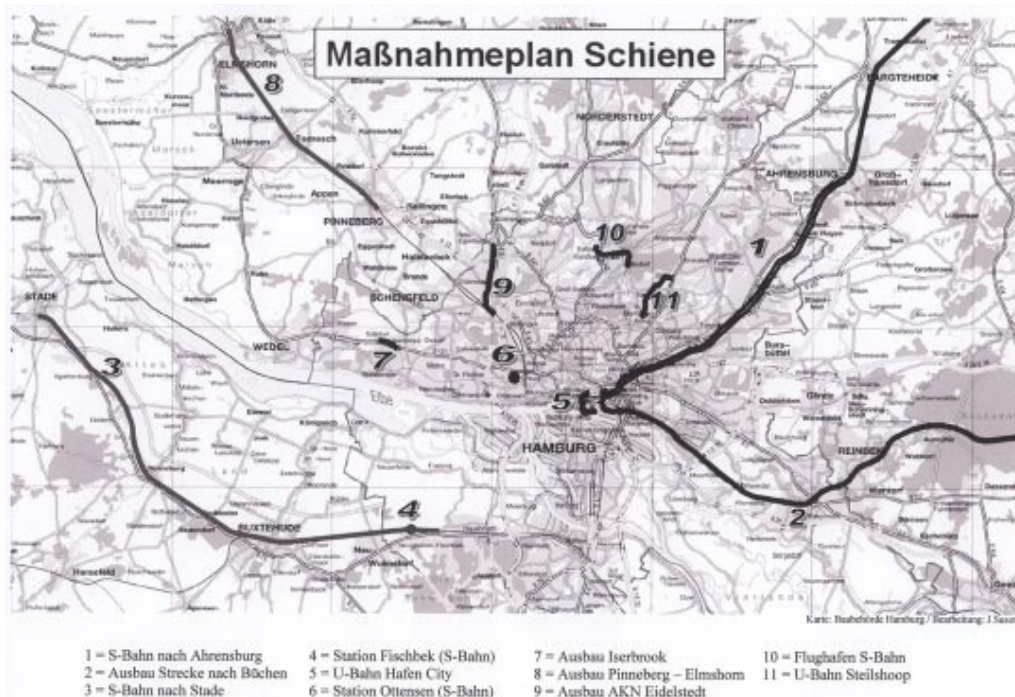
Am 10. Februar hat der noch dem alten Senat angehörige Bau- und Verkehrs-Senator Mario Mettbach den Verkehrsentwicklungsplan 2004 vorgestellt, den der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossen hat. Der Plan enthält neben der Darstellung der aktuellen Situation Aussagen über die zukünftigen Verkehrsprojekte, welche der Senat realisieren will.

Senator Mettbach äußerte unter anderem:

„Der Verkehrsentwicklungsplan 2004 konkretisiert die Maßnahmenpalette, die der Senat für seinen Politikschwerpunkt Verkehr vorgesehen hat. ( . . . ) Der ÖPNV wird weiter gefördert durch Fortführung des U-Bahnbaus (Linie U4 - Hafencity - Bramfeld) und durch Ausweitung des HVV in die Metropolregion.“

Dabei ging der Senator auch auf Maßnahmen ein, die bereits für den ÖPNV umgesetzt oder in Angriff genommen worden sind:

- Ausweitung des Verkehrsverbundes nach Schleswig-Holstein in 2003
- Ausweitung des Verkehrsverbundes nach Niedersachsen in 2004
- Entscheidung für den Bau einer neuen U-Bahnlinie U4 zur Anbin-



derung von Hafen-City und Bramfeld

- Entscheidung über die Verlängerung der S-Bahn über Buxtehude nach Stade

Des Weiteren stellte er die Leitsätze des Verkehrsentwicklungsplans vor, die die Grundlage für die zukünftige Hamburgische Verkehrspolitik bilden. Für den öffentlichen Nahverkehr erwähnte er die folgenden Punkte:

- Ein leistungsfähiger ÖPNV ist für einen großstädtischen Verdichtungsraum unverzichtbar. Ein entsprechender Ausbau des Schnellbahnnetzes und eine Ausweitung des Bedienungsraumes des HVV sind erforderlich;

- Telematik soll zur verbesserten Nutzung der Netze beitragen und den Verkehrsfluss verbessern, z.B. durch eine bedarfsgerechte Ausrichtung von Steuerungsanlagen und durch die Information der Verkehrsteilnehmer über die aktuelle Verkehrslage;

- Verstärkte Instandhaltung soll die Leistungsfähigkeit der Netze verbessern. Der hier in der Vergangenheit aufgelaufene Rückstau soll nach und nach abgebaut werden;

Verkehrs-Senator Mario Mettbach nannte außerdem vorgesehene Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan, die nur in Zusammenarbeit oder alleiniger Verantwortung des Bundes realisiert werden können bzw. sich schon in Umsetzung befinden. Dabei sind für den Hamburger Raum interessant:

- Verlängerung der S 3 von Neugraben nach Stade mit neuem Haltepunkt Fischbek

- 2-gleisiger Ausbau S 1 Iserbrook - Sülldorf

- Zweigleisiger Ausbau der Linie A 1 der AKN bis Schnelsen mit niveaufreier Einführung in den Bahnhof Eidelstedt

- Bau einer S-Bahn bis Ahrensburg

- Bau der Flughafen-S-Bahn

- Neue U-Bahnlinie U 4 HafenCity - Bramfeld

- S-Bahn-Haltestelle Ottensen

- Errichtung von P+R-Gebäuden in Rahlstedt, Volksdorf, Poppenbüttel, Bergedorf und Meiendorf

- Barrierefreier Ausbau von Schnellbahnhaltestellen

- Fahrgastinformation und -sicherheit, Betriebsleitsysteme im ÖPNV

Jürgen Susott

## Neues vom HVV

(bbv) Am 22. Oktober 2003 unterzeichnen Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen, Dr. Wolf-Rüdiger Gorka, Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, Ulrich Homburg, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG und Werner Wojtaschek, Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Hamburg GmbH den Verkehrsvertrag für den niedersächsischen Teil der S-Bahn-Strecke von Hamburg-Neugraben nach Stade. Der Vertrag sieht die Weiterführung der S-Bahn-Linie von Hamburg bis nach Stade vor. Darüber hinaus wurde ein Fahrzeugfinanzierungsvertrag beschlossen. Dieser regelt die Beschaffung der speziellen „Zweistrom-Fahrzeuge“, die auf dieser Strecke eingesetzt werden sollen. Hierzu äußerten sich Bürgermeister Mario Mettbach: „Eines unserer wichtigen Verkehrsprojekte zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes ist mit den heutigen Unterzeichnungen seiner Realisierung wieder ein gutes Stück vorangekommen.“; und Minister Walter Hirche: „Wieder ein erfolgreiches Beispiel, wie die Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg funktioniert. Wir in-

vestieren mit diesem Projekt in deutlich steigende Fahrgastzahlen und die Erschließung des ländlichen Raumes.“ Der Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren und gilt ab Dezember 2007. Er regelt das Fahrplanangebot, die Leistungsqualität der S-Bahn und die Zahlungen Niedersachsens an die S-Bahn Hamburg GmbH. Der vereinbarte Umfang des Verkehrsangebotes beträgt rund 700.000 Zugkilometer pro Jahr.

„Rund 110.000 Einwohner, die im Einzugsbereich unserer Bahnhöfe im Süderelberaum wohnen, erhalten so eine optimale und umweltfreundliche Nahverkehrsanbindung. Dadurch können im Berufs- und Freizeitverkehr alle Haltestellen in Harburg und der Hamburger City ohne Umsteigen direkt erreicht werden“, so DB-Regio-Chef Ulrich Homburg.

Werner Wojtaschek: „Mit der innovativen Zweistrom-Technologie werden wir unsere Strategie der Erweiterung der S-Bahn innerhalb der Metropolregion Hamburg zum Vorteil unserer Kunden weiter umsetzen.“

Der Fahrzeugfinanzierungsvertrag der Länder Hamburg, Niedersachsen und der S-Bahn Hamburg regelt die Finanzierung der 42 zweistromfähigen Fahrzeuge der Baureihe ET 474.3, die auf dieser Strecke eingesetzt werden. Dazu investieren die Länder Hamburg und Niedersachsen 90 Mio. Euro.

Hersteller der Zweistrom-Fahrzeuge sind Alstom mit Sitz in Salzgitter ist für die Mechanik und Bombardier mit Sitz in Hennigsdorf für die elektrische Ausrüstung. Die Vereinbarung über die Finanzierung der Infrastruktur wird derzeit verhandelt. Die Planung sieht vor, dass die Infrastruktur der 32 Kilometer langen Strecke Neugraben - Stade an das S-Bahnsystem angepasst wird.

In Neugraben wird eine Systemwechselstelle zur Verknüpfung der heutigen S-Bahn-Infrastruktur mit der Strecke nach Stade gebaut. Hier stellen die S-Bahn-Fahrzeuge selbständig von Gleichstrom (1200 V) auf Wechselstrom (15 kV / 16,7 Hz) um. Darüber hinaus wird zwischen Buxtehude und Stade zusätzliche Signaltechnik installiert

Zwischen Neugraben und Stade werden die bereits bestehenden Stationen Neu Wulmstorf, Buxtehude, Neukloster, Horneburg, Dollern, Agathenburg und Stade umgebaut. Zu den Umbaumaßnahmen zählen u.a., Bahnsteigerhöhungen auf 76 Zentimeter, bzw. die beiden Bahnsteiggleise in Stade und Buxtehude, die nur mit den Zügen der Hamburger S-Bahn befahren werden, auf 96 Zentimeter. Der Hamburger Stadtteil Fischbek erhält eine vollständig neue S-Bahn-Station.

Weitere Verbesserung des ÖPNV in der Metropolregion Hamburg :

## HVV-Ausweitung nach Niedersachsen

(bbv, 20.01.04) Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat heute grünes Licht für die weitere Ausweitung des Verbundraums des Hamburger Verkehrsverbundes gegeben. Nachdem die Erweiterung des Verbundraums in die nördlichen Umlandkreise - Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg - bereits im Dezember 2002 erfolgreich umgesetzt worden ist, sind nunmehr von Hamburg die Weichen für die Erweiterung des Verkehrsraums auch in den Süden gestellt worden.

Der Verbundraum soll in Niedersachsen künftig das gesamte Gebiet der Landkreise Harburg, Stade und Lüneburg umfassen. Die Umsetzung ist für den Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres vorgesehen.

Senator Mario Mettbach: „Die Schaffung eines übergreifenden Bedienungsraumes für den öffentlichen Personennahverkehr, in

dem unabhängig von Landes- und Kreisgrenzen einheitliche Fahrpläne, Fahrpläne und Tarife gelten, wird die Metropolregion weiter stärken und unsere Position im Wettbewerb der Regionen fördern.“

Peter Kellermann, Geschäftsführer HVV: „Nachdem im ersten Schritt das HVV-Bedienungsgebiet im Norden den gewachsenen Verkehrsbeziehungen angepasst wurde, rundet die Erweiterung nach Süden das Bild einer eng verflochtenen Metropolregion ab. Im hinzugekommenen nördlichen Bedienungsgebiet hat der HVV 30.000 neue Kunden gewonnen, die vorher den öffentlichen Nahverkehr nicht genutzt haben. Für den Süden rechnen wir mit einem ähnlichen Erfolg.“

Nach drei Jahren umfangreicher Verhandlungen zwischen Hamburg und den niedersächsischen Partnern wird die Verkehrsbedienungsgebiete in der hamburgischen Metropolregion deutlich verbessert. Die Gremien der Landkreise sowie des Landes Niedersachsen müssen den von einem gemeinsamen Lenkungsausschuss erarbeiteten Vorschlägen noch zustimmen.

Mit der Ausweitung des Verbundraums kommen zusätzlich mehr als 500.000 Bürger in der erweiterten Region in den Genuss der Vorteile eines großen Verkehrsverbundes: ein einheitlicher Fahrplan, ein Tarif, ein Fahrplan. Für viele Fahrgäste bedeutet dies im Ergebnis eine deutliche Senkung der Fahrpreise, hiervon profitieren insbesondere die Pendler von und nach Hamburg auf den längeren Strecken im Schienenpersonennahverkehr.

Diese Verbesserungen für die Bürger haben für die Länder und Landkreise auch ihren Preis in Form von Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen. Allein Hamburg zahlt hierfür 1,2 bis 1,4 Millionen Euro jährlich.

Die Länder und Landkreise erwarten, dass durch das attraktive Preis-/ Leistungsangebot im erweiterten HVV noch mehr Menschen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel motiviert werden. Die Entwicklung in Schleswig-Holstein nach der Verbundausweitung im Norden zeigt, dass diese Hoffnung nicht unbegründet ist: Der HVV konnte hier viele neue Kunden für den öffentlichen Nahverkehr gewinnen; in einer Umfrage in den nördlichen Umlandkreisen ein Jahr nach der Verbundausweitung erzielte der Verkehrsverbund eine überwiegend positive Bewertung.

## HVV-Südausweitung noch nicht gesichert

In einigen Zeitungsartikeln, die im Januar 2004 aufgrund der nebenstehend abgedruckten Pressemitteilung erschienen sind, wurde der Eindruck vermittelt, die HVV-Ausweitung auf das nördliche Niedersachsen ab 12.12.2004 sei bereits beschlossene Sache. Dem ist jedoch nicht so ! Nur die Zustimmung des Landkreises Harburg ist bereits erfolgt, bei Kommunalpolitikern und Verwaltungen der Landkreise Stade und Lüneburg bestehen noch große Vorbehalte. Diese liegen vor allem in den zu erwartenden finanziellen Verpflichtungen der ohnehin unter ständigem Geldmangel leidenden Kreise begründet: Zwar übernimmt das Land Niedersachsen alle mit der HVV-Ausweitung auf der Schiene verbundenen Kosten, die Einbeziehung der Buslinien in den HVV-Tarif müssen jedoch die Landkreise tragen. Diese liegen für den Landkreis Harburg bei 600 000 • pro Jahr, für Stade und Lüneburg dürften die Zahlen ähnlich sein. Die Landesmittel für den Schienenverkehr fließen nur, wenn auch die Buslinien in den HVV einbezogen werden - eine Einbindung nur der Schienenstrecken, um die Landkreise von finanziellen Belastungen freizuhalten, ist also nicht möglich.

Bedenkt man, daß der Landkreis Lüneburg vor sieben Jahren sogar die Einstellung des HVV-Busverkehrs im Kreisgebiet (betroffen waren die Linien 431 und 531 in Artlenburg, Hohnstorf, Bullendorf und Hittbergen vgl. HFI 58-4/97, S.10, und HFI 59-1/98, S.11) in Kauf nahm, um kein Geld an den HVV fließen lassen zu müssen, erscheint es fraglich ob er der HVV-Ausweitung nun ohne weiteres zustimmt.

Im Landkreis Stade wird noch befürchtet, daß durch den HVV-Tarif die Fahrpreise für Pendler nach Hamburg zwar sinken, für stark nachgefragte Strecken innerhalb des Kreisgebietes aber steigen werden, und dieses will man den betroffenen Fahrgästen nicht zumuten (vgl. „Harburger Rundschau“ vom 3.3.2004, S.1).

Im Laufe des Frühjahr 2004 wird das Thema HVV-Ausweitung in den politischen Gremien der beiden Landkreise diskutiert - mit durchaus offenem Ergebnis. KLAUS MÜLLER

## Wann und wie kommt die S-Bahn nach Ahrensburg?

Seit vielen Jahren wird die Forderung nach einer S-Bahn nach Ahrensburg immer wieder gestellt. Zuerst war es Utopie, dann wurde es langsam konkreter. Die Elektrifizierung Hamburg - Lübeck rückte näher und nun sollte auch Ahrensburg seine S-Bahn haben. Viele Vorschläge wurden gemacht:

- unter anderem eingleisig bis Rahlstedt (Minimalvorschlag)
  - oder zweigleisig bis Bad Oldesloe (Maximalvorschlag)
- alle Varianten wurden immer zusätzlich zu den vorhandenen Gleisen angedacht.

Nur wenig Gedanken hat man sich meines Erachtens über den Endpunkt Hamburg gemacht. Wo sollte denn die neue S 4 enden? Im Hauptbahnhof geht es nicht, dort ist kein Platz. Wo dann? In Sternschanze oder in Altona? Dort ist auch kein Platz und Sinn würde es auch nicht machen.

Wir haben drei S-Bahnstrecken die von der Ostseite in den Hbf hineinführen, und zwar die von Poppenbüttel, Aumühle und Neu-Graben. Nur zwei führen aus der Stadt in westlicher bzw. nordwestlicher Richtung wieder heraus und zwar die Strecken nach Wedel und Pinneberg. Jetzt soll noch eine vierte Linie aus dem Nordosten von Ahrensburg dazukommen. Wohin mit ihr? Ich habe mir das Folgende überlegt, vorausgesetzt, die Elektrifizierung Hamburg - Lübeck kommt:



S-Bahn nach Ahrensburg:  
Bisher nur eine Fotomontage

Von Ahrensburg bis Hasselbrook muss ein drittes Gleis mit Oberleitung gebaut werden, damit dann im Mischbetrieb ein sauberer S-Bahn Takt zu fahren ist. In Hasselbrook müsste in die S 1 eingefädelt werden, was aufwändig, aber möglich ist. Hier wechselt man auf das Gleichstromsystem, es wären also 2-System-Züge erforderlich. Bis zum Hbf müsste ein ca. Drei-Minutentakt im



Wechsel mit S 1 und S 11 mit der vorhandenen Leit- und Sicherungstechnik möglich sein. Am Hbf würde es allerdings eng, hier müssten dann künftig bis Holstenstraße vier Züge in zehn Minuten fahren. Eventuell muss hier die vorhandene Signaltechnik noch optimiert werden, um einen 2,5-Minuten-Takt reibungslos fahren zu können. Die relativ langen Haltezeiten am Hbf müssen durch viele Umsteiger bedingt beibehalten werden.

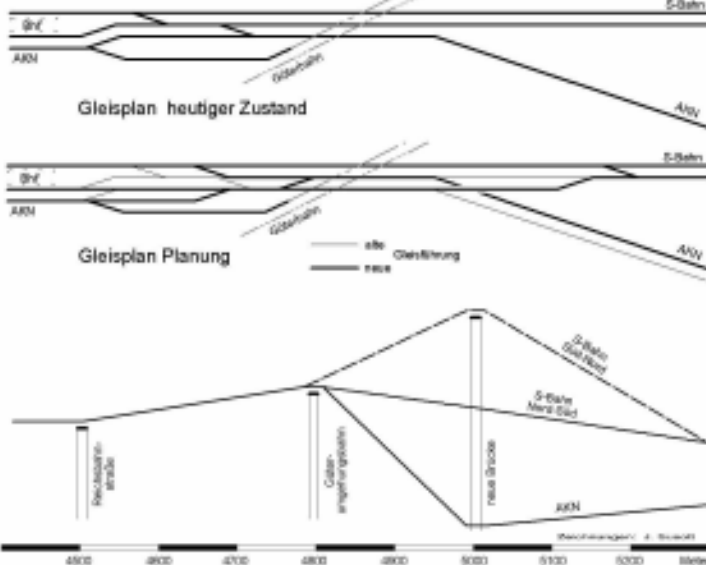
Hinter Holstenstraße enden dann die Probleme, hier könnte dann flott bis Eidelstedt gefahren werden. Ab Eidelstedt müsste die neue S 4 über die mit Wechselstrom elektrifizierte Strecke dann bis Quickborn oder Kaltenkirchen fahren. Auf der Nordseite könnte natürlich auch mit den 2-System S-Bahnzügen über Ahrensburg hinaus über Bargteheide bis Oldesloe gefahren werden, selbst wenn hier ein 3. Gleis nicht kommt.

Die seit Jahrzehnten prognostizierte Zunahme des Güterverkehrs fand bisher nur auf der Straße statt und es deutet nichts darauf hin, dass sich dieses in absehbarer Zeit ändern wird. Uns interessiert Ihre Meinung zu diesem und anderen Themen, über ein paar Leserbriefe würden wir uns sehr freuen. *Günther Stoltze*

## Planänderung bei der AKN

Während in Eidelstedt-Ost (künftig Eidelstedt-Zentrum) der tiefliegende Bahnhof schon provisorisch in Betrieb genommen wurde, sollen die schon genehmigten Pläne teilweise noch einmal geändert werden, um eine kreuzungsfreie Einfädelung der AKN in die S-Bahngleise zu erreichen.

Entsprechend einem vorläufigen Bauplan, der noch nicht planfestgestellt ist, soll die AKN das nach Norden führende S-Bahngleis unterfahren und mit einer Steigung von 40 Promille bis zur Brücke über die Güterumgehungsbahn wieder auf dem alten Niveau, dann aber zwischen den beiden S-Bahngleisen verlaufen,



um vor dem Bahnsteig Eidelstedt in die S-Bahn rechts oder links einzumünden.

Für den Einschnitt zur Absenkung des AKN-Gleises wird Platz gebraucht, weshalb der jetzige Bahndamm und die Brücke über die Güterumgehungsbahn verbreitert werden müssen. Das S-Bahngleis in Richtung Elbgaustraße wird auf die jetzige AKN-Trasse verlegt.

Entgegen der ursprünglichen Planung, die eine Zweigleisigkeit der AKN bis kurz vor der Brücke über die Güterumgehungsbahn (bei km 4,9) vorsah, erfolgt die Zusammenführung der beiden Gleise, bedingt durch die zusätzliche Verlegung des AKN-Bahn-

dammes und des schwierigen Geländes, bereits ca. 400 Meter vorher (bei km 5,3). Das ist ziemlich genau auf der Hälfte der Strecke zwischen Eidelstedt (S-Bahn) und Eidelstedt-Zentrum.

Auch die Güterzüge der AKN müssen über diese Berg- und Talbahn in Eidelstedt fahren, um dann, ebenso wie die AKN-Triebwagen, zwischen den beiden S-Bahngleisen anzukommen. Kurz vor dem Bahnhof Eidelstedt müssen die Güterzüge dennoch das S-Bahngleis ebenerdig kreuzen, damit sie das AKN-Gleis neben dem Bahnsteig erreichen, wo sie „Kopf machen“, um schließlich in die Güterumgehungsbahn einzumünden.

Das bedeutet: Um eine kreuzungsfreie Einfädelung der AKN-Triebwagen in die S-Bahn zu erreichen, muß für die AKN-Güterzüge weiterhin eine niveaugleiche Kreuzung eines S-Bahngleises in Kauf genommen werden. Ein solcher Kompromiß ist keine optimale Lösung, auch wenn nur wenig Güterzüge bei der AKN verkehren. Der alte AKN-Damm soll erhalten werden, und später nur noch als Schallschutz dienen.

Vermutlich wird man auch das AKN-Gleis so lange wie möglich als „Baugleis“ nutzen, um während des langwierigen Umbaus einen eingeleisigen Planbetrieb aufrecht zu erhalten. Dabei würde solange das künftige S-Bahngleis Eidelstedt-Elbgaustraße weiterhin für die AKN genutzt. Es bleibt jedoch die Frage, warum nicht einfach eine Weiche in das S-Bahngleis eingebaut wird, von dem auf dem alten, dann stillgelegten AKN-Bahndamm ein zweites AKN-Gleis Richtung Eidelstedt-Zentrum geführt wird. Denn ab der Stelle, an der der stillgelegte AKN-Bahndamm die AKN-Trasse erreicht, ist die AKN dann ohnehin zweigleisig. Somit wäre ein kreuzungsfreier und durchgehend zweigleisiger AKN-Betrieb im Bereich Eidelstedt möglich. Daß die AKN vielleicht Trassengebühren an die DB für 300 Meter Nutzung des S-Bahngleises zahlen müßte, wäre kein ernstzunehmendes Gegenargument, da der Betriebskomfort wichtiger sein sollte.

Güterzüge könnten dann die Absenkung und Steigung von 40 Promille umfahren, wenn sie auf dem neuen S-Bahngleis, auch gegen deren Fahrtrichtung, verkehren. Diese Bauarbeiten sollen bereits im Jahr 2004 beginnen. *Werner Rönsch / Martin Potthast*

**Anmerkung:** Die vorgeschlagene Nutzung des S-Bahngleises Eidelstedt-Elbgaustraße, auch für die AKN, dürfte mit Schwierigkeiten verbunden sein, denn an der Stelle des alten AKN-Dammes entsteht ein Höhenunterschied von ca. 4 Metern. Eine Erhöhung des Bahndammes würde eine Inanspruchnahme der angrenzenden Grundstücke und Gebäude bedeuten.

## Wie komme ich zum Volkspark ?

Anfang 2004 lebte die Diskussion über eine S-Bahn Anbindung der AOL-Arena und der Color-Line-Arena wieder auf. Eine Stichstrecke wie sie von einigen Politikern gefordert wird, macht wegen der ungleichmäßigen Auslastung keinen Sinn. Die Strecke müßte schon nach Lurup / Osdorfer Born weitergeführt werden und dafür fehlt das Geld.

Ich sehe die vorhandene Verkehrsanbindung als gar nicht so schlecht an. Am nächsten liegt der S-Bahnhof Eidelstedt, etwa 1 km entfernt, sicherlich für den Großteil der Zuschauer eine zumutbare Entfernung. Allerdings müßten Weg und Bahnhof etwas attraktiver gestaltet werden. Das würde sicher keine ungezählten Millionen verschlingen.

Als nächstes kommt der Bahnhof Stellingen in Frage, von hier aus wird schon heute ein gut funktionierender Shuttle-Bus Verkehr gefahren.

Die dritte Möglichkeit wäre ein Shuttle-Bus Verkehr vom S1-Bahnhof Othmarschen, wie er im vergangenen Sommer wegen Bauarbeiten auf der S 21/S 3 Strecke schon einmal gefahren wurde. Man hat 3 S-Bahn-Linien um in die Nähe des Stadions zu kommen. Bei guter Koordination, so meine ich, sollte das für eine gute Anbindung reichen.

Günther Stoltze

Besserer Service für Nachtschwärmer:

## U- und S - Bahnen sollen am Wochenende auch nachts fahren

Der vorige Verkehrssenator Mario Mettbach hatte sich Ende Januar dahingehend geäußert, daß die Schnellbahnen in Hamburg in den Wochenendnächten durchgehend im 20-Minuten-Takt fahren sollen. Auch die wichtigsten Anschlußbusse sollen dann durchgehend verkehren.

Senator Mario Mettbach: „Der Bürgerschaftsabgeordnete Barth-Völkel hatte dieses Projekt bereits 2002 zur Prüfung angemeldet, da in Hamburg auch nachts viel los ist. Wie die Fahrgastzahlen in den Nachtbussen beweisen, sind gerade am Wochenende viele Hamburgerinnen und Hamburger im öffentlichen Nahverkehr unterwegs. Ich möchte erreichen, daß noch mehr Nachtschwärmer ihre Autos stehen lassen und mit Bahn und Bus fahren.“ Nach den Vorstellungen des Senators soll ab dem Winterfahrplan 2004/05 auf dem Kernnetz der U- und S-Bahn der Wochenend-Nachtbetrieb eingeführt werden. Das Kernnetz umfaßt alle U- und S-Bahnlinien mit Ausnahme der weiter außen liegenden Haltestellen. Es wird begrenzt von den Bahnhöfen Blankenese, Elbgaustraße, Niendorf Markt, Ochsenzoll, Poppenbüttel, Volksdorf, Mümmelmannsberg, Bergedorf und Neugraben.

Laut Auskunft des HVV werden alle Linien außer der Linie S 21, die von Elbgaustraße nach Altona verschwenkt wird und somit die abendliche S 31 ersetzt, auf dem verkürzten sog. „Nacht-Schnellbahnnetz“ auf ihrem Linienweg durchgehend alle 20 Minuten verkehren.

An den bisher gewohnten Umsteigepunkten sollen die Züge auch Anschluß an die Busse bekommen. Allerdings kann nicht das gesamte Busnetz durchgehend betrieben werden, da dieses für den Nachtbetrieb zu aufwendig wäre. Daher wurde der Hamburger Verkehrsverbund beauftragt, ein spezielles Nachtbusnetz für das Wochenende zu planen. Es wird voraussichtlich in etwa dem Netz entsprechen, das sonst nur in der Silvesternacht angeboten wird. Mario Mettbach beziffert die Kosten für dieses nächtliche Verkehrsnetz auf voraussichtlich zwischen 3,5 und 4 Millionen Euro. Die Summe soll aus den so genannten Regionalisierungsmitteln finanziert werden, die vom Bund speziell für den öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Einen durchgehenden nächtlichen U- und S-Bahnverkehr am Wochenende im einheitlich dichten 20-Minuten-Takt gibt es bisher nirgends in Deutschland. Mit dem künftigen Nachtnetz setzt sich Hamburg neben Berlin, das einen Großteil seiner U- und S-Bahn-Linien ebenfalls in den Wochenendnächten (allerdings in unterschiedlich dichten Takten zwischen 15 und 60 Minuten) durchfahren läßt, an die Spitze der deutschen Großstädte. Ex-Senator Mario Mettbach meinte weiterhin dazu: „Hamburg ist nicht nur eine wachsende, sondern auch eine wache Stadt. Da ist es nur folgerichtig, wenn künftig auch in den Wochenendnächten Bahnen und Busse fahren.“

Es bleibt abzuwarten, ob der neue Verkehrssenator Doktor Michael Freytag die Pläne weiterverfolgen wird und ob sich auch der HVV noch an diesen Auftrag gebunden fühlt.

Jürgen Susott

Letzte Meldung:

## Bahn legt Ausbau auf Eis

In einer Meldung vom 25. März berichtete das Hamburger Abendblatt über die Sparpläne der Deutschen Bahn AG. Danach wollen Bund und Bahn in Norddeutschland aus Geldmangel wichtige Verkehrsvorhaben auf Eis legen. In Schleswig-Holstein stehen große Bahnprojekte wie die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck und der Ausbau des Bahnhofs Elmshorn auf der Sparliste.

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) stimmt derzeit mit den Ländern die Streichliste ab, wonach der Bund allein 2004 mehr als eine Milliarde Euro sparen will. Für den Straßenbau stehen nur noch 4,5 Milliarden (minus 335 Millionen) bereit, für den Ausbau des Schienennetzes lediglich 3,5 Milliarden (minus 700 Millionen).

Auf der abgespeckten Bauliste der Bahn fehlt jetzt die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck (102 Millionen Euro). Die Arbeiten sollten schon Ende 2003 anlaufen. Der Sprecher des Verkehrsministeriums in Kiel, Eckhard Jacobs, sagte dazu: „Die Bahn hat alle großen Projekte in Schleswig-Holstein einseitig storniert.“ Damit wäre auch der Aufbau einer S-Bahn-Strecke zwischen Hamburg und Ahrensburg gefährdet.

Erneut verschoben werden soll der Ausbau des Bahnhofs Elmshorn. Dort sollte für 39 Millionen Euro ein viertes Gleis gelegt werden. Damit würde sich auch der Bau eines dritten Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg (75 Millionen) verzögern.

Laut Hamburger Abendblatt hat die rot-grüne Landesregierung dem Unternehmen vorgeworfen, die Projekte eigenmächtig aufs Abstellgleis geschoben zu haben. „Wir werden beim Bund darauf drängen, dass die Vorhaben doch noch realisiert werden“, sagte Jacobs. Chancenlos ist das nicht. Der Bund könnte die Streichliste mit Blick auf die Landtagswahl 2005 noch korrigieren.

Auch die Hamburger SPD fordert den Senat auf, sich massiv für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck einzusetzen.

Welche Auswirkungen Stolpes Sparliste in Niedersachsen und Hamburg hat, ist noch nicht genau bekannt. Der Baubeginn 2005 für das dritte Bahngleis zwischen Stelle und Lüneburg sei nun noch unwahrscheinlicher, so ein Sprecher des Verkehrsministeriums in Hannover. In der Hamburger Baubehörde werden die Ergebnisse aus Berlin mit Spannung erwartet.

Jürgen Susott

**Impressum der HFF - HAMBURGER FAHRGAST-FORUM.** Herausgeber: „FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG“. Mitglied im PRO BAHN LV Hamburg / Schleswig-Holstein e.V.

Vorstand: Martin Potthast (Sprecher); Günther Stoltze (Kassenwart); Jürgen Pollack (Schriftführer).

Das HAMBURGER FAHRGAST-FORUM (HFF) erscheint dreimal jährlich. Mit Namen oder Kurzzeichen gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt der Redaktion, wieder. Nachdruck aller Artikel mit Quellenangabe gestattet. Belegexemplar erbeten.

HFF 5: Abgeschlossen am 27. März 2004

So erreichen Sie uns: Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle ; Tel. 04104 / 55 10. E-Mail: Martin\_Potthast@public.uni-hamburg.de. ;

Günther Stoltze, Beimoorweg 58, 22927 Großhansdorf

Tel: 04102 / 6 12 60

Jürgen Susott, Eidelstedter Weg 1, 20255 Hamburg, Tel: 040 / 49 67 45

Jürgen Polack, Suckweg 62, 22419 Hamburg, Tel: 040 / 531 41 59

## Schleswig-Holstein – Schienenbrücke nach Skandinavien?

SCHLESWIG (mb) Wie steht es um die Fernverbindungen der Bahn in die skandinavischen Nachbarn unseres Bundeslandes? Zunächst ein kurzer Blick zurück. Die lange Zeit wichtigste Fernverkehrsverbindung der Bahn über Flensburg-Padborg wurde zumeist von täglich drei bis vier internationalen Fernreisezügen befahren, die teils spektakuläre Laufwege wie Stockholm-Rom aufwies. Dieser hochrangige Verkehr verlagerte sich durch die Eisenbahnfähren Großenbrode-Gedser (ab 1953 Fernzugtrajekt) und schließlich Puttgarden-Rødby (ab 1963) auf die Vogelfluglinie. Der Flensburger Strecke blieben nur Fernzüge zwischen Jütland (Aalborg, Aarhus, Fredericia, Frederikshavn) und Hamburg oder Köln.

Nach der deutschen Einheit gab es auf der Vogelfluglinie einige Veränderungen, wie den Zweistundentakt København-Hamburg mit den kurzen dänischen IC3, den markanten „Gummi-Nasen“. Und 1992 entwickelten DSB (Danske Statsbaner), SJ (Statens Järnvägar) und DB/DR ehrgeizige Konzepte für den Schienenverkehr der Zukunft. Vor allem eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h und die feste Fehmarnbeltquerung – am besten mit Bahntunnel wie am Kanal England-Frankreich – sollten beeindruckende Fahrzeiten ermöglichen: Hamburg-København 2 Stunden (heute 4,5), Hamburg-Stockholm 6 Stunden (heute 10,5). Doch in der Realität verminderten die Konkurrenz des Autos und immer mehr des Flugzeugs die Transportanteile der Schiene nach Skandinavien.

Wie sieht es heute aus? Auf der Vogelfluglinie ist der ganzjährige Zweistundentakt Geschichte. Es fahren vier IC3-Zugpaare København-Hamburg, dazu 2 nur in der Saison. Nachtzüge gibt es nicht mehr. Die Flensburger Strecke ist zwar jetzt elektrifiziert (vornehmlich für den Güterverkehr), sieht aber nur täglich zwei EC-Paare Aarhus-Hamburg bzw. Prag sowie einen Nachtzug. Letzterer ist die einzige Direktverbindung København-Padborg. Die IC aus Kopenhagen in Richtung Sønderjylland/Nordschleswig enden in Kolding oder biegen vor Padborg nach Sønderborg ab. Immerhin fährt der FLEX über Flensburg hinaus bis Padborg mit

Anschluss nach Fredericia. Dort muss aber erneut umgestiegen werden.

Umsteigen ist überhaupt immer häufiger nötig im Skandinavienverkehr, in Hamburg, Padborg, Fredericia, København oder Malmö. Nicht immer sind dabei die Anschlüsse optimal. Die einzige umsteigefreie Verbindung Deutschland-Schweden führt an Schleswig-Holstein vorbei als Nachtzug von Berlin über Saßnitz-Trelleborg nach Malmö, und zwar außerhalb der Saison nur dreimal in der Woche. Betreiber sind die schwedische SJ und die Georg Verkehrsgesellschaft. Autoreisezüge nach Skandinavien gibt es nicht, obwohl diese weitläufigen Länder gerne mit dem Auto erkundet werden. Unter den Schienenverbindungen in Nachbarländer Deutschlands gehört Deutschland-Dänemark(-Schweden/Norwegen) zu denen mit den wenigsten Fernzügen! Nur das kleine Luxembourg ist ähnlich dünn an Deutschland angebunden.

DB, DSB und SJ haben die Entwicklung ihrer Strecken und ihres Zugangebots dagegen weitgehend auf den Binnenverkehr konzentriert, wie auch das Studium der Kursbücher zeigt. Selbst auf den spektakulären Brücken/Tunnel-Neubauten über den Großen Belt (Nyborg-Korsør, seit 1997) und über den Öresund (København-Malmö, seit 2000) findet trotz großer Zeitgewinne kaum internationaler Schienenfernverkehr statt. Zwischen den Hauptstädten København und Stockholm fährt der schwedische Hochgeschwindigkeitszug X2000 nur fünfmal täglich, ansonsten muss in Malmö umgestiegen werden. København und Oslo verbinden täglich nur zwei bis drei Züge.



Hauptträger des dänischen Fernverkehrs: Der IC 3

Warum gibt es so wenige attraktive Direktverbindungen zwischen den Staaten? Sollte es etwa in Schleswig-Holstein nicht möglich sein aus abwechselnden FLEX- und DSB-Zügen wenigstens einen Zweistundentakt Fredericia-Hamburg zu bieten? Das würde auch die Nachbarregionen

Sønderjylland und Landesteil Schleswig näher zusammenbringen. Oder warum geht man nicht gleich einen Schritt weiter und erprobt IC3 Hamburg-Flensburg-København? Beim Umlauf ergäben sich interessante Kombinationen mit den IC3 Hamburg-Puttgarden-København? Fürchtet man die Konkurrenz beider Strecken? Und warum fährt kein aus Deutschland kommender Fernzug von København über den Öresund nach Schweden weiter? Gerade Direktverbindungen könnten manchem Billigflieger das Leben schwer machen, bei dessen Nutzung man zusätzlich längere Strecken mit dem Bus zurücklegen muss (Beispiel Ryanair Lübeck-Stockholm).

Müssen wir erst auf die - umstrittene - feste Querung des Fehmarnbelt warten? Die freilich wird bestimmt keine reiner Schienenweg, dafür werden schon die entsprechenden Interessenverbände von Wirtschaft und Autofahrern sorgen. Was bliebe dann für die Bahn? Von den Staatsbahnen kommt momentan nicht viel außer Rückzug. Sie haben vor Auto und Billigflieger anscheinend weitgehend kapituliert, bedienen nur mehr Nischen in Form einzelner Fernzüge für die „unverbesserlichen“ Bahnfahrer. Gibt es private Interessenten? In allen betreffenden Ländern sind nicht-staatliche Eisenbahnunternehmen aktiv. Und was macht eigentlich die Politik, die so gerne vom Zusammenwachsen des Ostseeraums spricht? Neue Ideen, Innovationen sind gefragt!

### Museumsstellwerk Rendsburg



Foto: Bettina Brandt

Ende Januar hat der PRO BAHN Regionalverband Schleswig/Mittelholstein seine Jahreshauptversammlung im Museumsstellwerk Rendsburg Nord abgehalten. Die Einrichtung liegt verkehrsgünstig gleich nördlich vom Rendsburger Bahnhof und bietet einen Sitzungsraum für ca. 20 Personen. Besonderer Reiz ist die Tatsache, dass die Ausfahrtsgleise Richtung Norden gut einsehbar sind und das Stellwerk

mit umfangreichen historischen Fotos und Zeichnungen zum Thema Eisenbahn in Rendsburg sowie zahlreichen Eisenbahnuniformen und anderen Devotionalien ausgestattet ist.

Nicht nur für Eisenbahnfans ein idealer Tagungsraum. Auch eine Besichtigung der Anlagen ist lohnenswert! Auskünfte bei Erwin Michaelsen (Tel. 04331/88628) Thorsten Brandt



**Anschriften der PRO BAHN-Verbände****Landesvorsitzender**

Frank Sievert • Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau  
Tel. + Fax: 04 51 / 26 512 • Mobil: 0173 / 208 93 53  
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

**stellvertretender Landesvorsitzender**

Peter Stoltze • Achterdeck 14 • 23570 Lübeck  
Tel. 04502 / 70 90 48 • Mobil: 0179 / 53 66 839  
E-Mail: stoltze@pro-bahn-sh.de

**Regionalverband Schleswig / Mittelholstein**

c/o Rainer Schmidt-Walk • Ukeleiweg 13 • 24897 Ulsnis • Tel. 0 46 41 / 29 94  
E-Mail: schleswig@pro-bahn-sh.de Fax: 0 46 41 / 988 157

**Regionalverband Westholstein**

Sigrid Pohlmann • Ollnsstraße 7 • 25336 Elmshorn  
Tel. + Fax: 0 41 21 / 6 39 83 • Mobil: 0173 / 44 94 802 und 0174 / 95 377 41  
E-Mail: westholstein@pro-bahn-sh.de (bei Markus Fleischmann)

**Regionalverband Lübeck & Umgebung**

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

**Regionalverband Hamburg**

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

**Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH)**

Martin Pothast • Auf der Koppel 75 • 21521 Aumühle • Tel.: 04104 / 55 10  
E-Mail: FIH@wiwi-hamburg.net

**Regelmäßige Treffen der Regionalverbände****RV Hamburg / Fahrgastinitiative Hamburg**

Thema HVV:  
"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr  
jeden 3. Donnerstag im **geraden** Monat

Thema DB + Region:  
"Jever Krog" • Große Brunnenstr. 18 (Altona), 19 Uhr  
jeden 3. Donnerstag im **ungeraden** Monat (außer Juli)

**RV Lübeck & Umgebung**

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

**RV Schleswig / Mittelholstein**

Treffen am 1. Freitag im Monat  
auf Nachfrage, da unterschiedliche Orte  
siehe auch [www.pro-bahn-sh.de/schleswig.htm](http://www.pro-bahn-sh.de/schleswig.htm)

**RV Westholstein**

jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr (außer August)  
Restaurant "Al Canale", Königstraße 1, Elmshorn

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 aktuelle sowie die letzten Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene finden sie unter  
<http://www.pro-bahn-sh.de/shs>

Für bundesweite Presseangelegenheiten erreichen

Sie unseren Bundespressesprecher

Hartmut 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
- "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  
Frank Sievert  
Rantzauallee 15  
23611 Bad Schwartau

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**

Rantzauallee 15, 23611 Bad Schwartau

- 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



## Zugtoiletten - zu eng, zu oft kaputt, zu unsauber

Jede Fahrkarte schließt Toilettenbenutzung ein. Aber was tun, wenn ich einen Toiletten-GAU erwische? Der ist gar nicht so selten bei der Bahn.

Das WC-Display leuchtet nun schon fast 10 Minuten. Jetzt geh' ich doch mal hin, wer da so lange sitzt ... Es ist zu. Auf Klopfen keine Reaktion. Also Betriebsstörung - natürlich ohne Hinweis. Dann ab in den nächsten Waggon. Da stehen schon 3 Leutchen. Irgendwann bin ich dran.

In das Kabinett ist kaum reinzukommen, so eng ist der Eintritt (Reko-Silberlinge). Die Klorolle liegt abgemetert am Boden; der klebt unter den Sohlen. Und es riecht - nein, es stinkt! Unwillkürlich drücke ich den Spülknopf, mehrmals. Keine Funktion der High-Tech-Anlage. Deshalb gehen hier alle wohl nur P. „Groß“ traut man sich ja nicht ohne Wasser, bei dem kleinen Saugloch. Obwohl man muß!

Nun Händewaschen - wenigstens das. Und siehe da; auch hier kein Wasser. Die Diode im Knopf leuchtet, auch klick macht der Knopf, aber kein Wasser. Passend dazu ist die Papierhandtuchbox leer. Da will ich doch wenigstens das Kippfenster öffnen. Aber das ist vierkantverriegelt. Basta! Das also ist ein Toiletten-GAU bei der Bahn.

Dieser Standard steht im krassen Widerspruch zu den meisten Haushalten hierzulande, in denen kein Stäubchen geduldet, wo gewienert und desinfiziert wird und der Vater den High-Tech-Haustechniker macht - einfach super. Perfekte Sauberkeit bei der Bahn, das ginge auch, wenn die Service-Crews streng geführt und un-nachsichtig kontrolliert würden. Und es müßte öfter gereinigt/gewartet werden, z. B. durch „mitfahrendes“ Personal. Denn: Saubere Toiletten werben Kunden - eher als gestelzte Werbeappelle ...

*Horst H. Schulz*

## Neue Adresse RV Schleswig/Mittelh.

Auf der Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Regionalverbandes in Rendsburg wurde zwar der alte Vorstand aus Holger Busche und Thorsten Brandt wiedergewählt, jedoch gibt sich der Verband eine neue Anschrift: Rainer Schmidt-Walk aus Ulsnis wird zukünftig als Ansprechpartner und Postempfänger fungieren.

Die neue Anschrift lautet: Regionalverband Schleswig/Mittelholstein c/o Rainer Schmidt-Walk, Ukeleiweg 13, 24897 Ulsnis. Tel. 04641 / 2994. Fax: 04641 / 988 157. eMail schleswig@pro-bahn-sh.de

## Vorstand Westholstein erweitert

Auf der Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Regionalverband Westholstein am 04. Februar 2004 in Elmshorn wurde der Vorstand wieder gewählt und gleichzeitig erweitert. Sigrid Pohlmann aus Elmshorn bleibt Regionalvorsitzende, Volker Blohm aus Pinneberg 1. stellvertretender Vorsitzender und Lutz Thieme aus Glückstadt Schriftführer. Neu im Vorstand ist Markus Fleischmann aus Elmshorn als 2. stellvertretender Vorsitzender.

Damit ist der Vorstand wieder etwas stärker und auch jünger geworden, um weiterhin sich aktiv für den ÖPNV in Westholstein einsetzen zu können.



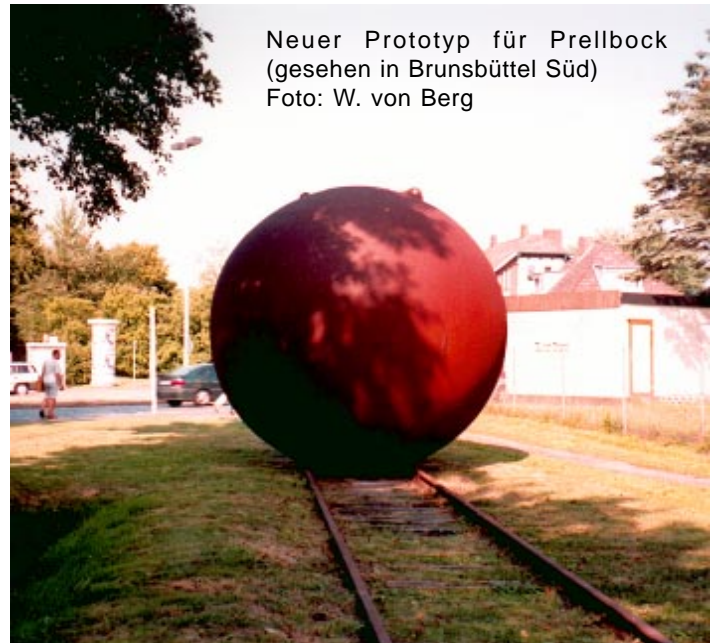
Neue Ziele im Nahverkehr: Regionalexpress nach Malmö (gesehen in Lübeck)  
Foto: H. Busche

## Neue Draisinenstrecken eröffnet

Nachdem nun schon länger zwischen Ratzeburg und Hollenbek ein umfangreiches Freizeitangebot mit Draisinen und anderen Muskeltrainern angeboten werden, erhält Schleswig-Holstein in diesem Jahr zwei weitere Strecken: So werden zwischen Leck und Unaften auf der Bahnstrecke Flensburg - Niebüll Fahrten mit Fahrradraisinen angeboten. Ab Pfingsten 2004 besteht hier zu verschiedenen Tageszeiten die Möglichkeit zur Erkundung der quasi stillgelegten Strecke zu erkunden.

Zwischen Marne und St. Michaelisdonn besteht ebenfalls ab Pfingsten die Möglichkeit, mit Draisinen die Marsch zu entdecken. Die SHS-Redaktion wird demnächst von ihren Testfahrten berichten.

[www.erlebnisbahn-ratzeburg.de](http://www.erlebnisbahn-ratzeburg.de)  
[www.draisinentour-nf.de](http://www.draisinentour-nf.de)  
[www.draisine.marne.de](http://www.draisine.marne.de)



Neuer Prototyp für Prellbock (gesehen in Brunsbüttel Süd)  
Foto: W. von Berg

### Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 18, Ausgabe 1/2004  
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg  
Postfach 5723 • 24001 Kronshagen  
Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)  
Weitere Autoren: Holger Busche (hb), Stefan Barkleit (sb), Thorsten Brandt (tb), Malte Bischoff (mb), Rainer Schmidt-Walk (rsw)  
Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluß: 01.04.2004

Die Schleswig-Holstein-Schiene ist das Mitteilungsorgan des Fahrgastverbandes PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.