

# Schleswig-Holstein-Schiene

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

## In eigener Sache

Die erste der für 2007 vorgesehenen SHS-Ausgaben liegt vor Ihnen. Wir hoffen, dass Sie, liebe Leserinnen und Leser, schon ein wenig darauf gewartet haben.

Kurz nach Jahresbeginn ereignete sich der spektakuläre Güterzugunfall bei Tornesch, der die Bahnverbindung zwischen Hamburg und dem nördlichen Schleswig-Holstein sowie Skandinavien für fast eine Woche stark beeinträchtigte bzw. fast lahmlegte. Mit diesem Unfall und den Konsequenzen, die daraus gezogen werden sollten, befasst sich der erste Beitrag dieses Hefts.

Noch nicht abgeschlossen ist das Ringen um das „Netz Ost“. Nachdem der Verkehrsminister des Landes, Dietrich Austermann, als Ergebnis des Interessenbekundungsverfahrens der DB Regio den Zuschlag erteilte, rief der unterlegene Bieter Veolia die Vergabekammer des Landes an und verlangte eine Überprüfung des Verfahrens. Die Vergabekammer hat ihre Entscheidung auf Ende Juni vertagt. Es ist damit zu

## Netz-Gau

Am frühen Morgen des 23.01.2007 (Dienstag) entgleiste auf der zweigleisigen Strecke Hamburg Altona - Kiel zwischen den Bahnhöfen Elmshorn und Tornesch ein Zug des Kombinierten Ladungsverkehrs beladen mit Sattelaufliegern und Wechselbehältern. Von insgesamt 21 Waggons sprangen 11 bei voller Fahrt aus den Schienen und stürzten auf die angrenzenden Felder. Glücklicherweise kam zu der frühen Stunde

rechnen, dass die Angelegenheit auch noch die Gerichte beschäftigt wird.

Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Travemünde macht inzwischen sichtbare Fortschritte. Im Juli soll der neue alte Querbahnsteig des Lübecker Hauptbahnhofs eröffnet werden, angeblich noch ohne das Reisezentrum, das weiterhin in seinen Containern ausharren soll. Auch die Arbeiten an der Verbreiterung des Durchgangs vom Hauptbahnhof zum ZOB (durch das alte LBE-Gebäude) gehen wieder voran.

Für einigen Ärger sorgte in den letzten Wochen der schlechte Zustand der Strecke Lübeck Hbf. - Travemünde Strand im Abschnitt zwischen Dänischburg und Kücknitz, der für viele Verspätungen sorgte.

**Eine gute Lektüre wünscht Ihr Redaktionsteam.**

### Ein Hinweis:

Auch dieses Heft enthält wieder die Beiträge aus dem Hamburger Fahrgast Forum (HFF) und zwar aus Heft 14.

kein Reisezug entgegen, so dass beide Gleise umgehend gesperrt werden konnten und eine erhebliche Ausweitung des Unfalls vermieden werden konnte.

Seit ca. 3:30 Uhr ruhte somit der Bahnverkehr zwischen Hamburg und dem mittleren und westlichen Schleswig-Holstein sowie der gesamte Güterverkehr von und nach Skandinavien. Sowohl die Fernverkehre von und nach Kiel / Westerland und Flensburg wie

*Fortsetzung Seite 2*

## In dieser Ausgabe:

Anschlussvernichtungen	S. 2
Regionalisierungsmittel	S. 3
Marschbahn	S. 4 + 7 + 8
Netz Ost	S. 5
RV Schleswig / Mittelholstein	S. 7 - 10
Blick über den Zaun	S. 10
Hamburger Fahrgast Forum	S. 11 - 16
Blick zurück	S. 17
Busverkehr	S. 20
RRX in NRW	S. 21
Impressum	S. 24

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

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



auch Kohle- und Mineralözlüge von und nach Itzehoe konnten nicht mehr aus und in den Hamburger Bereich gefahren werden.

Nachdem die Rettungskräfte festgestellt hatten, dass gefährliche Güter in den entgleisten Waggonen waren, gestalteten sich die Bergungsmaßnahmen außerordentlich schwierig. Hieß es am Morgen noch, ab mittags werde wieder gefahren, wurde dies am Nachmittag erheblich pessimistischer bewertet. Von Stunde zu Stunde wurde klarer, dass bis zum Wochenende überhaupt kein Schienenfahrzeug die Unglücksstelle passieren würde. Aus meinem entfernten Blickwinkel bleibt festzuhalten, dass die eingesetzten Kräfte in vorbildlicher Art und Weise mit hohem Engagement die Bergungsmaßnahmen durchgeführt haben.

Das Krisenmanagement des Bahnbetreibers hat allerdings aus Sicht des Verfassers nur unzureichend funktioniert. Die Kritikpunkte sollen im Einzelnen beleuchtet werden:

- Die mit Landesmitteln ausgebaute Strecke von Neumünster über Bad Segeberg nach Bad Oldesloe wurde weiterhin mit LINT 41 der NBE befahren, als wenn nichts passiert wäre. Es wäre bedeutend besser gewesen, den RE von Kiel nach Hamburg mit sieben Wagen und Dieseltraktion über Bad Oldesloe umzuleiten, um wenigstens eine durchgängige Verbindung stündlich anbieten zu können.

- Erst nach Tagen wurden die letzten beiden und der erste NBE-Zug durch Busse ersetzt, so dass zumindest die wichtigsten zurückgehaltenen Güterzüge mit erheblicher Verspätung ihrem Bestimmungsort entgegenrollen konnten.

- Es verwundert den Beobachter schon sehr, dass die NBE nicht nur in der HVZ mit ihren Triebwagen gefahren ist und in den restlichen Zeiten konsequent Reise- und Güterzüge umgeleitet wurden.

Positiv anzumerken bleibt, dass der Busnotverkehr hervorragend abgewickelt worden ist.

Nachdem nach einer ganzen Woche endlich ein Gleis wieder befahrbar war, wurden sowohl die NOB-Züge von und nach Westerland und die RE von und nach Kiel wieder annähernd planmäßig durchgeführt. Alle anderen Reisezüge mussten in Elmshorn oder Hamburg gebrochen werden oder gänzlich ausfallen.

Nach Wiederaufnahme des Regelbetriebes bleiben zwei Fragen an Politik und Bahnmanagement unbeantwortet:

1. Wann endlich zieht man die Konsequenzen aus diesem und vorangegangenen Unfällen, Bauarbeiten und Betriebsstörungen und nimmt endlich den zweigleisigen Ausbau über Bad Segeberg in den vordringlichen Bedarf auf oder plant als kleinste Maßnahme je ein zusätzliches Blocksignal und / oder zwei Kreuzungsbahnhöfe zwischen Neumünster und Bad Oldesloe?

2. Wann endlich werden in den zuständigen Ministerien und bei den Bestellern klare Vorgaben und Leitlinien entwickelt, die im Falle des Falles strikt zur Anwendung kommen müssen, damit umgehend effektive Umleitungsmaßnahmen eingeleitet werden können.

Peter Stoltze

Lübeck im Februar 2007

## Anschlussvernichtungen

Bedingt durch eine Verschiebung der Prioritäten hin zu mehr Pünktlichkeit und Maluszahlen im SPNV in Schleswig-Holstein gehen in der jüngeren Vergangenheit immer mehr Anschlüsse verloren. Sämtliche Vorschläge an Besteller und Betreiber zur Verbesserung der Situation sind bisher erwartungsgemäß ignoriert worden. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die nachfragestarken Durchbindungen oberste Priorität haben und die Umsteigeverbindungen als unwichtig und nachrangig eingestuft werden. Wenn der umsteigende Fahrgast immer das Risiko läuft, eine Stunde „hängen“ zu bleiben, wird er in Relation zu den Fahrpreisen und der erheblichen Zeitkomponente vermehrt auf das Auto zurückgreifen.

Die unbefriedigenden Situationen sind immer wieder Folge eklatanter Fehlentscheidungen. Hierzu ein paar Beispiele:

- ICE aus München läuft in Hamburg Hbf Sa 19:04 mit +10 Minuten ein. Bedingt durch die Elektrifizierungsarbeiten sind im Fahrplan des RE nach Lübeck 5 Min. Puffer eingebaut. Im Angesicht des einfahrenden ICE wird '03 abgefahren. Da am Sa Abend nicht gearbeitet wird, ist der RE in Bad Oldesloe 3 Minuten zu früh und muss bis zur Abfahrzeit warten. Warum wurde in HH nicht 4 Minuten gewartet?

- ICE aus Frankfurt nimmt in Fulda außerplanmäßig Reisende aus einem havarierten IC auf und verlässt Fulda mit +13 Minuten. Bedingt durch vorwegfahrende Züge können bis HH nur 3 Minuten herausgeholt werden, so dass HH-Hbf um 18:45 erreicht wird. Im Zug kommt dann schon die Durchsage, dass der SH-Express um 18:43 nach Flensburg leider nicht warten konnte. Das ist schlicht falsch - es muss heißen: „Die RBSH als DB-Tochter wollte nicht warten, um den leidigen Maluszahlen zu entgehen“. Erkennbare Trassenkonflikte gab es auch nicht. Warum wurde nicht 6 Minuten gewartet?

- RE von HH nach HL steht, bedingt durch oben genannte Arbeiten, 10 Minuten in Bad Oldesloe vor dem Einfahrtsignal wegen der Kreuzung mit dem verspätet entgegenkommenden RE von Reinfeld. Ankunft in HL ist dann durch zügige Abfertigung und zwei Loks Punkt 16:00 - und der RE nach Travemünde fährt um 16:01 ohne einen einzigen Umsteiger ab. Alle anderen Züge warten übrigens.

- NOB ist bedingt durch Beseitigung von Unfallfolgen 8 Minuten später ab Elmshorn, erreicht Heide um 9:02 mit +6 Minuten, die SHB nach Büsum fährt um 9:01 planmäßig ab. 12 Umsteiger sehen Ihrem Zug hinterher, der mit nur einem Fahrgast pünktlich davon zuckelt. Die Wendezeit in Büsum ist knapp, aber 5 Minuten Wartezeit müssen möglich sein, andernfalls müssen SHB und LVS über eine Beschleunigung durch Wegfall eines oder zweier Halte nachdenken.

- ICE von Berlin erreicht HH-Hbf Fr um 15:03 mit +70, RE nach HL wartet nicht, sondern verlässt pünktlich den Hauptbahnhof. In Bad Oldesloe steht dieser Zug wegen eingleisiger Betriebsführung 10 Minuten vor dem Einfahrtsignal. Warum ist niemand in der Lage, die Gesamtsituation zu überblicken?

- RE von Rostock ist planmäßig in Bad Kleinen, der Anschlusszug nach HL nimmt aber Anschluss auf von Schwerin, folglich fährt der RE mit +8 Minuten ab. Bei Ankunft in HL kann der Reisende abermals den abfahrenden Zug nach Travemünde sehen.

- RE von Travemünde nach Lübeck fällt aus, ein Busnotverkehr wird eingerichtet. Der Bus verlässt den Strandbahnhof planmäßig, erreicht aber durch Anfahren von Skandinavienkai und Kücknitz und Aufnahme eines einzelnen Reisenden den Lübecker Hbf um 14:05, gerade so zeitig, dass die Reisenden ihre Züge nach HH und Kiel wegfahren sehen. Es gibt offensichtlich immer noch keinerlei Kommunikation zwischen der Busgesellschaft und dem Bahnbetreiber, sonst hätte zumindest der RE nach HH 5 Minuten warten können.

- Die Verbindung von Kiel nach Travemünde kann mit dem Zug nur noch mit einer Stunde Wartezeit zurückgelegt werden, da die Anschlüsse stets verloren gehen.

Fazit: Es gibt offensichtlich keinerlei Ansatz zur Quantifizierung von Umsteigern zu denen, die schon im Zug sitzen und ihrerseits Anschlüsse durch Warten versäumen. Des Weiteren scheint es auch keinerlei Wartezeitvorgaben zu geben, so dass jeder Leitstellenmitarbeiter willkürlich entscheiden kann, ob nun gewartet wird oder nicht.

Aus Sicht des Verfassers empfiehlt es sich mittlerweile, Umsteigerverbindungen nach Büsum und Travemünde besser mit dem Auto zurückzulegen, da das Risiko, den Anschlusszug zu verpassen, hier recht hoch ist.

Es soll an dieser Stelle dringend an den Besteller appelliert werden, eine deutliche Verbesserung der Situation herbeizuführen. So positiv der Ansatz von Maluszahlungen auch sein mag, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen aber zum Wegbrechen von sinnvollen Anschlüssen genötigt wird, muss hier unbedingt gegengesteuert werden.

Peter Stoltze

Februar 2007

## Kürzung der Regionalisierungsmittel erhöht Einsparungsdruck auf die Aufgabenträger

Wir schreiben 2007 - ein Jahr, das viele Veränderungen mit sich bringen wird, liegt immerhin zur Hälfte noch vor uns. Besonders die Kürzung der Regionalisierungsmittel wird uns beschäftigen. Im letzten Jahr konnten die Kürzungen noch kompensiert werden, und 2007 wird das Land die Kürzungen teilweise aus den Mehreinnahmen der Mehrwertsteuer ausgleichen, doch eins ist klar:

### Die Aufgabenträger werden Einsparungen vornehmen müssen.

Die Diskussion über die Einsparungen nimmt dabei seltsame Formen an, denn bisher wird bei Kürzungen der Verkehrsleistung immer nur von SPNV-Leistungen gesprochen, der Busverkehr ist bisher ausgeblendet worden.

Doch gerade im Busverkehr sind noch große Einsparpotentiale vorhanden. In den Flächenkreisen und in den stadtnahen Gegenden ist die demographische Entwicklung und damit die großflächige Einführung eines Angebotes, das sich am tatsächlichen Bedarf und an tatsächlichen Bedürfnissen orientiert, schlichtweg verschlafen worden.

Bisher schien offensichtlich kein Druck zu herrschen, unwirtschaftliche (da nicht an Bedürfnissen orientierte) Leistungen durch moderne, attraktive Angebote zu ersetzen. Es ist ein gravierender Widerspruch, täglich einen kleinen Ort mit

Gelenkbussen im 30-min-Takt zu bedienen, dessen Einwohnerzahl nicht einmal die bereitgestellte Kapazität abdeckt. **Gleichzeitig** wird im hochbelasteten City-Verkehr eine weitere Verdichtung der Busverkehre mit dem Hinweis abgelehnt, dass dafür keine finanziellen Mittel vorhanden seien.

Holger Busche hat dazu in der letzten SHS ( Nr.21 ) einen sehr interessanten Artikel geschrieben, der wichtige Grundlagen für die zukünftige Gestaltung von Stadtverkehren enthält.

In Kiel und Lübeck wird es 2007 zu größeren Veränderungen kommen; es bleibt abzuwarten, ob es den Aufgabenträgern gelingt, den Spagat aus Einsparungen, Aufwertung der Innenstadtverkehre und Aufbau eines attraktiven Angebots in den Rand- und Umlandgemeinden zu bewältigen.

Besonders interessant dürfte hier die Entwicklung eines neuen Liniennetzes für die Region Lübeck sein, in der gerade grundsätzlich über die Zukunft der Stadtverkehre und das Leistungsverhältnis zwischen Stadt und Umlandgemeinden gestritten wird. Erschwert wird die Situation in Lübeck noch durch das hohe Defizit des Stadtverkehrs, das in 2007 so nicht mehr ausgeglichen werden kann, da die Stadtwerke dann aufgrund gesunkener Stromnetzentgelte deutlich weniger Überschuss erwirtschaften werden und somit auch weniger zur Deckung des Defizits des Stadtverkehrs beitragen können.

Stefan Barkleit

## Modernisierung fortsetzen: Auch der 628.4 muss innen aufgefrischt werden

Die Regionalbahn SH hat 2006 rund 2,5 Mio. • in die Hand genommen, um ihre gut 20 Jahre alten 628.2-Triebwagen im Innenraum ein wenig aufzufrischen.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Innenwände wurden frisch gestrichen, ein neuer Fußboden verlegt und bequeme Sitze eingebaut. Besonders die 1. Klasse bietet jetzt einen merklichen Komfortunterschied zur 2. Klasse und auch die (verhasste) WC-Anlage wurde modernisiert. Entstanden ist ein im Innenraum modernes Fahrzeug, zwar ohne Fahrtzielanzeige und Klimaanlage, na ja, es ist schließlich kein Neufahrzeug. Dafür gibt es aber eine mobile Rampe für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen - in Zeiten dürer Lippenbekenntnisse ein deutlicher Fortschritt.

Dumm ist nur, dass die immer als heruntergekommen betitelten 628.2 jetzt in neuem Glanz erstrahlen, der Nachfolger jetzt aber die Rote Laterne als heruntergekommener Triebwagen tragen darf, daher...

### ... muss auch der 628.4 modernisiert werden.

Was in etlichen anderen Betriebshöfen schon längst gang und gäbe ist, ist in Kiel nicht der Fall: Die sieben Kieler 628.4 (628 637, 681-686) fahren nach wie vor mit einer 90er Jahre-Innenausstattung, während viele ihrer Kollegen schon eine Auffrischung erhalten haben.

Dabei ist es beim 628.4 noch einfacher, das Fahrzeug aufzufrischen: Ein wenig Farbe für die Wände, ein neuer Fuß-

boden und eine Rampe für die Rollstuhlfahrer und Kinderwagen. Denn die Sitze können bleiben: die sind nämlich bequem und brauchen nur neue Sitzpolster.

Das kostet bestimmt nicht 150 000 • pro Fahrzeug für die Modernisierung, wie beim 628.2...

Stefan Barkleit

**Zur Nachforderung der NOB für die Marschbahn verbreitete der PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein / Hamburg folgende**

## Presseerklärung:

### NOB fordert Zuschlag für die Marschbahn

In den vergangenen Wochen wurde das oben genannte Thema immer wieder in den Medien in den unterschiedlichsten Varianten dargestellt. Unser Standpunkt dazu ist folgender:

Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) hat im Dezember 2005 mit erheblichen Startschwierigkeiten den Regionalverkehr auf der Strecke von Hamburg nach Westerland (Sylt) übernommen. Die Probleme wurden analysiert und mit den Herstellern der Fahrzeuge in vielen Fällen beseitigt. Dennoch sind die Probleme mit den Lokomotiven nicht ausgeräumt, so dass die Pünktlichkeit nur befriedigend ist. Diese Ursachen sind unseres Erachtens in der Hauptsache dem Fahrzeughersteller anzulasten.

Jahrlang hat die Deutsche Bahn (DB) sich strikt geweigert, ihre Intercitys (IC) in Schleswig-Holstein für den Nahverkehr freizugeben. Just ab dem Zeitpunkt, ab dem die ungeliebte Konkurrenz die profitable Strecke befährt, werden die IC der DB freigegeben und nach unserem Kenntnisstand auch noch mit Steuermitteln bezuschusst. Die Züge nach Fehmarn, Kiel und Flensburg wurden natürlich nicht freigegeben, da fährt ja auch die DB-Regionalbahntochter, man will sich ja nicht das Geschäft kaputt machen.

Seit Anfang des Jahres 2006 wird auf der Marschbahn in nie gekanntem Ausmaß gebaut, was natürlich durch Umleitungen und Zugausfälle erhebliche Verspätungen und Unannehmlichkeiten nach sich zieht. Ständig aufkommende Langsamfahrstellen durch maroden Unter- und Oberbau und nicht enden wollende Störungen der Leit- und Sicherungstechnik machen dem Bahnunternehmen das Leben zusätzlich schwer. Insbesondere die zuggesteuerten Bahnübergangsanlagen weisen eine erhebliche Störungsquote auf.

Des Weiteren wurden die Fahrpreise speziell in Schleswig-Holstein in einem Ausmaß erhöht, das aus unserer Sicht völlig inakzeptabel ist. Das zuständige Ministerium hat unsere Kritik diesbezüglich als ungerechtfertigt zurückgewiesen.

**Wünschen Sie weitere Informationen über PRO BAHN?**

**Möchten Sie Mitglied werden oder in einer der regionalen Gruppen aktiv mitarbeiten?**

**Auf Seite 23 finden Sie alle nötigen Anschriften.**

Die durch das zuständige Ministerium unzureichend bestellten Wagen pro Zug in den Spitzenzeiten haben für zusätzlichen Ärger bei den Fahrgästen gesorgt.

Die genannten Punkte haben natürlich eine erhebliche Anzahl von Fahrgästen auf den PKW und den IC gelenkt. Selbstverständlich muss die NOB die Einnahmeausfälle durch wegbrechende Fahrgastzahlen, die sie nicht selbst zu verantworten hat, auch durch den Verursacher ersetzt bekommen. Und dies sind nun mal der Betreiber der Strecke, also die DB und das für den Regionalverkehr zuständige Ministerium in Kiel.

Peter Stoltze

Lübeck, den 27.12.2006

### Ein Ausbau der Achse Kiel-Neumünster-Norderstedt geht nicht so leicht.

(zum VCD-Artikel in der SHS 21)

Der VCD Schleswig-Holstein und der PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein / Hamburg sind sich einig, dass die Achse (Kiel -) Neumünster - Norderstedt ausgebaut und beschleunigt werden muss. Bisher stand einem Ausbau das Schienenflieger-Projekt im Wege, das sicherlich erhebliche Investitionen nach sich gezogen hätte, jedoch bei weitem nicht so hohe, wie das Land Schleswig-Holstein durch das Ingenieur-Büro Intraplan hat berechnen lassen.

Doch ein weiterer Ausbau der Strecke ist leider nicht so einfach zu bewerkstelligen:

1.) Durchgehende Züge sind aufgrund der angestrebten ITF-Struktur nur auf dem Abschnitt Neumünster - Norderstedt möglich, da zur vollen Stunde der RE von Neumünster nach Kiel fährt. Ein bahnsteiggleicher Umstieg in Neumünster von Norderstedt nach Kiel und umgekehrt ist allerdings nur nach Errichtung eines Stumpfgleises am mittleren Bahnsteig möglich. Trotz Umsteigen in Neumünster können Fahrzeiten von ca. 90 Minuten von Norderstedt nach Kiel erreicht werden - ein deutlicher Fortschritt gegenüber heute.

2.) Eine Ertüchtigung der Strecke macht nur bis 100 km/h Sinn, da eine höhere Geschwindigkeit aufgrund der geringen Haltestellenabstände zu keiner wesentlichen Fahrzeitverkürzung führen würde.

3.) Ein Schnell-Langsam-Angebot südlich von Kaltenkirchen ist angesichts der vorhandenen Infrastruktur nicht machbar und wird auch in Zukunft aufgrund der sparsam und beschränkt auf die betrieblich notwendigsten Bedürfnisse errichteten Tunnelbauwerke nicht machbar sein.

Die Einführung einer Direktverbindung Kiel - Neumünster - Bad Oldesloe ist jedoch möglich, da die RB aus Kiel laut ITF zur Minute 30 in Neumünster eintreffen und die RB nach Bad Oldesloe wie heute auch kurz nach der halben Stunde Neumünster verlassen wird - eine Durchbindung ist nach Anpassung der Kupplungen der NOB und NBE / SHB-Triebwagen problemlos möglich.

Die Fahrzeit Kiel - Bad Segeberg würde sich dann von derzeit 60 auf 50-55 min verkürzen, nach Bad Oldesloe von 80 auf 70 min.

Stefan Barkleit

## Netz Ost: Vergabe weiter in der Schwebe

(sb) Wie Mitte Mai bekannt wurde, hat die Vergabekammer des Landes die Entscheidung, ob nun die Regionalbahn SH oder Veolia ab Dezember 2009 das Netz Ost betreiben darf, auf Ende Juni verschoben. Es seien neue Dokumente aufgetaucht, die geprüft werden sollen. Zum Verfahren: Veolia hatte Ende März, als bekannt wurde, dass die Regionalbahn SH die Vergabe gewonnen habe, Widerspruch eingelegt, so dass die Vergabekammer das Verfahren nochmals überprüfen muss. Dabei war herausgekommen, dass die Regionalbahn SH ihr Angebot nachträglich korrigiert („Berichtigung eines Rechenfehlers“) und das Wirtschaftsministerium dies nicht beanstandet hatte.

Ende Juni soll nun entschieden werden, wer ab Dezember 2009 das Netz rund um Lübeck betreiben darf. Pikant: Beide Anbieter haben angekündigt, im Falle einer Niederlage vor das Oberlandesgericht zu ziehen. Das Verfahren ist also noch lange nicht zu Ende.

Die Regionalbahn hatte Ende März angekündigt, bis 2009 150 Mio. • in neue Fahrzeuge investieren zu wollen. Anschafft werden sollten u.a. 64 neue Doppelstockwagen und 25 neue LINT 41-Triebwagen (Reihe 648). Als Lokomotiven für die Doppelstockzüge sollten die bewährte Reihe 112.1 und die inzwischen legendäre Diesel-Reihe 218 (für Sprinter-Züge Kiel - Lübeck - Hamburg) zum Einsatz kommen.

Das Land SH bestellt von 2009 bis 2019 ein Volumen von 7 Mio. Zug-km, das folgende Angebote ermöglicht:

**Hamburg - Lübeck** wird zu tagesüblichen Zeiten im Halbstundentakt gefahren, wochentags gibt es in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Sprinter-Züge. Darin enthalten ist die Verlängerung der RB Hamburg - Bad Oldesloe nach Lübeck und die Aufwertung zum RE.

Die RB **Hamburg - Ahrensburg** wird weiter im Halbstundentakt verkehren, wochentags in der Hauptverkehrszeit auch öfter.

**Kiel - Lübeck** wird zu tagesüblichen Zeiten im Halbstundentakt gefahren, es kommen oben genannte Sprinter-Züge dazu.

**Puttgarden - Neustadt - Lübeck** wird im Nordteil im Zweistundentakt gefahren, südlich Neustadt stündlich. (Sinnvoll wäre hier ein Schnell-Langsam-Konzept).

**Lübeck - Lüneburg** wird stündlich gefahren, die Fahrzeiten werden wohl weiter verkürzt werden können.

**Aumühle - Büchen** wird wohl weiter stündlich gefahren.

### Infrastruktur muss bis 2009 massiv ausgebaut werden.

Das einzige größere Infrastruktur-Projekt, das schon in der Realisierung ist, ist die **Elektrifizierung Hamburg - Lübeck - Travemünde**, die bis Lübeck 2008, bis Travemünde 2009 vollendet sein soll. Dann werden moderne Doppelstock-Züge mit E-Loks der Reihe 112.1 zwischen den beiden Großstädten pendeln, im Sommer wohl auch bis Travemünde.

Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages kann im Abschnitt **Bad Oldesloe - Ahrensburg** das Angebot durch Wegfall der RB und durch Einrichtung eines mindestens stündlichen Halts der RE in Bargtheide neu geordnet werden. Ahrensburg soll-

te abgesehen von Sprinter-Zügen halbstündlich von RE-Zügen bedient werden.

Auch die **Strecke Kiel - Lübeck** soll ausgebaut werden. Für 25 Mio. • sollen der Abschnitt Ascheberg - Plön für 140 km/h ertüchtigt und die Bahnhöfe Kiel-Elmschenhagen und Plön neu- bzw. umgebaut werden.

Der RE soll für die Gesamtstrecke 66 Minuten und die RB 86 - 89 Minuten brauchen. Das sind keine Glanzleistungen. Kalkül ist es, wenn das Land SH wieder mehr Geld zur Verfügung hat, das zweite Gleis Timmdorf - Malente (Dieksee-Gleis) für fliegende Kreuzungen zu bauen. PRO BAHN hat gegen dieses Ausbau-Konzept immer Stellung bezogen.

PRO BAHN Schleswig / Mittelholstein und Lübeck verfolgen zur Zeit ein Doppel-0-Konzept, das keinen Ausbau vorsieht, durch geschickte Legung der Kreuzungspunkte aber für alle Züge eine Fahrzeit von 1:15 h garantiert.

Wichtig ist jedoch, dass die knappen Finanzmittel für Investitionen so gut wie möglich ausgenutzt werden, das heißt, dass auf der Strecke Kiel - Lübeck mit möglichst geringen Investitionen ein möglichst großer Infrastrukturausbau realisiert werden muss, um die ITF-Knoten Kiel und Lübeck so gut und so schnell wie möglich zu verbinden.

Die **Vogelfluglinie Puttgarden - Neustadt - Lübeck** muss unabhängig vom Projekt Feste Fehmarnbelt-Querung ausgebaut werden, schon allein damit die zukünftig hier verkehrenden ICE-TD ihre Leistung ausfahren können.

Die Ertüchtigung für 140 - 160 km/h, die Wiedereinrichtung von Kreuzungspunkten und Gütergleisen müssen kommen, wenn diese Strecke wieder aus ihrem Dornröschen-Schlaf erwachen soll, in dem sie seit 1997 ist. Folglich muss auch die Anbindung von Burg a. Fehmarn im SPNV erfolgen - eine Maßnahme, die durch Einsparung von Zug-km langfristig sogar günstiger wird.

Das Verkehrsangebot soll dabei aus einem zweistündlichen RE Burg - Lübeck bestehen, der an einem neuen Haltepunkt Neustadt West (mit Anschluss in die Stadt) und südlich davon nur in Sierksdorf und Timmendorfer Strand hält. Ergänzt wird das Angebot durch eine stündliche RB Neustadt - Lübeck. Beide Produkte sollten in Lübeck auf den ITF-Voll-Knoten ausgerichtet werden.

Eine halbe Stunde müssen die Züge zwischen **Lübeck und Büchen** auf der **Strecke Lübeck - Lüneburg** brauchen, damit in Büchen ein neuer ITF-Knoten zur halben Stunde entstehen kann und so attraktive Anschlüsse in alle Richtungen angeboten werden können. Folglich muss die Strecke hier für 140 km/h ertüchtigt werden, um die Fahrzeit von 30 Minuten trotz zusätzlichem Halt in Blankensee halten zu können.

Ein alternatives Konzept ist auf der **Strecke Aumühle - Büchen** gefragt: Hier ist die Nachfrage außerhalb der Hauptverkehrszeit auf sehr niedrigem Niveau. Eine Lösung könnte aus einer Kombination von Zügen in den nachfragestarken Zeiten und Angeboten wie Anrufbussen in den nachfrage-schwachen Zeiten bestehen.

### Modernisierung von Bahnhöfen

Auch bei der Sanierung der Stationen ist noch viel zu tun; bis 2009 müssen einige Bahnhöfe noch zu für Bahnfahrten einladenden Orten gemacht werden.

**KBS 140:**

In **Reinfeld** muss auf jeden Fall ein neuer Bahnsteigbelag aufgebracht werden und die Überdachung ein wenig frischere Farbe bekommen.

Sanierungsmaßnahmen bei im Dieselnetz gelegenen Bahnhöfen muss das Bekenntnis vorangehen, ob man einheitlich 55 cm oder einheitlich 76 cm Bahnsteighöhe haben möchte - aber keine Mischung aus beidem, dann wird ein ebenerdiger Ausstieg zum Lotteriespiel.

In **Ascheberg** müssen auf jeden Fall der Bahnsteig auf 76 cm erhöht und deutlich mehr Unterstellmöglichkeiten geschaffen werden. Noch besser wäre es, einen breiteren Zugangstunnel zu haben, ist der jetzige doch recht schmal und düster - das dürfte allerdings ein wenig teurer werden.

**Plön** putzt gerade sein Empfangsgebäude heraus - die Bahnsteige sollten bis 2009 ebenfalls gemacht sein. Hier ist eine Erhöhung auf 76 cm geplant, wobei der Hausbahnsteig ausgenommen werden soll (um das Bahnhofsgebäude nicht optisch zu verbauen). Der Mittelbahnsteig soll ebenfalls erhöht und auch verbreitert werden, wofür jedoch das Gleis 2 in Richtung See verschoben werden muss. Hier ist zu überlegen, ob man den Hausbahnsteig dann nicht konsequent auf 55 cm zurücknimmt. Sinnvoll wäre auch, den ZOB gleich mit neu zu gestalten, so dass sich alles aus einem Guss präsentiert.

Lediglich der Hausbahnsteig muss im Kurort **Bad Malente-Gremsmühlen** erhöht werden.

**KBS 141:**

**Sierksdorf** sollte auf einer aufgewerteten Vogelfluglinie zweigleisiger Kreuzungsbahnhof mit Außenbahnsteigen werden.

**Haffkrug** sollte als Endpunkt eines zweigleisigen Abschnittes ebenfalls zweigleisig mit Außenbahnsteigen hergerichtet werden.

In **Scharbeutz** ist eine Sanierung des bestehenden Bahnhofes für den Verkehr vollkommen ausreichend.

**KBS 145:**

**Ratzeburg** wird in naher Zukunft ein elektronisches Stellwerk erhalten, das den Abschnitt Lübeck - Büchen steuern wird. Im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme werden auch die Kreuzung in Ratzeburg wieder eingerichtet und die Bahnanlagen wohl komplett saniert.

In **Mölln** müssten min. beide Bahnsteige erhöht werden.

Weit ab vom Schuss liegt der Bahnhof **Lauenburg**. Neben der Modernisierung des Hausbahnsteiges muss hier auch eine bessere Busanbindung an die höher gelegene Innenstadt aufgebaut werden.

**Neue Haltepunkte:****KBS 140:**

Außer der Neueröffnung eines Haltepunktes **Ahrensburg-Gartenholz** im RB-Verkehr nach Hamburg sollte die Option

bestehen, im Lübecker Westen noch einen Haltepunkt einzurichten, um die Relation aus diesen Stadtteilen Richtung Hamburg deutlich zu verkürzen.

Zwingend notwendig zur Anbindung von Stadtteilen und wichtigen Arbeitsplatzstandorten ist die Einrichtung der Haltepunkte **Kiel-Elmschenhagen** und **Ostseepark Raisdorf**. Beide Haltepunkte sollten Außenbahnsteige bekommen, ersterer bei Einrichtung einer zusätzlichen RB Kiel-Preetz sogar zwei. Wichtig ist hier die Verknüpfung mit dem Busverkehr.

Preetz sollte in **Preetz-Nord** einen Haltepunkt zur Anbindung von Gewerbe- und Wohngebieten bekommen. Bei entsprechender Fahrplangestaltung kann hier auch ein Kreuzungsbahnhof notwendig werden.

Auch der Stadtteil **Lübeck-Dänischburg** muss einen Haltepunkt erhalten, da der heutige Busverkehr Richtung Innenstadt keine Alternative gegenüber dem Auto bietet.

**KBS 141:**

In **Neustadt** muss ein neuer Haltepunkt **West** wie vor Mitte 2006 wieder Fahrten nach Fehmarn ermöglichen, ohne dass aufwendiges Kopfmachen oder Sägefahrten notwendig werden. Ein Mittelbahnsteig könnte hier direkten Umstieg von **Neustadt Hafen** Richtung Fehmarn ermöglichen.

Die **Gemeinde Ratekau** hat zwar in **Pansdorf** schon einen Haltepunkt, jedoch liegt der im kleineren Gemeindeteil und bietet auch keine Fahrmöglichkeit Richtung Fehmarn an.

**KBS 145:**

Hier wird in nächster Zeit am **Flughafen Blankensee** ein Haltepunkt eröffnet werden, der zunächst einen Außenbahnsteig erhält, für Verstärker-Züge später aber noch ein Stumpfgleis bekommen soll, so dass dann ein Mittelbahnsteig vorhanden sein wird.

**Fazit:**

Bis 2009 ist es noch ein weiter Weg. Doch wenn alle Beteiligten den Mut und das Engagement aufbringen, gutes Geld zu investieren, so dass sich das gesamte Netz Ost Ende 2009 in seinem besten Zustand, inklusive der Bahnhöfe Kiel und Lübeck, zeigt, wird das sicher einen starken Umstieg auf die Bahn bewirken.

„Schon heute sind 50.000 Menschen täglich im Bahnnetz Ost unterwegs, gut die Hälfte davon zwischen Lübeck und Hamburg,“ so Stefan Barkleit von PRO BAHN e.V., „doch sind gerade auf den Dieselstrecken noch große Potentiale vorhanden, so dass ein Anstieg der Zahlen auf 65.000 bis 70.000 Fahrgäste pro Tag sicherlich eine erreichbare Größe ist.“

## Bericht über ein Gespräch bei der NOB am 4. Mai 2007 in Husum

Aufgrund zahlreicher Beschwerden von Fahrgästen und Mitgliedern beim Vorstand des PRO BAHN-Regionalverbandes Schleswig/Mittelholstein (RV SL/MH) und aufgrund der bis zum Jahresbeginn 2007 andauernden negativen Darstellung der von der NOB geleisteten Verkehre in der Regionalpresse, hatte der RV SL/MH im März 2007 um ein Gespräch bei der NOB gebeten. Die aufgelaufenen Themen wurden in 9 Punkten zusammengefasst, die der NOB vorab schriftlich vorgelegt wurden, so dass das Gespräch zügig in ca. einer Stunde

Zum Verkehr auf der Strecke Kiel - Lübeck, vor allem auf dem Abschnitt Kiel - Preetz hat sich auch PRO BAHN-Mitglied Peter Knoke Gedanken gemacht. Sie sind nachzulesen auf seiner Internet-Seite unter

[www.konzepte21.de](http://www.konzepte21.de)

geführt werden konnte. Es schloss sich ein Gang durch den Betrieb in Husum-Rödemis an. Die NOB war mit Repräsentanten ihres Top-Managements vertreten, u.a.: Suzanne Thomas (Bereichsleitung: Marketing/Vertrieb), Marion Saß (Vertrags- und Qualitätsmanagement), Alexander Maluche (Eisenbahn-Betriebsleiter), Siegfried Horstmann (örtl. Betriebsleiter), Hagen Kalleja (Geschäftsführer). Diese Gesprächspartner waren alle zu unterschiedlichen Anteilen an den Antworten und Aussagen beteiligt:

#### 1. Ausreichende Wagenkapazitäten auf der Strecke Hamburg - Westerland

Die im Verkehrsvertrag vereinbarte Wagenkapazität hat sich als nicht ausreichend erwiesen. Zur Zeit verkehren morgens zwei Züge von Hamburg nach Westerland mit 10 anstatt 6 Wagen. Im Sommer werden morgens/vormittags ab Hamburg weitere Züge mit 8 – 10 Wagen gefahren. Außerdem wird ein spezieller Fahrradwagen (Eisenbahn-Kurier-Wagen) zur Verfügung stehen. Ob dieses Angebot ausreicht, wird sich im Laufe der Saison zeigen. Die Zahl der Zugbegleiter wurde erhöht. Diese sollen u.a. für das Freiräumen von Sitzplätzen von Gepäck sorgen und es an die dafür vorgesehenen Stellen schaffen.

#### 2. Anschaffung von 90 Wagen und 4 E-Loks. Bereitstellung für die Marschenbahn?

Von den 90 Wagen werden 76 für den Einsatz auf der Marschenbahn benötigt; ursprünglich sollten die laut Verkehrsvertrag zu erbringenden Leistungen mit 70 Wagen erbracht werden können. Die 14 planmäßig nicht benötigten Wagen können somit unbedenklich für Interconnex-Verkehre eingesetzt werden.

#### 3. Durchbindung zum Hamburger Hauptbahnhof

Die NOB bemüht sich weiterhin über die LVS um die Realisierung. Es erscheint aber aus derzeitiger Sicht nicht möglich, hier kurzfristig die erwünschte Lösung zu erreichen.

#### 4. Loks der Reihe DE 2700

Die Zusammenarbeit mit dem Lok-Hersteller Vossloh wird im Rahmen eines modifizierten Vertrages fortgeführt. Demnach wird die Zahl der eingesetzten DE 2700 auf 4 – 5 Loks begrenzt, die dann wohl bis 2015 im Einsatz stehen sollen. Die NOB möchte sich selbständig nach neuen, stärkeren Lokomotiven als die Siemens-Loks der Reihe EuroRunner 20 umsehen.

#### 5. Ansprüche der NOB

Die NOB stellt Ansprüche an die LVS in Höhe von 8,8 Mio Euro (aufgelaufen seit Betriebsbeginn Marschenbahn). Es handelt sich nicht um jährliche Ansprüche von 8,8 Mio. sondern um in 2005 und 2006 aufgelaufene Forderungen, die sich aus Einmalzahlungen und Ansprüchen aus den Verdingungen des Verkehrsvertrages zusammensetzen, u.a. aus folgenden Gründen:

- die Bahnhöfe Heide und Niebüll wurden nicht, wie geplant, umgebaut und modernisiert.
- die Befahrbarkeit der Brücke Hochdonn ist nicht im zugesagten Umfang gewährleistet (wahrscheinlich erst ab 2008).
- der ursprünglich geplante Stundentakt wurde durch Trassenkonflikte mit DB-ICs ad absurdum geführt.

d.) eine Energiepreissteigerung bei Dieselkraftstoff um 40%. Diese Ansprüche gelangen demnächst in einer mit 5 Personen besetzten Schlichtungsstelle (LVS, NOB) zur Klärung.

#### 6. NOB-Entgelt

Die NOB wird dieses Entgelt nicht mehr erheben, sobald die LVS sich bereit erklärt hat, dafür einen Ausgleich vorzunehmen. Entsprechende Verhandlungen laufen. Auch mit DB-Vertrieb laufen Verhandlungen, wonach das Entgelt zusammen mit Fernverkehrs-Fahrausweisen verkauft werden soll.

#### 7. Sprinter-Züge

Es liegt bei der LVS folgender Vorschlag der NOB zur Entscheidung: Ein Zug von Westerland nach Hamburg Hbf soll die Strecke in weniger als 3 Stunden ohne Mehrkosten fahren; eine Kompensation müsste durch den Wegfall eines anderen Zugpaares erfolgen - sinnvoll wäre hier ein Verzicht auf ein durch DB-ICs aus dem Takt verdrängtes Zugpaar. Eine Trassenanfrage ist jedenfalls erfolgt. Weitere Planungen beinhalten, solche Sprinter-Züge auch über Hamburg hinaus weiter zu führen.

#### 8. Entfall des Zuges 23.35 Uhr Husum – Kiel Nächte Sa/So

Diese Relation kann wegen zu dieser Zeit durchgeführter Bauarbeiten auf der Rendsburger Hochbrücke – so die Auskunft an die NOB – nicht gefahren werden.

#### 9. Fahrgastzahlen

Es wird ein Zahlenvergleich 2005 zu 2006 für die Marschenbahn erarbeitet. Dieser soll Anfang Juli vorliegen und entsprechend veröffentlicht werden.

Stefan Barkleit / Rüdiger Fricke / Rainer Schmidt-Walk

### Nachruf

„So ein verdammter Mist!“

Am 13. März 2007 verstarb im Alter von 73 Jahren trotz energischem Kampf gegen eine heimtückische Krankheit

### Horst Metzger

aus Wedel bei Hamburg. Er hat sich leidenschaftlich und unermüdlich für einen benutzbaren öffentlichen Verkehr insbesondere auch in der Fläche eingesetzt. Mit seinem hartnäckigen Einsatz und seiner Fachkenntnis sowie seiner direkten und menschlichen Art hat er beispielsweise entscheidenden Anteil an dem Erhalt der Wendlandbahn, dem Ausbau der Eisenbahn im Elbe-Weser-Dreieck aber auch zahlreichen neuen Busverbindungen im Landkreis Pinneberg.

Wir verlieren mit Horst Metzger einen guten Freund und geradlinigen Kämpfer für eine bessere Welt, weit über eine umweltfreundliche Verkehrspolitik hinaus.

Karl-Peter Naumann, PRO BAHN Bundesverband  
Frank Sievert, PRO BAHN LV SH/HH  
Sigrid Pohlmann und Birger Wolter, PRO BAHN  
Regionalverbände Westholstein und Hamburg

## Sitzung des Streckenbeirats Husum - Westerland

Eine Sitzung des Streckenbeirats für die Strecke Husum - Westerland fand am 6.2.2007 im „Congress-Centrum“ Sylt in Westerland statt. Einige der aus meiner Sicht wichtigsten Äußerungen von Funktionsträger(inne)n fasse ich unter drei Themen zusammen.

### 1. Bedeutung der Verkehrsanbindung der Westküste für den Tourismus

Der Geschäftsführer des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein (TVSH), Volker Popp, dessen Organisation neben dem Stationsbüro Schleswig-Holstein zu der Sitzung eingeladen hatte, bezeichnete den Tourismus an der Westküste als wichtig für das ganze Land Schleswig-Holstein. Sein Kollege vom Tourismusservice Westerland, Peter Douven, nannte Zahlen für Sylt: Der Anteil der Gästeübernachtungen an denjenigen in unserem ganzen Bundesland betrage 40%. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 prognostizierte eine Steigerung des Urlaubsverkehrs von 1997 bis 2015 um 40% und eine Zunahme der Kurzurlauberreisen allein von 2003 bis 2015 um bis zu 45%. Der schon beobachtbare Trend zu Kurzurlaube bedeute eine Frequenzerhöhung, die im Verkehr nach Sylt überwiegend der Bahnverkehr bewältigen müsse: Es kämen mehr Gäste und gebe weniger Übernachtungen.

Douven forderte des Weiteren eine transparente Preisstruktur. Damit meinte er sicher auch die Abschaffung des Zuschlags, der von Reisenden mit Fernverkehrs-Fahrkarte in der Marschbahn erhoben wird. Für die Einpreisung sprachen sich im Übrigen der Landrat von Nordfriesland, Dr. Olaf Bastian, und die Geschäftsführer der LVS, Bernhard Wewers, und sogar der NOB, Hagen Kalleja, aus.

Für Wewers war auch die derzeitige Nichtanerkennung von Tickets des Schleswig-Holstein-Tarifs in IC-Zügen ein zu bearbeitendes Thema. Riedel vom Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr schob die Lösung dieser Frage den Bahnunternehmen zu. Die NOB war laut der Marketing- und Vertriebsleiterin, Suzanne Thomas, für die Freigabe der IC-Züge. Ihr Unternehmen und die Deutsche Bahn würden allerdings über unterschiedliche Lösungsmodelle streiten.

### 2. Pünktlichkeit zwischen Husum und Westerland

Laut Andreas Gessler vom Qualitätsmanagement der LVS gibt es automatische Pünktlichkeitsmessungen in Niebüll und Westerland und sind gerade morgendliche Züge, vor allem solche von Niebüll nach Westerland mit vielen Pendlern, am unpünktlichsten. Landrat Bastian verlangte die Aufnahme der Zweigleisigkeit in den Landes-Nahverkehrsplan (LNVP). Ein DB-Mitarbeiter aus dem Publikum versicherte, 2008 könne man mit der Fertigstellung der zweigleisigen Blockstelle in Lehnshallig rechnen.

### 3. Optimierung des Betriebs

Wie Frau Plambeck, für die Bahninfrastruktur zuständig, feststellte, befindet sich die Marschbahnstrecke nicht im BVWP; daher sei die Infrastrukturverbesserung dort schwierig. Die ITF-Knoten in Heide und Husum würden zur Verlängerung der Fahrzeiten führen, ebenso die Kurswagen nach Dagebüll. Herr Kalleja von der NOB: In Husum wie in Westerland stünde stets ein Ersatzzug fahrbereit. Auch seien inzwischen mehr

Ersatzloks als früher vorhanden. Wie Wewers verkündete, sind alle Bahnhöfe zwischen Westerland und Niebüll modernisiert worden, und die Überfüllungen in der Marschbahn seien auf Grund des Einsatzes von Entlastungszügen zurückgegangen. Landrat Bastian forderte, in den Verkehrsverträgen eine Verpflichtung zur Zusammenarbeit zu vereinbaren.

Riedel vom MWWV nahm beim Baustellenmanagement wieder eine Zusammenarbeit wahr. Die Bürgermeisterin von Westerland zog für sich folgendes Fazit ihrer Bemühungen gegenüber dem zuständigen Ministerium um Verbesserung des Bahnverkehrs von und nach ihrer Stadt: „Es laufen Gespräche, aber es gibt keine Ergebnisse.“

Rüdiger Fricke

## Schleswig: Stadtverkehr am Scheideweg

Seit Jahren zieht sich die Stadt Schleswig etappenweise aus dem Stadtbusverkehr der Schleistadt (werktags fünf Linien im Stundentakt; geringes Abend- und Wochenendangebot; Umlandgemeinden werden im Gegensatz zu vergleichbaren Städten nicht bedient) zurück. Die Stadtwerke gaben Personal, Fahrzeuge u.s.w. an die „Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig-Flensburg“ (VKSF) ab, aus denen nach der Privatisierung die „Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg“ (vsf) wurden.

In der letzten Etappe will die Stadt zum Jahresende 2007 ihren jährlichen Zuschuss von rund 220.000 Euro für den innerstädtischen Busverkehr einstellen. Da eine Kostenträgerschaft des Kreises Schleswig-Flensburg als Ersatz für die Stadt bisher nicht vorgesehen ist, entstünde ein in vergleichbaren Städten des Landes bisher einmaliger „Rückzug“ der kommunalen Kräfte (Stadt und Kreis) aus jeglicher Finanzierung. Der Kreis hat bereits die vsf mit einem Fahrplanangebot für eigenwirtschaftlichen Betrieb beauftragt, dessen ernüchterndes Ergebnis vorliegt. Die Umsetzung würde einen drastischen Einschnitt für die Fahrgäste bedeuten, u.a. mit Halbierung des Angebots gerade auf nachfragestarken Abschnitten wie der Verbindung vom Zentrum zum mehrere Kilometer entfernten Bahnhof und in den Stadtteil Friedrichsberg sowie nach St. Jürgen und in das nordwestliche Gewerbe- und Wohngebiet um real. Kurzlinien im Zweistundentakt (!) würden zudem verstärktes Umsteigen der Busfahrgäste am ZOB erfordern. Es gehört nicht viel Fantasie dazu sich vorzustellen, dass hier in den kommenden Jahren - der Vertrag soll bis 2012 gelten - weitere Fahrgastrückgänge die Situation immer mehr verschärfen würden; der berühmt-berüchtigte Teufelskreis!

Pro Bahn Schleswig / Mittelholstein hat mit Unterstützung anderer - darunter auch Politiker verschiedener Parteien - den Fahrgästen Gehör verschafft und eine Debatte über den Stadtbusverkehr in Gang gesetzt. Eine von PRO BAHN vorgeschlagene Führung von Regionalbuslinien der vsf und der Autokraft als vertaktete Stadtbuslinien in Schleswig (siehe Konzept auf der Internetseite des Landesverbandes) steht in der Diskussion. Fahrgäste äußerten bereits über das jetzige Angebot ihren Unmut und haben für eine weitere drastische Verschlechterung daher überhaupt kein Verständnis. Jetzt müssen in den nächsten Monaten durch alle Beteiligten - Politik, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft, Fahrgäste - Wege zur Lösung gefunden werden, damit im ÖPNV der ehemaligen Landes-



hauptstadt nicht in einigen Jahren nur noch Schülerverkehr gefahren wird. Eine drastische Einschränkung umweltgerechter Mobilität für rund 40.000 Menschen in Schleswig und seiner näheren Umgebung wäre die Folge.

Malte Bischoff

## Aus dem RV Schleswig/Mittelholstein Ausbau der Strecke Neumünster-Heide ist überfällig

(sb) Viele Jahre hat diese landschaftlich reizvolle Strecke eine untergeordnete Rolle gespielt. Im Güterverkehr war sie nur als mögliche NATO-Umleitungsstrecke von Bedeutung und der ÖPNV war viele Jahre lang nicht der Rede wert. Doch in den 90er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts wendete sich allmählich das Blatt. Die AKN übernahm von der Bundesbahn in einem zehnjährigen Pachtvertrag die Unterhaltung der Strecke und übernahm auch den Betrieb, so dass fortan VTA-Triebwagen zum Einsatz kamen.

Ein zweiter Einschnitt kam 2003. Nach gewonnener Ausschreibung übernahm die Schleswig-Holstein-Bahn (SHB), eine Tochter der AKN, den Betrieb; zum Einsatz kommen seitdem moderne LINT 41-Triebwagen. Zum gleichen Zeitpunkt endete aber auch der Pachtvertrag der AKN für die Strecke und die DB Netz übernahm wieder die Unterhaltung. Seitdem werden immer wieder Langsamfahrstellen eingerichtet, so dass die Fahrzeiten länger wurden. Trotzdem haben die Menschen das Engagement der SHB anerkannt, und die Nachfrage ist seit 2003 spürbar angestiegen.

Doch es könnte noch besser werden. Denn sowohl in Neumünster als auch in Heide sind die Anschlüsse mehr schlecht als recht. So hat man in Neumünster keinen Anschluss vom RE aus Kiel, und in Heide muss man meist 15 Minuten auf Anschluss Richtung Itzehoe oder Husum warten. Grund ist die Fahrzeit von 73 Minuten, die nicht ITF-konform ist - daher kann auch der Fahrplan nicht optimal auf die Kundenwünsche abgestimmt werden.

Ein Stundentakt auf der Strecke ist derzeit nicht machbar, weil in Beringstedt eine Kreuzungsmöglichkeit fehlt. Das heutige Verkehrsangebot wird mit drei Fahrzeugen abgedeckt, die zwischen Neumünster und Heide im Zweistunden-Takt, weiter bis Büsum im Stundentakt verkehren. Wochentags kommen noch Verstärker ab Neumünster hinzu, die bis Hohenwestedt verkehren.

### Ausbau der Strecke verbessert das Angebot und die Wirtschaftlichkeit

Mit nur zwei Ausbaumaßnahmen kann das Verkehrsangebot auf dieser Strecke grundlegend verbessert werden. Zum einen ist das der Bau einer Kreuzungsmöglichkeit in Beringstedt und die Ertüchtigung der gesamten Strecke für eine Geschwindigkeit von 100 km/h. Dadurch kann auf der ganzen Strecke ein Stundentakt eingeführt und die Fahrzeit auf ca. 55 Minuten gesenkt werden. Weiterhin kann überlegt werden, ob einige schwach nachgefragte Halte nicht in Bedarfshalte umgewandelt werden können.

Die Vorteile für den Fahrgast durch den Ausbau der Strecke wären erheblich: Nicht nur, dass die Anwohner zwischen Neu-

münster und Heide dann ca. 20 Minuten schneller wären; die Strecke ließe sich dann in den schleswig-holsteinischen ITF integrieren. Die Fahrzeiten auf wichtigen Relationen würden erheblich sinken, da in Neumünster und Heide sofortige Anschlussmöglichkeiten bestünden. So würde die Fahrt von Kiel nach Heide nur noch 1:23 h (ca. 25 Minuten weniger), eine Fahrt Neumünster - Husum auch 1:23 h (ca. 35 Minuten weniger) dauern. Auch auf der Gesamtrelation Neumünster - Büsum könnten die Fahrzeiten aufgrund des Wegfalls der langen Standzeiten in Heide um ca. 25 Minuten verkürzt werden. Der ÖPNV auf der Strecke würde wesentlich attraktiver dadurch, dass sich die Fahrzeit auf vielen Relationen deutlich verkürzen und jede Stunde ein Zug verkehren würde. Damit wäre auch auf dieser Strecke endlich das Mindestangebot eines Stundentaktes umgesetzt.

Auch für die SHB wäre noch ein zusätzlicher Nutzen aus dem Ausbau zu ziehen. Neben den höheren Fahrgastzahlen würde für das verbesserte Verkehrsangebot kein zusätzliches Fahrzeug gebraucht werden, die Laufleistung pro Stunde würde von 36,7 km auf 58 km steigen - das entspricht einer Steigerung von 60 %.

Und die Kosten für den Ausbau sind mit 8 Mio. • überschaubar - besonders wenn an anderer Stelle hunderte Millionen an Euro in fragwürdige Projekte investiert werden sollen.

## Zustand der Bahnhöfe Flensburg, Schleswig und Rendsburg

Ein weiterer Schwerpunkt unserer RV-Arbeit sind die geplante Modernisierung der Bahnhöfe in Flensburg und Rendsburg sowie der durch Vandalismusschäden bedingte Zustand des Bahnhofes Schleswig.

In **Schleswig** zeigt sich nun, wovor PRO BAHN immer gewarnt hat: Die Station ist größtenteils unbesetzt, keiner guckt nach dem Rechten und gewaltbereite Fahr„gäste“ zerstören Unterstände und andere Bahnhofseinrichtungsgegenstände. Hier wird es Zeit, dass eine dauerhafte Lösung gefunden wird, die sicherstellt, dass am Bahnhof nach dem Rechten gesehen wird. Dass DB Station & Service jetzt Geld für die Renovierung in die Hand nehmen muss, hat das Unternehmen seiner eigenen Geschäftspolitik zuzuschreiben. Außerdem möchte die DB Station & Service mit der Stadt Schleswig eine Bahnhofspatenschaft eingehen, wobei zur Zeit nicht ganz klar ist, was diese beinhalten soll.

In **Flensburg** muss endlich der Bahnsteig 4/5 mitsamt dem Dach saniert und der Bahnsteigtunnel in einen ansprechenden Zustand gebracht werden. Auch eine Verlängerung des Bahnsteigtunnels Richtung Süden ebenso wie die Einrichtung einer Fahrradstation auf dem Gelände des ehemaligen mittleren Bahnsteiges wird von uns begrüßt. Gedanken sollte man sich jedoch über eine bessere Verknüpfung mit dem Busverkehr machen, da der Bahnhof strassenverkehrstechnisch sehr ungünstig liegt.

In **Rendsburg** muss die historische Bahnsteighalle erhalten und originalgetreu saniert werden und zwar über beide Bahnsteige hinweg, denn die Bahnsteige sind im Zusammenhang mit der geplanten Einführung eines Halbstundentaktes nach

Kiel unverzichtbar. Die Zahl der in Rendsburg haltenden Züge wird dann deutlich steigen, die Bahnsteigbelegungen werden erheblich mehr werden.

Wenn dann etwas im Betriebslauf nicht funktioniert (die sogenannten „Verzögerungen im Betriebsablauf“), würde ein einziger Bahnsteig in Rendsburg den Betriebsablauf nur weiter verzögern, da in diesem Falle bei Belegung einer Bahnsteigkante ein nachfolgender Zug nicht in den Bahnhof fahren könnte oder in Rendsburg keine Überholung von langsameren Zügen mehr möglich wäre. Dies kann nicht im Sinne von PRO BAHN sein; wir wollen, dass die geplanten Mehrleistungen im ÖPNV nicht zu einer Verschlechterung der Betriebssituation führen; **daher muss der zweite Bahnsteig unbedingt erhalten bleiben.**

Auch das Reisezentrum und die Buchhandlung im Bahnhof sowie die Aufenthaltsräume sollten einer Revitalisierung unterzogen werden, da sie äußerlich längst überholt sind. Auch sollte sich der Fußgängertunnel, der teilweise in gutem Zustand ist, in seiner gesamten Länge in einem angenehmen Zustand zeigen.

Der RV wird die Entwicklung rund um die Bahnhöfe weiterhin kritisch beobachten und sich dafür einsetzen, dass die Bahnhöfe schnellstmöglich in einen fahrgastfreundlichen Zustand gebracht werden.

Stefan Barkleit

## RE-Halt in Flintbek?

Obwohl Flintbek (7.100 Einw.) und Bordesholm (7.500 Einw.) etwa die gleichen Einwohnerzahlen haben, ist die Gemeinde Bordesholm mit dem stündlichen Halt des Regional-Express (RE) deutlich besser an den Schienenverkehr angebunden als die Kieler Stadtrandgemeinde Flintbek. Sollte der Bahnhof Flintbek mangels Angebot in den 90er-Jahren schon fast stillgelegt werden, hat sich die Nachfrage dank des festen Stundentaktes gefestigt. Trotzdem hinkt die Verkehrsanbindung der von Bordesholm deutlich hinterher.

Zwar wird Flintbek noch durch den parallelen Busverkehr der Linien 501/502 aus Kiel bedient (in den Hauptverkehrszeiten wurde hier auf einen Halbstundentakt ausgedünnt), doch durch den Umsteigezwang am Parkplatz in Flintbek auf einen Ortsbus sinkt die Akzeptanz dieses Busverkehrs ständig. Braucht der Zug zwischen beiden Bahnhöfen nur 7 Minuten, benötigt der Bus 24 Minuten. So nutzen immer mehr Fahrgäste die stündlich verkehrende Regionalbahn ab Kiel. Dieser Fahrgastzuwachs ließe sich sicherlich durch einen zusätzlichen Verkehrshalt in Flintbek deutlich erhöhen.

Aktuell ist sicher kein Spielraum für den zusätzlichen Halt des RE in Flintbek. Aber wenn der Integrale Taktfahrplan (ITF) auch im Raum Kiel-Neumünster eingeführt wird, die Reisezeit zwischen den Taktknoten Kiel und Neumünster also nur etwas unter 30 Minuten liegen muss, entsteht der notwendige Spielraum für diesen Halt. PRO BAHN fordert die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft SH auf, dann die Einrichtung dieses Haltes zu prüfen. Die erhebliche Attraktivitätssteigerung eines regelmäßigen Halbstundentaktes für Flintbek wird sicherlich auch entsprechende Fahrgastzahlen nach sich ziehen.

Thorsten Brandt

## Deutschlandweit aktuell:

### Metronom ist auf Expansionskurs weitere Verluste für DB Regio

(sb) Ende November hat die LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) endgültig bekannt gegeben, dass die Metronom-Züge ab Ende 2007 auch auf der Strecke Hamburg - Cuxhaven fahren werden.

Die mit Loks der BR 218 bespannten Silberling-Züge sind dann passé, stattdessen werden Loks der Reihe 246 (Bombardier TRAXX P 160 DE; 2200 kw, 160 km/h, 81,5 t) mit 4-Wagen-Doppelstockzügen verkehren. Dafür sind 10 Loks und 40 Wagen bestellt, eine weitere Lok ist als Reserve vorhanden.

Die Fahrzeiten dürften sich sicherlich etwas verkürzen, bedeutender sind eher die Komfortsteigerung und bessere Anschlüsse in Hamburg Hbf. Mit Spannung wird zu verfolgen sein, ob die 4-Wagen-Züge reichen, um die 6-Wagen-Silberling-Züge zu ersetzen.

Zeitgleich wird die neue Zweisystem-S-Bahn HH-Neugraben - Stade als Verlängerung der **S 3** Pinneberg - HH-Neugraben eingeführt, die in der HVZ alle 10 Minuten bis Buxtehude, alle 20 Minuten bis Stade verkehren wird.

### Weitere Ausschreibung gewonnen

In 2007 hat sich auch entschieden, wer die RB-Züge Hamburg Süd betreibt, für die die LNVG 9 neue TRAXX-E-Loks und 36 Doppelstockwagen bestellt hat.

Auch hier hat die Metronom-Gesellschaft die Ausschreibung gewonnen

Metronom kann auf die Werkstatt in Uelzen und ab Ende 2007 auch auf die Werkstatt der EVB (Elbe-Weser Verkehrsbetriebe) in Bremervörde zurückgreifen und hat im Zusammenhang mit den schon betriebenen Strecken wohl einen attraktiven Preis geboten.

### 2010 folgt die Gesamtausschreibung

Im Jahr 2010 wird dann das gesamte von Metronom betriebene Netz ausgeschrieben, im Zusammenhang mit der Einführung der S-Bahn Bremen. Dann wird zwischen Hamburg und Bremen ein Halbstundentakt eingeführt. Jede Stunde soll dann ein Zug mit Halt an allen Stationen verkehren und dazwischen ein schneller Zug mit Halt an ausgewählten Stationen.

Zwischen Hamburg und Tostedt sowie zwischen Rotenburg und Bremen wird das Angebot dann durch eine RB zu ergänzen sein, so dass hier ein sauberer Halbstundentakt angeboten werden kann.

### Hanse-Express startet im Dezember - Fahrzeitverkürzung für Hamburg - Rostock ist zu erwarten

(sb) Ab Dezember 2007 startet das an die DB Regio vergebene Netz Ostseeküste neu. Auf dem Abschnitt Rostock - Stralsund - Sassnitz / Binz ersetzen dann moderne 5-teilige FLIRT-Züge die Reichsbahn-Doppelstockwagen, im Westabschnitt Hamburg - Rostock werden moderne 5-Wagen-Doppelstockzüge eingesetzt werden, die 535 Sitzplätze, davon 33 in der 1. Klasse, bieten werden. Traktionsmäßig werden E-Loks der

Reihe 120 zum Einsatz kommen, was wohl auch der Tatsache geschuldet ist, dass der künftig Hanse-Express genannte Zug fahrplanmäßig näher an die IC/EC-Züge heran rückt, so dass die E-Loks Reihe 114 von der Leistung her wohl nicht mehr ausreichen.

### **Fahrzeit unter 2,5 Stunden**

Die Fahrzeit wird wohl von 2:32 h auf ca. 2:20 h schrumpfen, wobei als Eckpunkte die Bedienung der ITF-Knoten Büchen und Bad Kleinen ca. zur vollen Stunde herausragen. Durch die Fahrzeitverkürzung und den Einsatz der zur Zeit modernsten Wagen dürfte die Nachfrage auf dieser Strecke kräftig wachsen.

### **Potentiale nicht ausgeschöpft**

Die Fahrgastpotentiale dürften dabei bei weitem nicht ausgeschöpft sein. Um die ITF der Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern optimal zu verknüpfen, fehlt der Lückenschluss Schönberg - Rehna mit Realisierung einer Fahrzeit Lübeck - Schwerin von ca. 55 min und einer Beschleunigung Hamburg - Schwerin auf ca. 60 min, damit in Schwerin endlich ein ITF-Knoten zur vollen Stunde eingerichtet werden kann. Damit wären schlagartig Anschlüsse von Ostholstein über Westmecklenburg zur Mecklenburger Seenplatte mit attraktiven Anschlüssen und Fahrzeiten möglich.

### **RE 200 weiter verbessert**

Ein bisheriger Makel war, dass der RE Lübeck - Lüneburg Lübeck deutlich vor der vollen Stunde verlassen musste, um den ITF-Knoten Büchen rechtzeitig vor dem RE Hamburg – Rostock - Binz zu erreichen. Als Lösung bietet sich hier ein Tausch der Fahrlagen an, so dass der RE Hamburg – Rostock - Binz vor dem RE Lübeck - Lüneburg eintrifft und ca. 5-6 Minuten Aufenthalt in Büchen hat, so dass die Umsteigevorgänge wesentlich entspannter stattfinden werden können.

Der Vorteil dieser Lösung ist, dass in Lübeck Hbf wesentlich mehr Anschlusssituationen in Richtung Süden angeboten werden können, jedoch kann in Hamburg Hbf aufgrund des längeren Aufenthaltes in Büchen die Kurzwende nicht mehr geschafft werden, so dass eine Zuggarnitur zusätzlich eingesetzt werden muss, die dann in Hamburg Hbf. eine lange Standzeit hat oder weiter bis nach Hamburg-Altona verkehrt.

### **Attraktive Anschlüsse nach Berlin müssen hergestellt werden**

In Hagenow Land müssen nach einer kurzen Wartezeit von maximal 10 bis 15 Minuten attraktive Fahrmöglichkeiten nach Berlin bestehen. Diese Fahrmöglichkeiten können durch die Verschwenkung des zweistündlichen RE 4 aus Berlin von Wismar nach Hagenow Land entstehen. Die Fahrzeit Hamburg - Berlin Lehrter Bahnhof (auch Hbf. genannt) könnte dann im RE auf 3:05 h gesenkt werden - für eine Distanz von 281 Kilometern ist das eine sehr gute Fahrzeit und dürfte gerade für Tagesreisende, die mit dem Regionalverkehr fahren, ein konkurrenzfähiges Angebot sein.

Schwerin müsste dann von den bisher in Wittenberge endenden Zwischenlagen des RE 4 bedient werden, die westlich von Neustadt / Dosse als RE 200 nur mit Halt in Wittenberge und Ludwigslust fahren, um den ITF-Knoten Schwerin zur vollen Stunde zu erreichen.

## Hamburger Fahrgast Forum

### **Brunsbek: Anrufsammeltaxi „ersetzt“ Busverkehr**

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 wurde die ÖPNV-Bedienung der Brunsbeker Ortsteile Kronshorst, Langeloh und Papendorf praktisch vollständig von Linienbussen auf Anrufsammeltaxi (AST) umgestellt; lediglich zu Schulzeiten verkehren noch Busse der Linie 337. Damit findet die Reihe der Verschlechterungen, die den Brunsbeker Fahrgästen seit dem Jahr 2000 zugemutet wurden, ihren vorläufigen Höhepunkt. Bis zum 27.05.2000 waren Kronshorst und Langeloh noch durch die Linie 237 nach Reinbek ans HVV-Netz angebunden; in Willinghusen bestand außerdem Anschluß an die Linie 263 nach Wandsbek. Werktags wurde stündlich und an Sonntagen alle zwei Stunden gefahren. Ein Spätverkehr nach 20 Uhr bestand allerdings nicht mehr – dieser war bereits 1974 den damaligen drastischen Einschränkungen des Verkehrsangebots im schleswig-holsteinischen Umland von Hamburg zum Opfer gefallen. Zum Sommerfahrplan 2000 wurde die Linie 237 ab Stellau statt nach Kronshorst nach Stapelfeld geführt; Langeloh und Kronshorst wurden nun nur noch von einer Anschlusslinie 337 bedient, was mit erheblichen Angebotsverschlechterungen einherging: So wurden zum Beispiel am Sonntag statt der bisherigen sechs nur noch drei Fahrtenpaare in einem 4-Stunden-„Takt“ angeboten. Zum 12.06.2005 wurde die gesamte Wochenendbedienung auf AST umgestellt (vgl. HFF 9 – 3/2005 S. 10); Ende 2006 wurde der Bereich außerhalb der Schulzeiten endgültig vom Linienverkehr abgehängt.

Zwar wird seitdem der größte Nachteil des AST, der höhere Fahrpreis, dadurch abgemildert, dass HVV-Zeitkarten ohne Zuzahlung anerkannt werden; auch kann durch den bedarfsorientierten Fahrplan selbst am Sonntag ein Studententakt angeboten werden. Es bleibt aber dabei, dass Fahrgäste ohne Zeitkarte zunächst 3 • für das AST bezahlen müssen und erst in Willinghusen (Linie 263) oder Stapelfeld (Linie 364) eine reguläre HVV-Fahrkarte lösen können. Für die AST-Rückfahrt werden nochmals 3 • fällig, so dass der Tagesausflug nach Hamburg nunmehr statt 7,80 • (9-Uhr-Tageskarte, 3 Ringe) 10,90 • (9-Uhr-Tageskarte, Großbereich + 2 x AST) bei drei Zahlungsvorgängen kostet. Hinzu kommt der Nachteil, dass das AST vorbestellt werden muss; Gruppen ab 5 Personen haben sich sogar schon am Vortag anzumelden. Der Fahrgast muss sich also im voraus auf seine Verbindungen festlegen und kann nicht einfach spontan losfahren. Und

**Dieses Heft enthält die in Heft 14  
des Hamburger Fahrgast Forum (HFF)  
veröffentlichten Artikel.**

**Sie geben nicht unbedingt die Meinung  
der Redaktion der SHS wieder.**

natürlich findet die Fahrt in einem beengten Taxi statt, in dem die Mitnahme von Fahrrad oder Kinderwagen nicht möglich ist, dafür aber der erzwungene „Smalltalk“ mit dem Taxifahrer...

Bleibt anzumerken, dass auch die Fahrgäste in Stemwarde und Stellau abends nach 20 Uhr auf diese Weise „bedient“ werden – hier muss sogar der HVV-Zeitkartenbesitzer noch 1,60 • pro Fahrt drauflegen. Nach Kronshorst fährt in dieser Zeit nicht einmal mehr ein AST.

Soll so also die Zukunft des ÖPNV im Hamburger Umland aussehen? Dem kann aus Sicht der Fahrgäste nur ein entschiedenes NEIN entgegengesetzt werden. Auch der auto-lose Bürger im ländlichen Raum hat einen Anspruch auf Mobilität, auf ein öffentliches Verkehrsmittel, das ohne Voranmeldung zum regulären Nahverkehrstarif zur Verfügung steht – mit bequemen Fahrzeugen und qualifiziertem Personal. Deswegen sollte der Kreis Storman seinen Bürgern in Brunsbek wieder Linienbusse zur Verfügung stellen, statt weiterhin das Taxengewerbe zu subventionieren. Die Bedienung von Papendorf kann dabei durch Stichfahrten 364 (Rahlstedt - Trittau - Basthorst) erfolgen, die in der Nähe sowieso vorbeifährt. Die Linie 263 sollte ab Stellau – wie früher die 237 – über Langohe nach Kronshorst fahren; sinnvoll wäre eine Verlängerung bis Trittau, um weitere Orte wie z.B. Rausdorf an den ÖPNV anzuschließen. Die Bedienung Stapelfelds durch die Linie 263 würde entfallen, da hier aber mit der Linie 364 eine gute Verbindung nach Hamburg besteht, dürfte dieser Verlust zu verschmerzen sein.

Sollten als Kompensation für diese Mehrleistungen Angebots-einstellungen an anderer Stelle erforderlich sein, bietet sich dafür die Einstellung der Linie 237 zwischen Glinde Markt und Steinfurth Allee an. Dieser Streckenabschnitt wird durch die Linien 133 (sog. „Metrobus 11“) und 333 ohnehin in dichtem Takt bedient. Die durch eine solche Maßnahme eingesparten Mittel dürften ausreichen, um eine Busverbindung von Willinghusen über Stemwarde - Stellau bis Kronshorst oder sogar Trittau zu finanzieren - und das täglich bis in die späten Abendstunden.

KLAUS MÜLLER

## Fahrgastunfreundliche Bahnzu-gänge bei der AKN

In Quickborn (A1) werden die Schranken an den Fußgängerbahnübergängen am Bahnhof ca. 6 Minuten vor Abfahrt der Züge geschlossen. Dieses hängt zum einen damit zusammen, dass aufgrund der Zugkreuzung beide Bahnübergänge schon bei der Einfahrt passiert werden und außerdem bei der Ankunft der Durchrutschweg gesichert werden muss. Nach Ankunft der Züge werden die Schranken jedoch nicht wieder geöffnet (vermutlich signaltechnische Gründe). Somit müssen Fahrgäste ihren Zug, den sie locker noch erreichen könnten, abfahren lassen. Einige Fahrgäste lassen sich das nicht gefallen und umgehen die Schranken einfach, was schon dazu geführt haben soll, dass sich die Polizei auf die Lauer legt und abkassiert.

Während für den Autoverkehr eine Brücke (kreuzungsfreie Querung) errichtet wurde, müssen Fahrgäste noch an Schranken warten. Wenn man schon keine Brücke bauen will, dann



Kundenunfreundlich: Bahnquerung am Bahnsteigzugang in Quickborn. Schranken versperrern schon lange Zeit vor Abfahrt den Zugang zu den Zügen. so entstehen unnötige Wartezeiten. Foto: Martin Potthast

sollte man es machen wie in Bad Bramstedt (A1), eine ähnliche Situation wie in Quickborn.

Dort müssen Fahrgäste zwar auch die Gleise am Bahnübergang überqueren, doch sind hier keine Schranken, nur ein Gitterlabyrinth. So ein Labyrinth hat aber auch Nachteile, da es von Rollstuhlfahrern nur schwer oder gar nicht passierbar ist.



Kundenfreundlich: Bad Bramstedt; nur Sicherheitsgitter sichern den Übergang, für Fahrgäste bestehen keine unnötigen Wartezeiten.

Foto: Martin Potthast

Noch alberner ist die Situation in Quickborner Straße (A2). Dort befindet sich ein Mittelbahnsteig, den man bei geschlossener Schranke weder erreichen noch verlassen kann, selbst wenn man das Gleis, auf dem eine Zugfahrt stattfindet nicht überqueren muss, sondern nur das Gegengleis, auf dem gerade kein Zug verkehrt.

Von daher sollten grundsätzlich auf den A-Bahnlinien nur noch Außenbahnsteige gebaut werden und Tunnel bzw. Brücken als Querung angeboten werden.

In Quickborn könnte zumindest am Nordkopf des Bahnhofs, wo es zum ZOB geht, auch auf recht einfache Weise eine

Brücke gebaut werden, die auch barrierefrei ist. Ein solches Beispiel besteht bereits in Friedrichsgabe (A2).

Martin Potthast

Die im ersten Absatz genannten Schrankenschließzeiten lassen sich in dieser Form nicht halten. Eigene Recherchen ergaben Schließzeiten Feldbehnstraße von 60 - 70 Sekunden, max. bei einer Zugverspätung etwas über 2 Minuten. Die von Süden kommenden Züge fahren mit verminderter Geschwindigkeit bei geöffneter Schranke ein. Lediglich der neue zusätzliche Südzugang weist längere Schließzeiten aus.

Jürgen Susott

## Neues von der AKN

Der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Bönningstedt und Hasloh schreitet voran. Das Planum für die Bahndamm-erweiterung ist auf der ganzen Länge fertiggestellt. Im Bereich des Bahnhofs Hasloh ist der Bewuchs an der Stelle des vorgesehenen zweiten Gleises entfernt worden. Vor ein paar Wochen war die Strecke unterbrochen und beim Bahnübergang in Bönningstedt das zusätzliche Gleis eingebaut worden.

Dieses ist über eine Weiche provisorisch angeschlossen, sodass Baufahrzeuge von hier aus das zur Zeit noch kurze neue Gleis erreichen können. Kürzlich wurde die Verbindung Bönningstedt – Hasloh erneut für ein Wochenende unterbrochen und im Bereich des Ostermoores das Streckengleis auf den neuen Bahndamm verschwenkt. Teilweise ist das alte Gleis liegengelassen, eventuell soll es später weiterverwendet werden. In einem der nächsten Hefte werden wir ausführlich über diesen Streckenausbau berichten.

Für das kommende Heft ist auch endlich der verschobene Artikel über die kreuzungsfreie Einfädelung der AKN in Eidelstedt vorgesehen. Diese Baumaßnahme ist seit etwa einem Jahr in Betrieb und hat sich bisher im Großen und Ganzen bewährt.

JÜRGEN SUSOTT



Fotos: Jürgen Susott

## Vorschlag zur Umgestaltung des Bahnhofs Pinneberg

In Pinneberg gibt es Bestrebungen, den Bahnhofsvorplatz zu erneuern. Dabei sollen sowohl die Busabfahrtsbereiche neu geordnet, als auch das vorhandene Empfangsgebäude abgerissen werden, was beim Pinneberger Heimatverein auf wenig Gegenliebe stößt, da er das Empfangsgebäude als historisch wertvoll einstuft und es erhalten möchte. Gegen die Erhaltung spricht zum einen die Tatsache, dass das Gebäude marode sein soll, zum anderen, dass es einer möglichen S-Bahnverlängerung im Wege steht. Genau aus diesem Grunde wird auch in meinem Vorschlag zur Umgestaltung des Vorplatzes ein Abriss befürwortet. Grotesk ist, dass laut den offiziellen Planungen Pavillons anstelle des Empfangsgebäudes gebaut werden sollen, welche zwar leichter wegnehmbar sind, als ein Gebäude, aber nach wie vor der S-Bahn im Weg stehen. Ein weiterer Punkt ist, dass eine neue Brücke über die Gleisanlagen gebaut werden soll mit Aufzügen (Barrierefreiheit), aber der vorhandene Tunnel, obwohl schon für Erweiterungen vorbereitet, nicht verändert werden soll.

Nun soll das ganze mal aus unserer Sicht betrachtet werden. Somit präsentiere ich folgenden Vorschlag:

### Regionalverkehr:

Der Fernbahn- bzw. Regionalverkehrsbereich soll zunächst unangetastet bleiben, da noch nicht abzusehen ist, ob und in welcher Form der Regionalverkehrsbahnsteig (derzeit Gleise 4 und 5) langfristig genutzt werden. Der Regionalverkehr aus Richtung Elmshorn soll nach Möglichkeit nicht in Pinneberg enden und eine Weitefahrt nur mit der langsamen S-Bahn möglich sein, sondern stets bis Hamburg Hbf. oder bis Hamburg-Altona durchgeführt werden. (Langfristig könnten Züge, die in Hamburg-Altona enden, auch vor Altona in den S-Bahntunnel eingefädelt werden und dann durch die Hamburger Innenstadt zum Hauptbahnhof geführt werden.) Einzig und allein wäre derzeit als Veränderung sinnvoll, dass der Regionalverkehrsbahnsteig in Pinneberg einen Aufzug (Barrierefreiheit) erhält.

### Vorhandener Tunnel:

Der vorhandene Tunnel vom Ausgang Quellental unter den Gleisen hindurch zum S-Bahnsteig ist im Prinzip sehr gut ausgebaut. Besonders zu erwähnen ist, dass der Tunnel noch unter den derzeitigen S-Bahngleisen fortgeführt wird, dann aber im Nichts endet. Deshalb ist er schon ab den Aufgängen zur S-Bahn abgesperrt. Er ist relativ breit. Lediglich eine Renovierung wäre sinnvoll. Es müssen jedoch folgende Veränderungen vorgenommen werden:

- Abbruch der Zugangsanlage Quellental, da wegen der Treppen nicht barrierefrei und auch etwas schmaler als der Tunnel. Ersatz durch barrierefreien Zugang entweder durch Absenken des Platzes vor dem Eingang Quellental oder durch breite großzügige Rampen
- Rückbau des Kioskraumes (ehemalige Wertmarkenverkaufsstelle oder Zeitungsverkäufer ?) im Tunnel gegenüber dem Ausgang zum Regionalverkehrsbahnsteig, damit der Tunnel in voller Breite genutzt werden kann und sich keine Schmutzecken bilden.
- Einbau eines Aufzuges zum Regionalverkehrsbahnsteig (optional)
- Einbau eines Aufzuges zum S-Bahnsteig (zwingend). Hierfür soll der Ausgang zum S-Bahnsteig ohne Fahrtreppe etwas verschmälert werden (ähnlich Hamburg-Bergedorf)
- Inbetriebnahme des derzeit nicht genutzten Tunnelstücks und Verlängerung des Tunnels zum nordöstlichen Bahnhofsvorplatz (Rockvillestraße). Dort Bau einer Treppe, einer Fahrtreppe und Rampe. Somit soll der Tunnel künftig auch von Radfahrern genutzt werden können, die zur S-Bahn bzw.

Regionalverkehrsbahn wollen. Aber auch als innerörtliche Verbindung, da der parallel zur Mühlenau verlaufende Weg auch schon für Radfahrer gesperrt ist.

### Bahnhofsvorplatz und Busanlage:

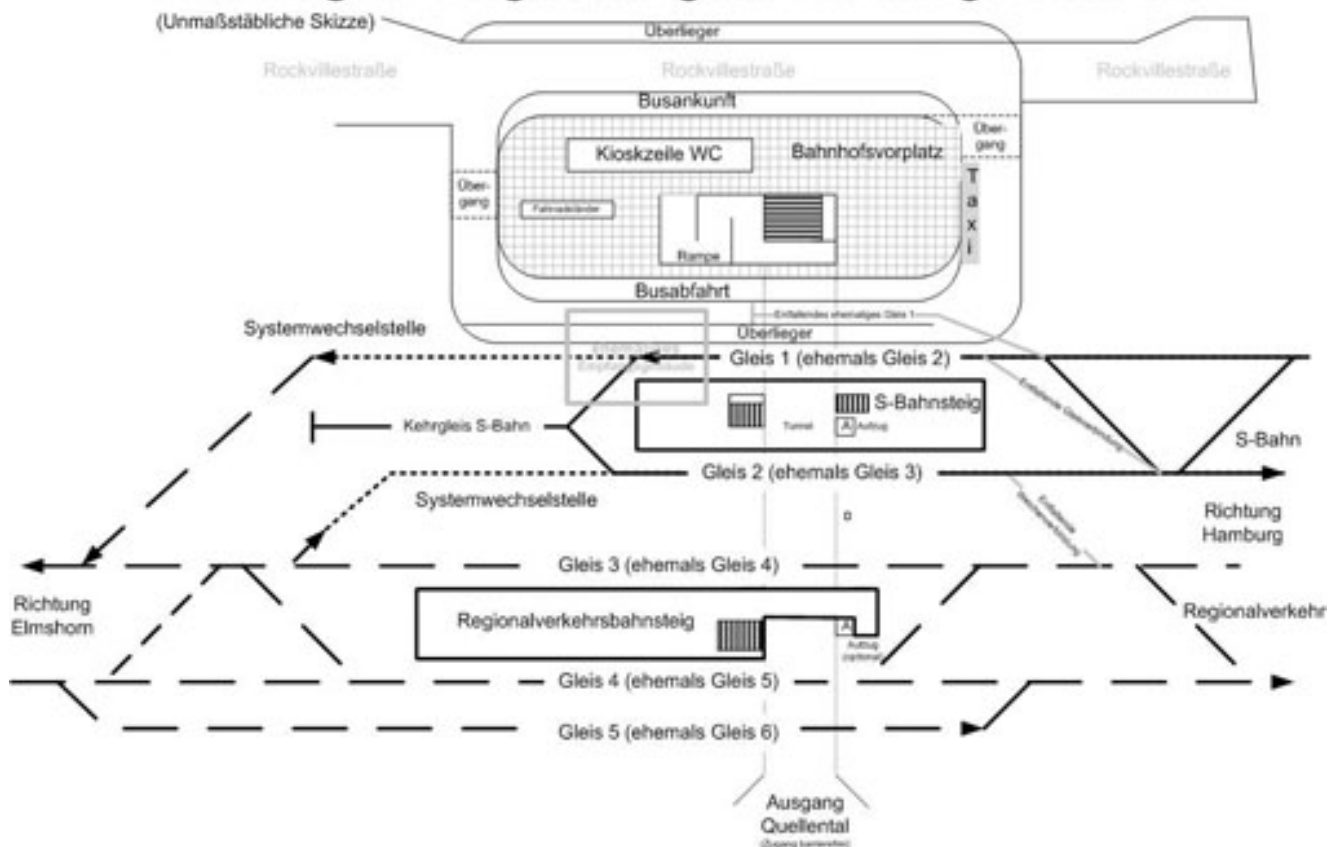
Der Bahnhofsvorplatz und die Rockvillestraße werden komplett neu gestaltet. Der gesamte Platz besteht aus einer Insel, die von Bussen (und Taxen) im Uhrzeigersinn umfahren wird. Die innen liegende Spur dient als Haltebuch für Busse und Taxen (siehe Zeichnung), die mittlere Spur als Fahrspur. Die außen liegende Spur dient als Überliegerplatz für Busse. Lediglich die nordöstliche Fahrspur darf in beiden Richtungen befahren werden. Die Insel wird von der Bahn aus durch den Tunnel erreicht, von der Stadt aus durch zwei ebenerdige Übergänge. Auf der zu überdachenden Insel finden sich neben Sitzgelegenheiten, Fahrradständer und eine Kioskzeile mit WC als Ersatz für das derzeitige Empfangsgebäude. Ebenfalls soll die Insel für Radfahrer geöffnet werden, die den Tunnel und die Bahn erreichen wollen. Soweit noch Platz ist, werden auch Bäume gepflanzt. Ankunfts- und Abfahrtsbereich der Busse werden getrennt.

Die Anlage wird sowohl das Gelände des heutigen Bahnhofsvorplatzes, als auch des heutigen Empfangsgebäudes und des heutigen S-Bahngleises 1 mit angrenzendem Bahnsteig einnehmen.

### S-Bahnsteige:

Der derzeitige Seitenbahnsteig mit Gleis und das südliche Abstellgleis werden zurückgebaut. Gleis 1 diente seinerzeit der Linie S21, die seit Dezember 2003 nicht mehr nach Pinneberg fährt. Außerdem können nur von hier Züge in das süd-

## Vorschlag zur Neugestaltung des Pinneberger Bahnhofs



liche Abstellgleis fahren bzw. von dort eingesetzt werden. Gleis 1 wäre bei einer S-Bahnverlängerung nach Elmshorn ohnehin überflüssig, da Gleis 3 der S-Bahn hinzu gegeben würde. Durch den Rückbau des Empfangsgebäudes kann nun der eigentliche S-Bahnsteig mit Gleis 2 nach Norden verlängert werden, so dass auf die einseitige Betonplattenbahnsteigverlängerung von Gleis 2, die für Langzugbetrieb erforderlich ist, dann verzichtet werden kann. Ebenfalls kann ein Kehr- und Abstellgleis im Norden errichtet werden.

Um ein zweites S-Bahngleis im Bahnhof Pinneberg zu haben, muss nun Gleis 3 dem Regionalverkehr zumindest teilweise (südlicher Abschnitt) genommen werden und auf 200 m Länge dem S-Bahnverkehr gegeben werden. Somit werden die S-Bahngleise verschwenkt. Eine bahnsteiggleiche Verknüpfung von S-Bahn und Regionalverkehr ist dann mit durchlaufenden Zügen nicht mehr möglich, aber bei S-Bahnverlängerung ohnehin nicht mehr sinnvoll. Da das alte Gleis 1 entfällt, werden die Gleise im Bahnhof Pinneberg entsprechend umbenannt, so dass wieder mit Gleis 1 angefangen wird. Gleis 3 (künftig Gleis 2) kann zunächst geteilt werden, wobei der nördliche Abschnitt die in Pinneberg aus Richtung Norden endenden Regionalbahnzüge aufnimmt. Später entfällt dieses, sobald die S-Bahn verlängert wird.

### S-Bahnverlängerung:

Eine Verlängerung der S-Bahn auf eigenen Gleisen nach Elmshorn mag wünschenswert sein, aber ist zurzeit nicht durchsetzbar. Da aber ohnehin auf der S-Bahn nach Pinneberg Zweisystemzüge fahren werden (wegen Stade), empfiehlt es sich, diese auch nördlich von Pinneberg in die Fernbahngleise einfädeln zu lassen und bis Elmshorn zu führen. Hierbei wird nur ein Teil der Züge weiterfahren, so dass es weiterhin in Pinneberg endende S-Bahnzüge geben wird, welche dann das Kehrgleis benutzen sollen. Auch wenn eine Einfädelerung der Elmshorner S-Bahn bereits in Pinneberg unattraktiv lange Fahrzeiten mit sich bringt, so ist es gegenüber dem Umsteigezwang von in Pinneberg endenden Regionalzügen in die S-Bahn eine Verbesserung.

Insgesamt würde der neue Bahnhof Pinneberg nach diesem Vorschlag übersichtlicher und auch kostengünstiger.

MARTIN POTTHAST

#### Impressum des HAMBURGER FAHRGAST-FORUM (HFF)

Herausgeber: „FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG“.  
Mitglied im PRO BAHN LV Hamburg / Schleswig-Holstein e.V.

Vorstand: Martin Potthast (Sprecher); Günther Stoltze (Kassenwart);  
Jürgen Polack (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 14: Abgeschlossen am 31. Mai 2007

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

## Zukunft der Verbindungsbahn

Schon mehrmals hatten wir uns mit dem Engpaß auf der „Verbindungsbahn“ (Hauptbahnhof - Altona) befaßt, denn damit steht und fällt eine Erweiterungsmöglichkeit des Hamburger Eisenbahnverkehrs, die man künftig brauchen wird.

In der vorigen Ausgabe dieser Zeitschrift (HFF 13) hatte Martin Potthast darauf hingewiesen, daß ein Engpaß auch am Nordkopf des Hauptbahnhofs entsteht, wenn sich dort Fahrstraßen kreuzen. Durch eine andere Linienführung an der Südausfahrt könnte solche zeitraubende Fahrstraßenkreuzung vermieden werden.

Den HH-Hauptbahnhof erreichen sieben Hauptlinien, die dort nicht enden dürfen, weil sie die wenigen Bahnsteiggleise blockieren würden, bis sie zurückfahren oder abgeräumt würden:

Kopenhagen – Puttgarden – Lübeck - HH  
Rostock – Schwerin – Büchen - HH  
Dresden/Leipzig – Berlin – Büchen - HH  
Frankfurt – Kassel – Hannover – HH  
München – Würzburg – Hannover – HH  
Köln – Bremen – Harburg - HH  
Cuxhaven – Stade – Harburg – HH

Das sind die wichtigsten Fernlinien, die (ohne Berücksichtigung der Zuggattung) am Hauptbahnhof weiterfahren könnten über die Verbindungsbahn, wo im Fünf-Minutentakt bis zu zwölf Züge pro Stunde abgefertigt werden können. Wenn auf der Verbindungsbahn im Vier-Minutentakt gefahren würde, könnten bis zu 15 Züge pro Stunde verkehren. Doch das reicht nicht, weil auf den meisten Strecken öfter als im Stundentakt gefahren wird. Jeder Zug, der am Hauptbahnhof endet, um dann zurückzufahren oder abgeräumt zu werden, blockiert dort die wenigen Bahnsteiggleise. Der Hamburger Hauptbahnhof ist als Durchgangsbahnhof konzipiert - Endbahnhof ist Altona!

Der eigentliche Engpaß auf der zweigleisigen Strecke ist der Dammtorbahnhof. Wenn dort überhaupt kein Zug hielte, könnten in einem Zwei-Minuten-Abstand bis zu 30 Züge durchfahren. Doch das wäre unrealistisch. Bauliche Maßnahmen sind kaum möglich. Ein Kompromiß könnte darin bestehen, nur jeden zweiten Zug am Dammtor halten zu lassen, wie von Werner Rönsch bereits in HFF 11 vorgeschlagen. Doch welche Züge dürfen dann halten, und welche müssen durchfahren? Logisch: Züge, die an Altona vorbei fahren, müssen am Dammtor halten, Züge, die nach Altona fahren, weil sie dort enden, können durchfahren!

Dabei muß nicht in einem regelmäßigen 2-/4-Minutentakt gefahren werden. Eine beliebige Abwechslung dieser Taktfolge ist möglich.

Je nachdem, wie die Züge am Hauptbahnhof ankommen, können dort geringfügige Wartezeiten entstehen, um an die über Dammtor weiterführenden Trassen angepaßt zu werden.

Bei Zugverspätungen muß improvisiert werden, denn dafür kann man keine Fahrpläne machen.

Auf der westlichen Seite gibt es nur drei Hauptlinien: Kiel, - Flensburg, - Westerland, die nicht alle zehn Züge pro Stunde aufnehmen können. Nicht nur Nahverkehrszüge, auch einige Fernzüge können schon vorher enden, z.B. in Itzehoe, Neumünster, Elmshorn usw. Doch der Bahnhof Altona wird entla-

stet und ist aufnahmefähig für alle Züge, die dort noch ankommen. Sie werden abgeräumt und fahren kreuzungsfrei nach Langenfelde.

In der Hauptverkehrszeit ist auf der Verbindungsbahn keine Trasse frei für Güterzüge oder Leerfahrten. Diese können über die nördliche Güterbahn fahren, wenn sie nicht weiträumig um Hamburg herumgeleitet werden, also über Bad Segeberg (?) oder Lübeck.

WERNER RÖNSCH

### Nachruf

Liebe Leserinnen und Leser,  
wir haben einen guten Freund verloren

### Werner Rönsch

ist am 4. Juni 2007 im Alter von nur 78 Jahren nach langer Krankheit verstorben.

Wer war Werner Rönsch?

Für unsere Vereinigung, die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG, war er eine der wichtigsten Personen. Zusammen mit Karlheinz Rößler hat er im Jahre 1980 die Bürger-Initiative gegründet. In der vorigen Ausgabe unserer kleinen Zeitschrift (Heft 13) haben wir ausführlich über die Vereinsgeschichte berichtet.

Sein markantes Aussehen - ein gepflegter Backenbart umrahmte sein Gesicht - und vor allem sein energisches Eintreten für eine Sache machten ihn schnell bei Behörden und Verkehrsbetrieben bekannt. Dadurch war es ihm möglich, unsere Ideen und Vorschläge bei den entsprechenden Institutionen persönlich vorzutragen, wenngleich seine Bemühungen auch nicht immer vom Erfolg gekrönt waren.

Von seinen vielen Reisen, die er unternahm, bevor er an den Rollstuhl gefesselt wurde, brachte er viele Fotos und interessant geschriebene Erlebnisberichte mit.

Mit der gleichen Liebe widmete sich Werner Rönsch dem Mitteilungsblatt der Fahrgast-initiative, der HAMBURGER FAHRGAST-INFORMATION, unserer Vorgänger-Zeitung. Als Chefredakteur gestaltete er buchstäblich mit seinen Händen in der Zeit von September 1981 bis April 2000 siebenzig Hefte. Zu der Zeit gab es noch keine Computer. Jeder Artikel wurde mit der Schreibmaschine geschrieben, den Seiten angepasst, mit Bildern oder Zeichnungen kombiniert, auf neutrale Bögen geklebt und mit dem Fotokopierer vervielfältigt.

In den letzten Jahren konnte er unser Vereinslokal nicht mehr besuchen, sodass wir unsere Sondersitzungen an seinen Altersruhesitz nach Bönningstedt verlegten. Dadurch konnte er auch weiterhin aktiv an unserem Vereinsleben teilnehmen.

Gerade wegen seiner vielfältigen Aktivitäten hinterlässt Werner Rönsch eine empfindliche Lücke. Wir können und werden ihn nicht vergessen.

JÜRGEN SUSOTT.

## 5 Jahre „Eilzughalt“ in Ahrensburg

### Was wurde daraus? Nur ein Informations-Defizit?

Über 5 Jahre ist es schon her, genau am 18. März 2002, dass Ahrensburg nach jahrzehntelangem Ringen endlich seinen Eilzughalt bekam. Einige zaghafte Versuche mit einem einzigen Zugpaar am Tage, waren schon vorher gemacht worden, etwas Vernünftiges war dabei aber nie herausgekommen. Das änderte sich mit obigem Datum!



Foto: Günther Stoltze

Morgens um 9.04 Uhr fand in Gegenwart von Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Berndt Rohwer und viel Prominenz die feierliche Eröffnung des Eilzughalts Ahrensburg statt. Die Züge hießen jetzt MoRA-Züge (MoRA = Markt-orientiertes Regional-Angebot) und fuhren nur in den beiden Hauptverkehrszeiten zusätzlich zu den im Stundentakt verkehrenden Planzügen. Hierdurch ergab sich etwa ein Halbstundentakt. Es war ein großer Tag für Ahrensburgs Schienenverkehr. Heute wünschen wir uns natürlich den ganztägigen „MoRA“-Verkehr. Die heute verkehrenden „MoRA“-Züge sind gut ausgelastet und aus dem Fahrplan nicht mehr fortzudenken.

Seit Jahren wird der Ahrensburger Bahnhof umgebaut. Vielleicht wird es nach seiner Fertigstellung eine Zugzielanzeige geben. Vielleicht, ich kenne die Planung nicht. Im Augenblick gibt es auf den Bahnsteigen nicht einmal eine Uhr! Das einzige Mittel, die Fahrgäste zu informieren, ist die Lautsprecher-Durchsage - und daran hapert es! Sie erfolgt durchaus nicht immer! Der Insider weiß, wenn ein Doppelstockzug am Bahnsteig hält, so ist es immer ein Regional-Express, der nicht überall hält, ist es aber ein „Rotling“ (aufgearbeiteter Silberling), so weiß auch er nicht, ob es sich um eine Regionalbahn oder um einen Regional-Express handelt, denn nicht alle REs sind Dostos!

In der Fahrtrichtung kann man im allgemeinen nichts falsch machen, Bahnsteig 1 ist Richtung Hamburg, Bahnsteig 2 ist Richtung Lübeck (mit Ausnahmen). Aber es ist schon ärgerlich, wenn man nach Rahlstedt oder einem anderen Unterwegsbahnhof will und bis zum Hauptbahnhof durchfahren muss.

Richtung Lübeck gibt es sogar 2 Varianten: Wenn man nach Bargteheide will und erwischt den falschen Zug, so sieht man nach wenigen Augenblicken sein Fahrtziel vorbei huschen



und landet in Bad Oldesloe. Die andere Variante ist auch nicht erfreulicher: Man will nach Oldesloe oder Lübeck und die Fahrt endet in Bargtheide.

Ich fahre 2-mal monatlich nach Lübeck und habe schon vielen Fahrgästen geholfen, den richtigen Zug zu finden. So kann es einfach nicht weitergehen! Eine Ansage muss obligatorisch bei jedem Zug erfolgen. Sollte es, aus welchen Gründen auch immer, nicht möglich sein, so muss der Zugschaffner die Ansage übernehmen. Dieser aber steht oft gelangweilt neben seinem Zug, ohne etwas zu sagen; er weiß ja auch nicht, ob eine Durchsage erfolgt ist. Ich meine daher, die Schaffner müssten während der Bauphase in Ahrensburg immer ausrufen, wohin der Zug fährt. Damit wäre schon viel erreicht, auch wenn nicht jeder die Stimme hören könnte.

Die geschilderten Situationen sind leider nicht selten, da wegen der Elektrifizierungsarbeiten eine hohe Unpünktlichkeitsrate besteht und es keine sichtbaren Uhren gibt.

Günther Stoltze

## Erinnerungen an die „Kaiserbahn“ Hagenow-Land - Ratzeburg - Bad Oldesloe - Neumünster und ihre „Verbindungsbahn“ Mölln - Hollenbek

Ende des 19. Jahrhunderts gab es für den Kaiser ein Problem! Er hatte (zumindest aus seiner Sicht) eine wunderschöne Hauptstadt Berlin und baute in Kiel einen modernen Flottenstützpunkt. Eine wirtschaftlich nutzbare Form des LKWs war noch nicht erfunden, die Eisenbahn war das einzige Massenverkehrsmittel. Eine solche gab es auch, sogar zwei Strecken:

Berlin - Hamburg - Kiel und Berlin - Büchen - Lübeck - Kiel. Leider waren Hamburg und Lübeck Freie Hansestädte und gegen die, so sagte man, hatte Kaiser Wilhelm II. gewisse Animositäten entwickelt. Wenn er zu seiner geliebten Flotte nach Kiel wollte, musste er durch eine der beiden Hansestädte und, so stelle ich es mir vor, mit den ungeliebten Stadtvätern parlieren, vielleicht sogar dort nächtigen. Natürlich gab es auch sachliche Gründe. Was also war zu tun?

Es musste eine neue Bahnverbindung her, eine möglichst kürzere unter Vermeidung der Hansestädte. Man fand eine Trassierung von Hagenow-Land über Hollenbek nach Ratzeburg und weiter nach Bad Oldesloe, ca. 80 km. Dieser Streckenabschnitt wurde eingleisig gebaut, aber zumindest teilweise war 2-Gleisigkeit vorgesehen. In Bad Oldesloe erreichte man die bereits 1875 eröffnete 2-gleisige Hauptbahn Bad Oldesloe - Neumünster. Weiter ging es nach Kiel auf bestehenden Gleisen. Die neue Strecke war fast 30 km kürzer als die Verbindung über eine der Hansestädte. Kürzer ging es wirklich nicht, es sei denn man hätte man hätte die Trasse der Kiel - Segeberger Eisenbahn gewählt. Diese aber wurde erst 1911 eröffnet, die Kaiserbahn dagegen schon 1897.

Natürlich reiste dort nicht nur der Kaiser, es gab Personenverkehr, sogar D- Züge (1937: 7 P- und 2 D-Zugpaare) und



Die Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal (1953)

Foto: Günther Stoltze

natürlich Güterzüge, über die sich besonders die Landwirtschaft freute.

Nun hätten eigentlich alle zufrieden sein können. Zumindest einer aber war es nicht: Die Stadt Mölln. Obwohl an der LBE gelegen, fühlte man sich abgeschnitten vom großen Weltgeschehen, zumal man einen Kanalhafen mit einigem Güterverkehr hatte. Eine Verbindung zur Kaiserbahn musste her und so wurde denn die Nebenbahn Mölln - Hollenbek erbaut und 1899 eröffnet. Es ließ sich nicht vermeiden, dass die Preußische Staatsbahn die Betriebsführung übernahm. Eine sinnvolle Alternative gab es nicht, obwohl man sonst unrentable Strecken gern den Privaten überließ. Rentabel wird diese Strecke nie gewesen sein. Es gab ein paar unbedeutende Haltepunkte und mit Lehmrade den einzigen Bahnhof. Das Dorf war klein und die umliegenden Güter hatten es kaum weiter nach Hollenbek. Ein bedeutender Anschließer kam vor dem Krieg dazu, die „Muna“, die Munitionsfabrik, ca. 2 Streckenkilometer von Mölln entfernt bei dem Haltepunkt mit dem romantischen Namen „Schneiderschere“. 1951 war das Anschlussgleis noch vorhanden, mit einer gesicherten Handweiche vom Streckengleis abzweigend.



Haltepunkt Drüsensee (1953)

Foto: Günther Stoltze

Nein, rentabel war „Hein Hollenbek“ nie, aber zumindest nach dem 2. Weltkrieg so romantisch wie nur wenige Staatsbahnstrecken. 1951 begegnete ich dem „Drüsensee-Express“, wie wir ihn nannten, zum ersten Mal. Ein 3- oder 4-Wagenzug, gezogen von einer Dampflok (wahrscheinlich BR 74 oder 78) dampfte von Bad Oldesloe (?) kommend, über Ratzeburg, Mölln nach Hollenbek.

Man fuhr die Strecke im Wechsel über Mölln oder Schmilau. Kurz darauf wurde der Dampfbetrieb eingestellt und „Hein Hollenbek“ bekam eine eigene Zuggarnitur. Sie bestand aus einer Kleinlok mit 2 Bühnenwagen. Diese hatten jeweils in der Wagenmitte einen bullernden Koksofen, davor lag das Brennmaterial. Das ganze war durch ein Maschendrahtgitter vor den Fahrgästen geschützt, denn heizen durfte natürlich nur der Schaffner. Diese Idylle währte nur kurze Zeit, denn Ende der 50er Jahre, kurz vor der Einstellung des Betriebes im Oktober 1959, gab es für uns müde Wanderer eine freudige Überraschung: Statt des erwarteten Oldtimer-Zuges nach Mölln fuhr, aus Lehmrade kommend, ein fabrikneuer „Uerdinger“ in den Haltepunkt Drüsensee ein. In der damaligen Zeit auf dieser Strecke ein so modernes Fahrzeug, das war eine echte Sensation. Es hat mich mehr beeindruckt als Jahre später mein erstes eigenes Auto. Die Zeit vergeht, jetzt sind auch die Uerdinger Schienenbusse längst Vergangenheit.



„Uerdinger“-Schienenbus bei Berkenthin (1953)  
Foto: Günther Stoltze

## Wie sieht die Zukunft der „Kaiserbahn“ aus?

Den Abschnitt Bad Oldesloe - Neumünster sollten wir mit zur Kaiserbahn rechnen. Immerhin standen, zumindest zwischen den Kriegen, auf Bahnhöfen die Fahrplan-Tabellen nach Neumünster und Hagenow-Land. Es ergeben sich somit drei Streckenabschnitte.

Der nördliche, Bad Oldesloe - Neumünster, ist sicher ungefährdet. Er ist fester Bestandteil der gegenwärtigen Eisenbahnstruktur in Schleswig-Holstein. Er wird von der Nordbahn im Personenverkehr befahren und es ist damit zu rechnen, dass in absehbarer Zeit das 2. Gleis und die Elektrifizierung kommen werden.

Auf dem mittleren Abschnitt Bad Oldesloe - Ratzeburg wurde 1971 der Schienenverkehr eingestellt - der Personenverkehr schon 1962 - und die Strecke danach abgebrochen. Im Augenblick ist keinerlei Bedarf und Notwendigkeit für einen Wiederaufbau erkennbar. Die Strecke wird wohl für immer verschwunden sein.

Für den letzten Abschnitt Ratzeburg – Hagenow sieht die Zukunft dunkel, aber nicht hoffnungslos aus. Im mecklenburgischen Teil liegen bis Zarrentin noch befahrbare Gleise, die gelegentlich zumindest von Museumszügen genutzt werden. Im lauenburgischen Teil liegt auch der größte Teil der Gleise noch. Dank des Engagements etlicher Eisenbahnfreunde, der „Interessengemeinschaft Eisenbahn Ratzeburg - Zarrentin“ und last not least des Draisinenunternehmens in Schmilau sind bis heute der Gesamtabbruch und die Entwidmung der Strecke verhindert worden. Es ist durchaus denkbar, dass bei der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs aus Skandinavien (Belt- Querung?) die Strecke einmal benötigt wird. Wie heißt es so schön:

„Die Hoffnung stirbt zuletzt“. Solange der Großteil der Gleise noch liegt und keine Entwidmung erfolgt ist, ist noch Hoffnung!

Günther Stoltze

### Quellenangabe:

Detlef Radke: „150 Jahre Eisenbahnen in Mecklenburg“; Radke Verlag

Erich Staisch: „Der Zug nach Norden“; Ernst Kabel Verlag

H.J. Fricke: „Die innerdeutsche Grenze“; Ritzau Verlag

Auch wenn die „Kaiserbahn“ in ihrer alten Form nicht wieder auferstehen wird, lohnt es doch, sich für Verbesserungen im Schienenpersonenverkehr einzusetzen - dabei braucht PRO BAHN auch Ihre Unterstützung. Mitglied zu werden ist ganz einfach: Formular auf Seite 23 ausfüllen und abschicken!

## 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 merkbaren Halbstundentakt ergeben. Lediglich die Verbindung nach Rendsburg ist bislang davon ausgenommen. Im neuen LNVP ist dies als Option festgehalten, aber konkrete Schritte wurden noch nicht getan.

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.



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

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 attraktives Stadtbusnetz bestens an den Rendsburger Bahnhof angebunden. Mit Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifes bestehen nun auch attraktive Tarifangebote, mit denen Stadtbusse und Bahn gemeinsam genutzt werden können. Weitere Fahrgaststeigerungen sind zu erwarten.

Die Fahrgastzahlen auf der Verbindung zwischen Kiel und Rendsburg steigen weiter. Seit Übernahme des Personenverkehrs durch die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) am 5.11.2000 sind die Fahrgastzahlen nach Mitteilung der NOB um 20 - 30 Prozent gestiegen. Dies führt zu weiteren gut gefüllten Zügen Richtung Kiel, neuerdings aber auch zwischen Owschlag und Rendsburg.

### Höhere Qualität für Pendler

Durch die Taktverschiebung der Züge nach Kiel ist auch Protest der Pendler laut geworden, deren Arbeitszeiten in Kiel zur vollen Stunde beginnen oder enden. Die NOB fährt seit einigen Jahren ab Kiel zur Minute .03, Ankunft ist zur Minute .58. Diese Fahrtzeiten sind im Rahmen des Integralen Taktfahrplans (ITF) von der LVS so vorgegeben worden, machen aber auch aus Fahrgastsicht unbedingt Sinn: Dadurch kann in Husum innerhalb weniger Minuten nach Westerland, Heide

oder St. Peter umgestiegen werden; dies war früher mit zum Teil extremen Wartezeiten verbunden.

### 30-Min.-Takt Kiel - Rendsburg hilft

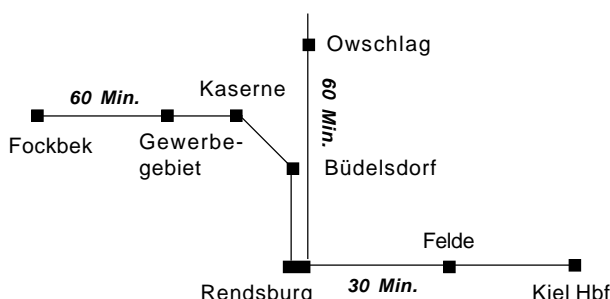
Daher erhält der vom PRO BAHN Regionalverband Schleswig / Mittelholstein gemachte Vorschlag, zwischen Kiel und Rendsburg einen Halbstundentakt einzuführen, neuen Auftrieb. Da die eingleisige Strecke zwischen Kiel-Hassee und Osterrönfeld keine Ausweichstellen mehr hat, ist ohne weiteres kein Halbstundentakt möglich: Eine Ausweichstelle müsste eingerichtet werden. Dies würde am Bahnhof Felde Sinn machen, da die Züge hier ohnehin im Personenverkehr halten. Auch der bereits geplante Ausbau der Strecke Kiel Hbf – Kiel-Hassee würde dazu beitragen, dass der Fahrplan im Halbstundentakt noch etwas flexibler durchgeführt werden kann.

### Weitere Stationen möglich

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 Schülldorf - als P&R-Station für das Rendsburger Umland vom Kreis Rendsburg-Eckernförde gefordert - könnten realisiert werden.

### Durchbindung bis Fockbek ?

Vorschlag von PRO BAHN ist weiterhin, die stündlich in Rendsburg endenden Zwischenzüge auf der immer noch existenten Bahnstrecke nach Fockbek weiterzuführen. Die nur wenige Kilometer lange Strecke führt entlang an mehreren dicht bebauten Siedlungen. Weitere Haltestellen wie Büdelsdorf, Mastbrook/Kaserne, Gewerbegebiet und Fockbek wären denkbar, um diese Stadtteile für Pendler schnell und bequem direkt an die Landeshauptstadt anzubinden. 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.



Schema des Halbstundentaktes nach Rendsburg: Jede Stunde verkehrt die NOB wie gehabt über Rendsburg nach Husum. Die Verstärkerzüge fahren um eine halbe Stunde zeitversetzt nach Rendsburg. Bei der Variante "Durchbindung Fockbek" fahren die Züge bis Fockbek auf der alten Husumer Bahn weiter. Je nach Bedarf können dabei 4 weitere Stationen bedient werden.

## Schwerpunkt Busverkehr

### Stadtbusse müssen mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet werden

Die Fahrgastzahlen in den Stadtverkehren steigen erfreulicherweise weiter an - die Busse sind besonders in der Hauptverkehrszeit schlichtweg sehr voll bzw. überfüllt. Auch die Anzahl der Barzahler steigt damit an - auch wenn ihr prozentualer Anteil weiter sinkt.

Gerade in den Stadtverkehren ist es für die Busfahrer heute schon sehr schwierig, die Fahrzeiten halten zu können. Jeder Barzahler mehr erhöht hier die Standzeit an der Haltestelle und damit die Wahrscheinlichkeit, dass ein Bus nicht mehr in einer grünen Welle mithalten kann oder zur falschen Zeit an eine Ampel kommt. Das kann sich schnell zu mehreren Minuten Verspätung aufschaukeln.

Für Fahrgäste ist das mehr als ärgerlich, da man unter Umständen an Knotenpunkten seinen Anschluss verpasst. Neukunden hält das in der Regel sogar von einer weiteren Nutzung des ÖPNV ab - das kann nicht im Sinne von PRO BAHN sein.

### Fahrkartenautomaten in Bussen

In den Stadtverkehren sollten daher Fahrkartenautomaten installiert werden - in Normalwagen können die Automaten über der Ablage der vorderen Achse und in Gelenkwagen im Übergang zwischen den Wagenhälften (analog zum Beispiel zu den Stadtbahnwagen Köln 4000, 4500 und 5100) untergebracht werden.

Dadurch kann im Stadtverkehr in einem ersten Schritt die Pünktlichkeit erhöht werden - gerade bei neueren Verkehrsverträgen mit besonderem Augenmerk auf das Merkmal Pünktlichkeit wäre dies ein großer Vorteil.

Sollte sich eine sehr starke Entspannung der Fahrzeiten abzeichnen, könnte in einem zweiten Schritt auch überlegt werden, auf bestimmten Abschnitten die Fahrzeiten zu verkürzen. Dadurch würde der ÖPNV im Vergleich zum Auto sicherlich noch deutlich attraktiver.

### Breite Bussteige an zentralen Haltestellen (besonders in Kiel)

Der Kieler ÖPNV hat in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht - unter anderem wurde ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem in Betrieb genommen, der Hauptbahnhof sowohl für Bahn als auch für Bus saniert, und seit 2006 präsentiert sich der Platzhirsch KVG komplett niederflurig.

Doch einige Schönheitsfehler sind vorhanden: die Bussteige sind teilweise viel zu schmal, besonders am Hauptbahnhof. Dazu muss man wissen, dass Kiel eine lange schmale Innenstadt hat, die im wesentlichen durch die Haltestellen Hauptbahnhof, Andreas-Gayk-Strasse, Holstenbrücke und Bootshafen (eher weniger) bedient wird.

Im Gegensatz zu Lübeck sind die Fahrgastnachfrage und die Umsteigebeziehungen auf relativ wenige Haltestellen konzentriert, die folglich eine hohe Fahrgastfrequenz haben.

Gerade am Hauptbahnhof sind die mittleren Bussteige sehr schmal geraten, so dass sich die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen schlichtweg im Wege stehen. Das hält auf und erhöht die Standzeit der Busse an der Haltestelle ganz erheblich.

Komischerweise ist am Hauptbahnhof an den Bushaltestellen jeweils eine Radspur vorhanden, die auch rege genutzt wird. Es kommt nicht selten vor, dass Fahrgäste und Passanten nur knapp unfreiwilligen Freifahrten entgehen.

### Radspur muss weg

Die naheliegende Lösung ist ganz einfach: Die Radspur muss weg, und dafür werden die mittleren Bussteige verbreitert und breitere Bushaltestellen aufgestellt. Dann funktioniert der Fahrgastwechsel auch wieder richtig und die Busse kommen schneller von der Haltestelle weg. Außerdem ist der allgemeine Nutzen hoch, da dann die rasenden Radfahrer weg sind und alle unbehelligt von den Bussteigen zum Hauptbahnhof oder zum Sophienhof kommen können.

### Mehr Angebot im städtischen Busverkehr am Wochenende und zu besonderen Veranstaltungen

Der städtische Busverkehr am Wochenende und zu besonderen Veranstaltungen muss ausgebaut werden. Während in den meisten schleswig-holsteinischen Städten heute wochentags ein attraktives Angebot im Stadtverkehr besteht, ist dies am Wochenende nicht immer der Fall.

Meist ist die Angebotsreduktion gegenüber dem wochentäglichen Angebot zu stark - die Nachfrage sinkt insbesondere samstags weniger stark als die angebotenen Fahrten im Stadtverkehr.

Sonntagvormittags wird hingegen in Kiel auch in städtischen Bereichen teilweise nur ein Stundentakt angeboten - die Nachfrage ist dabei so schwach, dass sich die Frage stellt, ob diese Buslinien sonntagvormittags überhaupt noch verkehren sollen oder ob man nicht auf einen 30-Minuten-Takt geht. Denn wenn man wirklich Menschen dazu bewegen will, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen, darf man ihnen im Stadtverkehr keinen unflexiblen Stundentakt anbieten; der Fahrgast muss sich dann nämlich vielleicht mit einer Abfahrt um 8 oder um 9 Uhr begnügen - und das ist ihm entweder zu früh oder zu spät, so dass er dann doch das Auto nimmt.

### Mehr Angebot am Samstag in Stadt bieten

Gerade im städtischen Bereich muss samstags mehr Leistung angeboten werden - in vielen Fällen ist die Nachfrage einfach da und die Fahrgäste müssen sich heute in überfüllte Busse quetschen. Wenn diese Überfüllungen auf mehr Kapazität verteilt würden, würden sicherlich noch mehr Fahrgäste zur samstäglich Fahrt mit dem Bus in die Innenstädte bewegt werden können.

### Besondere Veranstaltungen berücksichtigen

Jeder kennt es: In der Innenstadt findet eine besondere Veranstaltung statt, der Einzelhandel veranstaltet parallel noch einen verkaufsoffenen Sonntag und nur der Bus - der fährt, wie er immer sonntags fährt. Die Stadt ist voll, aber die Kapa-

zität im Stadtverkehr ist, da es ja ein Sonntag ist, so gering, dass die meisten Besucher eh gleich mit dem Auto fahren oder fahren müssen.

Zu solchen Veranstaltungen müssen sich alle an einen Tisch setzen: Veranstalter, Einzelhandel und Aufgabenträger und dann muss man sich einig werden, was zusätzlich geleistet werden kann und wer diese Leistungen bezahlt. Denn mit den zusätzlichen Leistungen zu solchen Veranstaltungen kann der ÖPNV durch seine Flexibilität („wir können sonntags auch anders“) die Menschen von den Vorteilen dieses Verkehrssystems überzeugen.

### Kiel: Neuer Expressbus zum Strand

Nachdem letztes Jahr von Juni bis September erstmalig die Linie 33 auch samstags und sonntags nach Strande gefahren ist, um für Strandlustige eine zusätzliche Fahrtmöglichkeit anzubieten, wird das Angebot dieses Jahr verbessert und auch auf das Ostufer ausgeweitet.

Ab Juni wird stündlich die neue Linie 512 Strande mit Laboe über Kiel Hauptbahnhof verbinden und so das reguläre Angebot verstärken. Die neue Linie wird von Strande aus über Schilksee und Friedrichsort zum Hauptbahnhof fahren (mit Halt nur an den wichtigen Haltestellen) und dabei ab Holtenau als Schnellbus (wie Linie 902) verkehren. Ab Kiel Hbf. wird der Bus über den Ostring (wiederum nur Halt an wichtigen Haltestellen) bis Wischhofstrasse fahren, um dann über die Bundesstrasse 502 nach Heikendorf Rathaus zu fahren und schließlich Laboe zu erreichen.

**Kommentar:** Es war höchste Zeit, sich etwas Neues einfällen zu lassen. Die Einführung dieser neuen Linie ist ein großer Schritt in die richtige Richtung, waren doch die hier verkehrenden Linien 100 und 501/ 502 mitsamt dem Fördeverkehr an heißen Sommerwochenenden total überlastet, so dass der Fahrgast schon mal auf der Strecke bleiben konnte. Mit dem zusätzlichen Busangebot ist am Brennpunkt Friedrichsort eine Entspannung zu erwarten, die neue Fähre „Schwentine“ könnte bei einem wochenendlichen Einsatz nach Laboe für weitere Entlastung sorgen. Sollte das Angebot bei den Kunden ankommen, sollte sich der Aufgabenträger auch nicht scheuen, das Angebot weiter auszubauen.

Stefan Barkleit

## Schwerpunkt Deutschland

### Nordrhein-Westfalen: Rhein-Ruhr-Express RRX soll 2015 starten

Ende letzten Jahres hat das Land NRW eine Studie über die Gestaltung des hier zukünftig verkehrenden Rhein-Ruhr-Express vorgestellt. Als Endpunkt einer Diskussion, die vor etlichen Jahren mit dem Metrorapid (adaptierter Transrapid) begann, ist hier durchaus ein gutes Konzept für den Nahverkehr auf der wichtigsten Magistrale NRWs (Köln - Duisburg - Dortmund) vorgelegt worden. Entgegen den ursprünglichen Planungen sollen die schnellen RRX-Züge nicht nur auf dieser Kern-Strecke fahren, sondern auch weitere Landesteile miteinander verbinden.

### Sechs Linien

Sechs Linien im Stundentakt sollen nun angeboten werden, so dass insgesamt zwischen Köln und Dortmund ein 15-Minuten-Takt angeboten wird, zwischen Duisburg und Düsseldorf sogar ein 10-Minuten-Takt.

Folgende Linien sind geplant :

**RRX 1** Aachen - Köln - Essen - Dortmund - Hamm

**RRX 2** Düsseldorf - Oberhausen - Emmerich

**RRX 3** Düsseldorf - Oberhausen - Gelsenkirchen - Dortmund

**RRX 4** Flughafen Köln/Bonn - Essen - Dortmund - Münster

**RRX 5** Koblenz - Bonn - Köln - Essen - Dortmund

**RRX 6** Köln - Essen - Dortmund - Hamm - Minden

Das zukünftige „Premium-Angebot“ in NRW wird dabei nur mit 160 km/h, im Kern-Abschnitt Köln-Dortmund nur im 15-Minuten-Takt und auch nicht auf einer komplett eigenständigen Trasse verkehren.

Folglich wurden also viele Anforderungen des Konzeptes von 2003 preisgegeben, auch um die Kosten in einem überschaubaren Rahmen zu halten.

### Fernverkehr wird ausgedünnt

Auch der Fernverkehr soll mit Einführung des RRX Federn lassen. So ist unter anderem geplant, die ICEs aus Berlin zweistündlich in Düsseldorf statt in Flughafen Köln/Bonn enden zu lassen, auf eine zweistündliche ICE-Linie im Abschnitt Köln - Dortmund zu verzichten und die IC-Züge Hamburg - Köln nur zweistündlich über die Ruhr verkehren zu lassen.

### Fahrzeuge

Eingesetzt werden sollen moderne, mindestens für 160 km/h ausgelegte, einstöckige E-Triebzüge mit Hochflureinstieg und breiten Türen für den schnellen Fahrgastwechsel. Der Komfort soll zwischen Nah- und Fernverkehr angesiedelt sein.

### Infrastruktur

Im Bereich Düsseldorf - Duisburg ist ein teilweise sechsgleisiger Ausbau geplant, ansonsten sollen punktuelle Maßnahmen im Bereich Bochum / Essen und ein Umbau des östlichen Bahnhofskopfes in Dortmund ausreichen.

### Fazit: Eine halbe Sache

Das vorgelegte Konzept stellt sicherlich eine Verbesserung des Nahverkehrs in NRW dar, doch ein wirklicher Fortschritt ist es nicht.

Unverständlich ist zum Beispiel, den **RRX 1** in Hamm enden zu lassen, statt ihn nach Paderborn - Kassel weiterzuführen, da hier das Ende des Fernverkehrs bereits absehbar ist.

Auch soll der **RRX 2** wie in guten alten Zeiten an der Grenze, nämlich in Emmerich, enden - so als wären Mehrsystem-E-Triebwagen auf dieser Relation nicht denkbar.

Der ursprünglich geplante 10-Minuten-Takt wurde auf einen 15-Minuten-Takt zusammengestrichen. Dies wird dann wahrscheinlich zu einer schnellen Überlastung der angebotenen Verbindungen (heute mindestens 2,5 RE-D-Züge pro Stunde, auf Teilabschnitten auch 4,5 RE-D-Züge) führen.

Auf der Magistrale Köln - Dortmund gibt es zudem weiterhin zu viele betriebliche Zwangspunkte für den RRX, sprich niveaugleiche Ein- und Ausfädelungen oder eine kapazitätsmindernde Gestaltung der Bahnhofsköpfe.

Ein Gesamtverkehrskonzept vor dem Hintergrund, wie sich Nah- und Fernverkehr sinnvoll ergänzen könnten, ist schlichtweg nicht erkennbar.

### Wie der RRX auch aussehen könnte

Berücksichtigt man den RRX-Entwurf aus dem Jahre 2003 und die Restriktionen, auf der Kernstrecke Köln - Dortmund einen 10-Minuten-Takt einzuführen und die RRX-Strecke weitgehend niveaufrei auszubauen, könnte die Linienstruktur folgendermaßen aussehen:

**RRX 1** Koblenz - Köln - Essen - Dortmund - Hamm - Paderborn - Altenbeken

**RRX 2** Köln - Oberhausen - Dortmund/-Essen - Dortmund - Hamm - Bielefeld - Minden

**RRX 3** Flughafen Köln/Bonn - Essen - Dortmund

**RRX 4** Bonn - Köln - Essen - Dortmund - Hamm

**RRX 5** Aachen - Köln - Oberhausen - Arnheim/ -Essen - Dortmund - Hamm - Bielefeld-

**RRX 6** Köln - Essen - Dortmund

Die **RRX-Linien 2** und **5** fahren im Abschnitt Köln - Duisburg in Dreifachtraktion, in Duisburg wird der dritte E-Triebwagen Richtung Gelsenkirchen - Dortmund/ Arnheim abgeflügelt (wird durch einen zweiten Zugteil wiederum verstärkt).

### Fernverkehr

Durch den 10-Minuten-Takt auf der Kernstrecke Köln - Dortmund kann im Fernverkehr auf dieser Strecke ein 60-, 30- oder auch 20-Minuten-Takt gefahren werden. Mindeststandard sollte dabei eine Anbindung von Osten (ICE von Berlin) und eine Anbindung von Süden (über NBS Köln - Frankfurt von München) sein, so dass pro Stunde 6 RRX-Züge und 2 ICE zwischen Köln und Dortmund verkehren.

### Fahrzeuge

Ein spurtstarker elektrischer, einstöckiger Triebwagen muss der Grundstein dafür sein, ein anspruchsvolles Betriebsprogramm auf der Kernstrecke Köln - Dortmund zu fahren, denn eine Lok-Wagen-Garnitur weist nicht die nötigen Beschleunigungswerte auf und würde zudem viel mehr Verschleiß verursachen.

Setzt man als Restriktion, dass jeder RRX-Zug mindestens in Doppeltraktion gefahren wird, wäre ein 5-teiliger E-Triebwagen (ca. 90 Meter lang) mit 10 Türen pro Fahrzeugseite, zwei 1.Klasse-Räumen und vier Mehrzweckräumen denkbar. Dieser E-Triebwagen würde dann 24 Plätze 1. Klasse, 152 Plätze 2. Klasse und 48 Klappsitze bieten.

Fahrzeugtechnisch sollten 200 km/h gefahren werden können, so dass RRX-Züge im Fernverkehr mitschwimmen können.

Unter Berücksichtigung oben genannter Restriktion wären 66 Triebwagen im Planbetrieb nötig, davon 9 in Mehrsystem-Technik für die **RRX-Linie 5** nach Arnheim.

Dazu kommen Knotenpunkt-Reserven in Köln, Duisburg und Hamm, also 6-E-Triebwagen in Einsystemtechnik und einer in Zweisystemtechnik.

Wenn eine steigende Nachfrage weitere Dreifachtraktionen nötig macht, sind unter Umständen bis zu 26 weitere E-Triebwagen in Einsystemtechnik und ein Fahrzeug in Zweisystemtechnik nötig, um den Bedarf zu decken. Außerdem sollten in Aachen und Köln zusätzliche Knotenpunktreserven bereitgestellt werden.

### Infrastruktur

Die Kernstrecke Köln - Dortmund sollte im Abschnitt Köln-Mülheim - Duisburg im wesentlichen für 200 km/h befahrbar sein, im Abschnitt Duisburg - Dortmund sollten maximal 180 km/h möglich sein, so dass folglich beim Ausbau besonders enge Kurvenradien aufgeweitet werden müssen.

Der geplante Umbau des Bahnhofsostkopfes in Dortmund im Rahmen des großen Umbaus (Projekt 3do, letzters erst gescheitert) mit der Entmischung der Verkehre ist ein weiterer Baustein (siehe auch Strategie Netz 21).

Weiterhin wichtig sind :

a) die Ertüchtigung der Zuläufe zu den Knotenbahnhöfen (insbesondere Köln)

b) die Bahnhöfe weitgehend für Richtungsbetrieb auszubauen, so dass Fahrstraßenkreuzungen minimiert werden - die Kapazität wird erhöht

c) niveaugleiche Kreuzungen und Ausfädelungen müssen weitgehend beseitigt werden

Der Knoten Köln bedarf vorerst keiner größeren Umbauten, da mit Inbetriebnahme der ausgebauten Strecke über Köln-Deutz mit einer Verlegung fast aller Fernverkehrsverbindungen über die NBS Köln - Frankfurt in den Bahnhof Köln-Deutz tief zu rechnen ist. Allerdings müssen dann in Köln-Deutz die Umsteigemöglichkeiten zwischen den NBS-Zügen und den Rheintal-Zügen deutlich verbessert werden.

### Verkehrsangebot

Auf dem Kernabschnitt Köln - Dortmund sollte der 10-Minuten-Takt zu tagesüblichen Zeiten gefahren werden, im Spätverkehr ist ein 15-Minuten-Takt der Nachfrage sicherlich angemessener. Eine Lösung könnte hier das Aussetzen der **RRX-Linien 3** und **6** sein, die im wesentlichen mit Ausnahme des Flughafen Köln/Bonn die Kernstrecke bedienen.

Standard sollte beim Produkt **RRX** auf jeden Fall eine Bedienung der Zulaufstrecken im Stundentakt sein, so dass auch in den eher ländlichen Regionen eine qualitativ hochwertige Versorgung mit einem schnellen Nahverkehrsprodukt gesichert ist.

Bei der Berechnung der Gesamtleistung für das ganze RRX-Netz in seiner Ausdehnung von Minden bis Koblenz kommt dann die stattliche Summe von 19,4 Mio. Zug-km zustande. Dieses Ausschreibungspaket ist damit so groß, dass eine Ausschreibung in Teilnetzen sinnvoller erscheint, da der Anbieter, der das gesamte Netz gewinnen, faktisch eine Monopolstellung hätte.

**Fortsetzung S. 24**

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

Frank Sievert • Flottmooring 1 • 24568 Kaltenkirchen  
Tel. + Fax: 0 41 91 / 87 96 44 • Mobil: 0173 / 208 93 53  
E-Mail: sievert@pro-bahn-sh.de

**stellvertretender Landesvorsitzender**

Peter Stoltze • Achterdeck 14 • 23570 Lübeck  
Tel. 0 45 02 / 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  
E-Mail: westholstein@pro-bahn-sh.de (bei Markus Fleischmann)

**Regionalverband Lübeck & Umgebung**

Thomas Rettmer • Barkhorst 8 • 23860 Klein Wesenberg • Tel.: 0 45 33 / 56 46  
E-Mail: luebeck@pro-bahn-sh.de oder thomas\_rettmer@web.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)**

Martin Potthast • Auf der Koppel 75 • 21521 Aumühle • Tel.: 0 41 04 / 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)  
Durchführung bitte unter hamburg@pro-ahn-sh.de oder  
Tel. 0163 / 8262984 bestätigen lassen.

**RV Lübeck & Umgebung**

"Holstenresidenz" • Wisbystraße 9 • Lübeck  
jeden 1. + 3. Mittwoch im Monat 18.00 Uhr

**RV Schleswig / Mittelholstein**

Treffen in unregelmäßigen Abständen, meist in Kiel. Mitglieder  
erhalten rechtzeitig Einladungen. Termine bitte auch erfragen  
unter schleswig@pro-bahn-sh.de

**RV Westholstein**

jeden 1. Mittwoch im geraden Monat 19 Uhr  
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 Bundes-  
pressesprecher*

*Hartmut Buyken*

*Telefon: 0 21 04 / 42 994*

*Mobil-Telefon: 0170 / 915 47 84*

*E-Mail: 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. Verkehrs-  
politik ist zu wichtig, um sie Politikern und  
Verkehrsbetrieben zu überlassen.

**Deshalb werden auch Sie Mitglied!**

Ausschneiden und einsenden an:

**PROBAHN 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 38,00 Euro  
ermäßigt (auf Antrag) 26,00 Euro  
Familienmitgliedschaft 45,00 Euro

**PROBAHN**  
Ihr Fahrgastverband



## Fahrzeiten

Die Fahrzeiten können nach einem Stufen-Modell aufgebaut werden; Köln - Düsseldorf wird in 30 Minuten zurückgelegt, bis Duisburg sind es dann 45, bis Dortmund 75 und Hamm wird dann in ca. 90 Minuten erreicht.

Im Fernverkehr lässt sich der Fahrplan ebenfalls nach diesem Stufenmodell aufbauen, sodass ICE und RRX-Züge immer im gleichen Abstand voneinander verkehren. Also: ICE Köln - Dortmund ca. 75 Minuten Fahrzeit, RRX ebenfalls.

Besonderes Augenmerk verdient der Abschnitt **Koblenz - Köln der RRX-Linie 1**. Hier sollte versucht werden durch die spurtstarken Triebwagen und durch Auflösen der Halte in Bad Sinzig und Oberwinter die Fahrzeit auf unter 60 Minuten zu verkürzen, sodass die Vollknoten Koblenz und Köln bedient werden können.

Außerdem könnte man in Betracht ziehen, bei den **RRX-Linien 1 und 4** den Halt in Kamen wegzulassen, sodass die **RRX-Linie 4** in Hamm eine Kurzwende machen kann.

## Auswirkungen

Die Einführung des **RRX** führt zu einem fast völligen Entfall des RE-Netzes im nordrhein-westfälischen Ballungsraum; einzig der **RE 2 Münster - Essen - Mönchengladbach** bleibt bestehen, da er das **RRX-Netz** nur tangiert.

Im **S-Bahn-Netz** wird sich im Zuge der geplanten Umstellung auf 15/30-Minuten-Takte auf der Relation Düsseldorf - Duisburg die Frage stellen, ob das Angebot ausgedünnt werden soll oder nicht. Denkbar wäre auch die Erweiterung der S-Bahn auf Relationen, auf denen heute schon S-bahn-ähnliche Regionalbahnen verkehren (zum Beispiel Mönchengladbach - Duisburg).

Im **RB-Netz** kann auf die Strecken Dortmund - Hamm, die Verstärker Duisburg - Düsseldorf (von Wesel/Emmerich) und bei Ersatz durch die S-Bahn auf Mönchengladbach - Duisburg verzichtet werden.

Eines jedoch ist klar: Der **RRX** wird eine deutliche Angebotsausweitung in NRW nach sich ziehen; die Politik muss diese wollen und nicht wieder eine Kompensation in Kürzungen in ländlichen Bereichen des Bundeslandes suchen.

Stefan Barkleit

## Tarifgemeinschaft Lübeck vorläufig gerettet

Seit 1993 besteht die Tarifgemeinschaft Lübeck (TGL), an der die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RegSH), der Stadtverkehr Lübeck (SL) und die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG) beteiligt sind. Nach den getroffenen Vereinbarungen gelten die SL-Fahrscheine (einschließlich Zeitkarten und Mehrfahrtenkarten) auch in den RegSH-Zügen auf der Strecke Lübeck Hbf. – Lübeck Travemünde. Im Jahr 2003 wurde auch die Strecke Lübeck Hbf. – Lübeck St. Jürgen in die TGL einbezogen.

Es wurde festgelegt, dass die erzielten Einnahmen jeweils bei den Verkehrsunternehmen bleiben, die die Fahrscheine verkauft haben.

Als Ausgleich für die gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine zahlt die Hansestadt Lübeck an die TGL einen

Zuschuss von maximal 160 000 Euro / a, der sich allerdings durch Zahlungen des Landes und durch gegengerechnete Mehreinnahmen der RegSH z.T. wesentlich verringert. Etwa die Hälfte dieses Zuschusses fließt an RegSH.

Nach einer Fahrgasterhebung und Neuberechnung über die „gerechte“ Verteilung der Einnahmen durch die Zentrale Abrechnungsstelle für den SH-Tarif (ZAST) kam diese zu dem Schluss, dass die RegSH Anspruch auf einen wesentlich höheren Anteil habe. Daraufhin kündigte die RegSH den TGL-Vertrag fristgerecht zum 31.12.2006. Logische Folgerung daraus wäre die Einführung des SH-Tarifs auf den betroffenen Bahnstrecken gewesen. Da sich dies nicht so schnell durchführen ließ, wurde zunächst als Übergangslösung das Fortbestehen der bisherigen Regelung für das erste Halbjahr 2007 vereinbart. Da das Land Schleswig-Holstein keine weiteren Zahlungen leisten wollte und die Hansestadt Lübeck sich nicht in der Lage sah, den Forderungen der RegSH in vollem Umfang nachzukommen, drohte zum 1. August 2007 das endgültige Ende der TGL.

Nach einer Pressemitteilung vom 7. Juni 2007 haben sich RegSH, SL, Hansestadt Lübeck und LVS nun aber doch auf einen Kompromiss geeinigt, der ein Fortbestehen der TGL zunächst für ein weiteres Jahr bis zum Sommer 2008 sichert.

Dabei haben wohl alle Beteiligten gewisse Abstriche an ihren Forderungen hingenommen. Dazu beigetragen haben dürfte die Einsicht, dass es bei einem Ende der TGL vermutlich nur Verlierer gegeben hätte:

- Für fast alle Fahrgäste wäre die Fahrt nach Travemünde teurer geworden. Besonders betroffen gewesen wären die Zeitkarten-Inhaber.

- Die RegSH hätte wahrscheinlich einen erheblichen Rückgang der Fahrgastzahlen hinnehmen müssen.

- SL / LVG hätten mit überfüllten Bussen zu kämpfen gehabt. Möglicherweise hätte man zusätzliche Fahrzeuge einsetzen müssen, was einerseits Kosten mit sich gebracht hätte, andererseits den Streit um die (Nicht)mautpflicht des Stadtverkehrs für die Benutzung des Herrentunnels noch verschärft hätte.

- Ettlliche Travemünde-Besucher wären auf den PKW umgestiegen und hätten damit das Parkplatzproblem in Travemünde vergrößert.

Es bleibt zu hoffen, dass auch für die kommenden Jahre eine für alle annehmbare Regelung gefunden wird.

Ulrich Bahr

### Impressum:

Schleswig-Holstein-Schiene • Heft-Nr. 22, Ausgabe 1 / 2007  
Herausgegeben von PRO BAHN Schleswig-Holstein / Hamburg  
Rantzauallee 15 • 23611 Bad Schwartau  
Redaktion und V.i.S.d.P.: Frank Sievert (fs)  
Weitere Autoren: Stefan Barkleit (sb), Holger Busche (hb),  
Thorsten Brandt (tb)

Auflage: 700 Stück; Redaktionsschluss: 8. Juni 2007

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.