

Schleswig-Holstein-Schiene

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

In eigener Sache

Seit dem Erscheinen der SHS Nr. 26 haben Bundestagswahlen und vorgezogene Landtagswahlen in Schleswig-Holstein das politische Umfeld erheblich verändert. Sowohl im Bund wie im Land Schleswig-Holstein werden die neuen „schwarz-gelben“ Regierungskoalitionen versuchen, ihre verkehrspolitischen Konzepte umzusetzen. Hoffen wir, schon der Umwelt zuliebe, dass der ÖPNV, vor allem auf der Schiene, dabei nicht auf die Verliererseite gerät!

Erfreulich ist, dass der Lübecker Hauptbahnhof nach etlichen Jahren „Container-Propositorium“ endlich ein neues Reisezentrum erhalten hat. Erfreulich auch, dass nun die ersten Schritte zur Beschleunigung der Strecke Kiel – Lübeck in Angriff genommen wurden; dass damit wieder erhebliche Unbequemlichkeiten für die Reisenden verbunden sind, muss man wohl in Kauf nehmen.

Weniger erfreulich: die jährlichen „Preis-anpassungen“, die auch in diesem Jahr nicht ausbleiben.

Nach der Landtagswahl: Neue schwarz-gelbe Koalition legt ambitioniertes Programm für die Verkehrspolitik vor

Nachdem bei der Landtagswahl am 27. September CDU und FDP in die Lage versetzt worden sind, eine Koalition zu bilden, haben beide Parteien einen hinsichtlich der Verkehrspolitik ambitionierten Koalitionsvertrag vorgelegt, sowohl den Straßen- als auch den Schienenbereich betreffend. Gerade für den Schienen-

Der ab 13.12.2009 gültige neue Fahrplan wird einige Verbesserungen bringen, u.a. eine erhebliche Ausweitung des Halbstundentakts zwischen Hamburg Hbf. und Lübeck Hbf.

Auf den Strecken Kiel – Lübeck, Lübeck – Lüneburg, Lübeck Hbf. – Lübeck Travemünde Strand und Lübeck – Puttgarden sollen die bisher eingesetzten 628er-Triebwagen durch die für behinderte Reisende besser geeigneten, aber weniger Sitzplätze bietenden 648er (LINT 41) ersetzt werden. Es bleibt zu hoffen, dass dies nicht zu überfüllten Zügen führt, bzw. dass die DB Regionalbahn flexibel genug ist, bei Bedarf längere Züge einzusetzen.

Ein Hinweis:

Dieses Heft enthält die für das Heft 21 des Hamburger Fahrgast Forums (HFF) eingegangenen Beiträge (s. dazu die Anmerkung im HFF-Teil).

bereich ist das nur zu begrüßen, nur: Ambitioniert waren auch schon viele Koalitionsverträge davor

Verkehrspolitik für Schleswig-Holstein?

Vor allem stellt sich die Frage, wie die schwarz-gelbe Koalition Schleswig-Holstein definiert, denn im Überblick kommt der nördliche gegenüber dem südlichen Teil des Landes eindeutig zu kurz; so ist das Achsen-Konzept sicher ein zentraler Baustein, um den Schienenpersonennahverkehr in der Metropolregion Hamburg von einem hohen Niveau ausgehend weiter zu stärken, doch das

In dieser Ausgabe:

Ausschreibung	
Netz Nord	S. 2
Strecke Neumünster - Ascheberg	S. 5
Stadtbusverkehr in Schleswig	S. 7
Seehafenhinterland- anbindung	S. 9-14
20 Jahre nach dem Mauerfall	S. 15-16
Hamburger Fahrgast Forum	S. 19-23
Die Eisenbahn und die MEZ	S. 24
Kleinbahn Kiel - Bad Segeberg	S. 26
PRO Bahn intern	S. 27
Impressum	S. 28

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

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



zentrale Projekt zur Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs ist die StadtRegionalBahn Kiel, denn hier kann ausgehend von einem derzeit überschaubaren Ausgangsniveau sowohl der Schienen- als auch der Öffentliche Personennahverkehr entscheidend gestärkt werden - im übrigen ist Kiel auch Landeshauptstadt.

Nicht zu vergessen bleibt eine bessere Anbindung Flensburgs mitsamt seiner Innenstadt an Hamburg und auf der anderen Seite nach Dänemark.

Alles oder Nichts für die Schiene?

Wie gesagt, ambitioniert waren auch schon frühere Koalitionsverträge, erst recht die Bundesverkehrswegepläne - schneller geplant und gebaut worden ist deshalb trotzdem nicht, schließlich leidet die Qualität des schleswig-holsteinischen SPNV sowohl hinsichtlich der Betriebsqualität (Elmshorn - Pinneberg) als auch der Angebotsqualität (Ahrnsburg - Hamburg) seit vielen Jahren an der unzureichenden Infrastruktur. Insofern ist der Koalitionsvertrag mit Vorsicht zu genießen.

Strategisch ist man im Straßenverkehr nämlich schon weiter: Nachdem man jahrelang versucht hat, ambitionierte Neubauprojekte zu realisieren, tastet man sich in (sofort nutzbaren) Zwischenschritten an den Zielzustand heran - die A20 arbeitet sich langsam gen Westen voran, die B5 und die B404 werden abschnittsweise dreispurig ausgebaut.

Die Politik täte gut daran, dieses Prinzip auf den Schienenverkehr zu übertragen und sich statt ambitionierter Ziele lieber konkrete Schritte vorzunehmen; der zweistufige Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck kann als Vorbild dienen.

So wären erste Baustufen zum Beispiel

- auf der Strecke Elmshorn - Pinneberg in Form des viergleisigen Ausbaus des Bahnhofes Elmshorn und der Errichtung der Dreigleisigkeit bis Elmshorn Süd mitsamt neuem Haltepunkt dort oder

- auf der Strecke Westerland - Hamburg in Form der Ertüchtigung des Bahnhofes Keitum für gleichzeitige Einfahrten und die Erhöhung der Geschwindigkeit im Abschnitt Westerland - Niebüll mitsamt Modernisierung der Signaltechnik

somit für den Schienenverkehr nutzbar und sicherlich innerhalb einer Legislaturperiode aus GVFG- oder BSchWAG-Finanzmitteln realisierbar - dafür muss die Politik sich aber von der Vorstellung verabschieden, möglichst in einem Rutsch besonders hohe Finanzmittel ausgeben zu wollen.

Neue Ansätze in der Verkehrspolitik

Erfreulich ist jedoch aus Sicht von PRO BAHN, dass die neue Landesregierung erkannt hat, dass die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung nicht in Lübeck endet und enden kann, sondern dass andere Lösungen gefunden

werden müssen, als den zusätzlichen Schienengüterverkehr in den überlasteten Knoten Hamburg und die Engpassstrecke Hamburg - Lüneburg zu leiten.

Auch der Wille, trotz des Rauswurfs der AKN südlich Eidelstedts zum 13.12., mehr Verbindungen nach Hamburg und dort besonders in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof anbieten zu wollen, ist ausdrücklich zu begrüßen.

Doch um den überaus erfolgreichen schleswig-holsteinischen SPNV noch attraktiver zu gestalten, bedarf es seitens des neuen Verkehrsministers mehr Engagement als die Finanzierung neuer Angebote durch Effizienzgewinne bei Ausschreibungen.

Dazu gehört erstens der Einsatz, die Kürzung der Regionalisierungsmittel in Zukunft stärker als bisher aus dem Landeshaushalt zu kompensieren, und zweitens der Einsatz bei der sicher kommenden Novellierung des Regionalisierungsgesetzes, die erfolgreiche SPNV-Wettbewerbspolitik unseres Landes stärker im Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel widerspiegeln zu lassen.

Stefan Barkleit

Überraschung bei Ausschreibung Netz Nord

Überraschendes ergab sich nicht nur aus Sicht vieler Fahrgäste, sondern auch aus Sicht von PRO BAHN bei der genannten Ausschreibung: Die Regionalbahn SH gewann von den ausgeschrieben Losen die Lose A und C, die Nordbahn (eine Tochter von Benex und der AKN) konnte das Los B gewinnen. **An dieser Stelle einen herzlichen Glückwunsch an beide Unternehmen und viel Erfolg dabei, mit einem attraktiven, komfortablen und serviceorientierten Angebot noch mehr Menschen für den Umstieg auf Bahn und Bus zu begeistern.**

Der Platzhirsch Nord-Ostsee-Bahn im ausgeschrieben Los A ging zur Überraschung vieler leer aus und fährt somit ab Dezember 2011 nur noch auf der Marschbahn.

Somit fährt die Regionalbahn SH ab Dezember 2011 neben der schon heute befahrenen Strecke nach Flensburg auch wieder über Husum bis Bad St. Peter Ording, während auf der Strecke Neumünster - Heide - Büsum die AKN-Tochter Schleswig-Holstein-Bahn (SHB) von der Benex-AKN-Tochter Nordbahn abgelöst wird, die auch weiterhin in der anderen Richtung nach Bad Oldesloe fahren wird.

Welche Verbesserungen bringt die Ausschreibung den Fahrgästen...

Was sich durch die Ausschreibung für die Fahrgäste ändert, möchten wir im Folgenden für die einzelnen Strecken darstellen:

St. Peter-Ording - Husum - Rendsburg - Kiel

Die heute eingesetzten LINT-Triebwagen werden durch fabrikneue LINTe der Baureihe 648.3 abgelöst werden, wobei mindestens im Abschnitt Rendsburg - Kiel häufiger als heute mit zwei Einheiten in Doppeltraktion gefahren werden wird.

Kiel - Eckernförde - Flensburg

Auch hier kommen neue LINTe der Baureihe 648.3 zum Einsatz, die gegenüber heute häufiger mit zwei Einheiten in Doppeltraktion fahren werden; die Montag bis Mittwoch bestehenden Taktlücken bei den Verstärkern Kiel - Eckernförde werden geschlossen.

Außerdem wird PRO BAHN sich bei LVS und Regionalbahn SH für die Umsetzung eines neuen Fahrplankonzeptes einsetzen.

Regionalbahn Kiel - Neumünster

Die heute eingesetzten LINT-Dieseltriebwagen werden durch gebrauchte Elektrotriebwagen der Baureihe 425.3 ersetzt. Die Sitzplatzzahl steigt von heute ca. 130 auf zukünftig über 200. Der 425.3 ist leider nicht niederflurig, über einen installierten Hublift können aber auch Rollstuhlfahrer mitgenommen werden.

Angebotstechnisch wird am Samstag in Zukunft durchgehend im Stundentakt gefahren, eventuell kann zur Erhöhung der Anschlusssicherheit in Kiel und Neumünster durch den Einsatz der Elektrotriebwagen die Fahrzeit verkürzt werden.

Neumünster - Heide - Büsum

Es werden weiterhin LINT-Triebwagen eingesetzt, angebotstechnisch werden zusätzliche Fahrten im Abschnitt Neumünster - Hohenwestedt in den Abendstunden angeboten.

Neumünster - Bad Oldesloe

Auch hier werden weiterhin LINT-Triebwagen eingesetzt, doch werden ab Dezember 2011 die heute in der Hauptverkehrszeit völlig überlasteten Züge teilweise mit zwei Einheiten in Doppeltraktion gefahren.

Angebotstechnisch sollen am Wochenende neue Spätzüge von Bad Oldesloe nach Bad Segeberg angeboten werden, um Kultur-Pendlern weitere Rückfahrmöglichkeiten von Hamburg aus anzubieten.

... und dem Land Schleswig-Holstein

Das Land Schleswig-Holstein spart durch die Ausschreibung in Zukunft 5 Mio. • an Zuschüssen jährlich, die wiederum in neue Maßnahmen im SPNV investiert werden sollen.

PRO BAHN äußerst zufrieden

Wir als Fahrgastverband sind äußerst zufrieden mit den Ergebnissen, denn für den Fahrgast ergeben sich viele Verbesserungen in Form des

- Einsatzes von neuen oder fast neuen Fahrzeugen
- Bereitstellung höherer Kapazität durch verstärkten Einsatz von Doppeltraktion oder größeren Fahrzeugen
- mehr Angebot durch Schließung von Taktlücken, Ausweitung der Verkehre in den Abendstunden und neue Nachtverkehre

Zuversichtlich stimmen uns zudem die abgefragten Optionen, die nach Fertigstellung der Rendsburger Hochbrücke im Jahr 2013 die Einführung eines Halbstundentaktes Rendsburg - Kiel und die Einbindung Fockbeks in den SPNV sowie die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand versprechen (lesen Sie dazu auch den Artikel auf S.7.

Stefan Barkleit

Feste Fehmarnbeltquerung braucht eine leistungsfähige Hinterlandanbindung auf der Schiene

Die Fakten stehen fest: Eine feste Fehmarnbeltquerung, ob als Brücke oder als Tunnel, soll errichtet werden, die Parlamente Dänemarks und Deutschlands haben zugestimmt und die Planungen werden konkretisiert.

Der Staatsvertrag über dieses Projekt sieht auch eine leistungsfähige Hinterlandanbindung auf deutscher Seite vor, indem die Autobahn 1 bis Höhe Puttgarden verlängert (mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke) und die Bahnstrecke Puttgarden - Lübeck bis zum Jahr 2018 für 160 km/h ertüchtigt, elektrifiziert und bis 2025 zweigleisig (mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke) werden soll.

Zudem ist vorgesehen, die Bahnstrecke Lübeck - Hamburg auf drei Gleise auszubauen, um den steigenden Güterverkehr aufzunehmen.

Die Straße ist im Vorteil...

...denn der Ausbau der Autobahn 1 ist schon bis Heiligenhafen fortgeschritten und die weiteren Planungen längst angelaufen, während auf der Bahnstrecke Puttgarden - Lübeck seit 1963 keine grundlegenden Verbesserungen mehr erfolgt sind.

Ganz unabhängig von der Frage, ob eine feste Fehmarnbeltquerung sinnvoll ist oder auch nicht, dürfte es bei den Verkehrs- und Umweltverbänden Konsens sein, dass es einer leistungsfähigen Hinterlandanbindung auf der Schiene bedarf, um die von verschiedenen Seiten in unterschiedlicher Höhe prognostizierten Verkehrszuwächse nicht allein über den Straßenverkehr zu bewältigen, sondern auch einen möglichst großen Teil über die Schiene abzuwickeln. Das setzt voraus, dass nicht bis 2025, sondern schon zur geplanten Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung im Jahre 2018 eine leistungsfähige, zweigleisige (mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke), für 160 km/h ertüchtigte und elektrifizierte Bahnstrecke Puttgarden - Lübeck zur Verfügung steht.

DB Netz plant das Naheliegende

Insofern hat die DB Netz eine naheliegende Ausbauvariante vorgeschlagen, nämlich den Ausbau der Bahnstrecke Puttgarden - Lübeck auf der heute bestehenden Trasse, mit Ausnahme einer Neutrassierung im Bereich Oldenburg, um den engen Bogen nördlich des dortigen Bahnhofes zu beseitigen.

Diese Planung hat dann bei den in der Lübecker Bucht liegenden Kommunen, insbesondere in Timmendorfer Strand, zu erheblichen Protesten geführt, mit dem Ziel, eine ortsferne Trasse entlang der Autobahn 1 zu realisieren. Dieser Protest hat dann auch die Landespolitik erreicht, die der DB Netz nahe legte, eine alternative Trasse zu prüfen.

Auch Alternativtrasse ruft Gegner auf den Plan

Monate später stellte DB Netz eine Alternativtrasse vor, die im Bereich Neustadt - Bad Schwartau mehr oder minder parallel zur Autobahn 1 laufen sollte und in einer Variante gar eine

Wünschen Sie weitere Informationen über PRO BAHN? Möchten Sie Mitglied werden oder in einer der regionalen Gruppen aktiv mitarbeiten?

Auf Seite 27 finden Sie alle nötigen Anschriften.

westliche Umfahrung Ratekaus nah an der Wohnbebauung und mit teilweiser Nutzung der Bahnstrecke Kiel-Lübeck vorsieht. Folglich regen sich in Ratekau und weiteren Kommunen, die durch die Führung der Alternativtrasse teilweise von dieser und der Autobahn 1 gänzlich von Verkehrswegen umgeben sind, erhebliche Proteste gegen diese Planungen.

Auch sind an der Alternativtrasse auch weitab von jeder Ortslage gelegene Haltepunkte für den Regionalverkehr projektiert worden, womit klar sein dürfte, dass die heute bestehende Trasse im Bereich Neustadt - Bad Schwartau im Falle der Realisierung der Alternativtrasse aufgegeben wird.

Gegenseitiger Ausschluss führt zu keinem Fortschritt

Folglich ist zur Realisierung der Schienenhinterlandanbindung festzustellen, dass einerseits keine der betroffenen Kommunen mit den zur Zeit vorliegenden Trassierungsvorschlägen zufrieden ist, andererseits auch keine vielleicht für alle Beteiligten tragbaren, konkreten Lösungsvorschläge auf dem Tisch liegen.

Aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist zudem nicht erkennbar, anhand welcher Kriterien denn über die Führung der künftigen Ausbaustrecke Puttgarden - Lübeck entschieden werden soll. Folgende Kriterien sind aus unserer Sicht naheliegend :

- Bereitstellung einer möglichst leistungsfähigen, also zweigleisigen und elektrifizierten Strecke für 160 km/h
- Sicherstellung der Erschließung der Touristenorte in der Lübecker Bucht durch den Regionalverkehr
- Beschleunigung des internationalen Fernverkehrs
- Beseitigung scharfer Kurven zur Sicherstellung möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeiten (Schienengüterverkehr) und Vermeidung starker Brems- und Beschleunigungsvorgänge (siehe Kurve in Oldenburg)
- Realisierung des Ausbauprojektes mit möglichst wenig Umwelt- und Landschaftsbildzerstörung sowie gleichzeitig bestmöglichem, optisch vertretbarem, Lärmschutz

PRO BAHN fordert Einrichtung eines Projektbeirates

Klar ist zur Zeit, dass, sollte weiterhin mehr übereinander statt miteinander gesprochen werden, die Schienenhinterlandanbindung nicht rechtzeitig zur Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung zur Verfügung stehen wird und die mit Vorsicht zu genießenden prognostizierten Verkehrszuwächse auf der Straße stattfinden werden, so dass Politik und Wirtschaft sich später eher mit einem sechsspurigen Ausbau der Autobahn 1, deren Verkehr ganz sicherlich nicht zu einer höheren Umwelt- und Lärmbelastung führt, als mit der Realisierung einer Schienenhinterlandanbindung befassen werden.

Damit dies nicht passiert, schlägt PRO BAHN vor, einen Projektbeirat zur Trassenführung einzurichten, indem alle Beteiligten ihre berechtigten Anliegen vortragen und diskutieren lassen können. Der Projektbeirat soll sich aus Vertretern des Bundes, des Landes, der DB Netz AG, des Eisenbahnbundesamtes (EBA), der betroffenen Kreise und Kommunen sowie Vertretern von Bürgerinitiativen, Um-

welt- und Verkehrsverbänden zusammensetzen und vorgeschlagene Varianten bewerten, alternative Lösungen vorschlagen und Verbesserungen in das Verfahren einfließen lassen.

Folgende Vorteile ergeben sich durch die Einrichtung eines Projektbeirates :

- Sicherstellung eines direkten Dialogs zwischen allen beteiligten Partnern
- Ermöglichung der demokratischen Teilhabe der Einwohner der betroffenen Kommunen
- Vereinfachung des Planfeststellungsverfahrens infolge schon berücksichtigter Änderungsanschläge
- Beschleunigte Realisierung des Projektes infolge eines kürzeren Planfeststellungsverfahrens und effizienterer Bauausführung.

Projektbeirat auch für andere Ausbauprojekte sinnvoll

Darf man der medialen Berichterstattung in Zeitungen und weniger im Fernsehen glauben, könnte einem leicht die Idee kommen, die Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung ende in Lübeck, doch zeigt die im Staatsvertrag niedergeschriebene und auch von der IHK Lübeck gewünschte Erweiterung der Bahnstrecke Lübeck - Hamburg auf drei Gleise, dass dem mitnichten so ist.

Nur, ob die Leitung der Güterverkehre von Lübeck aus in den schon heute überlasteten Knoten Hamburg und von dort vielleicht über die Engpassstrecke Hamburg - Lüneburg wirklich der Probleme Lösung ist, darf bezweifelt werden.

DB Netz scheint sich jedenfalls längst der Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg zugewandt haben, die im Gegensatz zu vielen anderen Strecken hinsichtlich der Kapazität zwar nicht ganz so stark rationalisiert worden ist, auf der jedoch auch größere Ausbaumaßnahmen notwendig sind, um sie für den Schienengüterverkehr tauglich zu machen.

Ein Projektbeirat aller beteiligten beziehungsweise von einem Ausbau betroffenen Partner könnte auch hier zu einer akzeptablen Ausbauplanung führen, bevor das Kind in den Brunnen zu fallen droht, wie es im Bereich der Lübecker Bucht zur Zeit der Fall zu sein scheint.

Vergebene Chancen

Wie es ist, wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist, ist seit einiger Zeit in Burg auf Fehmarn zu beobachten.

Ein an sich begrüßenswertes Vorhaben, nämlich die Insel „haupt“stadt Burg besser an den Regionalverkehr auf der Schiene anzubinden, droht zu scheitern, weil im Vorfeld zu wenig informiert und zu wenig miteinander diskutiert worden ist, unabhängig davon, wer das zu verantworten hat.

In einem Projektbeirat hätte besprochen werden können, wie 1.) auch der Westteil der Insel besser an den Regionalverkehr auf der Schiene angebunden werden könnte, 2.) die Schließzeiten der Schranke in der Stunde maximal 2 mal 90 Sekunden betragen und dass es 3.) reichlich unrealistisch scheint, dass in Burg auf Fehmarn der ICE hält, wenn schon dessen Halt in Oldenburg im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung zur Diskussion steht.

Der ehemalige Verkehrsminister Dr. Marnette hatte letzteren Punkt klar erkannt und daraus folgernd für die Führung der saisonalen InterCity bis / ab Burg auf Fehmarn plädiert, wozu nur der projektierte Bahnsteig verlängert werden müsste.

Stefan Barkleit

Neues im Stadtverkehr Elmshorn

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.09 finden beim Stadtbusverkehr in Elmshorn größere Änderungen statt. Diese werden seitens der PVG und der SVG damit begründet, dass aufgrund der gestiegenen Fahrgastzahlen das derzeitige Liniennetz und der Fahrplan nicht mehr fahrbar sind. Besonders hervorzuheben ist, dass mit den Änderungen im Liniennetz einer langjährigen Forderung Rechnung getragen und das Industriegebiet am Franzosenhof endlich an den ÖPNV angeschlossen wird. Somit sind die dort ansässigen Geschäfte mit dem Bus erreichbar.

Die neuen Linien im einzelnen:

500: Raa-Besenbek, Achtern Knick - Turnstraße - Bf. Elmshorn - Kölln-Reiseik

501: Heidkoppelweg / Carl-Zeiss-Straße - Bf. Elmshorn - Franzosenhof

502: Bf. Elmshorn - Hamburger Straße - Klinikum - Franzosenhof

503: Klein Nordende, Am Park - Bf. Elmshorn - Grenzweg - Hasenbusch

504: Klein Nordende, Bauerweg - Bf. Elmshorn - Kaltenweide - Offenau

Die Takt- und Betriebszeiten der einzelnen Streckenabschnitte verändern sich nicht. Für das neue Liniennetz wird ein zusätzlicher Bus benötigt, die Kosten werden von der Stadt Elmshorn getragen.

Allerdings entstehen im neuen Liniennetz teilweise sehr knappe Übergänge an die Züge Richtung Hamburg, was kritisch zu beobachten bleibt. Die Anschlüsse sind zukünftig nicht mehr ausschließlich auf den Regionalexpress zum Hauptbahnhof ausgelegt sondern auch auf die Regionalbahn nach Altona.

Markus Fleischmann

Kommunen signalisieren Interesse am Erhalt der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg

Am 31.08.2009 lief die Widerspruchsfrist im Freistellungsverfahren nach §23 Allgemeinem Eisenbahngesetz (die sogenannte „Freistellung“) zur Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg ab. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Hamburg / Schwerin, hatte den Antrag der DB Services Immobilien GmbH am 6. Juli 2009 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Der in Gründung befindliche Förderverein Ostholsteinbahn setzt sich für den Erhalt und gegen die Entwidmung der Strecke ein. Der Verein steht auch in Kontakt mit einer privaten Eisenbahngesellschaft, die Widerspruch gegen eine Freistellung beim EBA eingelegt hat.

Weiter steht der Förderverein in Kontakt mit 5 Kommunen mit insgesamt über 100.000 Einwohnern, die Interesse an einem Erhalt der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg signalisiert haben. „Zwei dieser Kommunen haben nach unseren Informationen Einwände gegen eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken beim EBA fristgerecht geltend gemacht“, so Peter Knoke, Vorsitzender des Fördervereins Ostholsteinbahn.

Der Förderverein hat die Kommunen mit einem Rechtsgutachten unterstützt, welches von einem Fachanwalt für Eisenbahnen erstellt wurde. Dieses Gutachten stellt unter anderem fest: „Betroffen im Sinne des § 23 AEG sind nicht nur die Gemeinden, auf deren Gebiet die Eisenbahnstrecke verläuft. Betroffen sind auch Gemeinden, die von dem Ihrerseits geplanten Verkehr profitieren würden, weil sie im Einzugsbereich der Eisenbahnstrecke liegen.“ Am 8.10. hat dazu ein erstes konstruktives Gespräch mit allen interessierten Beteiligten im Stadtplanungsamt Neumünster stattgefunden.

Da auch das Land in der Diskussion des erst im Frühjahr beschlossenen Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNV) 2008-2012 der Strecke unter sehr langfristigen Gesichtspunkten noch eine Zukunft bescheinigt, sieht der Förderverein genau wie die Anliegergemeinden die strengen Anforderungen nach §23 (1) AEG für eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nicht gegeben. Es ist damit zu rechnen, dass es in Zukunft noch ein Verkehrsbedürfnis gibt. Sollte das EBA dennoch einer Freistellung zustimmen, wird der Förderverein die Kommunen und die Eisenbahngesellschaft bei einer Klage gegen die Freistellung gegebenenfalls unterstützen.

Zusammen mit dem Fahrgastverband „PRO BAHN“ hat der Förderverein Ostholsteinbahn selbst auch eine Stellungnahme gegen die Freistellung beim EBA abgegeben. Jedoch sieht das Gesetz kein Klagerecht für andere Personen vor - eine Klage des Vereins ist daher zwecklos. Bundesweit haben andere Fördervereine dies auch schon vergeblich versucht. „Es gibt aus unserer Sicht zahlreiche Gründe für einen Erhalt der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg“, meint Peter Knoke und zählt auf: „Die Netzfunktion im schleswig-holsteinischen Schienennetz, die die Vervollständigung des wichtigen Bahnknotens Neumünster bringt. Und die Anbindung der Urlaubsregionen Wankendorfer Seen und Holsteinische Schweiz an den Bahnknoten in Neumünster mit Übergang zum Nah- und Fernverkehr sowie die größere Akzeptanz eines Schienenverkehrsmittels durch bequeme Fahrt, attraktive Fahrzeiten und geringen Energieverbrauch (CO₂, Ökobilanz).“

Darüber hinaus ist die Zukunftsfähigkeit der Bahn an deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen ablesbar (rund um den Bahnknoten Neumünster ca. 50% Zuwachs innerhalb von 12 Jahren; Quelle: LNV-Pläne). Auch die Fahrgastzahlen der vor wenigen Jahren reaktivierten Bahnstrecke Neumünster - Bad Segeberg liegen erheblich über den Erwartungen.

Peter Knoke, Vorsitzender des „Fördervereins Ostholsteinbahn Neumünster-Ascheberg-Plön“ e. V. (i.Gr.)

Anmerkung der Redaktion: Nach Informationen der SHS ist mit einer sofortigen Freistellung nicht zu rechnen.

**Weitere Informationen:
www.ostholsteinbahn.de**

Mehr Zughalte in Ascheberg ?

Aus unserer Sicht immer wieder erfreulich - Bürger und Politiker wünschen sich mehr Zughalte und sind dafür bereit sich zu engagieren. So auch in Ascheberg.

Hintergrund ist der, dass die Bahnstrecke Kiel - Lübeck ausgebaut und damit verbunden ab 27. März 2010 ein neuer Fahrplan eingeführt wird. Dieser sieht zwar auch eine stündliche Verbindung nach Kiel und nach Lübeck vor, jedoch dann mit der Regionalbahn (RB) - der heute in Ascheberg haltende Regionalexpress (RE) soll dann durchfahren, weil die niedrigen Ein- und Aussteigerzahlen in Ascheberg einen Halt der schnellen Züge, wie es heißt, nicht rechtfertigen.

Damit setzt die LVS die erste Stufe eines Schnell-Langsam-Konzeptes um, welches einen schnellen RE Kiel - Lübeck mit Halt in Raisdorf, Preetz, Plön, Malente-Gremesmühlen, Eutin und Bad Schwartau und eine RB mit Halt an allen Stationen vorsieht.

Im Detail steckt der Zündstoff

Und genau daran scheiden sich die Geister - Ascheberg wird zwar nicht schlechter bedient als heute, doch fahren die Züge gegenüber heute um eine halbe Stunde versetzt und die Fahrtzeit nach Kiel verlängert sich von ca. 25 auf 35 Minuten.

Zudem wird aus Ascheberg moniert, dass gerade in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in Ascheberg mehr Fahrgäste in den RE einsteigen als das in Raisdorf der Fall ist - aus Sicht von PRO BAHN ist das durchaus nachvollziehbar, fahren doch viele Preetzer und Raisdorfer morgens gerne mit der RB Preetz - Kiel in die Landeshauptstadt hinein.

Höhepunkt des Engagements der Ascheberger Bürger und Politiker war die Übergabe von rund 1.000 Unterschriften am 30. Oktober an LVS-Geschäftsführer Bernhard Wewers.

PRO BAHN wirbt für pragmatischen Kompromiss

Der Fahrgastverband PRO BAHN unterstützt die LVS grundsätzlich in ihrem Anliegen, einerseits ein schnelles Angebot zwischen Kiel und Lübeck einzurichten, da die Bahn gegenüber dem Auto über die im Ausbau befindlichen beziehungsweise fertiggestellten Autobahnen 20 und 21 zunehmend ins Hintertreffen gerät, und andererseits die weiteren Stationen über ein langsames Produkt anzubinden.

Aber: Im ab 27. März 2010 gültigen Fahrplan wird der RE durch das Auslassen des Haltes in Ascheberg zwar eine Minute Fahrtzeit sparen, die er jedoch in Plön wegen der Kreuzung mit dem Gegenzug wieder abstehen wird. Daher unterstützt PRO BAHN das Ansinnen der Ascheberger, in der Hauptverkehrszeit weitere RE-Züge in Ascheberg halten zu lassen. Bei Redaktionsschluss dieser SHS zeichnete sich zumindest ab, dass die bisherige Verbindung Ascheberg ab 7.09 Uhr für den Schülerverkehr nach Plön weiter beibehalten wird.

Auch Handlungsbedarf am Bahnhof Ascheberg

Aber nicht nur der Wunsch nach mehr Zughalten sollte Aschebergs Bürger und Politiker Sorgen machen, sondern auch der Zustand ihrer Station. Denn Aschebergs Bahnsteige sind äu-

ßerst niedrig und nur durch einen nicht barrierefreien Personentunnel zu erreichen - auch, wenn die neuen LINT-Triebwagen und die Doppelstocksteuerwagen niederflurig sind, kommen Rollstuhlfahrer von diesen niedrigen Bahnsteigen somit nicht nur nicht in den Zug hinein, sondern erst gar nicht auf den Bahnsteig. Auch Familien mit Kinderwagen sowie Touristen mit Fahrrädern werden an diesem Personentunnel ihre helle Freude haben.

Zudem ist die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus alles andere als optimal; so muss der Fahrgast vom Bahnsteig aus in einem Halbbogen erst durch den Personentunnel die Gleise unterqueren und dann das Bahnhofsgebäude passieren, um die Bushaltestelle zu erreichen - gerade bei einem zukünftigen Eckanschluss Preetz - Neumünster könnte das zu unfreiwilligen Spurt-Einlagen von Fahrgästen führen.

Barrierefreier Ausbau - aber wie ?

Das ist die Frage, die PRO BAHN sich seit mehr als einem Jahr stellt. Unstrittig ist, dass der jetzige Bahnsteig entweder auf 55 cm (wie in Preetz) oder 76 cm Einstiegshöhe gebracht werden sollte, doch wie kann ein barrierefreier Zugang des Bahnsteiges realisiert werden?

Zunächst bietet es sich an, den Personentunnel umzubauen, indem gegenüber der Treppe entweder eine Rampe oder ein Fahrstuhl zum Bahnsteig errichtet wird. Sowohl am Nord- als auch am Südausgang des Personentunnels müssten die Treppen durch Rampen ersetzt werden - spätestens bei der Kostenschätzung dieser Ideallösung sinkt die Begeisterung dafür in den Keller.

Stattdessen haben wir uns etwas anderes einfallen lassen, wobei wir nicht einmal weit Ausschau halten mussten. Wenn in Plön der Bahnsteig 2 über einen ebenerdigen Zugang erreichbar sein wird, warum sollte das nicht auch in Ascheberg gehen ?

Westlich des jetzigen Personentunnels, der auch weiterhin genutzt und dessen Treppe zum Bahnsteig an die neue Bahnsteighöhe angepasst werden sollte, sollte analog zu Plön ein ebenerdiger Zugang über Gleis 2 geschaffen werden. Über eine Rampe wird das Niveau der künftigen Bahnsteighöhe von 55 oder 76 cm erreicht.

Die Bahnsteigkante an Gleis 2, westlich des ebenerdigen Zugangs, sollte zukünftig dann eine Länge von 140, die an Gleis 3 von 220 Meter haben, damit bei Sonderveranstaltungen auch zukünftig lange Doppelstockzüge in Ascheberg halten können.

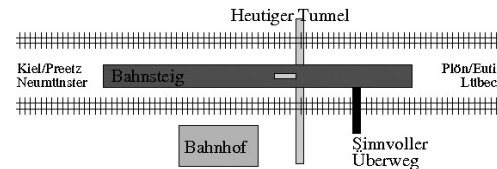
Nicht perfekt, aber ein Fortschritt

Die letztgenannte Lösung mit dem ebenerdigen Zugang ist sicher nicht perfekt, aber doch ein großer Fortschritt gegenüber dem heutigen Zustand.

So können die Fahrgäste über den erhöhten Bahnsteig niveaufrei in die Züge steigen, der Bahnsteig selber kann zumindest von der Bahnhofsseite barrierefrei erreicht werden und der Weg für den Umstieg zwischen Bahn und Bus verkürzt sich - und vor allem: Die Investition ist wesentlich günstiger als der teure Umbau des Personentunnels.

Negativ ist anzumerken, dass mit dieser Lösung der nördliche Zugang zum Bahnsteig weiter nicht barrierefrei sein wird; trotzdem spricht sich PRO BAHN für die Realisierung dieser Lösung aus.

Stefan Barkleit



PRO BAHN-Initiative sammelte 1700 Unterschriften für mehr Stadtbus-Verkehr in Schleswig

Der Stadtbusverkehr in Schleswig ist seit Februar 2008 drastisch um ein Drittel reduziert. Der Hintergrund: Die Stadt möchte ihre rund 300.000 • jährlich sparen und hat den Betrieb auf den Kreis Schleswig-Flensburg übertragen. Dieser lässt die Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg (vsf) soviel Stadtbusverkehr fahren, wie ihnen betriebswirtschaftlich verkraftbar erscheint.

Das verbliebene Angebot reicht vielen Fahrgästen nicht aus:

- es gab unzählige Briefe, E-Mails und telefonische Bitten an die Verantwortlichen von Stadt, Kreis und vsf sowie an die örtlichen Zeitungen

- die Presse hat das Thema von sich aus wiederholt aufgegriffen

- Senioren aus dem Stadtteil St. Jürgen sammelten spontan Unterschriften

- Friedrichsberger Bürgerverein und PRO BAHN (siehe SHS 25) haben mit Diskussionsveranstaltungen (z.B. im Dezember 2008) auf die Mängel hingewiesen und Verbesserungen gefordert

Die Aktivitäten der Stadt Schleswig führten daraufhin nur zu Verlagerungen von Busfahrten, die leider neue Probleme an anderen Stellen der Stadt schufen.

Nachdem alle genannten Maßnahmen bei den Verantwortlichen wenig Wirkung zeigten, blieb nach anderthalb Jahren des Bemühens nur noch die Möglichkeit einer Unterschriftenaktion.

Das Ergebnis dieser Aktion: 1.700 Bürger aus Schleswig und Umgebung fordern mehr Stadtbusse - insbesondere für die Stadtteile Friedrichsberg und St. Jürgen. Die Aktion wurde organisiert von Dr. Malte Bischoff und Rainer Schmidt-Walk, zwei PRO BAHN-Mitgliedern aus Schleswig sowie von Miriam J. Trzebiatowsky, der Betreiberin des „Station Shop“ am Bahnhof, die maßgeblich an der Verteilung und Einsammlung der Listen mitgewirkt hat. Zwei Monate lang lagen die Listen in

mehreren Geschäften im Friedrichsberg und in der Innenstadt aus. Am 8. September 2009 nahm sie der Schleswiger Bürgermeister Thorsten Dahl in Gegenwart der örtlichen Zeitungen entgegen.

Bürgermeister Dahl wollte sich nicht festlegen, ob er bei den bevorstehenden Haushaltsberatungen der Ratsversammlung vorschlagen wird, wieder einen Zuschuss für den Stadtverkehr zu gewähren. „Der Haushalt wird im Dezember verabschiedet. Bis dahin werden noch viele Gespräche geführt.“ Die großen Ratsfraktionen hatten sich schon während der Unterschriftenaktion ablehnend geäußert und auf das Millionendefizit im Haushalt hingewiesen.

Die Initiatoren der Aktion warten jetzt auf die Ergebnisse der Etatberatungen der Stadt Schleswig.

Rainer Schmidt-Walk

Durchbruch für Schienenverkehr nach Schönberger Strand ?

„StadtRegionalBahn - mit oder ohne Hein Schönberg“ war der Titel einer hochkarätigen Veranstaltung am 20.07.2009 in Schönberg, zu der der Kreisverband Plön von B90 / Die Grünen eingeladen hatte. Dazu als Referenten geladen waren Bernhard Wewers (Geschäftsführer der LVS Schleswig-Holstein), Patrick Hollmann (Forum Nahverkehr Kiel), Axel Hiiker (Kreisstadtratsvorsitzender der Grünen im Kreis Plön), sowie Wilfried Zurstraßen (Bürgermeister der Gemeinde Schönberg). Moderiert wurde die Veranstaltung von Karl-Martin Hentschel, Vorsitzender der Grünen-Landtagsfraktion und Kreisvorsitzender der Grünen Kreis Plön.

Herr Wewers stellte in seinem Vortrag dar, dass die LVS den SPNV nach Schönberger Strand wolle und schlug vor, zunächst einen SPNV-Stundentakt Kiel - Schönberger Strand mit Zwischenhalten in Kiel-Ellerbek, Oppendorf, Schönkirchen, Probsteierhagen und Schönberg einzurichten, der durch eine etwa halbstündlich versetzt fahrende Buslinie 200 der VKP ergänzt werden solle.

Die Strecke soll dazu weitgehend für 80 km/h ausgebaut, 25 Bahnübergänge sollen technisch gesichert, jeweils 90-Meter-Bahnsteige mit 55 cm Einstiegshöhe für LINT 41-Doppeltraktionen und eine Kreuzungsstation errichtet werden. Der Kostenpunkt dafür liegt bei 15-20 Mio. Euro, das Projekt könne zudem in absehbarer Zeit realisiert werden.

Zudem fügte Herr Wewers hinzu, dass natürlich auch Buszubringerverkehre geplant seien und dass man mit der VKP bezüglich des neuen Bahn-Bus-Konzepts Kiel - Schönberger Strand eng zusammenarbeiten wolle. Nachdem ihm mit der Präsentation des Bahn-Bus-Konzepts schon eine Überraschung gelungen war, konnte er schließlich noch die unter der Betreuung der LVS entstandene Diplom-Arbeit von Frau Marquardt zum Thema Bahn-Bus-Verknüpfung in der Probstei präsentieren, die die Diskussion zu diesem Thema einen guten Schritt weiter bringen wird.

Schließlich stellte Herr Hollmann noch einmal die Vorteile der StadtRegionalBahn Kiel sowohl für die Stadt als auch für die Region dar, wobei insbesondere im Vergleich zum LVS-Kon-

zept deutlich wurde, dass die SRB, dank besserer Beschleunigungs- und Bremsseigenschaften, die Region noch wesentlich besser erschließen kann als „klassischer“ Bahnverkehr.

Herr Hilker führte anschließend einmal aus Sicht der Grünen-Kreistagsfraktion die Zwänge in der aktuellen Kreispolitik aus, die von der angespannten Haushaltslage und dem Bedarf nach weiteren Investitionen in den Bildungsbereich gekennzeichnet sind.

Gräben zuzuschütten versuchte Herr Zurstraßen, der für die Gemeinde Schönberg die Bereitschaft erklärte, an der Mitfinanzierung eines Bahn-Bus-Gutachtens für die Achse Kiel - Schönberger Strand mitzuwirken und andererseits darauf hinwies, dass Bahn und Bus sich nicht gegenseitig gegeneinander ausspielen sollten.

Statements

Abschließend, vor der Diskussion im Plenum, hatten die weiteren geladenen Gäste (Landtagsabgeordnete, Amtsdirektoren, Bürgermeister, Kommunalpolitiker sowie die VKP) die Möglichkeit, kurze Statements abzugeben. So wies Herr Koops (Amtsdirektor Amt Schrevenborn) auf die ungeklärte Frage, ob der SRB-Betrieb SPNV oder ÖPNV sei, hin. Lutz Oschmann (Vorsitzender Grünen-Ratsfraktion Kiel) erklärte, dass die SRB ein gemeinsames Projekt der Landeshauptstadt mit der Region sei, und Anette Langner (SPD-Landtagsabgeordnete Plön Nord) meinte, dass die Finanzierung gemeinsam angegangen werden müsse und nicht immer einer auf den anderen zeigen solle. Herr Gloe, VKP-Geschäftsführer, freute sich, dass der Name seines Unternehmens überhaupt genannt werde, bekräftigte jedoch, dass die VKP seiner Ansicht nach niemals Ausschreibungen zu einem Bahnbetrieb gewinnen könne.

Diskussion

In der Diskussion konnten dann noch technische Fragen erläutert und persönliche Ängste, unter anderem um die Zukunft der Museumsbahn und der VKP, entkräftet werden. Auch kritisierten vereinzelt Fahrgäste den ihrer Meinung nach mangelhaften Service der VKP - ein Vorwurf, der auch durch Herrn Gloe nicht ausgeräumt werden konnte. Überhaupt erschien die Argumentation der VKP insgesamt zu wenig fahrgastbezogen. Eine Diskussion muss jedoch fahrgastbezogen geführt werden, soll der ÖPNV in der Region auch in Zukunft einen sicheren Stand haben. *Stefan Barkleit*

Bahnanschluss für den Lübecker Hochschulstadteil

Die Lübecker Bürgerschaft hat für den Bau eines neuen Haltepunkts für den Hochschulstadteil an der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg das Signal auf „Grün“ gestellt. Die Kosten für den Haltepunkt werden auf etwa 590.000 Euro veranschlagt, von denen 60 % das Land tragen soll. Etwa den gleichen Betrag erfordern die zum Anschluss nötigen Straßenbaumaßnahmen. Auch hier rechnet die Stadt mit Zuschüssen des Landes. Die Fertigstellung wird für die zweite Jahreshälfte 2011 erwartet.

Ulrich Bahr

Reisezentrum im Lübecker Hauptbahnhof eröffnet

Was lange währt, wird endlich gut – dieser Gedanke dürfte wohl etlichen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der kleinen Feier, mit der am 8. Oktober 2009 das neue Reisezentrum im Lübecker Hauptbahnhof eingeweiht wurde, durch den Kopf gegangen sein. Jahrelang mussten die Reisenden und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB mit dem „Container-Provisorium“ neben dem Bahnhof leben. So bezeichneten denn auch Friedemann Keßler, Regionalbereichsleiter Nord der DB Station & Service, Frank Mohren, Leiter der Region Nord der DB Vertrieb GmbH, Franz-Peter Boden, Bausenator der Hansestadt Lübeck und Jochen Schulz von der LVS in ihren Ansprachen die Eröffnung des Reisezentrums als bedeutenden Schritt auf dem Weg zur vollständigen Sanierung des 100-jährigen Lübecker Hauptbahnhofs. Einiges bleibt noch zu tun: In der Empfangshalle sollen einige Läden das bisherige Angebot ergänzen, Sitzgelegenheiten sollen installiert werden; vor allem aber stehen eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Bau eines Fahrradparkdecks noch auf dem Programm. Für das Obergeschoss im Nordflügel des Bahnhofs wird noch eine Nutzung gesucht.

Das neue, etwa 250 Quadratmeter große Reisezentrum macht einen hellen und freundlichen Eindruck. Große Fenster gewähren einen Blick auf den Bahnhofsvorplatz und in Richtung Holstentor. Fünf Schalter (sorry, „Counter“ natürlich) stehen zur Verfügung. Die Ausgestaltung folgt dem derzeit bei der DB üblichen Muster.

Dank gebührt allen, die zum Entstehen des neuen Reisezentrums beigetragen haben, Dank gebührt aber besonders den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der DB, die fast sechs Jahre lang unter nicht gerade idealen Arbeitsbedingungen in den Containern die Reisenden durchweg freundlich und kompetent bedient haben; sie haben den schöneren Arbeitsplatz verdient.

Ulrich Bahr

Alkohol nur noch im Auto

Vorerst nur ein Versuch, aber droht uns nun auch ein generelles Alkoholverbot in Zügen? Seit November 2009 greift ein Verbot von Alkohol in den Metronom-Zügen. Kein wohlverdienter Schluck mehr nach der Arbeit und kein Anstoßen mit Sekt, wenn man was zu feiern hat und dazu mit dem Zug fährt.

Sicher. Es gibt Personen, die alkoholisiert sind und sich nur danebenbenahmen, Diese Rowdys werden sich ihr Fehlverhalten damit aber kaum abgewöhnen lassen, verstoßen sie mit dem Pöbeln und Verschmutzen doch ohnehin schon gegen bestehende Vorschriften. Man könnte also auch so schon gegen sie vorgehen. Man müsste es halt nur tun, aber das macht ja Mühe.

Stattdessen verbietet man es allen Fahrgästen und so müssen die anständigen sich nun ähnlich wie die Raucher schnell an den Stationen an den Wagentüren ein paar Züge genehmigen. Und wer in Ruhe einen Schluck genießen möchte, soll lieber auf das Auto ausweichen. Na klasse.

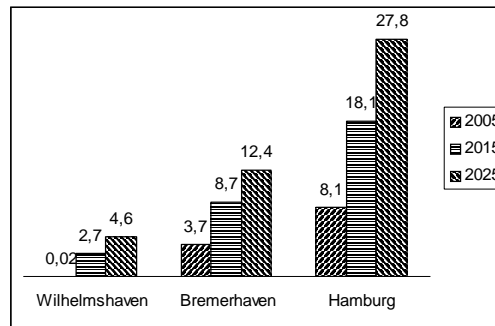
Holger Busche

Seehafen hinterlandanbindung

Alle norddeutschen Länder verfolgen gemeinsam das Ziel, eine starke Seehafenregion zu bilden. Hierzu gehört auch eine funktionierende Infrastruktur. Nur durch eine solide landseitige Anbindung der Häfen an die Quell- und Zielgebiete kann die Region an der Wertschöpfungskette maßgeblich teilhaben. Während ein Teil des Aufkommens über Feederschiffe zu anderen Häfen transportiert oder direkt in Hafennähe verarbeitet wird, wird ein nicht unerheblicher Teil landseitig weitertransportiert.

Die Verkehrsströme verlaufen von den norddeutschen Häfen bevorzugt in südöstlicher Richtung, also in den Rhein-Main-Raum, nach Bayern, Österreich, Tschechien und Polen und bis tief in die dahinter liegenden Länder Ost- und Südosteuropas. Ein großer Teil der Güter soll und muss auf der Schiene transportiert werden. Es ist unstrittig, dass die Straßeninfrastruktur diese Mengen nicht aufnehmen kann. Bereits Anfang der 80er Jahre war der dreigleisige Ausbau der Strecke Hamburg – Hannover zwischen Maschen (Rangierbahnhof) und Celle (Abzweigung der Route über Hildesheim) Bestandteil des BVWP – ohne jede weitere Konsequenz - bis dann in den 90er Jahren die Y-Trasse geboren wurde, die den Schnellverkehr zwischen Hamburg bzw. Bremen und Hannover aufnehmen und damit auf den „Altstrecken“ Platz für Güterzüge schaffen sollte. Aber so ganz durchdacht war das Konzept nicht, schließlich müssen auf der „Altstrecke“ Hamburg – Hannover die 200 km/h schnellen IC und die 160 km/h schnellen Metronom (Regionalexpress-)Züge verbleiben und so verschwand die Y-Trasse wieder von der Bildfläche.

Inzwischen haben die Containertransporte auf der Schiene stark zugenommen, nicht nur wegen des Wirtschaftswachstums, sondern auch, weil der Anteil der Güter wächst, die in den leicht umzuschlagenden Containern transportiert werden. Der (kleine) Knick durch die Wirtschaftskrise wird das Wachstum der Zukunft allenfalls verzögern, nicht aber verhindern. Mit diesen stark zunehmenden Containertransporten wird es langsam richtig eng, viel mehr als die jetzt erreichten 130 % der eigentlichen Kapazität können auf dieser Strecke nicht gefahren werden. Die Betriebsqualität leidet schon heute. Mit einigen Fahrplantricks lässt sich das eine oder andere auffangen, so hat man die Fahrzeiten der ICE-Züge etwas gestreckt, um einen Puffer im Fahrplan zu haben.



Containerumschlag [Mio. TEU/Jahr]

Quelle: PLANCO Seeverkehrsprognose

Ein Blick auf das zu erwartende Wachstum lässt hier ein Chaos erwarten, wenn nichts passiert. Auch wird die feste Fehmarnbeltquerung eher für zusätzliche Verkehre sorgen.

So verwundert es nicht, wenn es in der jüngsten Vergangenheit einen deutlichen Streit zwischen der LNVG (Niedersachsen) und der Hamburger Wirtschaftsbehörde um Trassen für zusätzliche Metronom-Züge zum Hamburger Hauptbahnhof gab. Während Niedersachsen für seine Pendler Verbesserungen will, befürchtet Hamburg fehlende Trassen für Schienengüterverkehre aus dem Hafen.

Um die Engpässe auf den Strecken Hamburg – Hannover und Bremen – Hannover zu beseitigen, wurde seitens DB und Niedersachsens nun wieder die Y-Trasse hervorgeholt, zumal es bereits hier ein abgeschlossenes Raumordnungsverfahren gibt. Sie soll nun auch für den Güterverkehr die Lösung bringen – damit muss sie – in einem 2. Bauabschnitt (so die DB AG) - von Langenhagen weiter bis Lehrte geführt werden, damit der Güterverkehr nicht durch den Hauptbahnhof von Hannover fahren muss. Aber auch diese Ergänzung rechnet man mit 2 - 4 Güterzugtrassen je Stunde zwischen den 250 – 300 km/h schnellen ICE-Zügen, was nicht ohne energieverzehrende Überholaufenthalte zu ermöglichen ist. Allerdings fällt hier die Tunnelproblematik der NBS Nürnberg-Erfurt nicht an, da es hier keine Tunnel geben wird.

Damit wären aber längst nicht alle Engpässe beseitigt – und außerdem ist es offen, wie lange es bei der jetzigen Finanzlage dauern wird, bis die ca 4 Mrd. Euro teure Strecke in Betrieb gehen kann. Unbeantwortet bleibt auch die Frage, was in der Zeit bis zur Fertigstellung mit den zusätzlichen Güterzügen passieren soll. Immerhin für die Knoten Bremen und Hamburg liegen Vorschläge auf dem Tisch.

Die Vorstellungen der DB sehen für den Knoten Bremen durchgehende Gütergleise durch den Hauptbahnhof vor, die noch durch Maßnahmen zwischen Bremerhaven und Bremen ergänzt werden sollen.

Nicht angesprochen, geschweige denn durchdacht wurde die Streckenkapazität zwischen Bremen und Verden bzw. der Abzweigung zur Y-Trasse, wo die S-Bahn Bremen im 15 min Takt fahren soll, daneben dann der IC / ICE nach Süden so wie ein RE nach Hannover und bis Langwedel die RB nach Soltau. Da bleibt für Güterzüge kaum eine Trasse frei. Ebenso nicht angesprochen ist die Einfädelerung der Strecke von Rotenburg in Verden. Heute müssen die Güter- wie die Regionalzüge alle Gleise Bremen – Hannover kreuzen, um dann in Nienburg Richtung Minden abbiegen zu können.

Für den Knoten Hamburg ist angedacht:

- * bei Hmb-Rothenburgsort 750 m lange Puffergleise
- * eine neue Verbindungskurve vom Westhafen Richtung Buchholz
- * am Rangierbahnhof Maschen eine Umfahrung für Güterzüge und Puffergleise
- * eine zweigleisige Einfädelerung nach Hmb-Hausbruch,
- * bei Hmb-Harburg mehrere Weichenverbindungen.

Hinzu kommt dann der bereits fest geplante dreigleisige Ausbau Stelle - Lüneburg und die kreuzungsfreie Einfädelung aus Richtung Stendal in Uelzen Richtung Norden. Geplant ist weiterhin der komplette zweigleisige Ausbau Uelzen - Stendal, dessen Trasse schon vorbereitet ist.

Auf einige wichtige Engpässe weiter im Süden wird später eingegangen. Hier gibt es inzwischen interessante und vernünftige Lösungsansätze, die seitens DB-Netz kürzlich vorgestellt wurden.

Während man im Süden (s.u.) ausschließlich auf vorhandene und nicht ausgelastete Infrastruktur setzt, bleibt der Neubau der Y-Trasse das zentrale Element für den Seehafenhinterlandverkehr, wohlgemerkt, eine HGV-Trasse. Selbst wenn man diese Lösung als die beste ansieht, hat man noch keine Lösung für die nächsten Jahre, denn vor 2020 dürfte die Y-Trasse kaum fertig gestellt sein. Und bis dahin boomt der Güterverkehr garantiert wieder.

Hier lohnt – genau wie im Süden - ein Blick auf die vorhandene Schieneninfrastruktur in diesem Bereich, nämlich die Strecken der EVB und der OHE, wie auch der Heidebahn der DB. Beide NE-Bahnen sind mit Vorschlägen an die Fachöffentlichkeit gegangen, wie ihre vorhandene Infrastruktur für den wachsenden Schienengüterverkehr genutzt werden könnte. Die Vorschläge gehen dabei über den Engpass hinaus, der mit der Y-Trasse gelöst werden könnte.

Gerade auch ein Fahrgastverband wie PRO BAHN muss sich mit diesem Thema beschäftigen. Wir haben ein Interesse an pünktlichem und störungsfreiem Personen-Verkehr, so auch zwischen Hamburg und Hannover – und der lässt sich nur mit zusätzlichen Kapazitäten für den Güterverkehr realisieren. Zum zweiten bietet ein moderater Ausbau, insbesondere der NE-Strecken, die Chance, hier auch (wieder) einen attraktiven Schienen-Personen-Verkehr den Kunden anzubieten. Ein Regionalzug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h kommt auf etwa die gleiche Durchschnittsgeschwindigkeit, wie ein mit 80 km/h konstant fahrender Güterzug. Trassenkonflikte sind so ausgeschlossen, was die Kapazität der Strecke deutlich erhöht. Ebenso würde die Bevölkerung nicht nur Lärm(schutzwände) abbekommen, sondern sie hätte ein attraktives Angebot für Fahrten in die Metropole Hamburg.

Genauso sucht das Land Niedersachsen aufgrund der Zuwachsraten in den deutschen Seehäfen und der daraus resultierenden Hinterlandverkehre nach Handlungsoptionen, um zu einer ausreichenden Steigerung der Kapazitäten im Schienenverkehr beitragen zu können. Für die norddeutschen Länder stellt sich die Frage, inwieweit diese Maßnahmen durch weitere Initiativen sinnvoll ergänzt werden können und sollen. Das Land Niedersachsen hat daher wie auch die Hansestadt Hamburg Studien in Auftrag gegeben mit dem Ziel aufzuzeigen, welche Maßnahmen durch das Land Niedersachsen erfolgen können, um zu einem störungsfreien Betrieb der norddeutschen Häfen beizutragen und um auch die Mobilität der übrigen Verkehrsteilnehmer im Personen- und Güterverkehr zu erhalten und zu gewähren. Ein Ziel dieser Studie ist die Einbeziehung von nicht bundeseigenen Infrastrukturen, sogenannten NE-Strecken.

Wir sind also mit diesen Überlegungen nicht allein. Im weiteren Verlauf der Nord-Süd-Güterverkehre wurden auch seitens

DB Netz bei Veranstaltungen der Allianz pro Schiene höchst interessante Projekte vorgestellt, die im wesentlichen auch vorhandene Infrastruktur (besser) nutzen bzw. diese moderat ausbauen will. Ich verweise hier auf einen Vorschlag von Michail Stahlhut, Geschäftsführer der OHE.

Mit den Streckennetzen der EVB und OHE bestehen neben dem Netz der DB AG umfangreiche Möglichkeiten, weitere Infrastruktur für einen leistungsfähigen Hinterlandverkehr zeitnah und preiswert zu nutzen. Infolge nur mäßiger Investitionen ist eine Nutzung für den Güterverkehr heute wenig attraktiv. Ein Ausbau dieser planfestgestellten Strecken wäre kurzfristig machbar. Im Sinne einer übergreifenden Ausbauplanung im Hinterland der deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg sind vor allem zu nennen (Auswahl):

- Ausbau des Nord-Süd-Korridors in Richtung Uelzen/Celle über das OHE-Netz

- Ausbau der EVB-Strecke Buxtehude - Bremervörde - Bremerhaven (Umfuhr)

- Ausbau der EVB-Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg mit Anschluss

an die „Amerika-Linie“ (DB) (Bypass für den Knoten Bremen)

- zweigleisiger, elektrifizierter Ausbau der DB-Nebenstrecke Langwedel - Soltau - Uelzen - Stendal (Bypass für den Knoten Hannover, bessere Abfuhr für Hamburg/Bremen)

Die Investitionsplanungen von EVB und OHE haben ergeben, dass im Zeitraum von bis zu vier Jahren neue nennenswerte Trassenkapazitäten für den Markt entwickelt werden können. Für den strategisch besonders bedeutenden Nord-Süd-Korridor bei der OHE wären dies >60 Trassen bei einem Investaufwand von etwa 220 Mio. Euro. Vergleichbares gilt für das EVB-Netz. Im der ersten Ausbaustufe ließen sich auf der Strecke Buxtehude - Bremervörde - Rotenburg 90 zusätzliche Trassen täglich gewinnen. Der dafür notwendige Investbetrag beläuft sich auf rd. 70 Mio. Euro. Im Endausbau, der etwa 400 Mio. •kosten würde, würden den Bahnunternehmen insgesamt weitere rd. 160 Trassen über den Tag zur Verfügung stehen.

Der besondere Charme des hier vorgeschlagenen Ausbaukonzepts liegt ohne Zweifel in dem Zeitgewinn, dem Wachstumsproblem bereits bis 2015 wirkungsvoll entsprechen zu können. Die hierfür benötigten Mittel fallen sehr viel niedriger aus im Vergleich zu Neubauprojekten. Hinzukommt, dass über den hier entwickelten Ansatz dezentrale Netzstrukturen entstehen, die für den Hafen und alle Bahnen das Ausfallrisiko erheblich absenken.

Wirtschaftlichkeitsanforderungen wird infolge der starken Auslastung auch im dezentralisierten Zustand entsprechen. Während andere Planungen das „Knotenproblem“ faktisch ignorieren, tragen die hier skizzierten Projekte dazu bei, die neuralgischen Bahnknoten Bremen und Hannover zu entlasten, was umwelt- und stadtentwicklungspolitisch von allergrößtem Interesse sein dürfte. Auch Hamburg braucht einen Bypass, da das „Unterelbe-Kreuz“ bereits heute überlastet ist. Der in der Diskussion befindliche „Harburger Bypass“ eröffnet hier die Chance, den Westhafen zu erschließen, an die Netze von DB AG, EVB und OHE anzuschließen und zugleich insbesondere die Anrainer in Harburg von Verkehrslärm zu entlasten.

Gerade dieses Konzept eröffnet die Möglichkeit die oben bereits erwähnte Chance auch den SPNV in der Lüneburger Heide wieder zu beleben, so dass auch die Bevölkerung davon einen Gewinn hat.

Zusätzlich wurde noch eine kurze Neubaustrecke von Hützel nach Munster ins Gespräch gebracht, die den Knoten Soltau umfahren könnte. Sven Andersen diskutiert sogar, diese NBS für den Güterverkehr bereits in Maschen beginnen zu lassen.

Alles in allem eine Vielzahl von Ideen, aus denen nun schnell ein Konzept geschmiedet werden muss, das das System Bahn stärkt – und nicht die Bauindustrie. Es muss bald erste Lösungen bringen, damit weder die Container-Mehr-Verkehre auf die Straße wandern, noch die Containerzüge den SPNV aus dem Takt drängen.

Als Norddeutscher kann ich meine Sympathie für die Pläne von Michail Stahlhut nicht verhehlen. Sie sind nicht nur kostengünstig, sondern sie lassen sich auch stufenweise verwirklichen, d.h. der Nutzen tritt auch früher ein – und auch die Bevölkerung kann durch einen verbesserten oder neuen SPNV davon profitieren. Da es sich hier um NE-Infrastruktur handelt, darf aus formalen Gründen eine Realisierung nicht verhindert werden. Inzwischen liegen auch Rechtsgutachten vor, dass auch eine Bundesförderung von NE-Infrastruktur möglich ist, zumal, wenn diese national bedeutsam ist.

Sein Kollege Koch von der EVB hat auch „seine“ Infrastruktur mit in die Diskussion geworfen, die für Verkehre von Bremerhaven Richtung Süden, Südosten und nach Hamburg, wie auch für Verkehre von dem westlichen Teil des Hamburger Hafens Verbesserungen bringen kann.

Wichtige Engpässe im Süden aus Sicht der deutschen Nordseehäfen

Insbesondere für die bremischen Häfen ist hier die Ruhr-Sieg-Strecke von großem Interesse. Kapazitäten sind hier noch vorhanden und Konflikte mit dem Personenverkehr (ausschließlich Regionalverkehr) kaum zu erwarten. Laut DB-Netz ist hier eine Aufweitung der Tunnel erforderlich, um keine Einschränkungen im Lademaß zu haben. Engpässe bestehen aber in der eingleisigen Umfahrung des Siegener Hauptbahnhofs und in dem von der S-Bahn stark belasteten Abschnitt nördlich von Frankfurt. Südlich Frankfurt in Richtung NEAT / Schweiz wird heute aktiv geplant bzw. gebaut, wengleich wir uns beim Ausbau im Rheintal etwas mehr Tempo vorstellen könnten. Da hier Paralleltrassen für den schnellen Personenverkehr entstehen bzw. vorhanden sind, ist dieser Abschnitt – abgesehen von der Zeitfrage – unproblematisch.

Anders ist die Lage auf dem östlichen Korridor in Richtung Brenner. Die Strecke über Bebra ist nur noch bedingt aufnahmefähig und spätestens beim Knoten Nürnberg fangen die Probleme an.

Deshalb macht es Sinn, den SGV auf eine östliche Route zu verlegen, die heute noch erhebliche Reserven hat und wo auch kaum oder keine Konflikte mit dem schnellen Personenverkehr zu erwarten sind.

Stendal – Magdeburg – Leipzig (vorhandene Güterumfahrung)-Reichenbach – Hof – Regensburg wäre die Lösung. Auch hier plant DB Netz den Lückenschluss der Elektrifizierung zwischen Reichenbach über Hof nach Regensburg, so Dr. Fricke auf einer Veranstaltung der Allianz pro Schiene Anfang des Jahres 2009. Die gleiche Strategie stellte DB-Vorstand Dr. Volker Kefer am 11. Februar 2009 einem Unterausschuss des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages unter dem Titel „Wachstumsprogramm“ vor. Die nachstehende Grafik zeigt die Entzerrung durch die Ertüchtigung von drei neuen Korridoren für den Güterverkehr.

Hier droht allerdings ein neuer Engpass und der Konflikt mit dem Personenverkehr, wenn über Landshut und Freising bis München-Nord gefahren werden sollte. Mit den vorhandenen eingleisigen Strecken Landshut – Mühldorf und Mühldorf-Rosenheim stehen güterzugtaugliche Strecken zur Verfügung, die dann ebenfalls ausgebaut (Zweites Gleis und Fahrdrat) werden müssten, um so gut in Richtung Brenner-Basis-Tunnel zu gelangen.

Fazit:

Für den Güterverkehr, insbesondere den von unseren Nordseehäfen, brauchen wir zusätzliche Kapazitäten. Diese stärken unsere Häfen, schonen die Umwelt durch Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und sichern uns Trassen für unsern SPNV.

(Der Fahrgastverband PRO BAHN widmet sich in einer Arbeitsgruppe diesem Thema, weiterführende Literatur wie auch Auskünfte erhalten Sie durch Karl-P. Naumann (0172 / 267 37 84 , k.naumann@pro-bahn.de)

Karl-P. Naumann