



LVS Schleswig-Holstein · Raiffeisenstraße 1 · 24103 Kiel

VCD-Landesverband Nord e.V.
Nernstweg 32-34

22765 Hamburg

Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

Tel. (04 31) 6 60 19-0
Fax (04 31) 6 60 19-19
info@lvs-sh.de
www.lvs-sh.de

 Kiel Hauptbahnhof
 Hbf./ZOB

05.10.2006

Daniel Buschmann

Durchwahl: 66019-18
D.Buschmann@lvs-sh.de

Verbesserung der SPNV-Verbindung Kiel – Norderstedt

Sehr geehrte Frau Neuschäfer, sehr geehrter Herr Spender,

wir bedanken uns für die Zusendung Ihrer konstruktiven Vorschläge zur Verbesserung des SPNV auf den Strecken Norderstedt – Neumünster – Kiel und Bad Oldesloe – Neumünster – Kiel. Gerne sind wir bereit, zu Ihren Vorschlägen Stellung zu nehmen.

1 Beschleunigung des Korridors Kiel – Norderstedt Mitte

1.1 Einführung durchgehender Züge

Sie schlagen zur Beschleunigung der SPNV-Verbindung zwischen Norderstedt und Kiel die Einführung durchgehender Züge vor, die evtl. mit den bisher in Neumünster endenden Zügen der Nordbahn zusammengekuppelt in die Landeshauptstadt fahren könnten. Die Umsetzung dieses Konzepts wäre zwar aus Fahrgastsicht zu begrüßen, stößt derzeit jedoch auf große Schwierigkeiten: So verfügt die AKN nur über sechs Triebwagen vom Typ LINT 41. Davon werden planmäßig fünf für die Bedienung der Strecken Neumünster – Heide – Büsum und Neumünster – Bad Oldesloe benötigt. Der sechste Triebwagen dient als Reservefahrzeug. Eine Durchbindung der von der A1 oder der Strecke Bad Oldesloe - Neumünster kommenden Züge nach Kiel ist derzeit also in Hinblick auf den LINT 41 kaum möglich. Der alternative Einsatz von Triebwagen der Typen VTE oder VTA, welche ja gegenwärtig auf der A1 und der A2 fahren, ist zwar theoretisch denkbar, allerdings entfällt hier die Möglichkeit des Kuppelns mit den Nordbahnzügen. Zudem sind die VTE und VTA aufgrund ihres Hochflurbodens nicht für den Einsatz auf der Strecke Neumünster – Kiel geeignet, da die Stationen Bordesholm und Flintbek lediglich 38 cm hohe Bahnsteige aufweisen. Eine Lösung des Fahrzeugproblems würde sich ergeben, wenn die AKN ihre etwa 30 Jahre alten VTE durch LINT 41 ersetzen würde. Ob dies von der AKN für die nächste Zeit geplant ist, entzieht sich unserer Kenntnis.

Unabhängig von der Fahrzeugfrage stellt sich bei der Weiterführung der Züge nach Kiel das Problem der Finanzierung. Derzeit wird die Strecke Neumünster – Kiel stündlich von zwei Zügen, dem RE Hamburg – Kiel sowie den an allen Stationen haltenden NOB-Zügen Neumünster – Kiel, bedient. Ein weiterer stündlicher Zug ist in verkehrlicher Hinsicht nicht sinnvoll. Vielmehr wird von uns eine Lösung favorisiert, bei der der aus Bad Oldesloe kommende Zug mit dem Zug der Relation Neumünster – Kiel zusammengekuppelt wird. Dies würde zumindest für eine der beiden aus

dem Kreis Segeberg kommenden Züge eine durchgehende Verbindung nach Kiel bedeuten, ohne dass das Land mit weiteren Bestellerentgelten belastet würde. Eine solche Lösung ist spätestens ab 2011 umsetzbar, wenn der neue Betreiber für das Netz Nord seinen Betrieb aufnimmt.

1.2 Beschleunigung der Strecke zwischen Neumünster und Bad Bramstedt von 80 auf 100 bzw. 120 km/h

Diese Maßnahme dürfte in technischer Hinsicht zumindest auf dem relativ kurvenarmen Abschnitt Neumünster Süd – Wiemersdorf ohne kostspielige Neutrassierungen umsetzbar sein. Ein solcher Ausbau wäre allerdings nur dann sinnvoll, wenn auf der A1 auch entsprechend schnelle Fahrzeuge fahren würden. Zumindest die derzeit von der AKN teilweise eingesetzten VTE mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von nur 88 km/h würden von einer Streckenertüchtigung nicht profitieren können.

1.3 Ab Kaltenkirchen Halt nur noch in Henstedt-Ulzburg und ggf. in Ulzburg Süd

Es entspricht seit langem unserem Interesse, auf der A1 bzw. A2 Expresszüge einzusetzen, um die relativ langen Fahrzeiten auf der Zentralachse zu verkürzen. Die AKN setzt bisher auf eine Taktverdichtung bei den regulären, an allen Stationen haltenden Zügen. Wir hoffen, dass es mittelfristig gelingen wird, die AKN davon zu überzeugen, Expresszüge zwischen Kaltenkirchen und Norderstedt bzw. Hamburg-Eidelstedt einzusetzen. Die Schaffung von zweigleisigen Abschnitten auf der A1, welche von der AKN bekanntlich seit Jahren forciert wird, dürfte die fahrplantechnische Umsetzung eines Schnell-/Langsam-Konzeptes begünstigen.

2 Durchbindung der Nordbahn-Züge nach Kiel bzw. Hamburg

2.1 Durchbindung nach Kiel

Zur Durchbindung der Züge der Nordbahn über Neumünster hinaus in Richtung Kiel gilt das schon unter 1.1 Gesagte.

2.2 Durchbindung nach Hamburg

Der verkehrlich grundsätzlich sinnvolle Vorschlag, die Züge über Bad Oldesloe hinaus nach Hamburg fahren zu lassen, ist als langfristige Maßnahme im LNVP 2003-2007 enthalten. Mittlerweile hat sich jedoch gezeigt, dass die Durchbindung mangels ausreichender Sitzplatzkapazitäten der zwischen Neumünster und Bad Oldesloe eingesetzten Triebwagen nicht zu vertreten ist. Die Nordbahn-Züge sind bei der Ankunft in Bad Oldesloe häufig überfüllt, so dass die Aufnahme zusätzlicher Fahrgäste auf der Relation Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg nicht mehr möglich ist. Der Einsatz von Mehrfachtraktionen oder lokbespannten Zügen scheidet aufgrund der teilweise sehr kurzen Bahnsteige entlang der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe aus. Vor diesem Hintergrund wird es auch langfristig keine durchgebundenen Züge Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg geben können. Dennoch sind Verbesserungen für die betroffenen Fahrgäste möglich: So setzt die Regionalbahn Schleswig-Holstein seit Juni 2006 Doppelstockwagen zwischen Lübeck und Hamburg ein, die mit ihrem erhöhten Sitzplatzangebot und ihrem hohen Fahrkomfort angenehme Reisebedingungen bieten, von denen auch die Umsteiger in Bad Oldesloe profitieren.

Im Interesse der Fahrgäste entlang der Zentralachse ist darauf hinzuweisen, dass die Landesregierung zwar – wie von Ihnen richtig ausgeführt – die „Schienenflieger“-Lösung Kiel – Neumünster – Hamburg Flughafen – Hamburg Hbf nicht mehr weiterverfolgt, jedoch weiterhin Interesse an

einer verbesserten SPNV-Anbindung des südlichen Kreises Segeberg an Hamburg hat. So wird in der von der LVS und dem Land in Auftrag gegebenen Studie „Synopsis und gutachterliche Stellungnahme zu den vorliegenden Unterlagen zum Schnellbahnkorridor Kiel – Hamburg“ (ITP GmbH, April 2006) ein „Konzept Schnellbahn“ vorgestellt, das im Wesentlichen auf einer Neubaustrecke zwischen Norderstedt und dem zukünftigen S-Bahnhof am Flughafen basiert. Sollte diese „kleine Lösung“ realisiert werden, würde es entlang der Zentralachse eine leistungsfähige und umsteigefreie SPNV-Verbindung von Kaltenkirchen über Norderstedt und den Flughafen Hamburg nach Hamburg Hbf geben.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen geholfen zu haben. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Bernhard Wewers


i. A. Daniel Buschmann