

### **So schadet der Diebsteich-Bahnhof dem Bahnverkehr in Schleswig-Holstein**

Bei Infrastrukturprojekten liegt der Fokus in aller Regel auf dem Projekt an sich; die Auswirkungen auf das erweiterte Umfeld werden dagegen gerne – weil dem Projekt möglicherweise abträglich – völlig vernachlässigt. Deswegen eine etwas längliche Einleitung vorweg. Es ist kennzeichnend und zugleich entlarvend was im ‘Hamburger Abendblatt‘ – gleichsam die Hamburger Senatspostille – zum Urteil des Oberverwaltungsgerichts zum Bau des Bahnhofs Diebsteich kommentiert wurde und wird. Dass dort ein wichtiges und zukunftsweisendes(?) Eisenbahn-Infrastrukturprojekt um zwei(?) Jahre verzögert wird, ist für die Kommentatoren völlig ohne Belang. Es geht ausschließlich um den nun verzögerten Wohnungsbau und um den verzögerten Bau von Büro-, Hotel-, Wohn- und sonstigen Zweck-Türmen am Diebsteich. Und dann fragt man die sicher äußerst sachkundigen Abendblatt-Leser, ob die Autoverladung nach Harburg verlegt werden soll und erhält dafür selbstverständlich mehrheitliche Zustimmung.

Die Betriebs- und Verkehrsbelange der Eisenbahn und ihrer Nutzer sind gänzlich aus dem Fokus verschwunden. Schaut man in die Projekt-Historie, so fällt auf, dass die Auswirkungen dieses Projektes auf die Eisenbahn-Infrastruktur und die Eisenbahn-Betriebsverhältnisse in Schleswig-Holstein gänzlich ausgeblendet wurden. Bevor man sich eventuell mit den Auswirkungen abfindet, die ein Bahnhof Diebsteich auf den Bahnverkehr in Schleswig-Holstein hat, sollte man diese jedoch einer nüchternen Analyse unterziehen.

Als man in den 80er Jahren endlich kapiert hatte, dass die sogenannte nachfrageorientierte Ausgestaltung des Schienenpersonen-Nahverkehrs eine nicht endende Abwärtsspirale in Gang gesetzt hatte, und man eher zaghaft eine angebotsorientierte Nachfrage mit fester Taktung in Erwägung zog, ergaben sich einige Probleme aus der dafür nicht angepassten Infrastruktur. Vorreiter bei diesen Überlegungen war Schleswig-Holstein mit der Nebenbahn-Strecke Kiel – Flensburg. Auf dieser Strecke ließ sich ein Stundentakt nicht ohne weiteres realisieren, weil die Fahrzeit bei einer Nebenbahn-Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zwischen den beiden Kreuzungsbahnhöfen Gettorf und Süderbrarup 32 Minuten betrug. Per Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministeriums wurde die Höchstgeschwindigkeit dann zeitnah auf 120 km/h heraufgesetzt und dann ging’s. Das war der Beginn des bundesweiten Taktverkehrs in der Fläche.

Die Verkehrsprobleme zwischen Niebüll und Westerland zeigen, welche Folgen es hat, wenn eine gegebene Strecke in Schreibtisch-Manier bis zur letzten theoretisch möglichen Fahrplantrasse mit Zugfahrten vollgestopft wird. Da darf man sich nicht wundern, dass bei der geringsten Praxisabweichung das System zusammenbricht. Ein ähnliches für den betrieblichen Alltag untaugliches Verfahren wird mit der Rendezvous-Technik in Neumünster – vor etwa 40 Jahren bereits eingeführt, dann aber wegen seiner Unzulänglichkeiten wieder aufgegeben – praktiziert, die zwar bei Sommer-Sonnenschein funktioniert, aber nicht wintertauglich ist.

Der mit Abstand neuralgischste Bahn-Knoten in Schleswig-Holstein ist jedoch der Bahnhof Elmshorn, der – geradezu ideal – in einer zeitlichen Distanz von knapp einer halben Stunde sowohl von Hamburg Hbf als auch von Neumünster entfernt liegt. Dieser Bahnhof hat allerdings den seit vielen Jahren beklagten Fehler, nur über drei Bahnsteiggleise zu verfügen. Ernsthaftige Anstrengungen, den Bahnhof auf vier Gleise umzubauen, um ihn so zum Korrespondenz-Knoten zwischen der Kieler Bahn und der Marschbahn aufzuwerten, wurden weder von der Deutschen Bundesbahn noch vom Land Schleswig-Holstein unternommen. Die Deutsche Bahn AG hat ohnehin an solchen Ausbaumaßnahmen keinerlei unternehmerisches Interesse.

Bis auf Bad Oldesloe, Itzehoe und Glückstadt sind alle größeren Orte in Schleswig-Holstein mit der Landeshauptstadt direkt oder indirekt verbunden. Bei den Umsteigeverbindungen Itzehoe/Glückstadt – Kiel zeigt sich die mangelnde Verkehrstauglichkeit des Bahnhofs Elmshorn in besonderem Maße. Aber auch in den Relationen Kieler Bahn/Marschbahn – Hamburg ist die

bestehende Situation höchst unbefriedigend. Es sollte daher weiterhin ein vorrangiges Interesse des Landes darin bestehen, den Bahnhof Elmshorn durch entsprechenden Ausbau zu einem Korrespondenzbahnhof aufzuwerten. Als Folge einer solchen Ausbaumaßnahme lassen sich sowohl bahnsteiggleiche wechselseitige Übergänge von den Zügen der Relation Kiel – Hamburg Hbf und den Zügen Westerland – Hamburg-Altona, als auch Eckanschlüsse zwischen der Kieler Bahn und der Marschbahn mit kurzen Übergängen herstellen. Außerdem bietet sich an, die Kieler Regional-Expresszüge im Hamburger Hbf mit einer Aufenthaltsdauer von 6 – 8 Minuten nach Lübeck durchzubinden und umgekehrt; damit entfallen die heute üblichen bis zu 44 Minuten dauernden Gleisblockaden im Hamburger Hbf. Dabei lässt sich dann auch noch mindestens eine Zuggarnitur im Wert von ca. 7 Mio. € einsparen.

Welche Auswirkungen hat die Errichtung eines Bahnhofs Diebsteich auf die vorstehend erörterten betrieb- und verkehrlichen Gegebenheiten? Für die Antwort auf diese Frage muss zunächst einmal die heutige Situation betrachtet werden:

Der Bahnhof Hamburg-Altona hat 8 Bahnsteiggleise, auf denen stündlich etwa je 5 Fernzüge beginnen und enden, sowie 3 Regionalzüge wenden. Der Bahnhof verfügt darüber hinaus über eine mindestens ebenso große Kapazitätsreserve. Die Stationsgebühren sind im deutschlandweiten Vergleich außerordentlich niedrig und betragen je Regionalzug 12€57 – im Vergleich dazu: Kiel, Lübeck, Neumünster, Bad Oldesloe 29 €. Bei 50 täglichen Regionalzügen sind das 628€50 pro Tag oder rd. 230.000 € pro Jahr.

Der projektierte Bahnhof Diebsteich hat 6 Gleise. An diesen Gleisen müssen zukünftig nicht nur alle Züge, die heute im Bahnhof Hamburg-Altona beginnen, enden und wenden abgefertigt werden, sondern auch die Züge, die heute über die Kurve Rainweg am Bahnhof Hamburg-Altona vorbeifahren. Das sind dann auf 6 Gleisen etwa doppelt soviel Züge, wie im Bahnhof Hamburg-Altona. Darunter sind mindestens 6 Regional- und 2 Fernzüge pro Stunde. Man kann davon ausgehen, dass für einen neu erbauten Bahnhof weit höhere Stationsgebühren zu entrichten sind. Prognostiziert man für den neuen Bahnhof Diebsteich, dass für den Halt eines Regionalzuges die Stationsgebühr 30 € betragen wird, so sind das für ca. 100 durchgebundene und 50 wendende Regionalzüge 4.500 € pro Tag und 1.642.500 € pro Jahr. Das ist für den Regionalverkehr das siebenfache der heutigen Stationsgebühren. Dabei ist es durchaus zweifelhaft, wer diesen Aufwand abdecken muss; der Besteller der Regional-Verkehrsleistung oder die Gebietskörperschaft auf deren Territorium sich die Station befindet? Die heute an Hamburg-Altona vorbeifahrenden 30 – 40 Fernzüge sollen alle einen zusätzlichen Halt am Diebsteich bekommen. Rechnet man hier pro Halt mit Stationsgebühren von 70 €, so ergibt sich eine jährliche Summe von ca. 750.000 – 1.000.000 € pro Jahr.

Ein Haltbahnhof Diebsteich hat aber für den Regionalverkehr von Schleswig-Holstein nach Hamburg einen enormen betrieblichen Nachteil: Wie oben bereits erwähnt, beträgt die Zeitdistanz zwischen Elmshorn und Hamburg Hbf etwas weniger als eine halbe Stunde, Eine solche Zeitdistanz ist eine geradezu ideale Voraussetzung für einen integralen Taktfahrplan. Dies lässt sich vorteilhaft nutzen für eine Durchbindung der RE-Züge in Hamburg Hbf, wie die in der Anlage dargestellten Durchbindungen zeigen: Flensburg – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg Hbf – Elmshorn – Neumünster – Kiel, bzw. Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg Hbf – Elmshorn – Neumünster – Kiel und jeweils umgekehrt. Voraussetzung für eine solche Verkehrsführung ist der mindestens teilweise zweigleisige Ausbau der 45 km langen Strecke Neumünster – Bad Oldesloe. Eine solche Betriebsweise ist außerdem geeignet, die "Lübecker Seite" des Hauptbahnhofs nachhaltig zu entlasten. Rechnet man für den Ausbau mit 4 Mio. € pro Strecken-km, so ergibt sich ein Ausbau-Summe von 180 Mio. €. Sollte es auf der stark belasteten Verbindungsbahn zwischen Hamburg Hbf und Abzweig Rainweg betriebliche Störungen geben, so ist mit einem solchen Ausbau die Möglichkeit verbunden, ohne Auswirkungen auf die Pünktlichkeit im Bahn-Gesamtnetz von Schleswig-Holstein aus mit Zügen des Fernverkehrs den Knoten Hamburg Hbf zu umfahren. Mit einem Bahnhof Diebsteich kauft man sich für eine Drittel bis ein Halbe Milliarde € eine Kapazitätsreduzierung um knapp die Hälfte der heutigen Kapazität ein, bei deutlich höheren Stationsgebühren und ohne jeglichen Entlastungseffekt am Hamburger Hauptbahnhof.