



Viele Baustellen im neuen Jahr

Seit dem 9. Dezember gilt ein neuer Fahrplan für den Zugverkehr in Schleswig-Holstein. Es gibt nur wenige Veränderungen auf den Bahnlagen des Nahverkehrs.

Auf der **RE 6 Westerland (Sylt) – Hamburg-Altona** verändern sich einzelne Fahrzeiten und Fahrtwege. Auf der **A 1 Neumünster – Hamburg-Eidelstedt** wird montags bis freitags für den Schülerverkehr in Kaltenkirchen der Zug zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen um 15.22 Uhr nach Bad Bramstedt verlängert. Von Bad Bramstedt fährt wochentags um 15.44 Uhr ein zusätzlicher Zug über Kaltenkirchen nach Eidelstedt. Die Züge um 16.44, 17.44 und 18.44 Uhr ab Bad Bramstedt fahren von Kaltenkirchen direkt bis Eidelstedt.

bahn in den Hamburger Hauptbahnhof umgeleitet. Alle Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Kiel fallen aus, der IC Hamburg – Aarhus wird mit veränderten Fahrzeiten umgeleitet.

Vom 13. April bis 1. Mai erneuert DB Netz Weichen und Brückenteile im **Bahnhof Neumünster**. Viele Fahrten der Linien RB 63 Büsum – Neumünster, RE 7 Flensburg/Kiel – Hamburg, RB 82 Neumünster – Bad Oldesloe und A1 Neumünster – Hamburg-Eidelstedt fallen aus.

Vom 13. April bis 4. August wird die **Eisenbahnüberführung „Wehrau“ in Osterrönfeld** saniert. Einzelne Verbindungen der Linie RE 7 Flensburg/Kiel – Hamburg fallen zwischen Rendsburg und Neumünster

te Fahrzeiten zwischen Flensburg und Rendsburg. Die Züge der RE 74 Husum – Kiel und RB 75 Rendsburg – Kiel werden zwischen Rendsburg und Kiel durch Busse ersetzt. Der Bahnsteig von **Gleis 12 im Hamburger Hauptbahnhof** wird vom 11. Juni bis zum 27. Juli erneuert. Viele Züge der RE 70 Kiel – Hamburg Hbf werden nach Hamburg-Altona umgeleitet.

Vom 1. Juli bis zum 18. August erneuert DB Netz **Gleise zwischen Kiel-Hassee und Gettorf** und bereitet Arbeiten an der Kanalbrücke Levensau vor. Alle Züge zwischen Eckernförde und Kiel Hauptbahnhof werden durch Busse ersetzt.

Im **Bahnhof Elmshorn** erneuert DB Netz die Gleise, vom 20. Juli bis zum 7. August. Züge der Linie RE 7 Flensburg/Kiel – Hamburg fallen zwischen Neumünster und Hamburg aus. Viele Züge der RB 61 Itzehoe – Hamburg Hbf und RB 71 Wrist/Itzehoe – Hamburg-Altona können streckenweise nicht fahren. Stattdessen fahren Busse.

Die **Bahnstrecke Kiel – Preetz** wird ausgebaut, der Bahnhof Preetz erweitert, die Signaltechnik erneuert – und das von Ende September bis Dezember. Die RE 83 Kiel – Lübeck – Lüneburg und RB 84 Kiel – Lübeck fallen zwischen Kiel und Plön aus. Als Ersatz gibt's Busse.

Für 2019 plant DB Netz außerdem eine Reihe von **Baumaßnahmen auf der Marschbahn**. Ziel ist die Grundsanierung der Strecke. DB Netz plant die Arbeiten so, dass sie – vor allem zwischen Niebüll und Westerland – wenige Ferientage überlagern. Viele Arbeiten sind nachts oder in Tagesrandlagen vorgesehen. Fahrgäste sollten sich rechtzeitig über Fahrtmöglichkeiten, Einschränkungen und aktuelle Ersatzfahrpläne informieren.

Info: Claudia Kolbeck,
NAH.SH GmbH

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

vor zwei Jahren musste die Nord-Ostsee-Bahn an der Westküste über Nacht eine ganze Fahrzeugflotte von 90 Wagen stilllegen. Seitdem beschäftigt die Fahrgäste und uns die Marschbahn in besonderem Maße. Um die Kupplungsschäden zu ergründen, brauchte es Detailarbeit, Zeit und Geduld. Danach verschärften Fehler an den Loks, Probleme bei der Instandhaltung, Infrastrukturstörungen und Personalengpässe die Situation. Wo stehen wir heute, zwei Jahre später? Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf der Marschbahn sind für mich noch lange nicht zufriedenstellend. Die Probleme mit der Instandsetzung und der Infrastruktur bestehen weiter. An wichtigen Stellschrauben aber konnten Land und NAH.SH etwas drehen. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Niebüll – Westerland wurde endlich in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hochgestuft. DB Netz nimmt Millionen in die Hand, um die Infrastruktur instand zu setzen. DB Regio entwickelt Konzepte, um den Betrieb zu stabilisieren. Bis alle Verbesserungen greifen, braucht es noch Zeit. Ich danke allen Fahrgästen für ihre Geduld und ihr ehrliches Feedback an uns sowie allen Beteiligten für ihren Einsatz und ihr Durchhaltevermögen – vor allem den Mitarbeitern der Unternehmen vor Ort. Ich wünsche Ihnen schöne Feiertage und einen unbeschwerten Start ins neue Jahr!

Ihr Bernhard Wewers



Auch im neuen Fahrplanjahr beeinträchtigen in Schleswig-Holstein Baustellen den Nahverkehr. Einige Maßnahmen im Überblick:

Vom 25. Dezember bis 2. Januar 2019 erneuert DB Netz **Gleise und Weichen im Hamburger Hauptbahnhof und in Hamburg-Eidelstedt**. Alle Gleise zwischen Hamburg Hauptbahnhof, Altona und Eidelstedt werden gesperrt. Viele Nahverkehrszüge enden in Pinneberg, Neumünster oder Elmshorn. Nur einzelne Züge werden über die Güterumgehungs-

aus. Es fahren Ersatzbusse. Veränderte Fahrzeiten gibt es auf der Linie RE 74 Husum – Kiel zwischen Rendsburg und Kiel. Die Züge der RB 75 Rendsburg – Kiel fahren nicht zwischen Rendsburg und Felde. Sanierungsarbeiten an der Eisenbahnüberführung „Wehrau“ in Osterrönfeld und **Brückenarbeiten im Bereich Nortorf** finden vom 19. bis 23. April statt. Die Züge der RE 7 Flensburg/Kiel – Hamburg fallen zwischen Rendsburg und Neumünster aus. Als Ersatz fahren Busse. Es gibt veränder-

S-Bahn 21: Teilstück bei Ellerau kann eingleisig bleiben

Für die Verlängerung der S-Bahn S21 haben die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein entschieden, die Strecke im Abschnitt zwischen Ellerau und Tanneneck eingleisig zu belassen. Geplant war bisher der durchgehende zweigleisige Ausbau der Strecke Quickborn – Ellerau – Tanneneck.

Für den Ausbau wären auf dem Abschnitt Ellerau – Tanneneck größere Eingriffe in private Grundstücke von Anwohnern erforderlich geworden. Die Auswertung der Ergebnisse aus dem Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren hat ergeben, dass die verkehrlichen Vorteile nicht ausreichen, um derartige Eingriffe in Eigentum zu rechtfertigen. Neue eisenbahnbetriebliche Bewertungen zeigen außerdem, dass auch mit einer eingleisigen Infrastruktur an dieser Stelle grundsätzlich ein stabiler Betrieb möglich ist.

Die Eingleisigkeit hat eine Fahrzeitverlängerung von zwei Minuten zur Folge. Die nun notwendigen Planänderungen auf dem Abschnitt Ellerau – Tanneneck werden voraussichtlich sechs Monate in Anspruch nehmen. Zudem wird eine neue Auslegung erforderlich. Dadurch verzögern sich der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und infolgedessen auch der Baubeginn sowie die Inbetriebnahme. Ab Planfeststellungsbeschluss wird mit et-

wa einem Jahr für die parlamentarischen Beschlüsse und den Grunderwerb, drei Monaten für die Baufeldräumung, die nur im Winter stattfinden kann, sowie einer Bauzeit von rund zweieinhalb Jahren gerechnet. Der Planfeststellungsbeschluss ist für Ende 2020 eingeplant. Die Länder waren bisher davon ausgegangen, dass Investitionen, die wie beim Schnellbahnbau sehr weit in die Zukunft gerichtet sind, von Beginn an auf einen Betrieb ohne betriebliche Engpässe ausgelegt und geplant werden müssen. Auch leichte oder schwere Störungsfälle sollen nicht dazu führen, dass Tausende Reisende Einbußen in der Betriebsqualität auf sich nehmen müssen. Vor diesem Hintergrund gibt es bei vielen bestehenden Eingleisigkeiten in S-Bahn-Netzen Forderungen oder Planungen, diese Engpässe durch zweigleisigen Ausbau zu beseitigen (z. B. bei der S-Bahn Berlin bei Strausberg oder der S-Bahn Hamburg bei Blankenese). Im Planfeststellungsverfahren zur S21 zeigte sich jedoch, dass solche zukunftsgerichteten Ziele voraussichtlich nicht rechtssicher genug sind, um entsprechende Eingriffe in Eigentumsrechte Dritter zu rechtfertigen.

Info: Dr. Christina Jakob,
NAH.SH GmbH

Verkehrsvertrag verlängert

Das Land Schleswig-Holstein hat den Verkehrsvertrag mit der Nordbahn im Bahnnetz Nord im Los B um zwei Jahre verlängert. Nachdem der Finanzausschuss des Landtages die Verlängerung zur Kenntnis genommen hat, stimmte Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz ihr abschließend zu. Der Vertrag endet damit nicht wie geplant nach zehn Jahren Mitte Dezember 2021, sondern erst Mitte Dezember 2023.

Grund für die Verlängerung, die als Option im Verkehrsvertrag bereits vorgesehen war, ist die Ausschreibung „XMU“ (X Multiple Unit), in der das Land neue, innovative Triebwagen sucht. Diese Fahrzeuge sollen im

Netz Nord ab Dezember 2023 eingesetzt werden. Durch die Vertragsverlängerung wird nun die Zeit bis zum Start überbrückt. Die neuen Triebwagen mit alternativer Antriebstechnik sollen ab Ende 2023 die heutigen Dieseltriebwagen in den Bahnnetzen Nord und Ost ersetzen. Eine Vertragsverlängerung mit DB Regio in den genannten Netzen ist ebenfalls vorgesehen.

Der Vertrag mit der Nordbahn im Netz Nord umfasst die Bahnlinien Neumünster – Bad Oldesloe (RB 82) und Neumünster – Heide – Büsum (RB 63).

Info: Dennis Fiedel, NAH.SH GmbH

Projekte aus Schleswig-Holstein mit vordringlichem Bedarf

Am 5. November 2018 hat das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse zur Bewertung der bisher im potentiellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankerten Projekte bekanntgegeben. Eine Reihe von Projekten aus Schleswig-Holstein wurde mit einem positiven Kosten-Nutzen-Faktor (NKV) von über 1 bewertet und steigt in den vordringlichen Bedarf auf:

Niebüll – Westerland (NKV 1,13): Die Strecke Niebüll – Westerland soll weitgehend zweigleisig ausgebaut werden. Lediglich der Bereich Tinnum soll eingleisig bleiben. Die Autoverladung in Westerland soll ebenfalls optimiert werden.

Itzehoe – Brunsbüttel (NKV 1,1): Die Strecke von Itzehoe bis zu einem Übergabebahnhof im Industriegebiet Brunsbüttel soll für den Güterverkehr elektrifiziert werden.

Ausbau Lübeck – Büchen – Lüneburg (NKV 1,02) und Lübeck – Schwerin (NKV 1,03): Beide Strecken sollen als Zubringerstrecken für den Güterverkehr zur Festen Fehmarnbeltquerung elektrifiziert werden. Der Ausbau Lübeck – Lüneburg wird vorerst zurückgestellt, da die Maßnahme S4 Hamburg – Ahrensburg

(s. *Knoten Hamburg*) ebenfalls die erforderlichen Güterverkehrskapazitäten schafft. In Mecklenburg ist für die Strecke Lübeck – Schwerin eine Umfahrgasse in Bad Kleinen angedacht, die eine direkte Führung des Güterverkehrs Richtung Süden erlaubt und gleichzeitig den Personenverkehr beschleunigt.

Knoten Hamburg (NKV 2,9):

Unter dem Projekt summieren sich Einzelprojekte, die zur Entlastung des Knotens Hamburg beitragen. Besonders relevant sind aus Sicht von Schleswig-Holstein:

- S4 Ost: Bau separater S-Bahn-Gleise zwischen Hasselbrook und Ahrensburg-Gartenholz.
- Viertes Bahnsteiggleis Elmsborn: Zur Entspannung der Betriebsabläufe erhält Elmsborn ein weiteres Bahnsteiggleis.
- S4 West Altona-Nord: Mit einer kreuzungsfreien Verbindung im Bereich Hamburg-Langenhorn können Züge aus den Ferngleisen von Elmsborn direkt auf die S-Bahn-Infrastruktur Richtung Hamburg S-Bahn City-Tunnel wechseln.

Info: Jochen Kiphard, NAH.SH GmbH

XMU: Angebotsfrist endet

Die Ausschreibung zur Beschaffung und Instandhaltung innovativer Fahrzeuge und zum Aufbau einer spezifischen Energieversorgungsinfrastruktur geht auf die Zielgerade: Am 21. September 2018 wurden die Bieter zu letztverbindlichen Angeboten aufgerufen, die Frist endet Mitte Januar. Im Anschluss wertet die NAH.SH GmbH die Angebote aus und gibt dem Wirtschafts- und dem Finanzausschuss des Landtages eine Empfehlung. Der Zuschlag soll im ersten Quartal 2019 erfolgen.

Im Juli 2018 hat die NAH.SH parallel dazu die Finanzierung und Vorhaltung der Fahrzeuge (XMU II) ausgeschrieben. Der Teilnahmewettbewerb wurde mittlerweile abgeschlossen. Die NAH.SH hat erste Aufklärungsgespräche mit den Bewerbern geführt, die sich qualifiziert haben. Die Bewerber sind nun zu indikativen

Finanzierungsangeboten aufgefordert. Auf dieser Basis sollen im Januar 2019 Verhandlungen stattfinden. Die Bewerber um die Finanzierung werden zu finalen Angeboten aufgefordert, wenn feststeht, wer den Zuschlag im Verfahren XMU I erhält.

Info: Esther van Engelhoven,
NAH.SH GmbH

IMPRESSUM

Herausgeber:

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH)
Raiffeisenstraße 1, 24103 Kiel
Tel. 0431 66019-0, www.nah.sh

Gestaltung: PEPERONI

Werbe- und PR-Agentur GmbH

Druck: G+D Grafik+Druck

GmbH+Co KG

Auflage: 1.500 Exemplare

Erscheint mehrmals jährlich.

NAH.SH veröffentlicht Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen ist ein Thema, das momentan viele Gemeinden beschäftigt. Das Thema ist äußerst vielschichtig und komplex. Es fängt mit der Frage der Zuständigkeit für den Haltestellenausbau und deren Finanzierung an und hört mit der Frage, welche Bauweise denn überhaupt barrierefrei ist, auf. Für Letzteres hat die NAH.SH nun einen Leitfaden herausgegeben, der einen Mindeststandard für barrierefreie Bushaltestellen beschreibt. Der Leitfaden richtet sich insbesondere an die Planenden in Kommunen, Straßenbauämtern und sonstigen Fachverwaltungen im NAH.SH-Ver-

bundgebiet sowie an die von diesen Stellen beauftragten Planungsbüros. Das Ziel der Barrierefreiheit im ÖPNV ist in diversen Gesetzen verankert, jedoch oft in Form unbestimmter Rechtsbegriffe und ohne verbindliche Vorgabe von technischen Richtlinien. Der neue Leitfaden soll allen Beteiligten bei der Umsetzung helfen, indem er den Stand der Technik sowie der gesetzlichen Grundlagen widerspiegelt. Für jedes Element einer Bushaltestelle definiert der Leitfaden Mindeststandards in Form und Maß, die zwingend erforderlich sind, um Barrierefreiheit zu gewährleisten. Er-

gänzt werden diese Mindeststandards um weitere Empfehlungen, die bei dem jeweiligen Element berücksichtigt werden sollten, für Barrierefreiheit jedoch nicht zwingend sind. Erarbeitet hat den Leitfaden eine Arbeitsgruppe aus Aufgabenträgern, Vertretern von Behindertenverbänden, Verkehrsunternehmen und Straßenbausträgern unter Leitung der NAH.SH. Die breite Zusammensetzung der Arbeitsgruppe garantiert eine ausgewogene und weitreichende Bearbeitung des Themas. Die Verkehrsunternehmen haben zum Beispiel auf das Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und

eingesetzten Fahrzeugen geachtet und die Betroffenenvertreter haben sichergestellt, dass die Belange der Mobilitätseingeschränkten hinreichend berücksichtigt werden. Als Grundlage für die technischen Inhalte dienen allgemein anerkannte Regeln der Technik wie DIN-Normen und Regelwerke der Forschungsgesellschaft Straßen und Verkehrswesen (FGSV). Alle Unterlagen zum Leitfaden für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen finden Sie unter www.nah.sh/barrierefreie-bushaltestellen

Info: Simon Preis, NAH.SH GmbH

LÜMO nun auch per SEPA-Lastschrift zahlen

Seit Februar 2018 läuft nun das Nachtangebot LÜMO des Stadtverkehr Lübecks. Immer in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen in der Zeit von 1 bis 5 Uhr morgens können Fahrgäste LÜMO per App bestellen und von Haustür zu Haustür fahren. Alle Anfragen der Fahrgäste werden über die IT-Plattform des Berliner Start-up-Unternehmens CleverShutt-

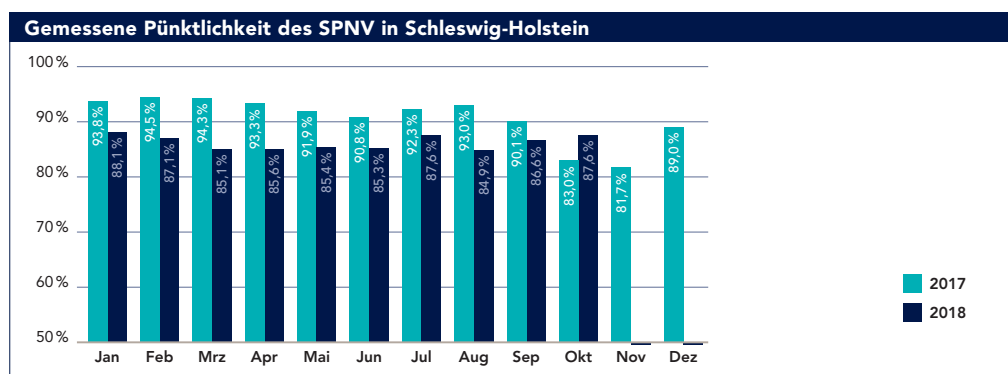
le erkannt und gebündelt. Die eingesetzten Elektro-PKWs fahren in einem definierten Gebiet zwischen Lohmühle, Altstadt und Hochschulstadtteil. Die Fahrpreise orientieren sich am Schleswig-Holstein-Tarif. Fahrgäste zahlen demnach einen Sockelbetrag der Preisstufe 2 in Höhe von 2,60 €. Dazu kommt ein Komfortzuschlag von 1 € pro Kilometer. Für Fahrgäste, die bereits einen gültigen

Fahrschein, eine Wochen-/Monatskarte oder ein Semesterticket haben, entfällt der Sockelbetrag. Deshalb ist auch zu beobachten, dass ein Großteil der Fahrgäste der ersten Monate Studierende sind. Die Bezahlung erfolgt ganz automatisch und völlig bargeldlos. Dafür muss der Fahrgast seine Bezahldaten in der LÜMO-App hinterlegen. Bisher war nur die Bezahlung per Kreditkarte möglich. Seit

dem 23.11.2018 kann der Kunde aber auch eine Zahlung per SEPA-Lastschrift wählen. Damit ist das Bezahlen noch einfacher geworden. Die LÜMO-App ist kostenlos im Apple Store oder im Google Play Store erhältlich. Mehr Informationen zu LÜMO gibt es unter www.sv-luebeck.de

Info: Dr. Carolin Höhnke, Stadtverkehr Lübeck GmbH

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit stagnieren weiter



Die Pünktlichkeit im Nahverkehr im echten Norden bleibt auf einem mäßigen Niveau. DB Regio erreichte im Netz Mitte im Oktober durchschnittlich eine Pünktlichkeit von 76 %, im Netz West stagniert der Wert bei 75 %. Im Landesdurchschnitt ergeben sich 87,6 % Pünktlichkeit. Etwa 1 % der Zugleistungen fielen im Oktober landesweit wegen Personalmangels aus. Baumaßnahmen haben den Zugverkehr vor allem

zwischen Elmshorn und Hamburg, zwischen Kiel und Lübeck und zwischen Kiel und Opendorf eingeschränkt. Nur 91,7 % der bestellten Leistung wurden mit Zügen erbracht, 5,7 % durch Busse ersetzt und 2,6 % sind ersatzlos ausgefallen. Das traf vor allem den RE 7 zwischen Neumünster und Hamburg. Die NAH.SH hat außerdem ihr Qualitätsmanagementsystem weiterentwickelt. Erstmals wurde auch der

Schienerersatzverkehr in die Bewertung aufgenommen. Seit im Netz West wieder Marschbahnwagen fahren, ist die QMS-Bewertung dort von 3,2 auf 2,2 gestiegen. Zum dritten Quartal sank sie auf 2,7. Insgesamt war die Bewertung in den ersten Quartalen 2018 besser als in den Vorjahren (2,2 zu 2,7), im dritten Quartal aber etwas schlechter (2,4).

Info: Jan Glienicke, NAH.SH GmbH

Neue Agentur

Zum Ende der Vertragslaufzeit hat die NAH.SH GmbH ihren Rahmenvertrag für Kommunikationsdienstleistungen neu ausgeschrieben. Für den Zeitraum 2019–2022 gab es eine europaweite Ausschreibung in einem zweistufigen Verfahren.

Von den insgesamt 17 Bewerbern der ersten Stufe hat die NAH.SH fünf zur Abgabe eines Angebots aufgefordert. Nachdem sich eine der aufgeforderten Agenturen aus dem Wettbewerb verabschiedet hat, haben die verbleibenden vier Bieter am 26. September ihre Kampagnenideen vor dem Arbeitskreis Kommunikation der NAH.SH präsentiert. Die Agentur boy aus Kiel konnte sich im Wettbewerb mit dem wirtschaftlichsten Angebot durchsetzen.

Info: Dr. Marina Ehlerding, NAH.SH GmbH

*Frohe Weihnachten
und ein gutes neues Jahr!*



NAH.SH
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.