



Herrn  
Hendrik Oehler  
per E-Mail:  
[hendrik.oehler@ascheberg-mobil.de](mailto:hendrik.oehler@ascheberg-mobil.de)

16 . April 2014

Sehr geehrter Herr Oehler,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 16. März 2014 zur Bahnstrecke Kiel – Lübeck. Der geplante Ausbau der Bahnstrecke Kiel-Lübeck erfolgt auf Basis eines Fahrplankonzeptes, das folgendes Grundangebot (jeweils im Stundentakt) beinhaltet:

1. Ein schneller Regionalexpress verbindet Kiel und Lübeck und hält nur noch in Plön, Bad-Malente-Gremsmühlen und Eutin (und ggf. Bad Schwartau). Diese Züge sind optimal in die Umsteigeknoten in Lübeck und Kiel (der derzeit zum Umsteigeknoten ausgebaut wird) eingebunden. Die Fahrzeit dieses Zuges beträgt nur noch 56 Minuten zwischen Kiel und Lübeck und nur noch 21 Minuten zwischen Kiel und Plön.
2. Eine Regionalbahn bedient zwischen Kiel und Lübeck alle Unterwegsbahnhöfe. Gegenüber dem heutigen Zustand wird diese Regionalbahn im Abschnitt zwischen Kiel und Ascheberg ca. 6 Minuten schneller, womit auch Ascheberg vom Streckenausbau profitiert.
3. Eine weitere Regionalbahn fährt halbstündlich versetzt zur Regionalbahn Kiel-Lübeck zwischen Kiel und Preetz damit Raisdorf und Preetz weiterhin halbstündlich mit Kiel verbunden sind.

Zwischen Kiel und Lübeck (bzw. Fahrzielen, die mit dem dann deutlich beschleunigten RE erreicht werden würden) sind im Jahr 2012 ca. 170.000 Fahrten unternommen worden, die zukünftig von der Fahrzeitreduzierung profitieren werden. Darin nicht enthalten sind Fahrgäste z.B. aus Eckernförde oder Rendsburg mit Fahrziel Lübeck oder darüber hinaus, die dann ebenfalls deutlich kürzere Reisezeiten hätten. Zudem profitiert ein Teil der über 100.000 Fahrgäste zwischen Kiel und Plön durch die deutlich verkürzte Reisezeit.

Die Bahnhöfe, die zur Zeit mit zwei Zügen pro Stunde an Kiel angebunden sind, werden auch in Zukunft zwei Züge pro Stunde nach Kiel haben. Während Raisdorf und Preetz dabei nach/von Kiel einen annähernden Halbstundentakt aufweisen, wird für Plön die Situation entstehen, dass Abfahrten und Ankünfte in Plön zwar weiterhin im Halbstundentakt erfolgen, die deutlichen Fahrzeitunterschiede zwischen RE und RB werden aber dafür sorgen, dass z.B. aus Kiel die Abfahrt mit dem RE zur Minute '01 erfolgt und die RB be-

reits zur Minute '12 folgt. Ascheberg hat und hatte keine regelmäßige halbstündliche Verbindung mit Kiel.

Das Ausbaukonzept für die Strecke Kiel - Lübeck wurde 2008 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen. Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass im Saldo täglich knapp 950 Fahrten vom Auto auf die Bahn verlagert werden und weitere 300 Fahrten neu induziert werden. Nennenswerte Abwanderungen von der Bahn zum Auto sind nicht zu erwarten.

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein muss das Verkehrsministerium bei den Fahrplankonzepten die Auswirkungen auf das gesamte Land berücksichtigen. Mit dem neuen Konzept werden die beiden größten Städte des Landes, die gleichzeitig die wichtigsten Umsteigeknotenpunkte sind, deutlich besser miteinander verbunden. Die Auswirkungen strahlen bis an die Westküste aus und kommen somit einer Vielzahl von Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteinern zu Gute. Weitere Informationen finden sich auch im beigefügten Bericht der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH (Anlage).

Ein Buskonzept Ascheberg - Preetz wurde vom Land nicht vorgeschlagen. Vielmehr soll die Busanbindung in der Region Ascheberg an das neue Fahrplankonzept angepasst werden.

Ihr Vorschlag dagegen sieht, statt des in Schleswig-Holstein auf vielen Strecken praktizierten und der Nachfrage angepassten Schnell-Langsam-Konzepts, ein Langsam-Langsam-Konzept vor. Bei einem Langsam-Langsam-Konzept wird der regelmäßigen Bedienung aller Halte einer Strecke im Halbstundentakt der Vorrang gegeben. Im Schnell-Langsam-Konzept wird eine Strecke hingegen mit zwei überlagernden Stundentakten bedient, wobei die aufkommensstärkeren Orte mit einem schnellen Stundentakt abgedeckt werden und überlagernd ein langsamerer Stundentakt alle weiteren Bahnhöfe bedient. In stark verdichteten Bereichen ist ein Langsam-Langsam Konzept zumeist zweckmäßiger und wird daher z.B. bei S-Bahnsystemen angewandt. In eher ländlich strukturierten Bereichen mit längeren Reiseweiten ist das Schnell-Langsam-Konzept hingegen wirkungsvoller, da es die unterschiedlichen Bedürfnisse der Reisenden von größeren und kleineren Stationen besser miteinander in Einklang bringen kann.

Das Schnell-Langsam-Konzept wird daher überall dort in Schleswig-Holstein eingesetzt, wo lange Reiseweiten auftreten und mehrere Zugsysteme überlagert geführt werden. Ihr Langsam-Langsam-Konzept verbessert zwar die Anbindung von Ascheberg deutlich im Vergleich zum derzeit geplanten Ausbaukonzept. So würde der Ort nicht nur halbstündlich statt stündlich in alle Richtungen angebunden, sondern auch die Reisezeiten verkürzt werden (z.B. auf 24 statt 28 Minuten nach Kiel). Demgegenüber stehen allerdings deutliche Verschlechterungen für eine Vielzahl anderer Reisender. Die Fahrzeiten für Reisende aus Kiel, Preetz oder Plön verlängern sich in Ihrem Konzept deutlich im Vergleich zum Ausbaukonzept:

	Konzept Ascheberg-Mobil	Konzept 2. Ausbaustufe Ki-HL
Ascheberg – Kiel	24 Minuten	28 Minuten
Ascheberg – Lübeck	49 Minuten	48 Minuten
Preetz – Kiel	18 Minuten	17 Minuten
Preetz – Lübeck	58 Minuten	59 Minuten
Plön – Kiel	34 Minuten	20 Minuten
Plön – Lübeck	42 Minuten	34 Minuten
Eutin – Kiel	48 Minuten	33 Minuten
Eutin – Lübeck	28 Minuten	21 Minuten
Kiel – Lübeck	76 Minuten	55 Minuten
Plön – Hamburg	102 Minuten	88 Minuten
Fahrzeitverkürzung		
Fahrzeit etwa gleichbleibend		
Fahrzeitverlängerung		

Unter Berücksichtigung der tatsächlich zwischen den einzelnen Orten herrschenden Verkehrsströme, fällt die Bewertung des Fahrplans noch deutlich schlechter aus. Die massiven Reisezeitverlängerungen werden durch die in einigen kleinen Orten vorgesehene höhere Taktung nicht aufgewogen. So würde sich z.B. für die jährlich 170.000 Reisenden zwischen Kiel und Lübeck die Fahrzeit um 21 Minuten verlängert. Auch zwischen Plön und Kiel würden über 100.000 Fahrgäste jährlich von einer Verlängerung der Fahrzeiten um 14 Minuten betroffen sein.

Auch überregional verlängert sich die Fahrzeit im Konzept von Ascheberg-Mobil die Fahrzeit und damit die touristische Anbindung von Plön nach Hamburg um etwa eine Viertelstunde. Die beiden anderen bedeutenden Relationen aus dem Kreis Plön (Raisdorf – Kiel und Preetz – Kiel) erfahren keine Beschleunigung durch Ihr Konzept.

Auch überregional nach Hamburg verbessert sich in Ihrem Konzept von Preetz oder Raisdorf weder die Fahrzeit noch die Verfügbarkeit der Bahn, da auch in Zukunft der schnellste Weg über Kiel führen wird und halbstündlich angeboten wird.

Insgesamt bietet Ihr Fahrplanvorschlag lediglich für Reisende aus Ascheberg Vorteile. Diese werden mit deutlichen Angebotsverschlechterungen für die große Mehrzahl der anderen Reisenden „erkauft“. Der Vorschlag wird daher nicht dem Ziel gerecht, die Anbindung des Kreises Plön spürbar zu verbessern.

Wichtig ist es deshalb, zusammen mit dem Kreis nun, die Einbindung Aschebergs in das ÖPNV-Netz gezielt zu optimieren. Die weiteren Gespräche spielen hier eine zentrale Rolle.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Frank Nägele

Anlage: Bericht der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH vom 07.02.2014