

Der Fahrplan ins moderne Bahn-Zeitalter

Land legt ehrgeiziges Konzept für den Nahverkehr vor: Neue Oberleitungen und Gleise, mehr Digitalisierung und Internet im ÖPNV

Frank Jung

Wir werfen den Stein heute relativ weit nach vorn“, sagt Bernd Buchholz. Normalerweise stellt das Land seine Nahverkehrspläne für fünf Jahre auf. So enthält zwar auch die gestern vorgestellte jüngste Auflage ein Maßnahmenpaket bis 2026. Doch das ist nicht alles. „Zugleich möchten wir den großen Wurf über dieses Datum hinaus“, betont der Verkehrsminister. Mehr noch: Sogar sein „Haupt-Augenmerk“ richtet der FDP-Politiker auf die langfristige Perspektive. Und so finden sich die schwergewichtigeren Projekte denn auch eher in der Abteilung mit dem Zeithorizont „circa 2030“.

Züge sollen nur noch elektrisch fahren

Bis dahin peilt Buchholz ebenfalls den kompletten Verzicht auf Dieselloks in Schleswig-Holstein an. Eine tragende Säule dafür soll die Elektrifizierung der Marschbahn von Itzehoe bis nach Sylt und der zweigleisige Ausbau zwischen Niebüll und Klaxnbüll sein. Bis spätestens 2030 legt sich das Land mit dem neuen Plan darauf fest. Ein zweites großes Elektrifizierungsprojekt will der Minister mit dem selben Datum „als Kernthema im Katalog ganz nach oben holen“: Zwischen Neumünster und Bad Oldesloe soll es eine Oberleitung und zudem ein zweites Gleis geben. Nicht allein, um den Abschnitt für Züge zwischen diesen beiden Städten attraktiver zu machen, sondern vor allem für ein übergeordnetes Ziel: So entstünde ein leistungsfähiger östlicher „Bypass“ für die wichtigen Nord-Süd-Verkehre in Schleswig-Holstein.

Die Züge von Flensburg und Kiel nach Hamburg müssten dann nicht mehr zwangsläufig durch das überlastete Nadelöhr Elmshorn fahren, durch das auch die Marschbahn hindurch muss. Sondern den Zügen aus Flensburg und Kiel stünde dann auch ein östlicher Korridor offen. Von Bad Oldesloe aus nämlich könnten sie dann die von Lübeck nach Hamburg führende Trasse mitbenutzen. Die im Gegenzug ein Stück weit entlastet werden soll, indem die S-Bahn aus Hamburg auf eigener Trasse bis nach Bad Oldesloe verlängert wird.

S-Bahnen um Hamburg sollen ausgebaut werden

Auch für das westliche Hamburger Umland listet die 2030-Abteilung im Landesnahverkehrsplan (LNVP) einen Ausbau der S-Bahn auf: Bis dahin soll die jetzt in Pinneberg endende Linie bis



nach Elmshorn weitergeführt werden. Nur Regionalzüge, deren Taktung zuvor auch verbessert werden soll, reichen dort laut Buchholz für die Nachfrage nicht mehr aus.

Zumal der LNVP den Anspruch hat, das Fahrgastaufkommen bereits bis 2026 im Vergleich zur Zeit vor Corona um 20 Prozent zu steigern. Blickt man darauf von heute aus, entsprechen dies

„Der ÖPNV hört nicht am Bahnhof auf, sondern geht von Tür zu Tür.“

Arne Beck
Geschäftsführer Nah.Sh

sogar einem Plus von rund 80 Prozent, verdeutlicht der Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Nah.Sh, Arne Beck. So stark sind die Passagierzahlen durch die Pandemie im ersten Quartal dieses Jahres zurückgegangen.

Beck unterstreicht, dass eine Aufholjagd sich nicht auf eine bessere Infrastruktur reduziert. Auch neue Tarifangebote, mehr Service, Qualität und Digitalisierung, etwa im Ticketvertrieb und durch WLAN-Ausstattung von Zügen und Bussen seien deshalb wichtige Bausteine für

mehr Nachfrage im ÖPNV. Dessen Bedeutung steige durch die Wichtigkeit des Klimaschutzes, betont der Nah-Sh-Chef.

Und bereits vor Corona sei das Vertrauen in den Bahnverkehr im Norden „durchaus strapaziert worden“, weiß der Verkehrsminister. Er denkt an das Chaos auf der maroden Marschbahn ebenso wie an Tücken der neuen Doppelstock-Triebwagen auf den Routen von Kiel und Flensburg nach Hamburg. „Mehr Robustheit“ beim Betrieb müsse her, fordert Buchholz von der Bahn.

ÖPNV-Projekte für vier Milliarden Euro

Basis des LNVP ist ein externes Gutachten, das das Land im Frühjahr vorgestellt hat. Das Papier hat allerdings ausdrücklich keine Prioritäten gesetzt und sich nicht um die Finanzierbarkeit gekümmert. Das tut nun laut Buchholz die gegenüber dem Gutachten reduzierte Projektauswahl im LNVP. Alle darin vom Minister finanziell als realistisch eingestufte Infrastrukturausbauten kosten rund vier Milliarden Euro. Das Land will sie ganz überwiegend aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes bezahlen. 300 Millionen Euro erhält Schleswig-Hol-

stein aus diesem Topf pro Jahr. Am Freitag im Bunderrat will Buchholz für eine Erhöhung kämpfen. Jährlich 2,5 Millionen mehr fände er für den Anfang angebracht. Schleswig-Holstein hat nach Ansicht des Liberalen einen

Extra-Zuschlag verdient – schließlich sei es das Bundesland mit den wenigsten elektrifizierten Bahngleisen.

Ein Meilenstein für den allmählichen Abschied vom Dieselantrieb ist deshalb auch die bereits beschlossene

ne Anschaffung von 55 Akku-Triebwagen durch das Land. Sie sollen bis 2023 den Betrieb auf vielerlei Nebenstrecken übernehmen, etwa zwischen Flensburg und Kiel oder auf der Strecke Kiel-Rendsburg-Schleswig-Husum. Auch dieser Schritt ist im LNVP verbrieft.

Neuer Bahnhof mitten in Flensburg?

Abhängig von mehr Regionalisierungsmitteln vom Bund macht der Minister weitere Ausbauten, die der LNVP auch als prinzipiell sinnvoll definiert. Als ein Beispiel nennt Buchholz bessere Verbindungen zwischen Kiel und Lübeck sowie eine Wiederinbetriebnahme der Strecke von Flensburg nach Niebüll. Für Letzteres brauche es allerdings auch einen Bahnhof mitten in der Innenstadt von Flensburg, weil sonst kein ausreichendes Fahrgastaufkommen zu erwarten sei. „Ausdrücklich appelliere ich deshalb an die dortige Kommunalpolitik, uns mit einem Plan dafür zu unterstützen“, sagt Buchholz. So wie überhaupt die Mitwirkung aller Städte und Kreise wichtig sei, damit sich der LNVP umsetzen lasse. „Der ÖPNV hört nicht am Bahnhof auf, sondern geht von Tür zu Tür“, gibt Nah.Sh-Chef Beck zu bedenken. Bis September sind die Kommunen aufgefordert, ihre Anregungen und Ziele für einen besseren ÖPNV zu formulieren. Dann soll der Plan vom Landtag beschlossen werden.

Der vollständige Landesnahverkehrsplan im Internet: www.nah.sh/lnvp

Stabilität beim Betrieb bleibt das Wichtigste

KOMMENTAR



Frank Jung
fju@shz.de

Liegt es nun an besonderer Weitsichtigkeit des Verkehrsministers, dass ein Landesnahverkehrsplan zum ersten Mal einen Blick über die übliche Frist von fünf Jahren versucht? Oder eher daran, dass die in den nächsten fünf Jahren realisierbaren Projekte dem Ressort-Chef nicht ambitioniert genug erschienen wären?

Sei's drum. Eine Chance der jetzigen Vorgehensweise liegt jedenfalls darin,

dass alle Beteiligten über das Stadium loser Ideen hinaus einen langfristigen Orientierungsrahmen haben. In die Form dieses Landesplans gegossen, werden Ausbauschritte immerhin mit einem ernsthaften politischen Willen hinterlegt. Das ist ein Anfang, um mehr Geld zu organisieren. Zugleich haben Städte und Kreise damit etwas auf dem Tisch, woran sie ihre Arbeiten für einen attraktiveren ÖPNV ausrichten können. Etwa was Kapazitäten von Busverbindungen oder Lage und Qualität von Stationen angeht.

Noch besser wäre jedoch, wenn die Verkehrspolitik verinnerlichen würde, dass sie mit dem bisher gewohnten langen Atem beim Bahnausbau aus der Zeit zu fallen droht. Wenn die Potenziale einer Verkehrswende zum Klimaschutz ausgeschöpft werden sollen,

muss ein anderes Tempo rein. Da ist die Landesebene zu mehr Ehrgeiz aufgerufen, auch wenn eine Kehrtwende letzten Endes von neuen Weichenstellungen auf Bundesebene abhängt. Vor allem, was die Verteilung finanzieller Mittel angeht.

Und noch eins braucht ein ÖPNV, der nach Corona aus seiner tiefsten Krise wieder hochkommen will: Verlässlichkeit wenigstens des bisher schon vorhandenen Angebots. Die ehrgeizigsten Pläne nützen nichts, wenn die Betriebsstabilität nicht besser wird. Namentlich der Deutschen Bahn da Daumenschrauben anzulegen, bleibt eine mindestens ebenso wichtige Aufgabe für die Politik.

Auch wenn das viel weniger Spaß macht, als auf dem Papier fantasievoll in die Bahn-Zukunft zu blicken, ob mittel- oder langfristig.