Programm für Reaktivierung und Neubau von Bahnhalten

Neue Bahnstationen in Kiel und Umgebung als kostengünstige Möglichkeit einer Verbesserung des Zugangs zum System „Bahn“ für viele Bürger

JOCHEN SCHULZ | WIEBKE PRECKWINKEL | LUKAS KNIPPING

Die NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) hat seit der Regionalisierung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein dafür gesorgt, dass in Schleswig-Holstein 36 neue Stationen errichtet wurden. Allein in Kiel und Umgebung hat sich die Anzahl der Stationen verdreifacht und viele weitere Stationen sollen folgen. So wird der Zugang zum System Bahn erleichtert und es werden Grundlagen für weitere Ausbauschritte gelegt.

Die Ausgangslage

Bei Übernahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch das Land Schleswig-Holstein am 1. Januar 1996 gab es in Kiel und Umland ganze fünf Bahnstationen (Kiel Hbf, Gettorf, Flintbek, Raisdorf, Preetz). In den Jahrzehnten zuvor war es zu einem Rückzug der Bahn aus der Fläche gekommen, wie er durchaus typisch für Westdeutschland war. Immerhin gab es noch Anfang der 1950er Jahre über 40 Bahnstationen in Kiel und seinem Umland. Streckenstilllegungen und Bahnhofsschließungen hatten für eine Abwärtsspirale gesorgt, die beispielsweise mit der Aufgabe der Strecken nach Bad Segeberg (1961) und Schönberger Strand (1975) traurige Höhepunkte hatte. Ein erster Wendepunkt wurde ab 1987/88 erreicht: Auf den verbliebenen Strecken verkehrten Regional-Schnell-Bahnen im Takt, allerdings mit weniger Halten. Eine Vereinbarung zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der damaligen Deutschen Bundesbahn sorgte für frischen Wind im SPNV. Symbolisiert wurde dieser Wandel auch durch die neuen Dieseltriebwagen vom Typ VT 628.2.

Rückkehr in die Fläche

In Schleswig-Holstein wurde die Übernahme der Verantwortung für den SPNV auch dafür genutzt, systematisch nach Möglichkeiten zu suchen, Bahnhöfe und Haltepunkte wieder in Betrieb zu nehmen oder neue Stationen entsprechend der Siedlungsentwicklung zu errichten. Es zeigte sich schnell, dass so große Potenziale erreicht werden könnten und viele Standorte infrage kämen. Auch die Reaktivierung ganzer Bahnstrecken wurde in die Planung aufgenommen.

Leistungsfähigere Triebwagen ermöglichen erste Projekte

Der SPNV in Schleswig-Holstein war in den 1990er Jahren geprägt von den Triebwagen der Serie VT 628.2. Diese Fahrzeuge haben einen wichtigen Beitrag zur Modernisierung des SPNV geleistet. Sie waren durchaus komfortabel, gleichzeitig aber nicht sehr beschleunigungsstark und nicht barrierefrei. Es war klar, dass bei der nach Einführung der Regionalisierung in Angriff genommenen Ausschreibung von Verkehrsleistungen neue Fahrzeuge gefordert würden. Diese Fahrzeuge würden

Abb. 1: Hier entsteht im Oktober 2014 der neue Haltepunkt Kiel-Russee. Wenige Monate später werden hier die ersten Züge halten.

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

sprintstärker sein und somit bei identischen Fahrplänen die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte ermöglichen. Für Kiel und sein Umland bedeutete dies, dass mit Zeithorizont 2000 die neuen Haltepunkte in Kiel-Suchsdorf und Felde in Planung gingen.

Treiberrolle beim Land Schleswig-Holstein

Die damalige LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS) hatte bei den Projekten die Treiberrolle übernommen. Zur Jahrtausendwende waren die Prozesse bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen schlanker als heute. Projekte konnten schnell umgesetzt werden. Doch es gab auch Unsicherheiten: Nur auf Betreiben der LVS wurde bei der Reaktivierung bzw. dem Neubau der Stationen das wesentlich einfachere Plangenehmigungsverfahren der Standard. Das aufwendige Planfeststellungsverfahren konnte vermieden werden. Auch mussten sich manche Eisenbahner erst daran gewöhnen, dass der Abbau von Anlagen nun ein Ende gefunden hatte. Und selbstverständlich gab es vor Ort kleinere Widerstände unmittelbarer Anlieger, die aber immer gut gelöst werden konnten.

Erfolg der Stationen ist Auslöser für weitere Projekte

Die beiden Stationen Kiel-Suchsdorf und Felde wurden nach kurzer Bauzeit im Winter 2000 in Betrieb genommen und erfreuten sich sofort Fahrgastzahlen, die die Prognosen übertrafen. Besonders positiv verlief die Entwicklung im ca. 15 km von Kiel entfernten Felde an der Strecke nach Rendsburg. Hier erschließt der neue Haltepunkt die 2100 Einwohner zählende Gemeinde, aber auch zahlreiche andere Gemeinden im Umfeld. Bereits einige Jahre später wurde deutlich, welch positive Entwicklungen der neue Bahnhaltepunkt auf den lokalen Immobilienmarkt hatte. Für zahlreiche Neubürger war der Bahnanschluss entscheidend für den Kauf eines Grundstückes oder einer Immobilie. Die Ein- und Aussteigerzahl stieg von anfänglich 300 auf derzeit ca. 500 Ein- und Aussteiger / Werktag. Unmittelbar am Bahnhof entstand ein für die ländliche Gemeinde eher untypischer Geschosswohnungsbau.

Großes Einzelhandelszentrum errichtet Haltepunkt auf Eigeninitiative

Der neue Haltepunkt in Felde hatte einen wichtigen Beitrag zur Sichtbarkeit des SPNV rund um Kiel geleistet. Die attraktiven Fahrzeiten, der leicht merkbare Takt und die Bedienungsfrequenz täglich von frühmorgens bis spätabends hatten gezeigt, dass der Schienenverkehr ein wichtiger Standortfaktor werden kann. Die Kieler CITTI Handelsgesellschaft mbH, die direkt an den Bahnstrecken von Kiel nach Rendsburg und Eckernförde seit 2006 ein großes Einkaufszentrum betreibt, hatte schnell die Bedeutung eines Bahnanschlusses erkannt und sich bei der LVS um einen eigenen Bahnhof bemüht. Die Idee entstand 2005, 2006 wurde konzipiert und das Finanzierungskonzept erstellt und 2007 wurde in kürzester Zeit ein Bahnhaltepunkt Kiel-Hassee CITTI-PARK geplant und gebaut (Abb. 2). Bauherr war dabei CITTI, die Bahnsteiganlagen wurden nach Erstellung an die DB Station&Service AG übertragen. CITTI finanzierte auch ein Drittel der Gesamtkosten in Höhe von 3 Mio. EUR des Bahnhofs, der auch einen Kieler Stadtteil bedient. Das Land Schleswig-Holstein und die Landeshauptstadt Kiel übernahmen die restlichen Kosten nach gleichen Teilen. Nach anfänglich 200 Ein- und Aussteigern / Werktag nutzen heute 600 Personen / Werktag den Bahnhof.

Abb. 2: Das Handelsunternehmen CITTI errichtete 2007 in Kiel-Hassee den Bahnhof Kiel-Hassee CITTI-PARK mit direktem Zugang ins Einkaufszentrum.

Auch kleine Projekte ermöglichen deutliche Verbesserungen

In den darauffolgenden Jahren wurden weitere Entwicklungen durch das Projekt einer Stadt-Regionalbahn (SRB) nach Karlsruher Vorbild beeinflusst. Das Projekt hatte insgesamt 18 neue Haltepunkte an den Strecken rund um Kiel vorgesehen, stagnierte aber bereits ab 2005 und wurde 2015 definitiv beerdigt. Es setzte sich die Erkenntnis durch, dass zunächst kleinere Projekte umgesetzt werden müssen.
2008 wurde durch die LVS ein Konzept für einen zusätzlichen Vorortverkehr zwischen Kiel und Rendsburg, 2009 für die Reaktivierung der Strecke von Kiel nach Schönberger Strand vorgelegt. Alleine durch diese Konzepte wurden 14 weitere Stationen in Kiel und Umland möglich.

Abb. 3: Der Umbau des Kieler Hauptbahnhofes im Jahr 2014 war die Grundlage für weitere Angebotsverbesserungen im Kieler Vorortverkehr.

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

Abb. 4: Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung wird Anfang 2015 der neue Haltepunkt Kiel-Russee in Betrieb genommen.

Abb. 5: Inbetriebnahme des Haltepunktes Kiel-Oppendorf mit dem schleswig-holsteinischen Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz und DB Regio Nord-Chef Torsten Reh im September 2017

Zunächst wurde aber noch 2010 der neue Bahnhof Kiel-Elmschenhagen an der Bahnstrecke nach Lübeck in Betrieb genommen. Dieser Bahnhof hat in erster Linie eine betriebliche Bedeutung als zusätzliche Kreuzungsstation auf der eingleisigen Strecke, bedient aber gleichzeitig einen weiteren Kieler Stadtteil.

Ausbauten zwischen 2013 und 2015

Mehr Gleise im Kieler Hauptbahnhof für Ausweitung des Vorortverkehrs

Es kristallisierte sich heraus, dass eine Ausweitung des Vorortverkehrs rund um Kiel nur in Verbindung mit einer Kapazitätserhöhung des gerade einmal sechs Gleise zählenden Kieler Hauptbahnhofs möglich sein würde. Hier entstand in der LVS 2010 die Idee, mit zusätzlichen Zungenbahnsteigen zwei neue Bahnhofsgleise zu realisieren. 2011 begannen die Planungen, und bereits drei Jahre später waren die zwei neuen Gleise realisiert. Die Zusammenarbeit mit der DB Netz AG und der DB Station&Service funktionierte hier außerordentlich gut. Für insgesamt nur ca. 10 Mio. EUR wurde diese höchst wirksame Kapazitätserweiterung in Rekordzeit umgesetzt. Im Projekt wurden auch noch für alle Gleise des Hauptbahnhofes die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten erhöht (Abb. 3).

Regionalbahn 75 als Beispiel für die Rückkehr der Bahn in die Fläche

Seit der erfolgreichen Inbetriebnahme der Station Felde an der Bahnlinie Kiel – Rendsburg forderten immer mehr Gemeinden an der Strecke die Reaktivierung, bzw. den Neubau weiterer Haltepunkte. Gleichzeitig entstand der Wunsch nach zusätzlichen Fahrtmöglichkeiten, vielleicht sogar einem Halbstundentakt zwischen Kiel und Rendsburg. Dass alle diese Wünsche nur durch eine zusätzliche stündlich verkehrende Regionalbahn zu realisieren wären, zeigte die LVS in ihrem 2008 erstellten Konzept auf, das bereits als Option bei der Ausschreibung der Verkehrsleistungen berücksichtigt wurde. Die Realisierung musste allerdings noch bis 2014/2015 warten, da die sich über mehr als ein Jahrzehnt hinziehende Sanierung der Rendsburger Hochbrücke mit einem längeren eingleisigen Abschnitt verbunden war, der die Umsetzung des Fahrplankonzeptes unmöglich machte. Doch Anfang Januar war es so weit und mit einem Schlag konnten bis Anfang 2015 fünf neue Haltepunkte in Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek und Schülldorf umgesetzt werden. Auch hier funktionierte die Zusammenarbeit mit der DB Station&Service hervorragend. Rechtzeitig war der Haltepunkt Felde durch die DB Netz zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut worden. In Melsdorf und Schülldorf wurden Systemanschlüsse zum Busverkehr aufgebaut. Die neuen Stationen werden gut angenommen, über 1000 Kunden nutzen die Regionalbahn 75 täglich (Abb. 4).
Nahezu gleichzeitig mit den fünf neuen Haltepunkten an der Strecke nach Rendsburg wurde Ende 2014 auch die Station Kronshagen an der Strecke Kiel – Eckernförde in Betrieb genommen. Die Station befindet sich im Zentrum der knapp 12 000 Einwohner zählenden Gemeinde.

Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberg – Schönberger Strand

Ein weiteres Projekt ist die Reaktivierung der 25 km langen Strecke nach Schönberg und Schönberger Strand. Diese Strecke wurde 1981 im Personenverkehr stillgelegt, im Kieler Stadtgebiet noch im Güterverkehr zum Ostuferhafen betrieben und im äußersten Abschnitt als Museumsbahn zwischen Schönberg und Schönberger Strand genutzt. Der mittlere Abschnitt wurde nur sporadisch genutzt. In Vorbereitung einer geplanten Wiederinbetriebnahme wurde gemeinsam mit dem Busbetrieb des Kreises Plön (VKP) ein Bahn-Bus-Konzept ausgearbeitet.
Um in Kiel innerstädtisch die Erschließung eines Berufsbildungszentrums zu erleichtern und den Busverkehr zu entlasten, konnte bereits 2013 ein Haltepunkt „Kiel Schulen am Langsee“ in Betrieb genommen werden. 2014 begannen die Bauarbeiten für die Reaktivierung der Gesamtstrecke, die leider immer wieder unterbrochen werden mussten. 2017 konnte allerdings ein erster Teil der Strecke für den SPNV reaktiviert werden. Zwei neue Stationen in Kiel-Ellerbek und Kiel-Oppendorf (Abb. 5) kamen hinzu und ein stündlich verkehrender Pendelzug ermöglicht nun einen Bahnanschluss für das Kieler Ostufer.
2018 erfolgte ein Projektstopp aufgrund erhöhter Kosten, der aber 2019 wieder aufgehoben wurde. Seitdem wartet das Projekt auf den erfolgreichen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Dann werden noch weitere sechs Haltepunkte (Schönkirchen, Probsteierhagen, Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand) gebaut werden (Abb. 6).

Weitere Zukunft des Vorortverkehrs rund um Kiel

Ausblick

In den kommenden Jahren könnte sich die Zahl der Zugangsstellen zum SPNV in Kiel und Umland bis 2035 noch einmal verdoppeln (Abb. 6). Mit einem vergleichsweise geringen Aufwand wäre die Einrichtung eines S-Bahn-ähnlichen Systems für die Region möglich. Einige zweigleise Strecken-

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

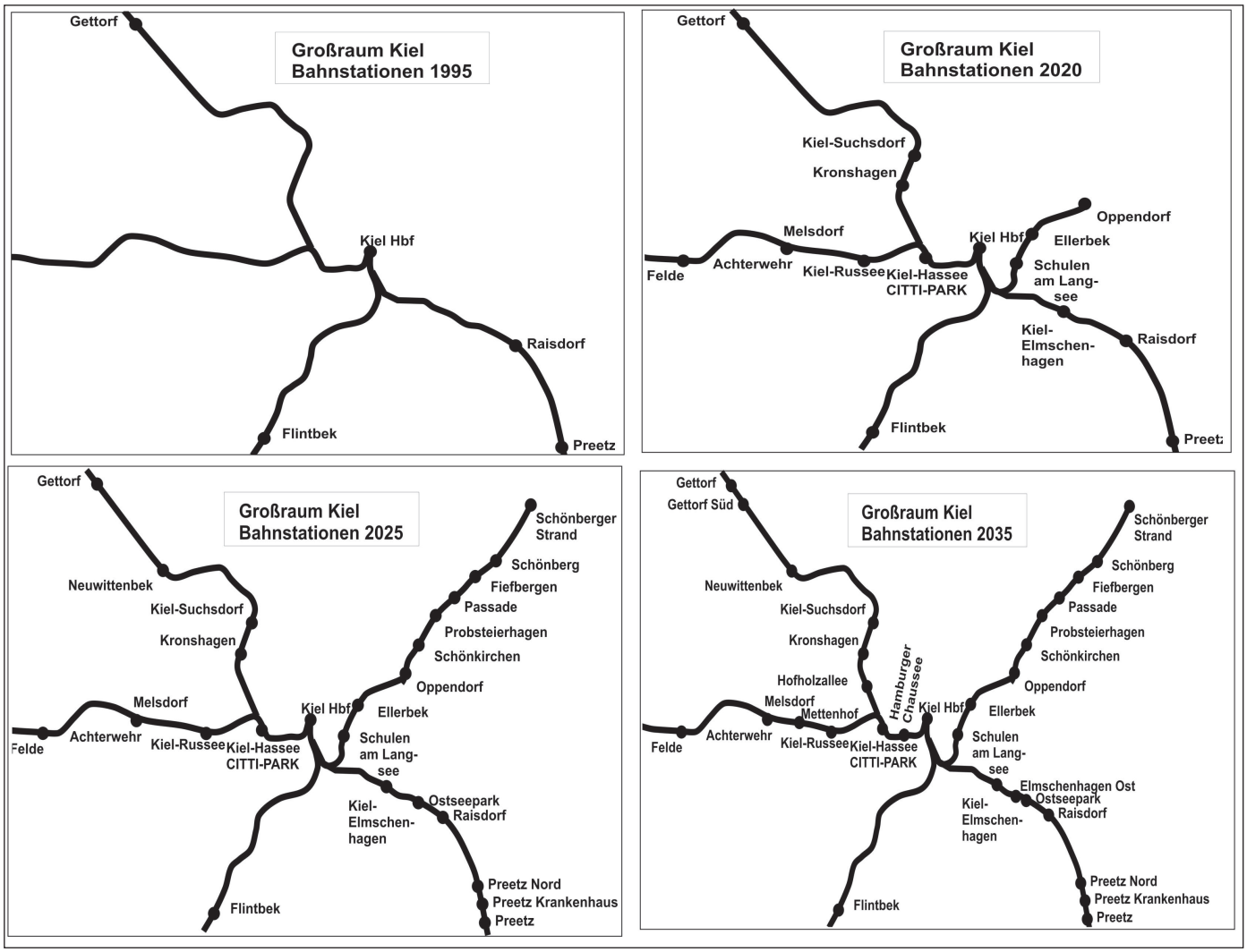

Abb. 6: Die Entwicklung von Bahnhöfen und Haltepunkten in Kiel und Umland zwischen 1995 und 2035

Quelle aller Abb.: NAH.SH

abschnitte und die Aufhebung zweier Flaschenhälse im unmittelbaren Zulauf auf Kiel wären ausreichend. Dann könnten ca. 15 weitere Bahnhöfe und Haltepunkte entstehen und überall ein Halbstundentakt realisiert werden.

Wichtig wird es sein, in Zukunft die Verknüpfung zum Busverkehr deutlich zu verbessern und die Verzahnung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung voranzutreiben. Auch der Aufbau eines hochwertigen ÖPNV-Systems (Tram oder BusRapidTransit) für die innerstädtischen Verkehre in Kiel bietet neue Verknüpfungsmöglichkeiten zum Bahnsystem und zu den neuen Haltepunkten.

Bau einfacher Haltepunkte – Erhebliche Einsparpotenziale

Der Bau neuer Haltepunkte am bestehenden Netz ist eine einfache Möglichkeit, die Erschließungswirkung des Verkehrsträgers Eisenbahn zu verbessern. Zwar sind häufig Anpassungen an bestehenden Anlagen, z. B. in der Nähe befindlichen Bahnübergängen, erforderlich, dennoch ist es baulich ein einfaches Vorhaben, an eine bestehende Schiene eine Bahnsteigkante zu setzen. Vor diesem Hintergrund ist die Kostenentwicklung einfacher Bahnsteigbauten allerdings besorgniserregend: Während bis Mitte der 2010er Jahre neue Bahnsteige bereits für ca. 250 000– 300 000 EUR zu realisieren waren, werden aktuell durch die DB Station&Service Kosten in Höhe von 1-1,5 Mio. EUR veranschlagt. Dies entspricht in etwa einer Verdreifachung. Diese Kostenentwicklung konterkariert die Bemühungen, den Schienenverkehr leichter zugänglich zu machen.

Fazit

Durch ein stringentes Handeln und einen langen Atem gelang es der NAH.SH (früher LVS), die Anzahl der Bahnstationen in Kiel und Umgebung in den vergangenen 20 Jahren zu verdreifachen. Mittels oft recht einfacher Haltepunkte wurde der Zugang zur Bahn deutlich verbessert. Damit ist die Bahn bei den Menschen präsenter, ihre Bedeutung für die eigenen Wege gewinnt an Bedeutung. Die Grundlage für weitere Schritte hin etwa zu einem S-Bahn-ähnlichen System ist gelegt. ■

Dipl.-Ing. Jochen Schulz
Bereichsleiter Planung
jochen.schulz@nah.sh

Dipl.-Geogr. Wiebke Preckwinkel
Mitarbeiterin im Bereich Planung
wiebke.preckwinkel@nah.sh

Dipl.-Sozialwiss. Lukas Knipping
Mitarbeiter im Bereich Planung
lukas.knipping@nah.sh

Alle Autoren:
NAH.SH Nahverkehrsverbund
Schleswig-Holstein GmbH, Kiel

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH