



Fotos: Engel

Planen aus Sicht der Fahrgäste:

Ab durch die Mitte

Der „Schienenflieger“: Anschluss für Schleswig-Holstein von Rainer Engel



➤ Ein Neubauprojekt macht Furore, bringt aber die Politik nicht in Bewegung: Der „Schienenflieger“ könnte Kiel mit dem Hamburger Flughafen und der Hamburger City verbinden. Der Zug müsste über die Grenzen von drei verschiedenen Bahnsystemen hinweg fahren – das sprengt bisherige Vorstellungen. Eines der Hindernisse: Das Eigentum an der zu nutzenden Infrastruktur liegt bei mehreren Unternehmen.

■ Das Problem

Der Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel, im Norden der Stadt gelegen, hat derzeit keinen Schienenanschluss. Eine Verlängerung der S-Bahn von Hamburg her ist zwar im Bau, aber um schnell in Richtung Schleswig-Holstein zu gelangen, müsste man bis zum Hamburger Hauptbahnhof fahren. Die schnellste Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein direkter Bus nach Kiel mit einer Fahrzeit von 87 Minuten. Schon seit 1990 ist das Kieler Verkehrsministerium bemüht, eine Verbindung zum Hamburger Flughafen auf der Schiene zu erarbeiten. Doch die bisherigen Ergebnisse sind unbefriedigend.

■ Ein historisches Defizit

Das liegt an einem historischen Defizit aus der Zeit der Kleinstaaterei. Von Hamburg führt eine Bahnlinie in weitem Bogen westlich am Flughafen vorbei, die heute vom Fernverkehr genutzte Bahnlinie über Elmshorn, die bereits 1844 in Betrieb ging. Sie wurde auf dänisches Betreiben gebaut und endete im damals dänischen Altona. Östlich davon wurde die Bahnlinie von Hamburg nach Lübeck erst 1855 in Betrieb genommen, nachdem dänische Interessen den Bau um mehr als zwei Jahrzehnte verzögert hatten. Diese Bahnlinie wurde erst später von Bad Oldesloe über Bad Segeberg mit Neumünster verbunden. In weitem Bogen umgehen beide Verbindungen den Raum um

Norderstedt, der zum „Speckgürtel“ der Hansestadt zählt und heute der am dichtesten besiedelte Raum Schleswig-Holsteins ist. Die Bahnerschließung dieses Raums begann erst im Jahr 1883 von Altona aus, Neumünster wurde erst 1916 erreicht. Bis heute gibt es von den Gemeinden am nördlichen Stadtrand lediglich eine Nahverkehrsverbindung, mit der der Hamburger Hauptbahnhof nur mit Umsteigen und vielen Zwischenhalten zu erreichen ist. Auch wenn die Eisenbahn Altona – Kaltenkirchen – Neumünster (AKN) und die U-Bahn nach Norderstedt einen hohen technischen Stand aufweisen – als schneller Zubringer zum ICE ist die Verbindung mit dem Auto nicht konkurrenzfähig.

■ Ab durch die Mitte

Die Idee einer schnellen Verbindung von Kiel über Neumünster zum Flughafen und weiter zum Hamburger Hauptbahnhof startete unter dem Begriff „Flugzug“ und erreichte bereits unter diesem Namen in Schleswig-Holstein Bekanntheit. Nachdem allerdings sich eine Schweizer Fluggesellschaft und die Schweizerischen Bundesbahnen ein kommerzielles Angebot unter diesem Namen unter Markenschutz stellen ließen, wird das Projekt unter dem Namen „Schienenflieger“ in die Öffentlichkeit gebracht. Die Idee baut auf bereits vorhandenen gutachtlichen Untersuchungen auf. Kern sind:

- die Ertüchtigung des nördlichen Abschnitts der AKN für 120 bis 160 km/h,

Foto links: Schienen dürfen bei der Planung keine Grenzen kennen: Die Gleise der AKN (hier bei Ulzburg) sind viel zu schade nur für Nahverkehr von Station zu Station. Hier könnte auch der Express von Kiel über den Flughafen bis in die Hamburger City fahren.

Foto rechts: Nadelöhr Hamburg? Die schlecht genutzte Güterumgebungsbahn neben der S-Bahn bietet neue Chancen. Sie könnte fast durchgehend zweigleisig ausgebaut werden.

- ein Neubauabschnitt von Norden zum Flughafen und
- die Mitbenutzung von S-Bahn und Gütergleisen bis zum Hauptbahnhof.

Nach Berechnungen von PRO BAHN wäre der „Flugzug“ von Kiel zum Flughafen nur 52 Minuten unterwegs. Verglichen mit den heutigen Fahrzeiten per Auto über die A7 oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln quer durch Schleswig-Holstein und Hamburg ist dieser Wert geradezu revolutionär.

■ Vom Flughafen weiter in die City

Für die 2.000 Fahrgäste, die auf der Strecke zum Flughafen fahren wollen, würde sich das Projekt nicht lohnen – genauso wenig wie viele andere Flughafenverbindungen. Unter anderem deshalb hat der Vorschlag von Stichstrecken zum Flughafen bisher keine Begeisterung ausgelöst. 10.000 Fahrgäste täglich könnte die durchgehende Verbindung befördern, prognostiziert der geistige Vater des Projekts, Holger Busche. Die Weiterführung auf den S-Bahn-Gleisen wäre möglich, aber nur mit der Fahrzeit der S-Bahn. Schneller wäre die Weiterfahrt auf der Güterumgebungsbahn und der Lübecker Bahn. Die vorhandenen Flächen macht einen weitgehend zweigleisigen Ausbau unabhängig von der S-Bahn möglich. Vergleicht man diesen Lösungsansatz mit dem immensen Aufwand, der jetzt in München mit einer Transrapid-Anbindung des Flughafens betrieben werden soll, so wirkt er wie der „Taxipreis“ eines Billigfliegers: Nach Berechnungen von PRO BAHN würde das Gesamtprojekt 200 Millionen Euro kosten. Selbst wenn es das Doppelte wäre, wäre es immer noch ein „Schnäppchen“.

■ Wo ist das Problem?

Ein Denkansatz ausschließlich aus der Sicht der Fahrgäste sprengt alle bisherigen Denkkategorien derjenigen, die mit der Planung von Eisenbahnen befasst sind.

Zunächst soll eine regionale Bahnlinie, auf der noch vor ein paar Jahren Schienenbusse von Ort zu Ort brummt, einen Express aufnehmen. Dann soll derselbe Express auf S-Bahn-Gleisen oder daneben bis in die Innenstadt fahren. Und schließlich ist dafür ein Neubauabschnitt mitten in einem dicht besiedelten Raum nötig. Allein das ist so neu, dass man Zweifel daran bekommt, ob nicht doch ein Haken in dem Konzept steckt. Beim zweiten Hinsehen zeigt sich, dass die Sicht aus der Perspektive der Fahrgäste etwas

Ungeheuerliches ist: Ein Unternehmen, auf erfolgreiche Vorortverkehre spezialisiert, soll sich mit Verkehr an der Grenze zur Hochgeschwindigkeit befassen. Darin stecken Chancen. Und so reagiert dieses Unternehmen positiv. Ein zweites, die S-Bahn, soll Fernzüge auf ihren Gleisen dulden. Hier müssen technische

*Ab durch die Mitte:
direkt zum Hamburger
Flughafen.*



Probleme gelöst werden, und das macht Arbeit. Ein drittes Unternehmen, das doch über einen leistungsfähigen Schienenweg von Hamburg nach Kiel verfügt, soll seine Gütergleise und die hoch belastete Zulaufstrecke von Lübeck aus zur Verfügung stellen. Hier kann man das Geld auch woanders gebrauchen. Alle drei müssten das Projekt verwirklichen – Hand in Hand. Und schließlich – bei 10.000 zu erwartenden täglichen Fahrgästen müsste doch so etwas funktionieren wie „Public Private Partnership“!

Um bei dem Vergleich zum Münchener Transrapid-Projekt zu bleiben: Es ist viel einfacher, eine Stelzenbahn mit einem Unternehmer in die Stadt zu setzen, als drei verschiedene Unternehmen mit völlig verschiedenen unternehmerischen Interessen unter einen Hut zu bringen.

■ Kein Geld?

„Vor ein paar Jahren hätte das noch Sinn gemacht. Heute ist vermutlich das Geld dafür nicht vorhanden“, sagte die frühere Ministerpräsidentin Schleswig-Holsteins, Heide Simonis, am 19. September 2003 gegenüber dem Hamburger Abendblatt. Für die Elektrifizierung der Bahnlinie Hamburg – Lübeck ist hingegen genauso Geld vorhanden wie für den Münchener Transrapid. Doch hier gibt es unternehmerische Interessen, die der Politik wichtiger erscheinen als eine Bahnlinie quer über drei verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinweg. Was fehlt, ist die Vorstellungskraft der Politiker, dass ein solches Projekt tatsächlich sinnvoll ist.

So mahnte der CDU-Landtagsabgeordnete Uwe Eichelberg, seinerzeit wirtschaftspolitischer Sprecher seiner Fraktion, „realistisch zu bleiben“. Visionen seien nötig, aber man müsse mit den Füßen auf dem Boden bleiben: „Ich sehe nicht, dass sich eine solche Bahn von selbst finanziert.“ Doch eine exakte Prüfung der Pläne hat bislang von offizieller Seite nicht stattgefunden. Der Nutzen wäre sicher weitaus größer als der so mancher anderer Neubauplanung bei Straße und Schiene. „Nicht sehen“ kann mit Blindheit zu tun haben.

Die Verlegung der AKN-Gleise in Kaltenkirchen und Ulzburg unter die Erde hat kaum neue Fahrgäste auf die Schiene gebracht – aber gekostet hat es dasselbe wie das Projekt der Flughafenverbindungen.

■ Wo kein Wille, da kein Weg

Von lokalen Politikern nördlich von Hamburg wird dem Projekt große Sympathie entgegengebracht. Die AKN hat sich dafür ausgesprochen, der Flughafen ist sehr daran interessiert und die Kieler Oberbürgermeisterin Angelika Volquartz setzt sich dafür ein. Doch eine gute Idee scheint nicht zu genügen, um bis in die Zentren der Macht auszustrahlen. Der Umgang der Landes- und Bundespolitik sowie der betroffenen Unternehmensführungen mit einem Projekt „Schienenflieger“ zeigt, dass nicht Vernunft, sondern Emotionen das Handeln prägen. Vielleicht zwingen leere Kassen doch dazu, das zu tun, was großen Ertrag bei kleinen Kosten verspricht. ■

Quellen

PRO BAHN Konzept: Ab durch die Mitte – Der Nicht-nur-Flugzug (2001), www.pro-bahn-sh.de/Flugzug.pdf
Weitere Informationen: www.schienenflieger.de