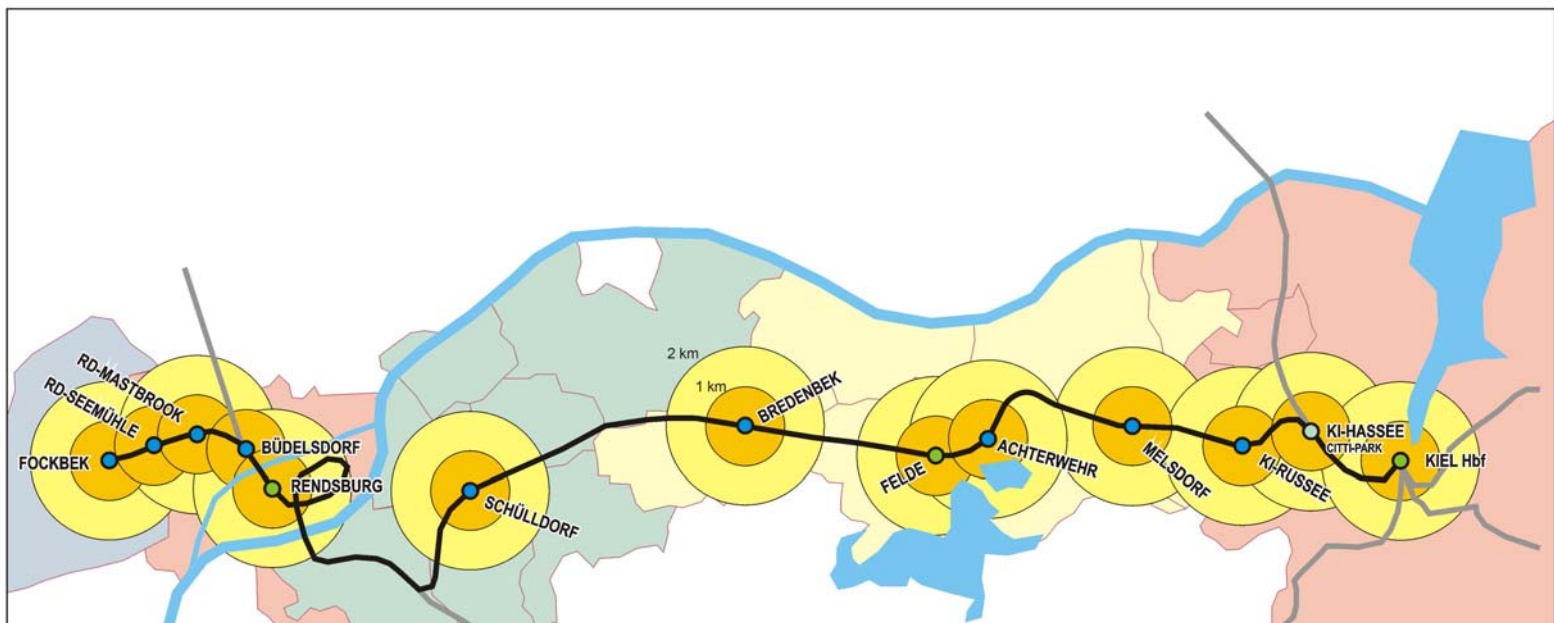


STRECKE KIEL - RENDSBURG

NEUES ANGEBOTSKONZEPT: VORORTBAHN KIEL - RENDSBURG - FOCKBEK



Beschreibung der

OPTION SCHNELL-LANGSAM-KONZEPT KIEL – RENDSBURG (- FOCKBEK)

mit

Potenzialanalyse für neue Bahnstationen

Dipl.-Ing. Jochen Schulz
und cand.-Ing. Alexander Horn

LVS Schleswig-Holstein
Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Kiel, den 27.11.2008

Inhaltsverzeichnis

1. **Einleitung**
2. **Vorhandene Untersuchungen**
3. **Aktuelle Untersuchungen**
 - 3.1 Methoden und Vorgehensweisen
 - 3.2 Untersuchung der einzelnen Standorte für mögliche neue Stationen
 - 3.2.1 Kiel-Hassee CITTI-PARK
 - 3.2.2 Kiel-Russee
 - 3.2.3 Kiel-Mettenhof
 - 3.2.4 Melsdorf
 - 3.2.5 Flemhude
 - 3.2.6 Achterwehr
 - 3.2.7 Bredenbek
 - 3.2.8 Kronsburg
 - 3.2.9 Ostenfeld
 - 3.2.10 Schülldorf
 - 3.2.11 Osterrönfeld
 - 3.2.12 Rendsburg-Büdelsdorf
 - 3.2.13 Rendsburg-Mastbrook
 - 3.2.14 Rendsburg-Seemühle
 - 3.2.15 Fockbek
 - 3.3 Vergleich im Überblick: Für zukünftige Bedienung geeignete Stationen
4. **Betriebskonzept**
 - 4.1 Grundzüge des Betriebskonzeptes
 - 4.2 Fahrplan
 - 4.3 Erforderliche Infrastruktur

Vor diesem Hintergrund und auch aufgrund der zahlreichen weiteren erfolgreichen Stationseröffnungen im Land, haben andere Gemeinden entlang der Strecke Kiel – Rendsburg das Interesse an einem neuen Bahnhof geäußert. Im Gespräch waren in den vergangenen Jahren folgende Standorte: Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek, Schülldorf und Osterrönfeld. Leider lassen die infrastrukturellen und fahrplantechnischen Rahmenbedingungen zum derzeitigen Zeitpunkt keinerlei Spielraum für zusätzliche Halte zwischen Kiel und Rendsburg. Nach Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf der Rendsburger Hochbrücke und bei Umsetzung eines bereits längere Zeit in der Diskussion stehenden Halbstundentaktes zumindest in der Hauptverkehrszeit zwischen Kiel und Rendsburg – also frühestens ab 2013/2014 – besteht aber bei Beibehaltung der Grundzüge des heutigen Betriebsprogramms die Möglichkeit der Einrichtung eines zusätzlichen Haltes.

Es war Wunsch des Kreises und der betroffenen Kommunen, bzw. der Ämter, dass durch die LVS Schleswig-Holstein Aussagen zur Potenzialermittlung vergleichend gegenübergestellt werden, dass aktuelle Fragebogenaktionen in den Gemeinden berücksichtigt werden und dass als Alternativkonzept auch ein so genanntes Schnell-Langsam-Konzept für die Strecke entwickelt und betrachtet wird, das die Bedienung aller Stationen vorsieht.

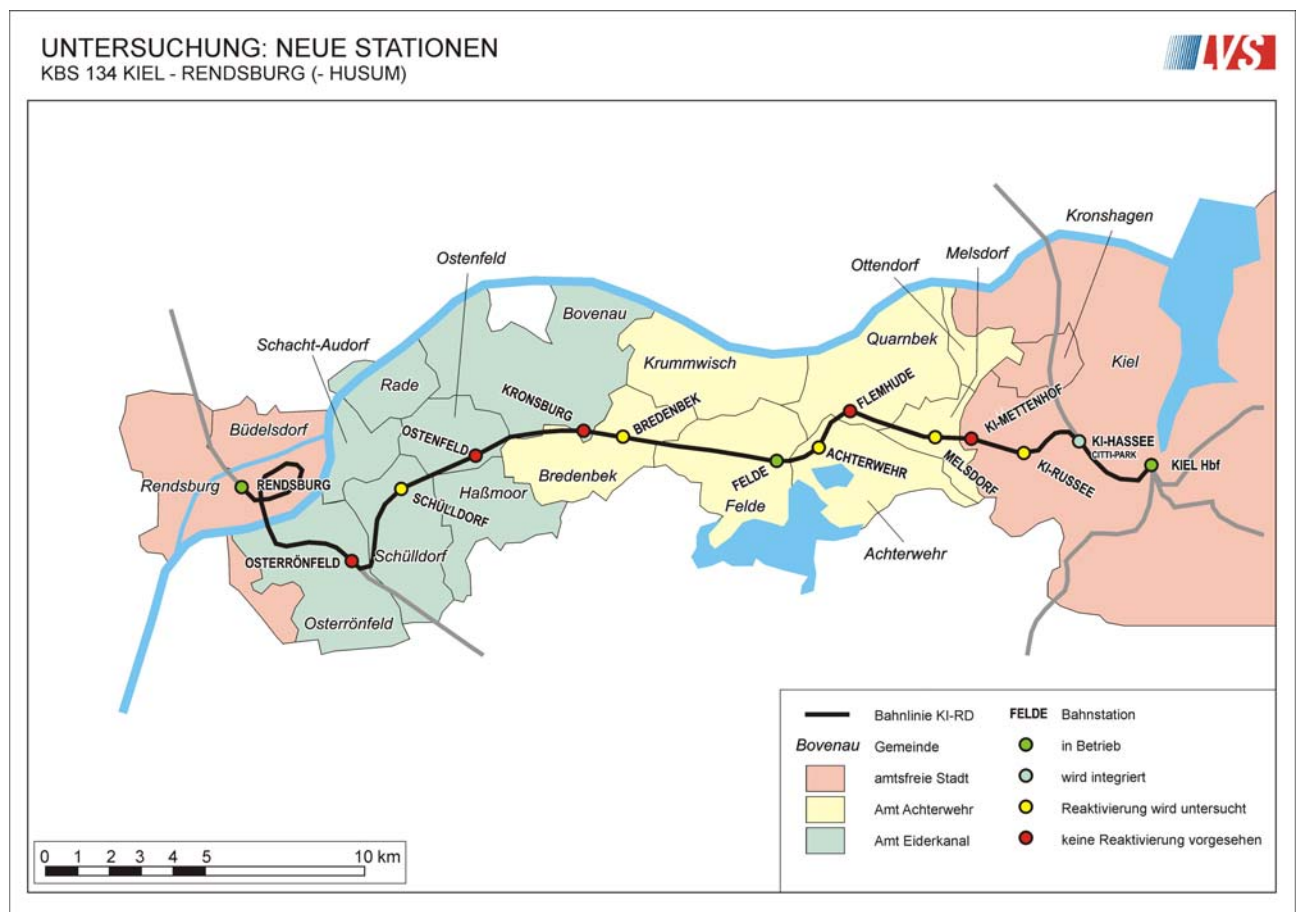


Abb. 5: Übersicht aller Stationen (heutige und ehemalige) und Darstellung des Untersuchungsgebietes

2. Vorhandene Untersuchungen

Durch die LVS wurden in den vergangenen Jahren regelmäßig potenzielle neue Bahnhalte unter die Lupe genommen. Eine erste Bewertung wurde 1996 für den ersten Landesweiten Nahverkehrsplan erstellt. Sie kommt für einzelne Stationen der Strecke Kiel - Rendsburg zu folgendem Ergebnis (Auszug):

Haltepunkt	Bewertung			voraussichtliche Investitionskosten (in Mio. DM)	Empfehlung
	Nachfrage	Kosten-deckungs-grad	allgemeiner Nutzen		
Achterwehr/Felde	+++	+++	Ländlicher Zentralort, Berufs- und Versorgungsverkehr, ungünstige Bahnhofslage	0,5	LNVP 2002
Bredenbek	+	+	unzureichende Erschließung, zu geringes Aufkommen	0,3	nein
Melsdorf/Mettenhof	++	++	Entwicklungsumgebung, Stadtverkehr (Bus)	0,3	LNVP 2002
Schülldorf	keine Angaben	keine Angaben	zu geringes Aufkommen, geringer Reisezeitgewinn		Option

Abb.: 6 Auszug aus dem Bericht „Perspektive 2010 für den 1. LNVP Schleswig-Holstein“.

Für den gewünschten Haltepunkt Schülldorf wurde durch die LVS im Sommer 2000 eine gesonderte Potenzialuntersuchung erarbeitet. Sie kam zum Schluss, dass eine Reaktivierung des Haltepunktes nicht zu befürworten sei (Prognose: ca. 90 Ein- und Aussteiger).

Auch im Rahmen der Voruntersuchungen für einen Integralen Taktfahrplan 2002 wurden einige potenzielle Bahnhalte an der Strecke Kiel – Rendsburg untersucht. Die im Juli 2001 fertig gestellte Studie problematisiert insbesondere die fahrplantechnische Realisierbarkeit weiterer Stationen und spricht sich gegen die Realisierung der Halte Bredenbek und Schülldorf aus. Ein neuer Halt in Melsdorf wird bei dieser Studie etwas positiver bewertet, die fahrplantechnischen Schwierigkeiten werden jedoch auch hier als so gewichtig bezeichnet, dass zunächst keine Realisierung empfohlen werden kann.

Voruntersuchungen die im Rahmen des geplanten neuen Bahnhofes Kiel-Hassee CITTI-PARK im Jahr 2006 unternommen werden, bestätigen erneut die fahrplantechnischen Schwierigkeiten zwischen Kiel und Rendsburg. Daher werden die Züge Kiel – Rendsburg – Husum zunächst auch nicht in Kiel-Hassee CITTI-PARK halten.

Im April 2007 wird auf Wunsch des Kreises Rendsburg-Eckernförde und der Gemeinde Schülldorf durch das Stationsbüro der LVS der Standort Schülldorf erneut begutachtet. Dabei kommt das Stationsbüro zu einer nun positiveren Einschätzung: 220-250 werktägliche Ein- und Aussteiger.

3. Aktuelle Untersuchung

3.1 Methoden und Vorgehensweisen

Die Auswahl von Standorten, die für die Untersuchung für zukünftige neue Haltepunkte in Frage kommen, erfolgte aufgrund von Vorschlägen der Kommunen und wurde um eigene Vorschläge ergänzt. Sie setzt sich im Wesentlichen zusammen aus ehemaligen, jetzt stillgelegten Bahnhöfen und neuen Standorten, da sich die Siedlungsschwerpunkte teilweise verlagert haben.

In dieser ersten Phase wird jeder der ausgewählten Standorte einzeln auf die drei Aspekte ‚erforderliche bauliche Maßnahmen‘, ‚Erschließungsmöglichkeiten‘ sowie ‚Fahrgastpotenziale‘ hin untersucht. Nur wenn ein Standort alle drei Bedingungen erfüllt, wird er in die weiteren Untersuchungen möglicher Bedienungskonzepte (siehe Kap. 4) einbezogen. Gibt es bereits unlösbare Probleme hinsichtlich des Platzangebotes oder der Erschließungsmöglichkeiten, so wird auf eine detaillierte Potenzialanalyse verzichtet.

Mit dem Aspekt **erforderliche bauliche Maßnahmen** wird am Standort untersucht, ob der eigentliche Haltepunkt, also der Bahnsteig (erforderliche Länge 140 m für einen freizügigen Einsatz verschiedener Fahrzeuge in Dreifachtraktion und 2,5 m Breite, Bahnsteighöhe 76 cm) mit Sitzgelegenheiten und Unterstand sowie die notwendige Bahntechnik (z.B. Signalanlagen, ggf. beschränkter Bahnübergang) errichtet werden kann.

Der Aspekt **Erschließungsmöglichkeiten** beleuchtet das Bahnhofsumfeld. Hierbei muss ausreichend Platz für Zuwegungen und Verknüpfungsf lächen wie Parkplätze (P+R-Stellplätze, Fahrradständer und evtl. -boxen) und eine Bushaltestelle in geeigneter Lage und Linienführung vorhanden sein.

Die Ermittlung der zu erwartenden **Fahrgastpotenziale** erfolgt durch die Auswertung von aktuellen Sozialdaten (Einwohner, Ein- und Auspendler), die Berücksichtigung größerer Vorkommen an Arbeitsplätzen (Gewerbegebiete, große Firmenstandorte) sowie attraktiver Freizeitziele (Einkaufszentren, Tourismusangebote, Sehenswürdigkeiten usw.). Wichtig ist auch eine günstige fußläufige Erreichbarkeit für den Quell- und Zielverkehr im Nahbereich der Station (ausreichende Einwohnerdichte und Ziele im 500 m- und 1000 m-Radius).

Zu beachten ist, dass die Eröffnung neuer Stationen und die Einführung neuer Bedienungskonzepte (siehe Kap. 4) erst mit Beendigung der Sanierungsarbeiten an der Hochbrücke Rendsburg erfolgen kann (voraussichtlich 2013), da diese erst dann wieder zweigleisig befahrbar ist und es dort zu notwendigen Zugbegegnungen kommen kann. Die Ergebnisse insbesondere der Fahrgastpotenzialanalyse sind dann eventuell nicht mehr zutreffend, sodass diese ggf. mit aktuellen Rahmenbedingungen wiederholt werden muss. Generell ist anzumerken, dass die Berücksichtigung von Angaben über zukünftige Ansiedlungen von Arbeitsplätzen (insbesondere bei Erweiterungsvorhaben von Gewerbegebieten seitens der Gemeinden) schwierig ist, da diese oftmals zeitlich und mengenmäßig sehr ungenau sind.

Anmerkungen für die Potenzialabschätzungen (Tabellen 1 - 9):

¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden),
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg,
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

3.2 Option: Reaktivierung und Neubau der Bahnstrecke Rendsburg - Fockbek

Die ehemalige Strecke Rendsburg – Husum über Erfde wurde bis zur Gemeinde Fockbek noch bis in die 1990er Jahre betrieben und erst im Jahr 2000 stillgelegt. Drei Kilometer Strecke sind heute noch vorhanden und betriebsbereit (sie dienen dem Anschluss des Gewerbegebiets Nord und einer dort vorhandenen Verladerampe. Eine Verlängerung bis nach Fockbek könnte auf dem vorhandenen Trasse erfolgen. Im Laufe dieser Verlängerung müssten zwei Bahnübergänge neu eingerichtet werden. Möglicherweise ist dies nur bei einem Betrieb der Strecke nach BOStrab (Betriebsordnung Straßenbahn) möglich.

Im Zuge der Reaktivierung dieser Strecke wären folgende Haltepunkte möglich:

- Büdelsdorf
- Rendsburg-Mastbrook
- Rendsburg-Seemühle
- Fockbek

Gegebenfalls könnten noch weitere Haltepunkte vorgesehen werden.

Es wird davon ausgegangen, dass ein Betrieb nach BOStrab mit den eingesetzten Fahrzeugen ohne Anpassungen möglich ist, da ohnehin kein Verkehren im Straßenraum vorgesehen ist

Im Zuge der Streckenreaktivierung müssten weitere Bahnübergänge auf den heutigen Stand der Technik gebracht werden, ggf. sind Oberbaumaßnahmen und insbesondere im Bereich der ca. 1,5 km neu zu bauenden Strecke auch umfangreiche Erdarbeiten erforderlich. Vor diesem Hintergrund kann es nicht sichergestellt werden, dass die Reaktivierung der Strecke tatsächlich erfolgt.

3.2 Untersuchung der einzelnen Standorte für mögliche neue Stationen

3.2.1 Kiel-Hassee CITTI-PARK

Die im Dezember 2007 neu eröffnete Station wurde auf Initiative von CITTI errichtet und zu gleichen Teilen mit den Mitteln des Landes Schleswig-Holstein, der Stadt Kiel und der Betreibergesellschaft des CITTI-Parks finanziert. Anschließend wurde sie der DB Station & Service AG übertragen. Sie ist von vornherein für die Abwicklung des Zugverkehrs auf den Linien Kiel – Eckernförde – Flensburg und Kiel – Rendsburg – Husum und somit für häufigere Zughalte und größere Fahrgastaufkommen ausgelegt.

Erfolgte bauliche Maßnahmen und Erschließung

Die zweigleisige Station ist mit 2 Bahnsteigen von je 160 m Länge und einer Fußgängerüberführung mit Treppen und Liften ausgestattet. Neben dem direkten überdachten Zugang vom CITTI-Park gibt es zwei weitere Außenzugänge, die die Benutzung der Station unabhängig von den Öffnungszeiten des Einkaufszentrums sicherstellen. Sie befinden sich auf der Westseite neben dem ehemaligen Bahnhofsgebäude (seit Sommer 1981 keine Personenzughalte mehr) in der Straße Altenrade sowie auf der Ostseite am Ende der Straße Arfrade, erreichbar über Saarbrückenstraße und Stadtrade. In diesem Bereich entsteht noch ein neues Parkhaus mit einer direkten Zufahrt neben den Gleisen über die Saarbrückenstraße.

Fahrgastaufkommen und zukünftige Potenziale

Die seit Dezember 2007 betriebene Station wird seitdem von ca. 200 Fahrgästen täglich genutzt, obwohl sie bisher lediglich von den 40 Zügen pro Tag der Pendelverbindung Kiel Hbf. – Eckernförde bedient wird. Die Züge der Linien Kiel – Flensburg sowie Kiel – Rendsburg – Husum können derzeit aufgrund von Fahrplanzwängen (Eingleisigkeit, ITF-Anschlusssicherung) noch nicht halten. Mit Beendigung der Bauarbeiten an der Rendsburger Hochbrücke wird die Station aber in den Fahrplan von und nach Husum aufgenommen, bzw. im Rahmen des für diese Option entwickelten Betriebsprogramms stündlich angefahren.

Die Station wird derzeit nur zu den Öffnungszeiten des Einkaufszentrums mit Zughalten bedient. Die Buslinie 300 verkehrt zur Haltestelle „Kiel, CITTI-Park“ ebenso auch nur von Montag bis Sonnabend, Sonntag ist kein Betrieb. Weiter ist die Station über die Haltestelle „Stadtrade“ (5 Min. Fußweg) der Buslinie 51 erreichbar, die werktags im 15 Min.-Takt verkehrt. Es wird davon ausgegangen, dass bei einer werktäglichen Bedienung im hier skizzierten Stundentakt ein zusätzliches Fahrgastpotenzial von ca. 200 Ein- und Aussteiger akquiriert werden kann.

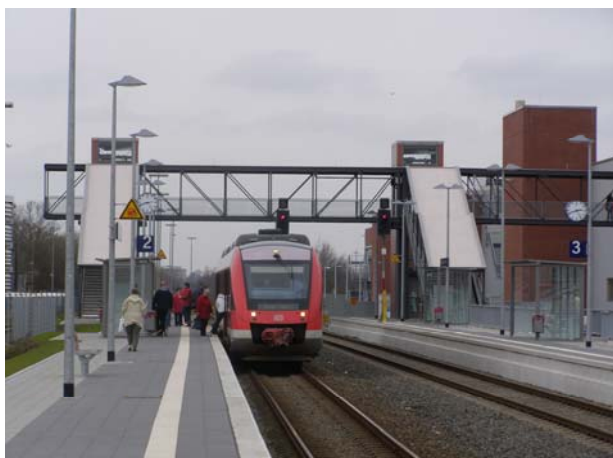


Abb. 7 und 8: Die zwei Außenbahnsteige mit dem Zugang zum Einkaufszentrum; Detailansicht des Zugangs

3.2.2 Kiel-Russee

Der alte und mögliche neue Haltepunkt befindet sich an der Straßenbrücke über Eisen- und Autobahn (A 215) Russeer Weg / Ecke Köpenicker Straße, der seit Sommer 1981 nicht mehr bedient wird, dessen Umfeld (Buskehre und Parkraum) jedoch noch besteht und somit wieder genutzt werden könnte.



Abb. 9: Blick von der Brücke Russeer Weg auf die Lage des neuen Bahnsteigs an der alten Buskehre. Im Vordergrund rechts die alte Fahrradrampe, im Hintergrund die Zufahrt vom Köpenicker Weg.

Erforderliche bauliche Maßnahmen

Der Bahnsteig von 140 m Länge erstreckt sich ab der Brücke Russeer Weg in östliche Richtung bis in den Bereich vor dem Gewerbebetrieb. Der Zugang erfolgt in dem Abschnitt, in dem die ehemalige Buskehre bis an das Gleis heranreicht.

Erschließungsmöglichkeiten

Die alte Buskehre, die über den Köpenicker Weg erreicht wird, sollte nicht wieder für den Busverkehr genutzt werden. Die derzeitige Haltestelle der Linien 61 und 62 „Köpenicker Straße“ befindet sich östlich der Einfahrt zur Buskehre. Sie könnte in westliche Richtung zwischen Buskehreneinfahrt und Kreuzung Russeer Weg verlegt werden, da dort eine asphaltierte Rampe als Zugang für Radfahrer zum Gleis besteht und daneben eine Treppe für Fußgänger errichtet werden kann. Die alte Buskehre kann stattdessen für Fahrradstellflächen und P+R-Parkplätze genutzt werden, da die Straßen des umliegenden Wohngebiets bereits stark durch Anwohnerparken belastet sind.

Fahrgastpotenziale

Einzugsgebiete sind hauptsächlich die Stadtteile Russee (7.402 EW), welcher sich direkt südlich der Station erstreckt, sowie Hasseldieksdamm nördlich der Bahnlinie und Autobahn gelegen (2.845 EW). Auch aus der Großwohnsiedlung Mettenhof könnten über die Buslinie 61 vermehrt

Fahrgäste zur Station gelangen. In erster Linie dient sie den Anwohnern des Einzugsgebiets, größere Gewerbegebiete gibt es in fußläufiger Entfernung nicht, lediglich ein Betrieb direkt östlich neben der Buskehre. Die Station dürfte großen Zuspruch für Fahrten in Richtung Kieler Innenstadt bekommen, da sich die Fahrtzeiten im Vergleich zum Bus (die Linien 61/62 benötigen derzeit 20 Min. bis Kiel Hbf.) mit 7 Min. um 65 % verringern würden. Bei einer Bedienung der Station im Stundentakt ist mit ca. 120-140 Ein- und Aussteigern werktäglich zu rechnen.

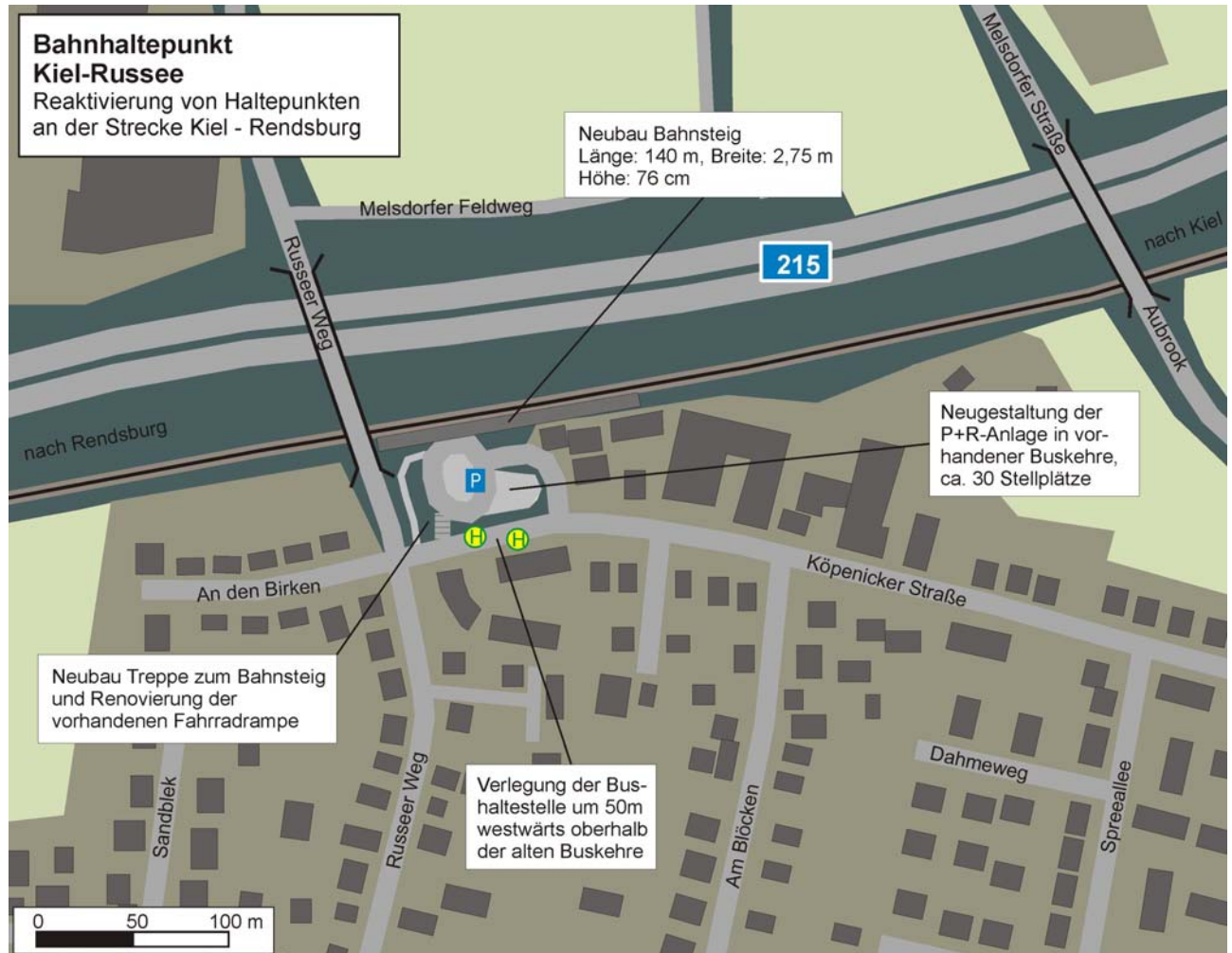


Abb. 10: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für die Reaktivierung erforderlichen Maßnahmen



Abb. 11 und 12: Die Brücke Russeer Weg von der Bahnsteigkante aus gesehen; die alte Buskehre unterhalb der Kreuzung Russeer Weg / Köpenicker Weg

Tabelle 1: Potenzialabschätzung für Kiel-Russee

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspendler gesamt ¹	Auspendler nach KI ²	Auspendler nach RD ²	Auspendler KI & RD ²
Russee	7.402	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
Hasseldieksdamm	2.845	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
Gesamt	10.247					
Einwohner im Einzugsgebiet						10.247
Einwohner im 500 m-Radius						2.500
Einwohner im 1.000 m-Radius						8.000
Auspendler (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						k.A.
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger						120 – 140

¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden),
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg,
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

3.2.3 Kiel-Mettenhof

Die Großwohnsiedlung Mettenhof war mit einem Bahnhofspunkt bis Mai 1977 an das Schienennetz angebunden. Ein Bahnhofsgebäude existiert nicht mehr.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Der Neubau eines Bahnsteiges wäre erforderlich. Genügend Platz entlang des Gleises ist vorhanden, zwischen dem Gleis und dem Beginn der Wohnbebauung befindet sich ein ca. 20 m breiter Grünstreifen mit Wanderweg.

Erschließungsmöglichkeiten

Die Erschließung eines Haltepunktes ist sehr schwierig bzw. nach heutigen Vorgaben unmöglich, da keine direkte Straßenanbindung existiert. Der Zugang müsste vom Jütlandring über Roskilder Weg und die Kopenhagener Allee erfolgen. Von dort führt ein ca. 60 m langer Fußweg zum möglichen Haltepunkt. Die Buslinien, die durch den Jütlandring verlaufen, lassen sich nicht näher an das Gleis verlegen, da sowohl Roskilder Weg als auch Kopenhagener Allee reine Anliegerstraßen und zudem Sackgassen sind.



Abb. 12 und 13: Der Weg vom Gleis in Kiel-Mettenhof über den Grünstreifen zur für die Erschließung sehr schmalen Sackgasse Kopenhagener Allee

Fahrgastpotenziale

Eine Station Mettenhof könnte den Bewohnern der Großwohnsiedlung als schnelle Verbindung nach Kiel dienen, würde aber auch die Fahrtzeit nach Rendsburg erheblich verkürzen, weil der Weg nach Felde (keine direkte Busverbindung) bzw. der Umweg über Kiel Hbf. entfallen würde. Aufgrund der ausgesprochen schwierigen Erschließungssituation relativiert sich dieses Potenzial jedoch sofort. Die häufig verkehrenden Buslinien stellen eine gute Verbindung in Richtung Kiel dar und bei einer Reaktivierung der Station in Melsdorf könnten dort Anschlüsse in Richtung Rendsburg geschaffen werden. Im Falle der Realisierung der StadtRegionalBahn Kiel (SRB) wird der Ortsteil mit der Stadtbahn erschlossen und die SRB dann in Melsdorf mit der Eisenbahn verknüpft.

Ein zusätzlicher Haltepunkt Kiel-Mettenhof an der Strecke Kiel – Rendsburg ist aufgrund der schwierigen Erschließungssituation nicht sinnvoll.

3.2.4 Melsdorf

Der Haltepunkt Melsdorf wurde im Juni 1984 geschlossen. Das Bahnhofsgebäude an der Bahnhofstraße ist jetzt privat bewohnt, das sich anschließende Bahngelände wurde von der Gemeinde erworben. Es ist für entsprechende Baumaßnahmen im Falle einer Reaktivierung der Station vorgesehen.



Abb. 14: Das ehemalige Bahngelände in Melsdorf befindet sich in Gemeindebesitz und bietet ausreichend Platz für Verknüpfungsanlagen. Im Hintergrund der Bahnübergang Rotenhofer Weg, links die Bahnhofstraße.

Erforderliche bauliche Maßnahmen

Auf dem von der Gemeinde freigehaltenen Areal an der Bahnhofstraße zwischen dem alten Bahnhofsgebäude und dem Rotenhofer Weg ist ausreichend Platz für die Errichtung eines neuen Bahnsteigs von ca. 140 m Länge vorhanden. Möglich wäre auch der Bau eines Kombibahnsteigs mit Busstellplätzen. Der Bahnübergang Rotenhofer Weg ist mit Halbschranken für den MIV ausgestattet, auch der östlich der Fahrbahn verlaufende Fuß- und Radweg ist durch Schranken gesichert, so dass dort keine Anpassungsarbeiten erforderlich sind.

Erschließungsmöglichkeiten

Die Erschließung der Station ist problemlos möglich. Das großzügige Platzangebot ermöglicht die Errichtung einer Buskehr mit Kombibahnsteig, daneben bleibt ausreichend Raum für eine größere Anzahl an P+R-Stellflächen und Fahrradständern. Ein Fußweg an der Westseite des Rotenhofer Wegs, der in das entstehende Gewerbegebiet südlich der Bahntrasse führt, ist gegebenenfalls anzulegen. Hierzu müsste der Bahnübergang durch zusätzliche Fußgängerschranken erweitert werden.



Abb. 15 und 16: Links im Hintergrund das ehemalige Bahnhofgebäude, rechts der Bahnübergang Rotenhofer Weg am südlichen Ortsausgang von Melsdorf.

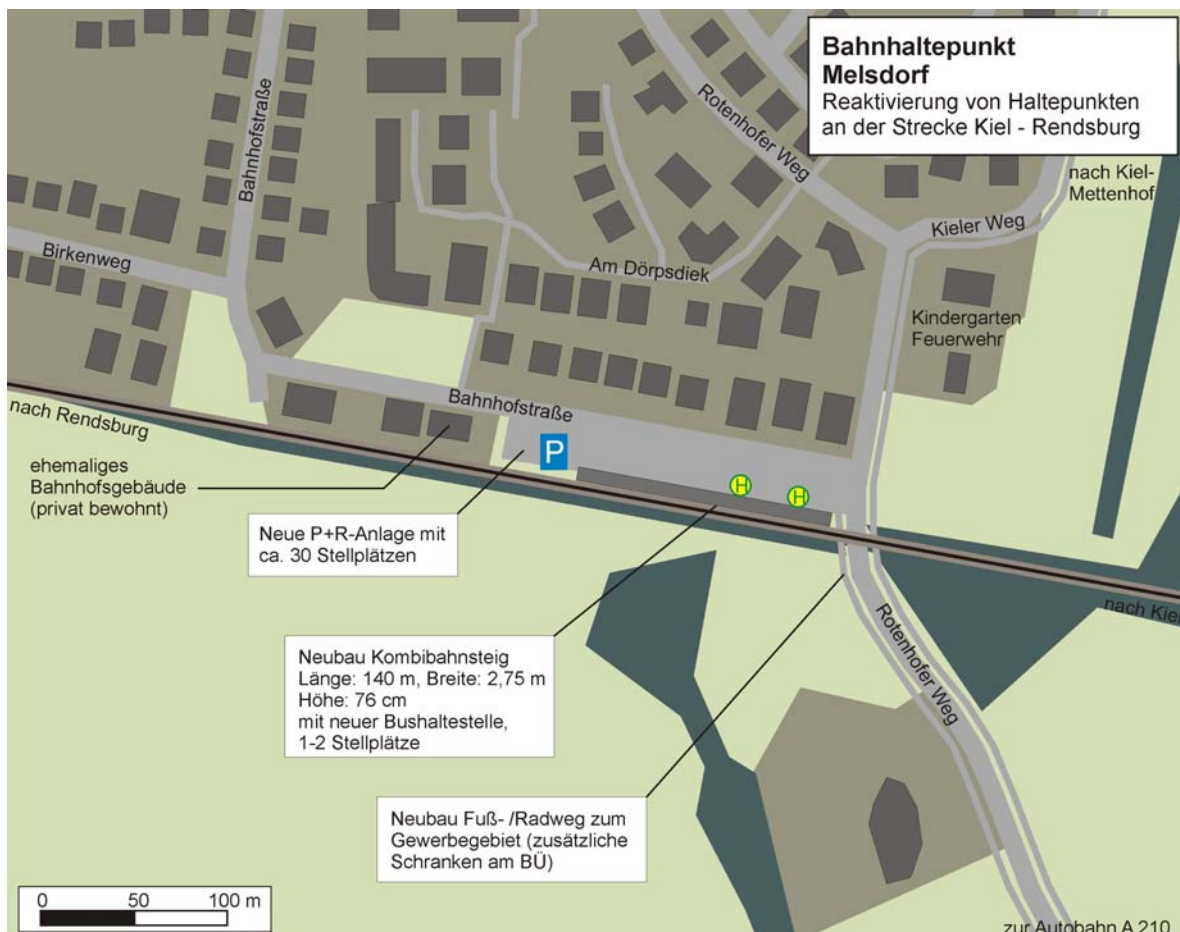


Abb. 17: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für die Reaktivierung erforderlichen Maßnahmen

Fahrgastpotenziale

In der Gemeinde Meldsorf leben 1.759 Einwohner (Stand: 30.09.2007, Statistikamt Nord). Hier gibt es zudem ca. 300 Arbeitsplätze im Einzugsnahbereich. Der potenzielle Standort liegt zwar am Ortsrand, allerdings befindet sich die Ortsmitte im 500 m-Radius und alle weiteren besiedelten Gebiete im 1000 m-Umkreis. Das Areal südlich des Haltepunktes soll zu einem Gewerbegebiet entwickelt werden. Dort ist bisher nur ein Softwareunternehmen mit derzeit ca. 150 Arbeitsplätzen angesiedelt, eine Standorterweiterung ist aber geplant. Das Gewerbegebiet Ihlberg im äußersten Süden der Gemeinde kann dagegen nicht zum Potenzial hinzugezählt werden, da es keine Busanbindung an Meldsorf hat. Es ist über eine Buslinie aus Kiel kommend an den ÖPNV angeschlossen. Derzeit ist bei einem Stundentakt mit 100 – 120 werktäglichen Ein- und Aussteigern zu rechnen. Sollten Umsteigemöglichkeiten zum Bus optimiert werden, so ist von 150 - 180 Ein- und Aussteigern auszugehen.

Tabelle 2: Potenzialabschätzung für Meldsorf

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspendler gesamt ¹	Auspendler nach KI ²	Auspendler nach RD ²	Auspendler KI & RD ²
Meldsorf	1.759	1.056	581	391	8	399
Gesamt	1.759	1.056	581	391	8	399
Einwohner im Einzugsgebiet						1.759
Einwohner im 500 m-Radius						880
Einwohner im 1.000 m-Radius						1.300
Auspendler (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						399
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger						100 – 120
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger bei optimaler Verknüpfung zwischen Bahn und Bus						150 – 180

¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden),
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg,
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

3.2.5 Flemhude

Der Bahnhof Flemhude war bis Juni 1984 in Betrieb. Das ehemalige Bahnhofsgebäude mit seinem umgebenden Grundstück befindet sich heute in Privatbesitz.

Erforderliche bauliche Maßnahmen

Für einen ausreichend langen Bahnsteig westlich oder östlich des Inspektor-Weimar-Wegs ist das Platzangebot nicht ausreichend. Erschwerend hinzu kommt hier die Kurvenlage der Bahntrasse. Zudem liegt das Areal inklusive des Bahnübergangs direkt unter der Autobahnbrücke der A 210, die für beständig eingeschränkte Lichtverhältnisse sorgt.

Erschließungsmöglichkeiten

Geringe Flächen für Verknüpfungseinrichtungen (P+R, Fahrradständer) bestehen unter der Autobahnbrücke.

Fahrgastpotenziale

Da sich der Haltepunkt genau zwischen den Siedlungsgebieten von Achterwehr und Flemhude (Gemeinde Quarnbek) befinden würde, ist die fußläufige Erreichbarkeit ungünstig und die Attraktivität somit gering. Eine Busanbindung mit den dort verlaufenden Linien ist zwar möglich, das Angebot müsste jedoch erweitert und auf den Bahnfahrplan abgestimmt werden, um eine sinnvolle Verknüpfung zu erreichen.

Das Fahrgastpotenzial wird als nicht ausreichend erachtet. Eine Reaktivierung dieser Station ist daher nicht vorgesehen.

3.2.6 Achterwehr

Der Bahnhofspunkt Achterwehr war bis Juni 1984 in Betrieb. Ein Bahnhofsgebäude existiert nicht.

Erforderliche bauliche Maßnahmen

Die Errichtung eines Bahnsteigs ist direkt am Bahnübergang „Achterwehr“ an der Dorfstraße möglich. Die genaue Lage wäre östlich der Gleise und nördlich der Dorfstraße. Das Platzangebot ist begrenzt, aber ausreichend. Der Zugang befindet sich dann direkt vor den Schranken.

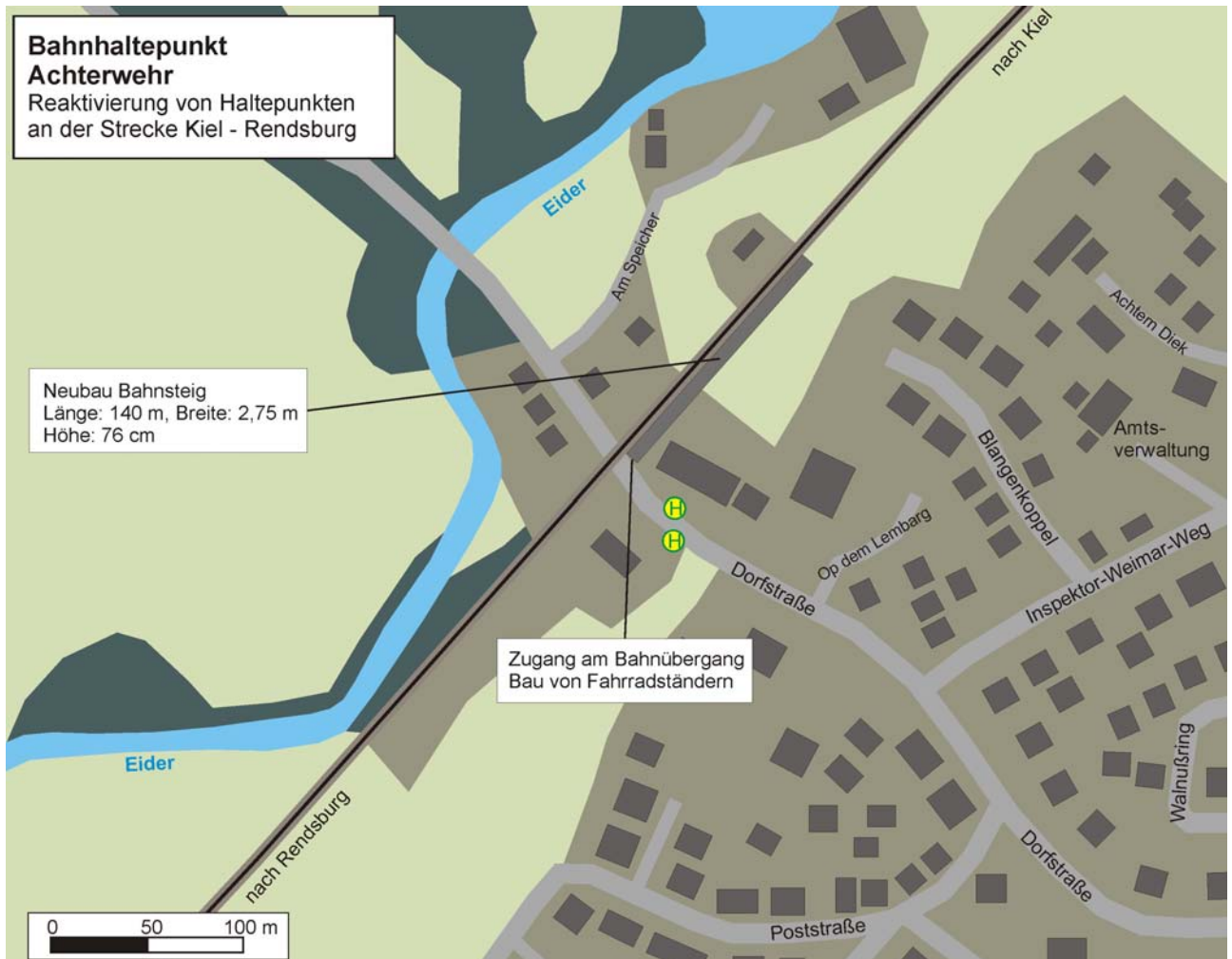


Abb. 18: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für die Reaktivierung erforderlichen Maßnahmen

Erschließungsmöglichkeiten

Eine Bushaltestelle befindet sich in unmittelbarer Nähe östlich des Bahnübergangs an der Dorfstraße. Platz für P+R-Stellflächen ist nicht vorhanden, Fahrradständer könnten evtl. in geringer Anzahl im Zugangsbereich zum Bahnsteig errichtet werden.

Fahrgastpotenziale

Die zu erwartenden Fahrgastzahlen sind eher gering anzunehmen. Gerechnet werden kann aufgrund der sehr zentralen Lage der Station mit werktäglich 50 – 80 Ein- und Aussteigern (Stundentakt), Das Einzugsgebiet beschränkt sich auf die Gemeinde, die 903 Einwohner zählt (Stand: 30.09.2007, Statistikamt Nord). Da Rahmen eines Schnell-Langsam-Konzeptes die Fahrzeit zwischen den Systemkreuzungsbahnhöfen Kiel-Hassee CITTI-PARK und Felde ohnehin

ausreichend Zeit für einen weiteren Halt besteht, könnte in Achterwehr ein Bedarfshaltepunkt eingerichtet werden.

Tabelle 3: Potenzialabschätzung für Achterwehr

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspendler gesamt ¹	Auspendler nach KI ²	Auspendler nach RD ²	Auspendler KI & RD ²
Achterwehr	903	84	250	166	5	171
Gesamt	903	84	250	166	5	171
Einwohner im Einzugsgebiet						903
Einwohner im 500 m-Radius						500
Einwohner im 1.000 m-Radius						670
Auspendler (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						171
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger						50 – 80

¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden),
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg,
Angaben der Bundesagentur für Arbeit



Abb. 19 und 20: Ein neuer Bahnsteig in Achterwehr kann am Bahnübergang an der Dorfstraße errichtet werden

3.2.7 Bredenbek

Ein neuer Bahnhofsteig für Bredenbek könnte westlich der Brücke des Rolfshörner Wegs angelegt werden. Dieser Standort wird von der Gemeinde favorisiert, da er sich näher am Ortsmittelpunkt als der alte Bahnhof Kronsburg (s. Kap. 3.2.8) befindet. Mit der Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebiets südlich der Bahntrasse zwischen Schönhagener Straße und dem Flusslauf Bredenbek soll die neue Station über einen Fuß- und Radweg auch an ebendieses angebunden werden.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Für den Neubau eines Bahnsteigs von ca. 140 m Länge steht an der Gleissüdseite westlich der Brücke Rolfshörner Weg genügend Platz zur Verfügung.

Erschließungsmöglichkeiten

Für eine direkte Fußgängerverbindung in Richtung Bredenbek muss eine Treppe (evtl. auch eine Rampe für Fahrradfahrer) von der Station auf die Brücke führen. Die Zufahrt zu einem P+R-Platz erfolgt entlang der Südrampe der Brücke. Wird das Gewerbegebiet über eine vollwertige Straße (und nicht nur mit einem Fuß- und Radweg) mit der Station verbunden, so kann hierüber eine Buslinie bis an den Bahnsteig geführt werden. Hier bietet sich dann die Errichtung eines Kombibahnsteigs an. Ansonsten müssten Bushaltestellen auf der Brücke eingerichtet werden.

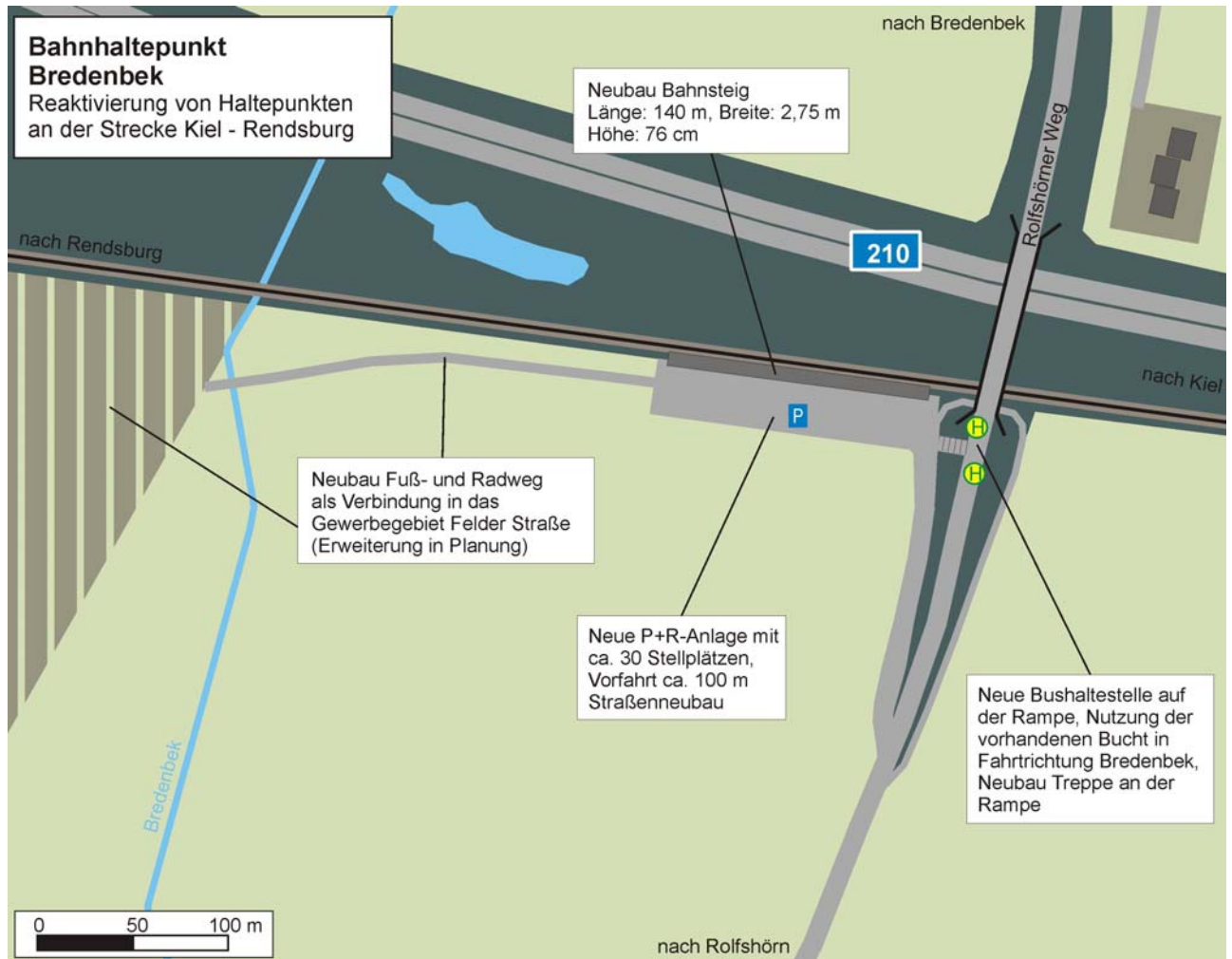


Abb. 21: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für die Reaktivierung erforderlichen Maßnahmen

Fahrgastpotenziale

In der Gemeinde Bredenbek leben 1.351 Einwohner (Stand: 30.09.2007, Statistikamt Nord). Derzeit gibt es insgesamt ca. 200 Arbeitsplätze. Zum weiteren Einzugsgebiet zählen auch die Gemeinden Bovenau (1.056 EW) und Krummwisch (736 EW). Mit über 3.000 Einwohnern ist also ein ausreichendes Grundpotenzial vorhanden. Die Entwicklung und Erweiterung des interkommunalen Gewerbegebiets und somit die Entstehung weiterer Arbeitsplätze für Pendlerpotenziale bleibt abzuwarten, da es bisher als Sondergebiet für Logistik ausgewiesen ist (Vorgabe der Landesplanung) und daher vergleichsweise wenig Arbeitsplätze zu erwarten ist. Das Amt Achterwehr und die Gemeinde Bredenbek bemühen sich, diese einschränkende Vorgabe aufzuheben, um auch andere Interessenten ansiedeln zu können. Derzeit ist mit 120 – 150 werktäglichen Ein- und Aussteigern (Stundentakt) zu rechnen. Nachteilig für den Standort ist die schlechte fußläufige Erreichbarkeit. Die Entfernung zum Ortskern von Bredenbek beträgt über 1 km.

Tabelle 4: Potenzialabschätzung für Bredenbek

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspendler gesamt ¹	Auspendler nach KI ²	Auspendler nach RD ²	Auspendler KI & RD ²
Bredenbek	1.351	171	470	239	35	274
Bovenau	1.056	135	382	152	50	202
Krummwisch	736	45	217	99	15	114
Gesamt	3.143	351	1.069	490	100	590
Einwohner im Einzugsgebiet						3.143
Einwohner im 500 m-Radius						120
Einwohner im 1.000 m-Radius						1.020
Auspendler (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						590
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger						120 – 150

¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden),
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg,
Angaben der Bundesagentur für Arbeit



Abb. 22: Blick von der Brücke Rolfshörner Weg: Im Vordergrund die Lage des neuen Bahnsteigs, im Hintergrund das im Aufbau befindliche interkommunale Gewerbegebiet

3.2.8 Kronsburg

Der Bahnhof Kronsburg war bis Juni 1984 in Betrieb. Er erschloss die Gemeinden Bredenbek und Bovenau sowie die Güter Kronsburg und Rolfshörn. Daraus ergibt sich seine aus heutiger Sicht ungünstige Lage für Bredenbek. Das Empfangsgebäude liegt auf Bovenauer Gemeindegebiet und befindet sich heute auf dem Gelände des ansässigen Gewerbebetriebes Hahn & Co. Natural Fibres. Es ist ebenso wie der ehemalige Bahnsteigbereich nicht zugänglich. In Kronsburg befand sich bis zu ihrem Rückbau 1994 die letzte Kreuzungsmöglichkeit für Züge auf der eingleisigen Strecke.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Ein ca. 140 m langer Bahnsteig könnte westlich der Brücke an der Schönhagener Straße errichtet werden.

Erschließungsmöglichkeiten

In dem Abschnitt westlich unterhalb der Brücke befindet sich eine alte Buskehre mit einem nicht mehr genutzten Unterstand. Eine direkte Verbindung zur Straße besteht über eine Treppe sowie eine Rampe für Fahrradfahrer. Diese Einrichtungen wurden zusammen mit einem Pendlerparkplatz auf der Nordseite der Autobahn A 210 gebaut, um die Gründung von Fahrgemeinschaften an der BAB-Anschlussstelle Bredenbek zu fördern.

Fahrgastpotenziale

Im fußläufigen Nahbereich gibt es nur wenige Einwohner und Arbeitsplätze. Daher ist dieser Standort als unattraktiv zu bewerten. Die Gemeinde Bredenbek und das Amt Achterwehr favorisieren den Standort an der Brücke Rolfshörner Weg für einen neuen Haltepunkt „Bredenbek“ (siehe Kap. 3.2.7).

Eine Reaktivierung des Haltepunktes Kronsburg wird als nicht sinnvoll erachtet.



Abb. 23 und 24: Links das ehemalige Bahnhofsgebäude von Kronsburg auf eingezäuntem Betriebsgrundstück, rechts die Strecke von der Brücke Schönhagener Straße aus in Richtung Rendsburg gesehen.

3.2.9 Ostenfeld

Der Bahnhof Ostenfeld am Bahnhofsweg war bis Sommer 1981 in Betrieb. Das Empfangsgebäude liegt nördlich des Gleises und wird mittlerweile privat bewohnt.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Das Platzangebot am Bahnübergang Ostenfeld ist ausreichend, um einen ca. 140 m langen Bahnsteig auf der gegenüberliegenden Gleisseite des alten Bahnhofsgebäudes zu errichten. Aus Sicherheitsgründen sollte der BÜ mit Schranken ausgestattet werden.

Erschließungsmöglichkeiten

Platz für Verknüpfungsflächen ist vorhanden, der Fußweg der Brückenstraße über die Autobahn A 210 sollte bis über den Bahnübergang verlängert werden. Auch die Anbindung an die durch den Ort (Kieler Straße) verlaufenden Buslinien wäre notwendig.

Fahrgastpotenziale

Das Fahrgastpotenzial ist bei 560 Einwohnern (Stand: 30.09.2007, Statistikamt Nord) zu gering. Arbeitsplätze in relevanter Anzahl gibt es ebenso wenig wie weitere Siedlungsschwerpunkte, die im erweiterten Einzugsbereich liegen und für zusätzliches Potenzial sorgen könnten.

Eine Reaktivierung dieses Haltepunktes wird als nicht sinnvoll erachtet.

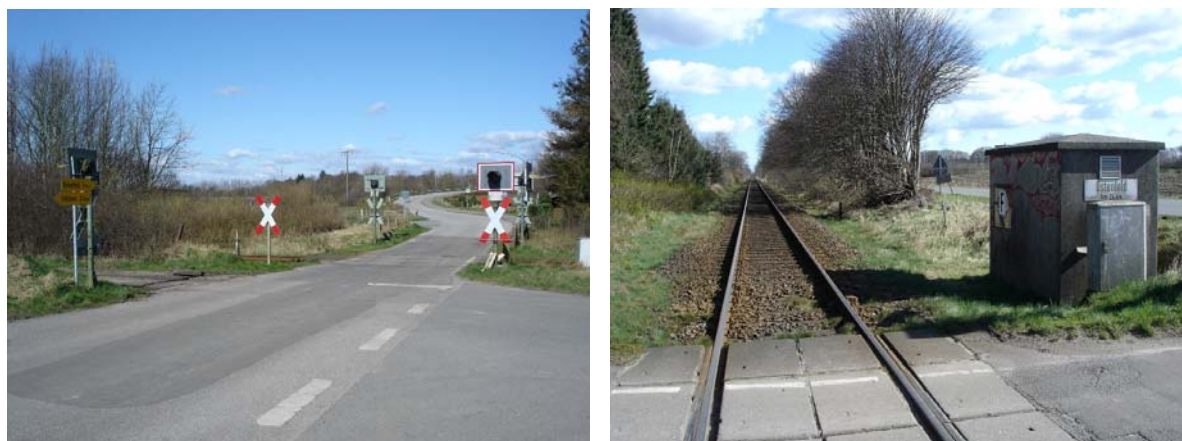


Abb. 25 und 26: Links der unbeschränkte Bahnübergang in Ostenfeld, rechts die Strecke Richtung Kiel.

3.2.10 Schülldorf

Der Bahnhof Schülldorf an der Straße „Am Bahnhof“ war bis Sommer 1981 in Betrieb. Das Empfangsgebäude liegt nördlich des Gleises und ist mittlerweile privat bewohnt.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Ein ca. 140 m langer Bahnsteig kann an der Südseite des Gleises errichtet werden. Sowohl Fahrweg als auch Fußgängerüberweg des Bahnübergangs „Schülldorf“ sind bereits mit Schranken ausgestattet.



Abb. 27: Hinter dem Schalthaus des Bahnübergangs kann der neue Bahnsteig an der Strecke in Blickrichtung Kiel errichtet werden.

Erschließungsmöglichkeiten

Die südlich der Autobahn außerhalb des Ortes gelegene Station benötigt ausreichend große Verknüpfungsflächen (P+R und B+R), da der gesamte Bereich südlich des Nord-Ostsee-Kanals mit den Gemeinden Osterrönfeld, Schülldorf, Schacht-Audorf, Osterfeld und Rendsburg-Süd als Einzugsgebiet gilt. Auch für die vorbeiführenden Buslinien müsste eine Haltestelle an der Dorfstraße / Am Bahnhof eingerichtet werden. Hierzu wird die bestehende Haltestelle am Ortsausgang um ca. 50 m in Richtung Bahnübergang verlegt. Bis zum Bahnhof müsste dann auch eine Linie des Rendsburger Stadtverkehrs geführt werden. Empfohlen wird hierbei die Schaffung einer neuen Linie, die den gesamten Bereich von Schülldorf bis Rendsburg-Süd in einem Umlauf mit der Bahnstation erschließt und die Anschlüsse an den Zugverkehr in Schülldorf sicherstellt.

Fahrgastpotenziale

Die zu erwartenden Fahrgastpotenziale für den Haltepunkt Schülldorf sind bei einer entsprechenden Ausstattung mit Verknüpfungsflächen als positiv zu bewerten, da das Einzugsgebiet mit den vier Gemeinden Osterrönfeld, Schülldorf, Schacht-Audorf und Osterfeld ein Grundpotenzial von über 10.000 Einwohnern aufzuweisen hat. Auch die Arbeitsplätze in den bestehenden Gewerbegebieten in Osterrönfeld und Schacht-Audorf sind zusätzliches Potenzial insbesondere für Einpendler. Im Rahmen der Gebietsentwicklungsplanung für den Stadt-Umland-Bereich Rendsburg sind in Schacht-Audorf und Schülldorf Wohnbauflächen für ca. 100 Wohneinheiten (ca. 300 Einwohner) zur Bebauung freigegeben. Auch für gewerbliche Bauflächen sind in den Gemeinden weitere Areale zur mittel- bis langfristigen Entwicklung vorgesehen.

In der Zukunft plant der Windenergieanlagenhersteller REpower die Errichtung einer Fertigungs- und Montagestätte am Nord-Ostsee-Kanal in Osterrönfeld (Am Kamp) ab 2009. Hierbei sollen in mehreren Abschnitten über 550 neue Arbeitsplätze entstehen. Auch Zulieferer wollen sich mit ca. weiteren 150 Arbeitsplätzen im interkommunalen Gewerbegebiet „Birkenhof“ südlich der Autobahn ansiedeln. Mit der Verlagerung der Hauptgeschäftsstelle der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein von Kiel nach Rendsburg auf das Gelände der FH für Landwirtschaft und der Landwirtschaftsschule DEULA kommen weitere 150 Arbeitsplätze mit Pendlerpotenzial in das Einzugsgebiet.



Abb. 28 und 29: Links: Die Dorfstraße und der Ortseingang Schülldorf im Hintergrund. Rechts: Zwischen Gleis und der Straße „Am Bahnhof“ ist Platz für P+R-Stellplätze. Hinter dem Gleis steht das alte Bahnhofsgebäude.

Bei einer stündlichen Bedienung des Haltepunktes sind in Zukunft 200 – 220 werktägliche Ein- und Aussteiger zu erwarten. Nachteilig für den Standort der Station ist die Ortsrandlage und somit die schlechte fußläufige Erreichbarkeit. Eine schnelle und auf den Bahnverkehr abgestimmte Busanbindung ist daher zwingende Voraussetzung für die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste aus diesem fast 1.000 Personen zählenden Berufsverkehrspotenzial.

Tabelle 5: Potenzialabschätzung für Schülldorf

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspendler gesamt ¹	Auspendler nach KI ²	Auspendler nach RD ²	Auspendler KI & RD ²
Schülldorf	575	29	161	24	38	62
Osterrönfeld	5.266	1.350	1.776	251	510	761
Schacht-Audorf	4.530	50	1.465	209	424	633
Ostenfeld	560	93	210	33	34	67
Gesamt	10.931	1.522	3.612	517	1.006	1.523
Einwohner im Einzugsgebiet						10.931
Einwohner im 500 m-Radius						30
Einwohner im 1.000 m-Radius						500
Auspendler (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						1.523
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger ³						200 – 220

¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden), Angaben der Bundesagentur für Arbeit

²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg, Angaben der Bundesagentur für Arbeit

³: Das Verkehren eines auf die Bahn abgestimmten Shuttle-Busses wird vorausgesetzt.

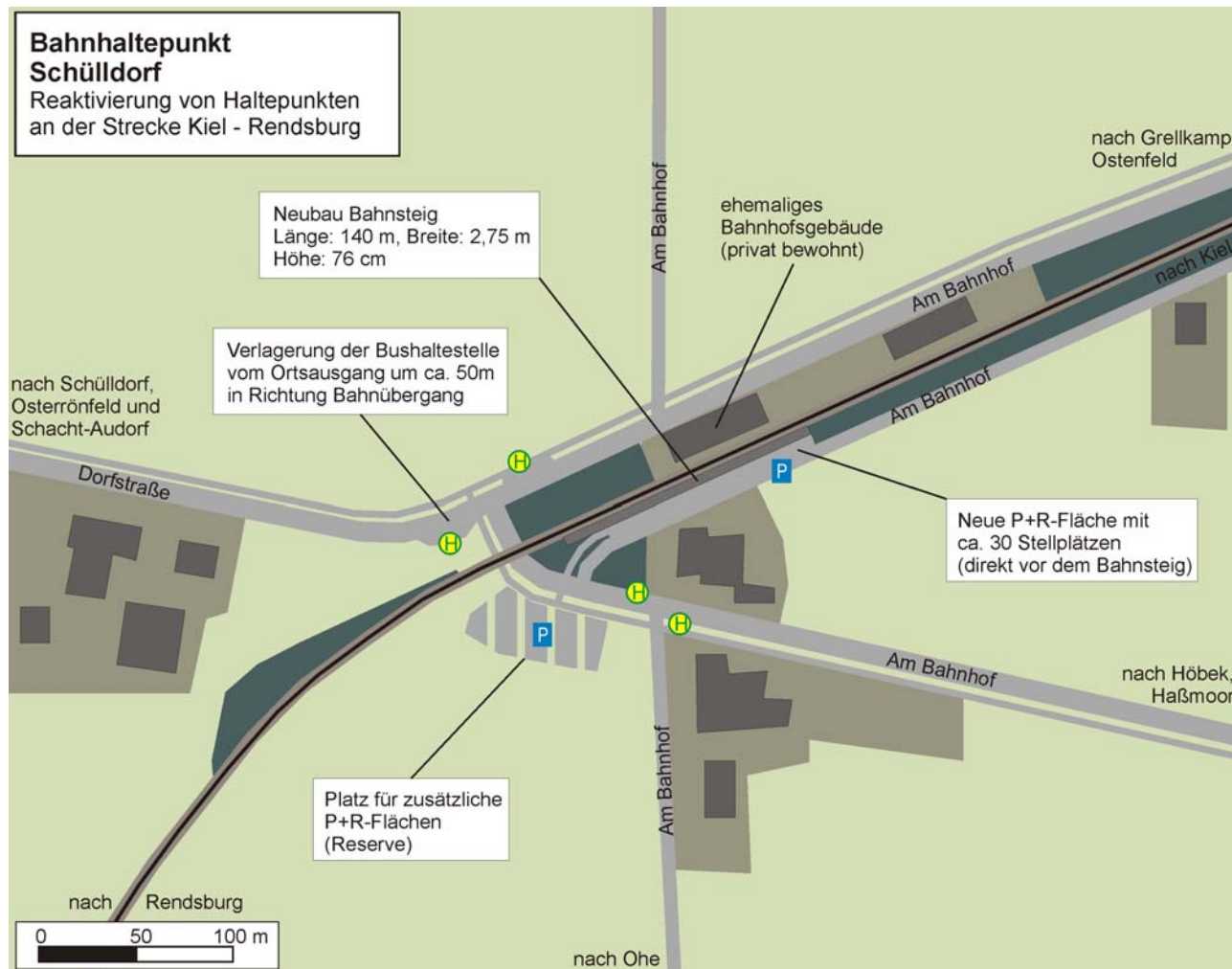


Abb. 30: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für die Reaktivierung erforderlichen Maßnahmen

3.2.11 Osterrönfeld

Der erste Bahnhof von Osterrönfeld befindet sich nördlich der A 210 in der Straße „Alter Bahnhof“ und liegt am ursprünglichen Trassenverlauf, bevor der Nord-Ostsee-Kanal (1895) und die Hochbrücke (1913) gebaut wurden. Ein neuer Haltepunkt wurde daraufhin in Ortsrandlage (Ortsteil Stampfmühle) auf der Südrampe der Brücke errichtet. Die große Entfernung zum Ortskern und die ungünstige Erreichbarkeit führten zur Stilllegung der Station im Mai 1962. An gleicher Stelle befindet sich heute ein Gastanklager.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Ein neuer Bahnsteig könnte am ausgefädelten Gleis nach Kiel südlich des Gastanklagers errichtet werden. Eine Platzierung nördlich davon ist aufgrund einer Übergangsstelle und Signalanlagen nicht möglich. Ein anderer Standort weiter nördlich, näher am Ortskern, ist aufgrund der exponierten Dammlage der Gleise ausgeschlossen.

Erschließungsmöglichkeiten

Eine zeitgemäße Erschließung des Bahnhofs ist aufgrund seiner ungünstigen Lage auf dem Damm nicht möglich. Die einzige Zufahrtstraße müsste erst mit einem festen Fahrbahnbelag versehen werden. Sie ist aber zu schmal, um sowohl Bus- als auch Individualverkehr in beide Fahrrichtungen aufzunehmen. Ein gesonderter Fuß- und Radweg existiert nicht und kann auch nicht neben dem Fahrweg angelegt werden. Auch das Gastanklager auf dem Plateau steht einem ordentlichen Ausbau der erforderlichen Zugänge zum Haltepunkt im Wege.



Abb. 31 und 32: Auf Höhe des Gastanklagers befindet sich die Übergangsstelle „Osterrönfeld Brücke“. Ein Bahnsteig könnte nur weiter südlich am ausgefädelten Gleis Richtung Kiel errichtet werden.

Fahrgastpotenziale

Der Haltepunkt befindet sich neben der isolierten Dammlage zudem am äußersten Südrand der Gemeinde und ist somit sehr unattraktiv. Dies waren schon in den 1960er Jahren die entscheidenden Gründe für die Auflassung der Station. Für die Errichtung eines neuen Haltepunktes haben sich die Gemeinden Osterrönfeld, Schülldorf und Schacht-Audorf bereits auf den Standort des ehemaligen Bahnhofs Schülldorf verständigt.

Eine Reaktivierung dieses Haltepunktes wird als nicht sinnvoll erachtet.

3.2.12 Büdelsdorf

Der Bahnhofspunkt Büdelsdorf wurde im Mai 1974 zusammen mit der Stilllegung der Strecke Husum – Erfde – Rendsburg (ehemals KBS 112k) aufgelassen. Er befand sich südlich des Bahnübergangs Eckernförder Straße an der Strecke Neumünster – Flensburg. Ein Bahnhofsgebäude existiert nicht mehr. Nördlich des BÜ fädelt die o.g. Strecke in das westliche Gleis (Fahrtrichtung Neumünster) ein, sodass bei einer Reaktivierung der alten Strecke bis Fockbek eine Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Büdelsdorf sinnvoll ist.



Abb. 33: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für den Neubau erforderlichen Maßnahmen

erforderliche bauliche Maßnahmen

Die Errichtung eines Bahnsteiges am westlichen Gleis (Fahrtrichtung Neumünster) ist möglich, eventuell müssen hierzu die Oberleitungsmasten versetzt werden. In diesem Fall könnte die Station aber nur durch Züge von und nach Fockbek bedient werden, da es in diesem Bereich keine Übergangsstelle zum Wechseln der Gleise gibt. Züge nach Fockbek müssten dann bereits beim Verlassen des Bf. Rendsburg auf das Gegengleis wechseln, was zu Trassenkonflikten führen kann. Mit einer Üst. zwischen dem BÜ Eckernförder Straße und der Ausfädelung wäre auch der Bau eines zweiten Bahnsteigs am östlichen Gleis (Fahrtrichtung Flensburg) möglich. Hier befinden sich derzeit noch zwei ungenutzte Güterstumpfgleise, die dann entfernt werden müssten. In diesem Fall könnten auch Züge der Verbindungen Hamburg – Neumünster – Flensburg und Kiel – Rendsburg – Husum in Büdelsdorf halten.

Erschließungsmöglichkeiten

Für Verknüpfungsanlagen (P+R-Plätze, Fahrradständer) steht im Bereich der Güterstumpfgleise begrenzt Platz zur Verfügung. Eine Bushaltestelle auf östlicher Gleisseite an der Eckernförder Straße ist bereits vorhanden. Der BÜ ist beidseitig mit Fuß- und Radwegen ausgestattet, diese sind komplett mit Schranken gesichert.



Abb. 34: Der mögliche Standort für die Station Büdelsdorf. Die ungenutzten Gleise mit Prellbock würden entfernt werden.

Fahrgastpotenziale

Der Haltepunkt dient der Bevölkerung von Büdelsdorf und dem westlich angrenzenden Stadtteil Kronwerk im Norden Rendsburgs. Eine durchgehende Verbindung nach Kiel wäre insbesondere für Auspendler interessant, die ein bisher notwendiges Umsteigen vom Stadtbus in die Bahn am Bf. Rendsburg scheuen. Potenzial für Zielverkehr besteht auch, da sich im fußläufigen Einzugsgebiet mehrere Schulen sowie ein Alten- und Pflegeheim befinden. Über eine auf den Bahnverkehr abzustimmende Busverbindung wäre der Ortskern von Büdelsdorf zudem besser an den SPNV angebunden. Bei einer Bedienung der Station im Stundentakt werden 180 – 200 werktägliche Ein- und Aussteiger prognostiziert.

Tabelle 6: Potenzialabschätzung für Büdelsdorf

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspendler gesamt ¹	Auspendler nach KI ²	Auspendler nach RD ²	Auspendler KI & RD ²
Büdelsdorf	10.206	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
RD-Kronwerk I	3.614	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Gesamt	13.820					
Einwohner im Einzugsgebiet						13.820
Einwohner im 500 m-Radius						3.800
Einwohner im 1.000 m-Radius						6.000
Auspendler (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger bei 60-Minutentakt						180 – 200

¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden),
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg,

Angaben der Bundesagentur für Arbeit



Abb. 35 und 36: Links das Richtung Fockbek ausfädelnde Gleis; rechts der Bahnübergang aus Sicht des möglichen Bahnsteigs für Züge in Richtung Fockbek, Schleswig und Husum.

3.2.13 Rendsburg-Mastbrook

Im Rahmen einer Reaktivierung des Abschnittes Rendsburg – Fockbek kann zur weiteren Erschließung der nördlichen Stadtteile von Rendsburg eine Station „Rendsburg-Mastbrook“ an der Schleswiger Chaussee (K1) errichtet werden.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Für den Bau eines ca. 140 m langen Bahnsteigs ist auf der nördlichen Gleisseite und östlich der Straße ausreichend Platz. Der Bahnübergang müsste im Rahmen einer grundlegenden Erneuerung mit Schranken (Fahr- und Gehwege) ausgerüstet werden.

Das gleiche gilt für alle weiteren Bahnübergänge ab dem Abzweig der Strecke in Büdelsdorf (Richthofenstraße, Schleswiger Chaussee, Friedrichstädter Straße, Büsumer Straße und Loher Weg).

Erschließungsmöglichkeiten

Platz für Verknüpfungseinrichtungen ist kaum vorhanden. P+R-Stellplätze können nicht errichtet werden, lediglich Fahrradständer sind möglich. Mehrere Stadt- und Regionalbuslinien verlaufen durch die Schleswiger Chaussee, eine Bushaltestelle müsste in die Nähe der Station verlegt oder zusätzlich neu eingerichtet werden.

Fahrgastpotenziale

Im fußläufigen Nahbereich liegt in erster Linie die Feldweibel-Schmidt-Kaserne der Bundeswehr. Weiteres Potenzial bringen die Stadtteile Mastbrook nördlich und Kronwerk südlich der Station. In beiden Stadtteilen befindet sich zudem je eine Schule. Auch das Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße liegt im erweiterten Einzugsbereich des Haltepunktes. Die zu erwartenden Fahrgastzahlen liegen bei durchschnittlich werktäglich 120 – 140 Ein- und Aussteigern.



Abb. 37: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für den Neubau erforderlichen Maßnahmen

Tabelle 7: Potenzialabschätzung für Rendsburg-Mastbrook

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspender gesamt ¹	Auspender nach KI ²	Auspender nach RD ²	Auspender KI & RD ²
RD-Mastbrook	5.209	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
RD-Kronwerk	4.985	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Gesamt	10.194					
Einwohner im Einzugsgebiet						10.194
Einwohner im 500 m-Radius						3.500
Einwohner im 1.000 m-Radius						5.500
Auspender (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger						120 – 140

¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden),
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg,
Angaben der Bundesagentur für Arbeit



Abb. 38 und 39: Links der unbeschränkte Bahnübergang an der Schleswiger Chaussee; rechts die mögliche Lage des neuen Bahnsteigs

3.2.14 Rendsburg-Seemühle

Ein neuer Haltepunkt an einer reaktivierten Strecke Fockbek – Rendsburg kann im Nordosten von Rendsburg an der Büsumer Straße errichtet werden. In diesem Fall müssen die Gleise ab dem Bahnübergang Büsumer Straße bis Fockbek wieder aufgebaut werden. Zur Sicherung des derzeit ungenutzten Gütergleisanschlusses Rendsburg-Nord (Privatanschlüsse und öffentliche Laderampe der Stadt Rendsburg an der Büsumer Str. / Lohner Str.), der zwischen der Überführung B77 / B202 und der Büsumer Str. abzweigt, liegen die Gleise noch bis zu diesem Bahnübergang.



Abb. 40 und 41: Links der Platz für den Bahnsteig am Trassenverlauf Richtung Fockbek; rechts das Gleisende an der Büsumer Straße in Blickrichtung Rendsburg.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Für die Errichtung eines ca. 140 m langen Bahnsteigs steht östlich der Straße auf der nördlichen Gleisseite ausreichend Platz zur Verfügung. Der Bahnübergang müsste im Rahmen eines kompletten Neuaufbaus (u.a. Verlegung neuer Gleise im Straßenbett) mit Schranken (Fahr- und Gehwege) und LSA ausgerüstet werden.

Erschließungsmöglichkeiten

Platz für Verknüpfungseinrichtungen ist kaum vorhanden. P+R-Stellplätze können nicht errichtet werden, lediglich Fahrradständer sind möglich. Eine Buslinie verläuft durch die Büsumer Straße, eine Bushaltestelle müsste in die Nähe der Station verlegt oder zusätzlich neu eingerichtet werden.

Fahrgastpotenziale

Die Station liegt im Einzugsgebiet des Rendsburger Stadtteils Seemühle sowie dem Gewerbegebiet Büsumer Straße. Im südlichen fußläufigen Bereich befindet sich mit dem Fockbeker See ein Naherholungsgebiet. Das voraussichtliche Fahrgastaufkommen dürfte bei einem Stundentakt 80 – 100 werktägliche Ein- und Aussteiger betragen.

Tabelle 8: Potenzialabschätzung für Rendsburg-Seemühle

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspendler gesamt ¹	Auspendler nach KI ²	Auspendler nach RD ²	Auspendler KI & RD ²
RD-Seemühle	1.129	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Gesamt	1.129	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Einwohner im Einzugsgebiet						1.129
Einwohner im 500 m-Radius						600
Einwohner im 1.000 m-Radius						1.000
Auspendler (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						k.A.
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger						80 – 100

- ¹: insgesamt in die / aus den Gemeinden (nicht unbedingt potenzielle Bahnkunden),
Angaben der Bundesagentur für Arbeit
²: aus den Gemeinden des Einzugsgebietes nach Kiel und Rendsburg,
Angaben der Bundesagentur für Arbeit

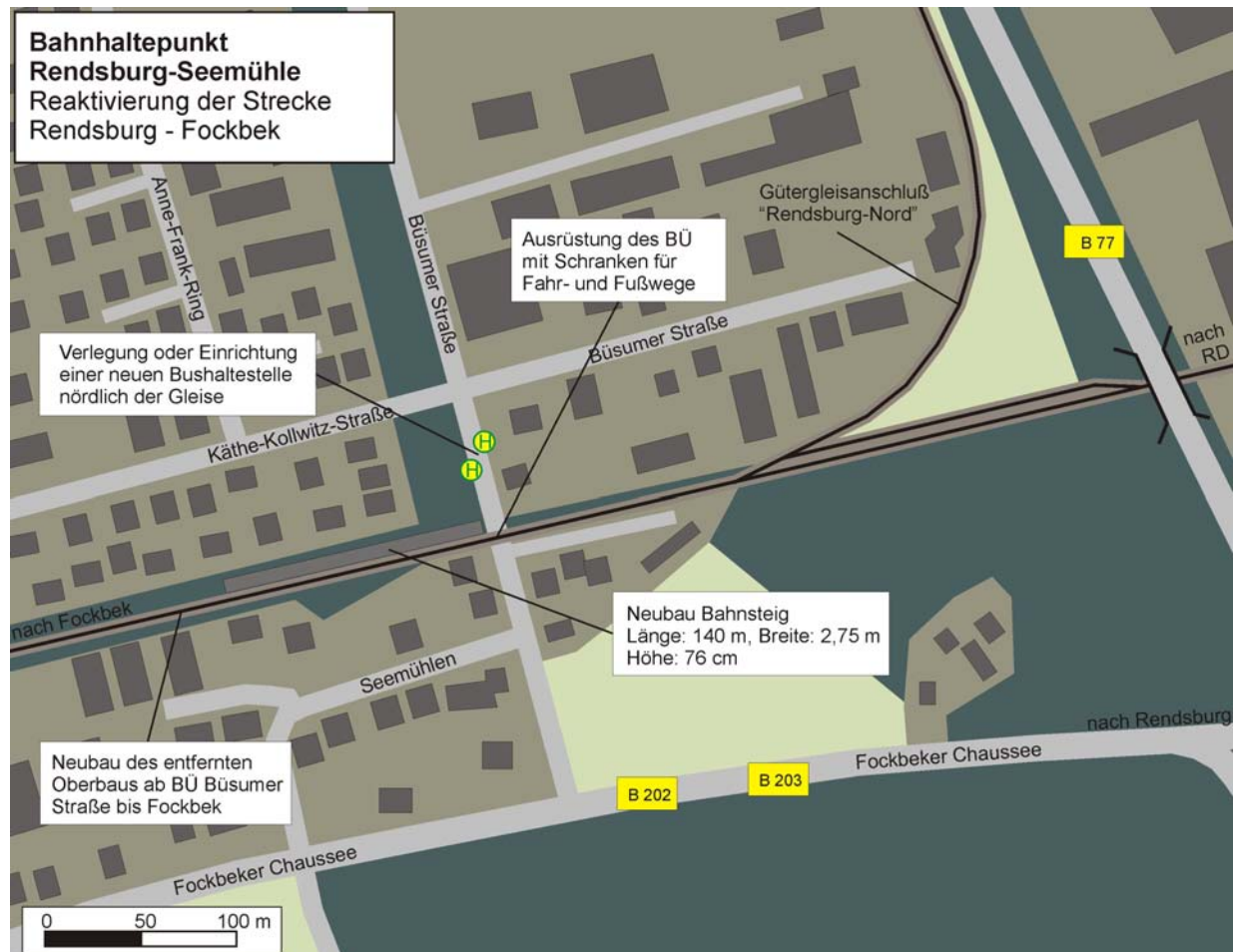


Abb. 42: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für den Neubau erforderlichen Maßnahmen

3.2.15 Fockbek

Die Station Fockbek wäre Endhaltepunkt eines reaktivierten Streckenabschnittes Fockbek – Rendsburg. Das ehemalige Bahnhofsgebäude an der Bahnhofstraße ist mittlerweile privat bewohnt, das weitere Bahnhofsareal liegt brach und wird teilweise als Parkplatz genutzt.



Abb. 43: Blick auf das Bahnhofsgelände in Fockbek. Auf der Grünfläche ist Platz für das Gleis und den Kombibahnsteig, rechts hinter dem LKW befindet sich das alte Bahnhofsgebäude.

erforderliche bauliche Maßnahmen

Für einen Kombibahnsteig von ca. 140 m Länge inklusive 1 bis 2 Bushalteplätzen ist östlich des alten Bahnhofsgebäudes ausreichend Platz vorhanden.

Erschließungsmöglichkeiten

Eine Buslinie kann von der Rendsburger Straße durch die Bahnhofstraße an den Kombibahnsteig herangeführt werden. Platz für P+R-Stellflächen und Fahrradständer in ausreichender Anzahl steht auf dem Areal zur Verfügung.



Abb. 44 und 45: Blick vom Bahnsteig des alten Bahnhofsgebäudes auf das Areal. Die Bahnhofstraße Richtung Ortsmitte.

Fahrgastpotenziale

Die Station befindet sich in zentraler Lage von Fockbek (6.326 Einwohner). Im nördlichen fußläufigen Nahbereich schließt sich ein Gewerbegebiet mit Potenzial für Berufspendler an, durch die Bahnhofstraße gelangt man in südliche Richtung schnell zur Rendsburger Straße (B 203), die mit vielen Geschäften die Hauptstraße von Fockbek darstellt. Mit einer schnellen und umsteigefreien Verbindung bis Kiel würde ein attraktives Angebot für Berufspendler geschaffen werden. Auch der Freizeitverkehr nach Rendsburg und Kiel könnte von diesem Angebot profitieren. Der Bus (Linien 1, 2 & 3) benötigt vom ZOB in Rendsburg bis Fockbek derzeit 15 Min., die Bahn würde die Strecke in die Hälfte der Zeit (7 Min.) zurücklegen. Bei einer Bedienung der Station im Stundentakt werden 140 – 160 werktägliche Ein- und Aussteiger prognostiziert. Prinzipiell machbar wäre auch eine systematische Verknüpfung zur Buslinie nach/von Heide wodurch die Gesamtreisezeit zwischen Kiel und Heide auf etwa 1 h 30 min gebracht werden könnte (derzeit: ca. 1 h 50 min). Die Busse verkehren heute bereits in etwa in einem Zweistundentakt. Es wird davon ausgegangen, dass durch eine systematische Verknüpfung 50 zusätzliche Ein- und Aussteiger gewonnen werden könnten.

Tabelle 9: Potenzialabschätzung für Fockbek

Gemeinde / Stadtteil	Einwohner am 30.9.07	Einpendler gesamt ¹	Auspender gesamt ¹	Auspender nach KI ²	Auspender nach RD ²	Auspender KI & RD ²
Fockbek	6.326	2.282	1.999	128	710	838
Gesamt	6.326	2.282	1.999	128	710	838
Einwohner im Einzugsgebiet						6.326
Einwohner im 500 m-Radius						2.800
Einwohner im 1.000 m-Radius						5.000
Auspender (potenzielle Bahnkunden aus dem Einzugsgebiet) ²						838
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger						140 – 160
Abschätzung der werktäglichen Ein- und Aussteiger bei Busverknüpfung in/aus Richtung Heide						190 – 210

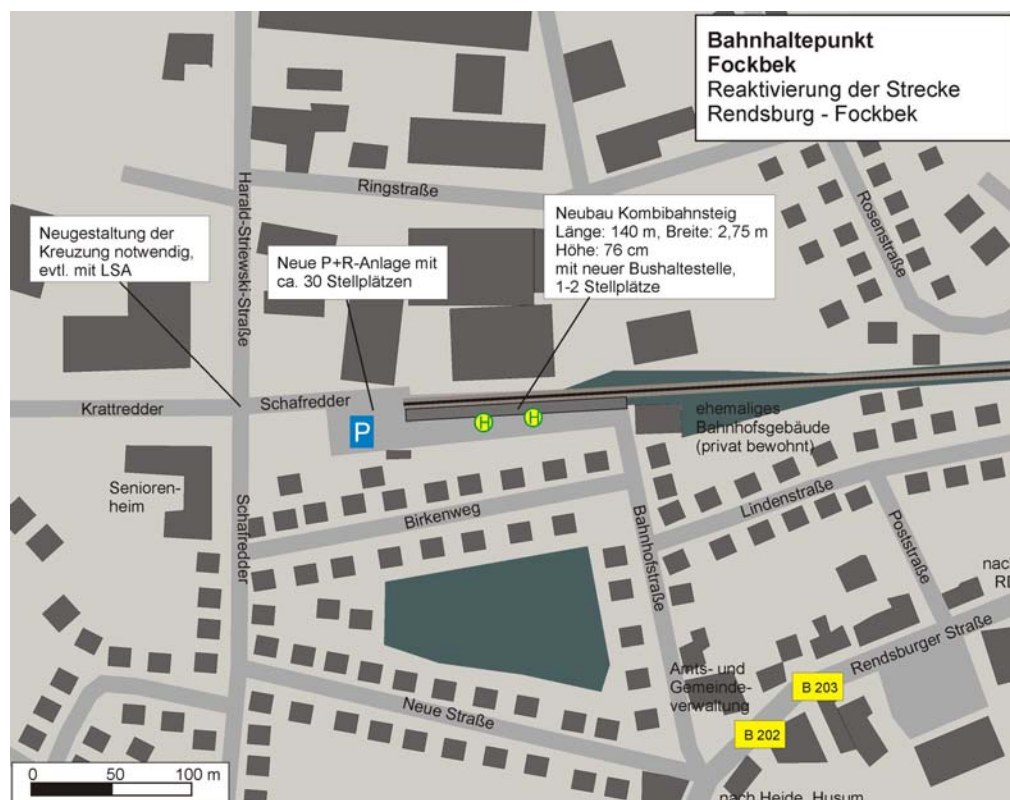


Abb. 46: Darstellung des Bahnhofsumfeldes und Übersicht der für den Neubau erforderlichen Maßnahmen

3.3 Vergleich im Überblick: Für zukünftige Bedienung geeignete Stationen

In der ersten Betrachtung haben sich bereits einige Standorte hinsichtlich einer möglichen Reaktivierung für Personenzughalte aus verschiedenen Gründen als ungeeignet erwiesen.

Am Standort des ehemaligen Bahnhofs Flemhude erweisen sich die örtlichen baulichen Begebenheiten (Kurvenlage der Trasse, Lage unter der Autobahnbrücke, zu wenig Platz für einen ausreichend langen Bahnsteig) als unüberwindbares Hindernis. Zudem ist der Fahrgastzuspruch aufgrund der Lage weitab von besiedelten Räumen als zu gering anzunehmen.

Die ehemaligen Haltepunkte Kiel-Mettenhof und Osterrönfeld können nicht ausreichend erschlossen werden, da sie zu weit entfernt von Straßen liegen, die sich für die Verknüpfung mit Buslinien eignen. Auch eine eigenständige, vom Bus- und Individualverkehr getrennte fußläufige Erreichbarkeit würde sich insbesondere in Osterrönfeld aufgrund der exponierten Dammlage nur schwierig realisieren lassen.

Der ehemalige Bahnhof Kronsburg ist nicht für eine Reaktivierung vorgesehen, da die Gemeinde Bredenbek und das Amt Achterwehr die Errichtung einer neuen Station Bredenbek an anderem Standort favorisieren. Dieser würde aufgrund seiner zentralen Lage eine bessere Erreichbarkeit aller potenziellen Fahrgastquellen und –ziele (Wohn- und Gewerbegebiete) sicherstellen.

Der ehemalige Bahnhof Ostenfeld wäre bau- und erschließungstechnisch gut zu reaktivieren, jedoch ist hier ein viel zu geringes Fahrgastpotenzial zu erwarten. Die Gemeinde Ostenfeld ist zudem zum erweiterten Einzugsgebiet der Station Schülldorf zu zählen.

Tabelle 10: Übersicht Bewertung aller untersuchten Haltepunkte

Haltepunkt	Baumaßnahmen	Erschließung	Potenzial	Bewertung
Kiel-Russee	+	++	+	gut geeignet
Kiel-Mettenhof	-	-	+	nicht geeignet
Melsdorf	+	++	++	sehr gut geeignet
Flemhude	-	+	--	nicht geeignet
Achterwehr	+	+	+	gut geeignet
Bredenbek	0	++	++	sehr gut geeignet
Kronsburg	+	+	--	nicht geeignet
Ostenfeld	+	+	--	nicht geeignet
Schülldorf	+	++	++	sehr gut geeignet
Osterrönfeld	--	-	--	nicht geeignet
Büdelndorf	-/0 *)	++	++	sehr gut geeignet
Rendsburg-Mastbrook	+	++	++	sehr gut geeignet
Rendsburg-Seemühle	+	+	+	gut geeignet
Fockbek	+	++	++	sehr gut geeignet

*) größere Zusammenhangsmaßnahmen, wenn gleichzeitig Bahnsteige für Strecke Neumünster – Flensburg errichtet werden sollen

erforderliche bauliche Maßnahmen

Die für eine zukünftige Bedienung geeigneten Standorte weisen allesamt geeignete räumliche Kapazitäten zur Errichtung von Bahnsteigen in einheitlichen Abmessungen auf. Es wurden die Maße des bestehenden Haltepunktes in Felde übernommen (Bahnsteiglänge 140 m - Breite 2,75 m - Höhe 76 cm), um auf der gesamten Strecke gleiche Bedingungen zu schaffen. So wäre es dann möglich, im Bedarfsfall (z.B. HVZ-Spitzen, Kieler Woche) relativ lange Züge zu fahren.

Ein großzügiges Platzangebot bieten die Standorte Melsdorf, Bredenbek und Fockbek. Hier stehen z.T. ehemalige Bahnhofsareale weiterhin zur Verfügung. Der Haltepunkt Bredenbek liegt in gänzlich unbebautem Gebiet, das bisher landwirtschaftlich genutzt wird.

Erschließungsmöglichkeiten

Ausreichend Raum zur Erschließung der Stationen mit allen Arten von Verknüpfungsanlagen (Fahrradstellplätze, Park+Ride - Stellplätze und eine direkte Busanbindung) bieten die Standorte Kiel-Russee, Melsdorf, Bredenbek, Schülldorf, Büdelsdorf und Fockbek.

Kaum Raum für P+R-Stellplätze bieten die Standorte Achterwehr, Rendsburg-Mastbrook und -Seemühle. Sie dienen allerdings vornehmlich der Erschließung (inner-)örtlicher Nahbereiche und sind nicht dafür vorgesehen, größere Pendlerströme aufzunehmen. Fahrradständer können an diesen Haltestellen allerdings in ausreichender Zahl (ca. 30 – 50) aufgestellt werden.

Kombibahnsteige, bei denen die Buslinie quasi bis an das Gleis herangeführt wird und so ein schnelles Umsteigen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglicht, können in Melsdorf und Fockbek errichtet werden, unter bestimmten Voraussetzungen auch in Kiel-Russee und Bredenbek.

Station	Potenzial (Ø werktägl. Ein- und Ausst.)
Kiel-Hassee CITTI-PARK	180 – 200
Kiel-Russee	120 – 140
Melsdorf	150 – 180
Achterwehr	50 – 80
Bredenbek	120 – 150
Schülldorf	200 – 220
Büdelsdorf	180 – 200
Rendsburg-Mastbrook	120 – 140
Rendsburg-Seemühle	80 – 100
Fockbek	140 – 210

Tabelle 11: Übersicht Potenzialabschätzungen der vorgeschlagenen neuen Haltepunkte

Fahrgastpotenziale

Insgesamt kann über die neuen Stationen ein Fahrgastpotenzial von ca. 1.500 Fahrten werktäglich angesprochen werden. Hinzu kommen weitere Fahrgäste, die aufgrund der Taktverdichtung zwischen Rendsburg und Kiel hinzugewonnen werden können.

Bei der vergleichenden Betrachtung der zu erwartenden Fahrgastpotenziale schneiden die Stationen Kiel-Hassee CITTI-PARK, Schülldorf, Büdelsdorf und Fockbek am besten ab. Hier können jeweils bis zu über 200 werktägliche Ein- und Aussteigern gewonnen werden. Büdelsdorf und Fockbek befinden sich in dicht besiedeltem Stadtgebiet und es kann angenommen werden, dass mindestens 5.000 Einwohner im 1.000 m-Umkreis wohnen. Schülldorf hat dagegen fast gar kein Potenzial im fußläufigen Einzugsbereich zu bieten, dagegen jedoch die höchsten Arbeitsplatzzahlen zu verzeichnen (Die zukünftigen Ansiedlungen von REpower und Zulieferbetrieben sowie der Landwirtschaftskammer sind hierbei berücksichtigt). Der Streckenabschnitt nach Fockbek weist schon isoliert betrachtet interessante Potenziale auf. Ein neuer Halt in Büdelsdorf wäre auch ohne eine Reaktivierung bis Fockbek überlegenswert, da hier neben der Verbindung Kiel – Husum auch die Relation in Richtung Flensburg eingebunden werden könnte.

Durch die Rendsburg mögliche Verknüpfung mit der Hauptstrecke in Richtung Neumünster und weiter in Richtung Hamburg können ggf. zusätzliche Fahrgastpotenzial akquiriert werden.

4. Betriebskonzept für Schnell-Langsam-Konzept

4.1 Grundzüge des Betriebskonzepts

Das Betriebskonzept ist ein Schnell-Langsam-Konzept und geht für die alle Stationen bedienenden Regionalbahnen werktags von einem durchgehenden Stundentakt aus. In den nachfragearmen späten Abendstunden (nach 23 Uhr) werden die Halte des langsamen Zuges von den durchgehenden Zügen Kiel – Husum bedient. Auf der Strecke nach Fockbek findet dann kein Zugverkehr mehr statt.

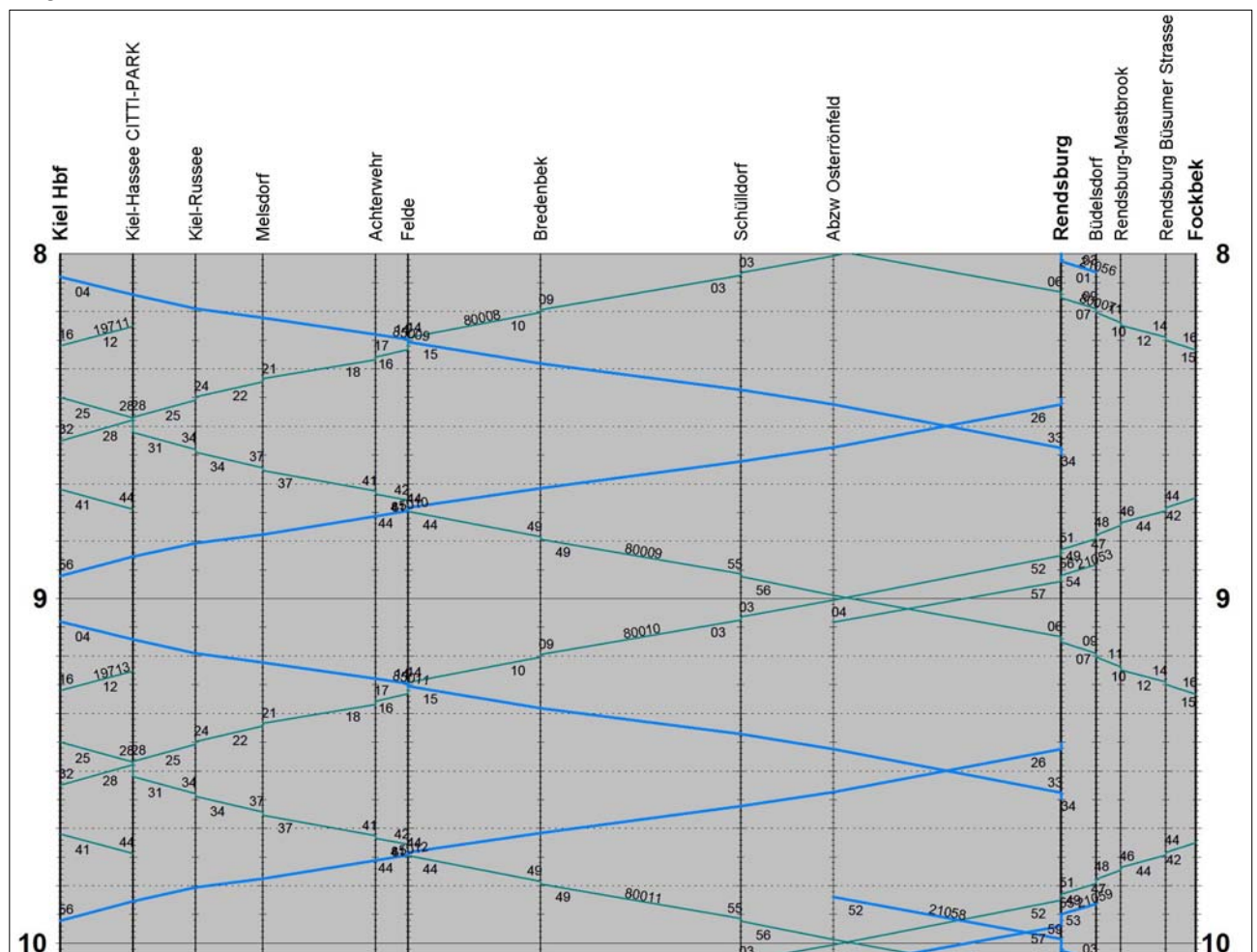


Abb.47: Grundprinzip des Schnell-Langsam-Konzeptes am Bildfahrplan dargestellt

Systemkreuzungsbahnhöfe befinden sich in Kiel-Hassee CITTI-PARK (untereinander), Felde (mit schnellem Zug Kiel – Husum), außerdem wird auf der Rendsburger Hochbrücke gekreuzt. Die Abfahrt in Kiel erfolgt jeweils kurz vor der halben Stunde, die Ankunft kurz nach der halben Stunde. Es sind – vorausgesetzt es erfolgt eine Integration der Triebwagenumläufe in die Leistungen des so genannten Eckernförde-Pendels – zwei Umläufe erforderlich. Da davon ausgegangen wird, dass aufgrund des zusätzlichen Zugangebots zwischen Kiel und Rendsburg Doppeltraktionen nicht notwendig werden, kann das Betriebskonzept höchstwahrscheinlich sogar ohne zusätzliche Fahrzeuge realisiert werden.

4.2 Fahrplan

Das Grundprinzip des Fahrplan besteht aus den stündlich verkehrenden „langsamen“ Zügen Kiel – Rendsburg – Fockbek und zurück (R) und den schnellen RX-Zügen Kiel – Rendsburg – Husum und zurück, die Haltekonzeption und Zeitlagen der heutigen Züge behalten. Dabei werden die RX-Züge nach Fertigstellung der Rendsburger Hochbrücke und der damit verbundenen Verkürzung der Haltezeit in Rendsburg etwas schneller (1-2 Minuten), womit die Anschlusssicherheit in Kiel und Husum verbessert werden kann.

Zugtyp		R	RX	R	RX	R	RX	R	RX
Zugnummer		2222	224	2224	226	2226	228	2228	230
Verkehrstag		W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL
Anmerkung									
km	Von:		Husum		Husum		Husum		Husum
0	Fockbek	14:42		15:42		16:42		17:42	
1	Rendsburg Büsumer Strasse	14:44		15:44		16:44		17:44	
3	Rendsburg-Mastbrook	14:47		15:47		16:47		17:47	
4	Büdelndorf	14:49		15:49		16:49		17:49	
5	Rendsburg	14:51		15:51		16:51		17:51	
	Rendsburg	14:52	15:26	15:52	16:26	16:52	17:26	17:52	18:26
18	Schüllndorf	15:03		16:03		17:03		18:03	
26	Bredenbek	15:10		16:10		17:10		18:10	
32	Felde	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44
	Felde	15:16	15:44	16:16	16:44	17:16	17:44	18:16	18:44
33	Achterwehr	15:18		16:18		17:18		18:18	
37	Melsdorf	15:22		16:22		17:22		18:22	
40	Kiel-Russee	15:25		16:25		17:25		18:25	
43	Kiel-Hassee CITTI-PARK	15:28		16:28		17:28		18:28	
45	Kiel Hbf	15:32	15:56	16:32	16:56	17:32	17:56	18:32	18:56
	Nach:								

Das genaue Fahrplankonzept befindet sich in der Anlage 1.

In den späten Abendstunden verkehren nur die R-Züge, die dann nach Husum durchgebunden werden. Da in Husum keine Anschlüsse mehr erreicht werden müssen ist dies unproblematisch.

4.3 Erforderliche Infrastruktur

Das Konzept erfordert den Bau von insgesamt 9 neuen Stationen (durchschnittlich 500 T€) und die Einrichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofes in Felde (geschätzte Kosten: 5 Mio. €). Bei einer Reaktivierung der Strecke nach Fockbek müssen 3 km Strecke erneuert und 1,5 km neu gebaut werden (Grobschätzung: 5 Mio. €).

Die Finanzierung der Infrastruktur würde durch das Land Schleswig-Holstein, bzw. ggf. mit Bundesmitteln, bzw. mit Eigenmitteln der DB AG erfolgen.

4.4 Zugleistungen

Die zusätzlichen Zugleistungen betragen etwa 600.000 km/Jahr.

4.5 Zeitplan

Das Konzept kann erst nach der frühestens Ende 2013 erfolgenden Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Rendsburger Hochbrücke realisiert werden. Aufgrund der teilweise umfangreichen Baumaßnahmen wird eine Einführung des Konzeptes Ende 2014 empfohlen.

Zusatzangebot Option Kiel - Rendsburg - Fockbek

Zugtyp	R	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX
Zugnummer	2241	2243	201	2201	203	2203	205	2205	207	2207	209	2209	211	2211	213	2213	215	2215	217	2217	219
Verkehrstag	TGL	Sa+S	W	W	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL
Anmerkung																					
km	Von:																				
0 Kiel Hbf	0:04	1:04	4:04	4:25	5:04	5:25	6:04	6:25	7:04	7:25	8:04	8:25	9:04	9:25	10:04	10:25	11:04	11:25	12:04	12:25	13:04
3 Kiel-Hassee CITTI-PARK	0:10	1:10		4:31		5:31		6:31		7:31		8:31		9:31		10:31		11:31		12:31	
5 Kiel-Russee	0:13	1:13		4:34		5:34		6:34		7:34		8:34		9:34		10:34		11:34		12:34	
8 Melsdorf	0:16	1:16		4:37		5:37		6:37		7:37		8:37		9:37		10:37		11:37		12:37	
13 Achterwehr	0:20	1:20		4:41		5:41		6:41		7:41		8:41		9:41		10:41		11:41		12:41	
14 Felde	o 0:21	1:21	4:14	4:42	5:14	5:42	6:14	6:42	7:14	7:42	8:14	8:42	9:14	9:42	10:14	10:42	11:14	11:42	12:14	12:42	13:14
Felde	0:23	1:23	4:15	4:44	5:15	5:44	6:15	6:44	7:15	7:44	8:15	8:44	9:15	9:44	10:15	10:44	11:15	11:44	12:15	12:44	13:15
19 Bredenbek	0:28	1:28		4:49		5:49		6:49		7:49		8:49		9:49		10:49		11:49		12:49	
27 Schülldorf	0:35	1:35		4:56		5:56		6:56		7:56		8:56		9:56		10:56		11:56		12:56	
40 Rendsburg	o 0:45	1:45	4:33	5:06	5:33	6:06	6:33	7:06	7:33	8:06	8:33	9:06	9:33	10:06	10:33	11:06	11:33	12:06	12:33	13:06	13:33
Rendsburg	0:46			5:07		6:07		7:07		8:07		9:07		10:07		11:07		12:07		13:07	
41 Büdelsdorf	o0:48			5:10		6:10		7:10		8:10		9:10		10:10		11:10		12:10		13:10	
42 Rendsburg-Mastbrook				5:12		6:12		7:12		8:12		9:12		10:12		11:12		12:12		13:12	
44 Rendsburg Büsumer Strasse				5:15		6:15		7:15		8:15		9:15		10:15		11:15		12:15		13:15	
45 Fockbek	o			5:16		6:16		7:16		8:16		9:16		10:16		11:16		12:16		13:16	
Nach:	Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum
Anzahl Verkehrstage	365	111	306	306	365	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365
Strecken-km	101,278	39,816	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278
Nutz-km / a	36.966	4.420	30.991	13.805	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966

Zugtyp	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	RX	R	R
Zugnummer	2219	221	2221	223	2223	225	2225	227	2227	229	2229	231	2231	233	2233	235	2235	237	2237	2239
Verkehrstag	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL
Anmerkung																				
km	Von:																			
0 Kiel Hbf	13:25	14:04	14:25	15:04	15:25	16:04	16:25	17:04	17:25	18:04	18:25	19:04	19:25	20:04	20:25	21:04	21:25	22:04	22:25	23:04
3 Kiel-Hassee CITTI-PARK	13:31		14:31		15:31		16:31		17:31		18:31		19:31		20:31		21:31		22:31	23:10
5 Kiel-Russee	13:34		14:34		15:34		16:34		17:34		18:34		19:34		20:34		21:34		22:34	23:13
8 Melsdorf	13:37		14:37		15:37		16:37		17:37		18:37		19:37		20:37		21:37		22:37	23:16
13 Achterwehr	13:41		14:41		15:41		16:41		17:41		18:41		19:41		20:41		21:41		22:41	23:20
14 Felde	o 13:42	14:14	14:42	15:14	15:42	16:14	16:42	17:14	17:42	18:14	18:42	19:14	19:42	20:14	20:42	21:14	21:42	22:14	22:42	23:21
Felde	13:44	14:15	14:44	15:15	15:44	16:15	16:44	17:15	17:44	18:15	18:44	19:15	19:44	20:15	20:44	21:15	21:44	22:15	22:44	23:23
19 Bredenbek	13:49		14:49		15:49		16:49		17:49		18:49		19:49		20:49		21:49		22:49	23:28
27 Schülldorf	13:56		14:56		15:56		16:56		17:56		18:56		19:56		20:56		21:56		22:56	23:35
40 Rendsburg	o 14:06	14:33	15:06	15:33	16:06	16:33	17:06	17:33	18:06	18:33	19:06	19:33	20:06	20:33	21:06	21:33	22:06	22:33	23:06	23:45
Rendsburg	14:07		15:07		16:07		17:07		18:07		19:07		20:07		21:07		22:07		23:07	23:46
41 Büdelsdorf	14:10		15:10		16:10		17:10		18:10		19:10		20:10		21:10		22:10		23:10	o23:48
42 Rendsburg-Mastbrook	14:12		15:12		16:12		17:12		18:12		19:12		20:12		21:12		22:12		23:12	
44 Rendsburg Büsumer Strasse	14:15		15:15		16:15		17:15		18:15		19:15		20:15		21:15		22:15		23:15	
45 Fockbek	o 14:16		15:16		16:16		17:16		18:16		19:16		20:16		21:16		22:16		23:16	
Nach:		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum
Anzahl Verkehrstage	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365
Strecken-km	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278
Nutz-km / a	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966
Nutz-km / a gesamt	1.061.001																			

Zusatzangebot Option Fockbek - Rendsburg - Kiel

Zugtyp	Zugnummer	R 2244	R 2246	RX 202	R 2202	RX 204	R 2204	RX 206	R 2206	RX 208	R 2208	RX 210	R 2210	RX 212	R 2212	RX 214	R 2214	RX 216	R 2216	RX 218	R 2218	RX 220	R 2220	RX 222
Verkehrstag	Anmerkung	TGL	Sa+S	W	W	W	W	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL
km	Von:	Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum
0	Fockbek						5:42		6:42		7:42		8:42		9:42		10:42		11:42		12:42		13:42	
1	Rendsburg Büsumer Strasse						5:44		6:44		7:44		8:44		9:44		10:44		11:44		12:44		13:44	
3	Rendsburg-Mastbrook						5:47		6:47		7:47		8:47		9:47		10:47		11:47		12:47		13:47	
4	Büdelsdorf	0:27					5:49		6:49		7:49		8:49		9:49		10:49		11:49		12:49		13:49	
5	Rendsburg	o 0:29					5:51		6:51		7:51		8:51		9:51		10:51		11:51		12:51		13:51	
	Rendsburg	0:32	1:52	4:26	4:52	5:26	5:52	6:26	6:52	7:26	7:52	8:26	8:52	9:26	9:52	10:26	10:52	11:26	11:52	12:26	12:52	13:26	13:52	14:26
18	Schülldorf	0:43	2:03		5:03		6:03		7:03		8:03		9:03		10:03		11:03		12:03		13:03		14:03	
26	Bredenbek	0:50	2:09		5:09		6:10		7:10		8:10		9:10		10:10		11:10		12:10		13:10		14:10	
32	Felde	o 0:54	2:14	4:44	5:14	5:44	6:14	6:44	7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44
	Felde	0:55	2:15	4:44	5:16	5:44	6:16	6:44	7:16	7:44	8:16	8:44	9:16	9:44	10:16	10:44	11:16	11:44	12:16	12:44	13:16	13:44	14:16	14:44
33	Achterwehr	0:56	2:18		5:18		6:18		7:18		8:18		9:18		10:18		11:18		12:18		13:18		14:18	
37	Melsdorf	1:00	2:22		5:22		6:22		7:22		8:22		9:22		10:22		11:22		12:22		13:22		14:22	
40	Kiel-Russee	1:03	2:25		5:25		6:25		7:25		8:25		9:25		10:25		11:25		12:25		13:25		14:25	
43	Kiel-Hassee CITTI-PARK	1:07	2:28		5:28		6:28		7:28		8:28		9:28		10:28		11:28		12:28		13:28		14:28	
45	Kiel Hbf	o 1:11	2:32	4:56	5:32	5:56	6:32	6:56	7:32	7:56	8:32	8:56	9:32	9:56	10:32	10:56	11:32	11:56	12:32	12:56	13:32	13:56	14:32	14:56
	Nach:																							
	Anzahl Verkehrstage	365	111	306	306	306	306	365	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365
	Strecken-km	101,278	39,816	101,278	39,816	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278
	Nutz-km / a	36.966	4.420	30.991	12.184	30.991	13.805	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966

Zugtyp	Zugnummer	R 2222	RX 224	R 2224	RX 226	R 2226	RX 228	R 2228	RX 230	R 2230	RX 232	R 2232	RX 234	R 2234	RX 236	R 2236	RX 238	R 2240	R 2242
Verkehrstag	Anmerkung	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL	TGL	TGL	W	TGL
km	Von:		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum		Husum 1)
0	Fockbek	14:42		15:42		16:42		17:42		18:42		19:42		20:42		21:42		22:50	23:20
1	Rendsburg Büsumer Strasse	14:44		15:44		16:44		17:44		18:44		19:44		20:44		21:44		22:52	23:22
3	Rendsburg-Mastbrook	14:47		15:47		16:47		17:47		18:47		19:47		20:47		21:47		22:55	23:25
4	Büdelsdorf	14:49		15:49		16:49		17:49		18:49		19:49		20:49		21:49		22:57	23:27
5	Rendsburg	o 14:51		15:51		16:51		17:51		18:51		19:51		20:51		21:51		22:59	23:29
	Rendsburg	14:52	15:26	15:52	16:26	16:52	17:26	17:52	18:26	18:52	19:26	19:52	20:26	20:52	21:26	21:52	22:26	23:00	23:34
18	Schülldorf	15:03		16:03		17:03		18:03		19:03		20:03		21:03		22:03		23:11	23:45
26	Bredenbek	15:10		16:10		17:10		18:10		19:10		20:10		21:10		22:10		23:18	23:52
32	Felde	o 15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14	20:44	21:14	21:44	22:14	22:44	23:22	23:56
	Felde	15:16	15:44	16:16	16:44	17:16	17:44	18:16	18:44	19:16	19:44	20:16	20:44	21:16	21:44	22:16	22:44	23:24	23:57
33	Achterwehr	15:18		16:18		17:18		18:18		19:18		20:18		21:18		22:18		23:26	23:58
37	Melsdorf	15:22		16:22		17:22		18:22		19:22		20:22		21:22		22:22		23:30	0:02
40	Kiel-Russee	15:25		16:25		17:25		18:25		19:25		20:25		21:25		22:25		23:33	0:05
43	Kiel-Hassee CITTI-PARK	15:28		16:28		17:28		18:28		19:28		20:28		21:28		22:28		23:36	0:09
45	Kiel Hbf	o 15:32	15:56	16:32	16:56	17:32	17:56	18:32	18:56	19:32	19:56	20:32	20:56	21:32	21:56	22:32	22:56	23:40	0:13
	Nach:																		
	Anzahl Verkehrstage	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365	365	365	306	365
	Strecken-km	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278	45,116	101,278
	Nutz-km / a	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966	16.467	36.966	13.805	36.966
	Nutz-km / a gesamt	1.050.742																	

1) Zugteil aus Husum