

Sehr geehrter Herr Kiphard, sehr geehrter Herr Reestorff,

wir bedanken uns für die freundliche Atmosphäre und Ihr Zuhören in unserer Angelegenheit. Erstmals hatten wir den Eindruck, dass man uns wirklich zuhört und entgegenkommendes Agieren signalisiert. Dementsprechend hoffen wir doch sehr, hier nicht enttäuscht zu werden. Wie gesagt, wir befinden uns in einem Wettstreit um die beste Ausgestaltung des Zugangebotes für unsere Region. Entsprechende Entwürfe liegen vor.

Die von Ihnen zur Verfügung gestellten Zahlen der automatischen Türzähler und der Abrechnungsstelle des SH Tarif sind aktueller, jedoch lückenhaft. Die Reisewege der Fernreisenden, wichtig für Planung der Umstiege, die Nutzung von DB-eigenen Tarifen wie SH-Ticket und anderer Fahrkarten bleiben im Dunkel. Wir benötigen für eine sachgerechte Diskussion Zahlen, Fakten und Rohdaten für die gesamte, geplante Strecke und aller Fahrgäste sowie der potentiellen Neukunden von der Straße, so wie es von Dr. Nägele und Herrn Wewers uns gegenüber am 16.06.2014 zugesagt wurde. Wo steigen wie viele Menschen ein und aus und wohin fahren sie. Sollten diese Zahlen nicht vorhanden und erhebbar sein, muss zumindest deutlich sein, mit welchen Annahmen und deren Begründungen ggf. Hochrechnungen durchgeführt werden.

Bereits bei der Anhörung im Plöner Kreistag am 16.06.2014 waren wir über die Aussage von Dr. Nägele erstaunt, dass die Datenerhebungen, mit denen geplant wurde, 10 Jahre alt sind. Noch mehr in Erstaunen hat uns versetzt, dass Ihnen ansonsten keine weiteren Zahlen und Daten für die Planung vorgelegen haben. Anders ausgedrückt, man hatte lediglich die Strategie, die Strecke Kiel-Lübeck in unter 60 Minuten zu bewältigen und alle entstehenden Nachteile für die Regionen damit in Kauf zu nehmen. Eine lediglich politische Entscheidung also; und keine zukunftsweisende und Ihrem Landesentwicklungsplan geschuldete zudem.

Daher ist es verwunderlich, dass erst jetzt ein entsprechendes Gutachten vergeben werden soll. Umso wichtiger ist es, dieses sorgfältig zu planen, da sonst der Eindruck entstehen könnte, dass damit nur Zeit gewonnen und die „schlechte Nachricht“ dem Gutachter zugeschoben werden soll. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht bloß mit der „richtigen“ Fragestellung dem Gutachter gegenüber schon das gewünschte Ergebnis im Sinne der jetzigen Planung erreicht wird. Dieses würde lediglich für Zündstoff in der politischen Diskussion im der Einführung des neuen Fahrplans folgenden Landtagswahlkampf führen.

Wir freuen uns daher sehr über Ihre Zusage uns gegenüber, unsere speziellen Fragewünsche und Ausgestaltung des Gutachtens mit zu übernehmen. Wie gesagt, wir hatten erstmals einen wirklich positiven Eindruck bei einem mit der LVS geführten Gespräch und hoffen entsprechend nicht enttäuscht zu werden!

In diesem Sinne stehen nun hier im Nachgang, unsere auch das Gutachten betreffende Fragen und Ausgestaltungen dazu, sowie weitere, ebenfalls zu berücksichtigende Anmerkungen, welche Sie uns zu berücksichtigen, ebenfalls freundlicherweise am 14.07.2014 zugesagt hatten. Wir gehen davon aus, dass diese in einem Gremium wie z.B. einem Steuerungskreis mit den Gutachtern und uns besprochen werden. Bitte nennen Sie uns den Zeitplan für die Vorbereitung, Erstellung und Auswertung des Gutachtens.

## Entwurfskonzept Gutachten Kiel –Lübeck

Wir gehen davon aus, dass das Gutachten wie folgt strukturiert wird und folgende Punkte untersucht werden:

01. Darstellung der Randbedingungen der Strecke Kiel – Lübeck mit Anschlussstrecken, auch wenn sie z.Zt. nicht betrieben werden sollten.
02. Darstellung der prinzipiellen Entwicklung der Fahrpläne der letzten 25 Jahre sowohl hinsichtlich der Bedienungsfrequenz als auch der zeitlichen Lage
03. Darstellung der Reisenden Mengen zwischen allen Stationen für Schiene, Bus und Pkw unter nachvollziehbarer Benennung der Datengrundlage
04. Ausarbeitung folgender Punkte der verschiedenen Fahrplanvarianten
  - a) Matrix der Fahrzeiten zwischen allen Stationen
  - b) Matrix der Reisezeiten zwischen allen Stationen unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Wartezeit auf den nächsten Zug
  - c) Anschlüsse an die Busse in Preetz, Plön und Eutin
  - d) Matrix der zu erwartenden Reisendenzahlen
  - e) Nötige Änderungen und Anschlussmöglichkeiten bei Umsetzung folgender Maßnahmen des LNVP:
    - I) Stadtrationalbahn Kiel
    - II) Reaktivierung der Schienenstrecke Neumünster – Plön bei einer Ankunft bzw. Abfahrt in Plön zur halben Stunde
    - III) Reaktivierung der Schienenstrecke Neumünster – Plön bei einer Ankunft bzw. Abfahrt in Plön zur vollen Stunde
    - IV) Realisierung einer Regio-S-Bahn Lübeck
  - f) Nötige Änderungen bei Einführung einer zweiten schnellen Verbindung Kiel - Lübeck
  - g) Verbesserungsmöglichkeiten durch Zweigleisabschnitte zwischen Kiel und Preetz
05. Berechnung des betrieblichen Aufwandes bei Betrieb mit je einem Triebwagen pro Fahrt
06. Darstellung der Verkehrsmengen in den einzelnen Abschnitten
07. Berechnung des betrieblichen Aufwandes als Reaktion auf benötigte Mehrkapazität zwischen Preetz und Kiel
08. Berechnung der Einnahmen unter Berücksichtigung der Reiseweiten und der entfernungsabhängigen Fahrpreisdegression
09. Darstellung der Kreuzungen und deren Anfälligkeit gegen Verspätungsübertragung
10. Aufzeigen möglicher Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit
11. Darstellung der Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Fahrplanentwürfe.

	1	2	3	4	5	6	7
Kiel Hbf.	04 44	01 12 35	10 40	05 35	18 32 48 02	18 37 48 07	35 37 52 05 07 22
Kiel Elmschenhagen	09	16 40	14 44	09 39	36   06	41   11	41 56   11 26
Kiel Elmschenhagen	12	19 42	17 47	10 40	39   09	41   11	41 56   11 26
Kiel Kroog						43   13	43 58   13 28
Raisdorf Gewerbegebiet.						45   15	45 00   15 30
Raisdorf	17 52	23 48	22 52	14 44	44   14	47   17	47 02   17 32
Raisdorf	18 53	24 52	23 53	16 46	46   16	47   17	47 02   17 32
Preetz Nord						51   21	51 06   21 36
Preetz	24 58	29 57	28 58	21 51	29 52 59 22	29 53 59 23	44 53 08 14 23 38
Preetz	30 00	32	30 00	22 52	30 53 00 23	30 53 00 23	45 53 08 15 23 38
Preetz Süd					55   25	55   25	55 10   25 40
Ascheberg	38	40	37 07	29 59	37 07	37 07	52 22
Ascheberg	38	44	38 08	30 00	38 08	38 08	53 23
Plön	44 13	21 50	44 14	35 05	44 14	44 14	59 29
Plön	45 15	22 52	45 15	36 06	45 15	45 15	00 30
Bad Malente-Grems.	52 22	29 59	51 21	44 14	51 21	51 21	06 36
Eutin	59 29	35 05	00 30	51 21	00 30	00 30	12 18 42 48
Ottendorf							24   54
Pönitz	07	14	08 38	59 29	08	08	29   59
Pönitz	08	17	09 39	01 31	09	09	30   00
Pansdorf	14	22	14 44	06 36	14	14	35   05
Pansdorf	17	23	16 46	07 37	17	17	38   08
Bad Schwartau	24 46	29	23 53	14 44	24	24	44   14
Lübeck Hbf.	32 52	58 36	29 59	21 51	32 52	32 52	32 50 02 20

#### Variante

1: Entspricht dem heutigen Fahrplan

2: Entspricht der derzeitigen Planung

3: Vorschlag alle halbe Stunde mit allen Halten mit Kreuzungen in Preetz, Plön, Eutin und Pansdorf

4: Vorschlag alle halbe Stunde mit allen Halten mit Kreuzungen in Raisdorf, Ascheberg und Pönitz

5: Vorschlag Schnell-Langsam-Konzept. Abschnitt Preetz – Lübeck wie heute, Abschnitt Kiel - Preetz ohne Zwischenhalte der RE dafür mit zwei Pendelzügen für alle Zwischenhalte

6: Weiterentwicklung von 5 durch Zweigleisabschnitte zwischen Kiel und Preetz

7: Weiterentwicklung von 6 durch weitere Pendelzüge Eutin – Lübeck als Ersatz für die Halte der durchgehenden Züge sowie Verdichtung des Nahverkehrs Kiel – Preetz

Zugrunde gelegt ist eine Symmetriezahl von 59

Ascheberg den 05.08.2014

Vielen Dank im Voraus

Mit freundlichen Grüßen

Udo Gertler, Hendrik Oehler, Rüdiger Sack und alle Unterstützer von Ascheberg-Mobil

PS.: Senden Sie uns bitte Ihren Gutachterauftrag in Gänze zu, damit es nicht zu Missverständnissen kommt. Teilen Sie uns bitte außerdem mit bis wann das Gutachten vorliegen wird.