

# Orte an AKN-Linie 1 fordern viel mehr Fahrten zum Hauptbahnhof

Gestern beschlossen rund 50 Vertreter von Gemeinden und Städten eine Resolution zur Verbesserung des Fahrplans

**Ellerau / Kaltenkirchen –** An einem (Schienen)-Strang ziehen die Orte an der AKN-Linie A1 in der Diskussion um den Fortbestand der Bahnfahrten von Kaltenkirchen direkt zum Hamburger Hauptbahnhof und zurück - ohne in Hamburg-Eidelstedt umsteigen zu müssen. Die Einmütigkeit wurde gestern bei der Sitzung von Bürgermeistern und Kommunalpolitikern in Ellerau deutlich. Dabei wurde eine Resolution an die AKN-Hauptanteilseigner - das Land Schleswig-Holstein und die Stadt Hamburg - beschlossen. Gefordert wird, das jetzige Angebot auf der Linie A1 von und nach Hamburg nicht zu stoppen, sondern deutlich zu erweitern.

Von Michael Zwicker

Rund 50 Vertreter aus Verwaltung und Politik waren ins Bürgerhaus gekommen. Mit dabei waren AKN-Unterstützer unter anderem aus Bad Bramstedt, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg, Ellerau, Quickborn und Hasloh. „Wir verstehen uns als Sprachrohr der Bürger und insbesondere der AKN-Kunden“, sagte Elleraus Bürgermeister Eckart Urban (SPD), der mit seinem Stellvertreter Joachim Dose (Aktives Ellerau) zu der Sit-



Seit Dezember 2004 können Fahrgäste mit dem Hamburger Zentrum als Ziel in einigen AKN-Zügen sitzen bleiben und müssen nicht wie sonst auf dem unmodernen Bahnhof in Hamburg-Eidelstedt in S-Bahnen umsteigen. Der zur Erprobung gestartete Service kostet das Land Schleswig-Holstein und die Hansestadt Hamburg als Hauptanteilseigner der AKN jährlich zusammen rund 630 000 Euro.

zung eingeladen und damit die 2001 gegründete und seit einigen Jahren ruhende „Arbeitsgemeinschaft AKN Linie A1“ reaktiviert hatte. Auslöser dafür ist die Ende Juni auslaufende Finanzierungsphase für die AKN-Direktverbindung in die Hamburger Innenstadt.

Im Dezember 2004 wurde der Testbetrieb gestartet. Zurzeit fahren montags bis freitags jeweils elf Züge von Kaltenkirchen bis zum Hauptbahnhof, in entgegengesetzter Richtung sind es

acht. Allerdings sind die Züge nur morgens bis kurz nach 8 Uhr und abends erst wieder ab 18 Uhr unterwegs. Sonnabends rollen zwölf Bahnen in die Hansestadt, elf wieder zurück; alle aber auch nur in den sogenannten Randzeiten. Rund 630 000 Euro kostet das Zusatzangebot pro Jahr. Schleswig-Holstein (hält knapp 49,9 Prozent der AKN-Aktien) trägt ein Viertel der Kosten, die Stadt Hamburg (50 Prozent der Aktien) zahlt dagegen drei Viertel der Summe. Seit Beginn der Durch-

fahrten haben insgesamt etwas mehr als 700 000 Fahrgäste den Service genutzt. Im letzten Quartal des vergangenen Jahres waren durchschnittlich 62 Prozent der Sitzplätze aller durchfahrenden Züge besetzt.

„Das größte Hindernis für Autofahrer, auf die Bahn umzusteigen, ist nicht der Fahrkartenpreis, sondern eine nicht optimale Verbindung“, sagte AKN-Vorstand Johannes Kruszynski gestern als Gast der Arbeitsgruppe. Wartezeiten auf Anschlussbahnen auf dem ungemütlichen Bahnhof in Hamburg-Eidelstedt und die Sitzplatzsuche nach dem Umsteigen würden viele Pendler davon abhalten, die AKN zu nutzen, ergänzte Arbeitsgruppensprecher Eckart Urban.

Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat auf Nachfrage der Arbeitsgruppe bereits bestätigt, auch weiterhin das Zusatzangebot im jetzigen Umfang finanzieren zu wollen. Aus Hamburg kam dagegen noch keine Antwort. Deshalb wird dort auch die für den Schienenverkehr zuständige Stadtentwicklungsbehörde in Kürze die gestern verabschiedete Resolution erhalten. Darin wird gefordert, „so bald wie möglich die ganztägige Durchfahrt der AKN-Linie A1 bis zum Hauptbahnhof zu bestellen“.

Technisch sei der Ganztagsbetrieb problemlos möglich,

erklärte AKN-Vorstand Kruszynski. Jede Stunde könnte ein Zug fahren. Zudem könnten die Zusatzkosten drastisch reduziert werden. Denn die AKN-Züge rollen bis Eidelstedt auf AKN-eigenen Schienen, danach auf Hamburger Gebiet jedoch auf Gleisen, die der Deutschen Bahn (DB) gehören. Die DB verlangt Geld, obgleich es ein Sondernutzungsrecht gibt, demnach die AKN für die Gleisnutzung nichts zahlen müsste. Die Stadt Hamburg müsste nur dieses Recht einfordern, was bislang noch nicht geschehen ist. „Dann würden sich die jetzigen Kosten von 630 000 Euro auf rund 37 000 Euro reduzieren. Und auch der Ganztagsbetrieb wäre finanzierbar“, rechnete AKN-Chef Kruszynski vor.

Die A1-Arbeitsgemeinschaft möchte bis Mitte April aus Hamburg eine verbindliche Auskunft erhalten, was aus der Direktverbindung zum Hauptbahnhof werden soll. Auch in den Stadt- und Gemeindevertretungen entlang der AKN-Hauptstrecke sollen möglichst rasch Resolutionen verfasst werden. Dabei sollte auch auf die von den Kommunen schon erbrachten oder noch geplanten Leistungen zur Förderung des Schienenverkehrs hingewiesen werden, beispielsweise auf den Bau von Park-and-Ride-Stellplätzen und Fahrradständern an Bahnstationen.