



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** - Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

### **SPNV-/ÖPNV-Maßnahmen zur Minderung des MIV im holsteinischen Teil der Metropolregion Hamburg Drs.-Nr. 15/4045**

- 1) Warum hält die Landesregierung die seit Jahren geforderte Durchbindung der AKN-Linie (A 1) zum Hamburg-Hbf nicht mehr für sinnvoll?

Grundsätzlich hält die Landesregierung eine Durchbindung von Zügen zwischen Kaltenkirchen und dem Hamburger Hauptbahnhof für sinnvoll, weil dadurch die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs auf dieser Achse wesentlich erhöht werden könnte.

Die HVV GmbH hat zur Durchbindung von AKN-Triebwagen zum Hamburger Hbf eine Untersuchung unter Beteiligung aller Aufgabenträger durchgeführt. Der Endbericht vom 09.09.2002 kommt zum Ergebnis, dass die Durchbindung von AKN-Zügen nur in den Tagesrandzeiten (Mo – Fr ab 19.42, Sa ab 15.42, So ganztägig) möglich ist und somit nur wenige Fahrgäste von dem verbesserten Angebot profitieren würden. Eine Durchbindung in den wichtigen Hauptverkehrszeiten ist aufgrund des dichten S-Bahn-Taktes nicht möglich. Der Ersatz von S-Bahn-Zügen durch AKN-Triebwagen ist aufgrund der unterschiedlichen Kapazitäten ebenfalls keine sinnvolle Lösung.

Darüber hinaus führt die Durchbindung zu erheblichen Mehrkosten, so dass es zu einer Erhöhung des erforderlichen Zuwendungsumfanges von rund 616.000 € pro Jahr kommt.

In einem Gespräch am 24. März 2003 waren sich alle Beteiligten (Aufgabenträger, Kreis und Kommunen) einig, dass der finanzielle Aufwand im Verhältnis zum Nutzen unvertretbar hoch sei.

Es wurde vereinbart, dass die HVV GmbH unter Beteiligung aller Aufgabenträger alternativ untersucht, ob eine Durchbindung der S-Bahn bis nach Kaltenkirchen verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Außerdem soll die Umsteigesituation am Bahnhof Hamburg-Eidelstedt optimiert und darüber hinaus die Pünktlichkeit durch eine niveaufreie Einfädelung der AKN-Züge in den Bahnhof Hamburg-Eidelstedt verbessert werden soll.

- 2) Welche Gutachten liegen dem Minister vor, die stattdessen eine Durchbindung der S21 nach Kaltenkirchen für sinnvoll und realisierbar erachten?

Das Ergebnis des Gutachtens zur Durchbindung der S21 nach Kaltenkirchen liegt noch nicht vor.

- 3) Wie können die zusätzlichen Kapazitätserweiterungen / Notwendigkeiten (2. AKN-Gleis) schneller realisiert werden?

Mit den z.Zt. fertig gestellten bzw. im Bau befindlichen 2gleisigen Abschnitten im Bereich der AKN-Strecke A1 (Hamburg-Eidelstedt - Burgwedel, Quickborn Süd - Quickborn, Ulzburg Süd - Kaltenkirchen) wird das Ziel der Erhöhung der Betriebsqualität auf dieser Linie nachhaltig erreicht.

Über diesen Maßnahmenumfang hinausgehende Ausbauplanungen betreffen gemäß dem von der Landesregierung im Juni 2003 verabschiedeten Landesverkehrsprogramm (LVP) die Fortführung des zweigleisigen Ausbaus der A1 von Kaltenkirchen bis zur Landesgrenze. Darüber hinaus sind im 2. Landesweiten Nahverkehrsplan für den SPNV in Schleswig-Holstein (LNVP) vom April 2003 zur Umsetzung dieser Zielsetzung mittelfristig der abschnittsweise zweigleisige Ausbau Quickborn - Hamburg-Eidelstedt sowie langfristig der durchgehende Ausbau Quickborn - Hamburg-Eidelstedt als "geplante Maßnahmen im AKN-Stammnetz" enthalten. Eine beschleunigte Realisierung dieser Ausbaumaßnahmen ist abhängig von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel. Hierüber können zum heutigen Zeitpunkt keine Aussagen getroffen werden.

Das Ausbauprojekt der AKN sieht vor, dass auf der Gesamtstrecke Kaltenkirchen - Hamburg-Eidelstedt ein kurzer Abschnitt zwischen Quickborn und Tanneneck auch künftig eingleisig bleiben wird.

4) Müssen die SPNV-Verkehre von den Kommunen mitfinanziert werden?

Grundsätzlich müssen Kommunen die SPNV-Verkehre nicht mitfinanzieren. Nach dem Territorialprinzip sind die jeweiligen Länder die Besteller der Verkehre. Bei der Durchbindung der AKN-Züge war Hamburg jedoch nicht bereit die zusätzlichen Kosten alleine zu übernehmen und hatte angeboten, lediglich 50% der Mehrkosten zu tragen. Die Landesregierung war bereit, weitere 25% der Kosten zu übernehmen. Die restlichen 25% hätten die Kommunen tragen müssen. Die Kommunen war hierzu aufgrund des geringen Nutzens nicht bereit (vgl. Antwort zu Frage 1).

5) Welche Busverkehre wurden in der Metropolregion zusätzlich eingerichtet bzw. aufgeben?

Grundsätzlich sind die Kreise und kreisfreien Städte die Aufgabenträger für den Buslinienverkehr. Seit der vollständigen Einbeziehung der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg in den Verbundraum des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) zum 15. Dezember 2002 sind auf Schleswig-Holsteiner Gebiet des HVV folgende Busverkehre eingestellt bzw. neu eingerichtet worden:

**Einstellung des Betriebes:**

Linie 74 (Wedel – Pinneberg)

ging zum 15.12.2002 in der neuen Linie 594 auf.

Linie 78 (Schnellbus Uetersen – Wedel, Industriegebiet)

ging zum 15.12.2002 in der veränderten Linie 489 auf.

Buslinie 7500 (Stadtverkehr Bad Segeberg)

Einstellung zum 15.12.2002. Der Verkehr wurde durch die Linien 7751 und 7752 übernommen.

Linie 437 (Kronshorst – Schule Stapelfeld)

Einstellung im Abschnitt Braak – Stapelfeld zum Schuljahreswechsel am 11.08.2003 wegen fehlender Nachfrage im Schülerverkehr. Der verbleibende Linienabschnitt wurde in die Linie 337 integriert.

Buslinie 465 (Lütjensee – Bollmoor)

Zum 14.12.2003 Einstellung im Abschnitt Bollmoor – Dwerkatzen wegen zu geringer Nachfrage. Der verbleibende Abschnitt wurde mit der Linie 464 zu einer neuen Linie 465 (Großensee - Lütjensee – Dwerkatzen – Trittau) vereinigt.

Buslinie 8822 (City-Bus Schwarzenbek)

Einstellung zum 14.12.2003 wegen zu geringer Nachfrage.

**Neu-Einrichtung bzw. Erweiterung vorhandener Linien:**

Linie 594 (Norderstedt Mitte – Pinneberg)

zum 15.12.2002 Verlängerung über Pinneberg hinaus nach Wedel

- Linie 648 (NachtBus Bf. Rahlstedt – Ahrensburg)  
Neueinrichtung zum 15.12.2002
- Linie 658 (NachtBus Ahrensburg – Großhansdorf)  
Neueinrichtung zum 15.12.2002
- Buslinie 7751 und 7752 (Stadtverkehr Bad Segeberg)  
Neueinrichtung zum 15.12.2002.
- Buslinien 7901 und 7902 (Ortsverkehr Wahlstedt)  
Neueinrichtung zum 15.12.2002
- Linie 608 (NachtBus St. Pauli - Rahlstedt)  
Verlängerung zum 15.06.2003 über Rahlstedt hinaus bis Stapelfeld
- Buslinie 478 (Tangstedt – Rade – Schulzentrum Süd)  
ab 14.12.2003 zusätzliche Bedienung zwischen den Tangstedter Ortsteilen Ehlersberg, Rade, Wiemerskamp und dem Hamburger Ortsteil Duvenstedt.
- Buslinie 7701 (Bad Segeberg – Schieren)  
Verlängerung zum 14.12.2003 bis nach Göls.
- NachtBuslinie 649 (Korachstraße – Reinbek)  
Neueinrichtung zum 14.12.2003.

Darüber hinaus wurden auf einer Vielzahl von Linien Veränderungen im Fahrtenangebot vorgenommen, die in der Summe zu einer Steigerung der Fahrtmöglichkeiten geführt haben.

- 6) Wie wird der gestrichene S-Bahn-Verkehr von Pinneberg zum Hamburger Hbf. kompensiert? Warum sind plötzlich doch noch Zusatzangebote für die Strecke Tornesch – Hamburg Hbf. möglich?

Seit dem 15.12.2002 sind alle RE- und RB-Züge zwischen Pinneberg und Hamburg für Fahrgäste mit HVV-Fahrkarten freigegeben.

Daraufhin fand eine spürbare Verlagerung der Fahrgastströme von der Gleichstrom-S-Bahn zu den wesentlich schnelleren Zügen statt. (Die RE-Züge benötigen 17 Minuten zum Hbf. Die S 21 benötigt 29 Minuten zum Hbf.)

Daher war die Einstellung der wenigen täglichen S 21-Leistungen zwischen Pinneberg und Elbgaustraße vertretbar, da es sich um ein Überangebot handelte. Für Fahrgäste in Pinneberg, Thesdorf, Halstenbek und Krupunder bleibt der 10-Minuten-Takt der S3 nach Neugraben unverändert.

Seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2002 gibt es bereits Direktzüge zwischen Tornesch und dem Hamburger Hauptbahnhof. Diese Züge hatten sich bewährt und die Landesregierung wollte diese auch über die Fahrplanperiode hinaus weiterhin bestellen. Hamburg war allerdings erst nach entsprechenden Verhandlungen bereit, diese Züge nach dem Territorialprinzip mitzufinanzieren, und stimmte der Bestellung dieser Leistung erst am 2.12.2003 zu. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein hat diese Bestellung so kurzfristig umgesetzt, dass diese Verbindungen ohne Unterbrechung angeboten werden konnten.