

SACHSTAND REAKTIVIERUNG DER BAHNSTRECKE GEESTHACHT – HAMBURG-BERGEDORF

AUSSCHUSS FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT DER LÄNDER
HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/1699

Staatsrat Martin Bill



Hamburg



Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus

30. Juni 2023 | Norderstedt

AGENDA

1. Ausgangslage und Ziele
2. Aktueller Stand
3. Weiteres Vorgehen



Hamburg



AUSGANGSLAGE UND ZIELE



Hamburg



AUSGANGSLAGE:



Streckenführung Hamburg-Bergedorf - Geesthacht aus der Machbarkeitsstudie.
In der weiteren Planung sind Modifikationen vorzunehmen.

- **Geesthacht** (Kr Herzogtum Lauenburg) ist mit ca. 30.000 Einwohnenden bevölkerungsreichste **Stadt** Schleswig-Holsteins **ohne direkte SPNV-Anbindung**. Nächste Bahnhöfe sind Schwarzenbek und Hamburg-Bergedorf.
- Die **starken Pendlerströme** auf der Achse Hamburg – Geesthacht werden bisher über die A25, die B5 oder durch **Busverkehre** (Express- und Regionallinien, zumeist als Umsteigeverbindungen über Bergedorf) abgewickelt.
- Die eingleisige Bahnstrecke mit geringem Ausbaustandard dient nur sporadischem Güter- und Museumsverkehr.
- Absehbar **steigende Bevölkerungszahlen im Hamburger Umland** führten zum Auftrag der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH), eine **Machbarkeitsstudie** zur SPNV-Nutzung der Eisenbahnstrecke Nettelburg - Geesthacht zu entwickeln.
- Darin wurden **verschiedene Varianten betrachtet** (u.a. auch ein BusRapidTransit-System, eine Art Spurbus).
- **Im Ergebnis** erwiesen sich **2 SPNV-Varianten** als verkehrlich sinnvoll. Diese sind Basis für weitere Überlegungen.

ZIELE:

- **Steigerung Modal Split zugunsten ÖPNV**
auf nachfragestarkem Verkehrskorridor (Hamburg) – Bergedorf – Geesthacht
- **Elektrischer Bahnbetrieb**
i.S. Erreichung Klimaschutzziele (Reduktion CO₂-Ausstoß bis 2030 um 70 % gegenüber 1990).
- **Reduktion Busverkehrsleistungen**
bei Konzentration der Buskapazitäten für attraktive Zubringerdienste im SPNV-Einzugsbereich
- **Erweiterung des Platzangebots**
durch Einsatz modernen Fahrzeugmaterials
- **Vertaktetes, zuverlässiges SPNV-Angebot** zur Erhöhung der Verkehrsnachfrage
auf dem bisher nur von Bussen bedienten Korridor Bergedorf – Geesthacht
- **Berücksichtigung umfassenden Lärmschutzes**
durch geeignete aktive und passive Maßnahmen im Bereich der Ausbaustrecke
- **Erhöhung Streckenhöchstgeschwindigkeit**
für attraktive Fahrzeiten zwischen Geesthacht und Bergedorf bei Anbindung des Innovationsparks
- **Aufwärtskompatibles Stufenkonzept**
 1. Stufe – Mittelfristig schnelle SPNV-Verbindung Hamburg-Bergedorf – Innovationspark – Geesthacht
 2. Stufe – Prüfung der Möglichkeit und der Voraussetzungen einer ergänzenden RE-Verbindung Hamburg Hbf – Bergedorf Innovationspark – Geesthacht

ZIELE:

- **Ausbaustandards:**
EBO-Streckenteil (Vollbahnstandard nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
auf vorhandener Trasse Hmb.-Nettelburg – Bergedorf Süd – Geesthacht wird der Krümmel-Güterverkehr weiterhin gesichert.
- **BOStrab-Streckenteil (Stadtbahnstandard nach Betriebsordnung für Straßen- und Stadtbahnen)**
als getrennt vom Straßenverkehr geführtes Bahnsystem im Abschnitt S-Bergedorf – Bergedorf Innovationspark mit höhenfreier Querung der Vierlandenstraße
- **Verkehrskonzept für Bergedorf entwickeln & entsprechende Gestaltung vorhandener Bahnübergänge**
im Bezirk Bergedorf z.B. Sander Damm, Vierlandenstraße, Neuer Weg, Curslacker Heerweg
- **Gute Potenzialerschließung durch attraktive Stationen:**
 - Bergedorf (Bf Nordseite), mit bahnsteiggleichem Übergang zur S-Bahn (S2)
 - Bergedorf Innovationspark, Kreuzungsbahnhof im Zentrum des künftigen Stadtentwicklungsgebietes
 - Bergedorf Ost, zusätzliche Erschließungsstation am Ostrand des Entwicklungsgebietes, Lagebestimmung zusammen mit Bezirk
 - Börnsen, Übergangsstelle zum Busverkehr
 - Escheburg, Übergangsstelle zum Busverkehr
 - Geesthacht Nord (P+R), neuer Übergangspunkt für MIV-Pendler von B404 / B5, auch zur Anbindung süderelbischer Potenziale
 - Geesthacht-Düneberg, neue Erschließung des nördlichen Geesthachter Stadtgebietes (Lagebestimmung zusammen mit Stadt)
 - Geesthacht Zentrum, Endbahnhof und Übergangspunkt zum Stadtverkehr
 - *Bahnsteiglängen RB-Halte: Ausgelegt für Doppeltraktion Triebwagen (110 m)*
 - *Bahnsteiglängen optionale RE-Halte Bergedorf Innovationspark, Geesthacht Nord (P+R): Ausgelegt für Doppelstocktriebzüge (240 m)*
- **Begleitende Öffentlichkeitsarbeit / Beteiligung**
durch frühzeitige Kommunikation der Umsetzungsschritte in geeigneten Formaten

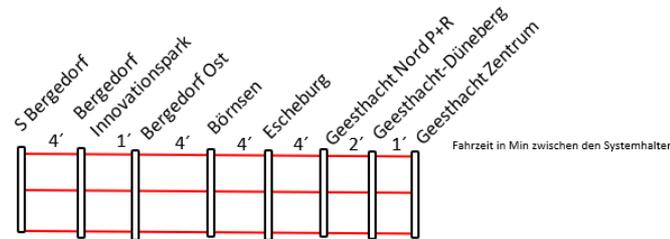
ZIELE:

- **Erarbeitung der Vorplanung für den Abschnitt Bergedorf Geesthacht**
Grundbetriebsprogramm gem. MBU mit Pendelbetrieb Bf Bergedorf – Geesthacht
- **Vertiefte Prüfung der Anforderungen an die Infrastrukturanforderung Bergedorf Süd – Hamburg**
z.B. ein-/zweigleisige Abschnitte, genaue Lage der Zugangsstellen, betriebsprogrammkompatible Ausbaugeschwindigkeit in der Vorplanung gem. zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein vereinbartem Zielbetriebsprogramm
- **In Stufe 1 angestrebtes Betriebsprogramm**
mit ggü. der Machbarkeitsstudie modifizierter Haltekonzeption:

Ausbaustufe 1 (gem. Vorzugsvariante MBU):

- 20-Minuten-Grundtakt S-Bhf. Bergedorf – Geesthacht

|
Grundgerüst:



ZIELE:

- **Erarbeitung der Vorplanung federführend durch die AKN Eisenbahn GmbH**
Die AKN ist betriebsführendes Eisenbahnunternehmen der im Eigentum der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH stehenden Infrastruktur der Bahnstrecke Hamburg-Nettelburg – Geesthacht.
- **Pendelbetrieb Bf Bergedorf – Bergedorf Innovationspark - Geesthacht**
als zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein in der verkehrlichen Aufgabenstellung abgestimmtes Zielkonzept (→ Stufe 1).
- **Vertiefte Prüfung der Anforderungen an die Infrastrukturerüchtigung für eine Verbindung Bergedorf Süd – Hamburg Hauptbahnhof**
RegionalExpress-Verkehr Hamburg Hbf – Geesthacht Zentrum, um der Nachfrage nach einer Direktanbindung von/zur Hamburger Innenstadt gerecht zu werden. (→ Stufe 2 sehr langfristig)

AKTUELLER SACHSTAND



Hamburg



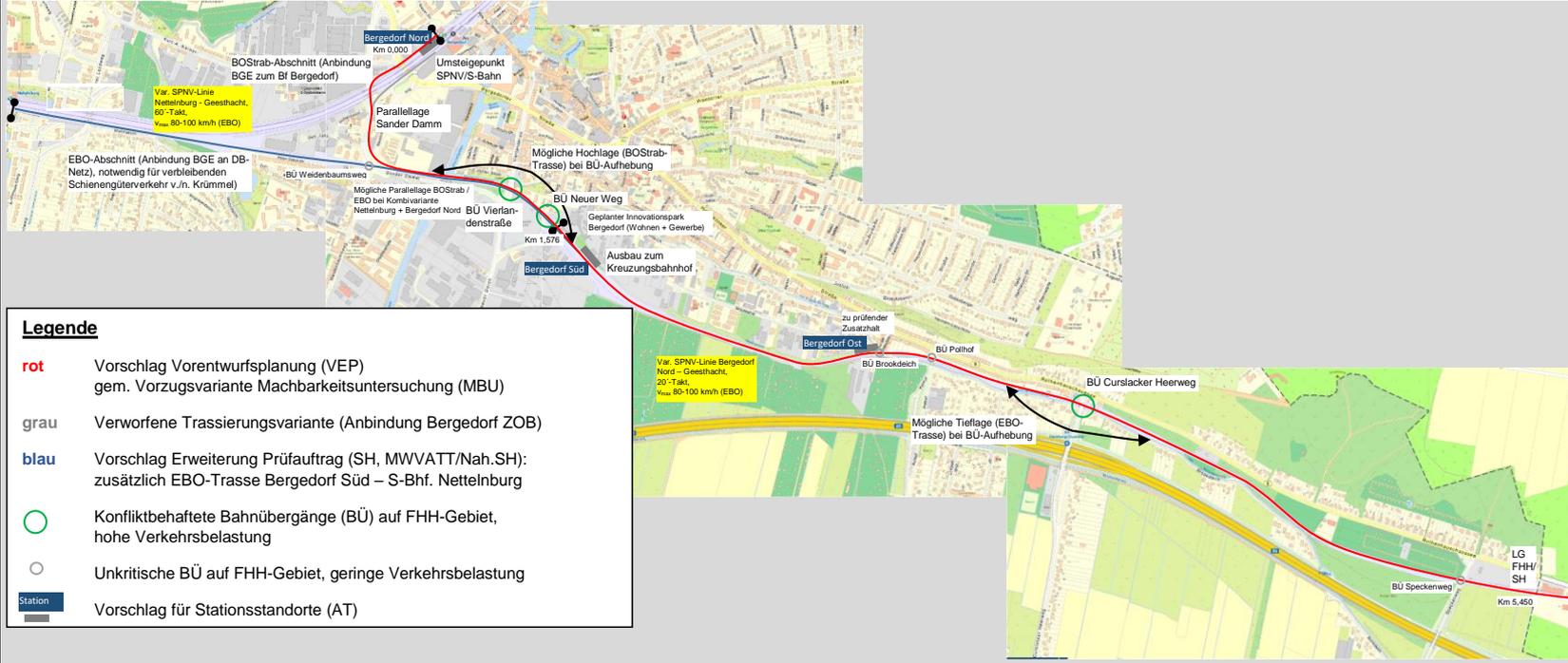
SACHSTAND:

- Unterstellt wird in Stufe 1 die in der MBU angestrebte **Zielfahrzeit** (ca. 20-21 Minuten S-Bhf. Bergedorf – Geesthacht im Pendelbetrieb).
- Damit ergeben sich durch bessere Potenzialerschließung **Vorteile ggü. den heutigen Busverbindungen** (Maßstab zwischen Bergedorf und Geesthacht sind die heutigen Expresslinien X80/X82).
- Die **Ausbaugeschwindigkeit** orientiert sich in der Vorplanung an der Umsetzung der Zielfahrzeiten, um eine Wirtschaftlichkeit des Streckenausbaus erzielen zu können.
- Die **Zugangsstellen in Bergedorf** (Innovationspark und Bergedorf Ost) **verbessern die Erreichbarkeit des dortigen Stadtentwicklungsgebietes** und werden in Abstimmung mit dem Bezirk in den weiteren Infrastrukturplanungen berücksichtigt.
- Die **Verbindung zum Hauptbahnhof** (Stufe 2) wird für den Infrastrukturausbau zwischen Bf Bergedorf und Geesthacht in der Vorplanung in der Weise berücksichtigt, dass eine spätere EBO Bahn möglich bleibt (**Gewährleistung der späteren Aufwärtskompatibilität**).
- Bahnsteiggleiche **RB-/S2-Anschlüsse in Bergedorf Nord** (Gleis 5/6) werden in allen Fällen angenommen.
- **Lärmschutzbelange** finden in allen Planungsschritten Berücksichtigung.

SACHSTAND:

- **Haltestellen** sind geplant nach derzeitigem Stand
 - in Schleswig-Holstein in Geesthacht, am Ende der Autobahn A25 als P+R-Umsteigepunkt sowie in Escheburg und Börnsen;
 - in Hamburg am geplanten Innovationspark in Bergedorf (in Abstimmung mit dem Bezirk als günstige Erschließungspunkte in dessen Zentrum sowie am Ostrand).
- Im Rahmen weiterer Abstimmungsrunden zwischen den potenziellen Projektbeteiligten (*Länder Hamburg und Schleswig-Holstein; vertreten durch BVM, MWVATT, Nah.SH und HVV, Bezirk Hamburg-Bergedorf, Städte und Gemeinden in SH sowie der Verkehrsunternehmen wie VHH, dem Infrastrukturbetreiber AKN, dem kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger sowie weiterer Betroffener wie die P+R-Betriebsgesellschaft*) werden untersucht:
 - Ein Verkehrskonzept für Schiene-/Straßen-Kreuzungen im Stadtraum Bergedorf,
 - die konfliktfreie Trassierung des BOStrab-Abschnitts im Bereich Sander Damm / Bf. Bergedorf,
 - die Umsetzung eines umfassenden Lärmschutzes,
 - die Belange der geplanten Parkpalettenerweiterung am S-Bhf. Bergedorf,
 - die künftige kurz-, mittel- und langfristige Verkehrserschließung am Innovationspark Bergedorf,
 - die Ausgestaltung des SPNV-ergänzenden Linienbusnetzes,
 - die Organisation der umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

Übersicht Bahnstrecke Hamburg-Nettelburg -/ Hamburg-Bergedorf – Bergedorf Süd – Geesthacht, Hamburger Streckenabschnitt



WEITERES VORGEHEN



Hamburg



Schleswig-Holstein

SACHSTÄNDE, CHANCEN UND RISIKEN:

- BVM und MWVATT folgen dem seitens der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg auf Basis der bisher vorliegenden Machbarkeitsstudie formulierten Auftrag, ergebnisoffen **Möglichkeiten einer verkehrlich sinnvollen und wirtschaftlich tragfähigen Umsetzung** zu finden.
- Die Strecke verbindet zwei Länder und erfordert die Berücksichtigung der Interessen verschiedener Akteure und der **betroffenen Bürgerinnen und Bürger**. Derzeit erfolgen im Rahmen einer vertieften Projektvorbereitung notwendige umfassende Detailabstimmungen, z.B. zum **Lärmschutz**, zur **städtebaulichen Einbindung** im Bezirk Bergedorf, zum **Umgang mit** stark frequentierten **Straßenkreuzungen** und der **Bürgerbeteiligung**.
- **Im nächsten Schritt** wollen beide Länder gemeinsam die **Grundlagen- und Vorplanung** – eine solche stellt die bisher vorliegende Machbarkeitsstudie noch nicht dar – veranlassen. Hiermit wird die AKN als gemeinsames Eisenbahninfrastrukturunternehmen federführend tätig. Dabei werden u.a. Fragen zum **Finanzbedarf**, den genauen **Stationslagen**, der **Ausbaustandards** und den Auswirkungen auf die etwaige spätere **Betriebsabwicklung** geklärt.
- Ziel **dieser Vorplanung** ist, dass der **volkswirtschaftliche Nutzen** höher ist als die Kosten, so dass der Bund die Maßnahme mit bis zu 90 % der Summe fördern kann (**GVFG-Förderung**).
- Aus schleswig-holsteinischer Sicht ist von besonderem Interesse, eine **Perspektive zur Anbindung ans Hamburger Zentrum** offen zu halten. Eine Realisierung ist voraussichtlich erst möglich, wenn an der Fernstrecke Hamburg – Berlin zusätzliche Kapazitäten für eine RegionalExpress-Verbindung zwischen Hamburg Hbf und Geesthacht verfügbar sind.

VIELEN DANK.



www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht



Hamburg

SH



Schleswig-Holstein