

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus | Postfach 7128 | 24171 Kiel

Vorsitzenden des
Wirtschafts- und
Digitalisierungsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Staatssekretärin

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/5099

04. August 2025

Planungsstand und Zeitplanung für den Ausbau der Strecke Elmshorn–Pinneberg

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der 63. Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 16. Juli 2025
wurde ich um die Übersendung meines Sprechzettels zu TOP 2 gebeten.

In der Anlage übersende ich Ihnen die entsprechende Unterlage.

Wie vereinbart werde ich den Ausschuss nach der Sommerpause zur weiteren
Zeitplanung bei diesem Projekt informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Henckel

Anlage Sprechzettel zu TOP 2

**Bericht/Eingangsstatement
von VII StV
im Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am
16.07.2025**

TOP 2 „Planungsstand und Zeitplanung für den Ausbau der
Strecke Elmshorn–Pinneberg“

Anrede

Die Bahnstrecke Hamburg-Elmshorn stellt derzeit einen Engpass im Eisenbahnknoten Hamburg dar. In den letzten Jahren ist die Betriebsqualität der dort verkehrenden RE- und RB-Linien stark beeinträchtigt. SH und FHH streben eine möglichst zeitnahe Umsetzung von Verbesserungen der Betriebsqualität an. Geplant ist daher, der Bau von zwei zusätzlichen Fernbahngleisen. Diese können in allen Varianten sowohl von S-Bahnen mit Oberleitung als auch von herkömmlichen Zügen genutzt werden.

Die Länder gehen nicht davon aus, dass in Hamburg der Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) und der Ausbau der nördlichen Güterumgehungsbahn (nGUB) in absehbarer Zeit fertiggestellt sein werden.

Damit können zusätzliche Züge weder über die nGUB noch über die Verbindungsbahn verkehren. Alle zusätzlichen

Regionalbahnen (RB) müssten vielmehr im neuen Bahnhof Hamburg-Altona enden.

Daher gibt es für die 1. Ausbaustufe, die vermutlich über einen längeren Zeitraum (ca. 20 – 30 Jahre) Bestand haben wird, zwei Varianten, die in einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) von der DB untersucht wurden:

1. Variante S-Bahn: Verlängerung der S-Bahn von Pinneberg bis Elmshorn
2. Variante Regionalbahn: Einsatz von zusätzlichen Regionalbahnen bis Hamburg-Altona

Die DB hat beiden Ländern nun den finalen Entwurf der EBWU vorgelegt. Diese Unterlage dient für die Entscheidungsfindung, welche Ausbauvariante umgesetzt werden soll.

Heutige Situation

Derzeit liegen zwischen Elmshorn und Pinneberg zwei Ferngleise, zwischen Pinneberg und Hamburg stehen neben zwei Fern- auch zwei Gleise der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn zur Verfügung.

Außer dem Güter-, Fern- und Regionalexpress-Verkehr fahren ab 2026 pro Stunde 2 Regionalbahnen zwischen

Elmshorn und Hamburg Hbf sowie 6 S-Bahnen zwischen Pinneberg und Hamburg

Annahme in beiden Planfällen

Geplant sind zwei zusätzliche neue Stationen in Elmshorn-Süd und Pinneberg-Nord. Beide Haltepunkte entstehen an Standorten von Siedlungsschwerpunkten, sodass hieraus auch eine Steigerung der Nachfrage zu erwarten ist.

Zum Planfall S-Bahn

Die S-Bahn-Variante sieht die Nutzung der zwei neuen Fernbahngleise zwischen Pinneberg und Elmshorn fast ausschließlich für die verlängerte und im 10-Minuten-Takt verkehrende S-Bahn ab Pinneberg vor. Im Störungsfall werden auch Regional- und Fernverkehrszüge die zusätzliche Infrastruktur nutzen können.

Die S-Bahn hält an allen Stationen und wird zusätzlich an den neuen Haltepunkten Pinneberg Nord sowie Elmshorn Süd halten.

Die heutigen zwei RB-Züge zum Hamburger Hbf verkehren weiterhin, wobei die Züge nördlich von Elmshorn geteilt werden, so dass in Richtung Itzehoe und Wrist ein Halbstundentakt entsteht.

Außerdem halten die RB-Züge nicht mehr in Prisdorf, werden allerdings zusätzlich im neuen Bahnhof Hamburg-Altona halten.

Zum Planfall Regional-Bahn

Bei dieser Variante wird das Regionalverkehrsangebot zu einem 10-Minuten-Takt zwischen Elmshorn und Altona verdichtet.

Dabei wird es zwei RB-Verbindungen aus Itzehoe – Glückstadt nach Hamburg geben – eine endet am Hamburger Hbf und eine in Hamburg-Altona.

Außerdem gibt es aus Kellinghusen – Wrist nach Hamburg zwei stündliche RB-Verbindungen, die ebenfalls jeweils in Hamburg-Altona bzw. Hamburg Hbf enden.

Zwei weitere RB-Verbindungen zwischen Elmshorn und Hamburg-Altona ergänzen das RB-Angebot zu sechs RB-Verbindungen je Stunde.

Alle RB-Züge halten nördlich Pinneberg an allen Stationen und damit auch an den neuen geplanten Stationen.

Der S-Bahn-Verkehr ab Pinneberg in Richtung Hamburg ändert sich nicht.

Zum Ergebnis EBWU

Im neuen Bahnhof Altona führt die RB-Variante mit vier zusätzlich wendenden Zugpaaren pro Stunde zu einer deutlich höheren Auslastung. Dies führt zu einer signifikanten Verschlechterung der Betriebsqualität. Die neuen RB-Leistungen sind hiervon besonders stark betroffen. Im Bahnhof Altona nebst Zulauf kann somit nur eine mangelhafte

Betriebsqualität erreicht werden. Dies bedeutet zum Beispiel eine hohe Verspätungsanfälligkeit bzw. Verspätungsaufwuchs durch geringere Reserven und Konflikte bei Bahnsteigen zwischen einzelnen Zügen.

Die Betriebsqualität der S-Bahn-Variante ist dagegen sehr gut.

Reduzierte RB-Variante

Die DB hat zusätzlich geprüft, ob ein reduziertes RB-Angebot zu einer vergleichbaren hohen Betriebsqualität wie bei der S-Bahn-Variante führen würde.

Danach müsste eine Reduzierung um 2 RB-Züge je Stunde und Richtung erfolgen, um eine vergleichbare Qualität zu erreichen.

Weitere Vorgehensweise

Um eine endgültige Entscheidung für eine Variante (S-Bahn-Variante oder reduzierte RB-Variante) zu treffen, müssen aus Sicht des MWVATT noch weitere Untersuchungen erfolgen. Dazu müsste u.a. der Kostenunterschied der beiden Varianten ermittelt werden und gleichzeitig untersucht werden, mit welcher Variante mehr Fahrgäste gewonnen werden können.

Diese Betrachtungen werden Deutsche Bahn und Länder nun durchführen. Gerne berichten wir zu den Ergebnissen, wenn sie vorliegen.