

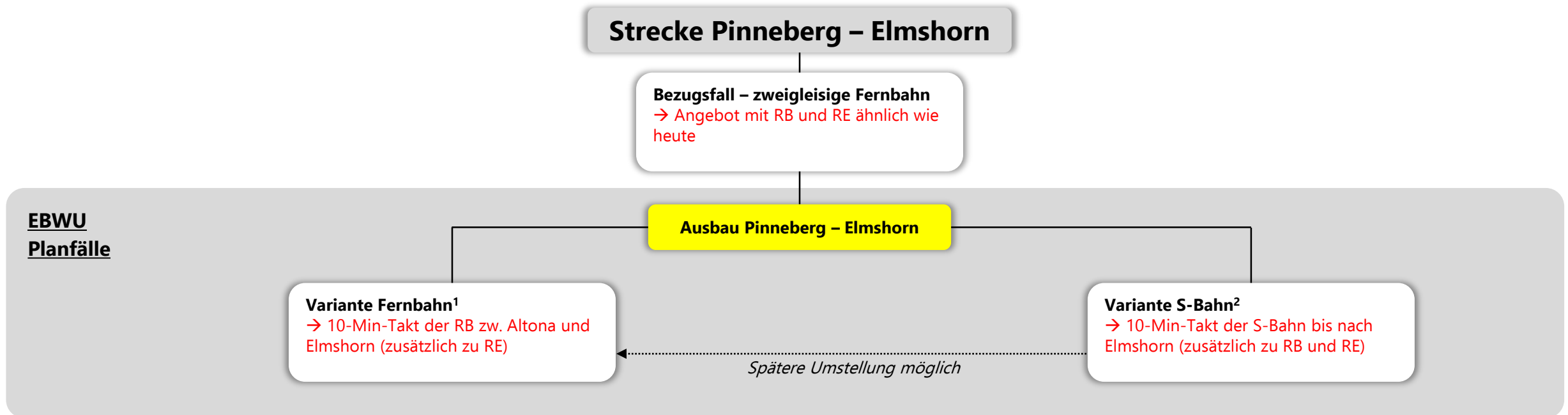


ABS Pinneberg – Elmshorn

Vorstellung der vorfinalen EBWU-Ergebnisse
im Wirtschaftsausschuss Schleswig-Holstein

Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) dient zur Ermittlung der zu erwartenden Betriebsqualität

Überblick über die untersuchten Varianten in der EBWU zur ABS Pinneberg – Elmshorn

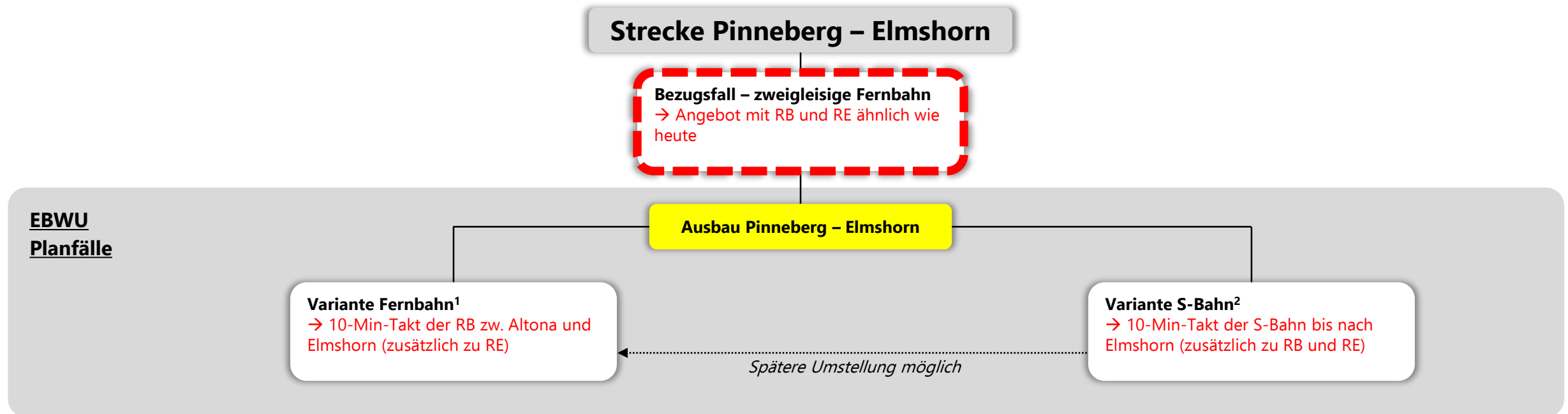


(1) Fernbahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn auf vier Gleisachsen im Richtungsbetrieb zur Separierung langsamer, häufig haltender und schneller Züge

(2) S-Bahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisachsen (Linienbetrieb) als Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Pinneberg

Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) dient zur Ermittlung der zu erwartenden Betriebsqualität

Überblick über die untersuchten Varianten in der EBWU zur ABS Pinneberg – Elmshorn



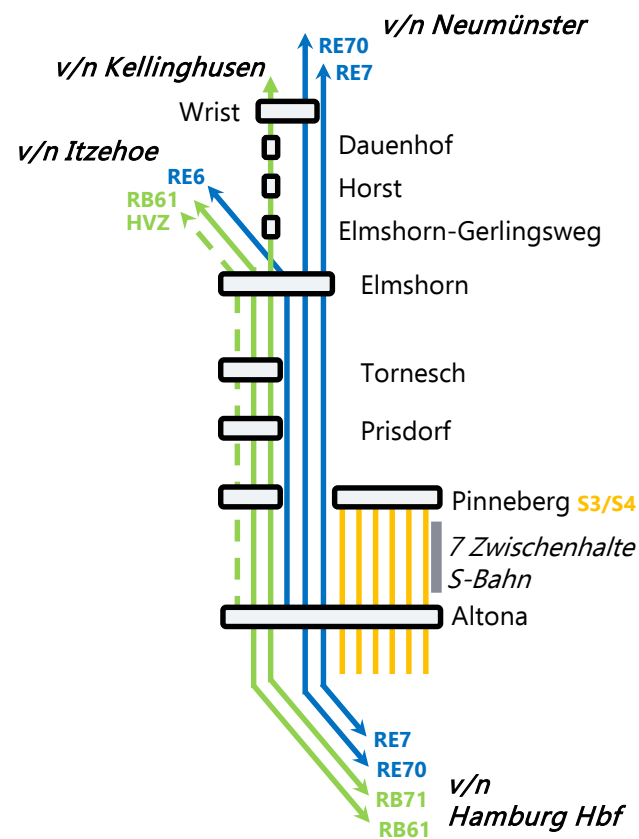
(1) Fernbahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn auf vier Gleisachsen im Richtungsbetrieb zur Separierung langsamer, häufig haltender und schneller Züge

(2) S-Bahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisachsen (Linienbetrieb) als Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Pinneberg

Die heutige Infrastruktur kann weitere gewünschte Angebots-erweiterungen zwischen Hamburg und Elmshorn nicht bewältigen

Variante Bezugsfall

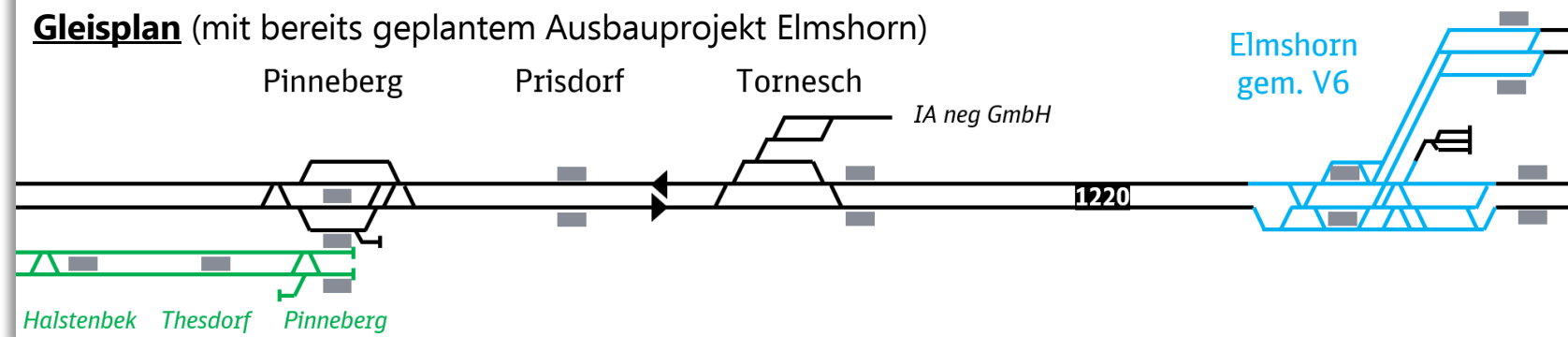
Linienkonzept



Aktuelle Situation und untersuchter Bezugsfall

- Auf zwei bestehenden Gleisen verkehren Züge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, dadurch entstehen aufgrund fehlender Überholmöglichkeiten regelmäßig Verspätungen, welche Auswirkungen bis in den Hamburger Hauptbahnhof haben.
- Seitens der Länder besteht der Wunsch, zusätzliche Züge im SPNV zu bestellen, die aufgrund fehlender Trassenkapazitäten auf den vorhandenen zwei Gleisen jedoch nicht umgesetzt werden können.
- Jeweils stündlich RE6 Hamburg – Westerland, RE7/70 Hamburg – Kiel/Flensburg, RB61/RB71 Hamburg – Itzehoe/Wrist, sowie HVZ-Verstärker Hamburg – Itzehoe

Gleisplan (mit bereits geplantem Ausbauprojekt Elmshorn)

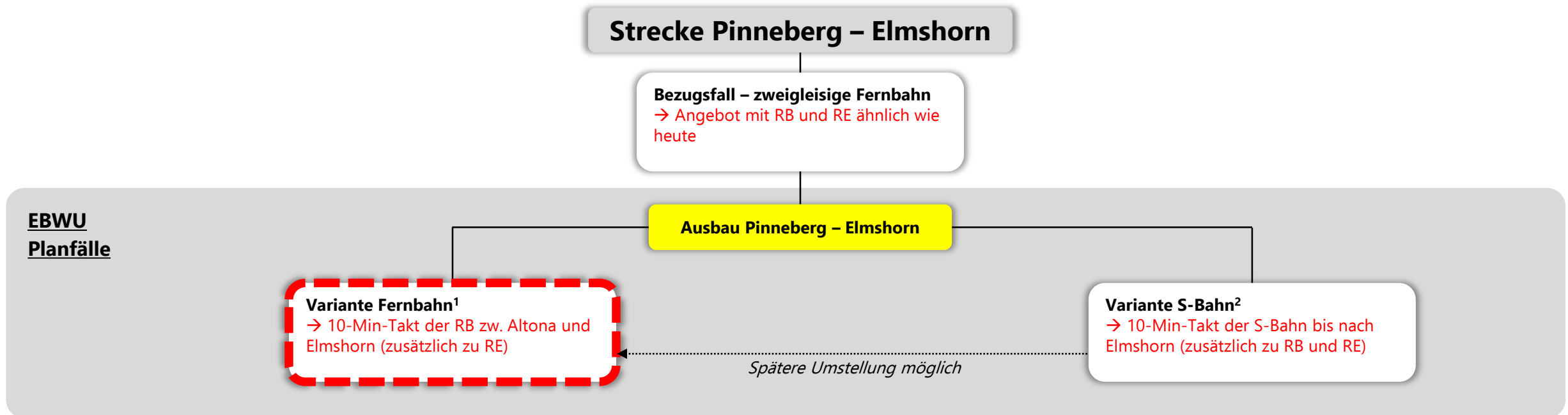


Ziele für den Korridor

- Kapazitäten auf der Strecke Hamburg–Elmshorn erhöhen durch den Ausbau der Strecke um zwei Gleise auf ca. 15 Kilometer
- Erhöhung der Zufriedenheit und Lebensqualität der Bürger:innen in der Region durch mehr und pünktlichere Züge
- Einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz leisten

Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) dient zur Ermittlung der zu erwartenden Betriebsqualität

Überblick über die untersuchten Varianten in der EBWU zur ABS Pinneberg – Elmshorn

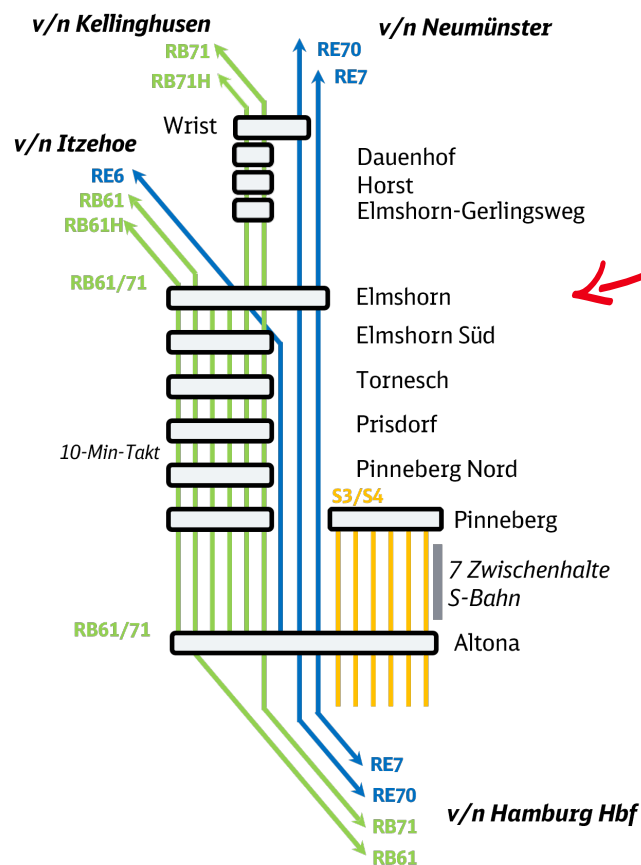


(1) Fernbahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn auf vier Gleisachsen im Richtungsbetrieb zur Separierung langsamer, häufig haltender und schneller Züge

(2) S-Bahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisachsen (Linienbetrieb) als Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Pinneberg

Mit 10-Min-Takt der RB von Pinneberg nach Elmshorn wird in der Fernbahn-Variante nur mangelhafte Betriebsqualität erreicht

Linienkonzept



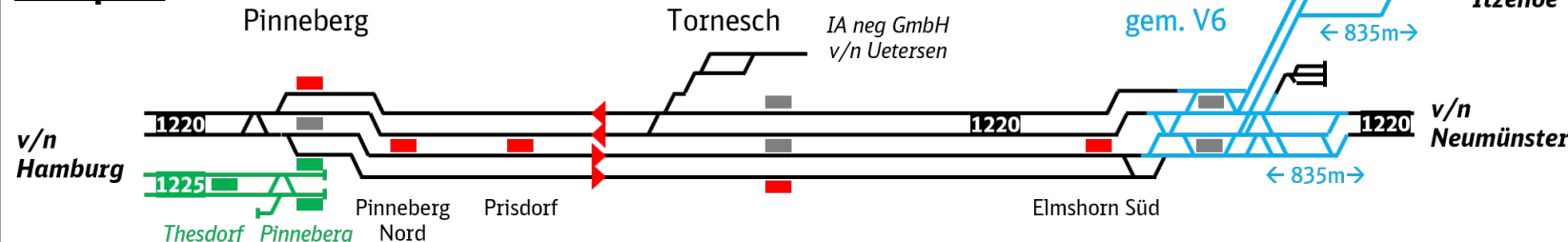
Betriebsprogramm

- Herstellung eines 10-Min-Taktes mit Regionalbahnen zwischen Elmshorn und Altona auf den Fernbahngleisen
- Einzelne Regionalbahnen fahren von Hamburg Hbf bis nach Kellinghusen und Itzehoe (siehe Skizze links)
- Heutige RE-Leistungen verbleiben

Infrastruktur

- Errichtung zweier zusätzlicher Gleisachsen zwischen Pinneberg und Elmshorn für die Fernbahn (mit Oberleitung)
- Somit Trennung schneller und langsamer Züge je Richtung möglich
- Neue Halte in Pinneberg Nord und Elmshorn Süd
- S-Bahn verbleibt im Status quo (Endstation Pinneberg)

Gleisplan



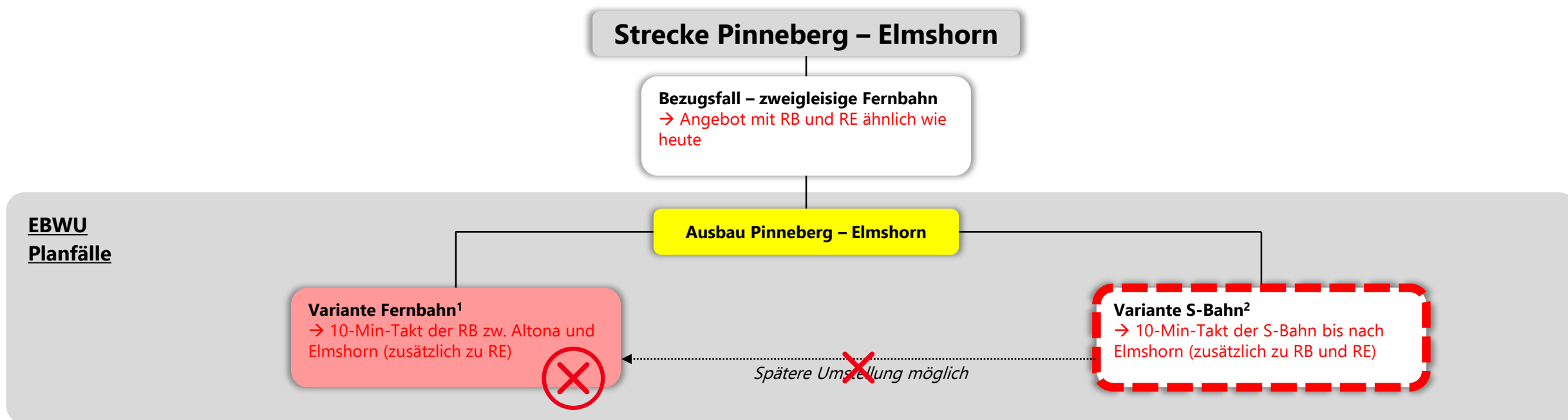
Ergebnis EBWU

- Mit dem 10-Min-Takt der RB ist nur mangelhafte Betriebsqualität erreichbar
- Zu hohe Belastung im Zulauf Hamburg-Altona/Diebsteich
- Alternativvariante in EBWU abgeleitet (siehe Folgefolien)



Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) dient zur Ermittlung der zu erwartenden Betriebsqualität

Überblick über die untersuchten Varianten in der EBWU zur ABS Pinneberg – Elmshorn



(1) Fernbahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn auf vier Gleisachsen im Richtungsbetrieb zur Separierung langsamer, häufig haltender und schneller Züge

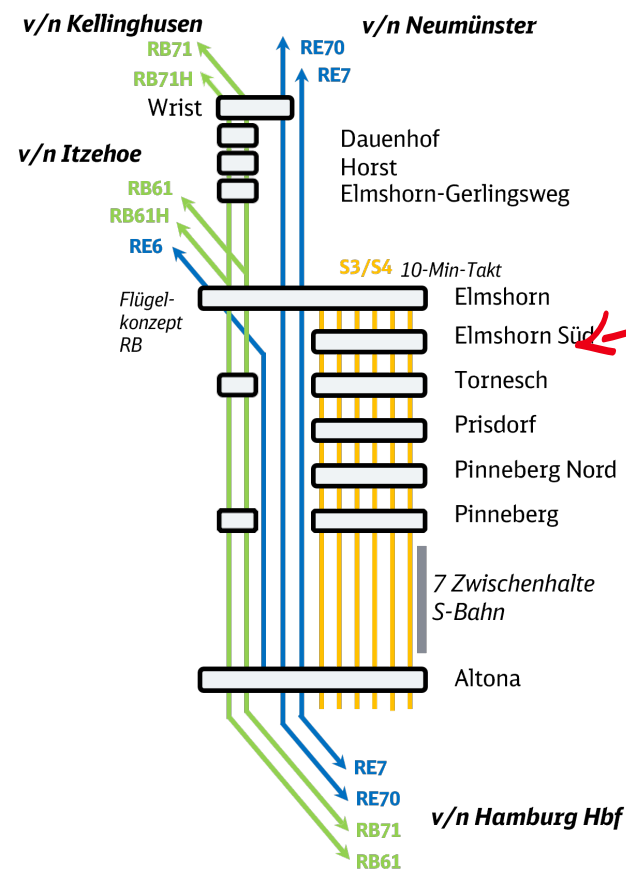
(2) S-Bahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisachsen (Linienbetrieb) als Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Pinneberg

Die S-Bahn nach Elmshorn ist im 10-Min-Takt möglich
– eine optimale Qualität ist abhängig vom konkreten

Linienkonzept

Variante S-Bahn

Linienkonzept



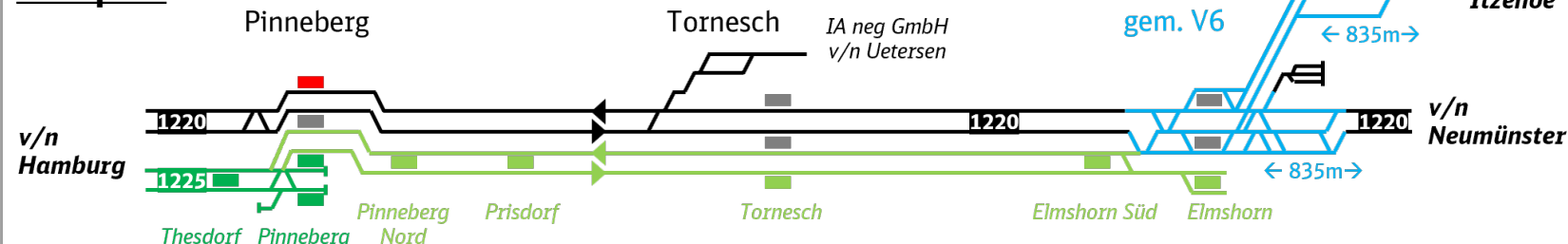
Betriebsprogramm

- Herstellung eines 10-Minuten-Taktes auf der S-Bahn (Verlängerung der Linien S3 und S4 untersucht)
- Bedienung aller Zwischenstationen durch die S-Bahn, Entfall Halt Prisdorf in der Fernbahn.
- Heutige RB/RE-Leistungen verbleiben
- Heutige HVZ-Verstärker der RB entfallen

Infrastruktur

- Errichtung zweier zusätzliche Gleisachsen zwischen Pinneberg und Elmshorn für die S-Bahn mit Oberleitung (nutzbar im Bau- und Störfall auch für die Fernbahn)
- Neue Halte in Pinneberg Nord und Elmshorn Süd
- Errichtung zus. S-Bahn Wendegleise in Elmshorn und einer Systemwechselstelle bei Pinneberg
- Eingleisige Abschnitte möglich

Gleisplan



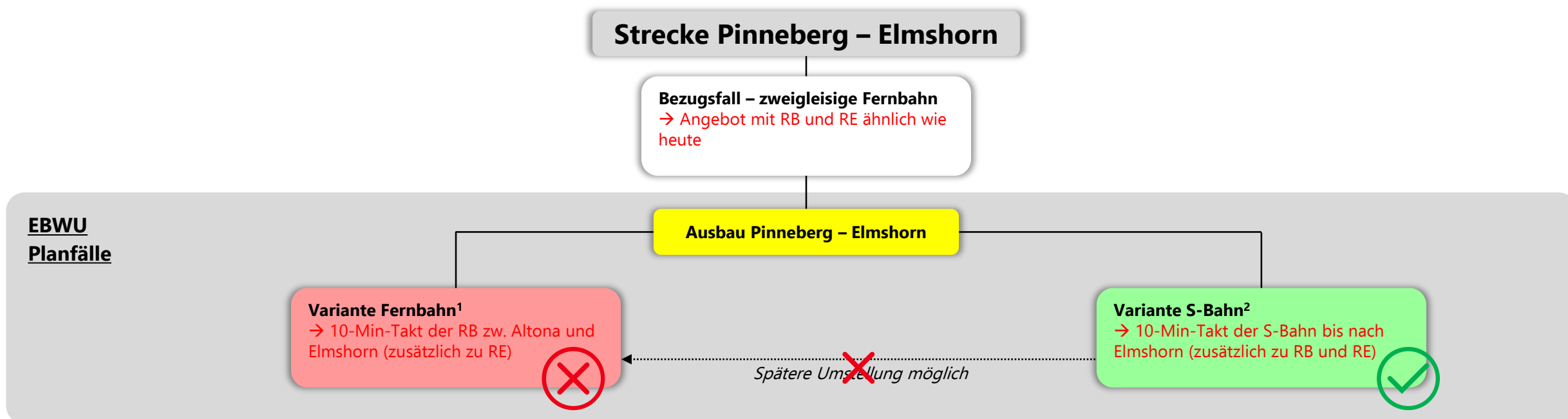
Ergebnis EBWU

- Verlängerung der S-Bahn von Pinneberg nach Elmshorn qualitativ grundsätzlich möglich
- Eine Optimierung der Betriebsqualität ist in Abhängigkeit des Linienkonzepts zielführend
- Späterer Umbau zur Fernbahn-Lösung denkbar



Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) dient zur Ermittlung der zu erwartenden Betriebsqualität

Überblick über die untersuchten Varianten in der EBWU zur ABS Pinneberg – Elmshorn

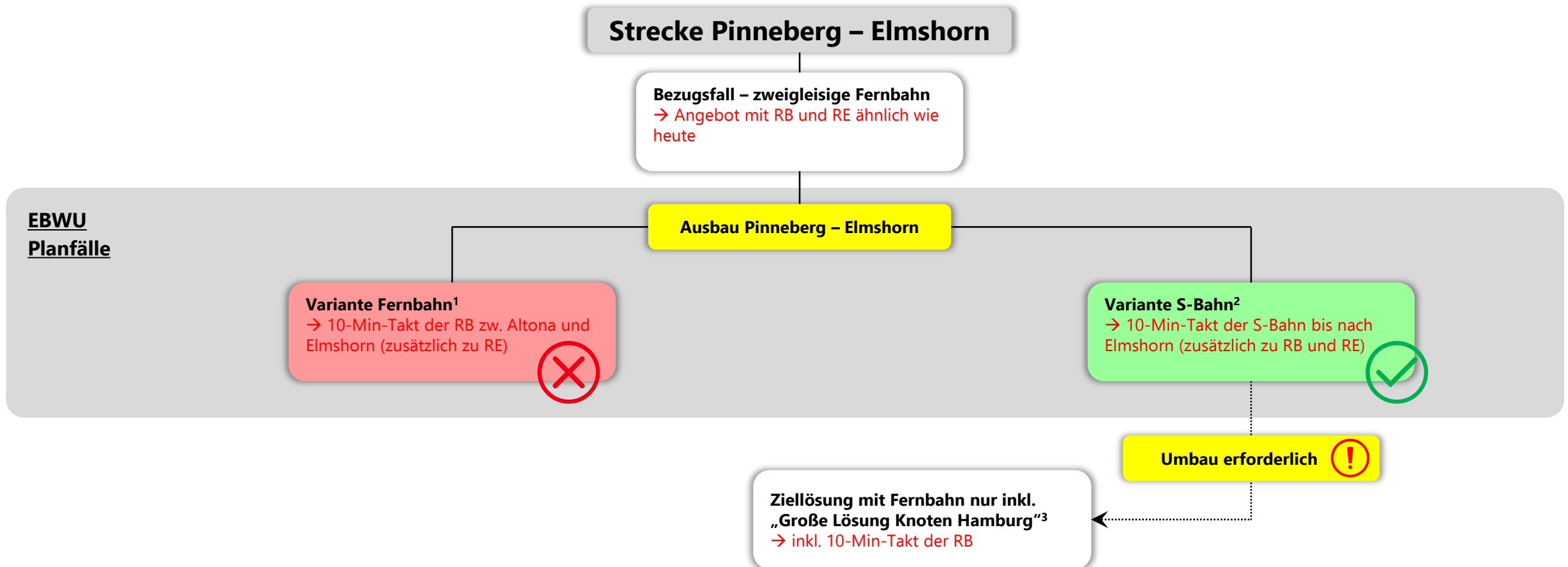


(1) Fernbahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn auf vier Gleisachsen im Richtungsbetrieb zur Separierung langsamer, häufig haltender und schneller Züge

(2) S-Bahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisachsen (Linienbetrieb) als Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Pinneberg

Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) dient zur Ermittlung der zu erwartenden Betriebsqualität

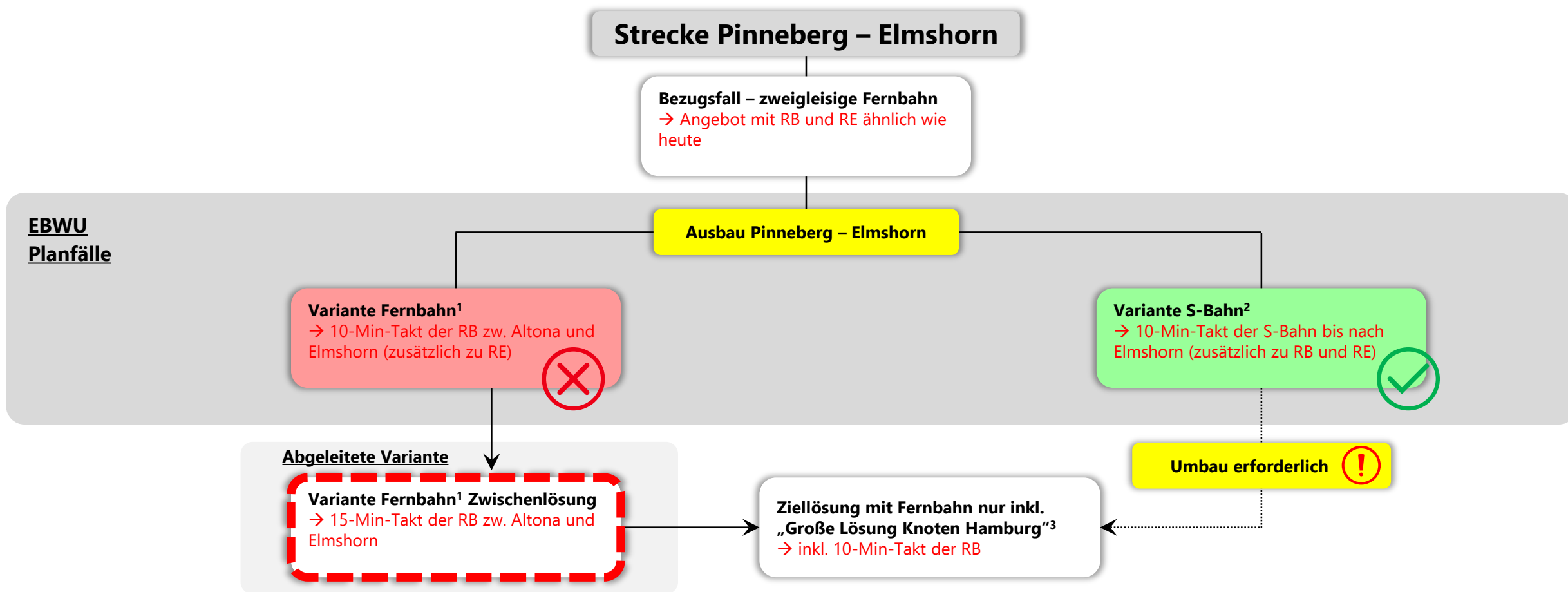
Überblick über die untersuchten Varianten in der EBWU zur ABS Pinneberg – Elmshorn



- (1) Fernbahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn auf vier Gleisachsen im Richtungsbetrieb zur Separierung langsamer, häufig haltender und schneller Züge
- (2) S-Bahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisachsen (Linienbetrieb) als Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Pinneberg
- (3) Große Lösung für den Knoten Hamburg umfasst eine weitreichende Engpassauflösung in Hamburg (bspw. mittels Verbindungsbahntlastungstunnel, Ausbau GUB o.Ä.)

Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) dient zur Ermittlung der zu erwartenden Betriebsqualität

Überblick über die untersuchten Varianten in der EBWU zur ABS Pinneberg – Elmshorn



(1) Fernbahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn auf vier Gleisachsen im Richtungsbetrieb zur Separierung langsamer, häufig haltender und schneller Züge

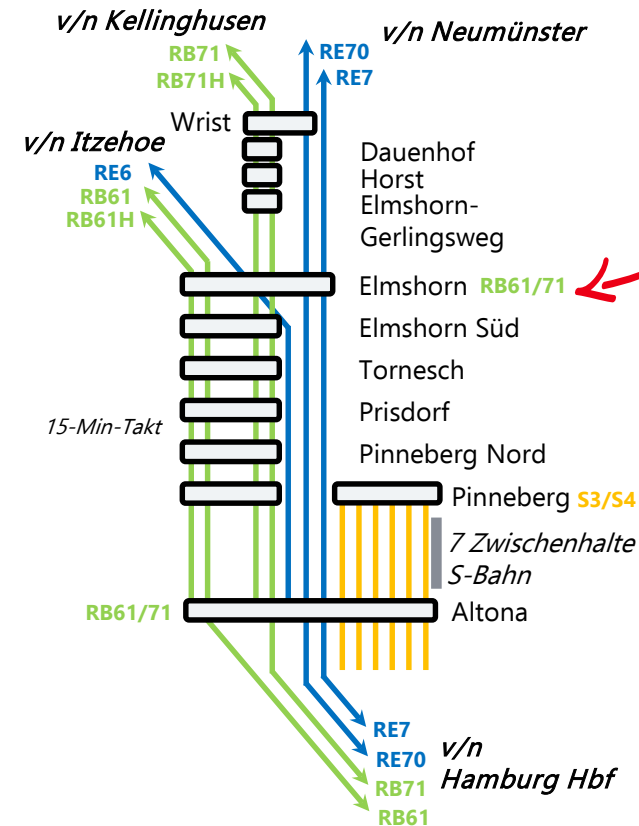
(2) S-Bahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisachsen (Linienbetrieb) als Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Pinneberg

(3) Große Lösung für den Knoten Hamburg umfasst eine weitreichende Engpassauflösung in Hamburg (bspw. mittels Verbindungsbahntlastungstunnel, Ausbau GUB o.Ä.)

Die Fernbahn-Variante kann einen 15-Min-Takt der RB mit akzeptabler Betriebsqualität abwickeln

Variante Fernbahn

Linienkonzept



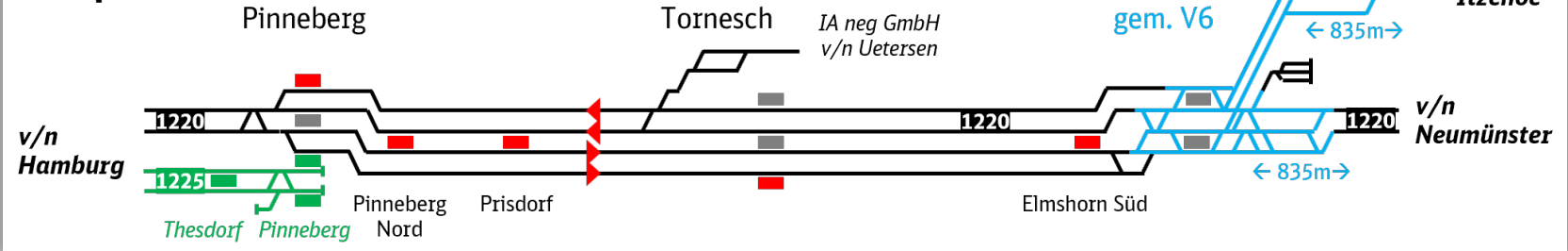
Betriebsprogramm

- Herstellung eines 15-Min-Taktes mit Regionalbahnen zwischen Elmshorn und Altona auf den Fernbahngleisen
- Einzelne Regionalbahnen fahren von Hamburg Hbf bis nach Kellinghusen und Itzehoe (siehe Skizze links)
- Heutige RE-Leistungen verbleiben

Infrastruktur

- Errichtung zweier zusätzlicher Gleisachsen zwischen Pinneberg und Elmshorn für die Fernbahn (mit Oberleitung)
- Somit Trennung schneller und langsamer Züge je Richtung möglich
- Neue Halte in Pinneberg Nord und Elmshorn Süd
- S-Bahn verbleibt im Status quo (Endstation Pinneberg)

Gleisplan



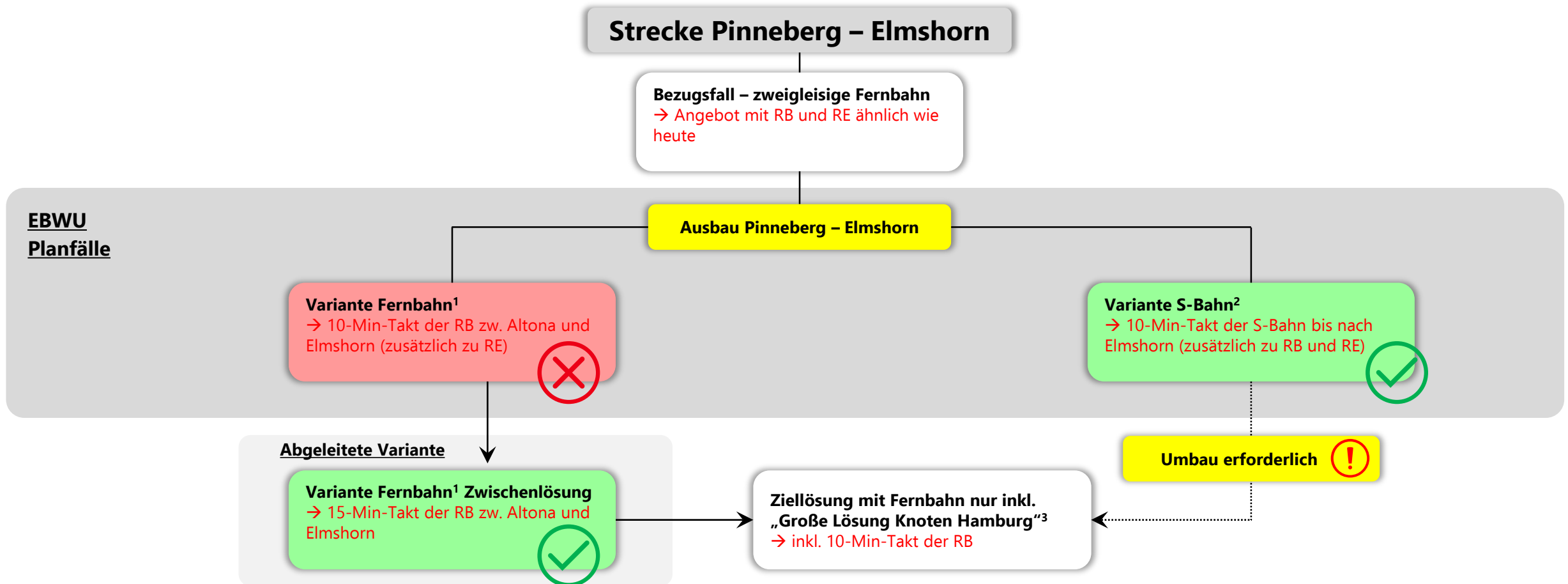
Ergebnis EBWU

- Mit einem 15-Min-Takt der RB ist eine akzeptable Betriebsqualität erreichbar
- Spätere Angebotsausweitungen auf einen 10 Min.-Takt im Zuge der „Großen Lösung Knoten Hamburg“ möglich
- S-Bahn weiterhin bis Pinneberg vom Projekt unberührt



Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) dient zur Ermittlung der zu erwartenden Betriebsqualität

Überblick über die untersuchten Varianten in der EBWU zur ABS Pinneberg – Elmshorn



- (1) Fernbahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn auf vier Gleisachsen im Richtungsbetrieb zur Separierung langsamer, häufig haltender und schneller Züge
- (2) S-Bahn bedeutet hier ein Ausbau der Bestandsstrecke Pinneberg – Elmshorn mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisachsen (Linienbetrieb) als Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Pinneberg
- (3) Große Lösung für den Knoten Hamburg umfasst eine weitreichende Engpassauflösung in Hamburg (bspw. mittels Verbindungsbahntlastungstunnel, Ausbau GUB o.Ä.)



InfraGO

EBW

U



Vielen Dank