

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Umdruck 15/4045

Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Minister

Vorsitzende
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau Roswitha Strauß, MdL
Landeshaus

24105 Kiel

Kiel, 2. Dezember 2003

SPNV-/ÖPNV-Maßnahmen zur Minderung des MIV im holsteinischen Teil der Metropolregion Hamburg

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

über die o. g. Thematik habe ich den Wirtschaftsausschuss am 17.4.2002 mündlich unterrichtet. Der Schleswig-Holsteinische Landtag hat am 15.5.2002 beschlossen, dass die Landesregierung einmal jährlich gegenüber dem Wirtschaftsausschuss über den Fortgang von SPNV- und ÖPNV-Maßnahmen zur Minderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im holsteinischen Teil der Metropolregion Hamburg berichtet. Seit her sind sowohl bei dem Hamburger Verkehrsverbund als auch bei den Leitprojekten des Regionalen Entwicklungskonzepts für die Metropolregion Hamburg (REK) Fortschritte zu verzeichnen.

Verbesserung im Hamburger Verkehrsverbund

Seit dem 15. Dezember 2002 sind die 4 nördlich an Hamburg grenzenden Kreise (Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg) vollständig in den Hamburger Verkehrsverbund einbezogen. Seitdem gilt für alle Bürgerinnen und Bürger dieser

Kreise das Prinzip: ein Tarif, eine Fahrkarte und ein integriertes Verkehrsangebot. Diese Tarifgestaltung stellt für viele Pendler zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg eine wesentliche Verbesserung dar und entspricht der gewachsenen wirtschaftlichen Verflechtung zwischen den beiden Ländern.

Während im Hamburger Verkehrsverbund früher 11 Verkehrsunternehmen tätig waren, sind es nun 25, die unter dem Markenzeichen HVV ihre Leistung erbringen. Das Bedienungsgebiet hat sich von etwa 3.000 auf 5.600 km² vergrößert. Aufgrund der dünneren Besiedlung in den äußeren Bereichen des Verbundgebietes erhöht sich die Zahl der vom HVV zu bedienenden Einwohner allerdings nicht im gleichen Verhältnis, sondern steigt von 2,6 auf etwa 3 Millionen. Die Fahrgastzahl hat sich von 502 auf 512 Millionen pro Jahr erhöht. Außerdem wird ein weiterer Zuwachs an Fahrgästen durch die Attraktivität des vergrößerten Verbundes erwartet. Erwähnenswert ist auch die Einführung zusätzlicher Halts des Regionalexpresses in Ahrensburg, mit denen das gleiche Ziel – die Attraktivitätsverbesserung des Nahverkehrsangebotes und damit eine Zunahme der Fahrgastzahlen – erreicht werden soll.

Gleichzeitig mit der HVV-Ausweitung trat am 15. Dezember 2002 die 1. Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) in Kraft. Um den mit der Bahn von Schleswig-Holstein nach Hamburg reisenden Fahrgästen die Weiterfahrt mit HVV-Verkehrsmitteln leicht zu machen, berechtigen künftig alle Tages- und Zeitkarten zu Anschlussfahrten. Hierdurch entfällt für etwa 4,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr das Lösen einer zweiten Fahrkarte. Der Übergang auf den HVV auch mit Einzelkarten des SH-Tarifs ist für einen späteren Zeitpunkt geplant.

Die Optimierung der Verkehrsverbindungen ist auch wichtig, um für die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 gerüstet zu sein. In der verkehrlichen Gesamtbewertung hat die Metropolregion Hamburg (die AOL-Arena wird einer der 12 Austragungsorte sein) eine insgesamt gute Ausgangsposition. Bundesweit sind 4 Arbeitsgruppen bzw. Arbeitskreise eingerichtet worden, in denen Schleswig-Holstein vertreten ist und in denen die verkehrlichen Anforderungen - regional und überregional – optimiert werden sollen. Leider ist der Bund der Forderung der Verkehrsminister-Konferenz, zusätzliche Mittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, nicht gefolgt. Er hat

aber angekündigt, bevorzugt Mittel für den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen im Umkreis der WM-Standorte bereit zu stellen.

Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck (Elektrifizierung, Bau eines dritten Gleises zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg)

Für diese von Berufspendlern stark frequentierte Strecke werden weitere Steigerungen im Personen- und Güterverkehr prognostiziert. Dies gilt umso mehr bei Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Hamburg und Lübeck ist in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen worden. Sie beinhaltet neben der Elektrifizierung den dreigleisigen Ausbau der Strecke Hamburg-Wandsbek bis Ahrensburg und den zweigleisigen Ausbau der Verbindungskurve HH-Horn bis HH-Wandsbek und HH-Rothenburgsort bis HH-Horn. Ich verweise hierzu an den Bericht der Landesregierung zum BVWP (Landtagsdrucksache 15/2821).

Für den Kreis Stormarn und die Hansestadt Lübeck liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor; für die Freie und Hansestadt Hamburg wird er in Kürze erwartet. Der vierte Abschnitt „Skandinavienkai bis Travemünde“ soll erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für die dortige Verlegung der DB-Strecke gesondert planfestgestellt werden.

Der BVWP veranschlagt die Ausbaurkosten auf insgesamt 405,8 Mio. €. Hierin enthalten ist die Elektrifizierung - als erster Teil des Ausbauvorhabens - mit 102,3 Mio. €. Sie ist Bestandteil des Anti-Stau-Programmes des Bundes, welches sich aus der geplanten streckenbezogenen LKW-Maut refinanzieren soll. Die Probleme bei der Einführung der LKW-Maut führen leider zu Verzögerungen bei der Realisierung des Projektes, so dass die Ausschreibung nicht mehr - wie ursprünglich vorgesehen - noch in 2003 erfolgen kann. Da es sich um eines der prioritären Verkehrsprojekte handelt, bin ich aber zuversichtlich, dass - ggf. durch eine entsprechende Mittelumschichtung im Bundeshaushalt - die Bauarbeiten in 2004 begonnen und in 2007 fertig gestellt werden können.

Für den Schienenpersonennah-, -fern- und Güterverkehr stehen nur zwei Gleise zur Verfügung. Insbesondere im Streckenabschnitt HH-Wandsbek-Ahrensburg besteht infolge des Zusammentreffens von Personennah- und Güterverkehr eine Engpaßsituation. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit ist im Hinblick auf den prognostizierten Verkehrsanstieg durch den Bau eines weiteren Gleises zwischen HH-Wandsbek und

Ahrensburg notwendig.

Grundsätzlich ist der Bau eines zusätzlichen Fernbahngleises, welches auch vom SPNV, insbesondere von der S-Bahnlinie R 10 genutzt werden könnte, vorgesehen. In der Diskussion auf regionaler Ebene wird demgegenüber eine Trennung von Nah- und Fernverkehr durch den Bau von ein oder zwei eigenen S-Bahngleisen präferiert. Diese Variante hätte aber den Nachteil, dass die Gleise aus technischen Gründen ausschließlich von der S-Bahn befahren und von anderen Verkehrsträgern nicht genutzt werden könnten. Ein Fernbahngleis wäre sowohl aus Sicht von Schleswig-Holstein wie von Hamburg auch deshalb vorteilhafter, weil es ausschließlich durch den Bund (aus Bedarfsplanmitteln) finanziert werden würde und zugleich Kapazitäten für den SPNV auf den vorhandenen Gleisen frei macht.

Ein denkbarer Kompromiss wäre der Einsatz von Mehrstromtriebwagen, die sowohl S-Bahn- wie Fernverkehrsstrecken benutzen könnten. Derzeit gibt es allerdings noch keine konkrete Planung über die Ausgestaltung des Vorhabens. Sie ist abhängig von den politischen Entscheidungen des Bundes und von den jeweiligen Haushaltssituationen und wird zu gegebener Zeit gemeinsam mit Hamburg und der DB AG zu verhandeln sein. Das Vorhaben ist als neues REK-Leitprojekt, in das auch Vorschläge aus der Region einbezogen werden, vorgesehen.

Zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke zwischen Kaltenkirchen und Hamburg-Eidelstedt

Durch die Bevölkerungsentwicklung ist das Fahrgastaufkommen der AKN zwischen Kaltenkirchen und Hamburg kontinuierlich gewachsen. Auf der heutigen Strecke kommt es aufgrund der Eingleisigkeit vieler Streckenabschnitte bei Verspätungen relativ häufig zu Übertragungen von Folgeverspätungen auf den Gegenzug und damit zu Fahrzeit- und Anschlussverlusten für die Fahrgäste. Die AKN schöpft dadurch das Potential für die Beförderung von Berufspendlern nicht aus. Um die Kapazität zu erhöhen und um die Pünktlichkeit, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit der Stammlinie A 1 zu verbessern und eine größere Flexibilität im Betrieb der AKN zu erreichen, ist langfristig ein zweigleisiger Ausbau zwischen Quickborn und HH-Eidelstedt geplant, verteilt auf mehrere Einzelabschnitte.

Bis Ende 2004 sollen die nachfolgenden Ausbaumaßnahmen in Schleswig-Holstein und in Hamburg umgesetzt werden:

- Die Tieferlegung des Bahnhofs Kaltenkirchen
- Der zweigleisige Ausbau auf Hamburger Gebiet zwischen Halstenbeker Straße und Bahnhof Eidelstedt auf einer Strecke von 3,2 km
- die Beseitigung von drei ebenerdigen Bahnübergängen am Eidelstedter Zentrum (Lohkampstraße, Pinneberger Chaussee, Upn Hornack) durch Tieferlegung der AKN-Gleise. Damit sollen Störungen im Verkehrsablauf der Bahn und auf den u. a. von Bussen stark frequentierten Straßen im Eidelstedter Zentrum abgebaut und die Sicherheit für den Fußgänger- und Straßenverkehr verbessert werden.
- Die Verlegung des Haltepunktes Eidelstedt-Ost hin zum Eidelstedter Zentrum und die Errichtung eines neuen Haltepunktes an der Julius-Leber-Schule (Schnelsen Süd). Dadurch werden Fußwege zur Bahn verkürzt und die bislang nur wenig ausgeprägte Verknüpfung zwischen der AKN und dem Zubringer-Busverkehr verbessert.

Zur Frage einer Durchbindung von Zügen auf der AKN-Strecke zum Hamburger Hauptbahnhof haben HVV, LVS und SVG am 9.9.2002 ein Gutachten erstattet. Danach stehen für durchgebundene Verkehre infolge des dichten Taktes der S-Bahn keine Trassen zur Verfügung. Die Durchfahrt wäre allenfalls in den Nebenverkehrszeiten möglich. Den zusätzlichen Kosten hierfür von 630 T€ jährlich steht jedoch nur ein Nutzen durch die Vermeidung von Umsteigevorgängen von weniger als 200 Fahrgästen pro Tag gegenüber. Wegen dieses ungünstigen Kosten-/Nutzenverhältnisses soll die Durchbindung daher nicht weiter verfolgt werden, zumal trotz Bereitschaft Hamburgs und des Landes die beteiligten Gemeinden zur Mitfinanzierung nicht bereit waren. Stattdessen sollen Verbesserungen für die Fahrgäste durch alternative Maßnahmen erreicht werden (Verbesserung der Umsteigesituation am Bahnhof HH-Eidelstedt, Verbesserung der Pünktlichkeit des AKN-Zuges durch den Bau einer Brücke anstelle der bisherigen Kreuzung, Verbesserung der Kunden-Information im Hauptbahnhof und Bahnhof Dammtor). Für eine Durchbindung während der Hauptverkehrszeit soll noch die Möglichkeit einer Verlängerung/Verschwenkung der S 21 geprüft werden.

Dreigleisiger Ausbau Pinneberg – Elmshorn

Wie im Osten der Metropolregion sind auch im Westen Schienenpersonennah-, -fern- und Güterverkehr über zwei Gleise abzuwickeln. Der Streckenabschnitt zwischen Hamburg und Elmshorn ist durch die Verkehrszunahme zu einem Engpass geworden, der den Kapazitätsanforderungen langfristig nicht gerecht werden kann. Erforderlich ist daher der dreigleisige Ausbau der Strecke sowie die Modernisierung und Erweiterung des Bahnhofs Elmshorn.

Auf Forderung von Schleswig-Holstein ist der dreigleisige Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn mit 75 Mio. € in den Vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen worden. Die übrigen Maßnahmen des Ausbauprojektes, insbesondere auf Hamburger Gebiet, sind mit 102,4 Mio. € in den Weiteren Bedarf des BVWP eingestellt worden. Zu welchem konkreten Zeitpunkt die Projektplanungen aufgenommen werden, ist gegenwärtig noch nicht bekannt und hängt insbesondere von der Verfügbarkeit der Bundeshaushaltsmittel ab.

Der Umbau des Bahnhofs Elmshorn als 1. Baustufe der Engpassbeseitigung soll in 2004 begonnen und bis Ende 2006 abgeschlossen werden. Das Projekt beinhaltet den Bau eines zusätzlichen, vierten Bahnsteiggleises, eines mittleren Überholungsgleises und behindertengerechter Bahnsteigzugänge. Für das Vorhaben werden Kosten von 40 Mio. € veranschlagt. Es wird finanziert aus Bundesmitteln für Bestandsnetzinvestitionen sowie aus dem Stationsprogramm (Nahverkehrsanteil).

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Bernd Rohwer