

---

**Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentidental, Landesvorsitzender**

Tel : 04307/ 7151  
mobil : 0151/ 51462156  
e-mail : barkleit@pro-bahn-sh.de

Schwentidental, 01.03.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zur Handreichung zum Themenfeld „A23 erweitern?“.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

PRO BAHN e.V.  
Landesvorsitzender Schleswig-Holstein/ Hamburg

1. Im Hinblick auf die Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein seit 1945 ist hinsichtlich der Verkehrsträger Schiene und Straße ein deutliches Ungleichgewicht festzustellen.

Während auf der Schieneninfrastruktur der Bahnstrecken Itzehoe –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg bis auf die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Itzehoe – Elmshorn im Jahr 1998 beziehungsweise des Streckenabschnitts Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Jahr 1995 sowie der Blockverdichtung im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg im Jahr 1998 keine Aus- und Neubaumaßnahmen umgesetzt worden sind, sind im selben Zeitraum die Bundesautobahnen 23 Heide – Hamburg, 7 Flensburg – Neumünster – Hamburg sowie 215 Kiel – Bordesholm neu errichtet und die Bundesautobahn A7 im Streckenabschnitt Bordesholm – Hamburg von 4 Spuren auf 6 Spuren erweitert worden.

Die Erweiterung der Bahnstrecken Itzehoe –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg von 2 Gleise auf 3 Gleise, die seit dem Bundesverkehrswegeplan 1985 in der Bundesverkehrswegeplanung enthalten ist, ist hingegen bisher nicht umgesetzt und im Herbst 2020 für fachlich überholt eingeschätzt worden.

Die im Herbst 2020 durch das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH vorgeschlagene Erweiterung der Bahnstrecken Itzehoe –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg von 2 Gleise auf 4 Gleise hat bisher den Status einer Vor- und Entwurfsplanung. Die über die Vor- und Entwurfsplanung hinaus notwendige Finanzierungsvereinbarung und Planfeststellung führen dazu, dass mit einer Inbetriebnahme der 2 neuen Gleise im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2040 gerechnet wird.

2. Den in der Handreichung aufgestellten Kernforderungen schließen wir uns vorbehaltlos an.
3. Hinsichtlich des im Übereinkommen von Paris vereinbarten Zieles zum Klimaschutz hat der Sektor *Transport und Verkehr* einen deutlichen Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten.

Aus unserer Sicht als Fahrgastverband PRO BAHN ist das vereinbarte Ziel zum Klimaschutz im Sektor *Transport und Verkehr* nur zu erreichen, indem sowohl der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und darauf aufbauend der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als attraktive, konkurrenzfähige, leistungsfähige und zuverlässige Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgebaut als auch so viel Transport und Verkehr im Kurz- und Mittelstreckenverkehr wie möglich auf CO<sub>2</sub>-emissionsfreie Verkehrsträger verlagert werden kann.

4. Der im Herbst 2020 durch das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH vorgeschlagene Erweiterung der Bahnstrecken Itzehoe –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg von 2 Gleise auf 4 Gleise ist bisher ausschließlich ein Vorschlag des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH.

Hinsichtlich der mit der Erweiterung der Bahnstrecken Itzehoe –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg notwendigen Erweiterung des anschließenden Streckenabschnitts Pinneberg – Hamburg ist bisher kein Vorschlag der Freien und Hansestadt Hamburg und des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) bekannt, so dass bisher keine länderübergreifende Angebotsplanung zwischen dem Land

Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg beziehungsweise der NAH.SH und dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) besteht, auf deren Grundlage der Vorschlag zur Erweiterung der Bahnstrecken Itzehoe –/– Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg weiterentwickelt und ein Vorschlag zur Erweiterung im Streckenabschnitt Pinneberg – Hamburg entwickelt werden kann.

Grundsätzlich fehlt eine „Rahmenvereinbarung über ein Entwicklungskonzept für die Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein, in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Niedersachsen und in Mecklenburg-Vorpommern“, auf deren Grundlage eine länderübergreifende Angebotsplanung und darauf aufbauend eine länderübergreifende Schieneninfrastruktur zwischen den Bundesländern und deren Aufgabenträgern erfolgen kann.

Des Weiteren fehlt eine „Rahmenvereinbarung über die Planfeststellung für die Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein, in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Niedersachsen und in Mecklenburg-Vorpommern“, auf deren Grundlage eine länderübergreifende Planfeststellung und somit eine länderübergreifende abgestimmte Umsetzung der Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen kann.

5. Eine Unterstützung der interessierten BI-Bürger für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und darauf aufbauend des Öffentliche Personennahverkehrs (ÖPNV) als attraktive, konkurrenzfähige, leistungsfähige und zuverlässige Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) könnte darin bestehen, folgende Kernforderungen zu unterstützen:

- Abschluss einer „Rahmenvereinbarung über ein Entwicklungskonzept für die Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein, in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Niedersachsen und in Mecklenburg-Vorpommern“, auf deren Grundlage eine länderübergreifende Angebotsplanung und darauf aufbauend eine länderübergreifende Schieneninfrastruktur zwischen den Bundesländern und deren Aufgabenträgern erfolgen kann

- Abschluss einer „Rahmenvereinbarung über die Planfeststellung für die Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein, in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Niedersachsen und in Mecklenburg-Vorpommern“, auf deren Grundlage eine länderübergreifende Planfeststellung und somit eine länderübergreifende abgestimmte Umsetzung der Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen kann

- Abschluss einer „Rahmenvereinbarung über die Raumordnung für Siedlungs- und die Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein, in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Niedersachsen und in Mecklenburg-Vorpommern“, auf deren Grundlage eine länderübergreifende abgestimmte Raumordnung für Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur erfolgen kann.