

Kleinteilige Investitionsmaßnahmen in Hamburg und Schleswig-Holstein

Keine Woche vergeht in der nicht milliardenschwere Schienenverkehrsprojekte angekündigt werden, sei es nun den sogenannten Verbindungsbahntlastungstunnel für die S-Bahn in Hamburg, sei es eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hamburg und Hannover parallel zur A7. Gleichzeitig verkünden die Verkehrsminister der fünf norddeutschen Bundesländer und DB-Infrastrukturvorstand Pofalla (*Ronald Pofalla ist seit dem 01. Mai nicht mehr bei der DB tätig*) die „Schienen-Hanse“, ein Bündnis für die bessere Koordination der großen Bahnausbauprojekte in Norddeutschland. Leider wird dieser Maßnahmenkatalog noch geheim gehalten, aber nach erstem Vernehmen dominieren hier auch wieder Großprojekte. Aber jeder weiß, dass solche Mega-Projekte, die 10 bis 15 Jahre für ihre Umsetzung brauchen und Milliarden verschlingen, die an anderer Stelle fehlen.

Daher sind im Folgenden einmal die Projekte für Schleswig-Holstein und den Großraum Hamburg zusammengetragen, die mit einem geringen Einsatz von Investitionsmitteln einen größtmöglichen Nutzen für die Fahrgäste haben und die eigentlich schon hätten seit Jahren umgesetzt werden können. Leider hat sich bisher nichts getan! Generell ist die Liste von dem Gedanken getragen, dass Streckenreaktivierungen und Streckenausbau Vorrang vor Neubau haben müssen, dass die Bahn mehr die Fläche in dichtem Takt erschließen muss, um eine wirkliche Alternative zum Autoverkehr zu sein und dass zuallererst der Reparatur- und Instandhaltungsrückstau aufgelöst werden muss. Denn auf jeder zweiten Zugfahrt muss man sich Verspätungsbegründungen anhören, wie „Schaden am Fahrzeug, Weichen- oder Signalstörung, Schäden an der Oberleitung“. Auch die viel zu hohe Zahl von Langsamfahrstellen beeinträchtigt einen pünktlichen Bahnverkehr, da nutzen auch Neubaustrecken, auf denen theoretisch 300 km/h gefahren werden kann, rein gar nichts, wenn durch herausgerissene Weichen die planmäßige Einfahrt in den nächsten Bahnhof nur zeitverzögert erfolgen kann. Da 90 Prozent der Bahnreisenden auf Kurz- und Mittelstrecken (< 250 Kilometer) unterwegs sind, muss hier der Schwer-

punkt aller Maßnahmen liegen und nicht auf teuren Hochgeschwindigkeitsstrecken, die nur einer kleinen Zahl von Bahnreisenden zu Gute kommen.

Die Liste der nachfolgenden Maßnahmen ist gestaffelt nach dem Kriterium „Schnellstmögliche Umsetzbarkeit“ und benennt Zeithorizonte, die deutlich früher liegen, als im jüngst verabschiedeten Landesnahverkehrsplan (LNVP) Schleswig-Holstein, der sich durch eine erschreckende Mutlosigkeit auszeichnet und der erschreckenderweise bestimmte Projekte überhaupt nicht listet.

- 1. Durchbindung von sechs Regionalexpresslinien, (RE 7 und RE 4, RE 70 und RB 41, RB 61 und RE 3) die am Hauptbahnhof Kopf machen.** Es liegt ausschließlich an den Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen als Aufgabenträger, dass es dies bisher nicht gibt. Die Durchbindung kann mit dem bestehenden Rollmaterial erfüllen und führt zu Betriebskosteneinsparungen von bis zu zwei Millionen Euro/Jahr und der Freisetzung von zwei Zuggarnituren, die für Angebotsverbesserungen genutzt werden kann.
- 2. Verbesserung des Zugangs zu diversen S-Bahn-Stationen in Hamburg** durch Schaffung eines zweiten Ausganges (zum Beispiel S-Bahn-Station Holstenstraße) und Neubau der Station „Neue Mitte Altona“ an den Bestandslinien S11, S31 und S3.
- 3. Ausbau der S21 bis nach Kaltenkirchen.** Hamburg hat das Baurecht geliefert, Schleswig-Holstein kriegt die Planfeststellungsunterlagen (der Planfeststellungsbeschluss ist am 28. Februar erlassen worden) nicht auf die Reihe. Das Projekt ist seit 10 Jahren überfällig, kann bei gutem Willen bis Ende 2024 fertig sein.
- 4. Wiederanbindung von Uetersen, Kellinghusen und Brunsbüttel** an den Schienenpersonennahverkehr. Alles nur kurze, leicht zu reaktivierenden Strecken, Aufwand insgesamt im niedrigen zweistelligen Millionenbereich: Das könnte bei gutem Willen bis Ende 2023 umgesetzt werden. Denn auch hier-

für sind keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich. Im LNVP sind leider die Wiederanbindung von Uetersen und Brunsbüttel an den SPNV überhaupt nicht enthalten!

5. Reaktivierung der Bahnstrecke von Geesthacht nach Hamburg-Bergedorf als Straßenbahnlinie.

Dies ist einfacher als eine Vollbahnreaktivierung, niedriger in den Kosten und einfacher in der Betriebsführung, und würde zudem über Boberg und die Bergedorfer Straße eine Anbindung an die Hamburger U-Bahn in Mümmelmannsberg erlauben. Leider ist das Projekt im LNVP auch nicht enthalten.

6. Kleinteilige Maßnahmen im Hamburger Raum,

wie zweites Gleis Ankelmannstraße – Rothenburgsort auf der Strecke nach Berlin, Weichen am Knotenpunkt Ericus, Elektrifizierung von 1,5 Kilometer Bahnstrecke am Högerdamm usw.. All das hätte schon seit Jahren passieren können, aber es hieß immer, dafür sei kein Geld vorhanden. Alle drei Projekte würden die Gleisbelegung im Hamburger Hauptbahnhof flexibilisieren und damit Verspätungen vermeiden.

7. Ausbau des Bahnhofs Elmshorn

durch eine zusätzliche Bahnsteigkante zu einem vollwertigen Korrespondenzbahnhof nord- wie auch südgehend, damit bahnsteiggleiche Umstiege zwischen den zum Hauptbahnhof und den nach Altona fahrenden Zügen möglich sind.

8. Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Lübeck nach Lüneburg mit Beseitigung der höhengleichen Kreuzung der Hamburg-Berliner Strecke in Büchen,

die dort viele Trassen raubt. Darüber wird seit Jahren gesprochen, eine Umsetzung ist nicht in Sicht und im LNVP nicht enthalten, sollte aber bis Ende 2026 möglich sein.

9. Beseitigung der eingleisigen Abschnitte und vollständige Elektrifizierung der Westküstenbahnstrecke

von Itzehoe nach Westerland: Liegt in der Verantwortung des Bundes, geredet wurde viel, getan hat sich bisher nichts, Fertigstellung jetzt angeblich erst nach 2030, dabei wäre rein technisch dies auch bis Ende 2025 möglich.

10. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Neumünster nach Bad Oldesloe.

Dies ergäbe eine gewünscht Redundanz

bei Störfällen auf der Strecke von Altona nach Elmshorn und könnte die Fahrtzeit von Hamburg Hauptbahnhof nach Kiel deutlich verkürzen. Auch hier ist der Zeitplan der Politik in Schleswig-Holstein mit Fertigstellung 2030 wenig ambitioniert.

11. Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Pinneberg nach Elmshorn,

auch ein altbekanntes Projekt, welches schon längst hätte in Angriff genommen werden können. Ob eine Bedienung dieser Strecke als S-Bahn-Linie (S4 West) sinnvoll ist, muss angesichts der deutlich längeren Fahrtzeiten bezweifelt werden.

12. Die im LNVP genannten Streckenreaktivierungen Flensburg Bahnhof – ZOB, Flensburg – Niebüll und Neumünster – Ascheberg

sind nicht mit einem Zeithorizont versehen, d.h. sie werden nicht kommen. Desgleichen der Ausbau der Strecke von Kiel nach Lübeck mit einem Zeithorizont nach 2030 wird keinen Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele 2030 leisten.

Die von allen gewünschte Beschleunigung der Umsetzung von Bahnprojekten (Absolutes Negativbeispiel S-Bahn-Station Ottensen: 10 Jahre Planung und vier Jahre Bauzeit, ohne dass es eine Klage gegeben hat! Aber Vervierfachung der Kosten! In anderen westeuropäischen Ländern baut man eine zusätzliche Station an einer Bestandsstrecke in einem Jahr! Planungsbeschleunigung darf nicht dazu genutzt werden, die Beteiligungsrechte der Bürger auszuhebeln, wie es im Planungsbeschleunigungsgesetz vorgesehen ist. Stattdessen verzettelt die DB ihre Planungs- und Baukapazitäten für überflüssige, dysfunktionale Großprojekte, die zudem die Umsetzung des Deutschlandtaktes behindern, wie die Schließung und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofes Altona nach Diebsteich. Dieses Projekt soll jetzt nur für die bahnseitigen Baumaßnahmen 580 Millionen Euro kosten und 2028 fertig werden. Nach den üblichen Erfahrungen mit DB-Bauprojekten (siehe Beispiel oben) werden das mehr als eine Milliarde Euro mit einer Fertigstellung nicht vor 2030.

 MICHAEL JUNG

SPRECHER DES VEREINS PRELLBOCK ALTONA
UND FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND HAMBURG