

Trotzdem erscheint es aus unserer Sicht überlegenswert, Regionalzüge aus Flensburg/ Kiel/ Itzehoe nach Lüneburg oder Buchholz in der Nordheide zu verlängern und somit die Standzeiten der Züge im Hamburger Hauptbahnhof zu reduzieren. Mit einer solchen Maßnahme könnten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Weiterhin ist festzustellen: Das bestehende Schienennetz im Knoten Hamburg ist an vielen Stellen bereits heute überlastet und eine notwendige Erhöhung der Kapazitäten ist ausschließlich durch den Bau zusätzlicher Gleise zu erreichen. Aufgrund von Interessenkonflikten mit Anliegern und Umweltschützern werden notwendige Baumaßnahmen jedoch deutlich verzögert. Wir erkennen die Bemühungen der Politik und der Deutschen Bahn AG lobend an, das bestehende Netz sukzessive auszubauen und den Sanierungsstau des Schienennetzes abzubauen und unterstützen dies ausdrücklich. Dennoch ist ein deutlich höheres Tempo notwendig, um den Schienenverkehr nachhaltig und zuverlässig aufzustellen. Für eine flexiblere und effektivere Gestaltung der Verkehrspolitik auf der Schiene ist eine reformierte Planungsbeschleunigung, sowie eine höhere Anzahl an Fachplanern unerlässlich.

Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass das bestehende Schienennetz nicht vernachlässigt wird. In regelmäßigen Abständen kam und kommt es zu Stellwerksstörungen und „Verzögerungen im Betriebsablauf“, weil Weichen oder Signalanlagen gestört sind, Bahnschranken nicht automatisch geschlossen werden können oder Stellwerke gar ganz ausfallen. Der verstärkte Einsatz digitaler Stellwerke, sowie die flächendeckende Nutzung von ETCS könnte diese Problematik entschärfen. Auch das Land Schleswig-Holstein, die EVUs und der Nahverkehrsverbund NAH.SH sind für eine Vielzahl an Verzögerungen im Betriebsablauf, etwa Störungen an Türen oder Zugtechnik, verantwortlich. Wir fordern an dieser Stelle deutlich mehr Investitionen in den Unterhalt der Zugflotten und die Vorhaltung von ausreichend Ersatzzügen, um kurzfristig auftretende Störungen abzumildern.

Von den von NAH.SH vorgesehenen Regionalzugverbindungen sind wir grundsätzlich überzeugt. Besonders unterstützen wir die Realisierung einer zusätzlichen Linie von Hamburg über Ahrensburg, Bad Segeberg und Neumünster nach Kiel. Damit könnten attraktive Reiseverbindungen entstehen und große Teile des Kreises Segeberg umsteigefrei mit der Freien und Hansestadt Hamburg verbunden werden. Gleichzeitig würde für Reisende aus Richtung Flensburg/ Kiel eine Alternative für die verspätungs- und störungsanfällige Relation via Neumünster/ Elmshorn entstehen. Voraussetzung hierfür ist jedoch der zweigleisige und elektrifizierte Ausbau der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe. Der Ausbau dieser Schienenstrecke wird von der Hamburger Wirtschaft bereits seit langem gefordert, um die Netzresilienz in Schleswig-Holstein insgesamt zu erhöhen. Zusätzlich könnten Güter- und Fernverkehrszüge im Störfall kurzfristig via Bad Segeberg umgeleitet werden. Hier fordern wir von der DB AG und der Politik deutlich schnellere Realisierungshorizonte als das Jahr 2030.

Der bestehende Engpass Elmshorn ist bereits seit Jahren ein Nadelöhr im schleswig-holsteinischen Bahnverkehr. Eine Störung zwischen Hamburg und Elmshorn hat das Potential, den Schienenverkehr quasi in ganz Schleswig-Holstein lahm zu legen – so geschehen nicht zuletzt im August 2020 infolge eines entgleisten Bauzugs. Der Regionalverkehr war tagelang stark eingeschränkt, Güterzüge in Richtung Skandinavien stauten sich weit über Hamburg hinaus, der Fernverkehr konnte Schleswig-Holstein nicht mehr anfahren. Zudem zeigen auch die Verspätungs- und Ausfallstatistiken von NAH.SH auf dem überlasteten Streckenabschnitt Hamburg – Elmshorn großen Handlungsbedarf: So sind dort im Januar 2021 teils über 10% der geplanten Züge ausgefallen, viele weitere waren verspätet. Für den Wirtschaftsstandort Hamburg und Norddeutschland ist eine solch hohe Ausfallquote nicht hinnehmbar. Die Handelskammer Hamburg fordert daher einen viergleisigen Ausbau der Strecke Pinneberg – Elmshorn und entsprechend zusätzliche Gleiskapazitäten im Bahnhof Elmshorn.

Eine zeitnahe Realisierung der S21 nach Kaltenkirchen wird von Seiten der Hamburger Wirtschaft ebenfalls begrüßt. Hierbei ist aus unserer Sicht auf eine durchgängige Zweigleisigkeit zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen, sowie die Beseitigung von Bahnübergängen, zu achten. Auch die Realisierung der S4 nach Bad Oldesloe wird von der Handelskammer Hamburg unterstützt.

Mit der S4 können weite Teile des Hamburger Ostens besser an das Nahverkehrsnetz der Freien und Hansestadt angebunden werden und die Stabilität auf der Schiene durch die Trennung von langsam fahrenden S-Bahnen und schnelleren Regional-/ Fernverkehrszügen erhöht werden. Zudem wird mit der S4 der Hamburger Hauptbahnhof entlastet. Auch zur Abwicklung der zusätzlichen Schienenverkehre durch die Feste Fehmarnbeltquerung ist die S4 von elementarer Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist eine Fertigstellung der S4 bis zur Eröffnung des Belttunnels im Jahr 2029 notwendig. Eine Verlängerung der geplanten S32 nach Schenefeld kann positive Effekte haben und diverse Buslinien ersetzen.

Weiterhin begrüßen wir die Baumaßnahmen der DB AG im Bereich der Hamburger Verbindungsbahn, um die maroden Brückenbauwerke zu ersetzen. Diese temporären Einschränkungen sind für die Fahrgäste zwar unerfreulich, erscheinen in der Gesamtperspektive jedoch verhältnismäßig und richtig. Für die Dauer der Bauarbeiten würden wir es begrüßen, wenn die von NAH.SH betriebenen Regionalzüge aus Richtung Elmshorn in Hamburg-Altona enden würden, damit das Gesamtangebot zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein nicht reduziert werden muss. Im Zusammenspiel mit dem geplanten Verbindungsbahntlastungstunnel kann sich die Kapazität für den SPNV zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Hamburg-Diebsteich elementar erhöhen. Dies ist nicht zuletzt notwendig, um den Deutschland-Takt im Schienenknoten Hamburg erfolgreich umzusetzen. Vor diesem Hintergrund unterstützt die Handelskammer Hamburg den Bau des Verbindungsbahntlastungstunnels. Um weiträumige Umgehungsmöglichkeiten für den Schienenknoten Hamburg, speziell für den Güterverkehr, zu schaffen, fordert die Handelskammer Hamburg zudem den zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Bahnstrecke Lüneburg – Büchen – Lübeck. Hierbei gilt es, den Status Quo der Zugkreuzungen im Bahnhof Büchen zu verbessern.

Drei weitere Maßnahmen sind aus unserer Sicht erwähnenswert: Die Nutzung der Güterumgehungsbahn für den SPNV erscheint grundsätzlich attraktiv, da hierdurch neue Tangentialverbindungen in der Metropolregion Hamburg entstehen würden. Durch zusätzliche Haltepunkte könnten zudem zusätzliche Einwohner an das Nahverkehrsnetz angebunden werden. Es wäre an dieser Stelle zu prüfen, ob die Strecke sinnvollerweise durch den Regionalverkehr (NAH.SH) oder durch die S-Bahn Hamburg betrieben werden soll. Zudem erscheint aus unserer Sicht ein durchgehender zweigleisiger und elektrifizierter Ausbau der Güterumgehungsbahn notwendig, um das Potenzial der Strecke nutzen zu können. Aufgrund der eng angrenzenden Wohnbebauung wäre dies jedoch mit hohen Lärmschutzanforderungen verbunden.

Weiterhin begrüßen wir die Pläne der schleswig-holsteinischen Landesregierung und des Bundes, die Marschbahn zwischen Itzehoe und Westerland zu elektrifizieren und in Teilen zweigleisig auszubauen. In diesem Zusammenhang unterstützen wir die angedachte Überlegung, einen begradigten Streckenverlauf zwischen Elmshorn und Itzehoe zu prüfen. Die bei Pendlern und Touristen stark nachgefragte Bahnstrecke könnte mit einem Ausbau zuverlässiger und regelmäßiger verkehren, zudem könnte die Reisezeit verkürzt werden. Dies käme nicht zuletzt der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Hamburg zugute.

Die angestrebte Barrierefreiheit der Haltepunkte und Bahnhöfe unterstützen wir vorbehaltlos. Bahnhöfe sollten zu Mobilitäts-Hubs ausgebaut werden, damit der Umstieg von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene so attraktiv und nutzerfreundlich wie möglich gestaltet werden kann. Entsprechend sollte sich NAH.SH gemeinsam mit der DB AG um eine Aufwertung der schleswig-holsteinischen Bahnhöfe kümmern.

Dies inkludiert aus unserer Sicht Einkaufsmöglichkeiten, (verschießbare) Abstellanlagen für Fahrräder, ausreichend Park + Ride Parkplätze, Bushaltestellen mit kurzen Laufwegen zu den Gleisen, sowie Car-Sharing und Taxi-Stellplätze.

Außerdem begrüßen wir den Einsatz von klimafreundlichen Zügen auf den verschiedenen Nebenstrecken. Dieselzüge sollten perspektivisch durch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien ersetzt werden. Nichtsdestotrotz halten wir es für notwendig, auch große Teile des nachgeordneten Schienennetzes mit einer Oberleitung auszustatten. Die Elektrifizierungsquote von 29 Prozent ist weder zeitgemäß und im Zuge der angestrebten Mobilitätswende sinnvoll. Zudem erhöht eine flächendeckende Elektrifizierung die Flexibilität des Gesamtnetzes maßgeblich.

Abschließend ist bei sämtlichen Veränderungen im Schienennetz ein hoher Abstimmungs- und Kommunikationsbedarf notwendig. Vor diesem Hintergrund sollte NAH.SH alle weiteren Akteure (u.a. Deutsche Bahn AG, EVUs, Nahverkehrsverbünde, S-Bahn-Hamburg, HVV, Hamburger Hochbahn AG, sowie die politischen und wirtschaftlichen Stakeholder aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern) über jegliche Anpassungen im Schienennetz informieren und im weiteren Dialogprozess beteiligen.

Über die genannten Hinweise hinaus hat die Handelskammer Hamburg keine Einwände. Wir begrüßen die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen am Wirtschaftsstandort Hamburg zur infrastrukturellen Verbesserung aller Verkehrsträger ausdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

HANDELSKAMMER HAMBURG
Abteilung Verkehr und Hafen

