

Metroexpress Kiel-Hamburg

Nr. 349.04 / 18.10.2004

Der Vorsitzende der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen, **Karl-Martin Hentschel** stellte gemeinsam mit **Dr. Holger Busche** und **Dr. Norbert Jaeger** vom Fahrgastverband Pro Bahn die Ergebnisse einer Expertise zu dem Projekt Metroexpress Kiel-Hamburg vor, die Dr. Busche und Dr. Jaeger gemeinsam erstellt haben.

Der Metroexpress soll die K.E.R.N.-Region und die Metropolregion Hamburg auf dem direkten Weg (Kiel, Neumünster, Norderstedt, Hamburg-Airport, Hamburg-City-Nord, Hamburg-Hauptbahnhof) verbinden. Dadurch werden fünf Ziele erreicht:

- Die dichtbevölkerte Achse im Hamburger Umland (Norderstedt - Neumünster) erhält endlich eine attraktive und schnelle Schienenpendlerverbindung nach Hamburg.
- Fünf Städte, bzw. Gemeinden auf dieser Achse (Norderstedt, Quickborn, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Bad Bramstedt) mit insgesamt 150.000 EinwohnerInnen sowie der Hamburg-Airport und die City-Nord werden erstmalig an die Fernbahn angeschlossen.
- Der Hamburger Norden wird endlich für Schienenpendler aus Schleswig-Holstein direkt erreichbar, das sind allein 10.000 Flughafenbeschäftigte und mehrere Tausend Beschäftigte in der City-Nord und in anderen Bürozentren.
- Der Flughafen Hamburg-Airport wird direkt per Schiene an die K.E.R.N.-Region angeschlossen: Fahrzeit Kiel - Hamburg-Airport = 50 Minuten.
- Deutliche Entlastung der Ein- und Ausfallstraßen im Hamburger Norden durch Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene.

Die Machbarkeit dieses Projekt wurde bereits in einer vorangegangenen Expertise vom Mai 2002 von Dr. Busche dargestellt. In der neuen Expertise werden darüber hinaus Aussagen über die möglichen Fahrpläne, Fahrgastpotenziale, Investitionskosten und die Finanzierung gemacht.

Dabei ergeben sich folgende Eckpunkte:

- Die Fahrzeit von Kiel zum Hamburg-Airport beträgt je nach Fahrplan 50 bis 55 Minuten, die Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof bleibt wie bisher auf der Elmshorner Strecke bei 70 Minuten.
- Der Vergleich mit den Fahrgastzahlen auf der Achsen Hamburg – Elmshorn -Itzehoe und der Achse Hamburg – Oldesloe - Lübeck lässt mindestens eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Achse Hamburg – Norderstedt - Kaltenkirchen und mehr als 5000 neue Fahrgäste pro Tag zwischen Hamburg und der K.E.R.N.-Region erwarten.
- Die neue Verbindung soll durch Metroexpresszüge im Halbstundentakt zwischen Kiel und Hamburg befahren werden. Zusätzlich fahren die Regionalbahnen der AKN im bisherigen Umfang. Dafür kann der Regionalexpress zwischen Kiel und Elmshorn wegfallen. Dabei wird die Strecke Neumünster - Elmshorn weiter im Stundentakt durch Regionalbahnen befahren. Die Zahl der Züge zwischen Elmshorn und Hamburg bleibt unverändert, die Strecke wird aber durch den Wegfall der Fahrgäste K.E.R.N. - Hamburg entlastet.
- Die Finanzierung der zusätzlichen Zugkilometer einschließlich der Trassengebühren erfolgt kostendeckend durch die Fahrkartenverkäufe für 2000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag.
- Die Investitionen für die maximale Ausbauvariante belaufen sich auf 245 Millionen Euro. Der überwiegende Teil davon kann über die zusätzlichen Trassengebühren und durch die Fahrkartenverkäufe für noch mal 3000 zusätzliche Fahrgäste amortisiert werden.
- Damit wird eine staatliche Anschubfinanzierung für das Projekt in Höhe von 20 Prozent, das sind 49 Millionen Euro, erforderlich. Diese kann entweder, wie vom Landtag bereits im Beschluss zum Bundesverkehrswegeplan gefordert, über das Schienenwegeausbaugesetz oder alternativ über den Sonderfonds für Großprojekte im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgen, aus dem schon bisher der Ausbau der AKN finanziert wurde.
- Durch die Verlagerung von zirka 5000 Fahrgästen tritt auf der Elmshorner Strecke eine deutliche Entlastung ein. Es ergibt sich eine Arbeitsteilung: Güterverkehr, ICE, und eine Regionalbahn sowie der Pendlerverkehr auf der Achse Itzehoe – Elmshorn - Hamburg laufen wie bisher über Elmshorn, der Regionalexpress aus Kiel und der Flensburg-Express laufen mit erhöhter Frequenz (Halbstundentakt), ergänzt um die AKN über Norderstedt. Dadurch kann der Ausbau Pinneberg - Elmshorn auf den viergleisigen Ausbau des Bahnhofs Elmshorn beschränkt werden. Dies führt zu Einsparungen in Höhe von über 100 Millionen Euro. Später soll der Güterverkehr allerdings nach dem Ausbau über die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe östlich Hamburg umfahren.

Fazit:

Der Ausbau der Strecke Neumünster – Norderstedt – Hamburg-Airport – Hamburg-Hauptbahnhof für den Metroexpress:

- führt zu mehr zusätzlichen Fahrgästen als jede andere Schienenausbaumaßnahme in Schleswig-Holstein,
- ist aus den bestehenden Programmen in der geschätzten Größenordnung finanzierbar. Sie führt sogar zu erheblichen Einsparungen auf der Elmshorner Strecke, die dann für andere Zwecke im Schienenausbau in Schleswig-Holstein zur Verfügung ständen
- und führt zu einer attraktiven Anbindung des Hamburg-Airport für die K.E.R.N.-Region.

Da die Anmeldung dieser Ausbaumaßnahme bereits zweimal vom schleswig-holsteinischen Landtag beschlossen worden ist, fordert die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen das Ministerium auf, die Umsetzung dieser Maßnahme und die Anmeldung beim Bund schnellstmöglich in Angriff zu nehmen.

Der Fahrgastverband Pro Bahn stellt die Expertise in vollem Umfang am Dienstag, dem 19.10.04 um 19.00 Uhr in einer Veranstaltung in der Rudergesellschaft Germania vor und wird die Ergebnisse mit VertreterInnen aller im Landtag vertretenen Parteien diskutieren.
