

## Aufgabenstellungen für Gutachten zur Bahnanbindung Tornesch-Uetersen

Die Anbindung der über 18.000 Einwohner zählenden Stadt Uetersen an die Bahn steht seit langer Zeit auf der Tagesordnung. Die vergleichsweise gute Busanbindung und hohe Kosten bei der Realisierung einer direkten, umsteigefreien Bahnverbindung nach Hamburg haben bislang aber dazu geführt, dass noch keine konkreten Schritte für weitergehende Projekte unternommen wurden. Neben der Reaktivierung der Strecke für den SPNV, zunächst nur als Pendelverkehr Tornesch-Uetersen ist auch die Realisierung einer Bustrasse unter Beibehaltung des Güterverkehrs nach Uetersen in der Diskussion. Auf dieser Bustrasse würde dann ein Zubringerverkehr mit Bussen zur Bahn in Tornesch abgewickelt werden. Seitens der NAH.SH wurde die Bereitschaft erklärt, die für eine weitere Bewertung denkbarer Varianten erforderlichen Gutachten zu betreuen und deren Finanzierung zu 50 % zu übernehmen.

### 1) Technische und genehmigungsrechtliche Machbarkeit einer Mischverkehrsstrasse Bus-/Schienengüterverkehr zwischen Tornesch und Uetersen

Bei der Diskussion über eine mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke Tornesch-Uetersen wird auch der Gedanke einer Nutzung der Bahntrasse durch Busse ins Gespräch gebracht. Eine solche Lösung hätte den Vorteil, dass Busse in Uetersen weiterfahren könnten und somit einen weitaus größeren Teil des Stadtgebietes bedienen könnten.

Sowohl technisch, als auch genehmigungsrechtlich gibt es für eine solche Lösung keine Blaupause. Nach Kenntnis der NAH.SH gibt es in Deutschland keine vergleichbaren Trassen, auf denen Schienengüterverkehr und Busverkehr durchgeführt werden. Technisch gibt es aber sehr wohl Erfahrungen mit Straßenbahngleisen, die gleichzeitig auch von Bussen befahren werden. Auch die Durchführung von Güterverkehren auf Straßenbahngleisen ist prinzipiell nichts Ungewöhnliches und möglicherweise könnte auch eine als Straße gewidmete separate ÖPNV-Trasse auf der ein Industriestammgleis verlegt ist, eine Lösung darstellen.

In einer technisch-juristischen Machbarkeitsstudie soll dargestellt werden, wie eine Kombitrasse für den Güter-/Busverkehr realisiert werden könnte. Die erforderlichen technischen Spezifikationen sollen dargestellt werden und Probleme bei Bau und Betrieb möglichst ausführlich dargestellt werden. Beispiele aus anderen Regionen oder Ländern – falls vorhanden – beschrieben werden. Es soll auch dargestellt werden, wie Lösungen für die Leit- und Sicherungstechnik aussehen könnten. Dabei soll sowohl dargestellt werden, wie die Steuerung des Busverkehrs (es ist davon auszugehen, dass nur eine überwiegend einspurige Infrastruktur, ggf. mit Kreuzungsstellen möglich ist) erfolgen sollte, als auch die Sicherung, dass Güter- und Busverkehr die Strecke nicht gleichzeitig nutzen (dabei können auch einfache Lösungen, wie eingeschränkte Betriebszeiträume diskutiert werden). Auch die Frage der erforderlichen gleichzeitigen Ansteuerung von LSA-Anlagen an den zahlreichen Bahnübergängen spielt eine Rolle. Die Kosten für die Gesamtstrecke sollten zumindest grob kalkuliert werden. Anschließend sollen Modelle entwickelt werden, wie eine rechtliche Umsetzbarkeit erreicht werden könnte.

Welche Möglichkeiten für den Busverkehr im Raum Tornesch-Uetersen durch eine solche separate Bustrasse entstehen, ist nicht Teil des Gutachtens. SVG/KViP werden aber separat hierzu Überlegungen anstellen, welche Linien, wie die neue Trasse nutzen könnten und wie deren fahrplantechnische Anbindung an den Zugverkehr aussieht und werden die Überlegungen skizzieren.

## 2) Kostenschätzung einer Reaktivierung für den SPNV / Darstellung der erforderlichen Infrastruktur, Konzept für kurze BÜ-Schließzeiten

Die Bahnstrecke Tornesch-Uetersen befindet sich in einem passablen technischen Zustand. Nach Angaben des die Strecke betreibenden EIU NEG wäre ein nicht unerheblicher Teil der heutigen Infrastruktur auch für eine Nutzung im SPNV noch weiterzuverwenden. Dies wird nicht für die Bahnübergänge gelten, die derzeit auf einen wenige Male am Tag verkehrenden Güterverkehr ausgelegt sind. Auch müssen neue Bahnsteige errichtet werden.

Die NEG hat 2016/2017 vor Ort im Kreis Pinneberg und in Uetersen bereits erste Überlegungen für eine mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke vorgestellt. Diese sind eine gute Ausgangsbasis für die Konkretisierung der Überlegungen: In Abstimmung mit der NAH.SH wird auf Basis mehrerer Fahrplanvarianten und damit einhergehender Betriebskonzepte die erforderliche Infrastruktur im Rahmen einer kleinen Machbarkeitsstudie bewertet.

Denkbare Fahrpläne/Betriebskonzepte sind:

- Fahrplan Elmshorn – HH im Status-Quo. Systematische Anbindung der Regionalbahn Tornesch-Uetersen an die RB 61 Richtung HH Hbf und lastrichtungsabhängige Anbindung an die RB 71 Richtung HH-Altona. Einzugbetrieb möglich.
- Fahrplan Elmshorn – HH ebenfalls im Status-Quo, aber Zweizugbetrieb mit systematischer Anbindung auf die RB 61 und RB 71 und nach Möglichkeit auch auf die HVZ-Verstärker zwischen Altona und Elmshorn:
- Fahrplan Elmshorn – HH verändert im Rahmen eines neuen Betriebskonzeptes mit 30-min-Takt nach HH Hbf. Systematische Anbindung der Regionalbahn Tornesch-Uetersen auf mindestens eine Linie. Einzugbetrieb.
- Fahrplan Elmshorn – HH verändert im Rahmen eines neuen Betriebskonzeptes mit 30-min-Takt nach HH Hbf. Zweizugbetrieb und systematische Anbindung der Regionalbahn Tornesch-Uetersen auf mehrere Linien.

Die Fahrpläne und dazu gehörende Betriebskonzepte werden durch die NAH.SH erarbeitet.

Die auf dieser Basis zu erstellenden unterschiedlichen Infrastrukturzustände sind planerisch darzustellen und zu bewerten (Umfang der Maßnahmen z.B. Oberbauerneuerung, Haltepunkte, Kreuzungsbahnhof, LST, Kosten)

Die Wiederinbetriebnahme des Gleises in Uetersen bis zum Hafen ist in jedem Fall zu unterstellen. Die Kosten hierfür sollten aber separat dargestellt werden, um eine mögliche, besonders schnell umzusetzende Variante Tornesch-Uetersen bewerten zu können.

### 3) Potenzialanalyse/Vereinfachte standardisierte Bewertung

Die NAH.SH hat in den vergangenen Jahren in Zusammenarbeit mit ITP München ein Verfahren entwickelt, wie mit überschaubarem Aufwand für kleinere Verkehrsprojekte eine Potenzialanalyse und eine vereinfachte standardisierte Bewertung erstellt werden können.

Da die Reaktivierung der Strecke Tornesch-Uetersen Gegenstand des Szenarios 50+ des LNVP2013-2017 war und hierfür bereits eine erste Abschätzung erfolgte, könnte auf Basis bereits vorhandener Daten eine weitere Konkretisierung unterstützt durch Erhebungen am Bahnhof Tornesch vorgenommen werden.

Für die so untersuchten Reaktivierungsprojekte Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen und Wrist – Kellinghusen war das beschriebene Vorgehen erfolgreich und hat zu plausiblen Werten geführt, die zusammengeführt mit den Kosten für die Infrastrukturerstellung die Berechnung von Nutzen-Kosten-Indikatoren ermöglicht haben. Bei diesen beiden Strecken wurden jedoch keine weitreichenden Veränderungen im Busverkehr unterstellt.

Um den Rahmen erster Betrachtungen nicht zu sprengen, muss hier ähnlich vorgegangen werden: Im Sinne einer vereinfachten Betrachtung wären daher folgende Annahmen zu treffen:

- Ein verbessertes Angebot ob mit Bus oder Bahn zwischen Tornesch und Uetersen wird nicht dazu führen, dass auf anderen Buslinien in entscheidenden Größenordnungen Angebote reduziert oder eingestellt werden;
- Gefahrene Bus-km bleiben neutral, bzw. beschränken sich auf Angebotsausweitungen, die unmittelbar im Zusammenhang mit einer durch die neue Mischverkehrstrasse denkbaren Busverkehren möglich sind (z.B. Feinerschließung Uetersens);

Es wird Gegenstand der vereinfachten standardisierten Bewertung sein, unterschiedliche Varianten gegenüber zu stellen:

- Varianten mit einer SPNV-Reaktivierung und unterschiedlichen Betriebskonzepten und Infrastrukturzuständen;
- Varianten mit einer Mischverkehrstrasse zwischen Tornesch und Uetersen und darauf unterstellten Bedienkonzepten mit dem Bus.

Dabei wird nicht bewertet, wer für die unterschiedlichen Leistungen (SPNV-Leistungen: Land SH; Busleistungen: Kreis PI) die Aufgabenträgerschaft hat und welche finanziellen Belastungen für den jeweiligen Aufgabenträger entstehen. Es handelt sich um eine volkswirtschaftliche Betrachtung. Diese kann den Pfad für das weitere Vorgehen aufzeigen. Es sei bereits hier darauf hingewiesen, dass positive Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung noch keine Aussage über die Finanzierbarkeit von Investitionen und Betrieb beinhaltet.

Jochen Schulz

14.7.2017