

Kiel, 07.05.2009

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

**TOP 20, Durchgehende AKN-Anbindung des Kreises Segeberg an den Hamburger Hauptbahnhof
(Drucksache 16/2636)**

Bernd Schröder:

Wir brauchen auch künftig eine attraktive Schienen-Verbindung

Die Diskussion über eine Durchfahrt der AKN bis zum Hamburger Hauptbahnhof ist nicht neu. Im Online-Archiv des Hamburger Abendblatts findet sich folgende Meldung vom 14. November 1951: „In den Direktionsräumen der Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) weht frischer Wind. Direktor Dr. Tappert kündigte an, dass die Verhandlungen mit der Bundesbahn zur Durchführung der AKN bis Hamburg-Hauptbahnhof und von Neumünster-Süd bis Neumünster-Hauptbahnhof gute Fortschritte machen.“

Seit Dezember 2004 fährt die AKN von Montag bis Freitagmorgen um 8:36 Uhr und 9:17 Uhr und abends sowie samstags vormittags und abends zum Hamburger Hauptbahnhof durch. Die Fahrgäste sind zu diesen Zeiten nicht mehr gezwungen, in Eidelstedt in die S-Bahn umzusteigen. Nach Angaben der AKN hatten bereits im Januar vergangenen Jahres 500.000 Fahrgäste die umsteigefreie Verbindung genutzt. Dies ist ein Erfolg, relativiert sich allerdings, wenn man betrachtet, dass jährlich insgesamt 15 Millionen Fahrgäste die Strecken der AKN benutzen.

Für die Fahrten zum Hamburger Hauptbahnhof setzt die AKN moderne Hybrid-Triebwagen ein. Das sind Schienenfahrzeuge, die sowohl dieselektisch betrieben

auf den AKN-Strecken verkehren als auch für die Fahrt auf dem elektrisch betriebenen Schienennetz der Hamburger S-Bahn eingesetzt werden können.

Die Realisierung der direkten Durchfahrten zum Hamburger Hauptbahnhof war nicht einfach, da eine **Einplanung der zusätzlichen Züge in den sehr komplexen Betriebsablauf** auf den viel befahrenen Hamburger S-Bahn-Strecken erforderlich war. Eine geforderte ganztägige Durchbindung der Triebfahrzeuge von Eidelstedt bis Hamburg Hauptbahnhof scheitert an fehlender Trassenkapazität und ist wegen der Auslastung des Hamburger Hauptbahnhofs nicht realisierbar.

Das AKN-Projekt war 2007 verlängert worden bis Juni dieses Jahres. Das Problem waren und sind die Kosten. Hamburg zahlt bisher jährlich 450.000 Euro, Schleswig-Holstein 150.000 Euro. Die Stadtentwicklungsbehörde in Hamburg hat wiederum 450.000 Euro Zuschuss genehmigt. Allerdings gilt die Förderung nur bis zum Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres. Es laufen zurzeit Verhandlungen mit Hamburg, ob das Angebot danach weiter finanziert werden kann.

Ich will nicht verschweigen, dass der Nutzen des Projekts von einigen bestritten wird, weil **die Fahrzeiten nicht attraktiv sind**. So dauert die Fahrt von Bad Bramstedt zum Hamburger Hauptbahnhof etwa 75 Minuten, das kann etliche Pendler nicht vom eigenen Auto weglocken.

Um die derzeitige Situation zu verbessern, wurden bereits mehrere Konzepte entwickelt, allerdings nicht realisiert. Darunter befindet sich ein Ausbau der AKN-Strecke für höhere Geschwindigkeiten und das Schaffen von so genannten Expresslinien mit Halt nicht an jedem Haltepunkt.

Ich setze auf ein anderes Konzept. Dabei ist der **Ausbau der vorhandenen Schienenstrecke der AKN von Hamburg über Quickborn nach Kaltenkirchen** zu prüfen.

Die Gleise der AKN könnten für die neue S-Bahn-Linie genutzt werden. Sie müssten nur mit einer Strom-Oberleitung oder einer zusätzlichen Stromschiene versehen werden, wie dies bei der S 1 nach Wedel und der S 3 nach Pinneberg bereits der Fall ist. Bis Mitte nächsten Jahres wird das Ergebnis erwartet, was es kostet, wie es technisch zu realisieren ist und welche Auswirkungen es auf den Pendlerverkehr zwischen den beiden Ländern hat. 2017, so der Planungshorizont, könnten die ersten S-Bahnen einer möglichen Linie S 4 Richtung Norden fahren.

Die AKN hat bereits ihr Interesse erklärt, eine **elektrisch betriebene Bahnverbindung aus den Kreisen Segeberg und Pinneberg zum Hamburger Hauptbahnhof** zu betreiben und wird sich zu gegebener Zeit an einer entsprechenden Ausschreibung für diese Linie beteiligen.

Die immer stärker werdende Entwicklung des Individualverkehrs erfordert aus ökonomischen und ökologischen Gründen ein nachhaltiges Umdenken zugunsten des ÖPNV. Als **Alternative für Berufspendler** kommt nur eine attraktive und ganztägige Verbindung ohne Umsteigevorgänge in die Hamburger Innenstadt in Betracht.

Wir müssen an einer sachgerechten Lösung arbeiten, um auch über den Fahrplanwechsel zum Jahresende hinaus ein attraktives Angebot anbieten zu können. Außerdem haben wir auch die Verantwortung, ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept für die AKN zu erarbeiten. Wir müssen den Bürgerinnen und Bürgern ein attraktives Angebot im SPNV/ÖPNV bieten. Wir wollen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichere Arbeitsplätze und das jährliche Defizit verringern und langfristig abbauen.

Wir sollten im Wirtschaftsausschuss diese Diskussion fortsetzen.