



# NordTAKT: Perspektive für HH



Dr. Holger Busche  
Geophysiker; Hannover  
pilot@schienenflieger.de

International Hydrail Conference  
PRO BAHN; VCD & Klimabahninitiative  
Horber Schientage  
Scientist for Future (FG Mobilität)

Angestellter einer Fraktion im Landtag  
Schleswig-Holstein

=> Keine politische Aussage dieser  
sondern rein wissenschaftlich



**NETZ 25+** Der letzte Fahrplanwechsel

ELEKTRIFIZIERUNG DES SCHIENENNETZES  
STARKE LINIEN – FLIEßENDE VERBINDUNGEN  
MEHR GELANDE – MEHR VERBINDUNGEN  
EIN NEUES ZEITZEITRAUM

Str...

PRO BAHN-Konzept für einen Integralen  
Taktfahrplan in Schleswig-Holstein





# Neuer Zielfahrplan nötig



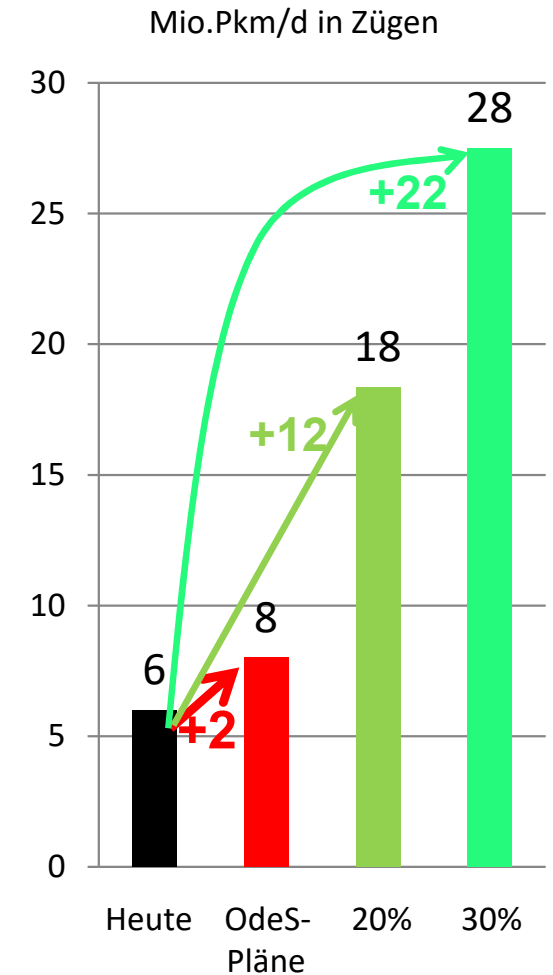
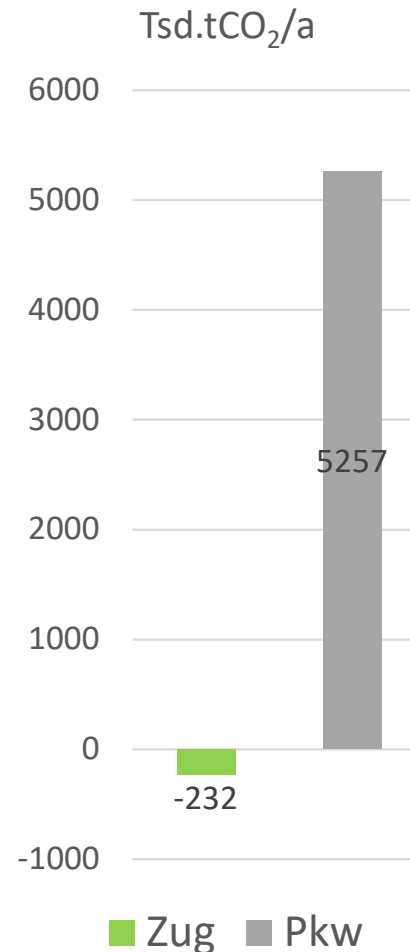
- Heutige Pläne erreichen zu wenig
  - OdeS schafft nur ein Drittel der Verdopplung
  - Zu wenig Verkehrsverlagerung
  - Spart weniger als 2% des Verkehrs-CO<sub>2</sub>
  - Abschlussbericht D-Takt ähnlich

=> „Grüne Bahn“ reicht nicht

- Ziele der neuen Landesregierung SH:
  - Klimaneutral 2040
  - 20-25% Zug an Pkm/a = Faktor 3-3,5

=> Neue Zielfahrpläne notwendig

=> Vorschlag des neuen Zielfahrplans  
**„NordTAKT“**



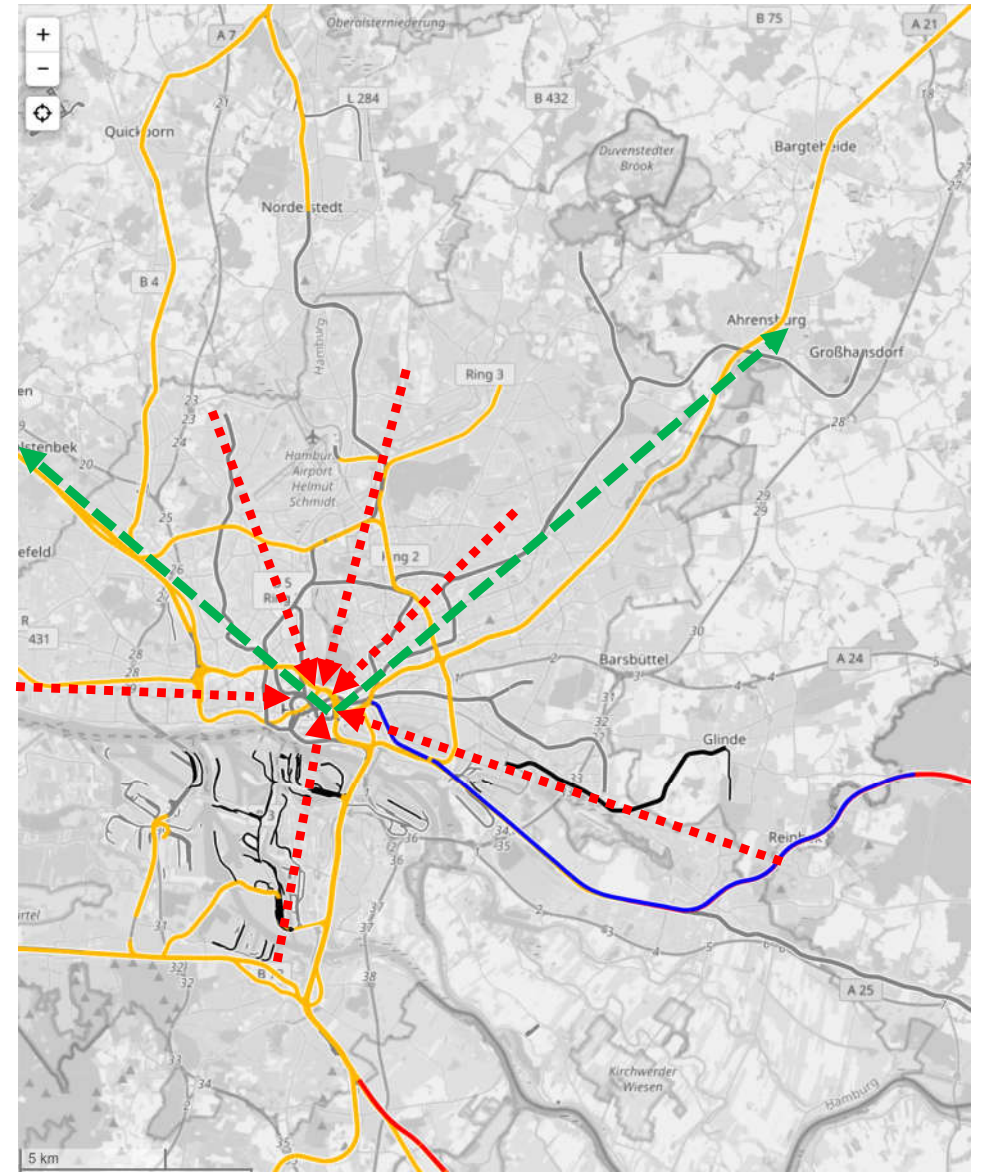


# Probleme Hamburgs mit SH



- Bevor jemand aus Hamburg die Landesgrenze erreicht, ist  $\frac{3}{4}h$  um
  - Das entspricht ungefähr der Fahrzeit mit Pkw bis Neumünster/Bad Oldesloe
- Umsteigen meist im überlasteten Hbf. mit langen Wegen im Gewühl der Leute
- Probleme sind historisch bedingt:
  - Umweg Elmshorn
  - fehlende Vernetzung U1 - DB Lübeck
  - Mittelachse (AKN) sehr viel zu langsam

=> Direkte & schnelle Verbindungen fehlen



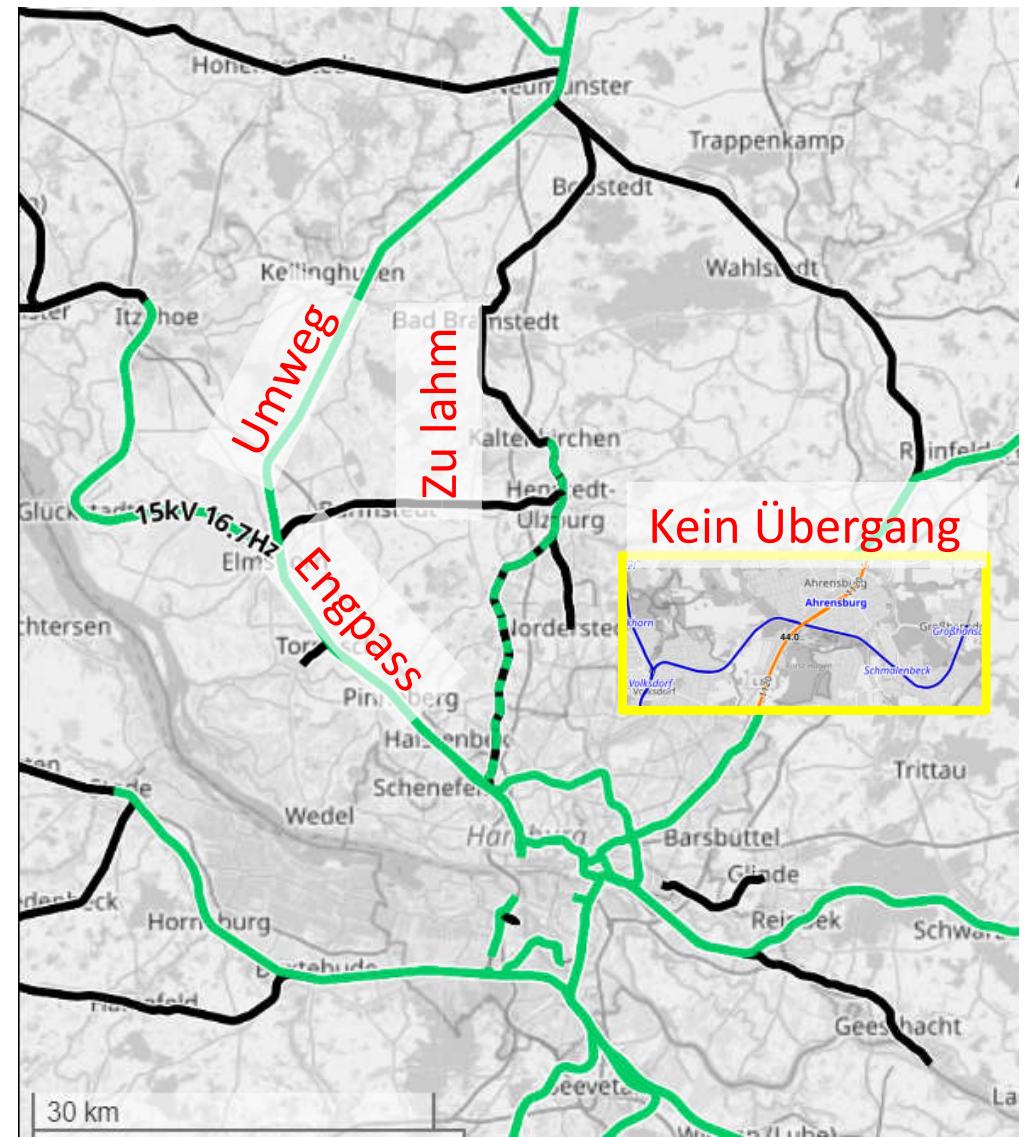


# Probleme Hamburgs mit SH



- Bevor jemand aus Hamburg die Landesgrenze erreicht, ist  $\frac{3}{4}h$  um
  - = Fahrzeit Pkw bis Neumünster/Bad Oldesloe
- Umsteigen meist im überlasteten Hbf. mit langen Wegen im Gewühl der Leute
- Probleme sind historisch bedingt:
  - Umweg Elmshorn
  - fehlende Vernetzung U1 - DB Lübeck
  - Mittelachse (AKN) sehr viel zu langsam

=> Direkte & schnelle Verbindungen fehlen





# Heutige Pläne: Hoher Aufwand, aber Probleme bleiben

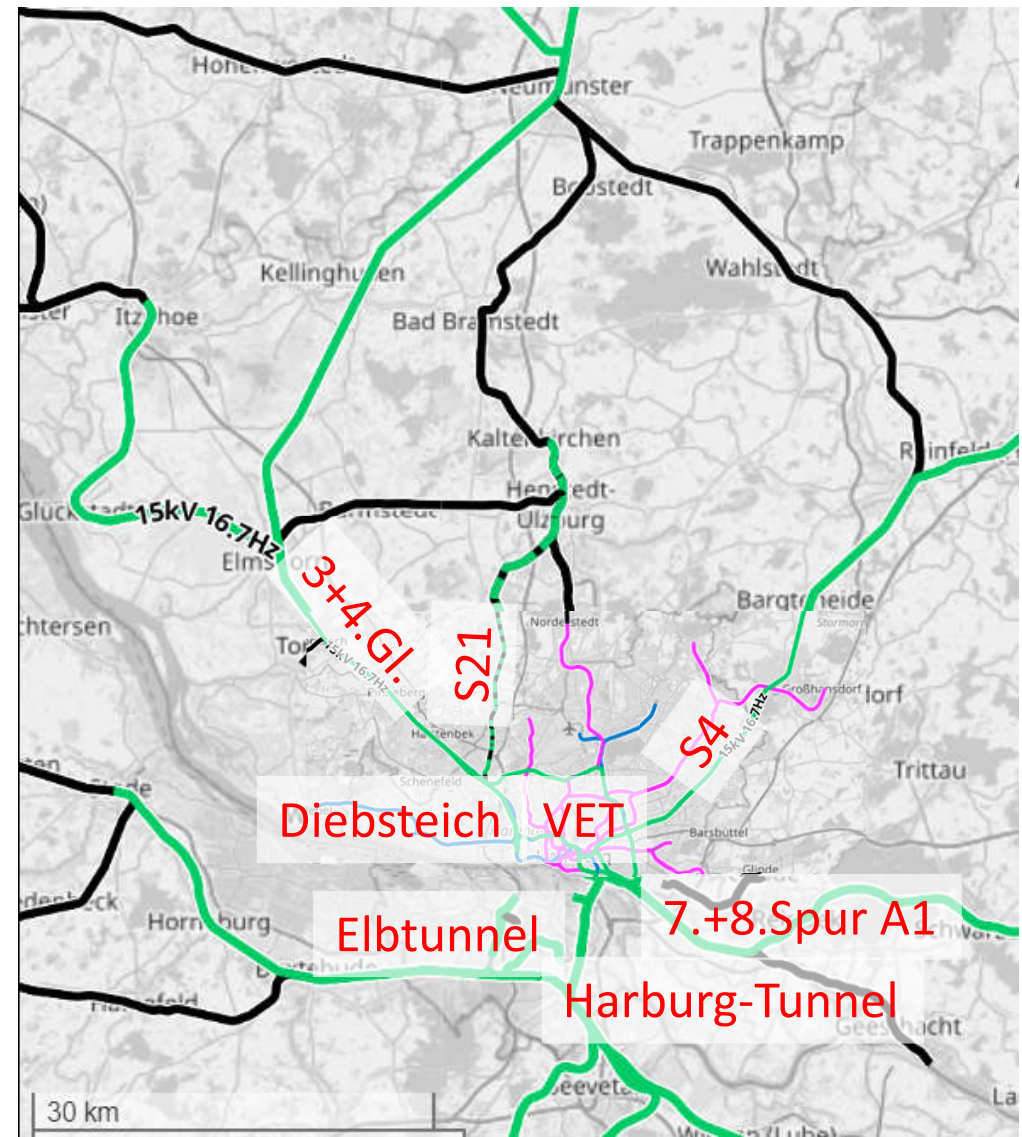


- Am historisch bedingten Umweg über Elmshorn wird festgehalten
- Weiter kein Anschluss U1 – RE Lübeck
- AKN mit guten Halten dicht getaktet, bleibt aber für Regionalzüge zu lahm
- Die meisten Wege bleiben unattraktiv mit großen Zeitverlusten, Umwegen und unattraktiven Umstiegen im Zentrum

=> Es fehlen weiter direktere Verbindungen

=> Das Zentrum bleibt belastet

=> Baustellen liegen an den Hauptadern, was erhebliche Störungen verursacht



# Neues Bauen in SH

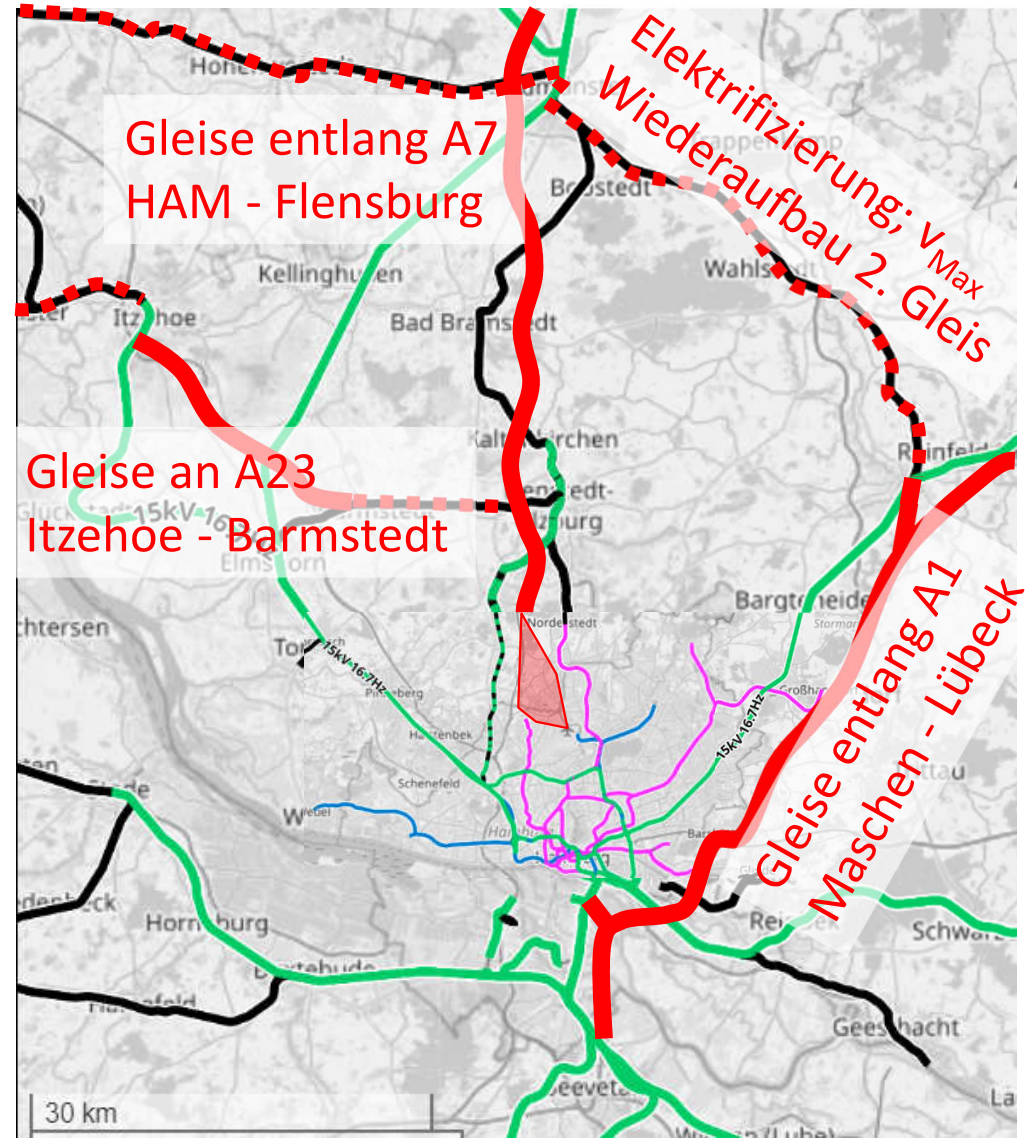


## Planung nach neuen Grundsätzen

- AutoBAHNAusbau
  - Bau direkt entlang von Autobahnen
- Umroutung
  - Direktere Wege in Hamburg
- Buten&Binnen
  - Umsteigen an Außenknoten
- Dichte Bi
  - Viel mehr Stadtteilhalte = weniger Umsteigen

=> Viel mehr direkte und viel schnellere & damit wesentlich attraktivere Verbindungen

=> Leichteres Bauen an Autobahnen





# Vorteile von Stadtteilhalten



„Buten & Binnen“

- Sehr gute Vernetzung an Außenknoten
- Schneller am Ziel durch kürzere Wege

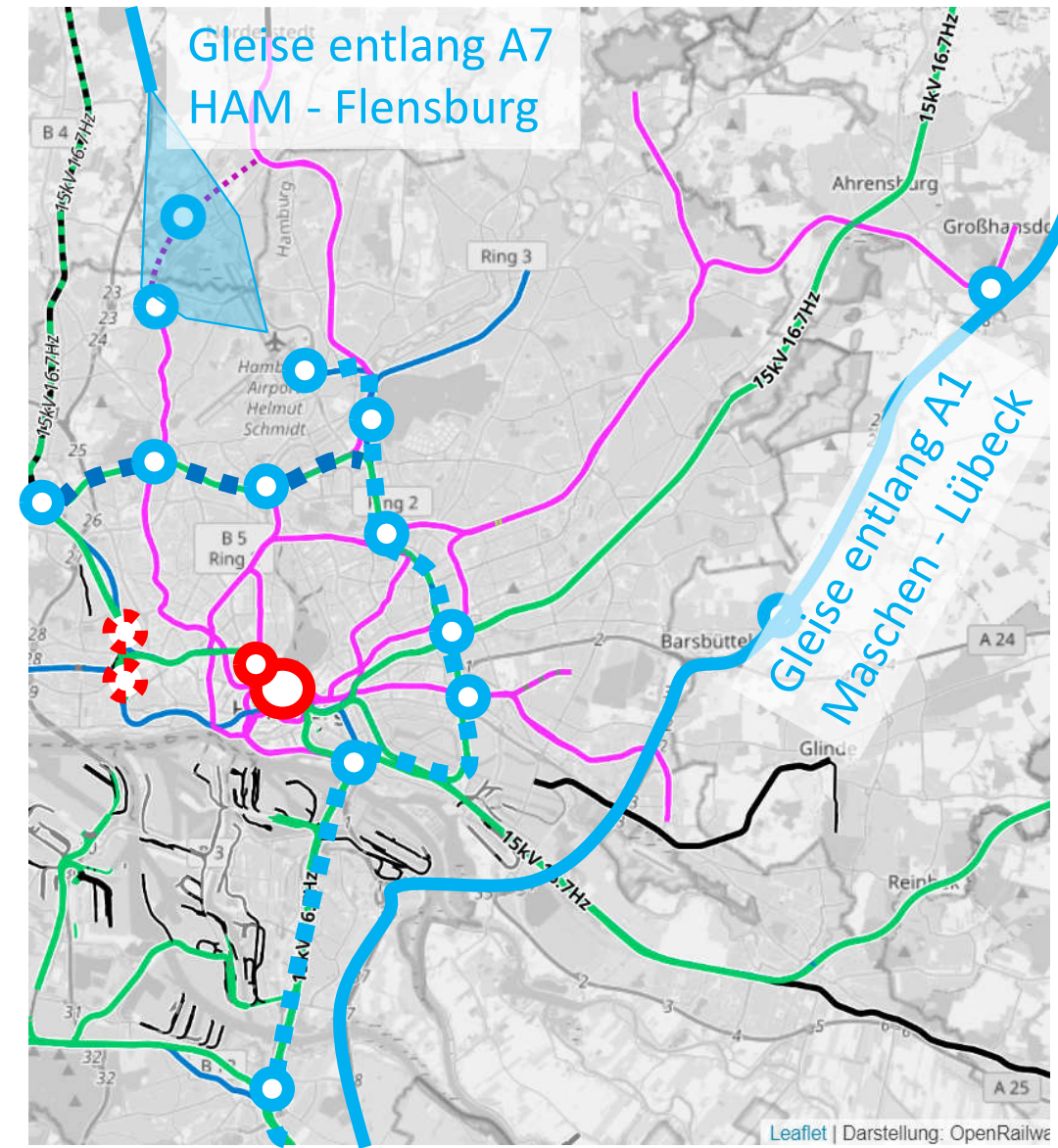
„Dichte Bi“

- Halte näher am Start/Ziel

Umroufung => Entlastung im Zentrum

- Verbindungsbahn & Hbf.
- Städtebauliche Entwicklungschancen z.B. Ohlsdorf oder auch Barmbek

=> Achtung: Besondere Situation für Korridor Richtung Bad Oldesloe/Lübeck





# Entlastung Verbindungsbahn



Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) ist sehr aufwändig, bietet aber für S-Bahn kaum Nutzen, da heute S-Bahnhalte gut gelegen

NordTAKT befreit Ferngleise der Verbindungsbahn (VB) von SH-Zügen

=> Alle D-Takt-Fernzüge + ¼h-Takt Regionalzüge Niedersachsens möglich

=> Das erreicht Ziele des VET auch ohne VET

=> Ferngleise und Stationen der VB ohne oder mit nur kleinerem Umbau

=> Ressourcen für andere Pläne sinnvoll, insbesondere für Umroufung in Hamburg durch Baumaßnahmen entlang Autobahnen

D-Takt



08/16

INTERNATIONAL HYDRAIL CONFERENCE



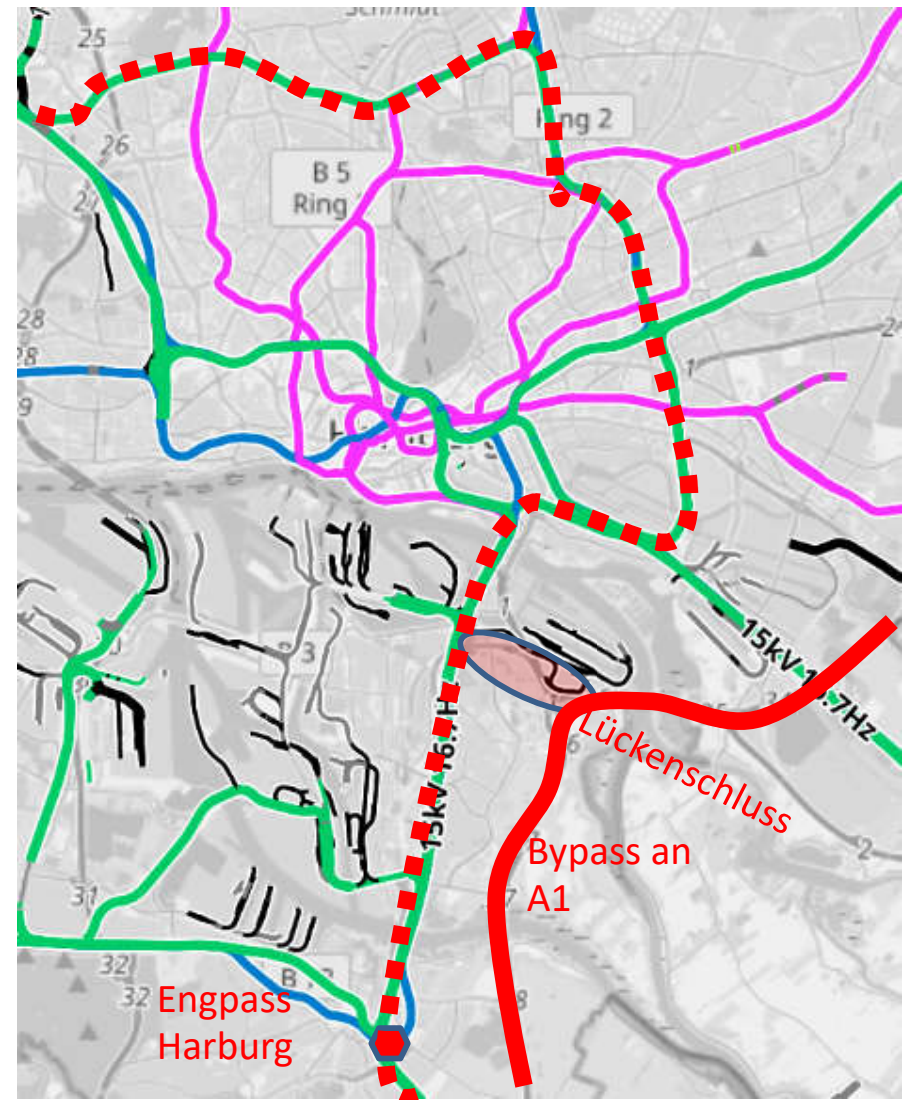


# Entlastung Güterbahn



- Alte Güterumgebungsbahn mitten durch zentrale Wohngebiete
  - Belastung & Konkurrenz mit Personenverkehr
- Neue Güterumfahrung + östl. Elbquerung
  - Vorteil für Jütlandrote & FFBO
  - Vorteil für Wege mit West- & Süddeutschland
  - In Wohngebieten leise Personenzüge mit Nachtruhe und Halten vor Ort; kaum Güterzüge
  - Kaum Konkurrenz mit Güterverkehr
  - Direkte Hafenspanne löst Problem Harburg

=> Schiene Maschen – Lübeck an A1 sinnvoll für Personen- und Güterverkehr sowie vielen Anwohnenden, mehr Lärmschutz auch an A1



09/16

INTERNATIONAL HYDRAIL CONFERENCE



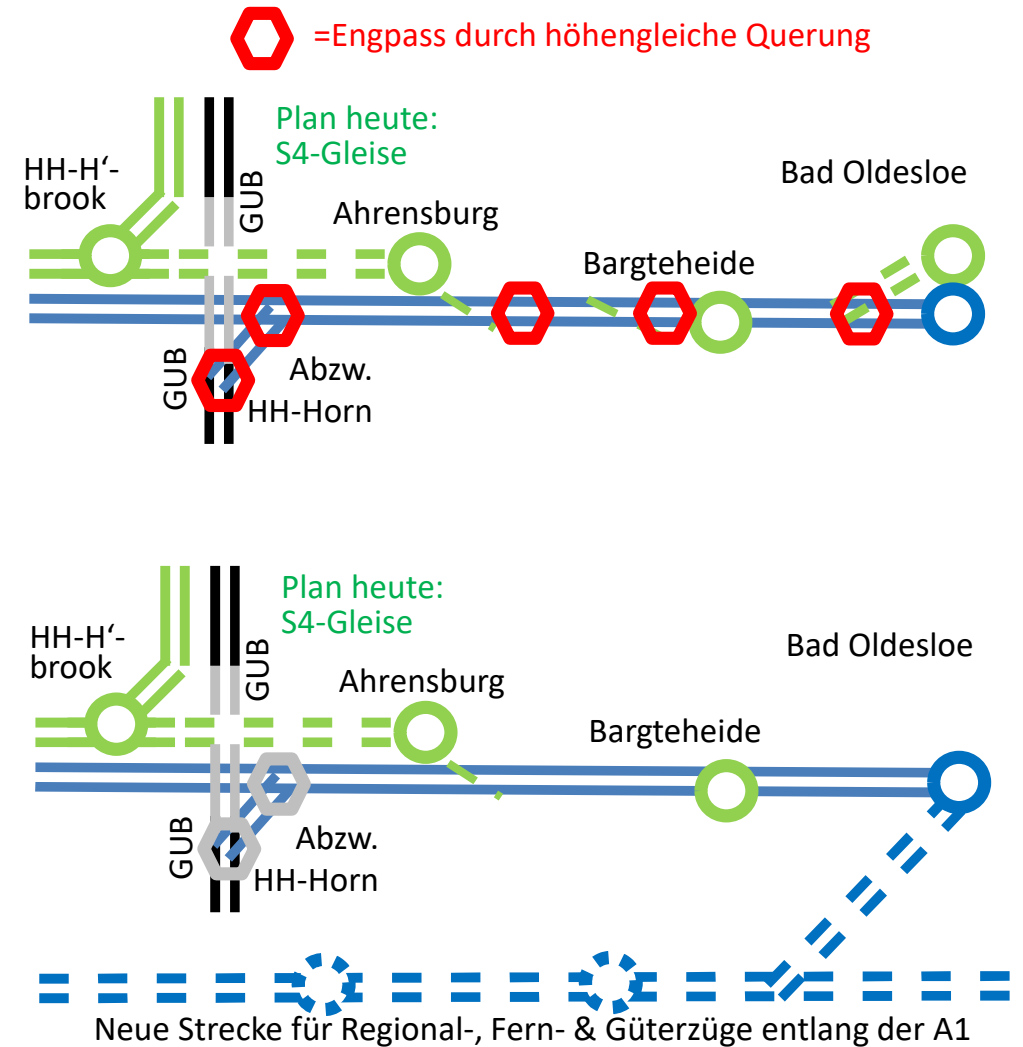
# S4 ist gut, aber erfordert mehr neue Gleise als heute geplant



- Bisherige Planung:
  - 10'-Takt nur bis Ahrensburg
  - Bargteheide nur alle 20'; Oldesloe nur stündlich
  - **Dichtere Takte scheitern für S4 als auch RE**
  - Zusätzliche Kapazität/Gleise notwendig
- NordTAKT-Ergänzung entlang A1
  - Keine Engpässe mehr => pünktliche S4
  - Kapazität für 10'-Takte sowohl S4 als auch RE
  - Neue Regionalhalte Stormarn + Übergang U1

=> S4 ist guter Anfang, aber es ist mehr nötig

=> Bessere S-Bahn durch neue Strecke an A1



10/16

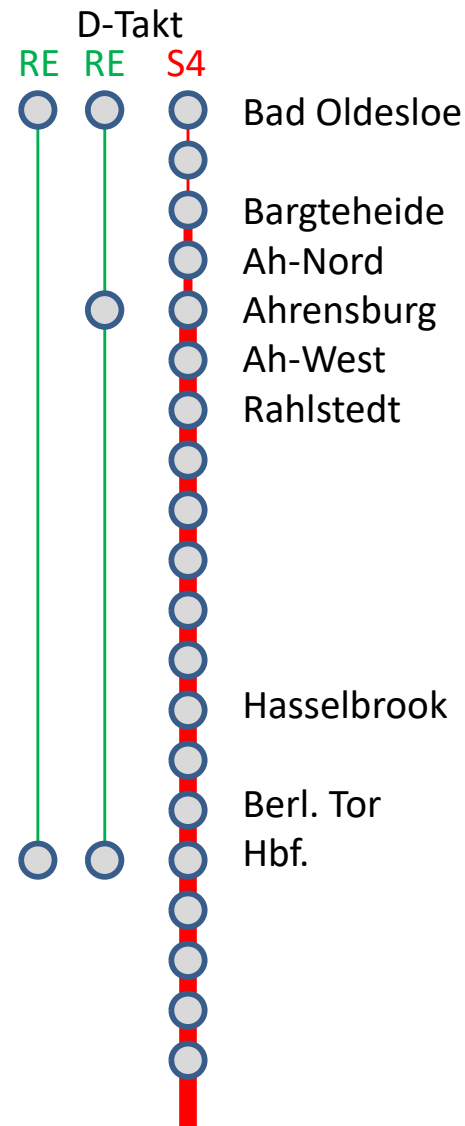
INTERNATIONAL HYDRAIL CONFERENCE

# S4 erfordert mehr neue Gleise

## S41 besser als RE



- Bisherige Planung:
  - 10'-Takt nur bis Ahrensburg
  - Bargteheide nur alle 20'; Oldesloe nur stündlich
  - Fahrzeit für regionale Wege sehr lang, z.B. Bargteheide – Hamburg
  - RE bietet Ahrensburg zwar zügige Verbindung nach HH-Hbf. aber viel zu selten und mit Umsteigezwang am Hauptbahnhof in Hamburg
- **Dichtere Takte scheitern sowohl für S4 als auch RE**



# S4 erfordert mehr neue Gleise

## S41 besser als RE



### - NordTAKT-Ergänzung entlang A1

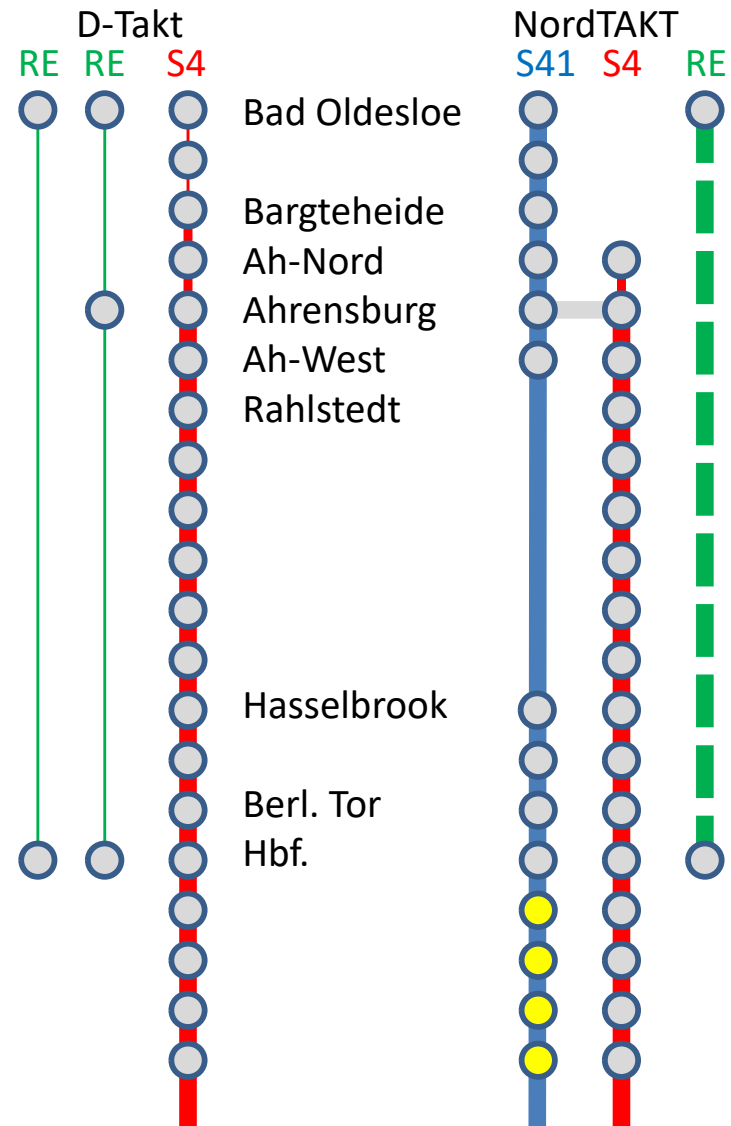
- Separate Gleise an A1 für alle Züge ohne Halt
- S4 mit allen Halten bis Rahlstedt/Ahrensburg
- S41 zusätzlich nördlich Hasselbrook als Express

### - Vorteile S4+S41:

- Nicht nur Ahrensburg, sondern alle bis Bad Old.
- Umsteigefrei am Hbf. auf Verbindungs-S-bahn
- Alle 10' möglich und nicht nur stündlich
- Bessere Auslastung der Züge

=> S4 ist guter Anfang, aber es ist mehr nötig

=> S-Bahn durch neue A1-Strecke noch besser

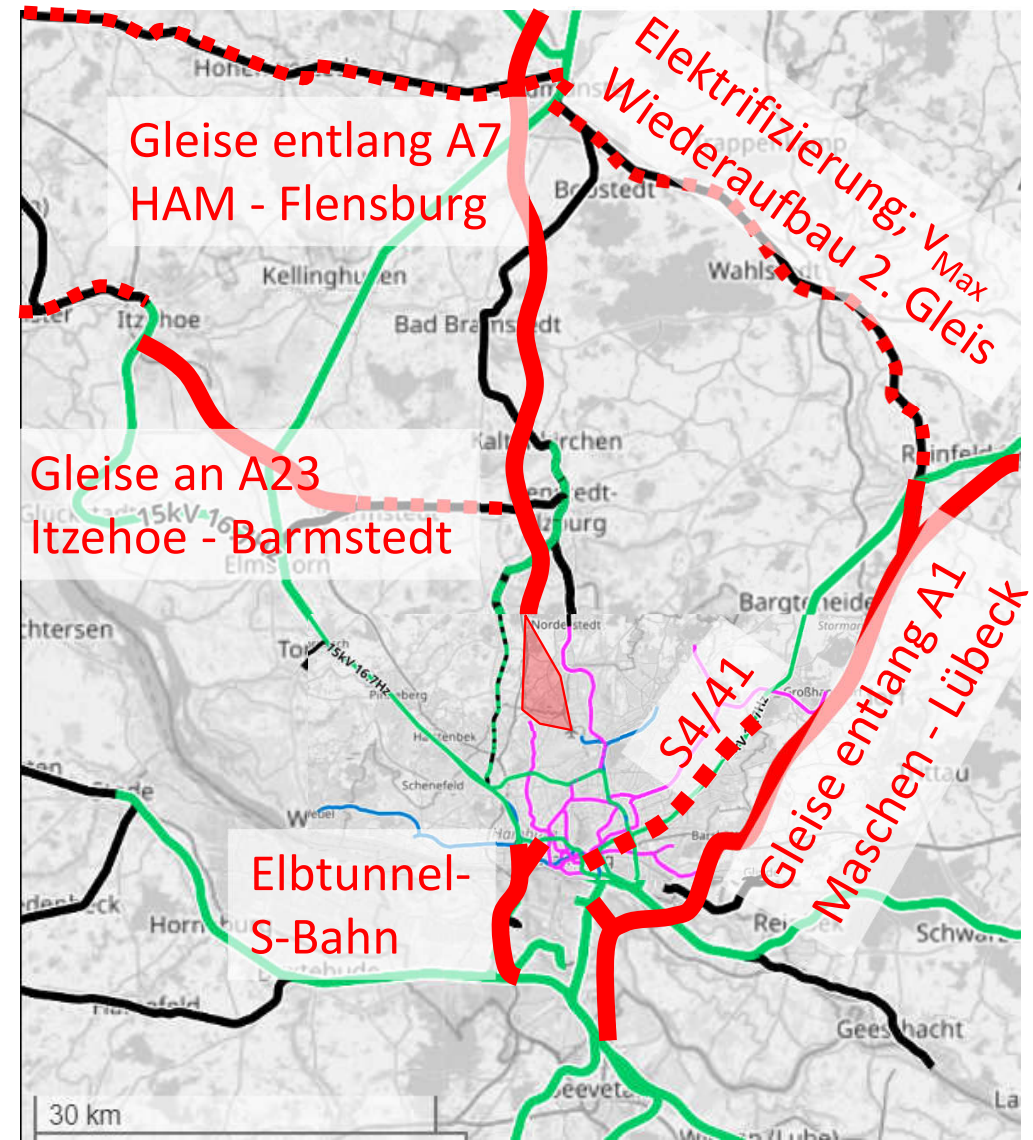




# Fazit: Ganzheitliche Konzepte



- Bahn muss stärker wachsen als geplant
- Pläne greifen zu kurz & Probleme bleiben
- NordTAKT ist ein ganzheitliches Konzept für den Schienenverkehr im Norden
- Bauen in SH kann vieles in Hamburg verbessern und erleichtern
- Der Aufwand dürfte dank des Ersatzes des Verbindungsbahntentlastungstunnels nicht höher sein als heutige Pläne bringt aber viel mehr Nutzen
- Die S4 ist in NordTAKT integriert und wird sogar um S41 erweitert
- Elbtunnel-S-Bahn ist gut integrierbar



# Diskussion



Ich freue mich über die  
Aufmerksamkeit und die Diskussion

Schlagworte:

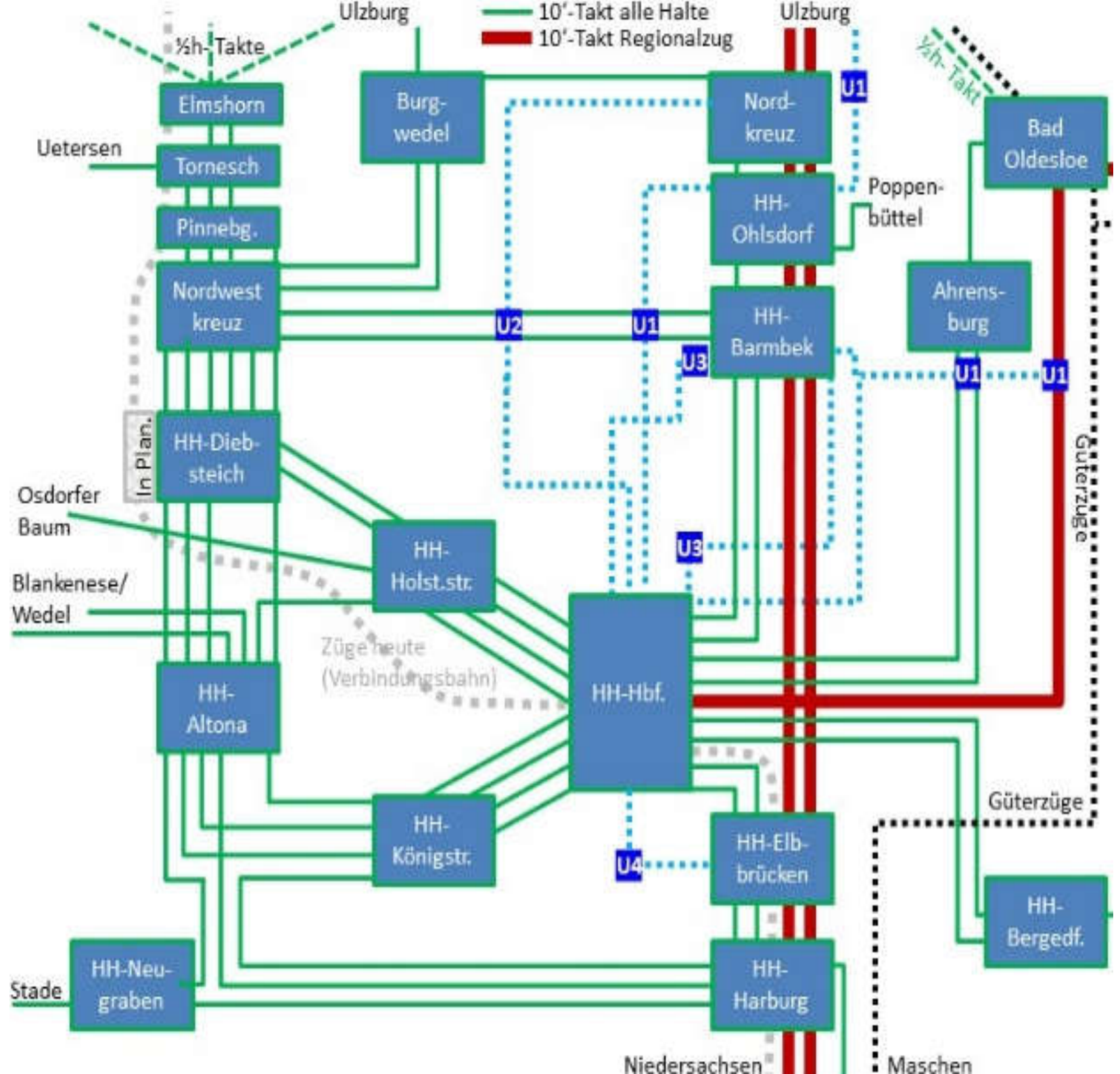
„Neue Schienen braucht das Land“

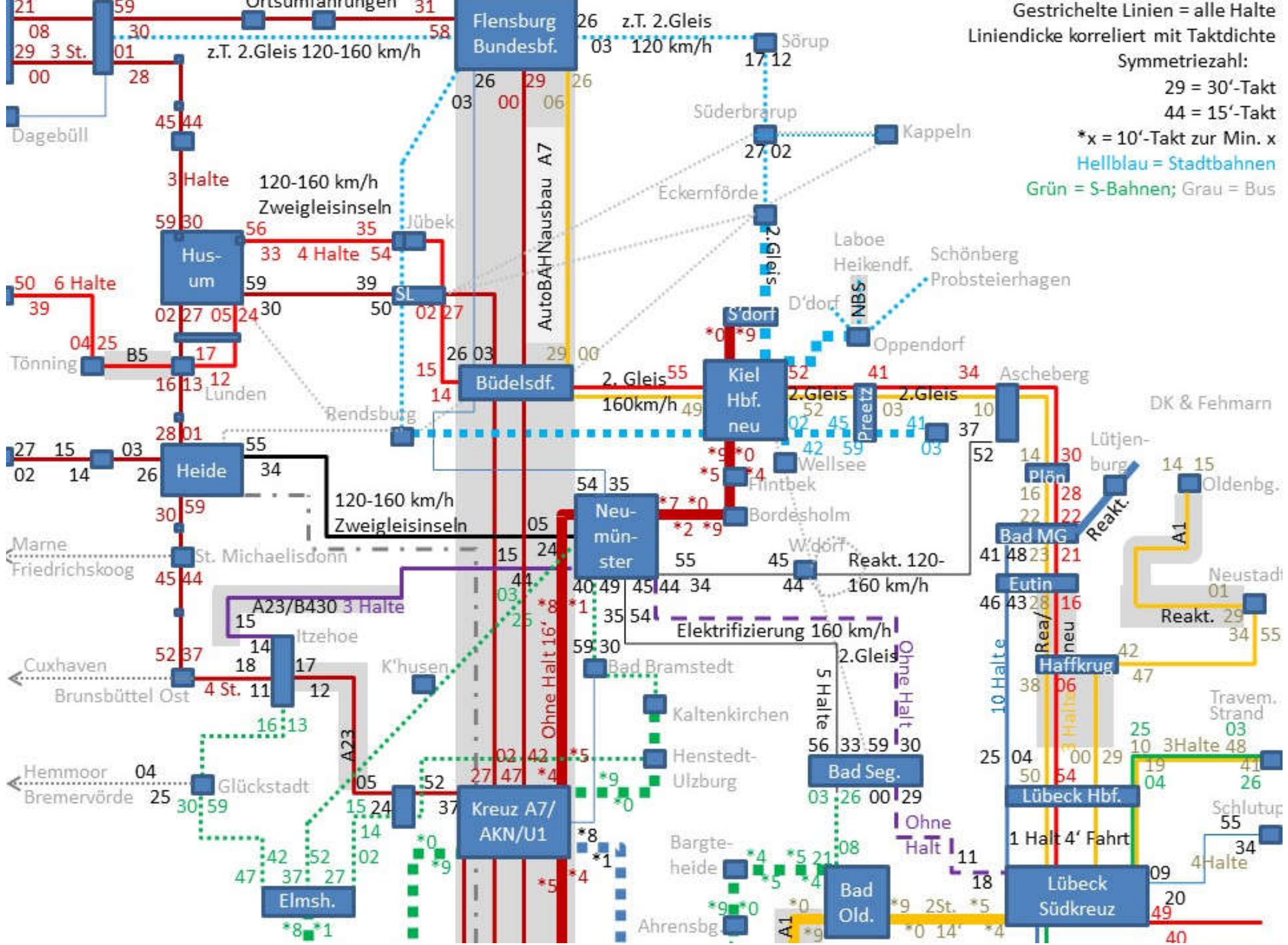
„Wettbewerb der Fahrpläne“



Dr. Holger Busche  
Geophysiker; Hannover  
pilot@schienenflieger.de







Gestrichelte Linien = alle Halte  
 Liniendicke korreliert mit Taktdichte  
 Symmetriezahl:  
 29 = 30'-Takt  
 44 = 15'-Takt  
 \*x = 10'-Takt zur Min. x  
 Hellblau = Stadtbahnen  
 Grün = S-Bahnen; Grau = Bus