

Vorlage	9
zu Drs.	2031

Vorlage	6
zu Drs.	2577

Änderungsvorschlag

Hannover, den 04.06.2019

Fraktion der SPD
Fraktion der CDU

Antrag SPD und CDU - Drs. 18/2031

Antrag Bündnis90/Grüne – Drs. 18/2577

HVV stärken – Nahverkehr im Hamburger Umland vernetzen und ausbauen

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Im Hamburger Verkehrsverbund HVV werden an durchschnittlichen Werktagen 2,5 Mio. Passagiere mit Bussen, Bahnen und Fähren befördert. Mit drei Bundesländern, sieben Kreisen, 30 Verkehrsunternehmen und insgesamt 3,4 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern deckt das Tarifgebiet des HVV weite Teile der Metropolregion Hamburg ab. 1965 als weltweit erster Verkehrsverbund gegründet, setzt der HVV auf Barrierefreiheit und eine hohe Beförderungsqualität. Hierfür stehen die bereits 1988/89 gegründete Arbeitsgruppe „Barrierefreier ÖPNV“, das 2011 eingeführte Alkoholverbot, die 2012 eingeführte HVV-App oder die Echtzeitabfrage auf Schienenstrecken seit 2014.

In ihrer Ausgabe vom 25. Januar 2018 berichtete die Hamburger Morgenpost über die Kapazitätsprobleme des Hamburger Hauptbahnhofes sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf den schienengebundenen Nah- und Fernverkehr. Neben einer Machbarkeitsstudie für die Verlängerung des Bahnhofsgebäudes zur Verbesserung der Umsteigeverkehre sollen Züge bei einer Überlastung des Hauptbahnhofs in der Hauptverkehrszeit auch an benachbarten S-Bahnhöfen wie z.B. der Station Berliner Tor eingesetzt werden können. Mit täglich 800 Nah- und Fernverkehrszügen, 1.200 S-Bahnen und rund 515.000 Fahrgästen gilt Europas zweitgrößter Bahnhof bereits seit 2011 als überlastet.

Aufgrund der hohen Auslastung des Hamburger Hauptbahnhofs werden die für den Regionalverkehr vor allem aus dem Süderelbraum verwendeten Gleise 11 bis 14 in großem Umfang doppelt belegt. Aufgrund der Bahnsteiglänge von 400 Metern können die eingesetzten Züge daher lediglich eine Gesamtlänge von 200 Metern umfassen. Dies entspricht maximal sieben Doppelstockwagen. Während im Bereich der Regionalexpresse bereits häufig Züge mit sieben Wagen eingesetzt werden, sind es bei Regionalbahnen meist nur sechs Wagen.

Dabei ist sicherzustellen, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) aus der gesamten südlichen Metropolregion Hamburg die zur Verfügung stehenden freien „Slots“ zum Hauptbahnhof und die Gleise im Hauptbahnhof gleichberechtigt nutzen kann. Es ist weiter sicherzustellen, dass die unzureichenden Bahnsteiglängen an einzelnen Haltepunkten auf niedersächsischem Gebiet baulich angepasst werden. Für den Zeitraum von 2018 bis 2033 erfolgte die Vergabe im Hamburger Stadtgebiet an die S-Bahn Hamburg GmbH sowie darüberhinausgehend im sogenannten Hansennetz (Hamburg-Bremen und Hamburg-Hannover-Göttingen) an die metronom GmbH.

In mehreren Studien wurden in den vergangenen Jahren Handlungsoptionen für die Stärkung des schienengebundenen Nahverkehrs im südlichen Hamburger Umland untersucht. Für die Studie „Verbesserung des SPNV in der südlichen Metropolregion Hamburg“ liegt mittlerweile ein Zwischenbericht vor. Für die Studie „Handlungsoptionen für die tarifliche Weiterentwicklung des norddeutschen Nahverkehrsraums“ steht ein Bericht noch aus.

Der Landtag begrüßt,

1. dass sich die niedersächsische Landesregierung dafür eingesetzt hat, dass die im Zwischenbericht zur Studie „Verbesserung des SPNV in der südlichen Metropolregion Hamburg“ zusammengeführten Ergebnisse bei der Weiterentwicklung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) berücksichtigt werden sollen,
2. dass die niedersächsische Landesregierung Nutzungskonflikte zwischen Personen- und Güterverkehr im Hamburger Umland durch die im Alpha E zusammen gefassten Ausbaumaßnahmen verringern und gleichzeitig dafür Sorge tragen will, dass alle aus dem Dialogforum Schiene Nord formulierten Bedingungen der Region wie zum Beispiel bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere durch Vollschutz vor Bahnlärm, die quantitative und qualitative Verbesserung des SPNV und die Garantie nach kommunaler Planungshoheit eingehalten und umgesetzt werden,
3. die geplante Verlängerung der Bahnsteige in Sagehorn und Bremen-Oberneuland auf 220 Meter als wichtigen Beitrag für den Einsatz von Sieben-Wagen-Zügen auf der Strecke Hamburg – Buchholz – Rotenburg/Wümme – Bremen,
4. dass das Land Niedersachsen gemeinsam mit Hamburg und den Landkreisen Cuxhaven, Heidekreis, Rotenburg (Wümme) und Uelzen eine Erweiterung des HVV-Tarifgebietes auf niedersächsischen Gebiet ab Dezember 2019 beschlossen hat,
5. dass zum Fahrplanwechsel 2019 die Durchbindung der RB 38 (Heidebahn) von Buchholz nach Hamburg-Harburg als erster Schritt für eine mittel- bis langfristige sinnvolle tägliche Durchbindung bis Hamburg an Wochenenden im Probetrieb begonnen hat,
6. dass im Hansenetzt durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) zum Fahrplanwechsel 2019 eine zweistündliche Direktverbindung im Nahverkehr zwischen Hannover und Hamburg geschaffen wurde sowie im Zuge der ab Dezember 2018 beginnenden Modernisierung der Schienenfahrzeuge des Hansenetzes eine schrittweise Ausstattung mit WLAN erfolgte.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. gemeinsam mit Hamburg eine mittelfristige Verlängerung der neuen S-Bahn-Linie S 32 über Hamburg-Harburg hinaus – beispielsweise Richtung Buxtehude, Buchholz – Tostedt und Winsen (Luhe) – zu prüfen,
2. sich gemeinsam mit Hamburg für einen raschen und umfangreichen Infrastrukturausbau der Knoten Hamburg und Hamburg-Harburg gegenüber dem Bund und der DB einzusetzen, um die Kapazitäten auf den Verbindungen im erweiterten HVV-Gebiet entsprechend der Nachfrage kontinuierlich sowohl räumlich als auch mit Blick auf die Taktung in Rand- und Stoßzeiten erhöhen zu können und eine bessere Pünktlichkeit zu ermöglichen,
3. auf die DB Netz einzuwirken, bei allen anstehenden und geplanten Baumaßnahmen im Schienennetz des HVV-Tarifgebietes die Baustellenkoordinatoren des Landkreises Harburg und des HVV einzubinden, um eine engere Abstimmung zwischen Niedersachsen und der Freien Hansestadt Hamburg zu erreichen,
4. gemeinsam mit Hamburg darauf hinzuwirken, dass die DB prüft, ob und wie durch die Schaffung zusätzlicher Treppenaufgänge und Ausgänge die Auslastung stark beanspruchter Bahnsteige im Hamburger Hbf verringert und Standzeiten von Zügen verkürzt werden können,
5. gemeinsam mit Hamburg und Schleswig-Holstein sowie in enger Abstimmung mit der DB Netz zu prüfen, ob und ggf. wie mittels einer Durchbindung von Zügen über den Hamburger Hauptbahnhof hinaus Standzeiten im Hauptbahnhof verkürzt und Kapazitäten insbesondere auf den Nord-Süd-Gleisen geschaffen werden können,

6. zu prüfen, wie die Anbindung der RB (Heidebahn) 38 an die schnelleren RE-Metronom-Züge (RE 4) in Buchholz wieder hergestellt werden kann oder die Durchbindung bis Hamburg-Harburg nicht nur an Wochenenden sichergestellt werden kann und ob die durch Verspätungen des Metronoms in Buchholz entstehenden zusätzlichen Wartezeiten insbesondere für Pendler durch das Nichterreichen des fahrplanmäßig verkehrenden erixx durch die Einführung eines Halbstundentaktes auf der Heidebahn abgemildert werden können,
7. bei der DB Netz darauf hinzuwirken, zu prüfen, wie durch den Güter- und Fernverkehr ausgelöste Trassenkonflikte abgemildert werden können,
8. die Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an kommunalen Bus- und Bahnhaltstellen weiter finanziell zu fördern, Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern unter Berücksichtigung der Auslastungsstatistik bedarfsgerecht zu erweitern, Fördermöglichkeiten für Park&Ride- sowie Bike&Ride-Konzepte und die Ausstattung mit einer Ladeinfrastruktur für Pedelecs und Elektrofahrzeuge beizubehalten bzw. weiterzuentwickeln,
9. die Verlängerung der Bahnsteige an den Haltepunkten Hittfeld und Klecken weiter voranzutreiben, um die Nutzung von Sieben-Wagen-Zügen auf der Strecke des RB 41 Hamburg – Buchholz – Rotenburg/Wümme – Bremen zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang soll auch gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft und den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der DB Station&Service ein Zeitplan entwickelt werden, um Regionalbahnen kurz- und mittelfristig mit sieben Wagen auszustatten. Außerdem gilt es zu prüfen, ob langfristig weitere Kapazitätserweiterungen durch zusätzliche Wagen in Verbindung mit weiteren Bahnsteigverlängerungen ermöglicht werden können, wenn sich eine Durchbindung im Hamburger Hauptbahnhof als sinnvoll erweisen sollte.
10. im Zuge der Bedarfsplanung die Automatisierte Fahrgastzählung (AFZE) stärker zu nutzen und regelmäßig auszuwerten und ihre Übertragung auf andere Landesteile zu prüfen,
11. sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen der nächsten Evaluation des HVV-Tarifsystems eine Weiterentwicklung zu einem digitalen Bezahlungssystem wohlwollend geprüft wird,
12. dafür einzutreten, dass die derzeitige Eingleisigkeit auf der Schienenstrecke zwischen Himmelpforten und Hechthausen zu einer Zweigleisigkeit weiterentwickelt wird, um vor allem den Verkehrsfluss zu steigern und die Betriebsqualität nachhaltig zu verbessern,
13. zu prüfen, wie durch Nachrüstungen von Weichen und Signalanlagen zusätzliche Kapazitäten auf den stark ausgelasteten Strecken gewonnen werden können,
14. in Umsetzung der Landtagsentschließung in Drs. 18/33 die Zusammenarbeit mit der Bahn beim Grünschnittmanagement an den Bahntrassen weiter zu verbessern, um wetterbedingte Störungen und Zugausfälle spürbar zu verringern und sich auf Bundesebene für eine Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes einzusetzen,
15. dem Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung in Abstimmung mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen zeitnah zu berichten, welche infrastrukturellen Herausforderungen in den anderen Landesteilen Niedersachsens, u.a. den weiteren vier niedersächsischen Tarifverbänden bestehen und welche Planungen diesbezüglich seitens der Landesregierung existieren.

Begründung

Die Pendlerströme zwischen Hamburg und dem südlichen Hamburger Umland nehmen weiter zu. Pendelten noch 2010 rund 90.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Hamburg, waren dies 2016 bereits mehr als 97.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Der SPNV und ÖPNV v.a. zwischen den Landkreisen Stade, Harburg und Lüneburg weist wachsende Nutzerzahlen auf und hat insbesondere in den Haltepunkten Hamburg-Hauptbahnhof und Hamburg-Harburg die Kapazitätsgrenzen erreicht. Nicht zu unterschätzen sind die Chancen steigenden ÖPNV-Ausflugsverkehrs aus Hamburg in die Lüneburger Heide und die Freizeitparks. Substanziale Ver-

besserungen sind aufgrund von Trassenkonflikten mit dem Fern- und Güterverkehr sowie ausgereizten Bahnsteiglängen kurz- und mittelfristig kaum zu realisieren.

Unter den heutigen infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen sind fast alle Möglichkeiten für eine Erhöhung der Platzkapazitäten in den Hauptverkehrszeiten ausgeschöpft. Weitere Zugfahrten scheitern an den fehlenden Trassenkapazitäten und einem überlasteten Hamburger Hauptbahnhof und dem nicht ausgebauten Harburger Knoten. Um die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes spürbar zu erhöhen, werden schon heute die Gleise durch Zwischensignale doppelt belegt. Dies ist auch der Grund warum eine Erhöhung der Platzkapazitäten der nachfragestarken Züge durch eine Erhöhung der Wagenzahl kaum mehr möglich ist, da durch die Doppelbelegung der Bahnsteige die Zuglänge auf maximal sieben Wagen begrenzt ist. Eine Entlastung der Bahnsteige im Hauptbahnhof Hamburg könnte beispielsweise dadurch erreicht werden, dass beispielsweise Züge aus Richtung Norden weiter nach Süden, Züge aus Richtung Süden weiter nach Norden fahren. Hierdurch könnten mittelfristig einzelne Gleise zeitweilig in voller Länge zur Verfügung stehen. Gleichzeitig würde der ursprüngliche Charakter des Hauptbahnhofs Hamburg als Durchgangsbahnhof gestärkt.

Während auf der Strecke nach Cuxhaven Angebot und Nachfrage im Verhältnis stehen, wäre auf den Linien nach Uelzen und Bremen eine Ausweitung des Angebots erforderlich, da der Umfang der HVZ-Verdichtung zum Teil nicht den Anforderungen der Fahrgastnachfrage entspricht. Die Strecken Hamburg – Uelzen und Hamburg – Bremen sind zu den Hauptrelationen im Regionalverkehr zwischen Hamburg und seinem Umland, aber auch Hauptstrecken im Fern- und Güterverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG. Sie sind damit stark belastet und teilweise überlastet und ohne nennenswerte Zugkapazitätsreserven zu den nachgefragten Zeiten. Erforderlich sind daher ein rascher und umfassender infrastruktureller Ausbau des Knoten Hamburgs und Erweiterungen der Trassenkapazitäten. Durch zusätzliche Weichen, Signalanlagen und ggf. die Elektrifizierung weiterer Strecken können möglicherweise Taktungen im Netz verbessert werden. Im Bahnhof Lüneburg kann ggf. durch zusätzliche Signaltechnik eine effizientere Auslastung der Gleisanlagen erzielt werden.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen LNVG setzt alle verfügbaren Wagen im Nahverkehr ein. Aufgrund der ab Dezember 2018 geplanten Modernisierung der 180 Wagen, für die ein Zeitraum von vier bis fünf Jahren avisiert ist und Kosten in Millionenhöhe erwarten werden, ist eine signifikante Entspannung ohne größere Investitionen nicht zu erwarten. Als hilfreich haben sich die Verlängerungen von Regionalexpressen und -bahnen sowie zusätzliche Verstärkerleistungen in den Hauptverkehrszeiten erwiesen. Verbesserungen bei den Regionalbahnen, insbesondere Verlängerungen der eingesetzten Züge, dürfen dabei nicht zulasten der stärker ausgelasteten Regionalexpressen gehen. Seit 2014 trägt der Einsatz von Sechs-Wagen-Zügen auf den RB-Strecken zu einer Verringerung der Kapazitätsengpässe bei. Um den Einsatz von Sieben-Wagen-Zügen auf allen Strecken auf niedersächsischem Gebiet zu ermöglichen, sind an drei niedersächsischen Haltepunkten Verlängerungen der Bahnsteige notwendig. In Bremen-Oberneuland und Sagehorn sind die Planungen bereits weit fortgeschritten. In Hittfeld und Klecken stehen die notwendigen Grundstücke für eine Verlängerung zur Verfügung. Im Förderprogramm „Niedersachsen ist am Zug! III“ werden bis 2025 an insgesamt 41 Stationen Modernisierungen sowie ein barrierefreier Ausbau umgesetzt. Eine darüberhinausgehende Förderung ist abhängig von künftigen Bahnhofsprogrammen und der Haushaltslage möglich.

Im Zwischenbericht „Verbesserung des SPNV in der südlichen Metropolregion Hamburg“ wird darauf verwiesen, dass aufgrund einer Zuständigkeit des Bundes Trassenkonflikte zwischen Nah-, Fern- und Güterverkehr zwar nicht auf Landesebene eigenverantwortlich reduziert werden können. Allerdings sollten Länder, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Einflussmöglichkeiten konsequenter ausschöpfen. Jüngste Verbesserungen im ÖPNV- und HVV-Angebot in der Metropolregion konzentrierten sich auf das Hamburger Stadtgebiet sowie auf die Landesgrenze nach Schleswig-Holstein. Insgesamt besteht bei der Stärkung des südlichen HVV-Netzes weiterer Nachholbedarf. In diesem Zusammenhang ist zu begrüßen, dass die Durchbindung der Heidebahn Erixx nach Hamburg-Harburg ab Dezember 2018 an den Wochenenden erfolgt ist, um lange Wartezeiten in Buchholz zu verringern und zu einer Entlastung anderer Regionalverkehre beizutragen. Die gemeinsamen Anstrengungen der Landkreise Cuxhaven, Heidekreis, Rotenburg (Wümme) und Uelzen gemeinsam mit Niedersachsen und Hamburg haben dazu geführt, dass ab Ende 2019 der

HVV-Tarif für Zeitkarten auf fast allen Schienenstrecken der Landkreise gilt. Dies haben beide Länder mit den Landkreisen am 7. Februar 2019 per Vertrag vereinbart. Dabei werden die Landkreise mit einer Förderung des Landes von anfänglich 1,4 Mio. Euro pro Jahr gefördert.

Für eine moderne und emissionsarme Mobilität ist die Intermodalität zu verbessern. Hierzu gehört der weitere Ausbau von Park&Ride- sowie Bike&Ride-Angeboten. An vielen Haltepunkten im Hamburger Umland fehlen entsprechende Angebote oder sind ausgereizt. Gleichzeitig erhöht sich durch das Bevölkerungswachstum in den Landkreisen Stade, Harburg, Lüneburg und auch im Heidekreis die Nachfrage. Zur Unterstützung der Elektromobilität ist es sinnvoll, zusätzliche Park&Ride- und Bike&Ride-Angebote auch mit Ladestationen auszustatten. Die umfangreichen Förderungen durch das Land in Höhe von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten sollen aufrechterhalten werden. Es ist auf dieser Grundlage möglich, dass die Kommunen in den kommenden Jahren die Park&Ride- sowie Bike&Ride-Angebote deutlich erweitern können.

In Niedersachsen existieren fünf Tarifverbände: Tarifverbund Großraum Hannover (GVH), Hamburger Verkehrsverbund (HVV), Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBB), Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN) und Verbundtarif Region Braunschweig (VRB). Infrastrukturelle Herausforderungen bestehen dabei nicht nur im Tarifgebiet des HVV, sondern auch in den vier weiteren Tarifverbänden in Niedersachsen und in den nicht in den genannten Tarifverbänden organisierten Gebietskörperschaften. Landesregierung und Landesnahverkehrsgesellschaft sind gefordert, bestehende Herausforderungen zu identifizieren und dem zuständigen Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung zeitnah darüber zu unterrichten.