

Martin Potthast
Auf der Koppel 75
21521 Aumühle

fih@wiwi-hamburg.net

(Tel: 041045510)

Fax: 041049618


An das
Ministerium für WVATT
Amt für Planfeststellung Verkehr
Mercatorstr. 9
24106 Kiel

Aumühle, den 3. März 2020

Betr.: Aktenzeichen 403 – 622.721-19 (Ausbau/Elektrifizierung der **AKN-Strecke /**)

Einwendung gegen vorgelegte Planungen bzw. Planänderungen

Sehr geehrte Damen und Herren,


in Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im o.g. Planfeststellungsverfahren erhebe ich im Namen der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG  untergliedert in Themenbereiche folgende Einwände:

1. Themenbereich: Bf. Ellerau

Leider werden auch in den Nachbesserungen keine Maßnahmen getroffen, den Bahnsteig in Ellerau besser zugänglich zu machen. Nur ein Zugang nach Norden, dazu noch an nur einem Bahnsteigende ist keine gute Erschließung.

Vorschlag:

Der Bahnsteig sollte um 180° umgeklappt werden, so dass der jetzige Zugang künftig der nordöstliche Zugang und ein neuer Zugang von der Unterführung der südwestliche Zugang wäre.

Die Fußgängerunterführung sollte einen direkten Zugang als Rampe zum verlegten Bahnsteig bekommen und barrierefreie Ausgänge zu beiden Seiten der Ellerauer Straße erhalten, damit ein Umsteigen zwischen Bus und -Bahn ohne Straßenquerung möglich ist.

Wir haben diesen Vorschlag in ähnlicher Form schon beim ersten Planfeststellungsversuch gemacht, jedoch gab es darauf keine Erwiderung.

2. Themenbereich: Neuer eingleisiger Abschnitt

Es ist sicherlich schön, dass die Vorhabenträgerin darauf verzichtet, den Anwohnern im Bereich Ellerau Teile ihrer Grundstücke wegzunehmen, um das zweite Gleis zu errichten. Jedoch bemängeln wir, dass nun dadurch gleich ganz auf das zweite Gleis verzichtet wird. Selbst die **Bürgerinitiative Bahnstraße** hatte noch zwei weitere alternative Vorschläge mit Zweigleisigkeit vorgeschlagen, die wir ebenfalls im ersten Versuch der Planfeststellung aufgegriffen und befürwortet haben:

- Führung der Strecke im Tunnel (somit unter der Bahnstraße)
- Verlegung des zweiten Gleises auf einer Teilfläche der Bahnstraße

Auch wenn beide Versionen hohe Kosten (zum Teil durch Vorleistungen) verursachen, so bringt aber eine Eingleisigkeit durch die betrieblichen Einschränkungen Probleme mit sich, die langfristig höhere Kosten erzeugen.

Wenn die erforderlichen Vorleistungen (Umgehungstraße bzw. eine Verlegung zum Trog angeblich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gewesen sind, so gehören sie jetzt dazu, da sie notwendig sind, um den für die Betriebsstabilität notwendigen zweigleisigen Ausbau zu realisieren und die Möglichkeit der Enteignung der Anlieger ja wegfällt.

3. Themenbereich: Unterschiedliche Bahnsteighöhen

Durch die Neuauslegung der Pläne wird der Abschnitt im Prinzip neu festgestellt. anders ausgedrückt: Es ist der zweite Versuch eine Baugenehmigung für den Abschnitt zu erhalten, welcher einige Änderungen gegenüber dem ersten Versuch aufweist. Unsere Forderung nach einheitlichen Höhen aus der ersten Einwendungsphase (also dem ersten Versuch) halten wir aufrecht, da die Entgegnungen uns nicht überzeugen konnten.

Die teilerhöhten Bahnsteige stellen meiner Meinung nach einen Gefahrenpunkt (Stolper- und Rutschgefahr) für die Fahrgäste dar. Zudem sind sie eine Komforteinschränkung für die S-Bahnfahrgäste, da (überraschend) eine größere Stufe überwunden werden muss.

Von daher sollten sie auf ein Minimum beschränkt werden:

Nur die Stationen **Kaltenkirchen** und **Henstedt-Ulzburg** sollten so ausgestattet werden.

In Kaltenkirchen Süd und Ulzburg Süd sollte eine Kompletterhöhung erfolgen.

In Kaltenkirchen Süd, sollten die A-Bahnzüge künftig ohne Halt durchfahren, in Ulzburg Süd nur das mittlere Gleis benutzen, welches dann auch der A-Bahn vorbehalten bleiben sollte. Im Notfall müssen die A-Bahn-Züge eben an den 96-cm-Bahnsteigen halten, was derzeit ja auch in Eidelstedt gut funktioniert.

Entgegnung:

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen AKN hat die Verpflichtung, möglichst allen Fahrgästen einen barrierefreien Zugang zu seinen Bahnsteiganlagen zu gewährleisten, und dies möglichst ohne aufwendige Umsteigevorgänge. Die Vorhabenträgerin hat daher keine Veranlassung von ihrer Planung zur Realisierung von Kombibahnsteigen in Ulzburg-Süd und Kaltenkirchen Süd Abstand zu nehmen.

Unsere Forderung steht mit den Verpflichtungen der AKN im Bereich **Ulzburg Süd** nicht im Widerspruch. Lediglich ist die Flexibilität der Gleisnutzung zugunsten der Sicherheit für Fahrgäste und des Komforts beim Einsteigen in S-Bahnzüge etwas eingeschränkt. Was Kaltenkirchen Süd betrifft, wäre zwar ein Umsteigen erforderlich, ob das aber aufwendig ist, ist jedoch ein Abwägungsprozess mit den Vorteilen der Einheitlichen Höhe des Bahnsteigs. Da ohnehin die neue A1 nicht so häufig fahren soll, wie die S-Bahn, bringen Verstärkerzüge an der Station kaum etwas. Und bei Planung von Express-Zügen seitens der AKN täte sich das Problem ohnehin auf.

4. Themenbereich: Kehrgleis und Tunnel in Kaltenkirchen

Die Tatsache, dass sich das Kehrgleis und auch der Tunnel nördlich von Kaltenkirchen gar nicht elektrifizieren lassen, führt uns zu der Forderung nach einem Abriss und Neubau mit den erforderlichen Maßen. Da bei der letzten Landtagswahl in Schleswig-Holstein die FDP im Wahlprogramm die Verlängerung der S-Bahn von Kaltenkirchen bis Neumünster angeboten hat und die Wähler so gewählt haben, dass diese Partei das Landesverkehrsministerium innehat, sehen wir das als Auftrag, diese Verlängerung auszuführen, Dafür wär es ohnehin erforderlich, den Tunnel zu elektrifizieren. Somit muss er ja neu gebaut werden.

5. Themenbereich: Gleisverbindung Ulzburg Süd

Leider bietet auch der neue Plan keine Änderung bei den Gleisen in Ulzburg Süd an. Daher wiederholen wir unsere Forderung:

In Ulzburg Süd sollten für die A-Bahn noch ein Kehrgleis in nördlicher Richtung angelegt werden, während das Abstellgleis, welches ganz im Westen in südlicher Richtung liegt, aufgegeben werden kann. **Zudem sollte aus dem mittleren Gleis eine direkte Fahrt in das östliche Streckengleis möglich sein, um Fahrten der Gegenrichtung nicht zu behindern.**

6. Themenbereich: Akku-Züge

Wenn schon an der Planung festgehalten werden soll, unbedingt die S21 nach Kaltenkirchen fahren zu lassen, so könnte man darüber nachdenken, diese Strecke mit der Strecke nach Geesthacht zusammenzulegen, angesichts der Tatsache, dass die Planung für einen Zugverkehr nach Geesthacht wieder aktuell ist. Es könnten spezielle AKKU-Triebwagen mit einer Länge von 100 Metern pro Einheit, 76 cm Einstiegshöhe und speziellen Vorrichtungen für barrierefreies Einsteigen bei 96-cm-Bahnsteighöhe beschafft werden. mit. Die AKN könnte Betreiberin der Linie S21 sein, bräuchte gar keine Bahnsteige umzubauen und auch nichts zu elektrifizieren. Die Züge würden im S-Bahnnetz zwischen Eidelstedt und Nettelburg geladen und in diesem Abschnitt während der Stoßzeiten um eine weitere Einheit am Schluss verstärkt werden. Diese Verstärker-Zugteile würden dann bis/ab Elbgaustraße bzw. Nettelburg weiterfahren. (Die S2 Altona – Jungfernstieg – Aumühle wäre dann die Hauptlinie auf dem Bergedorfer Ast.)

Mit freundlichen Grüßen