

FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG
Martin Potthast
Auf der Koppel 75
21521 Aumühle
fih@wiwi-hamburg.net
Aumühle, den 07.11.2023

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
des Landes Schleswig-Holstein –
Amt für Planfeststellung Verkehr
Hopfenstraße 29
24103 Kiel

Einwendungen zu den Planfeststellungsunterlagen für das Bauvorhaben „Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“, Abschnitt 3 (PFA3)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zunächst noch einmal die Wiederholung der Vorbemerkungen, die wir auch zum 1. Abschnitt gemacht haben, da wir ja die S4 (Ost) als Ganzes betrachten und sonst einige Forderungen bzw. Vorschläge unverständlich wären. Jedoch muss schon an dieser Stelle ein Vorschlag eingebracht werden, der sich schwerpunktmäßig erst im nächsten Abschnitt (PFA3) auswirken wird, jedoch schon in diesem Planungsabschnitt berücksichtigt werden muss.

Nach wie vor hält die FIH daran fest in Ahrensburg die S-Bahn mittig einzuführen um einerseits einen **bahnsteiggleichen Anschluss** an Regionalzüge in und aus Richtung Bad Oldesloe zu ermöglichen, andererseits die Einfädelung der S-Bahn in die Fernbahngleise niveaufrei zu gestalten und somit höhere Zuverlässigkeit und eine **größere Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen** im Bereich des Mischbetriebes zu ermöglichen.

Vorbemerkungen:

bekannt (aus PFA1 und PFA2):

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG FIH begrüßt den Bau der neuen S-Bahnstrecke nach Ahrensburg (-Bad Oldesloe).

Jedoch vertreten wir eine etwas andere Ausgestaltung des Projektes. Wir haben grundsätzlich hohe Anforderungen an die Gestaltung von Schnellbahnstrecken, damit ein Maximum an Nutzen für die Fahrgäste herausgeholt werden kann. Insbesondere bei Neubauten erwarten wir, dass Maximalstandards erfüllt werden bzw. vorbereitet werden, um sie zu einem späteren Zeitpunkt leicht nachholen zu können. Es sollten nicht von vorn herein Kompromisse eingegangen werden, welche einer maximalen Ausnutzung des Schienenweges und der verkehrswirtschaftlich notwendigen Verlagerung von Verkehr auf die Schien entgegenstehen und somit weiterhin ein Parallelangebot von Buslinien in Relationen, die die Schnellbahn bedient, erforderlich macht, nur um den notwendigen Komfort bieten zu können.

Diese Anforderungen lauten:

- **Durchgehende Zweigleisigkeit**
- **Keine Fahrstraßenkreuzungen** (außer in fahrgastfreien Rangierbereichen)

- Maximale Bahnsteiglänge (S-Bahnsteige für **200-Meter-Züge**, U-Bahnsteige für 120 -Meter-Züge)
- Möglichst **vollständige Bahnsteigüberdachung** (mindestens 100 Meter bei S-Bahn)
- Wenn sich (Schnell)Bahnstrecken kreuzen, ist zwingend der Bau einer Verknüpfungsstation erforderlich
- Anlage der Station über (**Brückenbahnsteig**) oder unter („Unterbrückenbahnsteig“) einer größeren Straße, damit **Buslinien kreuzungsfrei und ohne Umwege** (Schleifenfahrten) angebunden werden können.
- Möglichst überall **Zugänge an beiden Bahnsteigenden** (oder wenn nur einer, dann in der Mitte zur Vermeidung von **Punktlastigkeit**.)
- **Aufzüge** grundsätzlich nur als „**Durchlader**“ (mindestens zweitürige Kabinen). Damit soll Führern von Fahrzeugen (Rollstühle, e-Scooter, Kinderautos, Fahrrädern und Rollatoren) die Nutzung vereinfacht werden. Da ein Wenden der Fahrzeuge in den oftmals zu engen Kabinen nicht möglich ist, soll ein **Rückwärtsrangieren erspart** bleiben.
- Wenn möglich **Rampen statt Aufzüge** verwenden, da sie **leistungsfähiger** sind und eine **hohe Verfügbarkeitsgarantie** haben.
- **Bahnsteiggleiches Umsteigen am Endpunkt zu weiterfahrenden Zügen**
- **Strenger Richtungsbetrieb** (Abfahrt in gleiche Richtung nicht von verschiedenen Bahnsteigen)
- **dichte Taktfolge** (mindestens 5-Minuten-Takt) **muss möglich sein**
- Schnellbahnen müssen auf **eigenen Gleisen** verkehren, welche **nicht missbräuchlich durch andere Verkehre genutzt** werden können.
- Stromversorgung spielt im Prinzip keine Rolle, aber die **S-Bahn Hamburg** sollte einerseits um flexibel alle Fahrzeuge nutzen zu können, andererseits, um die historischen S-Bahn-Züge fahren lassen zu können, weitestgehend mit Gleichstrom elektrifizieren. Erst wo ein **Mischbetrieb** eingerichtet werden soll oder die Geschwindigkeit auf einem wesentlichen Abschnitt **deutlich über 100 km/h** liegt, sollte Wechselstrom zum Einsatz kommen.
- Neubaustrecken niemals eingleisig Abschnitte und Mischbetriebsabschnitte enthalten.
- Möglichst **Mittelbahnsteige** um Übersichtlichkeit zu erhöhen. Jedoch haben Seitenbahnsteige auch Vorteile. Es sollte jedoch nicht unnötig (z.B. Kostengründen oder einfacheres Bauen) die Bahnsteigseiten auf einer Strecke gewechselt werden.
- Lärmschutzmaßnahmen dürfen nicht den **Fahrgenuss** (Ausblick auf andere Verkehrsanlagen und öffentliche Räume) der Fahrgäste beeinträchtigen. Sofern Lärmschutzwände aufgestellt werden, welche ins Sichtfeld der Fahrgäste geraten, müssen sie (an wichtigen Stellen) **transparent** sein.
- Keine unnötigen Gleise in Stationen, die zwar den Betrieb einfacher (in Wahrheit kostengünstiger) machen (offiziell den Betrieb stabilisieren sollen), für die Fahrgäste es aber unübersichtlicher und unbequemer gestalten (Bahnsteigwechsel)

Die geplante S-Bahn-Strecke nach **Ahrensburg (-Bad Oldesloe)** messen wir nun daran, ob sie diese Kriterien erfüllt und haben nun eine eigene Version der Ausgestaltung. Insoweit es nun wesentliche Abweichungen gibt, werden wir die Planungen kritisieren.

Aus Sicht der **FIH** sollte die **S**-Bahnstrecke als eigenständige **S**-Bahn bis **Ahrensburg** geführt werden. Nördlich von Ahrensburg führe sie als eine „**provisorische**“ **S**-Bahn sofort im **Mischbetrieb mit der Fernbahn bis Bad Oldesloe**. Planmäßige Zugfahrten sollten in Bad Oldesloe, Ahrensburg und Rahlstedt enden. Gartenholz und Bargtheide wären nur normale Zwischenstationen und keine Zwischenendpunkte. Die Details zu unseren Vorstellungen werden wir bei den entsprechenden Planfeststellungsabschnitten vorstellen. An dieser Stelle nur folgendes noch: Zwischen **Rahlstedt** und **Ahrensburg West** raten wir zum Bau eines Überwerfungsbauwerkes, das dazu dient, die **S**-Bahn in den Bf Ahrensburg mittig einzuführen. Der Bf Ahrensburg hat bereits vier Bahnsteigkannten. Eine **mittige Einführung** der **S**-Bahn richtet die Bahnsteige als Richtungsbahnsteige ein und sorgt für einen **bahnsteiggleichen Übergang zum Regionalverkehr**. Darüber hinaus ermöglicht dies einen **kreuzungsfreien** Übergang der **S**-Bahn zum Mischverkehr nördlich von Ahrensburg. Die Systemwechselstelle hätten wir gerne nördlich des Überwerfungsbauwerkes, damit einerseits noch das durch die Stromschiene ermöglichte geringere Profil für das Überwerfungsbauwerk genutzt werden kann und Gleichstrom Züge noch bis Rahlstedt fahren können, andererseits die Station Ahrensburg West schon mittig läge und mit Wechselstrom ausgestattet wäre, damit im Notfall (S-Bahnstörung/-ausfall) auch RE-Züge diese Station zwecks **U**-Bahnanschluss anfahren könnten. Zum Ausgleich entfiele das dritte Gleis von Ahrensburg bis Gartenholz und der Neu-/Umbau der Station Gartenholz. Die geplante Abstellanlage in Gartenholz lehnen wir ab und wollen stattdessen lieber in Bad Oldesloe und Ahrensburg (südlich der Bahnsteige) Abstellkapazitäten schaffen. (Nördlich der Bahnsteige gäbe es nur ein Kehrgleis.)

Neu in PFA2

Sie Argumentationsschrift und der Vorschlag vom Planungsbüro **VIEREGG - RÖSSLER** entlang der **Autobahn 1** :

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=2ahUKewiwkN6SrMvmAhWQJVAKHXaDwoQFjABegQIAxAC&url=http%3A%2F%2Fwww.vr-transport.de%2Farchiv%2FVR-Bericht-HamLue-14-11-2018.pdf&usq=AOvVaw15Tmj5mO90BasboZLy1kE8>

hat auch uns überzeugt, da es (selbst bei Erfüllung aller unserer Anregungen) eine deutlich bessere Variante ist.

Folgende Vorteile bringt dieser Vorschlag mit sich:

- Erschließung neuer Gebiete mit Bahnstationen - Bedienung durch verschwenkte Linien **RE8** und **RE80**, sowie eine zum Hamburger Hbf verlängerte Linie **RB82** möglich:
 - Lasbek (**RB82**)
 - Hoisdorf (**U1**, **RE8**, **RE80**, **RB82**)
 - Stapelfeld(**RB82**),
 - Barsbüttel (Möbel Höffner) (**RE80**, **RB82**),
 - Oststeinbek Gewerbegebiet (Globus, real) (**RE80**, **RB82**)
- Bessere **Einfädelerung am Hamburger Hbf**, da Überwerfungsbauwerke nur südlich Hbf möglich sind), bei Streckenführung aller Strecken vom Osten und Süden via Großmarkt können alle Fahrstraßenkreuzungen am Hauptbahnhof vermieden werden. Der Knoten Hamburg Hbf wäre gelöst. Aber auch alleine die bessere niveaufreie Vorsortierung zwischen Billwerder Moorfleet (Bursped) und Tidekanal mit den Zügen aus Richtung Büchen wäre ein Gewinn.
- Die **S**-Bahn hätte ihre eigenen Gleise bis **Bad Oldesloe** und wäre **durchgehend zweigleisig!** Das wäre eine **perfekte Voraussetzung für störungsfreien S-Bahnbetrieb**. Zudem bietet es die Möglichkeit einen **dichten Takt** auch bis **Bad Oldesloe** anzubieten (Erwartungsgebiet). Die Form der Elektrifizierung der **S**-Bahn wäre in diesem Fall neu zu diskutieren: (Bestand und höhere Geschwindigkeit vs. flexibler Einsatz aller **S**-Bahnzüge und Einsparung von Systemwechselstellen (Störfaktor).

Eine bahnsteiggleiche Verknüpfung mit Regionalverkehr Richtung Lübeck und Neumünster wäre in Bad Oldesloe dann leicht zu realisieren.

- Die Gefahr, dass das zweite -Bahngleis wegeklagt wird wie in Ellerau, wäre gebannt.
- Keine Beeinträchtigungen während des Umbaus

Die  rät (DB und Politik) **dringend** diese Variante auszuarbeiten und planfeststellen zu lassen. auch wenn wir nicht davon ausgehen, dass diese Variante billiger wird, als das aktuelle Vorhaben (eher deutlich teurer, aber das ist es wegen der oben erwähnten Vorteile wert!). Darüber hinaus gehen wir davon aus, dass diese Trasse außerhalb eventueller neuer Stationen mehr unter als neben der **A1** verlaufen wird (Schildvortrieb).

im Idealfall hat die DB am Ende Baurecht für beide Trassen und kann dann wählen.

Neu für PFA3:

Zwischenzeitlich gibt es die Meinung, dass zwei Gleise zwischen Hamburg und Lübeck bzw. 4 Gleise zwischen Hamburg und Bad Oldesloe nicht ausreichen. Insofern würden beide Strecken, sowohl die parallel zur A1 als auch die aktuelle Strecke zu bauen sein. Insofern kann dieses Planfeststellungsverfahren unabhängig von der Strecke parallel zur A1 betrieben werden.

Aufteilung des Güter-, Fern- und Regionalverkehrs sollte somit auf beide Strecken erfolgen. Somit gewinnen die Rahmen von PFA1 gemachte Vorbemerkung wieder an Gewicht.

Grundsätzlich sollte das Ziel offengehalten werden, die -Bahn bis Bad Oldesloe auf separaten Gleisen zu führen, durchgehend zweigleisig mit Richtungsbetrieb im Bahnhof Bad Oldesloe und bahnsteiggleichem Anschluss zwischen -Bahn und Regionalverkehr. Sofern die -Bahn nicht noch weiter verlängert wird (z.B. Richtung Bad Segeberg), sollen dabei in Bad Oldesloe ankommende -Bahnzüge an einem anderen Bahnsteig halten (Bahnsteig stadtauswärts Richtung Neumünster /Lübeck) als die abfahrenden Züge (Bahnsteig stadteinwärts Richtung Hamburg), so dass Züge stets umrangiert werden müssen.

In dem hier näher zu betrachtenden Planfeststellungsabschnitt 3 (Landesgrenze- Gartenholz) werden ja die Gestaltung der Stationen Bargtheide, Kupfermühle und Bad Oldesloe nicht behandelt und auch der Streckenabschnitt dorthin nicht.

Da es in Ahrensburg einen Regionalverkehrszughalt gibt, sollte schon hier eine bahnsteiggleiche Verknüpfung mit der -Bahn hergestellt werden und der Bahnhof für den Richtungsbetrieb hergerichtet werden. In jedem Falle sollte das heutige Ausweichgleis (Gleis 5) zum durchgehenden Hauptgleis für Züge ohne Halt in Ahrensburg Richtung Lübeck hergerichtet werden, so dass Gleis 4 in Richtung Lübeck nur von haltenden Zügen genutzt werden muss. Zusätzlich wären die Weichenverbindungen so herzustellen, dass auch aus Richtung Lübeck nach Gleis 4 eingefahren werden kann, ohne das Gegengleis zu berühren, so dass ein Richtung Lübeck durch Gleis 5 durchfahrender Zug, gleichzeitig mit einer Einfahrt aus Richtung Lübeck nach Gleis 4 möglich ist. Dadurch können Regionalzüge aus Richtung Bad Oldesloe (zur Not) auch in Ahrensburg wenden. Diese Überlegung gilt sowohl für die Variante des Richtungsbetriebes (mittige Einführung der -Bahn) als auch des Linienbetriebes (wie vom Vorhabenträger aktuell geplant).

Der Richtungsbetrieb hat folgende Vorteile:

- Bahnsteiggleicher Übergang von -Bahn zum Regionalverkehr gleicher Richtung und umgekehrt
- Kreuzungsfreie Einfädelung der -Bahn in die Fernbahngleise

- Im Störfalle: Rücknahme der S-Bahn aus Richtung Hamburg bis Ahrensburg möglich und trotzdem bequemes Umsteigen auf den Regionalverkehr
- Übersichtlicheres Zugangebot: Alle Züge Richtung Hamburg fahren vom selben Bahnsteig
- Entfall zusätzlicher Gleise nach Gartenholz, vereinfachte Umgestaltung der Station, Seitenbahnsteige können im Prinzip erhalten bleiben, müssen nur angepasst werden (Rollstuhlrampe)

Voraussetzungen:

- Bau eines Überwerfungsbauwerkes im Bereich Tunneltal. Da die Gleise dann für einen gewissen Abschnitt übereinander statt nebeneinander liegen würden, wäre die Strecke schmaler, was dem Tunneltal vielleicht zu Gute käme. (Hinweis: würde bis dorthin aus Richtung Hamburg mit Gleichstrom gefahren werden, wäre das Bauwerk weniger aufwändig, weil nicht so hoch.)
- S-Bahnstation Ahrensburg West läge zwischen den S-Bahngleisen, diese aber wiederum zwischen Fernbahngleisen, so dass ein Überleiten von Regionalzügen bei Einbau entsprechender Weichenverbindungen auf die S-Bahngleise zwecks Halt in Ahrensburg West leicht möglich wäre. Dies würde nur in dem Fall geschehen, wenn die S-Bahn nicht fahren kann und der Regionalverkehr alleine die Strecke bedienen muss. Somit könnte der Anschluss von und zur U-Bahn trotzdem hergestellt werden. Erforderlich ist natürlich eine Vereinbarkeit von 96 cm hohen Bahnsteigen mit dem auf den Regionalzuglinien eingesetzten Zugmaterial.
- Im Bahnhof Ahrensburg müssen südlich der Bahnsteige zwischen den S-Bahngleisen Abstellgleise für S-Bahnzüge angelegt werden (Ersatz für jene in Gartenholz), nördlich der Bahnsteige sollte die S-Bahn dann in die Fernbahn einfädeln, jedoch auch dort ein Kehrgleis erhalten. Dieses würde dann ebenfalls mittig liegen und könnte ohne Fahrstraßenkreuzung erreicht werden, im Gegensatz zum aktuell geplanten Kehrgleis.
- Der dreigleisige Ausbau nach Gartenholz und der aufwändige Neubau der Station könnten entfallen, bei sogar höherer Leistungsfähigkeit. Das wäre dann der Ausgleich für den Bau des Überwerfungsbauwerks südlich von Ahrensburg, um die S-Bahn mittig einführen zu können.

Dieses wäre für die aktuelle Situation die beste Lösung. Ergänzend haben wir aber noch Detailforderungen zu den Stationen. Diese gelten auch dann, wenn es beim Linienbetrieb bleibt.

Dieses vorausgeschickt nimmt die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG FIH zu den Planungen im aktuellen Planfeststellungsabschnitt Stellung:

(Formal erheben wir Einwände, da wir uns als Fahrgäste betroffen fühlen.)

Einwände:

Lärmschutzwände:

Grundsätzlich sollten nur **transparente** Wände in der Form, wie sie Projektleiterin Amina Karam hat erfinden lassen, verwendet werden. Das gilt insbesondere, für Wände **zwischen den Gleisen**, bei Wänden an **Brücken** und zu **öffentlichem Gelände**. Hier muss der **Sichtkontakt gewährleistet** werden. Ausnahmen können gemacht werden, wenn Privatgrundstücke direkt an die Bahngrenzen, dann kann auch Massivbau verwendet werden.

Ahrensburg West:

Die neue S-Bahn-Station Ahrensburg West muss eine unmittelbare Verknüpfung zur U-Bahn-Station Ahrensburg West haben. Dieses muss in das Planfeststellungsverfahren mit einbezogen werden. Optimal wäre eine Verschiebung beider Bahnsteige, S-Bahnsteig und U-Bahnsteig lägen übereinander und würden mit einer Treppenanlage verknüpft. Zusätzlich ist auch ein Aufzug erforderlich, der als Durchlader auszuführen ist. Der neue U-Bahnsteig erhielte noch an den Enden jeweils einen barrierefreien weiteren Zugang, östlich einen zur Bogenstra-

ße, westlich einen zum Parkplatz an der Hamburger Straße. Dieser sollte zum Teil in einen ZOB umgestaltet werden, damit die Busse straßenkreuzungsfrei und sicher angebunden werden können. Der -Bahnsteig wäre nur über den neuen -Bahnsteig zu erreichen, könnte aber am südlichen Ende noch einen zweiten Zugang erhalten. Sofern der -Bahnsteig noch einen separaten Zugang haben soll, empfiehlt es sich diesen in Form des geplanten Tunnels zu bauen, jedoch etwas weiter südwestlich (Tunnel zwischen Mac Donalds und Bäckerei Junge). Dieser sollte unter der Hamburger Straße hindurch zum Friedhof geführt werden.

Sofern es zu keiner Verschiebung der Bahnsteige kommt, sollte der Zugangstunnel zum -Bahnsteig ebenfalls wie oben vorgeschlagen gebaut werden, damit eine straßenkreuzungsfreie Verbindung zur -Bahn besteht. Sofern das Umsteigen zwischen -Bahn und -Bahn durch Straßenverkehr und gar Ampeln behindert und gefährdet wird, besteht die Gefahr zahlreicher Umfälle, da Umsteiger ihren Anschluss aufgrund „roter“ Ampeln nicht verpassen werden wollen. In diesem Falle wäre dies trotz gleichen Namens beider Stationen keine Umsteigestation!

Bf Ahrensburg:

Am nordöstlichen Zugang wird der nördliche Bahnsteig verkürzt. Dies sollte dafür genutzt werden, den Ausgang zum Fahrradtunnel von einer Treppe in eine Rampe umzugestalten.

Im Falle des Richtungsbetriebs, wie oben vorgeschlagen, sollten beide Bahnsteige mit einer Rampe ausgestattet werden und symmetrisch gestaltet werden. Im Falle des Linienbetriebs, wie geplant, sollte zumindest der -Bahnsteig mit einer Rampe versehen werden. Der südliche Fernbahnsteig bliebe ja so lang, sollte aber dann wenigstens einen Aufzug vom Fahrradtunnel erhalten.

Auch wenn es beim Linienbetrieb bleibt, wollen wir für den Fernbahnteil Gleis 5 als durchgehendes Hauptgleis Richtung Lübeck und Gleis 4 als Wendegleis einrichten, das heißt bei der Einfahrt aus Richtung Lübeck muss die Weiche so gelegt werden, dass durch Gleis 5 von Hamburg Richtung Lübeck ein Zug fahren kann und gleichzeitig aus Richtung Lübeck ein Zug nach Gleis 4 einfahren kann. Näheres siehe Vorbemerkungen.

Gartenholz

Zusätzlich zur bestehenden Anlage sollte im Falle des Mittelbahnsteigs ein weiterer Zugang in Form einer Rampe zur Brücke Kremerberg gebaut werden. Im Falle der mittigen Einführung der -Bahn in Ahrensburg, wie von uns vorgeschlagen, bliebe es bei Seitenbahnsteig in Gartenholz. Hier wären dann die Zugänge entsprechen anders zu gestalten.

Zweigleisiger Ausbau Ahrensburg - Gartenholz

Im Falle der Realisierung des geplanten Linienbetriebs der S-Bahn in Ahrensburg, halten wir es für geboten die -Bahnstrecke zwischen Ahrensburg und Gartenholz **zweigleisig** auszubauen. Auf das Kehrgleis in Ahrensburg ist zu verzichten; alle in Ahrensburg endenden Züge müssen dann bis Gartenholz fahren!

Der Grund dafür ist, dass eingleisige Strecken betrieblich problematisch sind, Verdichtungen verhindern und Verspätungen zementieren. Durch den Mischverkehr mit einer hochbelasteten Strecke Hamburg Lübeck sind Verspätungen an der Tagesordnung. Als Beispiel sei hier die Strecke Neugraben – Stade erwähnt, welche trotz besserer Bedingungen (durchgehend zweigleisig, geringer Regionalverkehr, kaum Güterzüge) regelmäßig betriebsgestört ist und der Verkehr zusammenbricht. Auf der Lübecker Strecke sind die Bedingungen härter, da ist es nicht sinnvoll, noch zusätzliche Engpässe einzubauen. Es sei denn man möchte einen regelmäßigen Zusammenbruch des Bahnverkehrs erleben.

Mit freundlichen Grüßen


(Sprecher der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG)