

An den
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein,
Betriebssitz Kiel, Anhörungsbehörde,
Mercatorstraße 9,
24106 Kiel

Martin Potthast
Auf der Koppel 75
21521 Aumühle
fih@wiwi-hamburg.net
(Tel: 041045510)
Fax: 041049618

Aumühle, den 15. März 2017

Betr.: Aktenzeichen 403 – 622.721-19 (Ausbau/Elektrifizierung der AKN-Strecke **A1 / **S21**)**

Hinweis: Einwendungsfristende ist der 16.03.2017 Fristen Stadt Norderstedt
(https://www.norderstedt.de/media/custom/1087_14763_1.PDF?1484733417)

Einwendung gegen vorgelegte Planungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

1. Themenbereich: Ellerau

Vorschlag:

Um eine Eingleisigkeit und eine Enteignung von Anliegern zu vermeiden sollte, ernsthaft über eine Führung der Strecke im Tunnel oder über die Verlegung des zweiten Gleises auf einer Teilfläche der Bahnstraße nachgedacht werden.

Möglicherweise verursachen Rechtsstreitigkeiten mit Anwohnern, in jedem Fall aber eine Eingleisigkeit durch die betrieblichen Einschränkungen langfristig höhere Kosten.

Soweit man sich für die Lösung entscheidet, wonach das zweite Gleis auf eine Teilfläche der Bahnstraße verlegt wird, müsste folgendes passieren:

Die Bahnstraße wäre danach nur noch Anliegerstraße und teilweise Einbahnstraße, an anderer Stelle beim Bahnübergang würde sie zur Sackgasse werden. Der Bahnübergang sollte geschlossen werden. Eine Querung für Fußgänger und Radfahrer ist durch die Unterführung möglich, welche ohnehin angepasst werden muss.

Der Autoverkehr würde zum Beispiel über eine neu zu bauende südliche Umgehungstraße geführt werden, welche im Westen am südlichen Ortsausgang von Ellerau von der Ellerauer Straße abzweigt, die Bahn unterquert und dann zur Friedrichsgaber Straße geführt wird.

Die Ellerauer Straße wird mit dem Berliner Damm eine durchgehende Straße, auf der auch eine Buslinie fahren kann, die **S**-Ellerau bedient.

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 **S**-Bahn ohne Straßenquerung möglich ist.

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

2. Themenbereich: Eingleisige Abschnitte

Leider ist trotz des großen Ausbaus, nicht vorgehen, die komplette Strecke von Eidelstedt bis Kaltenkirchen zweigleisig auszubauen. Dieses kritisiere ich. Zum einen wirkt es unglaublich an bestimmten Stellen mit Betriebsstabilität für einen notwendigen zweigleisigen Ausbau zu argumentieren, wenn man an anderer Stelle darauf verzichtet. Zum anderen sehe ich auch gerade die noch verbleibenden eingleisigen Abschnitte als neuralgische Punkte an.

Südlich von Ulzburg Süd, wo zu dem weiterhin die **A**-Bahn einfädelt, sollte die Strecke nicht nur zweigleisig gebaut werden, sondern auch eine niveaufreie Einfädelung erfolgen, um Konfliktpunkte zu vermeiden.

Der Abschnitt von Kaltenkirchen Süd nach Kaltenkirchen sollte ebenfalls zweigleisig werden, da hier ja neben der **S**-Bahn noch die **A**-Bahn fahren wird und dadurch eine dichte Taktfolge entsteht.

Es verwundert schon, dass seinerzeit die Werkstatthalle so dicht an die Trasse der **A1** herangebaut worden ist. Zwischen dem **A**-Bahngleis und der Halle liegt jedoch noch ein Umfahrgleis. Mit entsprechenden Weichen ausgestattet und signaltechnisch ausgerüstet, könnte dieses Gleis beide Aufgaben wahrnehmen (Umfahrgleis und Streckengleis nach Norden).

Im Bahnhof Kaltenkirchen selbst sollte - im Gegensatz zu heute - nicht freizügig gefahren werden (können), sondern streng richtungsbezogen. Das westliche Gleis sollte nur für Züge Richtung Henstedt-Ulzburg (-Norderstedt/ -Elmshorn/ -Hamburg) dienen, das östliche Gleis zum Aussetzen in die Werkstatt, ins Kehrgleis und für Züge Richtung Neumünster genutzt werden.

Die **S**-Bahn sollte stets über das Kehrgleis wenden. Das dient der Übersichtlichkeit für Fahrgäste!

3. Themenbereich: Kehrgleis in Kaltenkirchen

Seltsamerweise ist das Kehrgleis nördlich des Bahnsteiges in Kaltenkirchen gar nicht ins Planfeststellungsverfahren mit einbezogen worden. Vielleicht ist eine bloße Elektrifizierung des Kehrgleises gar nicht planfeststellungspflichtig und hoffentlich ist es lang genug für einen **S**-Bahn-Vollzug. Sollte das nicht der Fall sein, erhebe Ich hiermit Einwände.

4. Themenbereich: Unterschiedliche Bahnsteighöhen

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.

5. Themenbereich: Ulzburg Süd

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.

Mit freundlichen Grüßen