

FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG
Martin Potthast
Auf der Koppel 75
21521 Aumühle
fih@wiwi-hamburg.net
Aumühle, den 23.12.2019

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Rechtsamt
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Einwendungen zu den Planfeststellungsunterlagen für das Bauvorhaben „Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“, Abschnitt 2

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.

Nachwievor 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 Einfädung 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):

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 entfiere 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:

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=2ahUKewiwkN6SrMvmAhWQJVAKHXa_DwoQFjABegQIAxAC&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**)
 - Hammoor/ Todendorf (**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 S-Bahngleis wegekragt wird wie in Ellerau, wäre gebannt.
- Keine Beeinträchtigungen während des Umbaus

Die **FIH** rät (DB und Politik) **dringend** diese Variante auszuarbeiten und planfeststellen zu lassen. auch wenn wir nicht davon ausgehen, dass diese Variante nicht billiger wird, als das aktuelle Vorhaben (eher deutlich teurer, aber das ist es wegen der oben erwähnten Vorteile wert!). Darüberhinaus 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.

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.)

Zunächst einmal stellen wir fest, dass zumindest in diesem Abschnitt (Luetkensallee-Landesgrenze) die Planungen auch wieder viele gute Elemente enthalten und unseren Vorstellungen in vielen Punkten entsprechen. Auch die Anpassung der geplanten **Bahnsteiglängen auf 210 Meter** (langzugfähig) als Realisierung **von Anfang an** und nicht nur als Option für später **begrüßen wir** ausdrücklich. Ebenso begrüßen wir, dass für die Station **Holstenhofweg** tatsächlich **zwei Aufzüge** vorgesehen sind.

Trotzdem sind noch einige Details nicht optimal gelöst, wogegen wir Einwände erheben.

Einwände:

Elektrifizierung:

Für die Elektrifizierung der S-Bahn schlagen wir vor bis zur **fiktiven Station Stellmoor** (PFA3) mit Gleichstrom zu fahren. Somit können bis Rahlstedt alle S-Bahnzüge (auch historische!) verkehren. Zudem erleichtert es die Realisierung des Überwerfungsbauwerks, sofern die S-Bahn unterdurchgeführt wird, da die Durchfahrts Höhe durch die Gleichstromschiene geringer ist.

Lärmschutzwände:

Es sind leider die klassischen Lärmschutzwände zur Lärminderung in sehr hoher Höhe vorgesehen.

Hier wollen wir **Transparenz** an den Stellen, wo Wände **zwischen den Gleisen**, an **Überführungen** über **Straßen, Wege und Gewässer** stehen und dort wo **Sichtbeziehungen zu Busanlagen** möglich sind.

Holstenhofweg:

Die Station Holstenhofweg sollte **nicht** in „Ostlage“ (Variante II), **sondern** in **Mittellage** (Variante I) gebaut werden, weil:

- die Treppen- und Aufzugsanlagen sich besser und **fahrgastgerechter** gestalten lassen,
- die Fahrgäste sich gleichmäßiger verteilen, da die Zugänge mittig lägen (Ein zweiter Zugang bei der Ostlage am anderen Ende wäre nicht möglich und auch derzeit nicht sinnvoll)
- der durchschnittliche Weg zum Ausgang kürzer ist
- der Bahnsteig auch an den Enden breiter ist, bei der Ostlage wird er an der aufgangsabgewandten Seite zu schmal.
- Der Bahnsteig weniger stark in einem Gleisbogen liegt (Abstand der Züge zur Bahnsteigkante)

Wie an allen Stationen fordern die **FIH**, auch im Interesse der Rollstuhlfahrer, die nicht rangieren bzw. rückwärts fahren wollen, sämtliche Aufzüge als Durchlader zu errichten. Dies wird ist leider nicht vorgesehen. durch die vorgeschlagene Mittellage wäre der Bahnsteig mit seinen Abgängen symmetrisch (keine „Wendeltreppe“ am südwestlichen Zugang. Es wäre im Bereich um die Treppenanlagen bis an die Straßenüberführung lediglich eine Überdachung erforderlich, was ohnehin mehr Komfort bieten würde.

Tonndorf:

Die Station Tonndorf hat einen Mittelzugang. Soweit so gut. Besser wäre noch an den beiden Enden jeweils einen weiteren Zugang zuzubauen, der zu den Fußwegen der Straßen im Bereich der jeweiligen Eisenbahnüberführung (Tonndorfer Hauptstraße und Sonnenweg) führt, im Idealfall als Rampen, auch dann, wenn diese auf Grund ihrer Neigung dann nicht als barrierefrei (im rechtlichen Sinn) gelten würden.

Wie an allen Stationen fordern die **FIH**, auch im Interesse der Rollstuhlfahrer, die nicht rangieren bzw. rückwärts fahren wollen, sämtliche Aufzüge als Durchlader zu errichten. Dies wird ist leider nicht vorgesehen. Bitte umbauen!

Am Pulverhof:

Die Station Am Pulverhof sollte mit einer Busanbindung versehen werden (zumindest vom Süden her). Hier könnten Buslinien, die über Wilsonstraße verkehren enden. Zu diesem Zweck muss am südöstlichen Teil der Straße „Am Pulverhof“ der Wendehammer zu einer Buskehre ausgebaut werden und entsprechende Haltestellen (Ein-/Ausstieg) so angeordnet werden, dass straßenkreuzungs- und barrierefrei zur **S**-Bahn umgestiegen werden kann.

Auch im nordwestlichen Teil der Straße kann der Wendehammer entsprechend ausgebaut werden, um auch dort ggf. eine Buslinie hinzuzuführen.

Wie an allen Stationen fordern die **FIH**, auch im Interesse der Rollstuhlfahrer, die nicht rangieren bzw. rückwärts fahren wollen, sämtliche Aufzüge als Durchlader zu errichten. Dies wird ist leider nicht vorgesehen.

An dieser Station wäre es am einfachsten möglich den Aufzug an der anderen Seite der Unterführung zu errichten, um ihn als Durchlader zu bauen.

Rahlstedt:

Wie lang das **Kehrgleis in Rahlstedt** ist, konnten wir den Planunterlagen nicht entnehmen, jedoch sollte im Interesse einer flexiblen Betriebsabwicklung das Kehrgleis **für Langzüge geeignet** sein, sowohl physikalisch, als auch signaltechnisch. Es sollte nicht erst im Betrieb festgestellt werden, dass es für Langzüge zu kurz ist, wie das in **Altona Gleis 32** der Fall ist.

Wie an allen Stationen fordern die **FIH**, auch im Interesse der Rollstuhlfahrer, die nicht rangieren bzw. rückwärts fahren wollen, sämtliche Aufzüge als Durchlader zu errichten. Dies wird ist leider nicht vorgesehen.

Hierzu muss die westliche Zugangsanlage neu gestaltet werden. Ohnehin sind Bahnsteig und Treppen, sowohl aktuell, als auch nach der vorgesehenen Planung zu schmal. Da insbesondere an dieser Station und diesem Zugang mit einem **hohen Fahrgastaufkommen** zu rechnen ist (**ZOB**), müssen hier mehr als eine Treppe errichtet werden. Der Bahnsteig sollte an der Stelle deutlich breiter gebaut werden und nach Westen verlängert werden. Nun kann die feste Treppe um 180° gedreht eingebaut werden und neben dem Aufzug in die Unterführung münden. So kann der Aufzug auch leicht als **Durchlader** gebaut werden, da er auf dem Bahnsteig von der anderen Seite zugänglich wäre. An der Stelle, wo die feste Treppe geplant ist, sollten zwei **Fahrtreppen** (eine aufwärts, die andere abwärts) errichtet werden. Die aus Richtung Hasselbrook dicht vor der Station gelegenen **Weichen** sollten entsprechend **verlegt** werden oder ganz auf sie verzichtet werden. Schließlich bekommt Rahlstedt ein Kehrgleis.

Da der **östliche Zugang** ohnehin komplett neu gebaut wird, sollte dieser mit **Rampen** gebaut werden, anstelle von Treppen (**Redundanz beim barrierefreien Zugang**). Zudem sind Rampen nicht ständig „Außer Betrieb“

Kehrgleis langzugfähig

Höltigbaum:

Die **FIH** sieht auf lange Sicht Bedarf für eine **S**-Bahnstation am Höltigbaum. Hier ist eine vierspurige Straßenüberführung als Verlängerung des Straßenringes 3 vorhanden. auf dieser könnte *mittelfristig* eine **Metrobus-** oder **X-Buslinie** verkehren, *langfristig* eine **Stadtbahn**, welche eine Tangentialverbindung von Langehorn über Poppenbüttel nach Bergedorf herstellen könnte. Zudem wär es möglich die in die **Horner Geest** geplante **U-Bahn** langfristig via **Jenfeld** und **Großlohe** bis zum **Höltigbaum** (Anschluss an die **S4** mit bahnsteiggleichem Anschluss Richtung Ahrensburg) zu verlängern. Auch **ohne** weitere **Bebauung** könnte hier also ein **bedeutender Umsteigeknoten** entstehen.

Nun sollen zwar im Rahmen dieses Projektes keine Vorleistungen erbracht werden. Jedoch sollten die geschilderten Vorhaben nicht verbaut werden. das heißt, durch den **S**-Bahnbaudarf die Realisierung der genannten Vorhaben nicht schwieriger werden als heute.

Somit sollte eine **fiktive Station Höltigbaum** bei den Planungen berücksichtigt werden.

In dem Sinne:

Überwerfungsbauwerk:

Wie in den Vorbemerkungen erläutert, sollte, um die **S**-Bahn in Ahrensburg mittig einzuführen, südlich von Ahrensburg West ein entsprechendes Kreuzungsbauwerk (Überwerfungsbauwerk) errichtet werden. Dieses kann jedoch frühestens deutlich nördlich vom Höltigbaum begonnen werden. Um dort langfristig die Station (ggf. mit **U**-Bahn und ihrer nördlicher Kehr- und Abstellanlage) zu errichten. Möglicherweise wäre eine sollte Überwerfung im Bereich Dassauer Weg denkbar. Im Bereich Dassauweg würde die **S**-Bahn in dem Fall **nicht neben**, sondern **unter den Fernbahngleisen** verlaufen. Auch wenn dieses Überwerfungsbauwerk ein Thema für PFA3 sein wird, so beginnen die Auswirkungen schon in diesem Abschnitt und sollte nicht daran scheitern, dass es an dieser Stelle nicht berücksichtigt worden ist.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Potthast

(Sprecher der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG)