Informationen für Fahrgäste im Norden · 02 / 2021 Ausgabe 40

Schleswig-Holstein-Schiene

Das Magazin des Fahrgastverbands PRO BAHN für Bahn, Bus und Fähre in Schleswig-Holstein, Hamburg und Nordostniedersachsen

Perspektiven für eine attraktive und konkurrenzfähige S-Bahn-Linie S4 West
(Itzehoe –/ Kellinghusen –) Elmshorn – Pinneberg – Hamburg

Perspektiven für eine schienengebundene Anbindung
von Schenefeld, Osdorf und Lurup

Vogelfluglinie: Baufortschritt in Dänemark

Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Schleswig-Holstein / Hamburg e.V.

www.pro-bahn-sh.de

PRO BAHN Bundesverband

Bundesvorsitzender

Detlef Neuss
mobil: 0170-5853246
e-mail: detlef.neuss@pro-bahn.de

Öffentlichkeitsarbeit im Bundesverband

Lukas Iffländer
mobil: 0176-66822886
e-mail: lukas.ifflaender@pro-bahn.de

Karl-Peter Naumann
Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg
mobil: 0172-2673784
e-mail: k.naumann@pro-bahn.de

Detlef Neuss
mobil: 0170-5853246
e-mail: detlef.neuss@pro-bahn.de

Andreas Schröder
mobil: 0177-1984566,
e-mail: andreas.schroeder@pro-bahn.de

Ehrenvorsitzender

Karl-Peter Naumann
Langenhorner Chaussee 171 • 22415 Hamburg
mobil: 0172-2673784
e-mail: k.naumann@pro-bahn.de

PRO BAHN Schleswig-Holstein, Hamburg und Nordostniedersachsen

Landesvorsitzender

Stefan Barkleit
Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
mobil: 0151-51462156
e-mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

stellvertretender Landesvorsitzender

Hans-Uwe Kolle
Eilbektal 18d • 22089 Hamburg
mobil: 0172-4507850 (ab 17.00 Uhr)
e-mail: kolle@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Schleswig-Mittelholstein

Stefan Barkleit
Dorfstraße 60 • 24223 Schwentinental
mobil: 0151-51462156
e-mail: barkleit@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Westholstein

Volker Lüchau
Hellenkamp 5 • 25421 Pinneberg
mobil: 0151-46132061
e-mail: luechau@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Lübeck & Umgebung

N.N. • N.N. • N.N.
e-mail: luebeck@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Hamburg & Umgebung

Mathias Bölckow
Veringstraße 49 • 21107 Hamburg
mobil: 0176-49226044,
e-mail: boelckow@pro-bahn-sh.de

Regelmäßige Treffen der Regionalverbände

Regionalverband Schleswig-Mittelholstein

Alle zwei Monate werktags abends an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Westholstein

Jeden 2. Mittwoch im geraden Monat (im August Sommerpause) um 18.30 Uhr im Restaurant „Da Gino“ in Elmshorn.

Regionalverband Lübeck & Umgebung

Alle zwei Monate werktags an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Hamburg & Umgebung

Alle zwei Monate werktags abends an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbandes. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

31 Jahre nach der ersten Ausgabe des Landes-Info-Dienstes und 25 Jahre nach der ersten Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene liegt Euch/ Ihnen mit der aktuellen Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene inzwischen die 40. Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene vor.

Nachdem wir das Layout zuletzt bei der 33. Ausgabe moderat weiter entwickelt haben, sind wir bei der 40. Ausgabe nun deutlich weiter gegangen und haben das Layout komplett neu entwickeln lassen. Wir freuen uns auf Eure/ Ihre Anregungen und Rückmeldungen zum neuen Layout sowie selbstverständlich natürlich auch über Eure/ Ihre Leserbriefe zur Schleswig-Holstein-Schiene.

Auch bei der Redaktion der Schleswig-Holstein-Schiene gibt es Veränderungen: Künftig wird eine siebenköpfige Redaktion bestehend aus jeweils einem Vertreter der Regionalverbände Schleswig/ Mittelholstein, Westholstein, Lübeck, Hamburg und Umgebung und Nordostniedersachsen sowie zwei Vertretern des Landesverbandes die Schleswig-Holstein-Schiene verantworten.

Wir versprechen uns davon, in der Schleswig-Holstein-Schiene künftig mehr Artikel aus den einzelnen Regionalverbänden veröffentlichen zu können und so die Arbeit des Fahrgastverbands PRO BAHN in Schleswig-Holstein, Hamburg und Nordostniedersachsen noch präsenter zu machen.

Dr. Holger Busche, der die Schleswig-Holstein-Schiene in den vergangenen 9 Jahren und 8 Ausgaben verantwortet hat, wird neue Aufgaben im Fahrgastverband PRO BAHN übernehmen. Lieber Holger, an dieser Stelle möchten wir dir noch einmal recht herzlich für deine Arbeit für den Fahrgastverband PRO BAHN und die Jahre, in denen du uns durch die Ausgestaltung der Schleswig-Holstein-Schiene nach außen hin vertreten hast, danken.

Auch bei der Anzahl der Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene gibt es Veränderungen: Nach der aktuellen Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene wird es im November bereits die nächste Ausgabe und im kommenden Jahr insgesamt 4 Ausgaben geben.

Eine angenehme Herbstzeit, angenehme Reisen mit Bahn, Bus und Schiff sowie viel Freude bei der Lektüre wünscht

Stefan Barkleit

Unsere Themen in dieser Ausgabe

PRO BAHN Bundesverband

PRO BAHN intern S. 02

Editorial S. 03

VERKEHR

Abgehängt – im Gegenteil S. 04

Perspektiven für eine attraktive und konkurrenzfähige S-Bahn-Linie S4 West (Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg S. 06

Perspektiven für eine schienengebundene Anbindung von Schenefeld, Osdorf und Lurup S. 13

Das Hamburger Bündnis Mobilität S. 15

Vogelfluglinie: Baufortschritt in Dänemark S. 17

Impressum

Herausgegeber:
Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg
www.pro-bahn-sh.de

Die Schleswig-HolsteinSchiene ist das Magazin der Fahrgäste im Norden; erscheint viermal im Jahr;
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg wieder.

Redaktion: V.i.S.d.P. Stefan Barkleit, Landesvorsitzender

Gestaltung: steuer.grafikdesign
Königsberger Straße 6, 76532 Baden-Baden

Unser Titelbild: Im Rahmen einer Sonderfahrt Hamburg Hauptbahnhof – Bad Oldesloe steht 474 106 am 30. September 2011 auf der Rückfahrt nach Hamburg Hauptbahnhof im Bahnhof Hamburg-Wandsbek. Während die S-Bahn-Linie S4 Ost seitdem deutliche Fortschritte gemacht hat, ist dies für die S-Bahn-Linie S4 West (noch) nicht der Fall, so dass 474 106 Elmshorn wahrscheinlich nicht mehr im Betriebsdienst erreichen wird. Foto: Stefan Barkleit

Abgehängt? Im Gegenteil!

Der Gastbeitrag von Dr. Martin Vieregg in Schleswig-Holstein-Schiene, Ausgabe 39 (1/2021) kann nicht unwidersprochen bleiben. Denn nicht die Bundesregierung will Schleswig-Holstein vom integralen Takt in Deutschland abhängen, sondern es ist Vieregg selbst, der dieses Abhängen mit Gutachten zu „Alpha E“ und weiteren Veröffentlichungen betreibt und damit auch die Landesregierung in Hannover darin unterstützt.

Das Kernproblem ist dabei das Verständnis des integralen Taktfahrplans. Denn die Gegner von „Stuttgart 21“ oder die Verfechter der extremen Neubaustrecke von Hannover nach Bielefeld und auch Vieregg und andere Kritiker meinen, ein integraler Taktfahrplan sei nur dann richtig geplant, wenn Fahrzeiten von A nach B immer etwas weniger als 30, 60 oder 90 Minuten betragen und jubeln, wenn irgendwo solche Fahrzeiten erzielt werden. Besonders fällt auf, dass sie nicht weiter nachprüfen, ob damit Anschlüsse wirklich hergestellt werden. Von einem Zug, der zur Minute 00 ankommt, kann man nun einmal nicht in einen Zug umsteigen, der zur Minute 00 abfährt. Und je größer der Bahnhof, umso länger ist die Umsteigezeit.

Schon vor rund 20 Jahren hat der Fahrgastverband PRO BAHN den „letzten Fahrplanwechsel“ intensiv diskutiert. Ergebnis: Je kleiner ein Knoten ist, umso eher müssen alle Anschlüsse erreicht werden, sonst sinkt die Nachfrage so, dass sich der öffentliche Verkehr auf der Schiene womöglich nicht mehr lohnt. Völlig richtig hat Schleswig-Holstein seine Fahrpläne in den kleineren Knoten nach diesem Prinzip optimiert.

Zugleich hat die Diskussion damals ergeben: Große Knoten wie Stuttgart, Hamburg, Köln oder auch Hannover eignen sich nicht als integrale Taktknoten. Zum einen können hier nicht alle Züge gleichzeitig eintreffen, weil es zu wenig Zulaufstrecken gibt. Für einen Bahnhof wie Hamburg gilt das erst recht, denn es drängen so viele Züge über die Elbbrücken und die Verbindungsbahn, dass die Strecken sie kaum fassen können – die Folge ist, dass sich Ankünfte und Abfahrten über die gesamte Stunde verteilen müssen. Zum anderen wollen die meisten Fahrgäste in die Stadt und zur S- und U-Bahn. Es kommt also darauf an, dass die Anschlüsse der nachfragestarken Relationen passen, aber die Anschlüsse müssen nicht zur Minute 00 und 30 stattfinden. Das haben auch die Schweizer Gutachter verstanden, die den Zielfahrplan erarbeitet haben und haben für Hannover – Hamburg 62 Minuten Fahrzeit und für Hamburg – Lübeck für den RE 47 Minuten vorgesehen. Das ergibt für Otto Normalfahrgast eine komfortable Reise- und Umsteigezeit zwischen einem Knoten 15/45 in Hannover und einem Knoten 0/30 in Lübeck.

Der ICE nach Lübeck ist mit 35 Minuten schneller als der RE, aber zu langsam für den integralen Taktfahrplan – meint Vieregg.

Neubaustrecke um des Prinzips willen?

Die Auffassung von Vieregg und anderen Kritikern, Hamburg müsse ein integraler Knoten sein, steht auf tönernen Füßen. So schlägt Vieregg vor, dass eine Neubaustrecke von Hamburg nach Lübeck gebaut werden solle, um die Fahrzeit auf eine halbe Stunde zu drücken. Das sieht dann integral aus, ist es aber nicht. Denn es ist weder sinnvoll noch erwünscht, dass sich in einen gut gebuchten Hochgeschwindigkeitszug nach Stockholm auch noch die Pendler aus Hamburg zwängen, um in Lübeck ihre Anschlüsse zu erreichen.

Vor allem aber plant Vieregg Neubaustrecken an der falschen Stelle. Nach seiner Vorstellung könne eine Neubaustrecke von Hamburg nach Lübeck entlang der Autobahn 1 verlaufen. Wer, wie ich, mitten in einem Bürgerdialog zu einer Neubaustrecke steckt und sich mit Raumwiderständen auseinandersetzt, sieht schon nach einem Blick auf Landkarte und Luftbilder, dass dafür in Hamburg entweder geschützte Landschaften durchschnitten werden oder eine 4 Kilometer Schneise durch die Stadt geschlagen oder 4 Kilometer Tunnel gegraben werden muss. Es ist also mit Sicherheit billiger, entlang der vorhandenen Strecke alte, oft desolate Häuser abzureißen.

Aber Vieregg setzt sich dafür ein, dass der Abriss an anderer Stelle erfolgt: zwischen Lüneburg und Uelzen. Die längere Fahrzeit zwischen Hannover und Hamburg über die Altstrecke soll also mit Neubauten an anderer Stelle kompensiert werden.

Ist es nicht doch vielleicht besser, den Zeitvorteil auf einer Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hanno-

ver herauszuholen, wo dreieinhalb Mal mehr schnelle Züge unterwegs sein können als zwischen Hamburg und Lübeck?

Mir scheint, es geht um Opposition um der Opposition willen. Tatsächlich ist der Zielfahrplan nicht so schlecht, wie er gemacht wird. Die kurze Fahrzeit soll dort herausgeholt werden und viel Geld dort ausgegeben werden, wo viele Fahrgäste davon einen Nutzen haben.

Neubaustrecke hält kritischer Beurteilung Stand

Ich gehöre nicht zu denen, die jeden Neubau unkritisch bejubeln. Zur Neubaustrecke Hannover – Bielefeld bin ich durchaus der Auffassung, dass es ein wenig langsamer gehen darf, als der Zielfahrplan vorsieht. Das trug mir eine Einladung des Landtags in Hannover zur Stellungnahme ein, und diese Stellungnahme durfte sich auch mit Hannover – Hamburg befassen. Ich habe mich der Aufgabe gestellt und mit den gleichen Kriterien geprüft wie für Hannover – Bielefeld.

Das durchaus überraschende Ergebnis: Mit dem Plan einer Neubaustrecke entlang der Autobahn 7 machen Gutachter und Bundesregierung (endlich!) alles richtig. Die Autobahn gibt Radien her, die für Eisenbahnen bis zu 300 km/h taugen. Die Fahrzeit und die Anschlüsse stimmen: Von Südwestdeutschland nach Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern wird die Reise eine halbe Stunde schneller, obwohl die Fahrzeitverkürzung nur 17 Minuten beträgt. Mit den 11 Minuten Fahrzeitverkürzung, die mit Hängen und Würgen auf der Altstrecke erzielbar sein sollen, werden hingegen Anschlüsse verpasst, die Fahrzeitverkürzung verpufft.

Die Neubaustrecke kann auch gleich noch zwei andere Probleme lösen, die die Betrachter des integralen Taktfahrplans gar nicht sehen. Zwischen Hannover und Bremen können halbstündlich schnelle Fernverkehrszüge fahren, weil weniger Güterzüge über Rotenburg – Verden fahren müssen als mit dem Konzept „Alpha E“. Die Strecke Hannover – Bremen ist nämlich so mit Güterzügen vollgestopft, dass nur zweistündlicher ICE vorgesehen werden konnte. Und der Sprinter Köln – Ruhrgebiet – Hamburg, der heute ohne Halt von Essen bis Hamburg fahren muss, kann künftig auch Bochum, Dortmund, Hamm und Bielefeld direkt mit Hamburg verbinden und ist immer noch ein paar Minuten schneller als über die „Rollbahn“, wo der Sprinter heute allerhand Güterzüge ausbremsen muss, um so schnell durchzukommen. Eine kurze Kurve am Güterbahnhof Herrenhausen kann es möglich machen.

Die Diskussion im Verband muss folgen

Diese Erkenntnisse sind noch nicht von einem breiten Konsens im Fahrgastverband PRO BAHN getragen, die Diskussion beginnt erst. Die Landesregierung in Hannover bekämpft die Pläne der Bundesregierung und richtet sich nach denen, die aus der Heide am lautesten schreien. Weil das Geschrei trotz einer „gläsernen Werkstatt“ mit guten sachlichen Argumenten immer noch nicht aufhört und sich die Akteure auf die „Gutachten“ von Vieregg und einigen anderen berufen können, plant die Bundesregierung die A7-Neubaustrecke jetzt erst einmal ohne Bürgerbeteiligung. Und die neueste Entwicklung: Es soll geprüft werden, ob die Neubaustrecke für 300 km/h ausgelegt werden kann. Das ist durchaus sinnvoll und nicht utopisch. Als Zusatznutzen ist dann möglich, zwischen Fulda und Hannover zulässige 280 km/h auszufahren, und dann kommen die Züge von Süden noch einmal etwa zehn Minuten schneller nach Hamburg.

Da sage noch einer, Schleswig-Holstein werde abgehängt, nur weil die Fahrzeit von Hamburg nach Lübeck nach dem Zielfahrplan mit dem ICE 35 Minuten beträgt.

RAINER ENGEL

INITIATIVE DEUTSCHLANDTAKT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
LANDESVERBAND NORDRHEIN-WESTFALEN
REFERENT DEUTSCHLANDTAKT

Initiative **Deutschlandtakt**

Info

Stellungnahme an den Landtag Niedersachsen zu NBS Hannover-Bielefeld und Hannover-Hamburg:

https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/Download/2021-06-11-Stellungnahme-Lt-Nds.pdf

Perspektiven für eine attraktive und konkurrenzfähige S-Bahn-Linie S4 West

(Itzehoe –/ Kellinghusen –) Elmshorn – Pinneberg – Hamburg

Im Frühjahr 2008 stellte der damalige schleswig-holsteinische Verkehrsminister Dietrich Austermann ein sogenanntes Achsen-Konzept vor, welches die grundlegenden Planungen zum Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur der auf die Freie und Hansestadt Hamburg zulaufenden starken Schienenachsen umfasst.

Das sogenannte Achsen-Konzept umfasst folgende Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen:

▶ ***Achse Elmshorn – Pinneberg – Hamburg***

Auf der Achse Elmshorn – Pinneberg – Hamburg sollte eine S-Bahn-Linie S4 West Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg eingeführt werden, die im Streckenabschnitt Pinneberg – Altona ohne System-Halt als Express-S-Bahn-Linie verkehren und in der Freien und Hansestadt Hamburg auf eine S-Bahn-Linie S4 Ost durchgebunden werden sollte.

Dafür sollte die Bahnstation Elmshorn ein viertes Bahnsteiggleis erhalten, der Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg ein drittes Streckengleis erhalten, eine höhenfreie Ausfädelung nördlich Altona und die Bahnstationen Elmshorn Süd sowie Pinneberg Nord neu errichtet werden.

▶ ***Achse Kaltenkirchen – Quickborn – Hamburg***

Auf der Achse Kaltenkirchen – Quickborn – Hamburg sollte die S-Bahn-Linie S21 Elbgaustraße – Dammtor – Hauptbahnhof – Bergedorf – Aumühle nördlich der S-Bahn-Station Eidelstedt von und nach Kaltenkirchen und Quickborn verlängert werden.

Dafür sollte der Streckenabschnitt Kaltenkirchen – Quickborn – Eidelstedt elektrifiziert werden und ein zweites Gleis erhalten, die höhenfreie Einfädelung nördlich der S-Bahn-Station Eidelstedt ein zweites Gleis erhalten und eine S-Bahn-Station Schnelsen Süd neu errichtet werden.

▶ ***Achse Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe***

Auf der Achse Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe sollte eine S-Bahn-Linie S4 Ost Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe eingeführt werden, die in der Freien und Hansestadt Hamburg auf eine S-Bahn-Linie S4 West durchgebunden werden sollte.

Dafür sollte der Streckenabschnitt Hasselbrook – Ahrensburg ein drittes und ein viertes Streckengleis sowie der Streckenabschnitt Ahrensburg – Ahrensburg-Gartenholz ein drittes Streckengleis erhalten, östlich der S-Bahn-Station Hasselbrook eine höhenfreie Ausfädelung von und von Ahrensburg neu errichtet und die S-Bahn-Stationen Bovestraße, Claudiusstraße, Holstenhofweg und Pulverhof neu errichtet werden.

Aktueller Stand der Umsetzung des Achsen-Konzeptes im Herbst 2021

▶ ***Achse Kaltenkirchen – Quickborn – Hamburg***

Auf der Achse Kaltenkirchen – Quickborn – Hamburg kann die S-Bahn-Linie S21 Elbgaustraße – Damm-

tor – Hauptbahnhof – Bergedorf – Aumühle nördlich der S-Bahn-Station Eidelstedt von und nach Kaltenkirchen und Quickborn voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verlängert werden.

Zum genannten Zeitpunkt wird der Streckenabschnitt Kaltenkirchen – Quickborn – Eidelstedt elektrifiziert sein und mit Ausnahme des Gebietes der Gemeinde Ellerau ein zweites Gleis erhalten haben, die höhenfreie Einfädelung nördlich der S-Bahn-Station Eidelstedt ein zweites Gleis erhalten haben und eine S-Bahn-Station Schnelsen Süd neu errichtet sein.

▶ ***Achse Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe***

Auf der Achse Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe kann voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 im Streckenabschnitt Altona – Hauptbahnhof – Rahlstedt die S-Bahn-Linie S4 Ost eingeführt und voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2029 nach und von Ahrensburg und Bad Oldesloe verlängert werden. Eine Durchbindung in der Freien und Hansestadt Hamburg auf eine S-Bahn-Linie S4 West ist bisher zeitlich nicht absehbar.

Zu den genannten Zeitpunkten wird der Streckenabschnitt Hasselbrook – Ahrensburg ein drittes und ein viertes Streckengleis sowie der Streckenabschnitt Ahrensburg – Ahrensburg-Gartenholz ein drittes Streckengleis erhalten haben, östlich der S-Bahn-Station Hasselbrook eine höhenfreie Ausfädelung von und von Ahrensburg neu errichtet sein und die S-Bahn-Stationen Bovestraße, Claudiusstraße, Holstenhofweg und Pulverhof neu errichtet sein. Auf Initiative des Fahrgastverbands PRO BAHN wird zudem eine S-Bahn-Station Ahrensburg West errichtet, um die Verknüpfung zwischen der S-Bahn-Linie S4 Ost und der U-Bahn-Linie U1 Norderstedt Mitte – Ohlsdorf – Kellinghusenstraße – Hauptbahnhof – Volksdorf – Großhansdorf zu verbessern.

▶ ***Achse Elmshorn – Pinneberg – Hamburg***

Auf der Achse Elmshorn – Pinneberg – Hamburg hingegen sind die Planungen zum Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur nicht sehr weit fortgeschritten, während es für die parallel verlaufende in vier Ausbaustufen abschnittsweise von den Bundesstraßen 5 und 204 ausgebaute Bundesautobahn 23 weit fortgeschrittene Planungen gibt, in denen der Streckenabschnitt Tornesch – Eidelstedt in einer fünften Ausbaustufe eine fünfte und sechste Fahrspur erhalten soll.

Aufgrund der auf der Achse Elmshorn – Pinneberg – Hamburg nicht sehr weit fortgeschrittenen Planungen zum Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur haben das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH mit dem Start der neuen Verkehrsverträge im **Netz Mitte** zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 das Angebot auf der bestehenden Infrastruktur weiter ausgebaut.

Im Verkehrsvertrag **Netz Mitte, Los A** sind die bis dahin eingesetzten lokbespannten Garnituren aus 6 Doppelstock-Wagen beziehungsweise 7 Interregio-Wagen durch vierteilige Doppelstock-Triebwagen abgelöst worden. Diese verkehren auf der Regionalexpress-Linie 7 Flensburg –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof im Streckenabschnitt Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof tagsüber grundsätzlich in Doppeltraktion und auf der Regionalexpress-Linie 70 Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit in Doppeltraktion. Die Sitzplatzkapazität im Streckenabschnitt Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof konnte somit montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit von rund 1.100 Sitzplätze in der Spitzenstunde auf rund 1.400 Sitzplätze in der Spitzenstunde ausgebaut werden.

Im Verkehrsvertrag **Netz Mitte, Los B** sind die bis dahin eingesetzten lokbespannten Garnituren aus 5 Silberling-Wagen durch fünf- und sechsteilige Triebwagen abgelöst worden. Diese verkehren auf der Regionalbahn-Linie 61 Itzehoe – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof und 71 Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn – Altona mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit in Doppeltraktion. Die Sitzplatzkapazität im Streckenabschnitt Elmshorn – Altona/ – Hamburg Hauptbahnhof konnte somit montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit von rund 1.200 Sitzplätze in der Spitzenstunde auf rund 2.050 Sitzplätze in der Spitzenstunde ausgebaut werden.

Nach dem Start der neuen Verkehrsverträge im **Netz Mitte** stellte sich schon bald heraus, dass Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH die zu erwar-

tende Fahrgastnachfrage von und nach Hamburg-Altona überschätzt und die zu erwartende Fahrgastnachfrage von und nach Hamburg Hauptbahnhof unterschätzt haben. Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH haben daher die Sitzplatzkapazität von und nach Altona angepasst und mit dem dadurch freigesetzten Triebwagen das Angebot von und nach Hamburg Hauptbahnhof weiter ausgebaut, mit dem montags bis freitags morgens ein Verstärker-Zug Tornesch – Hamburg Hauptbahnhof und nachmittags ein Verstärker-Zug Hamburg Hauptbahnhof – Elmshorn verkehrt, der freitags durch einen zweiten Verstärker-Zug Hamburg Hauptbahnhof – Elmshorn ergänzt wird.

Aufgrund der überschätzten Fahrgastnachfrage von und nach Hamburg-Altona und der unterschätzten Fahrgastnachfrage von und nach Hamburg Hauptbahnhof hat der Fahrgastverband PRO BAHN im Frühjahr 2015 das sogenannte 2+2-Konzept entwickelt und dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH vorgestellt.

Das sogenannte 2+2-Konzept umfasst folgende Angebotsmaßnahmen:

▶ ***Regionalbahn-Linie 61 Itzehoe – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof***

Das Angebot im Streckenabschnitt Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof, auf dem derzeit ein 60-Minuten-Takt mit ein bis zwei Verstärker-Zügen in Lastrichtung angeboten wird, soll grundsätzlich tagsüber auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden.

▶ ***Regionalbahn-Linie 71 Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn – Altona***

Das Angebot im Streckenabschnitt Elmshorn – Altona, auf dem derzeit ein 60-Minuten-Takt mit einer Verdichtung montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit auf einen 20-zu-40-Minuten-Takt angeboten wird, soll grundsätzlich tagsüber auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden.

Auf dem Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg überlagern sich das Angebot auf der Regionalbahn-Linie 61 Itzehoe – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof und das Angebot auf der Regionalbahn-Linie Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn – Altona zu einem angenäherten 15-Minuten-Takt. Die Sitzplatzkapazität im Streckenabschnitt Elmshorn – Altona/ – Hamburg Hauptbahnhof kann somit montags bis freitags tagsüber von rund 1.750 Sitzplätze in der Stunde auf rund 2.325 Sitzplätze ausgebaut werden.

Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH werden das sogenannte 2+2-Konzept voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025, wenn im Rahmen der Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofes eine Überplanung der Fahrplan-Lagen des Fernverkehrs im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof (Verbindungsbahn) erfolgt, einführen.

Perspektiven für eine S-Bahn-Linie S4 West (Itzehoe –/ Kellinghusen –) Elmshorn – Pinneberg – Hamburg

▶ ***Planungen für eine S-Bahn-Linie Elmshorn – Pinneberg – Hamburg in den Jahren 1967 bis 2020***

Nachdem das S-Bahn-Netz Hamburg bis 1965 um den Streckenabschnitt Elbgaustraße – Holstenstraße und bis 1967 um den Streckenabschnitt Pinneberg – Elbgaustraße erweitert worden ist, gilt es seitdem, eine überzeugende Umsetzungsvariante zu finden, das S-Bahn-Netz Hamburg um den Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg zu erweitern.

Zunächst ist eine Umsetzungsvariante mit einer Verlängerung der S-Bahn-Linie S3 Pinneberg – Elbgaustraße – Altona – Hauptbahnhof – Harburg – Neugraben – Buxtehude – Stade von und nach Elmshorn diskutiert worden, während mit der Vorstellung des Achsen-Konzeptes im Frühjahr 2008 eine Umsetzungsvariante mit einer S-Bahn-Linie S4 West Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg verfolgt worden ist.

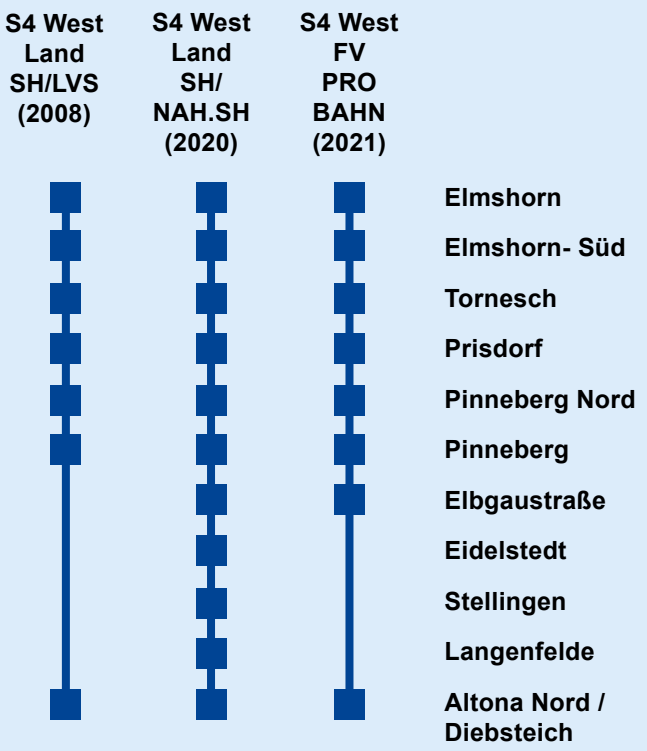
Dafür sollte in der Umsetzungsvariante mit einer Verlängerung der S-Bahn-Linie S3 von und nach Elmshorn ein mit Gleichstrom elektrifiziertes drittes und viertes Streckengleis im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg errichtet werden, während in der Umsetzungsvariante mit einer S-Bahn-Linie S4 West ein mit Wechselstrom elektrifiziertes drittes Streckengleis im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg sowie eine höhenfreie Ausfädelung und eine Systemwechselstelle (Wechselstrom ↔ Gleichstrom) nördlich Altona errichtet werden sollte.

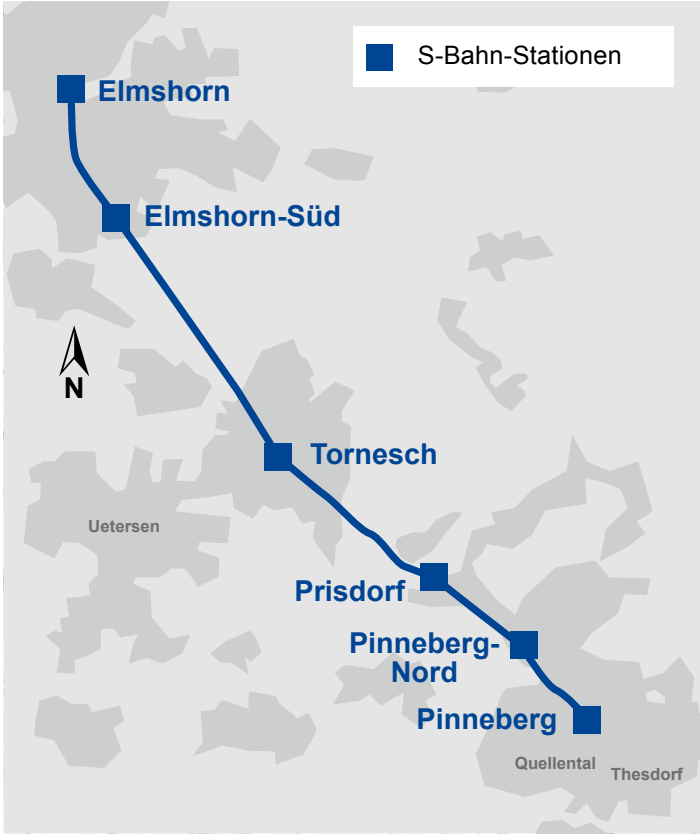
Die S-Bahn-Linie S4 West Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg sollte dabei im Streckenabschnitt Pinneberg – Altona ohne System-Halt als Express-S-Bahn-Linie *(über die mit Wechselstrom elektrifizierten Fernverkehrs- und Nahverkehrs-Gleise)* verkehren und die S-Bahn-Stationen Elmshorn Süd, Tornesch, Prisdorf, Pinneberg Nord und Pinneberg schnell und umsteigefrei mit den S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) verbinden.

▶ *Planungen für eine S-Bahn-Linie Elmshorn – Pinneberg – Hamburg seit 2020*

Mit der im Herbst 2020 vorgestellten Umsetzungsvariante ist vorgesehen, das Angebot der Regionalexpress-Linien 6 Westerland – Niebüll – Husum – Heide – Itzehoe – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof, 7 Flensburg –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof sowie 70 Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof und einer S-Bahn-Linie S4 West Elmshorn – Pinneberg – Hamburg um eine Regionalbahn-Linie 61 Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof zu erweitern, die im Streckenabschnitt Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof die Bahnstationen Tornesch, Pinneberg, Altona Nord und Dammtor bedient und im 30-Minuten-Takt verkehrt.

Übersicht über die Haltepolitik im Streckenabschnitt Pinneberg - Altona





Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg der S-Bahn-Linie S4 West.

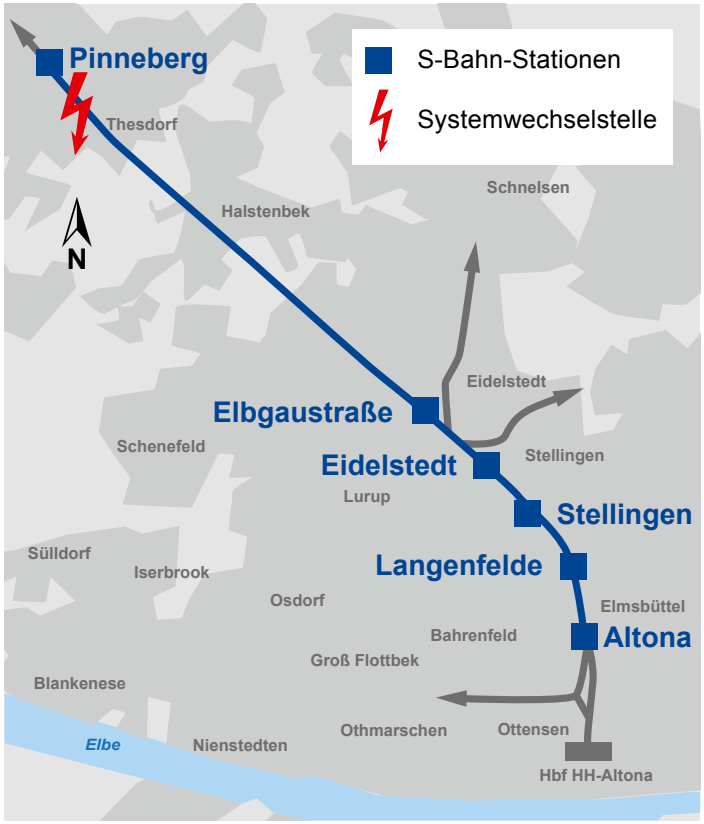
Dafür soll in der Umsetzungsvariante mit einer S-Bahn-Linie S4 West nur von und nach Elmshorn ein mit Wechselstrom elektrifiziertes drittes und viertes Streckengleises im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg und eine Systemwechselstelle (Wechselstrom ↔ Gleichstrom) südlich Pinneberg errichtet werden.

Die S-Bahn-Linie S4 West soll dabei im Streckenabschnitt Pinneberg – Elbgaustraße ohne System-Halt als Express-S-Bahn-Linie *(über die mit Gleichstrom elektrifizierten S-Bahn-Gleise)* verkehren und die S-Bahn-Stationen Elmshorn Süd, Tornesch, Prisdorf, Pinneberg Nord und Pinneberg umsteigefrei mit den S-Bahn-Stationen Elbgaustraße *(Verknüpfung mit dem Stadtverkehr auf dem Ring 3)*, Eidelstedt *(Verknüpfung mit der S-Bahn-Linie S21)*, Stellingen *(Verknüpfung mit der geplanten U-Bahn-Linie U5)* und Langenfelde sowie den S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) verbinden.

Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH nehmen damit in der im Herbst 2020 vorgestellten Umsetzungsvariante mit einer S-Bahn-Linie S4 West nur von und nach Elmshorn eine deutliche Anpassung der Funktion der S-Bahn-Linie S4 West vor:

Die Bahnstationen Elmshorn[1], Tornesch und Pinneberg werden mit der Regionalbahn-Linie 61 Itzehoe –/Kellinghusen – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof schnell und umsteigefrei mit den Bahnstationen Altona Nord, Dammtor und Hamburg Hauptbahnhof verbunden, während die S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) nur mit einem Umstieg an der Bahnstation/S-Bahn-Station Altona Nord erreichbar sein werden.

Die S-Bahn-Stationen Elmshorn, Elmshorn Süd, Tornesch, Prisdorf, Pinneberg Nord und Pinneberg werden mit der S-Bahn-Linie S4 West Elmshorn – Pinneberg – Hamburg umsteigefrei mit den S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) verbunden.



Streckenabschnitt Pinneberg – Altona-Nord der S-Bahn-Linie S4 West
(Umsetzungsvariante Land SH/ NAH.SH 2020).

Die S-Bahn-Linie S4 West bekommt somit aufgrund der Aufgabe der Funktion als Express-S-Bahn-Linie im Streckenabschnitt Pinneberg – Altona die Funktion einer Grundnetz-S-Bahn-Linie zur Bedienung und zur Erschließung des Binnenverkehrs im Streckenabschnitt Elmshorn – Altona.

Tornesch und Pinneberg werden somit mit der Regionalbahn-Linie 61 trotz eines Umstiegs an der Bahnstation/ S-Bahn-Station Altona Nord genauso schnell wie mit der S-Bahn-Linie S4 West *(Umsetzungsvariante 2020)*, jedoch deutlich langsamer als mit der S-Bahn-Linie S4 West *(Umsetzungsvariante 2008)* mit den S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) verbunden *(siehe die in der Tabelle 3 hinterlegten Fahrzeiten im Streckenabschnitt Elmshorn – Jungfernstieg)*.

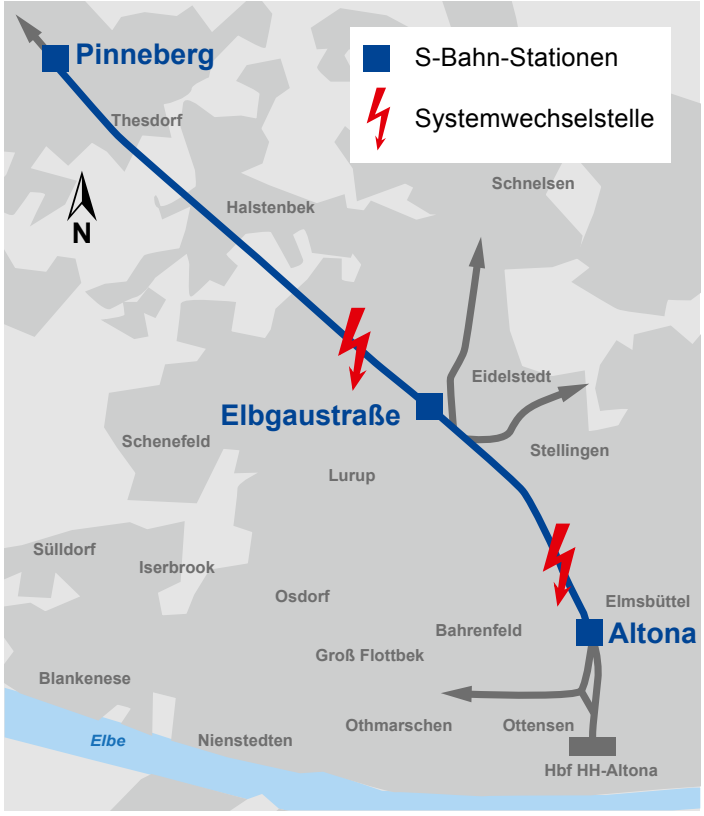
Folglich wird der größere Anteil der Fahrgastnachfrage von Tornesch und Pinneberg zu den S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) auf die im 30-Minuten-Takt verkehrende Regionalbahn-Linie 61 entfallen, während der kleinere Anteil der Fahrgastnachfrage von Tornesch und Pinneberg zu den S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) auf die im 20-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahn-Linie S4 West entfallen wird.

▶ *Weitere Überlegungen und Vorschläge für eine S-Bahn-Linie Elmshorn – Pinneberg – Hamburg seit 2021*

Auch in einer im Frühjahr 2021 vom Fahrgastverband PRO BAHN entwickelten Umsetzungsvariante ist vorgesehen, das Angebot der Regionalexpress-Linien 6 Westerland – Niebüll – Husum – Heide – Itzehoe – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof, 7 Flensburg –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof sowie 70 Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof und einer S-Bahn-Linie S4 West Elmshorn – Pinneberg – Hamburg um einen schnellen Nahverkehr Elmshorn – Hamburg im 30-Minuten-Takt zu erweitern.

Dafür soll in der vom Fahrgastverband PRO BAHN entwickelten Umsetzungsvariante mit einer S-Bahn-Linie S4 West nur von und nach Elmshorn ein mit Wechselstrom elektrifiziertes drittes und viertes Streckengleis im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg errichtet, die mit Gleichstrom elektrifizierten S-Bahn-Gleise im Streckenabschnitt Pinneberg – Krupunder mit Wechselstrom elektrifiziert, ein mit Wechselstrom elektrifi-

1 Darüber hinaus wird die Bahnstation Elmshorn weiterhin mit den Regionalexpress-Linien 6 Westerland – Niebüll – Husum – Heide – Itzehoe – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof, 7 Flensburg –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof sowie 70 Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof schnell und umsteigefrei mit den Bahnstationen Altona Nord, Dammtor und Hamburg Hauptbahnhof verbunden.



Streckenabschnitt Pinneberg – Altona-Nord
der S-Bahn-Linie S4 West
(Umsetzungsvariante Fahrgastverband PRO BAHN 2021).

ziertes drittes und viertes S-Bahn-Gleis im Streckenabschnitt Krupunder – Altona, ein drittes und viertes Bahnsteiggleis an der S-Bahn-Station Elbgaustraße sowie höhenfreie Ausfädelungen und Systemwechselstellen (Wechselstrom ↔ Gleichstrom) südlich Krupunder *(für die südlich der S-Bahn-Station Krupunder mit Gleichstrom verkehrende S-Bahn-Linie S3)* und nördlich von Altona errichtet werden.

Die S-Bahn-Linie S4 West soll dabei in den Streckenabschnitten Pinneberg – Elbgaustraße und Elbgaustraße – Altona ohne System-Halt als Express-S-Bahn-Linie *(über die mit Wechselstrom elektrifizierten S-Bahn-Gleise)* verkehren und die S-Bahn-Stationen Elmshorn Süd, Tornesch, Prisdorf, Pinneberg Nord und Pinneberg schnell und umsteigefrei mit der S-Bahn-Station Elbgaustraße *(Verknüpfung mit dem Stadtverkehr auf dem Ring 3)* sowie den S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) verbinden.

Die S-Bahn-Linie S4 West behält somit aufgrund der Fortführung der Funktion als Express-S-Bahn-Linie im Streckenabschnitt Pinneberg – Altona die Funktion einer Grundnetz-S-Bahn-Linie im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg und die Funktion einer Verstärker-S-Bahn-Linie im Streckenabschnitt Pinneberg – Altona, bedient jedoch im Gegensatz zu der Umsetzungsvariante aus dem Jahr 2008 die S-Bahn-Station Elbgaustraße und bietet somit eine Verknüpfung zu den auf dem Ring 3 verkehrenden Tangential-Linien des Stadtverkehrs Hamburg.

▶ *Weitere Überlegungen und Vorschläge für optionale Verlängerungen der S-Bahn-Linie Elmshorn – Pinneberg – Hamburg*

Sowohl in der im Herbst 2020 vorgestellten Umsetzungsvariante als auch in der im Frühjahr 2021 vom Fahrgastverband PRO BAHN entwickelten Umsetzungsvariante ist vorgesehen, dass mit Wechselstrom elektrifizierte dritte und vierte Streckengleis im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg östlich der bestehenden Fernverkehrs- und Nahverkehrs-Gleise zu errichten.

Nördlich der S-Bahn-Station Elmshorn besteht somit die Möglichkeit, die S-Bahn-Linie S4 West Elmshorn – Pinneberg – Hamburg sowohl mit einer höhenfreien Ausfädelung kreuzungsfrei in die Streckenabschnitte Itzehoe – Elmshorn und Kellinghusen – Elmshorn einzufädeln und von und nach Itzehoe sowie Kellinghusen zu verlängern als auch kreuzungsfrei in den Streckenabschnitt Elmshorn – Henstedt-Ulzburg einzufädeln und von und nach Ulzburg Süd zu verlängern.

Im Streckenabschnitt Itzehoe – Elmshorn können dabei neue S-Bahn-Stationen in Breitenburg, Glückstadt Nord sowie Kiebitzreihe und im Streckenabschnitt Elmshorn – Henstedt-Ulzburg in Henstedt-Ulzburg West errichtet werden.

Südlich der S-Bahn-Station Tornesch besteht zudem die Möglichkeit, mit einer höhenfreien Ausfädelung einen Ast der S-Bahn-Linie S4 West kreuzungsfrei in den Streckenabschnitt Uetersen – Tornesch einzufädeln und von und nach Uetersen zu verlängern.

Im Streckenabschnitt Uetersen – Tornesch können dabei neue S-Bahn-Stationen in Uetersen Stadt, Uetersen Ost, Uetersen Tornescher Weg, Tornesch Rathaus und Tornesch Bahnhof West entstehen.

■ **STEFAN BARKLEIT**

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG

Streckenabschnitt Elmshorn – Altona Nord

Relation	Fahrzeiten der einzelnen Varianten in Minuten					
	RB 71 (2015)	S3 (2008)	S4 West Land SH/ LVS (2008)	*RB 61 Land SH/ NAH.SH (2020)*	S4 West Land SH/ NAH.SH (2020)	S4 West FV PRO BAHN (2021)
Elmshorn – Altona Nord	*37,5*	*37,5*	*24,5*	*19,5*	*32,0*	*26,5*
Tornesch – Altona Nord	*32,0*	*28,5*	*17,0*	*14,0*	*24,5*	*19,0*
Prisdorf – Altona Nord	*28,5*	*24,5*	*13,5*	*–*	*21,0*	*15,5*
Pinneberg – Altona Nord	*–*	*19,0*	*8,5*	*8,5*	*16,0*	*10,5*

Die Fahrzeiten der einzelnen Varianten sehen jeweils die erreichbare schnellste Fahrzeit vor. Für den Umstieg zwischen der Regionalbahn-Linie 71 (2014) und der S-Bahn-Linie S3 (2008) an der Bahnstation/ S-Bahn-Station Pinneberg ist eine Umsteigezeit von 6 Minuten vorgesehen.

Streckenabschnitt Elmshorn – Altona

Relation	Fahrzeiten der einzelnen Varianten in Minuten					
	RB 71 (2015)	S3 (2008)	S4 West Land SH/ LVS (2008)	RB 61 Land SH/ NAH.SH (2020)	S4 West Land SH/ NAH.SH (2020)	S4 West FV PRO BAHN (2021)
Elmshorn – Altona	*24,0*	*41,5*	*28,5*	*31,5*	*36,0*	*30,5*
Tornesch – Altona	*18,5*	*32,5*	*21,0*	*26,0*	*28,5*	*23,0*
Prisdorf – Altona	*15,0*	*28,5*	*17,5*	*–*	*25,0*	*19,5*
Pinneberg – Altona	*11,5*	*23,0*	*12,5*	*20,5*	*20,0*	*14,5*

Die Fahrzeiten der einzelnen Varianten sehen jeweils die erreichbare schnellste Fahrzeit vor. Für den Umstieg zwischen der Regionalbahn-Linie 61 Land SH/ NAH.SH (2020) und der S-Bahn an der Bahnstation/ S-Bahn-Station Altona Nord ist eine Umsteigezeit von 8 Minuten vorgesehen.

Streckenabschnitt Elmshorn – Jungfernstieg

Relation	Fahrzeiten der einzelnen Varianten in Minuten					
	RB 71 (2014)	S3 (2008)	S4 West Land SH/ LVS (2008)	RB 61 Land SH/ NAH.SH (2020)	S4 West Land SH/ NAH. SH (2020)	S4 West FV PRO BAHN (2021)
Elmshorn – Jungfernstieg	*42,0*	*51,5*	*38,5*	*41,5*	*46,0*	*40,5*
Tornesch – Jungfernstieg	*36,5*	*42,5*	*31,0*	*36,0*	*38,5*	*33,0*
Prisdorf – Jungfernstieg	*33,0*	*38,5*	*27,5*	*–*	*35,0*	*29,5*
Pinneberg – Jungfernstieg	*29,5*	*33,0*	*22,5*	*30,5*	*30,0*	*24,5*

Die Fahrzeiten der einzelnen Varianten sehen jeweils die erreichbare schnellste Fahrzeit vor. Für den Umstieg zwischen der Regionalbahn-Linie 61 Land SH/ NAH.SH (2020) und der S-Bahn an der Bahnstation/ S-Bahn-Station Altona Nord ist eine Umsteigezeit von 8 Minuten vorgesehen.

Perspektiven für eine schienengebundene Anbindung von Schenefeld, Osdorf und Lurup

Schon in den 1960er- und 1970er-Jahren hat es Planungen für eine schienengebundene Anbindung von Osdorf und Lurup mit einer U-Bahn-Linie U4 Osdorfer Born – Altona – Hauptbahnhof – Winterhuder Weg – Borgweg – Sengelmannstraße gegeben, für die an der S-Bahn-Station Altona sowie den U-Bahn-Stationen Jungfernstieg, Hauptbahnhof Nord und Sengelmannstraße bereits bauliche und planerische Vorleistungen berücksichtigt worden sind.

Während diese Planungen im Rahmen der Weltwirtschaftskrisen in den 1970er-Jahren aufgegeben worden sind, gibt es seit dem Sommer 2019 neue Planungen für eine schienengebundene Anbindung von Osdorf und Lurup mit einer S-Bahn-Linie S32 Osdorfer Born – Hauptbahnhof – Harburg Rathaus.

Im Streckenabschnitt Osdorfer Born – Von-Sauer-Straße greifen die neuen Planungen die Planungen der U-Bahn-Linie U4 aus den 1960er- und 1970er-Jahren auf, um östlich der Von-Sauer-Straße über eine S-Bahn-Station westlich des Abzweigs Rainweg und eine höhenfreie Ausfädelung die S-Bahn-Station Holstenstraße zu erreichen.

Auf eine Anbindung der S-Bahn-Station Altona Nord und eine Verbindungskurve zur S-Bahn-Station Altona und somit eine Anbindung der S-Bahn-Stationen im Streckenabschnitt Altona Nord – Hauptbahnhof (City-S-Bahn) wird in den neuen Planungen verzichtet.

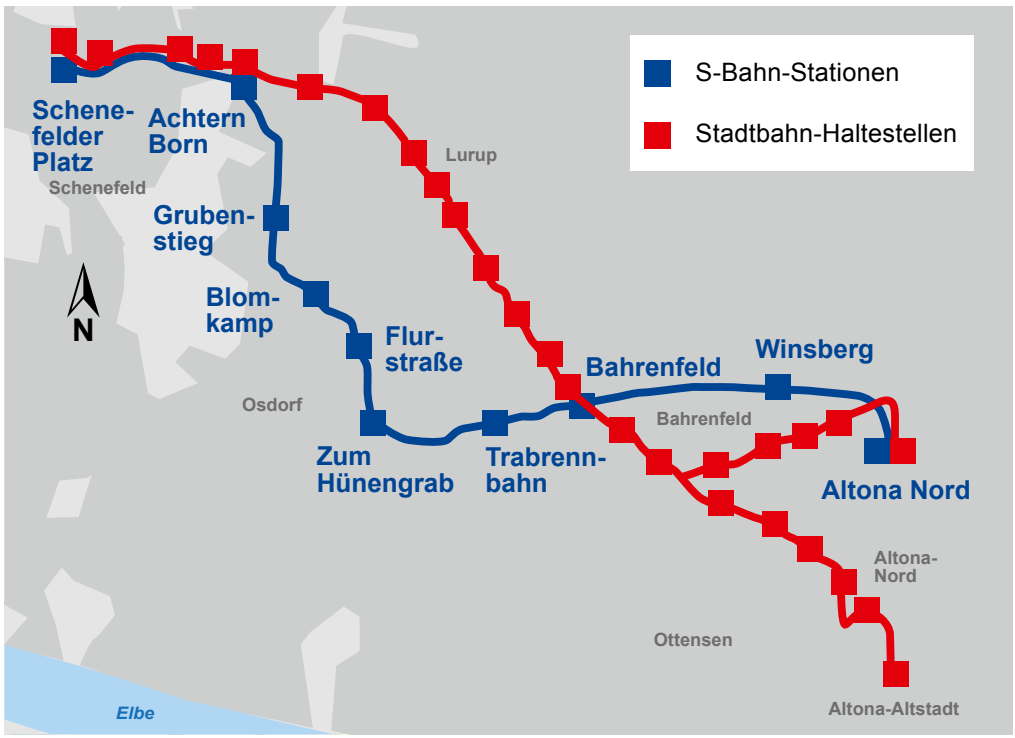
▶ *Perspektiven für eine schienengebundene Anbindung von Schenefeld, Osdorf und Lurup*

Die neuen Planungen für eine schienengebundene Anbindung von Osdorf und Lurup mit einer S-Bahn-Linie S32 Osdorfer Born – Hauptbahnhof – Harburg Rathaus weisen dabei aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN einige relevante Nachteile auf, die wir nachfolgend einmal zusammengestellt haben:

- die schleswig-holsteinische Stadt Schenefeld ist bei den Planungen zur S-Bahn-Linie S32 Osdorfer Born – Hauptbahnhof – Harburg Rathaus wie bei den Planungen zur U-Bahn-Linie U4 Osdorfer Born – Altona – Hauptbahnhof – Winterhuder Weg – Borgweg – Sengelmannstraße außen vor. Eine Anbindung von Schenefeld ist in den Planungen ausschließlich mit einer Wende an der S-Bahn-Station Osdorfer Born beziehungsweise der U-Bahn-Station Osdorfer Born möglich.
- die Erschließung der S-Bahn-Linie S32 im Streckenabschnitt Osdorfer Born – Holstenstraße konzentriert sich auf den Osdorfer Born sowie die Luruper Hauptstraße, die Luruper Chaussee, die Bahrenfelder Chaussee und die Stresemannstraße. Eine Erschließung bisher nicht vom Öffentlichen Verkehr erschlossener Gebiete erfolgt nicht.
- die Anbindung der S-Bahn-Linie S32 konzentriert sich auf die Verbindungs-S-Bahn. Eine Anbindung an den optionalen S-Bahn-Knoten Altona Nord mit einer Verknüpfung zur Verbindungs-S-Bahn und zur City-S-Bahn sowie einer optionalen Tangential-S-Bahn von und nach Blankenese und von und nach Ohlsdorf erfolgt nicht.
- die Anbindung auf die City-S-Bahn ist bei den Planungen zur S-Bahn-Linie S32 außen vor. Eine Verbindung auf die City-S-Bahn ist nur mit zweimaligem Umstieg (an den S-Bahn-Stationen Holstenstraße und Altona) beziehungsweise mit einmaligem Umstieg (an der S-Bahn-Station Hauptbahnhof).

Daher hat sich eine Arbeitsgruppe des Fahrgastverbands PRO BAHN mit den neuen Planungen für eine schienengebundene Anbindung von Osdorf und Lurup mit einer S-Bahn-Linie S32 Osdorfer Born – Hauptbahnhof – Harburg Rathaus beschäftigt und Überlegungen und Vorschläge für eine schienengebundene Anbindung von Schenefeld, Osdorf und Lurup mit einer S-Bahn und einer Stadtbahn entwickelt.

Die Überlegungen und Vorschläge des Fahrgastverbands PRO BAHN sehen dabei vor, dass die S-Bahn die Funktion der schnellen Anbindung an die S-Bahn-Knoten Altona Nord und Altona sowie an die Hamburger Innenstadt übernimmt und die Stadtbahn



Streckenabschnitt Schenefeld - Altona der S-Bahn-Linie S32 und Streckenabschnitt Schenefeld –/ Altona Nord – Altona einer Stadtbahn Hamburg.

die Funktion der feinerschließenden Verbindung mit den Umsteigeknoten Altona Nord und Altona übernimmt.

Die S-Bahn-Linie S32 Schenefeld – Hauptbahnhof – Harburg Rathaus soll über die neuen S-Bahn-Stationen Schenefelder Platz, Achtern Born, Grubenstieg, Blomkamp, Flurstraße, Zum Hünengrab, Trabrennbahn und Winsberg zur S-Bahn-Station Altona Nord verkehren und dort mit einer höhenfreien Ausfädelung in das bestehende S-Bahn-Netz einfädeln, so dass von Schenefeld, vom Osdorfer Born, von Osdorf und von Bahrenfeld sowohl die S-Bahn-Stationen auf der Verbindungs-S-Bahn als auch die S-Bahn-Stationen auf der City-S-Bahn umsteigefrei erreichbar sind.

Die Stadtbahn-Strecke Schenefeld – Altona Nord/ – Altona soll über die Altonaer Chaussee, die Luruper Hauptstraße, die Luruper Chaussee und die Bahrenfelder Chaussee bis zur Regerstraße führen, von wo aus der Streckenast Regerstraße – Altona Nord über die Regerstraße und den Holstenkamp zur S-Bahn-Station Altona Nord und der Streckenast Regerstraße – Altona über den Bahrenfelder Steindamm, die Barner Straße, die Scheel-Plessen-Straße und den Hahnenkamp zur S-Bahn-Station Altona führt.

Die Stadtbahn-Strecke Schenefeld – Altona Nord/ – Altona soll mit den Stadtbahn-Linien Schenefeld – Altona und Lurup – Altona Nord bedient werden, so dass von Schenefeld, von Lurup, von Bahrenfeld und von Ottensen sowohl der S-Bahn-Station Altona Nord als auch der S-Bahn-Station Altona umsteigefrei erreichbar sind.

Wichtig ist aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN dabei auch, die Planungen für die S-Bahn-Linie S32 im Streckenabschnitt Schenefeld – Altona Nord und die Stadtbahn-Strecke Schenefeld – Altona Nord/ – Altona unabhängig voneinander zu initiieren und umzusetzen, um zeitliche Verzögerungen durch planerische Abhängigkeiten zwischen den Verkehrs-Projekten auszuschließen.

▶ *Zentrale Herausforderung für eine schienengebundene Anbindung von Schenefeld, Osdorf und Lurup ist die S-Bahn-Station Altona Nord*

Eine zentrale Herausforderung der Planungen für die S-Bahn-Linie S32 im Streckenabschnitt Schenefeld – Altona Nord ist die nach wie vor nur zweigleisig geplante S-Bahn-Station Altona Nord.

Schon im Jahr 2016 hat der Fahrgastverband PRO BAHN darauf hingewiesen, dass die S-Bahn-Station Altona Nord mit den künftig dort verkehrenden S-Bahn-Linien S21, S3, S32 und S4 deutlich stärker als bisher belastet sein und somit einen Engpass darstellen wird.

Schon damals hat der Fahrgastverband PRO BAHN zudem die Einführung einer verkehrlichen sinnvollen Tangential-S-Bahn-Linie Blankenese – Altona Nord vorgeschlagen, die im Frühjahr 2020 als Bestandteil einer Tangential-S-Bahn-Linie auf der Güterumgehungsbahn Bestandteil der Verständigungsvereinbarung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, der DB und dem VCD geworden ist und deren Untersuchung der Umsetzungsvarianten Bestandteil der Beratungen des Dialogforums Schiene Hamburg-Altona ist.

Für die Auflösung des Engpasses der zweigleisig geplanten S-Bahn-Station Altona Nord sind mit Stand Herbst 2021 folgende Umsetzungsvarianten vorstellbar:

- ***Variante 1:*** Errichtung einer oberirdischen viergleisigen S-Bahn-Station Altona Nord mit jeweils zwei Bahnsteiggleisen in jeder Fahrtrichtung
- ***Variante 2:*** Errichtung jeweils einer oberirdischen und einer unterirdischen zweigleisigen S-Bahn-Station Altona Nord
- ***Variante 3:*** Errichtung einer unterirdischen viergleisigen S-Bahn-Station Altona Nord mit jeweils zwei Bahnsteiggleisen in jeder Fahrtrichtung

Die **Variante 1** entspricht den Überlegungen und Vorschlägen des Fahrgastverbands PRO BAHN aus dem Jahr 2016, bedeutet jedoch aufgrund der für die Fernverkehrs-, Nahverkehrs- und S-Bahn-Station Altona Nord verfügbaren Fläche, dass auf die Errichtung eines Bahnhofsgebäudes zu verzichten ist und die durch die Fahrgäste nutzbaren Flächen für Dienstleistungen komplett unter den Bahnsteiganlagen zu errichten sind.

Eine Umsetzung der **Variante 1** oder der **Variante 3** bedeutet aufgrund der Anpassung der Gleisanlagen nördlich und südlich der S-Bahn-Station Altona Nord und der Änderung der Planfeststellung, dass es eines neuen Planfeststellungsverfahrens bedarf, ebenso wie es aufgrund der Anpassung der Gleisanlagen nördlich und südlich der Fernverkehrs- und Nahverkehrsstation Altona Nord und der Änderung der Planfeststellung eines neuen Planfeststellungsverfahrens bedarf.

STEFAN BARKLEIT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG

Anzeige

Mehr Züge.
Mehr Pünktlichkeit.
Mehr Reisekomfort.
Wir kämpfen dafür!

Werden auch Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Fotos: Krischan, Michael S. Schwarzer - Fotolia, Karg

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Agnes Bernauer-Platz 8
80687 München
info@pro-bahn.de

www.pro-bahn.de/beitritt

Fahrgastverband PRO BAHN

Vogelfluglinie: Baufortschritt in Dänemark

Der Ausbau der Bahnstrecke Kopenhagen – Hamburg stellt eines der anspruchvollsten europäischen Verkehrsprojekte dar. Gilt es doch dabeim insgesamt 5 mehr oder weniger große Meeresarme beziehungsweise Meeresengen zu queren. Das größte Bauvorhaben ist die Querung des Fehmarnbelts mit einem 18 Kilometer langen Eisenbahn-/Straßentunnel zwischen den Inseln Fehmarn und Lolland.

Verfolgt man die Vorbereitungen zum Ausbau der Bahnstrecke bis zur Querung des Fehmarnbelts auf deutscher Seite, so ist es sehr aufschlussreich, den Blick über den Belt auf die dänische Seite zu richten, um sich über den Stand der dortigen Aktivitäten einen Überblick zu verschaffen. Dabei ist positiv zu bemerken, dass an vielen Stellen gleichzeitig gearbeitet wird und einige Gewerke bereits fertiggestellt sind. An herausragender Stelle ist die bereits seit 2019 in Betrieb befindliche Schnellfahrstrecke Kopenhagen – Ringsted über Køge Nord zu nennen, die im Korridor Kopenhagen – Ringsted zu einer wesentlichen Entflechtung der angespannten Situation geführt hat.

Weitere Vorhaben sind weit fortgeschritten beziehungsweise stehen kurz vor dem Abschluss. An allen Bahnhöfen wird der Zugang zu den Bahnsteigen barrierefrei ausgebaut, Fahrstühle und Fussgängerbrücken sind vorhanden, das Bahnhofsumfeld mit Bushaltestellen bekommt ein zeitgemässes Erscheinungsbild. Sämtliche Arbeiten entlang der Strecke sollen bis 2029 abgeschlossen sein. Der Ausbau führt auch für den innerdänischen Verkehr und den internationalen Transitverkehr zu beträchtlichen Fahrzeitverkürzungen und Einsparungen.

Lesen Sie hier mehr über den Baufortschritt auf den einzelnen dänischen Abschnitten der Vogelfluglinie.

Die Storstrømsbroen.

København H – Ringsted

Die neue Schnellfahrstrecke über Køge Nord ist seit Mai 2019 voll in Betrieb. Sie ist für 200 km/h ausgelegt, wird aber vorerst nur mit 180 km/h befahren, da die DSB noch nicht über genügend geeignete Fahrzeuge verfügt. Kurz hinter København H entsteht bis 2025 der neue Bahnhof Ny Ellebjerg. Auf diesem wichtigen Umsteigepunkt sollen zur Entlastung des Hauptbahnhofs die Fahrgäste umsteigen, die die Œresundzüge nach und von Schweden benutzen. Die neue Strecke nach Ringsted verläuft parallel zur Autobahn ohne Roskilde zu berühren. Ein weiterer neuer Bahnhof ist in Køge Nord entstanden. Er verfügt über 6 Bahnsteiggleise inclusive 2 Gleise für die S-Bahn und 2 Durchfahrgleise. Die Gleise sind östlich und westlich getrennt durch die Autobahn angeordnet. Eine 225 Meter lange Fußgängerbrücke verbindet die Bahnhofsteile. Die Schnellfahrstrecke wird hauptsächlich von Fernzügen befahren inclusive Hamburger EC, die 36 Minuten benötigen. Wegen der dichten Zugfolge ist das Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 installiert.

Ringsted – Naestved

Elektrifizierung und Begradigung des Streckenverlaufs sind abgeschlossen. Im Bereich Glumsø war eine umfangreiche Begradigung mit

Neuer Bahnhof Holeby.

bis zu 200 Meter Abweichung von der alten Bahnstrecke notwendig, damit die angestrebte Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf der Strecke auch ausgefahren werden kann. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs steht unmittelbar bevor.

Die wenig kürzere, aber eingleisige direkte Strecke von Køge Nord nach Naestved (Nebenbahn) ist nach Angaben von Banedanmark für einen Ausbau nicht vorgesehen.

Naestved – Vordingborg

Die Elektrifizierungsarbeiten sind bis kurz vor Vordingborg vorangekommen. Das ERTMS-Kontrollsystem ist im fortgeschrittenen Aufbau.

Vordingborg – Nykøbing Fl

Das Schwergewicht der Ausbauarbeiten zur Zweigleisigkeit liegt zur Zeit auf den Abschnitten südlich Vordingborg.

Über den schmalen Masnedsund bei Vordingborg entsteht eine neue zweigleisige Bahnbrücke bis dann die Rampe mit der Trasse für den beiderseitigen Brückenanschluß zur 3,8 Kilometer langen Storstrømbro (Schiene und Straße) erreicht wird. Die Brücke verbindet die Landesteile Seeland und Falster und soll bis 2024 fertiggestellt sein. Die jetzige Brücke von 1937 wird dann abgerissen. Auf der weiteren Strecke wird zur Zeit unter „rollendem Rad“ gearbeitet. Das neue zweite Gleis ist außer in den 3 noch genutzten Kreuzungsbahnhöfen bereits weitgehend verlegt. Die Masten für die Elektrifizierung stehen, das ERTMS-Kontrollsystem ist im Aufbau.

Nykøbing Fl – Holeby (ex Rødby Faerge)

Der schmale Guldborgsund zwischen Falster und Lolland wird von einer auf zwei Gleise erweiterten Brücke parallel zur Autobahn gequert werden. Er ist von kleineren Seeschiffen von Norden her bis vor die Brücke in Nykøbing Fl befahrbar. Die Trasse für das zweite Gleis auf Lolland wird nach Angaben von Banedanmark parallel zum bisherigen alten Gleis verlaufen. 3 alte, nicht mehr benötigte Kreuzungsgleise sind bereits entfernt worden. Die Strecke wird über den neuen viergleisigen Bahnhof Holeby (Lolland), in dessen Nähe einige Überholungsgleise entstehen, zum Tunnelmund des Fehmarnbelt-Tunnels führen. Hier wird der Regionalexpress von Lübeck nach Nykøbing Fl einen Stopp einlegen. Auf der Fläche des bisherigen Bahnhofs Rødby Faerge wird ein Biotop mit Beweidung entstehen. Eine Lösung für den deutschen Bahnhof Puttgarden?

KLAUS BÖCKMANN

Weitere Details zum Streckenausbau mit Fertigstellungsterminen unter www.bane.dk/Borger/Baneprojekter/Ringsted_Femern-Banen.

Datenquelle: DSB Homepage, Banedanmark, YouTube Führerstandsmitfahrten, Klaus Böckmann

Übersicht über die Querung von Meeresarmen und Meerengen auf der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Kopenhagen ▼

Gewässer	Verbindung	Querungs-bauwerk	Fertigstel-lungstermin
Masnedsund	Masnedø-Seeland	Brücke	2024
Storstrømmen	Falster-Masnedø	Brücke (3,8 Kilometer)	2024
Guldborgsund	Lolland-Falster	Brücke	2024
Fehmarnbelt	Fehmarn-Lolland	Tunnel (18 Kilometer)	2029
Fehmarnsund	Ostholstein-Fehmarn	Tunnel (1,7 Kilometer)	2028

Das Hamburger Bündnis Mobilität

Das Hamburger Bündnis Mobilität wurde 2019 gegründet. Es ist ein Zusammenschluss von Initiativen und Verbänden, die ihrem gemeinsamen Interesse an einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Hamburg Ausdruck verleihen. Wir treten ein für eine lebenswerte Stadt, in der die Mobilität sicher, gesund, inklusiv, klimagerecht, umweltschonend und wirtschaftlich sinnvoll organisiert ist. Gemeinsam machen wir uns für eine zügige Veränderung des Verkehrswesens in Hamburg stark, bei dem die Nutzung des Autos nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Wir treten ein für Verbesserungen, die den Menschen und der Umwelt dienen und damit zu dauerhaft lebenswerten Verhältnissen in der Stadt beitragen. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist seit Anfang an dabei. Im Frühjahr 2020 fand die erste Sitzung des Plenums statt.

Die Initiatoren des Bündnisses haben bei aller Unterschiedlichkeit übereinstimmende Forderungen an die Politik. Die Verbände tragen mit ihrer Expertise in den jeweiligen Fachgebieten wie Natur- und Umweltschutz, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr und anderen Bereichen zu konkreten Lösungsvorschlägen bei. Diese weisen alle in dieselbe Richtung: Angesichts der Dringlichkeit bei den Problemen des Klimawandels, des Gesundheitsschutzes und nicht zuletzt der Sicherheit von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmenden ist es erforderlich, dass wir jetzt unsere Stimmen gemeinsam für eine menschengerechte, umweltverträgliche, nachhaltige und effiziente Mobilität in Hamburg erheben. Gemeinsam streiten wir für eine Verkehrswende, die jetzt damit beginnt, in Hamburg menschengerechte und umweltverträgliche Mobilität zu schaffen. Nachhaltig und schnell!

Das Hamburger Bündnis Mobilität will erreichen, dass der Verkehr in Hamburg den Bedürfnissen von Mensch, Umwelt und Wirtschaft sowie den Notwendigkeiten des Klimaschutzes gerecht wird. Wir treten ein für eine umfassende Veränderung der Mobilität in Hamburg, die sofort beginnt und in ihren wesentlichen Zügen bis 2035 vollzogen ist. Der heute noch das Stadtbild prägende Kraftfahrzeugverkehr (Kfz-Verkehr) ist dabei deutlich zu reduzieren. Im Fokus stehen die Verkehrsflüsse in Hamburg und der Metropolregion sowie deren Organisation. Die Hansestadt entwickelt seit September 2019 Zieloptionen für seine Verkehrsentwicklungsplanung. Das Hamburger Bündnis Mobilität tritt dafür ein, dabei die richtigen Schwerpunkte zu setzen.

Unsere Themen sind:

- Fuß- und Fahrradinfrastruktur
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Alternativen zum MIV (motorisierten Individualverkehr)
- Verteilung und Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Mobilitätskonzepte für und mit der Industrie, dem Handwerk und dem Handel
- Öffentlichkeitsarbeit für eine breite Akzeptanz in der Politik und der Bevölkerung

Die inhaltliche Arbeit findet derzeit in 2 Arbeitskreisen statt:

- **Arbeitskreis Straße,** Ansprechpartner ist hier Norbert Holtz von den Naturfreunden (weitere Infos bei ihm: privat@norbertholtz.de). Inhalte sind unter anderem der Autoverkehr, Verteilung der Verkehrsflächen, Rad-und Fußverkehr)
- **Arbeitskreis Schiene,** Ansprechpartner ist hier Karl-Peter Naumann (k.naumann@pro-bahn.de). Er wird dabei unterstützt von Gerald List (HVV-Fahrgastbeirat) und Alexander Montana (VCD).

Bild: 123RF / simpline

Für uns als Fahrgastverband PRO BAHN ist natürlich der Arbeitskreis Schiene von besonderer Wichtigkeit. Stefan Barkleit, unser Landesvorsitzender, unterstützt Karl-Peter Naumann aktiv.

In der ersten Sitzung des Arbeitskreises Schiene sind folgende Themenschwerpunkte festgelegt und in den folgenden Sitzungen des Arbeitskreises Schiene teilweise ausführlich behandelt worden:

- S-Bahn-Linie S4 Ost Diskussion mit DB,
  - Diskussion mit der DB im Herbst 2020
- Güterumgehungsbahn mit Nahverkehrsfunktion
  - Diskussion möglicher Haltestellen mit Verknüpfung zum Schnellbahn- und ÖPNV-System
- Stadtbahn für Hamburg
  - sinnvoll als Tangential-Verbindungen, ein möglicher Start- und Zielpunkt kann Geesthacht sein
  - als Alternative zur U-Bahn-Linie U5 mit besseren Verknüpfungen zum Schnellbahn- und ÖPNV-System und mit geringeren Investitionskosten
- Hamburg Hauptbahnhof
  - eine weitere Bahnstation am Högerdamm wird nicht als Lösung angesehen
  - Umfeldgestaltung (Ausstellungszeit der Entwürfe des Architektenwettbewerbs nicht ausreichend, damit sich die Bürgerinnen und Bürger die Entwürfe ansehen konnten)
  - Durchbindung im Nahverkehr soll im Herbst 2021 ausführlich diskutiert werden
- Regionalverkehr im Süden der Metropolregion Hamburg
  - starke Erweiterung der Regionalbahn-Linien 41 und 31 von/ nach Tostedt und Lüneburg (engere Takte, in anderen Metropolregionen 20-Minuten-Takt, hier 60-Minuten-Takt)
- Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg
- Sanierung der Süderelbbrücke
- Ausweichstrecke vom Süden nach HH
- (Nahverkehrs- /S-Bahn)Tunnel im Hamburg West
- Erweiterung der Bahnstation Hamburg-Dammtor (um zusätzliche Gleise)

KARL-PETER NAUMANN

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
EHRENVORSITZENDER

PRESSESPRECHER LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/HAMBURG

Mitglieder des Bündnisses Mobilität Hamburg

ADFC
BI Volkspark
BUND
DGNB
Fahrgastinitiative Hamburg
Fahrgastverband PRO BAHN
Fuß e.V.
HVV-Fahrgastbeirat
Initiative Sternbrücke
Klimaschutz-Initiative Sachsenwald
Kommunalverein Groß Borstel
Kurs Fahrradstadt
NABU
Naturfreunde Hamburg
Patriotische Gesellschaft
Prellbock Altona
Ottenser Gestalten
Quotas
Radentscheid Hamburg
Reine Luft Altona
SOAL
Sozialverband Hamburg (LV Hamburg)
VCD
VERDI Hamburg
Zukunftsrat Hamburg

HAMBURGER BÜNDNIS MOBILITÄT

Bild: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

SchienenJobs.de

Das Karriereportal für Bahnberufe

Ganz entspannt

Praktika und Jobangebote aus der Bahnbranche bekommen

Mein SchienenJobs: Unternehmen bewerben sich bei Dir

Bahn frei für Deine Karriere!

Ein Projekt von:

Allianz pro Schiene

index

Unterstützt durch:

DB

DEVK

AVG

BAHNBKK

NEB Niederbarnimer Eisenbahn AG NIEDERBARNIMER EISENBAHN

transdev the mobility company

Fahrgastverband PRO BAHN

VDV Die Verkehrsunternehmen

DIE BAHNINDUSTRIE. VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

NETINERA EIN UNTERNEHMEN DER FS-GRUPPE