Informationen für Fahrgäste im Norden · 03 / 2022 Ausgabe 43

Schleswig-Holstein-Schiene

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

Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof

Touristischer Verkehr nach Kappeln – Ein voller Erfolg und Hoffnung auf mehr

Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hamburg-Eidelstedt–Kaltenkirchen/ Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 nach Kaltenkirchen

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 Nord

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

Regionalverband Westholstein

N.N.
e-mail: westholstein@pro-bahn-sh.de

Regionalverband Lübeck & Umgebung

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 Nord
Jeden Monat werktags abends an unterschiedlichen Orten im Gebiet des Regionalverbands. Die Termine und die Treffpunkte werden unter www.pro-bahn-sh.de bekanntgegeben.

Regionalverband Westholstein
Jeden 2. Mittwoch in den Monaten Februar, Juni und Oktober um 18.30 Uhr im Restaurant „Da Gino“ in Elmshorn.

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

**Liebe Leserinnen und liebe Leser,
liebe PRO BAHNerinnen und PRO BAHNer,**

mit der 43. Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene liegt Euch und Ihnen die dritte und letzte Ausgabe für das Jahr 2022 vor. Die vierte geplante Ausgabe für das Jahr 2022 konnten wir aufgrund krankheitsbedingter Ausfälle und damit verbundener Verzögerungen bei anderen Aufgaben leider nicht mehr erstellen und veröffentlichen.

Krankheitsbedingte Ausfälle und fehlende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter prägen seit mehreren Wochen und Monaten zunehmend auch das Bild des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein und Hamburg. Viele Verkehrsunternehmen sind dazu übergegangen, das Angebot planmäßig zu reduzieren, um den Umfang des Angebotes an die verfügbare Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern anzupassen. Dennoch reichen diese Maßnahmen teil- und zeitweise nicht aus, einen kurzfristigen Ausfall von Zügen und Bussen zu vermeiden. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben daher geplante Ausweitungen des Angebotes nur teilweise umgesetzt oder auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Auch hinsichtlich der Pünktlichkeit und der Zuverlässigkeit konnte der Nahverkehr auf der Schiene in Schleswig-Holstein und Hamburg nicht überzeugen. Nach den ersten drei Quartalen konnten die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur eine Pünktlichkeit von 88,6 Prozent erzielen – 3,2 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Im Zeitraum des vom 01. Juni bis zum 31. August angebotenen Neun-Euro-Tickets konnte aufgrund hoher Auslastung sogar nur eine Pünktlichkeit von 84,9 Prozent erzielt werden. Wie das Angebot und die Sitzplatzkapazitäten im Hinblick auf die mit dem Deutschland-Ticket zu erwartende steigende Fahrgastnachfrage weiter ausgebaut werden können, wird eines der zentralen Themen des Jahres 2023 werden.

In dieser Ausgabe der Schleswig-Holstein-Schiene sind die Themen der Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof, der sogenannten Verbindungsbahn, der Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Eidelstedt–Kaltenkirchen und die Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 nach Kaltenkirchen sowie der Touristische Verkehr auf der Bahnstrecke Süderbrarup–Kappeln im Sommer 2022 und die Perspektiven für eine Fortsetzung im Sommer 2023.

Angenehme Reisen mit Bahn, Bus und Schiff sowie viel Freude bei der Lektüre wünscht

Eure und Ihre

SHS-Redaktion

Unsere Themen in dieser Ausgabe

PRO BAHN Bundesverband und Landesverband

PRO BAHN intern S. 02

Editorial S. 03

VERKEHR UND POLITIK

Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof S. 04

Touristischer Verkehr nach Kappeln – Ein voller Erfolg und Hoffnung auf mehr S. 13

Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hamburg-Eidelstedt–Kaltenkirchen/ Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 nach Kaltenkirchen S. 16

Impressum

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

Die Schleswig-Holstein-Schiene 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

Foto: Andreas Staal

Unser Titelbild: Eine Doppeltraktion aus S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 490 hat auf ihrer Fahrt auf der S-Bahn-Linie S21 die S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor verlassen und strebt ihrem nächsten Halt an der S-Bahn-Station Sternschanze entgegen.

Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof

Der Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof, die sogenannte Verbindungsbahn, ist ein überlasteter Schienenweg, auf dem es durch die Überlastung seit vielen Jahren zu erheblichen Verspätungen und zu teilweisen Zugausfällen im Fernverkehr und im Nahverkehr kommt. Im Rahmen der Einführung des Deutschland-Taktes soll das Angebot im Fernverkehr und im Nahverkehr weiter ausgebaut werden, wofür es auf dem Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof zusätzliche Streckenkapazität braucht. Sowohl SMA und Partner als auch der Fahrgastverband PRO BAHN haben dafür Varianten zum Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof entwickelt.

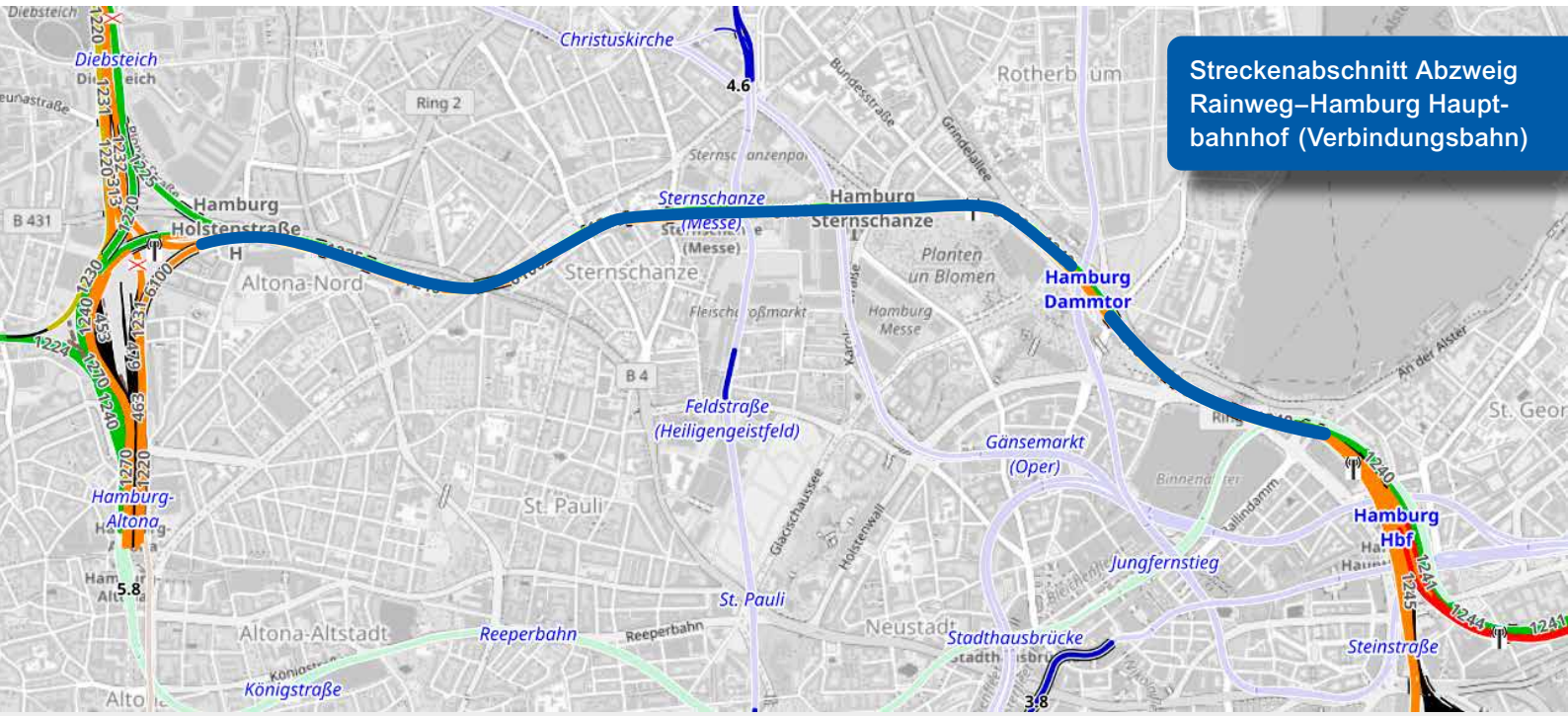
Bild: Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee

Hamburg-Hauptbahnhof – Fernverkehr neben S-Bahn.

Die DB Netz hat den Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof nach der Erstellung des Netzfahrplanes 2020 im November 2019 für überlastet erklärt. Seitdem ist offiziell, was Fahrgäste, die regelmäßig den Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof im Fernverkehr und im Nahverkehr nutzen, schon seit vielen Jahren wissen.

Derzeit verkehren auf dem **Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof** montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit insgesamt 7 Verbindungen pro Stunde im Fernverkehr und 4 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr, welche auf den folgenden Linien im Fernverkehr und im Nahverkehr verkehren:

Des Weiteren verkehren auf dem Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit noch weitere Verbindungen, zum Beispiel, um die Garnitur für den in Hamburg Hauptbahnhof beginnenden bezie-



- 1x ICE-Linie Hamburg–Münster–Düsseldorf–Köln *(Verstärker)*
- 1x ICE-Linie Hamburg–Bremen–Münster–Köln–Mannheim–Basel/ –Stuttgart–München
- 1 x ICE-Linie Hamburg–Hannover–Kassel–Frankfurt–Mannheim–Basel/–Stuttgart
- 1 x ICE-Linie Hamburg–Hannover–Kassel–Würzburg–Augsburg–München *(Verstärker)*
- 1 x ICE-Linie Hamburg–Hannover–Kassel–Würzburg–Nürnberg–München

- 1 x ICE-Linie Hamburg–Berlin–Halle–Erfurt–Nürnberg–München
- 1 x ICE-Linie Hamburg–Berlin–Halle–Erfurt–Nürnberg–München (Sprinter)

- 1 x Regionalbahn-Linie Itzehoe–Elmshorn–Hamburg
- 1 x Regionalbahn-Linie Itzehoe–Elmshorn–Hamburg (Verstärker)
- 1 x Regionalexpress-Linie Flensburg–Schleswig–Rendsburg –/Kiel–Neumünster–Elmshorn–Hamburg
- 1 x Regionalexpress-Linie Kiel–Neumünster–Elmshorn–Hamburg

hungsweise endenden Flixtrain Hamburg–Hannover–Kassel–Frankfurt–Stuttgart bereitzustellen.

Aufgrund der Verspätungen im Fernverkehr und im Nahverkehr aus den anschließenden Streckenabschnitten, der Verzögerungen bei der Bereitstellung von Garnituren im Fernverkehr, der sehr hohen Auslastung auf dem Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof und der sehr unterschiedlichen Haltezeiten des Fernverkehrs und des Nahverkehrs an der Bahnstation Hamburg-Dammtor[1] kommt es, dass viele Verbindungen im Fernverkehr aus dem Knoten Hamburg heraus (teilweise erhebliche) Verspätungen erhalten, viele Verbindungen im Nahverkehr in den Knoten Hamburg hinein auf den letzten Kilometern (teilweise erhebliche) Verspätungen und somit aus dem Knoten Hamburg heraus (teilweise erhebliche) Verspätungen erhalten.

Folglich kommt es im Nahverkehr in Schleswig-Holstein sehr oft zu Anschlussverlusten in den Taktknoten Kiel und Neumünster sowie in den Knoten Itzehoe und Elmshorn, so dass sich die Fahrzeit für die Fahrgäste um 30 bis 60 Minuten verlängert.

Trotz der seit vielen Jahren bestehenden Überlastung des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof muss und soll das Angebot im Fernverkehr und im Nahverkehr aufgrund der steigenden

1 In der Regel betragen die Haltezeiten des Fernverkehrs in Hamburg-Dammtor 2 Minuten und die Haltezeiten des Nahverkehrs in Hamburg-Dammtor 1 Minute. Des Weiteren braucht der Fernverkehr mehr Zeit zur Freigabe der Türen, zum Aus- und Einfahren der Klapptritte beziehungsweise der Schiebetritte und zur Verriegelung der Türen.

Grafiken: Openrailwaymap/Openstreetmap-Mitwirkende; bearbeitet: Stefan Barkleit

Fahrgastnachfrage im Fernverkehr und im Nahverkehr weiter ausgebaut werden.

Land Schleswig-Holstein und NAH.SH: Ausbau des Angebotes im Nahverkehr

Mit dem Netzfahrplan 2026 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 planen das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH, das Angebot auf dem Streckenabschnitt Elmshorn–Hamburg-Altona–/Hamburg Hauptbahnhof weiter auszubauen und das vom Fahrgastverband PRO BAHN im Jahr 2015 entwickelte 2+2-Konzept einzuführen.

Auf dem Streckenabschnitt Elmshorn–Hamburg-Altona –/ Hamburg Hauptbahnhof bedeutet das, dass montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit das Angebot auf eine Regionalbahn-Linie Elmshorn–Hamburg-Altona im 30-Minuten-Takt und auf eine Regionalbahn-Linie Elmshorn–Hamburg Hauptbahnhof im 30-Minuten-Takt ausgebaut wird.

Auf dem Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof bedeutet das, dass montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit das Angebot aus dem Knoten Hamburg heraus um eine zusätzliche Verbindung ausgebaut wird. (Die Verstärker der Regionalbahn-Linie Itzehoe–Elmshorn–Hamburg enden beziehungsweise beginnen in Hamburg Hauptbahnhof.)

Des Weiteren möchten das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH die Regionalexpress-Linie Westerland–Niebüll–Husum–Heide–Itzehoe–Elmshorn–Hamburg nach und von Hamburg Hauptbahnhof zu verlängern, auf der nach der zum 01. Januar 2022 erfolgten Integration des Kreises Steinburg in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) perspektivisch ein Ausbau des Angebotes auf dem Streckenabschnitt Itzehoe–Elmshorn–Hamburg auf einen 30-Minuten-Takt verkehrlich sinnvoll ist.

Einführung des Deutschland-Taktes: Ausbau des Angebotes im Fernverkehr und im Nahverkehr

Mit der Einführung des Deutschland-Taktes planen der Bund und die Länder, das Angebot im Fernverkehr und im Nahverkehr auf dem Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof weiter auszubauen.

Im Fernverkehr soll das Angebot auf der Bahnstrecke Hamburg–Hannover von derzeit 3 Verbindungen pro Stunde auf 4 Verbindungen pro Stunde ausgebaut werden, von denen nördlich über Hamburg Hauptbahnhof hinaus von und nach Hamburg-Altona Nord geführt werden. Im Nahverkehr soll die Regionalexpress-Linie Hamburg–Lüneburg–Uelzen–Celle–Hannover im 60-Minuten-Takt nördlich über Hamburg Hauptbahnhof hinaus von und nach Hamburg-Altona Nord verlängert werden.

Künftig verkehren auf dem Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof insgesamt 8 Verbindungen pro Stunde im Fernverkehr und 5 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr beziehungsweise, sofern es das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH schaffen, die Regionalexpress-Linie Westerland–Niebüll–Husum–Heide–Itzehoe–Elmshorn–Hamburg nach und von Hamburg Hauptbahnhof zu verlängern, sogar bis zu 7 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr[2].

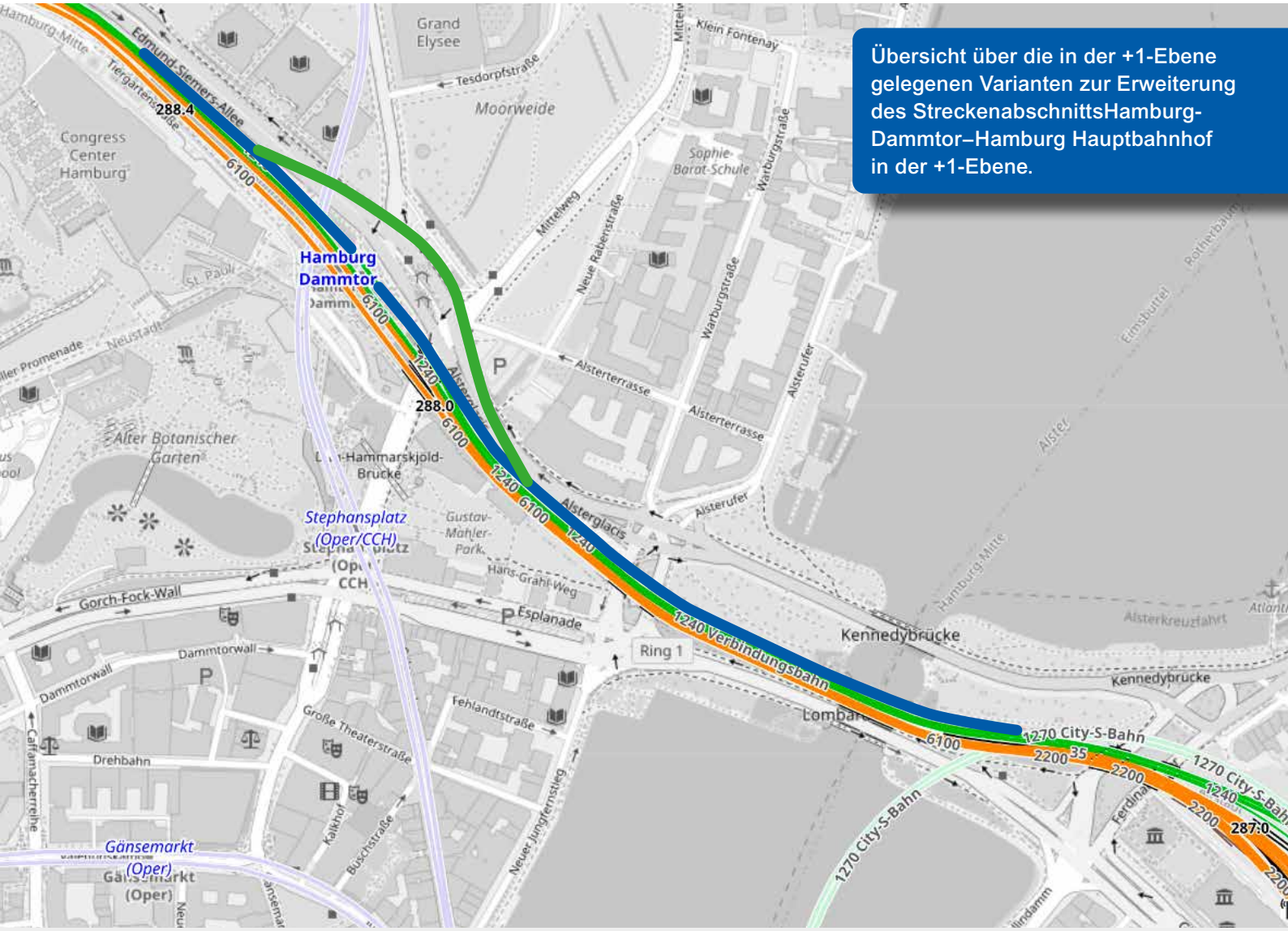
Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof: Die Varianten der SMA und Partner und des Fahrgastverbands PRO BAHN

Damit auf dem Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof insgesamt 8 Verbindungen pro Stunde im Fernverkehr und 5 bis 7 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr verkehren können, haben sowohl SMA und Partner als auch der Fahrgastverband PRO BAHN Varianten zum Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof entwickelt:

Die Variante der SMA und Partner

Die Variante der SMA und Partner sieht folgende Infrastruktur-Maßnahmen für den Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof ...

2 Im dritten Entwurf der Gutachter zum Deutschland-Takt ist eine Verlängerung der Regionalexpress-Linie Westerland–Niebüll–Husum–Heide–Itzehoe–Elmshorn–Hamburg nach und von Hamburg Hauptbahnhof ausgeschlossen, aus dem Grund, dass die Kapazität im Taktknoten Hamburg Hauptbahnhof zur Minute 30 nicht ausreichend ist. Mit der Errichtung der vom Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH geplanten Aus- und Neubaustrecke Itzehoe–Elmshorn ist die Herausforderung durch die Verkürzung der Fahrzeit der Regionalexpress-Linie Westerland–Niebüll–Husum–Heide–Itzehoe–Elmshorn–Hamburg um rund 15 Minuten gelöst.



Übersicht über die in der +1-Ebene gelegenen Varianten zur Erweiterung des StreckenabschnittsHamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof in der +1-Ebene.

- Errichtung einer neuen zweigleisigen unterirdischen S-Bahn-Strecke mit neuen unterirdischen S-Bahn-Stationen Doormannsweg, Schlump und Hamburg-Dammtor
- Ausbau der bestehenden zweigleisigen oberirdischen S-Bahn-Strecke für den Fernverkehr und den Nahverkehr
- sechsgleisiger Ausbau im Streckenabschnitt Hamburg-Sternschanze–Hamburg-Dammtor und Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes für den Wechsel aus dem Richtungsbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Altona Nord–Hamburg-Sternschanze in den Linienbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof
- Ausbau der Bahnsteiggleise 1 und 2 der Bahnstation Hamburg-Dammtor für den Fernverkehr und den Nahverkehr

… und folgende Infrastruktur-Maßnahmen im Knoten Hamburg Hauptbahnhof vor ...

- Errichtung einer neuen unterirdischen S-Bahn-Station Hamburg Hauptbahnhof (Bahnsteiggleise -2 und -1)
- Ausbau der bestehenden Bahnsteiggleise 3 und 4 für den Fernverkehr und den Nahverkehr und Verlängerung der Bahnsteiggleise 3 und 4 auf eine Nutzlänge von 400 Metern
- Verkürzung der Bahnsteiggleise 7 und 8 von einer Nutzlänge von 625 Metern auf eine Nutzlänge von 500 Metern und Anbindung des Bahnsteiggleises 6 und 7 an den Streckenabschnitt Hamburg Hauptbahnhof–Hamburg-Harburg
- Errichtung eines neuen Bahnsteiggleises 9 mit einer Nutzlänge von 215 Metern
- Errichtung eines neuen Bahnsteiggleises 15 mit einer Nutzlänge von 125 Metern

Die vorgesehenen Infrastruktur-Maßnahmen im Knoten Hamburg Hauptbahnhof werden an dieser Stelle der Vollständigkeit halber genannt, mit der Variante der SMA und Partner für den Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof zwingend umzusetzen sind die Errichtung einer neuen unterirdischen S-Bahn-Station Hamburg Hauptbahnhof (Bahnsteiggleise -2 und -1) und der Ausbau der bestehenden Bahnsteiggleise 3 und 4 für den Fernverkehr und den Nahverkehr.

Die Infrastruktur-Maßnahmen im Knoten Hamburg Hauptbahnhof werden in einer der kommenden Ausgaben der Schleswig-Holstein-Schiene in einem eigenständigen Artikel ausführlicher thematisiert.

Die Variante der SMA und Partner für den Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof sieht vor, in einer ersten Ausbaustufe die neue zweigleisige unterirdischen S-Bahn-Strecke mit den neuen unterirdischen S-Bahn-Stationen Doormannsweg, Schlump und Hamburg-Dammtor zu errichten und in einer zweiten Ausbaustufe die bestehende S-Bahn-Strecke für den Fernverkehr und den Nahverkehr sowie den Streckenabschnitt Sternschanze–Hamburg-Dammtor sechsgleisig auszubauen und das Überwerfungsbauwerk zu errichten. Die erste Ausbaustufe muss dabei zwingend abgeschlossen sein, bevor die zweite Ausbaustufe gestartet werden kann.

Die Variante der SMA und Partner für den Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof sieht ein Investitionsvolumen in Höhe von 3.241 Milliarden Euro vor.

Auswirkungen der Variante der SMA und Partner auf den S-Bahn-Verkehr sowie den Fernverkehr und den Nahverkehr

S-Bahn-Verkehr

Mit der Errichtung der neuen zweigleisigen unterirdischen S-Bahn-Strecke werden die bestehenden S-Bahn-Stationen Holstenstraße, Sternschanze und Hamburg-Dammtor zugunsten der neuen S-Bahn-Stationen Doormannsweg, Schlump und Hamburg-Dammtor (unterirdisch) aufgegeben.

Die neue S-Bahn-Station Schlump wird dabei einen schwerwiegenden Fehler bei der Errichtung des U-Bahn-Netzes Hamburg, die Verknüpfung zwischen den U-Bahn-Linien U2 und U3 anstelle an der U-Bahn-Station Sternschanze an der U-Bahn-Station Schlump zu errichten und somit auf eine Verknüpfung zwischen den S-Bahn-Linien S11, S21 und S31 und der U-Bahn-Linie U2 zu verzichten, korrigieren.

Die neue S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor (unterirdisch) hingegen wird sowohl die Umsteigewege zwischen dem S-Bahn-Verkehr und dem Fernverkehr und dem Nahverkehr als auch die Umsteigewege zwischen dem S-Bahn-Verkehr und dem U-Bahn-Verkehr verlängern.

Zudem werden die neuen S-Bahn-Stationen Doormannsweg und Schlump rund 30 Meter tief und die neue S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor (unterirdisch) rund 15 Meter tief liegen, so dass sich die Zugangswege zum S-Bahn-Verkehr und somit die Reisezeit, die Summe aus der Fahrzeit und der Zeit zum Erreichen und Verlassen der S-Bahn-Station, verlängern werden.

Fernverkehr und Nahverkehr

Mit dem Ausbau der bestehenden zweigleisigen oberirdischen S-Bahn-Strecke für den Fernverkehr und den Nahverkehr werden dem Fernverkehr und dem Nahverkehr anstelle von zwei Gleisen vier Gleise zur Verfügung stehen.

Der sechsgleisige Ausbau im Streckenabschnitt Sternschanze–Hamburg-Dammtor und die Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes werden es dem Fernverkehr und dem Nahverkehr ermöglichen, aus dem Richtungsbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Altona Nord–Hamburg-Sternschanze in den Linienbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof zu wechseln.

Die Herausforderung der Fahrstraßenkreuzungen der Verbindungen Hamburg-Altona Nord–Hamburg–Hauptbahnhof–Hamburg-Bergedorf und Hamburg-Harburg–Hamburg Hauptbahnhof–Hamburg-Altona Nord im Nordkopf des Knoten Hamburg Hauptbahnhof wird somit aufgelöst.

Mit der Einführung des Deutschland-Taktes sollen auf den Bahnsteiggleisen 3 und 4 der Bahnstation Hamburg-Dammtor und im südlichen Linienbetrieb

im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof insgesamt 6 Verbindungen pro Stunde im Fernverkehr und 3 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr beziehungsweise, sofern es das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH schaffen, die Regionalexpress-Linie Westerland–Niebüll–Husum–Heide–Itzehoe–Elmshorn–Hamburg nach und von Hamburg Hauptbahnhof zu verlängern, sogar bis zu 5 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr, während auf den Bahnsteiggleisen 1 und 2 der Bahnstation Hamburg-Dammtor im nördlichen Linienbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof insgesamt 2 Verbindungen pro Stunde im Fernverkehr und 2 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr verkehren.

Die Herausforderung der sehr hohen Auslastung der Bahnsteiggleise 3 und 4 der Bahnstation Hamburg-Dammtor wird somit nicht aufgelöst.

Des Weiteren wird sich mit dem sechsgleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Hamburg-Sternschanze–Hamburg-Dammtor, von denen sich 2 Gleise aufgrund des Überwerfungsbauwerkes für den Wechsel aus dem Richtungsbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Altona Nord–Hamburg-Sternschanze in den Linienbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof statt in der +1-Ebene in der +2-Ebene befinden, das Stadtbild im Streckenabschnitt Hamburg-Sternschanze–Hamburg-Dammtor stark verändern.

Die Variante des Fahrgastverbands PRO BAHN

Die Variante des Fahrgastverbands PRO BAHN sieht folgende Infrastruktur-Maßnahmen für den Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof vor:

Die Variante des Fahrgastverbands PRO BAHN sieht vor, in einer ersten Ausbaustufe die Leit- und Signal-Technik der bestehenden zweigleisigen S-Bahn-Strecke und der bestehenden zweigleisigen Strecke für den Fernverkehr und den Nahverkehr zu modernisieren und in einer zweiten Ausbaustufe die neue Bahnstation Hamburg-Sternschanze für den Nahverkehr, die neue S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor (Bahnsteiggleise -2 und -1) und die neue zweigleisige oberirdische S-Bahn-Strecke im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof

Bild: Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski

Das Empfangsgebäude der Bahnstation Hamburg-Sternschanze.

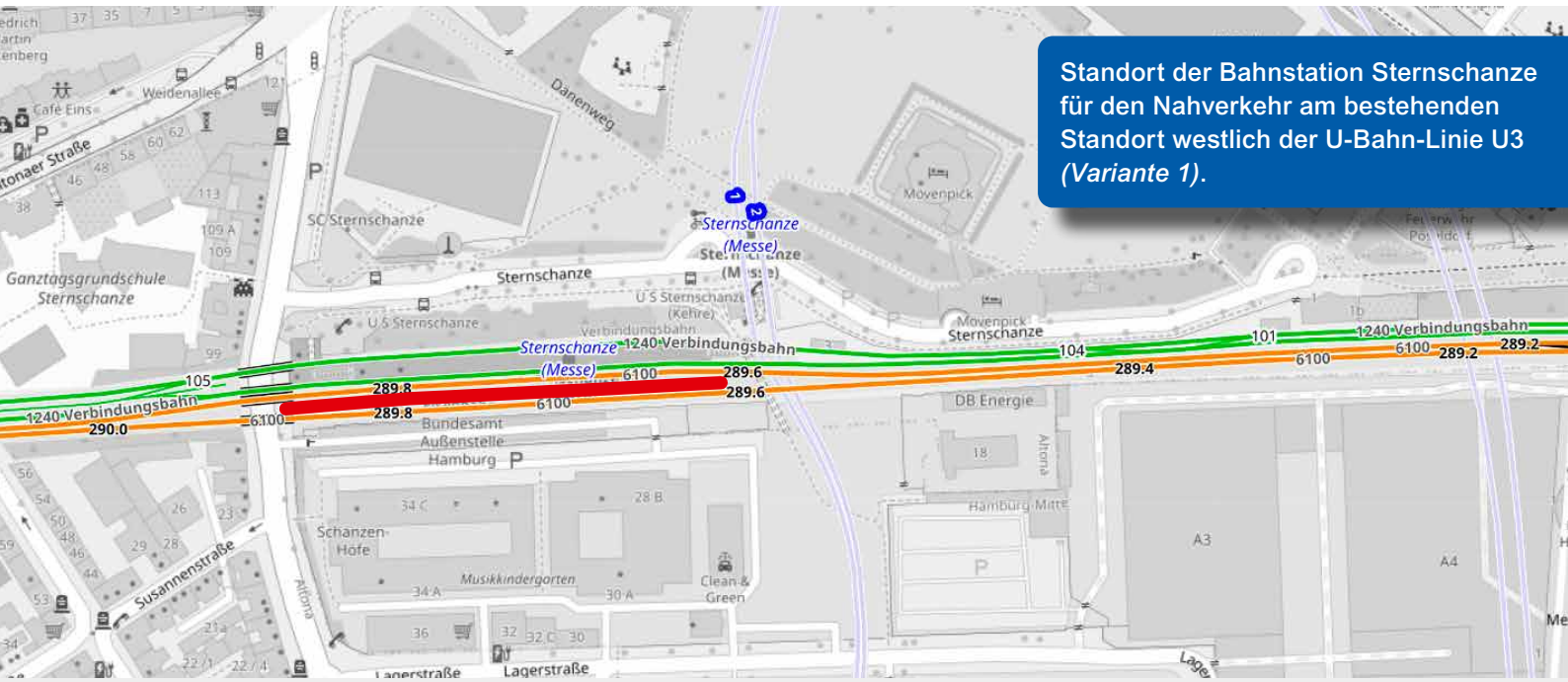
zu errichten sowie die Bahnsteiggleise 1 und 2 der Bahnstation Hamburg-Dammtor und die bestehende zweigleisige S-Bahn-Strecke im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof für den Fernverkehr und den Nahverkehr auszubauen. Die erste Ausbaustufe und die zweite Ausbaustufe können dabei zeitgleich starten, wobei die zweite Ausbaustufe aufgrund des Umfangs der vorgesehenen Infrastruktur-Maßnahmen auch erst nach der ersten Ausbaustufe abgeschlossen werden kann.

Auswirkungen der Variante des Fahrgastverbands PRO BAHN auf den S-Bahn-Verkehr sowie den Fernverkehr und den Nahverkehr

S-Bahn-Verkehr

Mit der Modernisierung der Leit- und Signal-Technik der bestehenden zweigleisigen S-Bahn-Strecke, der Errichtung einer neuen S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor (Bahnsteiggleise -2 und -1) und der Errichtung einer neuen zweigleisigen oberirdischen S-Bahn-Strecke im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof bleiben die bestehenden S-Bahn-Stationen Holstenstraße, Sternschanze und Hamburg-Dammtor erhalten.

Für die bestehende S-Bahn-Station Sternschanze sollte ergebnisoffen untersucht werden, ob eine Errichtung einer neuen Bahnstation Hamburg-Sternschanze für den Nahverkehr am bestehenden Standort und somit eine Verknüpfung zwischen dem Nahverkehr, dem S-Bahn-Verkehr und der U-Bahn-Li-



Standort der Bahnstation Sternschanze für den Nahverkehr am bestehenden Standort westlich der U-Bahn-Linie U3 *(Variante 1)*.

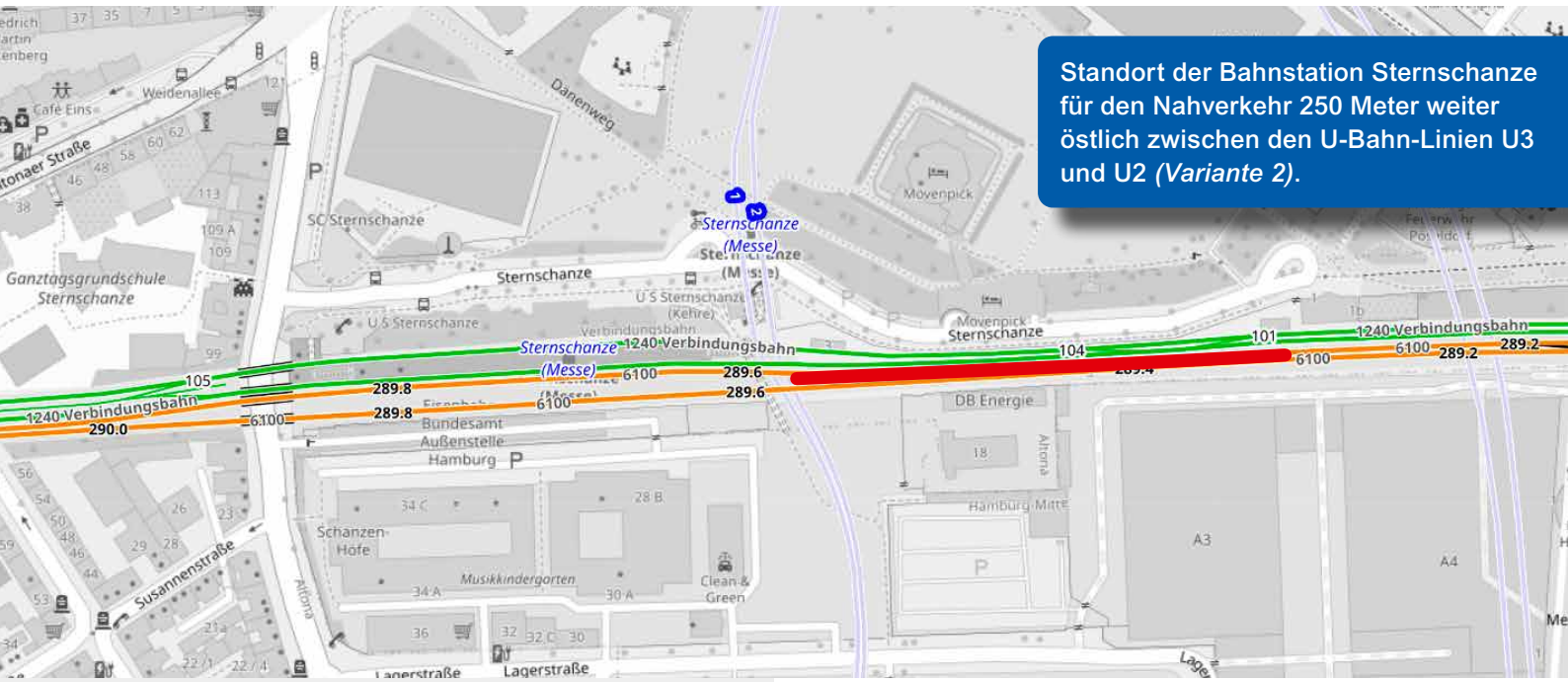
- Modernisierung der Leit- und Signal-Technik der bestehenden zweigleisigen S-Bahn-Strecke für eine Streckenkapazität von 30 Verbindungen pro Stunde
- Modernisierung der Leit- und Signal-Technik der bestehenden zweigleisigen Strecke für den Fernverkehr und den Nahverkehr für eine Streckenkapazität von 16 Verbindungen pro Stunde
- Errichtung einer neuen Bahnstation Hamburg-Sternschanze für den Nahverkehr
- Errichtung einer neuen S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor (Bahnsteiggleise -2 und -1)
- Ausbau der Bahnsteiggleise 1 und 2 der Bahnstation Hamburg-Dammtor für den Fernverkehr und den Nahverkehr
- Errichtung einer neuen zweigleisigen oberirdischen S-Bahn-Strecke im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor – Hamburg Hauptbahnhof
- Ausbau der bestehenden zweigleisigen S-Bahn-Strecke im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor für den Fernverkehr und den Nahverkehr

nie U3 (Variante 1) oder eine Errichtung einer neuen Bahn-Station Hamburg-Sternschanze für den Nahverkehr und den S-Bahn-Verkehr 250 Meter weiter östlich, eine Errichtung eines Umsteigebauwerkes zur U-Bahn-Linie U2 und somit eine Verknüpfung zwischen dem Nahverkehr, dem S-Bahn-Verkehr und den U-Bahn-Linien U3 und U2 (Variante 2) technisch möglich und verkehrlich sinnvoll ist[3].

Die Variante 1 wird es ermöglichen, von der Achse Elmshorn – Pinneberg – Hamburg über die bestehende Umsteigeverbindung mit Umstieg am Hamburger Hauptbahnhof hinaus eine zusätzliche Umsteigeverbindung mit Umstieg an der Sternschanze zur Kellinghusenstraße und zu den Landungsbrücken zu schaffen, die Variante 2 auch eine zusätzliche Umsteigeverbindung mit Umstieg an der Sternschanze zu Hagenbecks Tierpark und zum Jungfernstieg.

Mit der Errichtung der neuen Bahnstation Sternschanze wird der überlastete Hamburger Hauptbahnhof entlastet, weil die Fahrgäste für den Umstieg zwischen dem Nahverkehr und der U-Bahn-Linie 3 (Variante 1) beziehungsweise U-Bahn-Linien U3 und U2 (Variante 2) die Verteilerebene (Variante 1) beziehungsweise die Verteilerebenen (Variante 2) an der Sternschanze anstelle des überlasteten Nord- und Südsteges des Hamburger Hauptbahnhofes nutzen können. Zudem können abhängig von der jeweiligen Relation gegenüber der Umsteigeverbindung mit Umstieg am Hamburger Hauptbahnhof die Fahrzeiten um 5 bis 15 Minuten reduziert werden.

3 Mit der Errichtung der Variante 2 muss der Gleisabstand östlich des bestehenden Standortes auf rund 500 Metern vergrößert werden, um die für die Bahnsteiganlagen erforderlichen Flächen zu gewinnen, und ein Zugang zu einer neuen U-Bahn-Station Sternschanze der U-Bahn-Linie U2 sowie eine neue U-Bahn-Station Sternschanze der U-Bahn-Linie U2 errichtet werden.



Standort der Bahnstation Sternschanze für den Nahverkehr 250 Meter weiter östlich zwischen den U-Bahn-Linien U3 und U2 *(Variante 2)*.

Errichtung einer neuen zweigleisigen S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor:

- oberhalb der bestehenden Bahnsteiggleise 3 und 2
- unter der bestehenden Bahnsteiggleise 2 und 1
- östlich der bestehenden Bahnsteiggleise 2 und 1
- auf dem Gelände der Moorweide

Für die Errichtung der neuen S-Bahn-Station Hamburg-Dammtor (Bahnsteiggleise -2 und -1) sollten ergebnisoffen untersucht werden, welche der folgenden Varianten technisch möglich und verkehrlich sinnvoll ist:

Fernverkehr und Nahverkehr

Mit der Modernisierung der Leit- und Signal-Technik der bestehenden zweigleisigen Strecke für den Fernverkehr und den Nahverkehr, dem Ausbau der Bahnsteiggleise 1 und 2 der Bahnstation Hamburg-Dammtor für den Fernverkehr und den Nahverkehr und dem Ausbau der bestehenden zweigleisigen S-Bahn-Strecke im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor für den Fernverkehr und den Nahverkehr werden dem Fernverkehr und dem Nahverkehr im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg–Hamburg-Dammtor zwei Gleise und im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof vier Gleise zur Verfügung stehen.

Der Ausbau der Bahnsteiggleise 1 und 2 der Bahnstation Hamburg-Dammtor für den Fernverkehr und den Nahverkehr und der Ausbau der bestehenden zweigleisigen S-Bahn-Strecke im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor für den Fernverkehr und den Nahverkehr werden es dem Fernverkehr und dem Nahverkehr ermöglichen, im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof auf jeweils 2 Gleisen im Richtungsbetrieb den Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu erreichen beziehungsweise zu verlassen.

Mit der Einführung des Deutschland-Taktes können auf den Bahnsteiggleisen 3 und 4 der Bahnstation Hamburg-Dammtor insgesamt 8 Verbindungen pro Stunde im Fernverkehr und 7 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr gleichmäßig auf 2 Gleise verteilt im Richtungsbetrieb nach Hamburg Hauptbahnhof, während auf den Bahnsteiggleisen 1 und 2 der Bahnstation Hamburg-Dammtor insgesamt 8 Verbindungen pro Stunde im Fernverkehr und 7 Verbindungen pro Stunde im Nahverkehr gleichmäßig auf 2 Gleise verteilt im Richtungsbetrieb nach Hamburg-Altona Nord verkehren.

Die Herausforderung der sehr hohen Auslastung der Bahnsteiggleise 3 und 4 der Bahnstation Hamburg-Dammtor wird somit aufgelöst.

Des Weiteren wird sich mit dem sechsgleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Hamburg-Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof das Stadtbild im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof stark verändern.

Zusammenfassung

■ Sowohl die Variante der SMA und Partner als auch die Variante des Fahrgastverbands PRO BAHN zum Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg–Hamburg Hauptbahnhof erhöhen die Streckenkapazität und ermöglichen einen deutlichen Ausbau des Angebotes im Fernverkehr und im Nahverkehr.

Die **Variante der SMA und Partner** ermöglicht durch den viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Hamburg-Altona Nord–Hamburg-Sternschanze zunächst eine starke Erhöhung der Streckenkapazität, die jedoch durch den Wechsel aus dem Richtungsbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Altona Nord–Hamburg-Sternschanze in den Linienbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof und die vorgesehene Führung von 75 Prozent der geplanten Verbindungen im Fernverkehr und im Nahverkehr über die Bahnsteiggleise 3 und 4 der Bahnstation Hamburg-Dammtor nur eingeschränkt nutzbar ist.

Die sehr hohe Auslastung der Bahnsteiggleise 3 und 4 der Bahnstation Hamburg-Dammtor bleiben bestehen und die bestehenden Zugfolgezeiten im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof unverändert.

Die Errichtung einer neuen Bahnstation Hamburg-Sternschanze für den Nahverkehr sowohl am bestehenden Standort (Variante 1) als auch 250 Meter weiter östlich (Variante 2) kann durch die Errichtung von Bahnsteiganlagen in der +1- und der +2-Ebene erfolgen, weil sich beide Standorte im Bereich des Überwerfungsbauwerkes befinden. Im Fall einer Umsetzung der Variante 2 ist im Streckenabschnitt zwischen den U-Bahn-Linien U3 und U2 der Gleisabstand zu vergrößern, um die für die Bahnsteiganlagen erforderlichen Flächen zu gewinnen.

Die **Variante des Fahrgastverbands PRO BAHN** ermöglicht durch den sechsgleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof zunächst nur eine geringe Erhöhung der Streckenkapazität, die jedoch durch den Richtungsbetrieb im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof und die vorgesehene gleichmäßig auf 2 Gleise verteilte Führung der geplanten Verbindungen im Fernverkehr und im Nahverkehr über die Bahnsteiggleise 3 und 4 der Bahnstation Hamburg-Dammtor nach Hamburg Hauptbahnhof und über die Bahnsteiggleise 1 und 2 der Bahnstation Hamburg-Dammtor nach Hamburg-Altona Nord uneingeschränkt nutzbar ist.

Die sehr hohe Auslastung der Bahnsteiggleise 3 und 4 der Bahnstation Hamburg-Dammtor wird aufgelöst und die bestehenden Zugfolgezeiten im Streckenabschnitt Hamburg-Dammtor–Hamburg Hauptbahnhof verlängert.

Die Errichtung einer neuen Bahnstation Hamburg-Sternschanze für den Nahverkehr sowohl am bestehenden Standort (Variante 1) als auch 250 Meter weiter östlich (Variante 2) kann durch die Errichtung von Bahnsteiganlagen in der +1-Ebene erfolgen. Im Fall einer Umsetzung der Variante 2 ist im Streckenabschnitt zwischen den U-Bahn-Linien U3 und U2 der Gleisabstand zu vergrößern, um die für die Bahnsteiganlagen erforderlichen Flächen zu gewinnen.

STEFAN BARKLEIT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG

Touristischer Verkehr nach Kappeln – Ein voller Erfolg und Hoffnung auf mehr

In Juli und August fuhren jeden Samstag zwei gekuppelte Schienenbusse von Eckernförde nach Kappeln und zurück. Die beiden historischen Fahrzeuge werden von der Angelner Dampfeisenbahn der Nachwelt erhalten und für Sonderfahrten eingesetzt.

Dieses Mal sind sie aber, wie früher, echten Nahverkehr gefahren. Die NAH.SH hatte diese Leistung bestellt und finanziell gefördert. Es galt der SH-Tarif und damit das Neun-Euro-Ticket.

Bild: Niels Fichter

Egal ob RegionalBahn nach Kiel oder RegionalExpress nach Flensburg – der Umstieg klappte gut.

Ein echter Erfolg

Mehr als 3.100 Fahrgäste konnte man in den zwei Monaten begrüßen. Zwar macht das der Bahnhof Eckernförde an zwei Tagen. Aber bei 9 Betriebstagen mit effektiv zwei Fahrtenpaaren und 100 Sitzplätzen ist das eine Menge – und ein beachtenswerter Erfolg.

Denn man darf nicht vergessen, dass das Angebot nur wenige Tage vor dem Start bekannt gemacht wurde. Die Finanzierung konnte erst auf den letzten Metern gesichert werden. Ein umso größerer Erfolg ist es damit. Normalerweise muss sich ein neues Angebot erst einmal herumsprechen, was durchaus Monate dauern kann.

Der Verein hat es sich verdient. Immerhin erhält er mit ehrenamtlichem Engagement und bescheidenen finanziellen Mitteln die Strecke Süderbrarup–Kappeln. Der touristische Verkehr hilft, die Zukunft des Vereins zu sichern.

Sicherlich hat das Neun-Euro-Ticket zum Erfolg beigetragen. Die ersten Analysen des Experiments zeigen aber, dass das Ticket vor allem für den Freizeit-

verkehr an Wochenenden und Feiertagen genutzt wurde. Touristischer Verkehr wurde bisher vernachlässigt, das 9-Euro-Experiment hat gezeigt, was in ihm steckt.

Ideen zuhauf

Die 6 jungen Leute von der Angelner Dampfeisenbahn, die die Fahrten als Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter betreut haben, haben auch schon viele Ideen für die Zukunft. Die kleine Bar in einem der Triebwagen könnte für ein einfaches Catering genutzt werden. Führungen in Kappeln sind ebenso denkbar wie eine bessere Fahrradmitnahme. Ideen gibt es viel mehr – manche muss man noch testen, bevor man sie veröffentlicht.

Die kleinen Dinge kommen aber zuerst. Vor allem könnte der Fahrplan anders gestaltet werden, um für mehr Menschen interessant zu sein. Am wichtigsten aber: bessere Werbung. Hier besteht Hoffnung, dass man gemeinsam mit der örtlichen Tourismusagentur mehr Partner findet und mehr Menschen erreicht.

Am neuen Haltepunkte in Lindaunis gibt es einen tollen Blick auf die Schlei, ein schönes Noor, Badestellen und Gastronomie – gerade hier geht noch mehr!

Noch ungewisse Zukunft

Es bleibt daher zu hoffen, dass auch im nächsten Jahr touristischer Verkehr nach Kappeln als Nahverkehr bestellt wird.

Wir als Fahrgastverband PRO BAHN machen uns schon länger für solche touristischen Verkehre stark. Dieser Spaß ist nämlich keine reine Liebhaberei. Hilft er doch, die Bahn auch im Freizeitverkehr zu stärken und Schieneninfrastruktur zu erhalten. Wir sind zuversichtlich, dass das Land auch im nächsten Jahr Verkehr nach Kappeln bestellt – einen solchen Erfolg kann man nicht übersehen.

Wir plädieren aber dafür, drei statt zwei Monate zu fahren und auch sonntags ein Angebot zu machen. Der Fahrplan sollte sich auch für den kurzen Ausflug

Bild: Niels Fichter

Dieses Jahr schon im Mai?

nach Kappeln eignen. 3 Minuten oder 3 Stunden Aufenthalt – das ist keine gute Auswahl.

Im Juni ist Kieler Woche und im Juli Brarupmarkt – vielleicht lässt sich der Fahrplan an diesen Tagen ja ausweiten? Und – man darf doch träumen – warum nicht gleich bis Kiel fahren?

Eine Fortführung würde den Zielen der Landesregierung dienen. Die Koalitionspartner haben sich eine Reaktivierung der Strecke nach Kappeln ins Regierungsprogramm geschrieben. Ein Ausbau des touristischen Verkehrs kann der Einstieg sein und schafft mit einem Erhalt der Infrastruktur auch die Voraussetzung dafür.

Es bleibt daher zu hoffen, dass auch in diesem Jahr touristischer Verkehr nach Kappeln als Nahverkehr bestellt wird. Doch wie in den letzten Jahren fällt die Finanzierung nicht leicht. Dieses Mal sind es die Unsicherheiten rund um das Deutschlandticket. Bis zum Jahreswechsel gab es noch keine Einigung.

Warum in Kappeln aufhören?

Nach so einem Erfolg sollten andere Strecken ins Auge gefasst werden. Auch der VVM am Schönberger Strand hat schöne alte Fahrzeuge und könnte sogar nach Kiel fahren. Großstadt hier, Strand dort – vom Land bestellter touristischer Verkehr hat hier viel Potential.

Ein Halt in Kiel Hauptbahnhof wird dabei wahrscheinlich nicht möglich sein, fehlt den Fahrzeugen des VVM doch die nötige Sicherungstechnik. Die Förderung wird aber helfen, diese Technik für die Zukunft nachzurüsten. Der VVM könnte dann weiter auf der hoffentlich bald reaktivierten Strecke nach Schönberg fahren.

JAN NIEMEYER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM LANDESVORSTAND
SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG

Bild: Andreas Staal

Nächster Halt: Kiel Hauptbahnhof! Für das Sommerfest von DB Regio SH hatte sich ein Zug des VVM im Juli 2022 zum Hbf verirrt. Er musste dorthin geschleppt werden, weil ihm die Sicherungstechnik fehlt.

Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hamburg-Eidelstedt–Kaltenkirchen / Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 nach Kaltenkirchen

Anmerkung: Die Linie S5 ist die Bezeichnung im neuen S-Bahn-Liniennetz, das ab Dezember 2023 in Betrieb sein wird. Im heutigen Netz entspricht dies dem westlichen Linienast der S21.

Projektidee

Um die Siedlungsachse Hamburg–Kaltenkirchen zu stärken und das wachsende Nachfragepotential bedienen zu können, wird die Strecke der AKN Eisenbahn GmbH von Kaltenkirchen nach Hamburg-Eidelstedt elektrifiziert und in das Hamburger S-Bahn-System eingegliedert, wodurch eine direkte und umsteigefreie Anbindung an die Hamburger Innenstadt entsteht, siehe *Abbildung 1*. Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg, Quickborn und weitere Städte am Hamburger Stadtrand werden bislang durch die Linie A1 der AKN Eisenbahn GmbH an Hamburg angebunden. Derzeit ist es noch notwendig, an der Station Hamburg-Eidelstedt in die S-Bahn umzusteigen. Um die S-Bahn-Linie S5, die von Stade kommt, bis Kaltenkirchen zu verlängern, ist es notwendig die Strecke zu elektrifizieren und weiter zweigleisig auszubauen. Damit kann der Umstieg entfallen und sich die Fahrzeit um ca. 5 Minuten verkürzen. Durch die Elektrifizierung können gleichzeitig die Treibhausgasemissionen verringert und Energiekosten eingespart werden.

Abbildung 1: S-Bahn von Hamburg nach Kaltenkirchen.

Die Häufigkeit der Fahrten auf der Strecke bleibt ähnlich zum heutigen Angebot bei einem 20-Minutentakt nach Kaltenkirchen und in der Hauptverkehrszeit bei einem 10-Minutentakt nach Quickborn. Sonntags wird künftig ein 20- statt eines 30-Minutentakts gefahren. Die S-Bahn-Fahrzeuge bieten dabei zukünftig eine höhere Kapazität als die heute verkehrenden Fahrzeuge der Baureihe Alstom Lint 54.

Der nördliche Abschnitt der AKN-Linie A1, die heute zwischen Neumünster und Hamburg-Eidelstedt verkehrt, wird an die A2-Fahrten von Norderstedt Mitte nach Ulzburg Süd angebunden, sodass eine umsteigefreie Verbindung zwischen Neumünster und Norderstedt Mitte entsteht. Der Abschnitt von Kaltenkirchen nach Ulzburg Süd wird dann also von S-Bahnen und AKN-Fahrten parallel bedient. Die Anschlüsse zwischen den AKN- und S-Bahn-Fahrten werden hergestellt.

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde unter anderem nachgewiesen, dass sich die Nachfrage auf der Strecke um bis zu 86 % (auf dem Abschnitt Burgwedel nach Eidelstedt von 13.400 auf 25.000 Personenfahrten pro Werktag) steigern wird und sich Fahrten vom MIV (Motorisierten Individualverkehr) auf den ÖPNV verlagern. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt 1,93.

Infrastrukturausbau

Die Strecke von Hamburg-Eidelstedt bis Kaltenkirchen wird von der AKN elektrifiziert. Die Ausfädelung in Eidelstedt wird mit der S-Bahn-Stromschiene mit Gleichstrom (1.200 V) ausgerüstet, anschließend folgt eine Systemwechselstelle und noch vor der Station Eidelstedt Zentrum beginnt dann die Elektrifizierung mit der bei Eisenbahnen üblichen Oberleitung mit Wechselstrom (15 kV/16,7 Hz).

Die Ausfädelung in Hamburg-Eidelstedt und der Streckenabschnitt von Quickborn bis Ellerau werden zweigleisig ausgebaut.

Des Weiteren werden die Bahnsteige auf 138 m verlängert und auf eine mit der S-Bahn Hamburg kompatible Bahnsteighöhe von 96 cm erhöht. Eine Besonderheit werden dabei die Bahnsteige zwischen Ulzburg Süd und Kaltenkirchen darstellen, da diese sowohl von den S-Bahn-Fahrzeugen (96 cm Einstiegshöhe) als auch den bereits heute verkehrenden Fahrzeugen der Baureihe Lint 54 der AKN (mit der in Schleswig-Holstein üblichen Einstiegshöhe von 76 cm) bedient werden sollen, werden dort Bahnsteige mit beiden Höhen gebaut. Sie werden jeweils am Anfang und Ende einen Abschnitt mit 96 cm Höhe haben und in der Mitte einen 94 m langen Abschnitt mit 76 cm Höhe, die Bereiche werden über eine Rampe mit 3 % Neigung verbunden, *siehe Abbildung 2*.

Die Gesamtkosten des skizzierten Ausbaus der Streckeninfrastruktur betragen rund 120 Mio. €. Aus dem Bundes-GVFG kann eine Förderung der Elektrifizierung zu 90 % und des übrigen Ausbaus der Strecke (Zweigleisigkeit und Bahnsteiganpassungen) zu 75 % erfolgen. Die übrigen Kosten werden von den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg getragen.

Aktueller Stand

Es liegen die beiden für die Maßnahme erforderlichen Planfeststellungsbeschlüsse vor. Nachdem der für 2020 geplante Erörterungstermin für den Schleswig-Holsteinischen Planfeststellungsabschnitt durch die Coronapandemie nicht stattfinden konnte, wurde er 2021 als Online-Konsultation nachgeholt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 28.02.2022 erlassen und Sofortvollzug angeordnet. Der Hamburger Beschluss wurde bereits am 01.11.2018 erlassen.

Die Länder haben 2022 die letzten erforderlichen Beschlüsse und Vereinbarungen getroffen. Die Zuwendung von Bund und Ländern an die AKN wurde beschieden.

Im Winter beginnen die Bauarbeiten, ab dem 16.01. ist der erste Abschnitt gesperrt und ein SEV eingerichtet.

Es ist geplant, bereits ab der zweiten Bauphase (ab August wird der Abschnitt Burgwedel–Eidelstedt gesperrt sein) die Fahrten von Neumünster an die Linie A2 nach Norderstedt anzubinden, sodass diese umsteigefreie Verbindung hergestellt würde, siehe oben. Der Betrieb auf der Strecke von Hamburg-Eidelstedt bis Ulzburg Süd würde dadurch vom Rest des Netzes weitestgehend entkoppelt werden, sodass sich Störungen aus dem Bauabschnitt möglichst wenig dorthin übertragen.

DR. CHRISTINA JAKOB

NAH.SH
ABTEILUNG (STRECKEN-) INFRASTRUKTUR

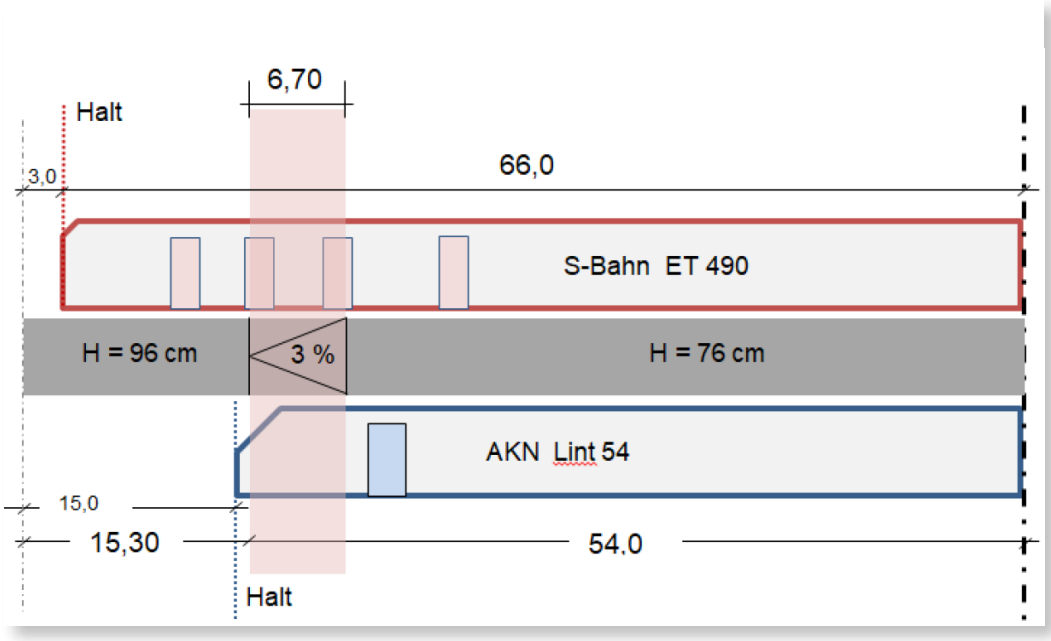


Abbildung 2:
Bahnsteig mit 96 und 76 cm Höhe. [Quelle: AKN]

SchienenJobs.de

Das Karriereportal für Bahnberufe

Einfach zurücklehnen

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