



Landesverband Nord e.V.

S-Bahnlinie S4 Hamburg – Bad Oldesloe, Planfeststellungsverfahren Abschnitt 1 und 2, Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland, Landesverband Nord e. V.

1. Vorbemerkung

1.1. Ausbau des Nahverkehrs auf der Schiene dringend erforderlich

Der VCD Nord begrüßt ausdrücklich das Vorhaben die schienengebundene Anbindung der Randgebiete im Nordosten der Freien und Hansestadt Hamburg und den umliegenden Raum der Metropolregion Hamburg im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik und einer Verkehrswende auszubauen. Der VCD Nord setzt sich seit langer Zeit für eine **bessere Anbindung** dieser Gebiete ein und sieht das Vorhaben S4 als unabdingbare **Voraussetzung** dafür, eine attraktive und leistungsfähige Alternative zur Straße zu schaffen. Gleichwohl und ohne Einschränkung der positiven Bewertung des Gesamtvorhabens sieht der VCD Nord Optimierungsbedarf.

2. Allgemeines zur Planung

2.1. Unterteilung in Planfeststellungsabschnitte

Die Planung der S-Bahnlinie S4 wird in die **drei unterschiedlichen Planfeststellungsabschnitte** PFA1 (Hamburg – Hasselbrook), PFA2 (Luetkensallee – Landesgrenze FHH/SH) und PFA3 (Landesgrenze FHH/SH – Ahrensburg-Gartenholz) untergliedert. Der VCD Nord geht davon aus, dass die Planungen in den Teilabschnitten eng miteinander verzahnt werden. Der VCD Nord spricht sich für eine **Handhabung des Planfeststellungsverfahrens als Gesamtprojekt** aus.

3. Betriebskonzept der S-Bahnlinie S4

3.1. Entlastungswirkung des Hamburger Hauptbahnhofs

Der **Hamburger Hauptbahnhof** ist unter den aktuell vorherrschenden Bedingungen bereits insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten **stark belastet**. Das gilt sowohl bezogen auf die Anzahl an Zügen als auch die ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste. Durch die S4 wird sich die **Anzahl an Zügen** am Hauptbahnhof insgesamt aufgrund des dichteren Taktes deutlich erhöhen. Zwar wird die S4 im Gegensatz zu heute über die S-Bahn-Gleise 1 bis 4 geführt und dort sind bei ungestörtem Betrieb noch Kapazitäten vorhanden, allerdings kommt es bei der S-Bahn Hamburg zu massiven Störungen mit Verspätungen und Zugausfällen. Im Rahmen der Realisierung der S 4 sind Störquellen im Bereich der Infrastruktur wirkungsvoll zu vermeiden. Auch muss dem zukünftigen Betreiber im Rahmen des Verkehrsvertrages ein deutlich stärkerer Anreiz für einen pünktlichen und

zuverlässigen Bahnbetrieb gegeben werden, bzw. Verspätungen und Zugausfälle müssen empfindliche Pönalen zur Folge haben.

Aus Sicht der Fahrgäste wird es zu umfangreichen Verbesserungen kommen, weil die Züge bis nach Altona durchgebunden werden und ein Umstieg etwa mit dem Ziel Jungfernstieg entfällt. Da die S4 aber zu umfangreichen Fahrgaststeigerungen insgesamt beitragen wird, dürfte sich an der Situation am Hauptbahnhof aufgrund dort ein-, aus- bzw. umsteigender Fahrgäste wenig ändern. Die Anforderung, die Fahrgastströme intelligent zu leiten, bleibt mit Nachdruck erhalten.

Dies gilt selbst für die als absolut notwendig angesehene Planung und Realisierung von Netzalternativen, die Fahrgastströme um den Hauptbahnhof herumführen. Dies betrifft insbesondere die Schaffung einer Umsteigeverknüpfung mit der Güterumgehungsbahn, die Verknüpfung mit der U1 im Bereich Ahrensburg West als auch diverse Busanbindungen im Bereich der Stationen.

3.2. Taktschema

Des Weiteren erscheint dem VCD Nord die **angestrebte Taktung von 10 Minuten während der Hauptverkehrszeiten und 20 Minuten als zu wenig ambitioniert**. In Anbetracht der **starken verkehrlichen Verflechtung zwischen Stadt und nordöstlichem Umland**, die aufgrund fehlender Alternativen zum überwiegenden Teil mit dem Pkw erfolgt und zukünftig von der Straße auf die Schiene verlagert werden muss, sind bereits heute Ausbaureserven für einen 5-Minuten-Takt einzuplanen.

Dies wird noch durch **Verschiebungen innerhalb des ÖVs verstärkt**, denn die heutige Regionalbahn spielt für die Hamburger Binnenverkehre keine durchschlagende Rolle. Mit Schaffung der hochattraktiven S-Bahn mit enger Taktung und kurzen Fahrzeiten werden sich Fahrgastströme etwa zwischen Rahlstedt und der City, die heute über den Knoten Wandsbek Markt geführt werden, auf die S-Bahn verlagern.

4. Stationen

4.1. Knotenbahnhof „Ostkreuz“

Der Schnittpunkt der bestehenden eingleisigen Güterumgehungsbahnstrecke 1234 mit der geplanten zweigleisigen Strecke 1249 und der bestehenden zweigleisigen Strecke 1220, zwischen der Haltestelle Hasselbrook und geplanten Haltestelle Claudiusstraße (Wandsbek Rathaus), erwies sich in den Augen des VCD Nord **idealer Punkt zu Errichtung eines optimal positionierten Knotenpunktes** („Ostkreuz“). Dies würde, wie bereits oben dargestellt, einen attraktiven Umsteigepunkt schaffen, welcher Fahrgästen die Fahrt über den Hamburger Hauptbahnhof auf dem Weg in den Norden, Osten oder Süden ersparen würde und so zu einer Verringerung der Ein- und Aussteiger am Hbf. Hamburg beitragen würde.

4.2. Verknüpfung mit U1 im Bereich Ahrensburg West

Mit Schaffung einer Verknüpfung zwischen S4 und U1 im Bereich Ahrensburg West ließen sich für Fahrgastströme aus nordöstlicher Richtung mit Ziel Volksdorf / Farmsen Umsteigeverbindungen schaffen.

4.3. Station Claudiusstraße (Wandsbek Rathaus)

Die Positionierung der geplanten Haltestelle Claudiusstraße bzw. Wandsbek Rathaus bewertet der VCD Nord als ungünstig. Sowohl der Zugang im Schlossgarten, als auch der Zugang **hinter der Robert-Schuman-Brücke** sind von den umliegenden Einzugsbereichen ausgehend **nicht gut zu erreichen**. Es sollte geprüft werden ob ein Erhalt der Haltestelle Wandsbek im Rahmen eines Umbaus der Station bezüglich nicht mehr Sinn machen würde als die Neuerrichtung der Haltestelle Claudiusstraße bzw. Wandsbek Rathaus.

4.4. Station Bovestraße und Holstenhofweg

Die Haltestelle Bovestraße sieht laut Plan vor, dass die Eisenbahnbrücke über die Bovestraße von aktuellen 15 Metern auf 30 Meter Länge verbreitert werden wird um für die Haltestelle genug Platz zu schaffen. Dies erscheint ebenfalls **sehr aufwändig**. Auch hier stellt sich die Frage ob die Errichtung der Haltestelle zwingend notwendig ist. Als Alternative sollte es in Betracht gezogen werden die **Haltestelle Holstenhofweg mit einem Ausgang zur Luetkensallee zu versehen**. Mit einem gleichzeitigen **Erhalt und Umbau der Station** Wandsbek ließe sich dies als effektivere Maßnahme betiteln.

4.5. Station Rahlstedt

Die Planungsdokumente lassen erkennen, dass der jetzige Bahnhof Rahlstedt **zum Großteil neugebaut werden wird**, um dem zweigleisigen Streckenausbau gerecht zu werden. Der VCD Nord weist darauf hin, dass die Station heute mit einer Bahn- und zwei getrennten Busanlagen besteht, die mit Ziel einer fahrgastfreundlichen Gestaltung baulich und betrieblich umfassend neu auszurichten sind.

5. Linienführungen

5.1. ÖV-Gesamtkonzept

Der VCD Nord hat für Hamburg und die Metropolregion ein Schienennetz für den mittel- und langfristigen Ausbau konzipiert, in dem auch die S4 als wichtiger Bestandteil enthalten ist. Es wird angeregt, die Planungen der S4 mit diesem Konzept abzugleichen.

5.2 Zubringerverbindungen

Der VCD Nord weist zudem ausdrücklich auf die Wichtigkeit eines **ausgearbeiteten Buslinienkonzeptes in Ergänzung zur Schnellbahn S4** hin. Die S4 bindet Gebiete mit starkem Wachstum im näheren und auch weiteren Bereich von Wohnungs- und Gewerbeimmobilien (e.g. Victoriapark und Minervapark) an, die leistungsfähige Zubringerdienste für die S-Bahn erfordern.