

Folie 5: Wegfall des Umsteigezwangs in HH-Eidelstedt

Für Fahrgäste, die tatsächlich zum Hauptbahnhof wollen ist diese Aussage nicht falsch.

Auch Fahrgäste, die heute in die S21 wechseln sind grundsätzlich bevorteilt.

Diesen Service bietet auch heute schon die AKN, so dass dies nicht ein Argument für die zwingende Umsetzung als S-Bahn ist.

Allerdings wechselt, wie auch die Dokumentation von Intraplan aufzeigt, über die Hälfte der Fahrgäste in Eidelstedt in die S3 (auf dieser Strecke, bis Hauptbahnhof, liegen deutlich mehr Stationen) und für diese verlängert sich die Wartezeit zukünftig deutlich.

- Der Ist-Stand Stadteinwärts, also aus Kaltenkirchen kommend Richtung Hamburg:
 - Die A1 fährt in Eidelstedt ein,
 - etwa 2 Minuten später kommt die S3
 - Wartezeit also 2 Minuten
- Mit Umsetzung des Projekts verlängert sich die Wartezeit von 2 auf 6 Minuten, da die S21 4 Minuten nach bzw. 6 Minuten vor der S3 fährt.

Diese Verschlechterung wird, nach unserer Einschätzung, im Gesamtprojekt nicht berücksichtigt.

Folie 6: Verringerung der Fahrzeit von 5 Minuten je Fahrt

Nehmen wir die Fahrzeitverkürzung etwas genauer in Augenschein:

- Die tatsächliche Verkürzung beträgt nur bei der Fahrt von Hamburg nach Kaltenkirchen maximal 5 Minuten und 6 Sekunden.
- Stadteinwärts beträgt die Verkürzung nur max. 4 Minuten und 30 Sekunden.

Laut der „Standardisierten Bewertung“ der Firma INTRAPLAN Consult GmbH werden Fahrzeitverkürzungen von weniger als 5 Minuten vom Kunden kaum wahrgenommen. Zitat: „Da kleine Einzelzeitdifferenzen von weniger als 5 Minuten von den Fahrgästen nur eingeschränkt wahrgenommen und genutzt werden...“

Um in den Genuss der „spürbaren“ Verkürzung zu kommen muss ein Fahrgast zukünftig also vor Eidelstedt in die S21 steigen, da die erste Zeitersparnis dort greift und mind. bis Henstedt-Ulzburg fahren, da die letzte Ersparnis in Ulzburg Süd zustande kommt. Dies sind nicht einmal $\frac{1}{4}$ der Fahrgäste.

Dafür wird in Kauf genommen:

- Die Unwirtschaftlichkeit des Linienbetriebs zwischen Kaltenkirchen und Quickborn, und auf Jahrzehnte keine Takterhöhung zwischen Kaltenkirchen und Quickborn.
- Negative Entwicklung der CO₂-Emissionen auf Jahrzehnte.
- Eine Fahrzeitverlängerung für einen Großteil der übrigen Fahrgäste.
 - Vor allem die bereits erwähnten Umsteiger in die S3
 - Fahrgäste aus Lurup, Schenefeld und Umgebung der Haltestelle Elbgaustraße.

Derzeit fahren die S3 und die S21 über Elbgaustraße und in der Regelzeit im 10 Minuten Takt. Durch den geplanten Verschwenk der Linie S21 wird diese zukünftig nur noch alle 20 Minuten Richtung Elbgaustraße fahren. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) gar nicht mehr. Zum Ausgleich wird in der HVZ die Linie S32 eingeführt und fährt von Elbgaustraße Richtung Harburg Rathaus.

Die Fahrgäste, die bislang mit der S21 ab Elbgaustraße fahren, also die Anwohner aus den genannten Bereichen, werden zukünftig auf Haltestellen der heutigen Linie A1 umgeleitet. Die Umleitung erfolgt durch die Verschiebung einiger Buslinien.

Dies hat wiederum zur Folge, dass auch Fahrgäste der Buslinien, die nicht mit der S-Bahn weiterfahren möchten, aufgrund der Verschwenkungen eine Fahrzeitverlängerung erhalten werden und gipfelt im Wegfall einiger Haltestellen, was wiederum Auswirkungen auf die Mobilität, gerade von älteren Mitbürgern, in den Bereichen hat.

Folie 7: Erhöhung der Fahrgastzahlen von bis zu 95%

Insbesondere bei den Informationsveranstaltungen im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung warben die Projektverantwortlichen damit, dass die S21 durch dieses Projekt die Fahrgastzahlen auf der Strecke beinahe verdoppelt und suggeriert, dass es sich dabei um Neukunden handelt.

Tatsache ist:

- Derzeit geht man davon aus, dass auf dem am höchsten frequentierten Teilstück (zwischen Haltestelle Burgwedel und Eidelstedt) etwa 12.200 Fahrgäste täglich unterwegs sind.
- Durch den auf der letzten Folie angesprochenen Verschwenk diverser Fahrgäste, die bislang mit der S21 ab Elbgaustraße gefahren sind, werden zukünftig etwa 11.700 Fahrgäste auf genau diesen Bereich verlagert. Dies allein macht gegenüber heute schon über 95% der Fahrgäste auf dem betroffenen Streckenabschnitt aus.
- Zusätzlich wird erwartet, dass etwa 500 Fahrgäste, die bislang mit der Linie A2 über Norderstedt fahren, zukünftig in die S21 wechseln.
 - Die wegfallenden Kunden der heutigen Linien A2 und U1 werden als Reingewinn für das Projekt gerechnet, der „Schaden“ für die Linien A2 und U1 nicht weiter berücksichtigt.
- Intraplan geht in der standardisierten Bewertung davon aus, dass durch die Umsetzung des Projekts mit etwa 3.900 eingesparten Fahrten mit eigenem Kfz gerechnet werden kann.
 - Dabei wurde allerdings, auch wenn dies bei anderen Veranstaltungen bereits mehrfach dementiert wurde, der 6-spurige Ausbau der A7 nicht berücksichtigt!
An dieser Stelle greife ich kurz vor, der von uns beauftragte Sachverständige geht davon aus, dass dieser Ausbau Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen in Höhe von 10 bis 20% haben könnte, bezogen allein auf den Ist-Stand sind dies schon 1.220 bis 2.440 Fahrgäste.

Folie 8: Ein ökologisch sinnvolles Projekt

Eine Solche Aussage ist bei diesem Projekt vermessen und einfach unwahr.

Fakt ist, dass selbst in der standardisierten Bewertung der Firma Intraplan schon darauf hingewiesen wird, dass die geplante Variante zu einer deutlichen Erhöhung der CO₂-Emissionen führt.

Laut Studie werden im Autoverkehr möglicherweise bis zu 5.993t CO₂ jährlich eingespart werden können. Wenn sich die Schätzungen bewahrheiten und sich der Ausbau der A7 wiedererwartend nicht auswirkt. Im Bahnverkehr werden laut Studie aber auf alle Fälle zusätzlich 7.729t CO₂ entstehen. Also selbst im Bestfall werden insgesamt 1.736t CO₂ mehr anfallen als derzeit!

Wie kommt dies zustande? Immerhin wird von Diesel- auf Elektro-Technik gewechselt und es wird ja weniger Autoverkehr geben.

Die Auflösung:

- Wie jeder weiß, auch Strom wird nicht CO₂ frei erzeugt.
- Zudem wiegen die neuen Züge, nicht zuletzt durch den erforderlichen zusätzlichen Stromabnehmer für die Oberleitung, deutlich mehr als die Züge der AKN oder die Vorgängermodelle der S-Bahn, wodurch mehr Energie benötigt wird.
- Hinzu kommt, dass zwingend versucht wird die Fahrzeit zu reduzieren, dadurch fahren die Züge auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Kaltenkirchen IMMER als Vollzüge.
 - Denn ein Koppelvorgang kostet wertvolle Minuten und wirkt sich negativ auf den NKF aus, da die eingesparte Fahrzeit ein volkswirtschaftlicher Nutzen ist und somit bereits in der Berechnung berücksichtigt wurde.
 - Durch die Verlagerung einer Vielzahl von Fahrgästen (11.700) vom Bahnhof Elbgaustraße auf die Bahnhöfe zwischen Burgwedel und Eidelstedt wäre erst zwischen Burgwedel und Quickborn ein Koppelvorgang sinnvoll, dafür müssten aber Wendeanlagen und Stellplätze vorgesehen werden. Dies würde zusätzliche Kosten bedeuten.
- Als Ergebnis schreibt auch Intraplan in ihrer Bewertung, dass Vollzüge nur bis maximal Quickborn wirtschaftlich sind.

In der Konsequenz fahren also ab Quickborn unnötig lange Züge, was diesen Streckenabschnitt letztlich unwirtschaftlich macht.

 - Eine Takterhöhung zwischen Kaltenkirchen und Quickborn, die sich viele Nutzer der Strecke wünschen, wird dadurch sehr unwahrscheinlich.

Folie 9: Weitere Punkte

Es gibt einige weitere Punkte, die aus unserer Sicht nicht ausreichend von den Verantwortlichen berücksichtigt werden:

Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Hervorheben möchten wir diesbezüglich drei besondere Stellen:

1. In Schnelsen kreuzt die Linie die Pinneberger Straße. Wenn aufgrund von längeren Zügen die Schranken länger geschlossen bleiben, dann hat dies zur Folge, dass zum einen die Autofahrer aus und in Richtung Pinneberg längere Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. Viel schlimmer aber, auch Rettungswagen zum oder vom Albertinen-Krankenhaus in HH-Schnelsen werden behindert und da zählt im Zweifel jede Sekunde.
2. Die nächste Stelle ist auf Höhe der Haltestelle Burgwedel, hier kreuzt die Linie die B4, eine stark frequentierten Nebenstrecke Richtung Quickborn, auch hier führen verlängerte Schließzeiten zu Behinderungen und Rückstau.
3. Die dritte Stelle stach uns recht früh ins Auge und ist maßgeblich für den Namen unserer Initiative verantwortlich. Gemeint ist die Kreuzung Bahnstraße/Berliner Damm in Ellerau/Quickborn. Die Bahnstraße ist die Hauptverkehrsader von Quickborn, Ellerau, Alveslohe und weiterer Orte in der Region mit der A7 (Anschlussstelle Quickborn). Schon heute gibt es in diesem Bereich massive Probleme mit Rückstau und die lokale Politik kämpft seit vielen Jahren für eine Lösung. Die Auswirkungen des Projekts wären hier katastrophal. Die Bahnstraße wird in einer sehr engen Kurve, kurz vor der Kreuzung Bahnstraße/Berliner Damm gekreuzt. Ein zweites Gleis hat zur Folge, dass der Sperrbereich erheblich versetzt wird, wodurch die Zeit zur Räumung verlängert wird. Des Weiteren wird auch die Ampelschaltung der Kreuzung verändert werden müssen. In der Folge ist davon auszugehen, dass sich die Wartezeiten deutlich verlängern werden. Schlimmstenfalls könnte dies dazu führen, dass der Rückstau bis auf die A7 zurückreicht.

Fahrplanänderung, Auswirkungen bei Umstiegen auf andere Linien

Wenn zukünftig die S21 auf der Strecke fahren wird, werden die Fahrzeiten der Linie S21 übernommen. Dies hat für Umsteiger zur Folge, dass sich die Wartezeiten für Anschlussverbindungen verändern werden, in der Regel wohl verlängern.

Die S3 hatten wir in diesem Zusammenhang bereits erwähnt, aber auch die Anbindung an die heutige Linie A2, in Ulzburg Süd, wird betroffen sein (und diese fährt nun zukünftig nach Neumünster), sowie diverse Buslinien.

Kein Komfortgewinn

Ein Komfortgewinn wird von den Hauptkunden nicht wahrgenommen werden können, da durch die massive Zunahme der Fahrgäste zwischen Eidelstedt und Quickborn (95%) vor allem in der Hauptverkehrszeit ein deutlich schlechteres Platzangebot herrschen wird als jetzt. Da werden die paar Sitz- und Stehplätze, die die neuen Züge mehr haben keine große Rolle spielen.

Verlust von Arbeitsplätzen bei der AKN.

Die AKN ist einer der größten Arbeitgeber in Kaltenkirchen, durch den Wegfall der A1 werden diverse Arbeitsplätze in Kaltenkirchen obsolet. In einem Fernsehbeitrag auf N3 wurde von der Streichung von 100 Arbeitsplätzen ausgegangen.

Sicher wird ein Teil der Betroffenen eine Anstellung bei der S-Bahn erhalten, aber wie viele und zu welchen Konditionen?

Eine getroffene Vereinbarung mit der S-Bahn zur Übernahme der Arbeitsplätze wird von der Belegschaft und Teilen des Aufsichtsrates als Augenwischerei bezeichnet.

Oberleitungen/Strommasten

Diese verschandeln nicht nur die Landschaft, sondern stellen auch eine Gefahr für spielende Kinder dar. Die Anwohner mit Garten direkt an den Gleisen äußern ihre Ängste und Bedenken, ihre Kinder unbeaufsichtigt im Garten spielen zu lassen. Äste oder Wasserpistolen überbrücken schnell mal die Distanz zu stromführenden Teilen. Niemand möchte sein Kind verbrannt im Garten finden!

Vorteile der AKN als regionaler Anbieter

Als solcher kann dieser einige Extras bieten, wie beispielsweise:

- Erhöhte Taktung bei Shopping-Events in der Region
- Sonderzüge für Schulausflüge
- Sicherheitspersonal in den Nachtstunden

Ob und inwiefern die S-Bahn dergleichen anbietet, bleibt abzuwarten.

Takterhöhung und Nachtfahrten am Wochenende

Der einzige Grund, dass diesbezüglich noch nichts durch die AKN unternommen wurde ist, der fehlende Auftrag der Länder HH und SH.

Folie 11: Analyse der Reisezeitsalden

Um es an dieser Stelle nicht unnötig in die Länge zu ziehen, die Analyse hat ergeben, dass hier kein Fehler vorliegt.

Interessant ist aber die Darstellung des Reisezeitsaldos.

Von den in der Bewertung ausgewiesenen 150.000 Minuten Reisezeitverringerung, sind nur 40.000 Minuten tatsächliche Reisezeiterparnis.

110.000 Minuten sind gefühlt eingesparte Minuten, die auf Basis eines Bewertungskatalogs ermittelt werden.

Insgesamt ist damit nur gut $\frac{1}{4}$ der Zeit tatsächliche Fahrzeiterparnis, bezogen auf die Gesamtheit aller Fahrgäste.

Folie 12: Umrechnung der Reisezeitsalden auf verlagerten Verkehr

In diesem Bereich geht es vor allem um die Reduzierung des „motorisierten individual Verkehr“, kurz MIV.

Wie bereits erwähnt, wurde festgestellt, dass der Ausbau der A7 NICHT in der standardisierten Bewertung berücksichtigt wurde (dafür aber die Nordumgehung Finkenwerder).

Die Auswirkung des Autobahnausbaus auf die Passagierzahlen der S21 liegt nach Einschätzung des Sachverständigen bei etwa 10-20%.

Wenn wir einfach mal eine Milchmädchenrechnung aufmachen und die angenommen Zahlen (Ist und Soll) addieren, dann wären dies 12.200 auf dem höchstfrequentierten Bereich, plus 11.700 verlagerte Fahrgäste von der Elbgaustraße, 500 Wechsler von der A2 auf die S21 und 3.900 eingesparte Autofahrten. Dann haben wir 28.300 Personen.

Davon 10% sind 2.830 entfallende Fahrten. Bei 20% wären dies 5.660 entfallende Fahrten. Das sind mehr als die erwarteten Neukunden!

Vom fehlenden Ausbau der A7 abgesehen ist auch hier kein Fehler feststellbar.

Für die nachfolgende Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors wird es hieraus keine Anpassungen geben.

Folie 13: Überprüfung der Investitionskosten

Auch hier kommentiert der Sachverständige, dass es keine feststellbaren Fehler gibt.

Allerdings weist er darauf hin, dass insbesondere der Streckenabschnitt zwischen Quickborn und Tanneneck derartig kostengünstig kalkuliert wurde, dass die Kosten „bundesweit einmalig niedrig sind“.

Dabei weist er auf zwei Punkte hin, die seiner Meinung nach zumindest Zweifel aufkommen lassen.

Zum einen betrifft dies die angrenzenden Grundstücke selbst und damit, unter anderem die Mitglieder der Bürgerinitiative. Der unfreiwillige Einschnitt in unsere Lebensqualität wird sicher nicht zum Standard-Quadratmeter-Preis der Region erfolgen.

Der zweite Punkt betrifft den Bahnübergang im Bereich Bahnstraße/Berliner Damm. Hier wird angemerkt, dass der geplante Bau dazu führt, dass entweder der Bereich des Bahnübergangs erheblich verbreitert werden müsste oder aber die Bahn oder der Verkehr nur mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit den Übergang passieren kann. Beides hätte Auswirkungen auf die Wartezeiten beim Bahnübergang.

Nichtsdestotrotz, auch hieraus ergeben sich für die nachfolgende Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors keine Anpassungen.

Folie 14: Überprüfung der ÖV-Betriebskosten

Hier geht es um die Betriebskosten der S-Bahn.

Im Gegensatz zu den Reisezeitsalden, bei denen nicht offengelegte Computermodelle verwendet werden, ist dies Position eindeutig und überprüfbar.

Allerdings enthält die standardisierte Bewertung von Intraplan eine Reihe von Fehlern, und das hatten selbst wir als Laien bereits festgestellt. Als Beispiel die „laufleistungsabhängigen Unterhaltskosten von Schienenfahrzeugen“:
In der standardisierten Bewertung ist an 4 Stellen ein unterschiedlicher Wert vermerkt, der eigentlich gleich sein müsste. Es scheint, als ob immer wieder Änderungen am Dokument vorgenommen, aber nicht alle Bereiche angepasst wurden.

Für die folgende Berechnung sind wir von dem für das Projekt günstigsten Wert, in diesem Fall von 451.000 €, ausgegangen. Auch wenn Intraplan für die Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors letztlich von 722.000 € ausgeht.

Zeitabhängige Unterhaltskosten

Die Differenz bei den zeitabhängigen Unterhaltskosten des Fuhrparks von 7.000 € im Jahr geht fast noch als Rundungsfehler bei den Abschreibungen durch.

Laufleistungsabhängigen Unterhaltskosten

Bei den laufleistungsabhängigen Unterhaltskosten von Schienenfahrzeugen hatten wir ja schon zugesichert, dass wir den besten Wert aus Projektsicht nehmen, also 451.000 €.

Streckenbezogenen Energiekosten

Kommen wir zu den streckenbezogenen Energiekosten von Schienenfahrzeugen, also der allgemeinen Fahrt auf der Strecke.

Eine Differenz von 1.041.000 €. Oder anders, Intraplan hat hier nicht einmal 10% der durch unseren Sachverständigen ermittelten Kosten.

Warum? Dazu muss man wissen, dass in der standardisierten Bewertung unterschiedliche Arten von km gibt. Zum einen die Zug-km und zum anderen die Fahrzeug-km.

Kleines Beispiel:

Ein Vollzug, bestehend aus 2 Kurzzügen, der 1 km fährt, fährt einen Zug-km, ABER 2 Fahrzeug-km, da beide Kurzzüge einen km fahren.

An dieser Stelle kam es in der standardisierten Bewertung anscheinend zu einem oder mehreren Fehlern, da die Werte vertauscht wurden.

Im Ergebnis sind die Energiekosten also keineswegs derartig reduziert wie angenommen.

Stationshaltbezogene Energiekosten

Genauso verhält es sich auch bei den stationshaltbezogenen Energiekosten für Schienenfahrzeuge. Also den Kosten für Bremsen, während des Halts und bei der Anfahrt des Zuges. Letztlich können hier nicht 845.000 € eingespart werden, sondern lediglich 106.000 €.

In der Gesamtsumme haben wir also statt 5,753 Millionen € jährlicher ÖV-Betriebskosten, 7,255 Millionen €. Das sind 1,502 Millionen € mehr und das jährlich. Das sind mehr als 25% Mehrkosten als angenommen. Und dabei sind wir Intraplan hier noch fast 300.000 €o entgegengekommen.

Folie 15: CO₂-Emissionen

Gemäß der Firma Vieregg-Rössler GmbH sind die CO₂-Emissionen, bei denen Intraplan bereits 7.729 t mehr pro Jahr eingeräumt hatte, noch deutlich höher!

Es sind nicht 7.729 t CO₂ mehr, sondern 21.470 t CO₂.

Der Hamburger Senat will bis 2020 rund 2 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Dies entspricht 50.000 4-Personen-Haushalten (siehe

<http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4651054/2015-12-08-bue-klimaplan>).

Eine großer Plan, wenn man bedenkt, dass allein durch Umsetzung dieses Projekt zunächst einmal CO₂ für mehr als 500 4-Personen-Haushalte zusätzlich in die Welt geblasen wird.

Und auch Schleswig-Holstein will, wie der Presse zu entnehmen ist, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 40% und bis 2050 um 95% senken (siehe

<http://www.welt.de/regionales/hamburg/article136670534/Schleswig-Holstein-will-95-Prozent-weniger-CO2-bis-2050.html>).

Auf Basis des in der standardisierten festgelegten Preises für CO₂, und dieser Wert wurde bereits für andere Projekte, wie beispielsweise die Verlängerung der U4, verwendet, steigen die Kosten von 1,786 Millionen auf 4,960 Millionen € pro Jahr.

Auch dieser Wert hat eine maßgebliche Auswirkung auf die Kalkulation des Nutzen-Kosten-Faktors.

Folie 16: Neukalkulation des Nutzen-Kosten-Faktors

Es wurden lediglich die beiden angesprochenen Positionen „Betriebskosten ÖV“ und „Saldo der CO₂-Emissionen aus ÖV“ angepasst. Mit dem Ergebnis, dass der Nutzen nicht mehr ein Plus von 4,079 Millionen € jährlich aufweist, sondern volkswirtschaftlich betrachtet bei einem Minus von 596.000 € liegt.

Teilt man nun den Nutzen durch die Kosten, so erhält man den Nutzen-Kosten-Faktor von -0,16. Das bedeutet, dass durch jeden investierten Euro ein volkswirtschaftlicher Schaden von einem Euro und sechszehn Cent entstehen!

Eine Förderung durch Bundesmittel erfordert unter anderem einen positiven Wert von über 1, eine Bezuschussung von geplant ca. 60 Millionen € Steuergeld, darf es für dieses Projekt so nicht geben.

Folie 17: Zusammenfassung

Wir haben hier ein Projekt, das rund 100 Millionen € kostet und für das über 80 Personen im Zweifel teilenteignet werden sollen.

Und das obwohl es:

- Umweltschädlich ist, da es selbst im Bestfall immer noch rund 16.000 t CO₂ jährlich mehr produziert. (Nach Abzug der angenommenen Verringerung durch den eingesparten PKW-Verkehr.)
- Nicht zukunftstauglich ist, da
 - Gemessen am Fahrgastvolumen nur ein geringer Teil eine tatsächliche Verbesserung hat.
 - Viele Fahrgäste eine Verschlechterung der Fahrzeit haben.
 - Teile der Strecke unökonomisch genutzt werden.
 - Zukünftige Erhöhungen in der Zugtaktung unwahrscheinlich werden.
- Unwirtschaftlich ist, hauptsächlich durch die unökonomische Strecke, was letztlich durch den Nutzen-Kosten-Faktor von -0,16 bestätigt wird.

In dieser Form darf dieses Projekt nicht umgesetzt werden.

Eine Förderung mit Bundesmitteln ist nicht zulässig.

Wir fordern einen Stopp der aktuellen Planung!

Folie 18: Alternativen zur geplanten Umsetzung

Wie betonen, dass wir dem Projekt zwar kritisch gegenüberstehen, aber nicht generell dagegen sind.

Eine Bedingung für eine Enteignung ist, Laienhaft formuliert, dass es keine geeigneten Alternativen gibt. Daher haben wir uns schon früh mit möglichen Alternativen auseinandergesetzt.

Vier dieser denkbaren Alternativen möchten wir zumindest kurz anschneiden und beginnen mit der unseres Erachtens kostengünstigsten und arbeiten uns dann nach unten:

- **Verlängerung der U1 bis Ulzburg Süd**

Dafür spricht:

- Dieses Projekt ist gemäß dem auf den Infoveranstaltungen vorgeschlagenen Achsenkonzept ohnehin vorgesehen.

Dagegen spricht:

- Zunächst einmal nichts.

- **Verlängerung der Linie A1 bis Altona Nord/Diebsteich**

Dafür spricht:

- Moderner, überregionaler Bahnhof mit einem großen Angebot zum Wechseln der Linie
- Ein hoffentlich Überdachter, windgeschützter Bahnhof (gefühlte Fahrzeitverkürzung)
- Mit Ausnahme eines zu berücksichtigenden Wendegleises wäre eine deutliche Verbesserung ALLER Fahrgäste der AKN erreicht und das, verglichen mit den derzeit geplanten Millionen für die geplante Variante, fast zum Nulltarif.
- Die AKN unterhält ein Gleis, das derzeit kurz vor Diebsteich endet. Es gäbe somit die Möglichkeit ein eigenes Gleis bis Altona Nord zu nutzen, so dass die Bahnsteige zwischen Eidelstedt Zentrum und Altona Nord nicht angefahren werden müssten, wodurch sich eine Fahrzeitverbesserung ergeben würde.

Dagegen spricht:

- Derzeit ist bei dem Projekt zum Bau des Bahnhofs Altona Nord kein Wendegleis vorgesehen. Eine Realisierung sollte aber machbar sein.

- **Verlängerung der Linie A1 bis Hauptbahnhof (oder weiter)**

Dafür spricht:

- Die Maßnahme wäre vermutlich deutlich günstiger als die Verlängerung der S21 und hätte effektiv denselben Effekt.

Dagegen spricht:

- Es müssten neue Züge für die AKN beschafft werden, die, ähnlich wie einige alte Züge, aufgerüstet werden müssen, um auch an der Stromschiene fahren zu können.
- Die Fahrzeiten der A1 müssten verändert werden, um in den Fahrplan der S-Bahn zu passen.
- Anpassungen für barrierefreien Ein-/Ausstieg erforderlich

- **Ausbau der Linie S21 bis Quickborn, inkl. Elektrifizierung**

Dafür spricht:

- Bis Quickborn wäre die Linie als Vollzug wirtschaftlich.

Dagegen spricht:

- Die Fahrgäste aus Lurup und Schenefeld wären immer noch benachteiligt.
- Die tatsächliche Zeitersparnis wäre deutlich geringer.
- Umsteigefrei ginge es zu keinem großen Hamburger Bahnhof
- Es würden in Quickborn Stellplätze und ggf. ein Wendegleis benötigt.
- Hinsichtlich Umweltbilanz ist dies sicher eine Verbesserung, längst aber nicht das Optimum.