

## AKN – quo vadis?

In einem Gastbeitrag erläutern Markus Spiering und Florian Börner vom Vorstand der „Bürgerinitiative Bahnstraße“ die Auswirkungen des geplanten Ausbaus der AKN zur S 21, speziell aus Ellerauer Sicht. Die Redaktion gibt diesen Beitrag im Original wieder, ohne mit jedem Detail überein zu stimmen.

# Die S 21 soll kommen!

## Was sind die Konsequenzen für Ellerau?

Das Projekt zum Ausbau der Linie S 21 nimmt immer mehr Gestalt an. Bereits in der letzten Ausgabe des „Grünen Hefts“ wurde ausführlich darüber berichtet und festgestellt, dass die bisherigen Planungen teilweise sehr ungünstig liefen. Aber was ändert sich mit der S 21 für die Ellerauer Einwohner ganz konkret? Diese Frage wollen wir nachfolgend detailliert betrachten.

### Für Bahnfahrer Richtung Hamburg (stadteinwärts)

Für die Strecke Ellerau nach Hamburg-Eidelstedt werden wir Ellerauer mit der S 21 künftig 1 Minute länger unterwegs sein. Grund ist vor allem der neue, im Rahmen des Projekts geplante Bahnhof Schnelsen-Süd. Durch den Wegfall des Umsteigezwangs in Eidelstedt haben die Fahrgäste der S 21 etwa 4 Minuten Fahrzeitgewinn durch den wegfallenden Aufenthalt auf dem ungemütlichen Bahnhof Eidelstedt, wenn man ein Ziel auf der Linie S 21 erreichen will. Insgesamt also 3 Minuten weniger auf der Strecke von Ellerau zum Hauptbahnhof oder anders: 42 statt 45 Minuten. In den Genuss der von den Projektverantwortlichen beworbenen Zeitersparnis von etwa 5 Minuten kommen nur die Fahrgäste, die vor Ulzburg-Süd in die S 21 gestiegen sind.

Wer zum größeren Teil der Fahrgäste gehört, der mit der S 3 über Altona, Reeperbahn, Landungsbrücken und Jungfernstieg nach Hamburg fährt bzw. in die City Süd oder nach Harburg möchte, wartet künftig mit etwa 7 statt

2 Minuten mehr als dreimal so lange auf den Anschluss an die Linie S 3. Für diese Fahrgäste verschlechtert sich die Fahrzeit also um etwa 5 Minuten täglich.

### Für Bahnfahrer Richtung Ellerau (stadtauswärts)

Fahrgäste der S 21, die vor Hamburg-Eidelstedt zugestiegen sind, werden künftig 3 Minuten schneller zu Hause sein, wenn sie in einer Bahn sitzen, die bis Kaltenkirchen durchfährt. Fahrgäste der S 3 warten in Eidelstedt stadtauswärts nun nur noch mindestens 8 statt 9 Minuten und maximal 18 statt 19 Minuten auf den Anschlusszug nach Ellerau, etwa 1 Minute kürzer. Gleich bleibt, dass Ellerau in der Regel nur alle 20 Minuten angefahren wird. Teilweise endet jede zweite S 21 nach wie vor in Quickborn oder fährt bis Elbgaustraße weiter. Somit sind auch künftig Zwangsaufenthalte in Eidelstedt oder Quickborn durchaus üblich.



Markus Spiering



Florian Börner

### Für Bahnfahrer allgemein

Die Fahrzeit der S 21 ist durch den innerstädtischen Hamburger Fahrplan fest vorgegeben und wird daher auf der Strecke der Linie A 1 vom bisherigen Fahrplan der AKN abweichen. Allerdings werden nicht alle Anschlussverbindungen, wie beispielsweise der Linie A 2 (in welche täglich viele Ellerauer Schüler wechseln) in Ulzburg-Süd und Kaltenkirchen oder der zahlreichen Buslinien, an den neuen Takt angepasst. Auch hier werden viele Fahrgäste zukünftig längere Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.

wöchentlicher  
„Börsencrash“

die „HAARBÖRSE“ im Zentrum Ellerau

Tel.: 04106 - 62 68 62

Berliner Damm 17 · 25479 Ellerau

Öffnungszeiten:

Di., Mi., Fr. von 8.30 Uhr bis 18.00 Uhr

Do. von 8.30 Uhr bis 20.00 Uhr

Sa. von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr, montags geschlossen

**KRAMERS GARTENTECHNIK**

Inhaber: Klaus Kramer

**Motor- und Gartengeräte**

Beratung • Verkauf • Service  
Inzahlungnahme • Ersatzteile • Verleih

Vor dem Bahnhof 10 · 25479 Ellerau

**Telefon: 04106 79 75 72**

Täglich ab 9 Uhr geöffnet

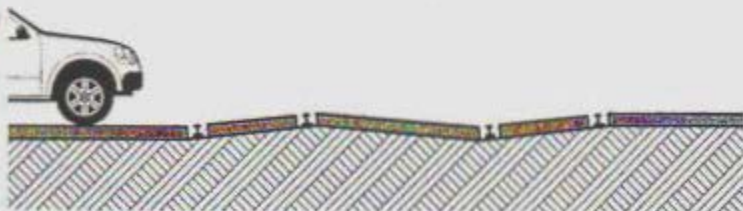
Erwähnenswert ist auch die prognostizierte Fahrgastzunahme. Im Bereich Burgwedel bis Eidelstedt werden künftig 95 % mehr Fahrgäste erwartet. Da das Platzangebot, insbesondere in der Hauptverkehrszeit, aber nur marginal erhöht wird, ist künftig mit massiven Platzproblemen zu rechnen. Stadteinwärts wird aus Ellerauer Sicht vor allem mit Gedrängel beim Ausstieg zu rechnen sein. Stadtauswärts ist zu erwarten, dass es bis zur Haltestelle Burgwedel kaum freie Sitzplätze geben wird.

Noch ein Hinweis zu den erwarteten Fahrgaststeigerungen: Bei den 95% (etwa 11.700 Personenfahrten) handelt es sich weitestgehend nicht um Neukunden, sondern um vom Bahnhof Elbgaustraße und den umliegenden Stadtteilen umgeleitete Fahrgäste.

#### Autofahrer, Gewerbe, Rettungsdienst und Feuerwehr

Die komplette Strecke zwischen Quickborn und Tanneneck, also auch der Bahnübergang Berliner Damm/Bahnstraße, wird zweigleisig ausgebaut. Dies bedeutet, dass der Bahnübergang insgesamt deutlich breiter wird, was zwangsweise zu einer Vergrößerung des Räumungsbereichs führt.

Durch das zweite, innen liegende Gleis, entsteht eine noch engere Kurvenführung. Dies führt dazu, dass der Straßenverkehr aufgrund der Bodenschwellen (s. Bild 1) den Bereich nur mit reduzierter Geschwindigkeit passieren kann. Verzichtet man auf eine Kurvenneigung der Gleise, so wird dann die Bahn aufgrund der Fliehkräfte die Geschwindigkeit reduzieren müssen.



Grobe Skizze des Eisenbahnbaus für zweigleisige Bahnen im Kurvenbereich

Auch wenn durch eine veränderte Signaltechnik die Schrankenschließzeiten verkürzt werden sollen, ist durch den vergrößerten Räumungsbereich, die erhöhte Räumungszeit sowie Veränderungen an der Ampelanlage und deren Schaltung von insgesamt längeren Wartezeiten auszugehen. Die Folgen: Noch mehr Behinderungen und Staus!

Eine Beseitigung der höhengleichen Kreuzung ist jedoch nicht vorgesehen. Aus dem Projekt heraus müssen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz keine Mittel bereitgestellt werden und sind in den geplanten etwa 200 Millionen Euro für die S 21 auch nicht enthalten. Die Kosten einer entsprechenden Maßnahme, die zusätzlich viele Millionen Euro kosten würde, kämen also noch hinzu und gingen hauptsächlich zu Lasten aller schleswig-holsteinischen Steuerzahler. Doch es scheitert schon an der Bereitschaft des Landes, hierfür Geld bereitzustellen, wie kürzlich der schleswig-holsteinische Verkehrsminister Meyer bei einem Ortstermin klargestellt hat. Bereits heute wird von Seiten der Projektverantwortlichen, dem AKN-Vorstand und den Bürgermeister entlang der Strecke laut über einen durchgängigen 10-Minuten-Takt nachgedacht. Dies würde den Straßenverkehr rund um Ellerau letztlich vollends zum Erliegen bringen. Auch das hat neben den genannten Folgen für den Straßenverkehr auch Auswirkungen auf Wirtschaft und Sicherheit. Wer nutzt schon gerne die vielfältigen Ellerauer Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen, wenn man dafür immer Gefahr läuft, lange im Stau zu stehen? Und sind bei ständig geschlossenen Schranken im Notfall die Hilfsfristen für Feuerwehr und insbesondere Rettungswagen überhaupt noch einzuhalten?

## **Umweltschutz**

Grundsätzlich sollte man davon ausgehen, dass eine elektrisch betriebene Bahn weniger CO<sub>2</sub> produziert als die mit Diesel betriebene AKN. Schon in den Planungsunterlagen wird jedoch darauf aufmerksam gemacht, dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz bei dem Projekt S 21 deutlich negativ ausfällt. Dies hat hauptsächlich zwei Gründe:

Gemäß vorgelegter Prognose geht man einerseits davon aus, dass an Werktagen nur verhältnismäßig wenige (etwa 1.950) Neukunden gewonnen werden, also Menschen, die künftig ihr Auto stehen lassen, um dann mit der S-Bahn zu fahren. Da bei den Planungen aber der derzeit laufende Ausbau der A 7 nicht berücksichtigt wurde, ist laut einem Sachverständigen sogar davon auszugehen, dass die tatsächlichen Zahlen deutlich geringer ausfallen werden.

Zum anderen wird die größtenteils als Vollzug verkehrende S 21 auf der gesamten Strecke fahren, auch wenn dies, wie die Planer bereits feststellten, ab Quickborn unwirtschaftlich ist. Denn die Fahrgastzahlen sind ab Quickborn Richtung Kaltenkirchen meist so gering, dass ein Kurzzug mehr als ausreichend wäre. Die Begründung: Ein Koppelvorgang in Quickborn würde wertvolle Zeit kosten und ist schon aufgrund von fehlendem Stellplatz in Quickborn kaum möglich. So fahren also die gerade neu angeschafften Züge der AKN, die mit moderner Diesel-Technologie ausgestattet sind, tatsächlich umweltfreundlicher, als es die S-Bahn tun würde. Die S-Bahn wirbt zwar damit, dass sie für „grünen Strom“ bezahlt, und dies ist vorbildhaft; nur wird auch Strom aus erneuerbarer Energie natürlich nicht CO<sub>2</sub>-neutral produziert und letztendlich bezieht auch die S-Bahn ihren Strom aus den allgemeinen Netzen, in denen der gesamtdeutsche Energiemix enthalten ist.

## **Was wären die Alternativen?**

Möglichkeiten gibt es viele. Hier zwei Beispiele:

Die vermutlich einfachste Alternative wäre, die Linie A 1 an den Hauptbahnhof anzubinden. Dafür müssten neue AKN-Züge angeschafft werden. Die erst Ende letzten Jahres angeschafften Züge der AKN passen nicht durch die Hamburger Tunnel und dürften dort auch gar nicht hinein, da sie ausschließlich per Diesel fahren. Schaffte man also neue Züge an, wie es auch für die S 21 nötig ist, die sowohl mit Diesel (oder Akku-Technik) als auch an der Stromschiene fahren können und die von der Höhe her durch die Tunnel zum Hauptbahnhof passen,

so könnten die Züge der A 1 rund um die Uhr von Kaltenkirchen bis Hauptbahnhof fahren. Und die gerade neu gekauften Züge? Die würden dann auf den Strecken der A 2 und A 3 fahren, wie es mit Realisierung der S 21 eh geplant ist.

Eine weitere Alternative wäre die Verlängerung der Linie A 1 bis zum neu entstehenden Bahnhof Altona-Nord (vormals Diebsteich). Zwar kommt man dadurch immer noch nicht umsteigefrei zum Hauptbahnhof, aber immerhin handelt es sich um einen modernen, wettergeschützten überregionalen Großbahnhof, der neben vielen Umsteigemöglichkeiten auch WCs, Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten bieten wird. Derzeit unterhält die AKN sogar ein eigenes Gleis, welches kurz vor dem Bahnhof endet. Es wäre also sogar denkbar, die Stationen Eidelstedt, Stellingen und Langenfelde (z.B. mit vereinzelt Expresszügen) nicht mehr anzufahren, wodurch sich ebenfalls eine Fahrzeitverkürzung ergeben würde.

Bei beiden Varianten werden die hohen Kosten für die Elektrifizierung und die umfangreichen Bahnsteigumbauten weitestgehend entfallen. Dadurch eingesparte Gelder könnten beispielsweise für eine Anpassung der Ellerauer/Quickborner Kreuzung verwendet werden. Und eine Zweigleisigkeit von Quickborn bis kurz vor Ellerau würde die Wartezeit in Quickborn zusätzlich verringern und Zeit einsparen.

## Fazit

Grundsätzlich sind Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr begrüßenswert. Bei diesem Projekt sind die ökonomischen und ökologischen Defizite aber derart gravierend, dass viele Steuerzahler zu Recht ins Grübeln

kommen sollten, ob die Steuermillionen hier gut angelegt sind.

Als betroffener Bürger muss man sich zudem fragen, welchen Sinn ein Projekt hat, bei dem zwar eine Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation angestrebt, aber das Gegenteil erreicht wird: Längere Fahrzeiten für einen Großteil der Pendler, Verschlechterungen im Straßenverkehr entlang der Strecke und zudem noch eine katastrophale Umweltbilanz.

Warum wird stur an der jetzigen Planung festgehalten und nicht über die genannten Alternativen nachgedacht? Erhofft sich die S-Bahn GmbH den Zugewinn einer lukrativen Strecke zum Nulltarif? Schaut die Landespolitik nur blind auf ein

Ziel, die Anbindung an den Hamburger Hauptbahnhof, ohne sich über die übrigen Konsequenzen im Klaren zu sein? Spielt die seit Langem geplante, aber aus Kostengründen immer wieder verschobene, neue S-Bahn-Linie S 32, die den Wegfall der S 21 am Bahnhof Elbgaustraße auffangen „muss“, eine deutlich größere Rolle als die Verantwortlichen vorgeben?

Wer tiefer in die Materie einsteigt, merkt schnell, dass es hier nicht primär um die bessere Anbindung der nördlichen Hamburger Randgebiete geht, sondern dass wirtschaftliche Interessen Einzelner im Vordergrund stehen – Interessen, die die Allgemeinheit finanzieren soll.

Weitere Informationen zu dem Thema und unsere Kontaktdaten finden Sie auf unserer Homepage unter [www.bi-bahnstrasse.de](http://www.bi-bahnstrasse.de). Gerne versuchen wir, noch offene Fragen zu beantworten. Schreiben Sie uns oder rufen Sie uns einfach an.

Markus Spiering, Florian Börner



*Vorstand der BI; v.l.: Thomas Timm, Markus Spiering, Heinz-F. Scharmer, Marco Kubnke, Florian Börner*