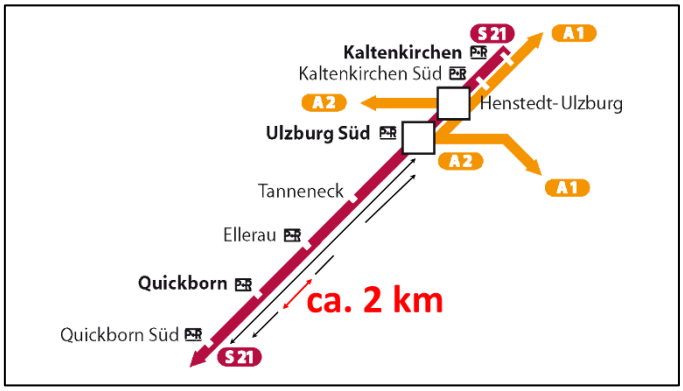
Handout zur Präsentation beim bekanntgemachten Erörterungstermin

Planfeststellungsverfahren „Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke A1/S21“ (PFA 2)

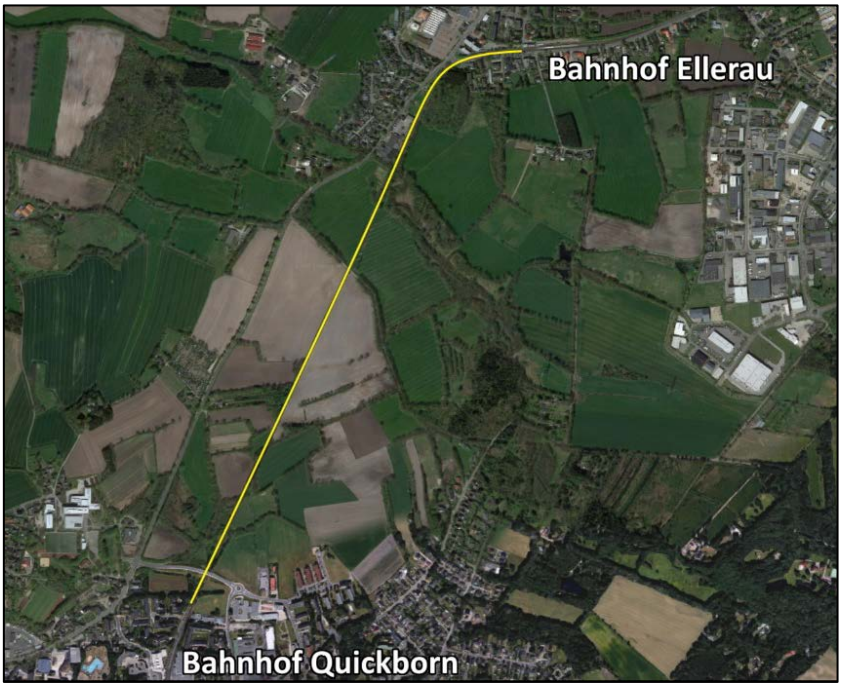
Stand: 24.01.2018

Im Zuge des Projektes sollen auf Schleswig-Holsteiner Gebiet zwei noch eingleisige Abschnitte zweigleisig ausgebaut werden.

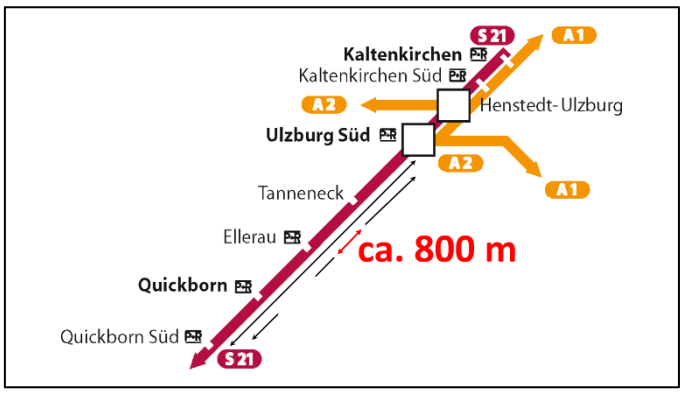
Einmal handelt es sich um einen etwa 2 km langen Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Quickborn und Ellerau.



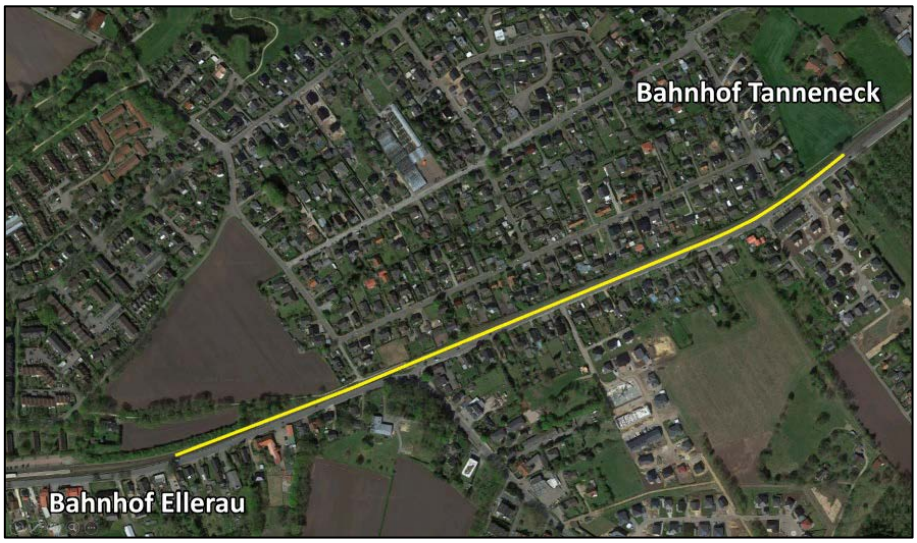
Wie auf dem Luftbild zu sehen, führt die Trasse in diesem Abschnitt durch weitestgehend landwirtschaftlich genutzte Bereiche. Es gibt zwar am nördlichen Ende die bekannten Probleme hinsichtlich höhengleichem Bahnübergang, Lärmschutz und Wohnbebauung, die aber nicht im Rahmen dieser Präsentation behandelt werden. Ansonsten ist der Abschnitt jedoch weitestgehend unkritisch, so dass hier einem zweigleisigen Ausbau wenig entgegensteht.



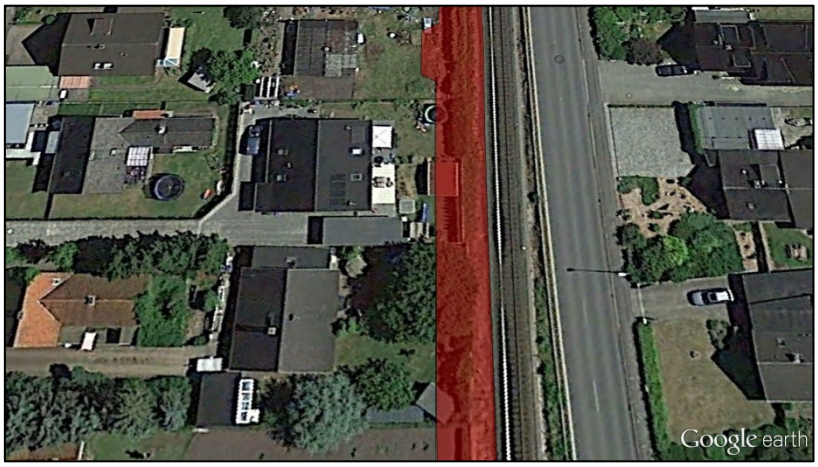
Zum anderen haben wir einen etwa 800 Meter langen Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Ellerau und Tanneneck.



Hier liegen Grundstücke, die bis an die derzeitige Bahntrasse heranreichen und eine Bebauung, die nur einen Abstand von bis zu 4 Meter zu einem zweiten Gleis hätte. In diesem Abschnitt würde ein zweigleisiger Ausbau zu massiven Eingriffen in private Flächen führen.



In einem Video sieht man, wie dicht das neu hinzukommende zweite Gleis (roter Bereich) und die Oberleitungsmasten (Ausbuchtungen links) an die Bebauung heranrücken werden.
Nachzuschauen auf „YouTube“ unter https://youtu.be/yFpsG3A9b3c



Wir haben das Ganze mittels Fotomontage dargestellt. Einmal aus Sicht der Bahnstraße:

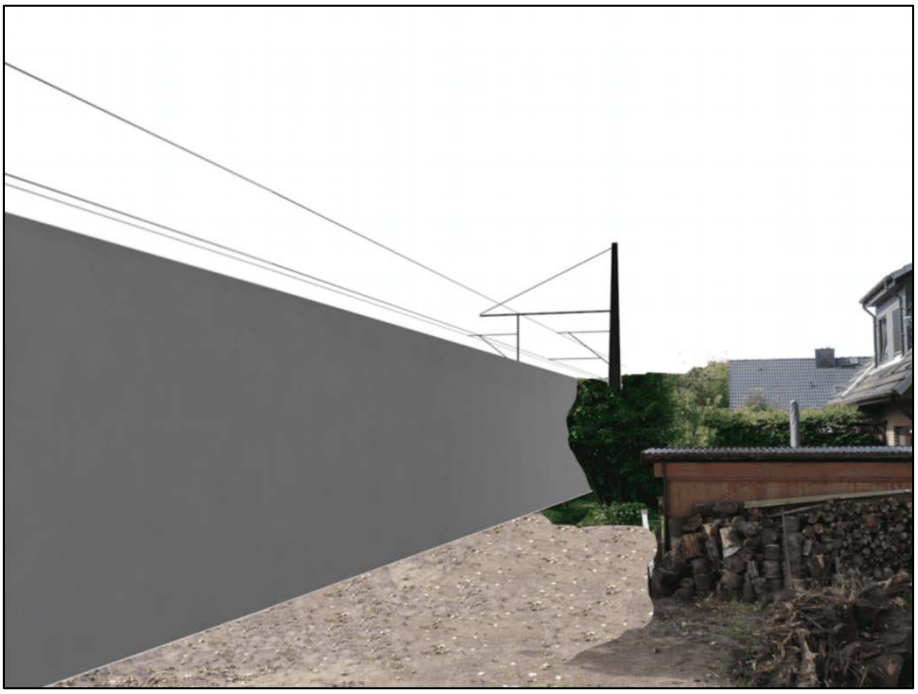
VORHER

NACHHER

Und einmal aus Sicht der Gärten. Wir denken, das Bild spricht für sich und macht deutlich, wie massiv die Einschränkungen sich für die Betroffenen darstellen werden.

VORHER

NACHHER



ELLERAU – TANNENECK EINGLEISIG

Aus Sicht der Anwohner, kann dieser 800 Meter lange Abschnitt zwischen Ellerau und Tanneneck durchaus eingleisig bleiben.
Hier argumentiert die Vorhabenträgerin: „Bei Verspätungen aus Richtung Norden wird der Gegenzug in Ellerau abzuwarten sein, woraus Verspätungen für beide Richtungen resultieren, die sich auf das S-Bahn-Kernnetz übertragen und hier auf Grund fehlender Trassenkapazitäten nicht aufgefangen werden können."

Dazu muss man wissen, dass es die sinnvolle Streckenregelung gibt, die besagt, dass der Richtung Hamburg fahrende Zug grundsätzlich Vorfahrt hat. Würde die Strecke auf 800 Meter eingleisig bleiben, müsste im von der Vorhabenträgerin aufgezeigten Szenario, der Richtung Kaltenkirchen fahrende Zug, auf den Richtung Hamburg durchfahrenden Zug warten (siehe Bild).

Da der Zug Richtung Hamburg aber erst in Kaltenkirchen – also 5 Stationen vorher – eingesetzt wird, ist es jedoch äußert unwahrscheinlich, dass sich dieser Zug bereits bis zu dieser Stelle eine Verspätung eingefahren hat. Und falls doch, läge die Ursache nicht in dieser Eingleisigkeit und würde auch bei vollständiger Zweigleisigkeit auftreten. Eine Übertragung ins Hamburger Kernnetz würde also so oder so erfolgen. Die Eingleisigkeit hätte hierauf keinerlei Einfluss.

Viel wahrscheinlicher ist hingegen, dass der Richtung Norden fahrende Zug, der bereits 29 Stationen quer durch Hamburg hinter sich hat, dort mit einer Verspätung ankommt, also wenn der aus Kaltenkirchen kommende Zug den eingleisigen Abschnitt bereits längst passiert hat.

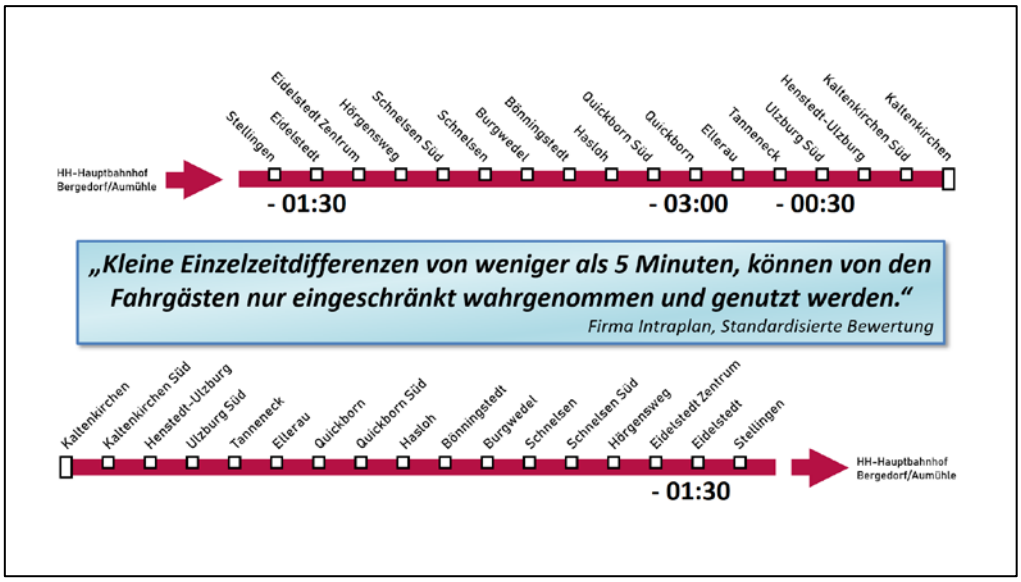
Das vermehrte Auftreten des von der Vorhabenträgerin aufgeführten Szenarios ist somit unwahrscheinlich. Und falls es im Einzelfall doch eintreten sollte, wird die daraus resultierende Verzögerung des Zugs Richtung Kaltenkirchen spätestens am Streckenendbahnhof in Kaltenkirchen wieder abgefangen. Diese Verzögerung würde also keinesfalls das Hamburger Kernnetz betreffen.

Trotzdem beharrt man darauf, das Teilstück zwischen Ellerau und Tanneneck zweigleisig auszubauen.

ELLERAU – TANNENECK ZWEIGLEISIG

Dies wird damit begründet, dass durch den zweigleisigen Ausbau „die Betriebs- und Fahrplanstabilität deutlich gesteigert“ wird. Diese Aussage haben wir bereits weitestgehend widerlegt. Und das als „deutlich“ zu bezeichnen, ist aus unserer Sicht maßlos übertrieben.

Die Vorhabenträgerin argumentiert weiter, dass „nur durch den vollständigen zweigleisigen Ausbau eine Reisezeitverkürzung von bis zu 5 Minuten und somit ein merklicher Komfortgewinn erzielt wird“. Diese Aussage suggeriert, dass allein an dieser Stelle bis zu 5 Minuten Reisezeitverkürzung möglich werden. Tatsächlich entstehen die bis zu 5 Minuten Reisezeitgewinn, die das Projekt mit sich bringen soll, an verschiedenen Stellen entlang der Strecke.
Für den Zug Richtung Kaltenkirchen ergeben sich Einsparungen an den Haltestellen Eidelstedt (Wegfall des Umsteigezwangs), Quickborn (Wegfall der Wartezeit auf den Gegenzug aufgrund des zweigleisigen Ausbaus zwischen Quickborn und Ellerau) und Ulzburg-Süd (Optimierung des Zughaltes). Insgesamt ergibt dies etwa eine 5-minütige Fahrzeitverkürzung, in dessen Genuss nur diejenigen Bahnfahrer kommen, die mit der S21 mindestens von Stellingen bis Henstedt-Ulzburg fahren.
Richtung Hamburg wiederum ergibt sich lediglich am Bahnhof Eidelstedt eine Einsparung durch den Entfall des Umsteigezwangs. Diese beträgt etwa 1 ½ Minuten, allerdings auch nur für diejenigen Bahnfahrer, die mit der S21 weiter Richtung Hauptbahnhof fahren und nicht in die S3 umsteigen müssen.



Selbst die Firma Intraplan, die die Standardisierte Bewertung erstellt hat, sagt dazu, dass „kleine Einzelzeitdifferenzen von weniger als 5 Minuten von den Fahrgästen nur eingeschränkt wahrgenommen und genutzt werden können.“
Von einem merklichen Komfortgewinn kann daher nicht gesprochen werden. Zumal die Eingleisigkeit, nur in Ausnahmefällen einen geringen Einfluss auf die Fahrzeit hätte.

Auch heißt es, „dass der Eingriff durch den Nutzen relativiert wird“. Dazu muss man betrachten, wie viele Fahrgäste in welchem Ausmaß tatsächlich betroffen wären.

Die Zeit die ein Zug für den eingleisigen Abschnitt benötigt, lässt sich leicht berechnen.

$$\frac{s\ (Strecke)}{v\ (Geschwindigkeit)} = t\ (Zeit) \qquad \rightarrow \qquad \frac{800\ Meter}{\emptyset\ 60\ km/h} = 48\ Sekunden$$

Ein Zug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h benötigt für diese 800 Meter Strecke also gerade mal 48 Sekunden. Also gäbe es eine Wartezeit im Ausnahmefall in Ellerau von maximal 48 Sekunden für die Fahrgäste Richtung Kaltenkirchen.

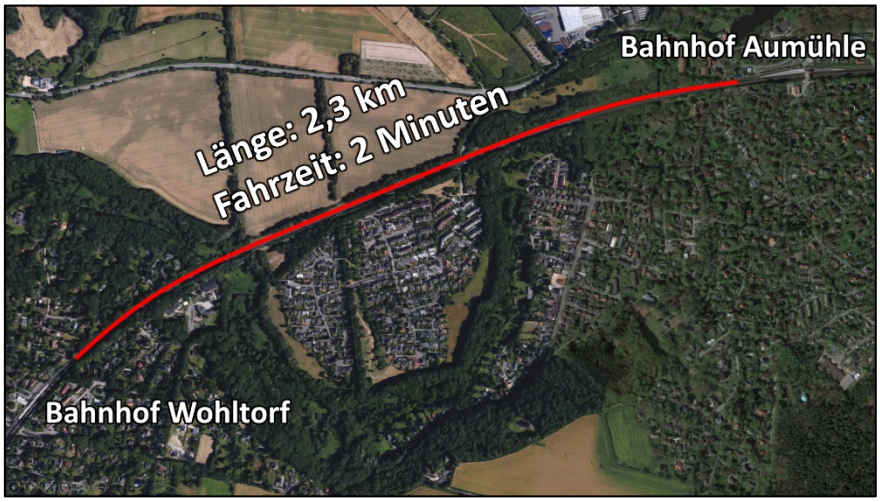
Und wie viele Fahrgäste wird das betreffen? Darüber kann man natürlich nur Schätzungen anstellen. Aber man kann sich an die grobe Zahl annähern.
Je Werktag werden in beide Fahrtrichtungen insgesamt ca. 8.300 Fahrgäste auf dem relevanten Teilstück zwischen Ulzburg Süd und Quickborn erwartet [Quelle: Standardisierte Bewertung]. Angenommen, dass also die eine Hälfte davon Richtung Hamburg und die andere Hälfte Richtung Kaltenkirchen fährt und dass noch ein paar Fahrgäste vorher in Ellerau aussteigen, kommen wir demnach auf grob 4.000 Fahrgäste, die in dem genannten Szenario maximal betroffen sein könnten. Also dann, wenn **jede** Bahn aus Kaltenkirchen Verspätung hätte. Sollte das passieren, hätte die S-Bahn grundsätzliche strukturelle Probleme. Und selbst dann, läge die Ursache nicht in der Eingleisigkeit.

Nach Rücksprache mit Mitarbeitern der AKN haben wir versucht, die Frage zu beantworten, wie wahrscheinlich dieses Szenario tatsächlich ist. Letztendlich kamen wir zu dem Ergebnis, dass im ausgesprochen ungünstigsten Fall, maximal 4-5 Züge an einem Tag von dem Szenario betroffen wären. Bei 63 Zügen, die werktäglich Richtung Kaltenkirchen fahren und somit durchschnittlich 64 Fahrgästen pro Zug, reden wir dann also von etwa 300 Fahrgästen, die eine maximale Wartezeit von 48 Sekunden hätten.
Wie gering diese Zahl ist, wird anhand der übrigen prognostizierten Fahrgastzahlen deutlich. Zwischen Quickborn und Burgwedel werden etwa 12.000 Fahrgäste erwartet. Zwischen Burgwedel und Eidelstedt sind es bereits knapp 24.000 Fahrgäste. Zwischen Eidelstedt und Altona etwa 75.000 Fahrgäste und täglich nutzen die Hamburger S-Bahn etwa 700.000 Fahrgäste.

Durch die Zweigleisigkeit wird Anwohnern Eigentum, Lebensraum, Lebensqualität und Licht genommen und so die physische und psychische Gesundheit gefährdet. Wenn in seltenen Ausnahmefällen Verzögerungen im Sekundenbereich vermieden werden können, dann steht das in keinerlei Verhältnis zum Eingriff und lässt sich bei einer so geringen Auswirkung auf wenige Fahrgäste auch nicht mit dem „Wohl der Allgemeinheit“ rechtfertigen!

S21 KOMPLETT ZWEIGLEISIG?

Wäre die Strecke der S21 mit dem Ausbau beider Teilstücke dann komplett zweigleisig? Nein, denn es gibt auf der Strecke noch diverse Abschnitte, die eingleisig bleiben sollen.



Zum einen zwischen Aumühle, dem Endbahnhof der Linie S21, und dem Bahnhof Wohltorf. Die Strecke wird direkt nach dem Bahnhof Aumühle eingleisig und bleibt es dann für fast 2 ½ Kilometer bis direkt vor dem Bahnhof Wohltorf. Hierfür benötigt der Zug etwa 2 Minuten. Ein zweigleisiger Ausbau dieser Strecke wäre sowohl betrieblich wie auch fahrplantechnisch überaus sinnvoll und würde kaum Betroffenheiten auslösen, da der Zug hauptsächlich durch unbewohntes Gebiet fährt. Dennoch unterbleibt diese Maßnahme.

Auch zwei Teilstücke von etwa 50 und 400 Meter zwischen Kaltenkirchen und Kaltenkirchen Süd, die nirgends in den Planunterlagen Erwähnung finden, sollen eingleisig bleiben.

Zudem existiert ein weiterer Abschnitt von 400 Metern Länge im Bereich kurz vor dem Bahnhof Ulzburg Süd, der gemäß Erläuterungsbericht ebenfalls eingleisig bleiben soll.

Auch dieser Abschnitt führt immer wieder zu Fahrzeitverzögerungen, wie uns Triebfahrzeugführer der AKN bestätigt haben. Das hängt unter anderem damit zusammen, weil es Gleisüberschneidungen und somit Konfliktmöglichkeiten mit zwei weiteren dort verkehrenden Linien gibt und auch mit Projektrealisierung geben wird.
Trotzdem argumentiert man damit, dass in diesem Bereich „Grunderwerb in erheblichem Umfang zu tätigen“ sei. Dabei wird der für ein zweites Gleis erforderliche Bereich rein landwirtschaftlich genutzt.
Auch sagt man: „Eine vorhandene gleisparallele Wegeführung wäre baulich zu ändern“. In dem Bereich befindet sich lediglich ein alter, rissiger Asphaltweg für den landwirtschaftlichen Verkehr.
Abschließend heißt es: „Der Aufwand hierfür sei nicht zu vertreten.“ Und das obwohl laut Vorhabenträgerin (s. Erwiderung) ein Ausbau dieses Bereichs, wie auch der beiden Abschnitte zwischen Kaltenkirchen und Kaltenkirchen Süd, aus Gründen der Betriebsstabilität sinnvoll und wünschenswert wäre.

Es ist zu vermuten, dass man hier den zweigleisigen Ausbau mit allen Mitteln vermeiden will, um die Kosten für den Lärmschutz zu sparen, der den Anwohnern in dem Bereich bei einem zweigleisigen Ausbau zustünde. Während man den Menschen dort den Lärmschutz verwehrt, hat dieser zwei Kilometer weiter wiederum große Bedeutung und kann laut Vorhabenträgerin „positive gesundheitliche Effekte generieren“. Diese positiven Effekte, bei einer 4 Meter hohen Lärmschutzwand direkt vor der Terassentür in Südlage, bezweifeln wir.

Und während man in einem landwirtschaftlich genutzten Bereich den Aufwand für einen sinnvollen zweigleisigen Ausbau als nicht vertretbar ansieht, argumentiert man in einem Abschnitt mit engster Bebauung und somit massiven Eingriffen in Eigentumsrechte und Lebensqualität damit, dass „der Nutzen den Eingriff relativieren“ würde.

ALTERNATIVEN

Es gibt diverse Möglichkeiten für Alternativen. Bei manchen ließe sich die Eingleisigkeit vermeiden, bei anderen wiederum die Elektrifizierung, teilweise sogar beides bzw. beides ließe sich im Bereich der Bahnstraße auch konfliktfrei realisieren. Im Detail:

- **Fahrzeitverschiebungen**
  Selbst bei einem 5-Minuten-Takt wäre grundsätzlich genug Raum vorhanden, um die Fahrzeit so zu verschieben, dass ein 800-Meter-langer eingleisiger Abschnitt (wie erwähnt mit einer Durchfahrzeit von maximal 48 Sekunden) irrelevant wird. Und die Züge fahren in dem Bereich sogar nur im 20-Minuten-Takt.
  Nachvollziehbare und belegbare Gründe, warum derartige Verschiebungen nicht möglich sind, wurden uns bisher nicht geliefert.

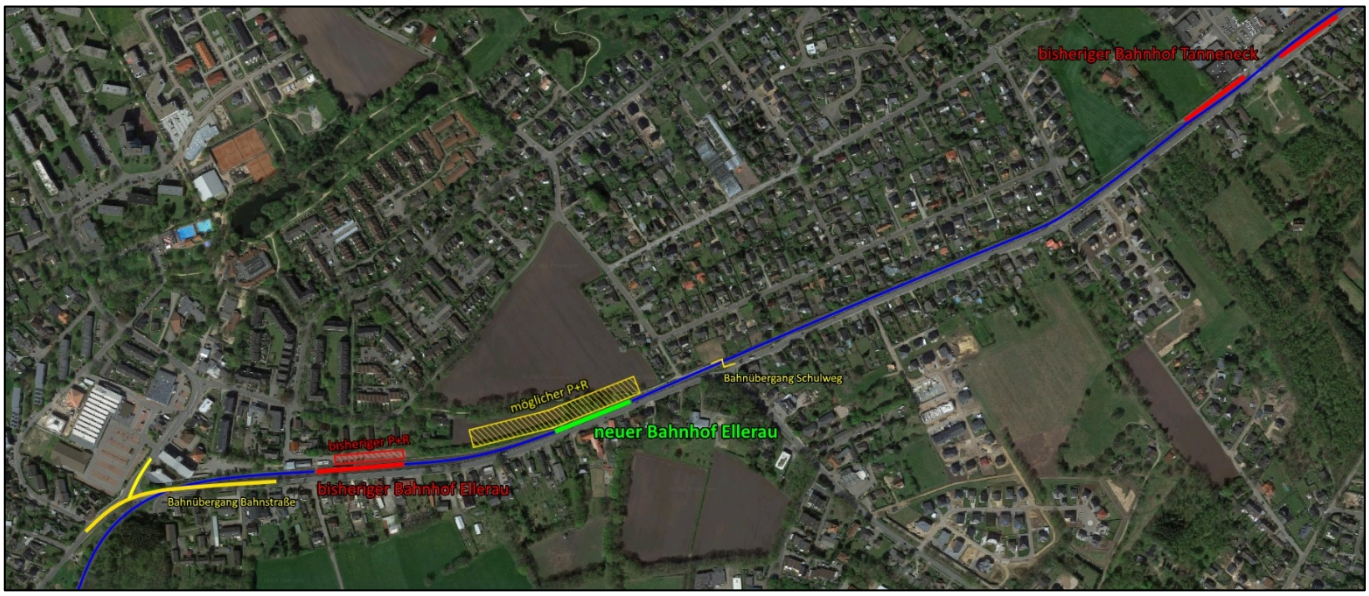
- **Verzicht auf Schnelsen Süd**
  Die Haltestelle Schnelsen Süd wurde vor vielen Jahren planfestgestellt, jedoch aus „fahrplantechnischen Gründen“ bisher nicht realisiert. Bekanntermaßen verlängert jeder zusätzliche Halt die Fahrzeit. Warum man dann gerade bei diesem Projekt, wo man doch alles daransetzt, die Fahrzeit zu verkürzen, noch zusätzliche „Zeitfresser“ schafft, ist nicht nachvollziehbar. Auch nicht, weil die Strecke bereits heute schon über sehr viele Haltestellen in recht kurzen Abständen verfügt. Würde man nach wie vor auf diese Haltestelle verzichten, wäre eine Zugbegegnung zwischen Ellerau und Tanneneck unwahrscheinlich.

- **Zusammenlegung der Bahnhöfe Ellerau-Tanneneck**

  Wenn eines der vorrangigen Ziele ist, die Fahrzeit zu minimieren, dann muss man letztendlich auch mal ernsthafte Überlegungen anstellen, welche Haltestellen grundsätzlich sinnvoll sind bzw. wo Optimierungen möglich wären. Aus unserer Sicht, wären die Haltestellen Ellerau und Tanneneck tatsächlich die einzigen existierenden Stationen, wo dies realistisch möglich wäre. Die Firma Intraplan sagt hierzu, dass Bahnhöfe im öffentlichen Personennahverkehr erst ab einer Schallgrenze von 10.000 Bewohnern als „gesamtwirtschaftlich vorteilhaft“ erachtet werden. Da Ellerau und Quickborn-Heide zusammen die 10.000-Einwohner-Marke nur knapp erreichen, sind 2 Bahnhöfe in diesem Bereich somit eher unverhältnismäßig.

  Ein neuer Bahnhof könnte in einem noch unbebauten und zentral gelegenen Bereich Elleraus entstehen. Dadurch gäbe es zahlreiche Optimierungsmöglichkeiten, wie ausreichend Park&Ride-Plätze, eine bessere Anbindung an Linienbusse oder einen verbesserten Zugang zum Bahnhof von der Quickborner Seite der Bahnstraße. Durch den größeren Abstand zum höhengleichen Bahnübergang an der Bahnstraße könnten die Schrankenschließzeiten verkürzt und somit die stets angespannte Verkehrssituation entschärft werden.

  Durch die zentrale Lage des neuen Bahnhofs würde sich nur für wenige Anwohner im Einzugsbereich der Weg zum Bahnhof verlängern. Der Bahnhof wäre von überall fußläufig gut zu erreichen. Dies könnte wie folgt aussehen:



- **Schwächung/Stärkung der Züge in Quickborn**

  Alle Züge, die aus Hamburg als Vollzug (also in Doppeltraktion) in Quickborn ankommen, fahren auch bis Kaltenkirchen als Vollzug durch. Die Firma Intraplan kommt in der Standardisierten Bewertung zum Projekt hinsichtlich dieser Thematik zu folgendem Ergebnis: „Ab Quickborn in Richtung Kaltenkirchen ist ein S-Bahn-Vollzug (Doppeltraktion) deutlich nicht mehr notwendig (Querschnittsauslastung von 23%)“

  Vollzüge im Bereich von Quickborn bis Kaltenkirchen fahren demnach unwirtschaftlich, obwohl an der Station Quickborn ein Schwächen und Stärken der Züge infrastrukturseitig möglich wäre. Zudem könnte somit auf eine bauliche Verlängerung von 6 Bahnhöfen verzichtet werden.

  Die Zeit, die für das Stärken und Schwächen benötigt wird, wäre für die Fahrgäste kaum spürbar, würde aber reichen, um eine Zugbegegnung im Bereich zwischen Ellerau und Tanneneck auszuschließen.

- **Andere Anordnung der Gleise**
  Es gäbe die Möglichkeit ein zweites Gleis nicht nördlich, sondern südlich des bestehenden Gleises zu bauen und einen Teil der Bahnstraße (vom Abzweig Friedrichsgaber Str. bis zum Bahnhof Tanneneck) als Einbahnstraße einzurichten. Dass diese Variante offenbar gar nicht weiter geprüft wird, weil Vertreter der Gemeinde Ellerau und der Stadt Quickborn das nicht möchten, macht leider immer wieder deutlich, wie abschätzig die persönlich betroffenen Anwohner in diesem Verfahren behandelt werden.

- **Abschnitt Ellerau-Tanneneck im Trog/Tunnel**
  Uns ist bewusst, dass dies die finanzielle Maximalforderung ist. Eine Finanzierung wäre sicher schwierig, aber aus unserer Sicht – mit dem Willen und der Unterstützung aus der Politik - nicht unmöglich. In Henstedt-Ulzburg wurde genau dies in einem etwa 2 Kilometer langen Abschnitt realisiert. Einfach weil dies die Optimallösung darstellt. Sowohl aus Sicht der Betroffenen, wie auch in Bezug auf Immissionen, sowie aus verkehrstechnischer und raumplanerischer Sicht.

- **Linie S3 statt S21 bis Kaltenkirchen**
  Schon heute ist die Linie S3 eine Zwei-System-Linie, in denen der Zug abschnittsweise entweder mit Gleichstrom (bodennaher Schiene) oder Wechselstrom (Oberleitung) angetrieben wird. Statt mit der S21 nun eine weitere Zwei-System-Linie zu schaffen, könnte die S3 bis Kaltenkirchen fahren und die S21 mit Fahrziel Pinneberg dann als reine Gleichstromlinie erhalten bleiben, was zu geringeren Wartungs- und Unterhaltskosten führen würde. Durch Veränderung der Fahrplanlage wäre zudem ein zweigleisiger Ausbau obsolet.
  Die in der Erwiderung genannten Argumente, die angeblich gegen einen Linientausch sprechen, sind in Wirklichkeit Argumente für diese Variante. Man sagt, dass die Strecke über die Verbindungsbahn (also Holstenstraße, Sternschanze, Dammtor) für die Fahrgäste die attraktivere Strecke ist, weil man damit schneller Richtung Hauptbahnhof kommt. Laut Standardisierter Bewertung kommen werktags derzeit etwa 12.000 Fahrgäste mit der AKN in Eidelstedt an. Aus Richtung Pinneberg hingegen fast 40.000 Fahrgäste. Somit würden mehr als dreimal so viele Fahrgäste von einem Linientausch profitieren.

- **Züge der AKN bis Altona Nord**
  Damit wäre zwar keine Umsteigefreiheit zum Hamburger Hauptbahnhof geschaffen. Im Planfeststellungsbeschluss zum Bahnhof „Altona Nord“ führt das Eisenbahnbundesamt allerdings korrekterweise aus, dass es schlicht „nicht für jede Verkehrsbeziehung eine Direktverbindung geben kann“. An einem modernen und überdachten Bahnhof Altona Nord gäbe es jedoch zahlreiche Umsteigemöglichkeiten in verschiedene S-Bahn-Linien (S21, S3, S4), Nah- und Fernbahnen sowie Buslinien. Und alles ohne, dass dafür die Strecke elektrifiziert oder neue Züge angeschafft werden müssten.

- **Züge der AKN (z.B. Akku-Gleichstrom-Hybriden) bis Hauptbahnhof oder Harburg**
  Diese Variante wurde in den Planunterlagen näher beleuchtet. Und zwar hat man dargestellt, wie eine Durchbindung an den Hamburger Hauptbahnhof hergestellt werden könnte. Wir haben dieses Thema auf den beiden folgenden Seiten ebenfalls eingehender betrachtet:

DURCHBINDUNG AN DEN HAMBURGER HAUPTBAHNHOF

Eine Möglichkeit ist, dass S-Bahn-Züge auf AKN-Gleisen fahren. Hierfür benötigt man neue Züge und da man sich für die 2-System-Variante mit dem Modell ET490 entschieden hat, muss die Strecke elektrifiziert werden. Zudem wären diverse Bahnsteige in Länge und Höhe baulich anzupassen.

Alternativ fahren AKN-Züge auf den S-Bahn-Gleisen. Auch dann müssen neue Züge angeschafft werden, da die aktuellen Züge der AKN technisch nicht auf Gleichstrom umgerüstet werden können und auch gar nicht durch die Hamburger Tunnel und Brücken passen. Bei der Wahl neuer Züge sollte man sinnvoller Weise auf Gleichstrom-Hybriden setzen. Diese würden im Hamburger Bereich an der vorhandenen Gleichstromschiene fahren, um dann im 30 Kilometer langen Abschnitt von Eidelstedt bis Kaltenkirchen eine andere Antriebsart zu nutzen.

Als Antriebsart, wäre grundsätzlich weiterhin ein Dieselbetrieb möglich. Da dies ökologisch aber nicht wünschenswert ist, könnte man stattdessen auf Power-to-Liquid zurückgreifen. Also synthetisch hergestellte Kraftstoffe, die CO_2-Neutral verbrennen.
Überhaupt muss man festhalten, dass die Entwicklung alternativer Antriebe derzeit rasant vorangeht. Insbesondere wegen des vorherrschenden Drucks in der Automobilindustrie, was aber beim Schienenverkehr nicht Halt macht. So gibt es von der der Firma Alstom bereits Züge mit Wasserstofftechnik.
Wirklich Ideal für diese Strecke wäre jedoch die Akkutechnik. Der Hamburger Bereich ist bereits mit Stromschiene elektrifiziert. Hier könnte der Stromspeicher im Betrieb geladen werden, um dann auf der Strecke von Eidelstedt bis Kaltenkirchen per Akku zu fahren.

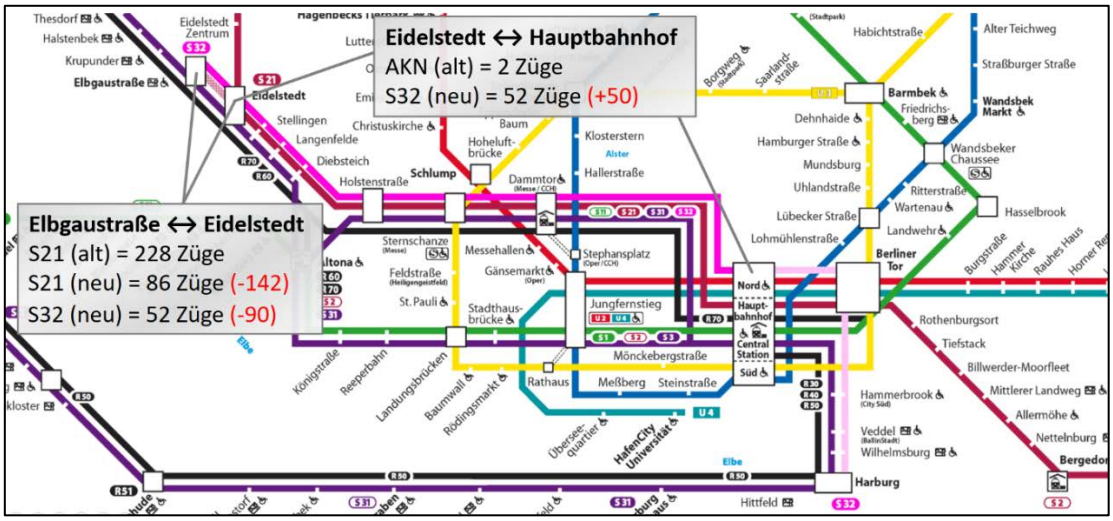
Eine Anpassung von Bahnsteigen wäre möglicherweise auch hier nötig. Der Löwenanteil der Kosten für dieses Projekt, nämlich die Elektrifizierung der Strecke, würde jedoch entfallen. Geld was in die Entwicklung der Züge oder die Tunnel-Trog-Variante fließen könnte. Dennoch wird diese, aus unserer Sicht sinnvollere, Variante von der Vorhabenträgerin „ausgeschlossen“. Und dies mit folgenden Begründungen:

„Für die Züge wären die Bahnsteige zu kurz und das Platzangebot zu gering.“ Diese Aussage bezieht sich jedoch auf die heutigen Züge der AKN, was aber nicht zutrifft, weil definitiv neue Züge angeschafft werden müssen. Und zu unbekannten Zügen kann keine Aussage über die Zuglänge oder das Platzangebot getroffen werden. Deswegen greift dieses Argument hier nicht.

Weiter sagt man, es gibt „zu geringe Strecken- und Abstellkapazitäten sowie fehlende Fahrplanfenster im S-Bahn-Netz. Das Projekt entlaste zudem den Hauptbahnhof durch den Wegfall der AKN auf S-Bahn-Gleisen.“ Mit anderen Worte: Die Gleise sind so stark frequentiert, dass da keine weitere Linie mehr reinpasse. Und weil die AKN dort dann künftig nicht mehr fahre, wird auch der Hauptbahnhof entlastet. Diese Aussage wollen wir Folgenden näher betrachten:

Bestandteil des Projekts ist nicht nur die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der AKN zur S21, sondern auch die Einrichtung einer ganz neuen S-Bahn-Linie, die in den gesamten Planunterlagen nur an einer einzigen Stelle erwähnt wird: „Die durch die Verschwenkung

entfallende Verbindung zur Station Elbgaustraße, dem derzeitigen Endpunkt der S21, soll durch eine neu einzurichtende Linie S32 ersetzt werden."



Bisher fährt die S21 von Aumühle bis Elbgaustraße. Mit Projektrealisierung wird der Bahnhof Elbaustraße von der S21 außerhalb der Hauptverkehrszeit nur noch alle 20 Minuten angefahren und zur Hauptverkehrszeit gar nicht mehr. Das führt werktags zu einer Reduzierung um 142 Züge. Somit sind es täglich nur noch 86 statt 228 Züge der S21, die in Elbgaustraße ankommen oder abfahren. Und weil das die Anwohner rund um die Station Elbgaustraße verständlicherweise nicht gut finden, soll dies durch die neue Linie S32 kompensiert werden, die künftig dann zwischen Elbaustraße und Hauptbahnhof bzw. Harburg fahren soll.

Zur Linie 32 muss man wissen, dass diese Linie bereits viele Jahre auf dem Wunschzettel der S-Bahn GmbH steht und für 2011 bereits schon mal angekündigt war. Der Grund ist, dass der Bereich zwischen Harburg und Hauptbahnhof permanent überlastet ist. Bisher konnte die Linie S32 jedoch nicht finanziert werden. Mit dem Projekt S21 wird die Linie S32 zunächst auf dem Abschnitt zwischen Elbgaustraße und Hauptbahnhof querfinanziert. Die letzte kurze Erweiterung (4 Stationen) bis nach Harburg, wäre dann sicher recht leicht durchzusetzen.
Die Linie S32 soll dann künftig mit 52 Zügen, die ausschließlich in der Hauptverkehrszeit fahren, den Verlust der S21 am Bahnhof Elbaustraße kompensieren.

Zwischen Eidelstedt und Hauptbahnhof werden mit Projektrealisierung dann die heutigen zwei Fahrten der AKN zum Hamburger Hauptbahnhof wegfallen. Mit der Linie S32 kommen jedoch 52 Fahrten in der Hauptverkehrszeit hinzu. Das sind 50 Züge mehr als heute. Und das obwohl angeblich gar keine Strecken- und Abstellkapazitäten sowie Fahrplanfenster in dem Bereich vorhanden sind. Das Projekt entlastet den Hauptbahnhof daher nicht, sondern belastet ihn mit 50 zusätzlichen Zügen.

Zusammengefasst: Je nach Wahl der Züge könnte bei der kategorisch ausgeschlossenen Variante also auf eine Elektrifizierung verzichtet werden. Würde man den AKN-Zug bis Harburg durchbinden, würde man auch gleichzeitig einen dortigen Engpass beseitigen, die Station Elbgaustraße würde nicht abgeschnitten und die Verstärker-Linie S32 wäre gar nicht notwendig.

FAZIT

Wir möchten auf Folgendes ausdrücklich Hinweisen: Die Mitglieder der Bürgerinitiative Bahnstraße sehen grundsätzlich ein, dass eine Verlagerung vom Autoverkehr auf den Bahnverkehr sinnvoll ist und man hierfür die Attraktivität des ÖPNV erhöhen muss.

Aber:

- Eine Eingleisigkeit in Bereich Ellerau-Tanneneck führt nur in **seltenen** Ausnahmefällen für **wenige** Fahrgäste zu **geringfügigen** Verzögerungen in Richtung Kaltenkirchen. Das Argument, dass der zweigleisige Ausbau zum Wohle der Allgemeinheit hingenommen werden muss, können wir daher nicht akzeptieren.

- Die Ziele des Projekts (Fahrzeitverkürzung und Umsteigefreiheit in Eidelstedt) sind auch mit einer Eingleisigkeit zwischen Ellerau und Tanneneck zu erreichen.

- Auf eine Elektrifizierung kann verzichtet werden. Entsprechende Technologien sind in der Entwicklung. Die Notwendigkeit für einen schnellen Ausbau besteht nicht! Im Gegenteil: Die Strecke existiert und funktioniert in dieser Form seit Jahrzenten. Weder sind die AKN-Züge überfüllt, noch gibt es bei Pünktlichkeit oder Service der AKN irgendwas zu bemängeln. Jeder der in den nördlichen Speckgürtel Hamburgs zieht, weiß um die Beschaffenheit des dort vorhandenen Nahverkehrs. Es kommt mit dem geplanten Projekt nichts gänzlich Neues, sondern es wird nur ein wenig optimiert. Zumal man auch weiterhin mit dem Auto schneller in Hamburg sein wird, als mit der S-Bahn. Erst recht, wenn der dreispurige Ausbau der A7 Ende dieses Jahres abgeschlossen ist.

- Die Argumente im Erläuterungsbericht und in der Erwiderung sind vielfach in sich widersprüchlich. Dies trägt für uns nicht zur Glaubwürdigkeit bei.

- Alternativen wurden – wenn überhaupt – nur oberflächlich untersucht und vorschnell verworfen.

- Vorrangig dient das Projekt den privatwirtschaftlichen Interessen der S-Bahn: Also dem Ausbau und der Einverleibung der lukrativsten Strecke der AKN sowie die Finanzierung der S32 durch die Hintertür.

Der Nutzen steht in keinem Verhältnis zum massiven Eingriff!

Daher darf es aus unserer Sicht für das Projekt in dieser Form keinen Planfeststellungsbeschluss geben.