

# Eisenbahn-Neubaustrecke von Hamburg nach Lübeck entlang der A1 statt 4-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

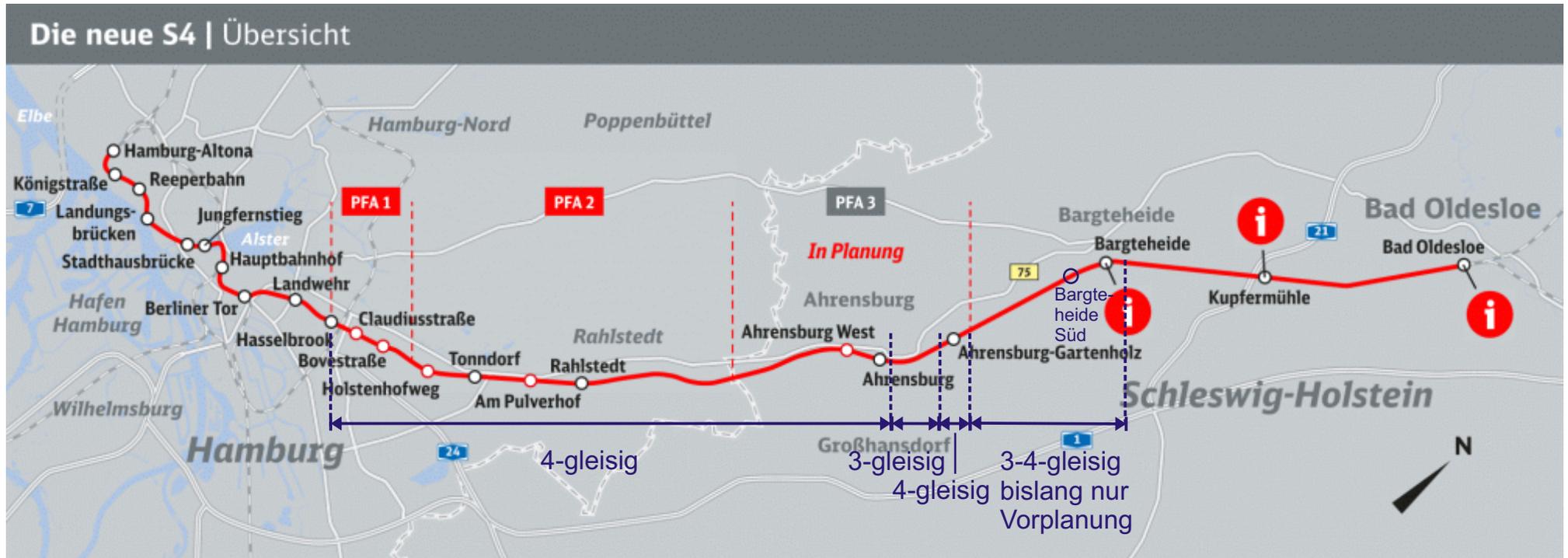
Präsentation am 30.9.2019 in Ahrensburg

Auftraggeber:

"Bürgerinitiative an der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck" e. V.  
Oldenfelder Str. 2 a  
22143 Hamburg

Emdenstr. 11  
81735 München  
Tel. 089/26023655  
Vieregg@vr-transport.de

# Zweck des Projekts Viergleisiger Ausbau S4:



- Die neue S4
- Neue Station
- PFA Planfeststellungsabschnitt

Quelle: DB AG

Separate S-Bahn-Gleise von Hasselbrook nach Ahrensburg Gartenholz

- ➔ Verdichtung S-Bahn-Verkehr auf 10-20-Minuten-Takt
- ➔ Zusätzliche S-Bahn-Stationen
- ➔ RB-Verkehr auf Fernbahngleisen entfällt, somit mehr Kapazität für Fernverkehr zwischen Hasselbrook und Ahrensburg G.

Chart 2

# Eingriffe in Privatflächen bei PFA 1 bis 4

## Ahrens- burg

		PFA1	PFA2	PFA3	PFA4
Grundstückseig. privat	Anzahl	26	68	16	6
Fläche Privatgrund	qm	3730	14270	2100	1250
Grundstücke Gewerbe	Anzahl	1	14	4	0
gewerbliche Flächen	qm	100	6330	2000	0
Abbruch private Gebäude auf Bahngelände	Anzahl	39	4	3	0
FFH-Gebiet	qm	0	58650	12450	0

➔ Größte Eingriffe bei PFA 2

# PFA 2

➔ Grunderwerb 19 m,  
15 m dauerhaft  
(z. B. Küperkoppel)



➔ allein in PFA 1 mit nur 3 km Länge 1400 Fälle  
mit passivem Lärmschutz (Lärmschutzfenster)

→ Im Durchschnitt werden von Hasselbrook bis Ahrensburg-Gartenholz 3,2 Gleise neu gebaut, weil die Fernbahngleise meist ebenfalls verschoben werden müssen.

→ mit 1,14 Mrd € = 57 Mio €/km sehr teuer!

Der 4-gleisige Ausbau Augsburg - München hat 15 Mio € gekostet, nach heutigem Preisstand 20 bis 25 Mio €.

● trotz hoher Kosten keine Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr

● Kapazitätssenkung zwischen Ahrensburg-G. und Bad Oldesloe

→ keine Kapazitätssteigerung im Fernverkehr !

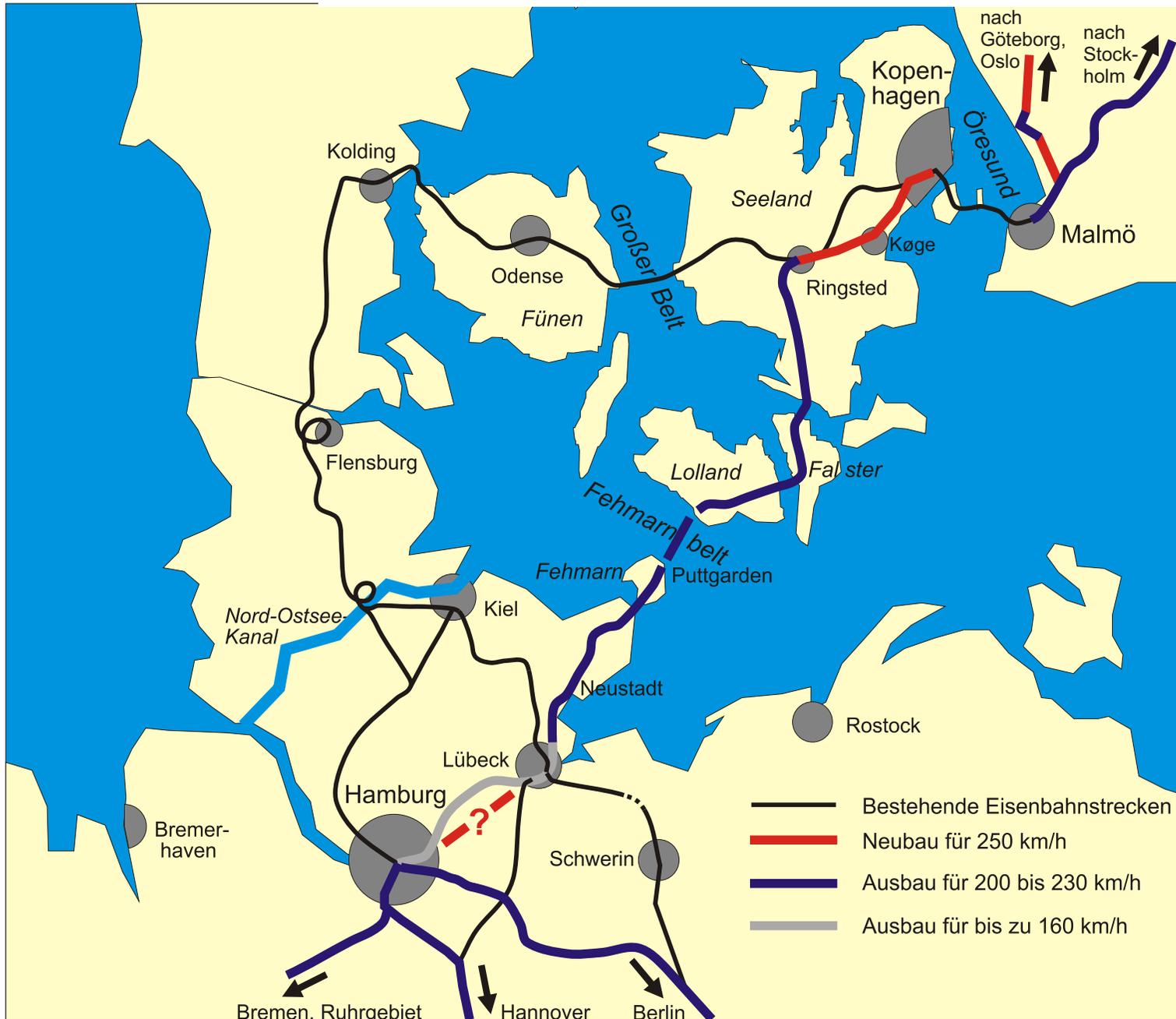
# Damoklesschwert FFH-Gebiet



FFH-Gebiet Stellmoorer Tunneltal/Höltigbaum

➔ erfordert FFH-Verträglichkeitsprüfung. Fällt diese negativ aus, dann **muss** eine Alternative realisiert werden (falls vorhanden).

# Ausbau der Vogelfluglinie im ICE-Verkehr



Hamburg -  
Lübeck  
soll der einzige  
Langsamfahr-  
abschnitt  
zwischen  
Kopenhagen  
und Hamburg  
sein?

Chart 7

# “Deutschlandtakt”

Neues Planungsprinzip für Bundesverkehrswegeplan Schiene:

- “Taktknoten” sind Bahnhöfe, an denen mit kurzen Umsteigezeiten umgestiegen werden kann
- zwischen allen Taktknoten **müssen** die Fahrzeiten entweder
  - knapp eine halbe Stunde
  - oder knapp eine Stunde betragen.

Alle anderen Fahrzeitverkürzungen, z. B. von 50 auf 40 Minuten, sind wirkungslos und werden bei der volkswirtschaftlichen Bewertung nicht als Nutzen angesetzt. Alle Fernbahnprojekte kommen auf den Prüfstand und werden ggfs. umgeplant:

## BVWP 2030

	Stand 2017	Stand Anfang 2019
Dortmund - Hannover	<del>nur Ausbau Bielefeld - Hannover für 200</del>	Ausbau Hamm - Bielefeld für 300 (!), Neubau Bielefeld - Hannover A2-parallel
München - Mühldorf - Salzburg	<del>nur Ausbau für bis zu 160 km/h</del>	Ausbau für 200 bis 230

# Konsequenzen der nicht passenden Fahrzeiten in SH für den Deutschland-Takt

Zone SH mit schlechten Anschlüssen

SH+HH mit guten Anschlüssen

MV mit schlechten Anschlüssen

Fahrzeit knapp 1 h oder knapp 1/2 h = deutschlandtakt-kompatibel

Fahrzeit nicht deutschlandtakt-kompatibel

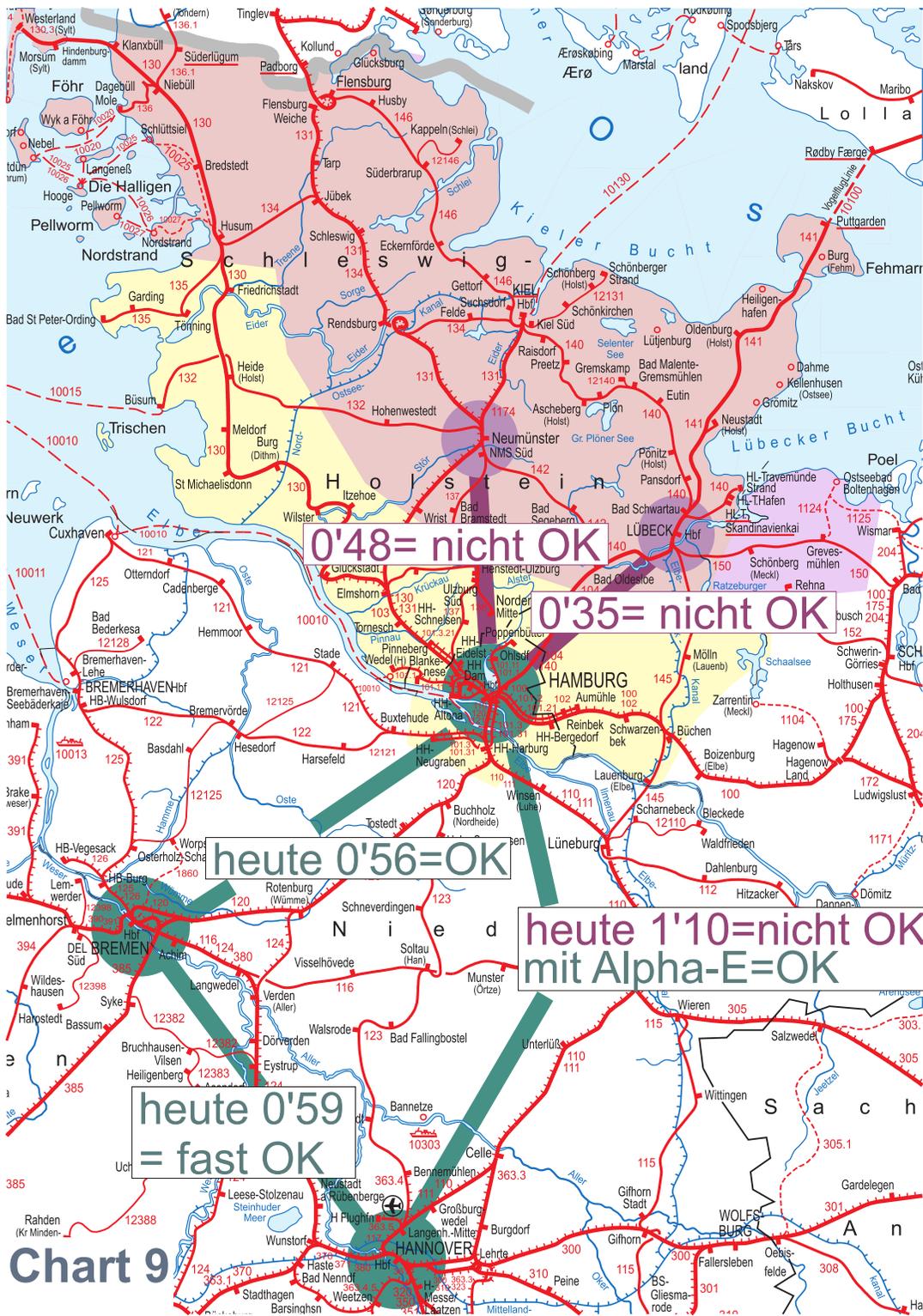


Chart 9

Hintergrund: DB Kursbuchkarte

# Alternative zum S4-Ausbau: A1-parallele Neubaustrecke

Erste Baustufe bis Bad Oldesloe

Ergänzungsprojekte:

Zweigleisiger Ausbau  
Bad Oldesloe - Neumünster  
für 200 bis 230 km/h

Verlängerung der Neubaustrecke bis Lübeck

Integrale Taktknoten möglich für

- Lübeck
- Neumünster.

➔ SH wird voll in Deutschland-Takt eingebunden !

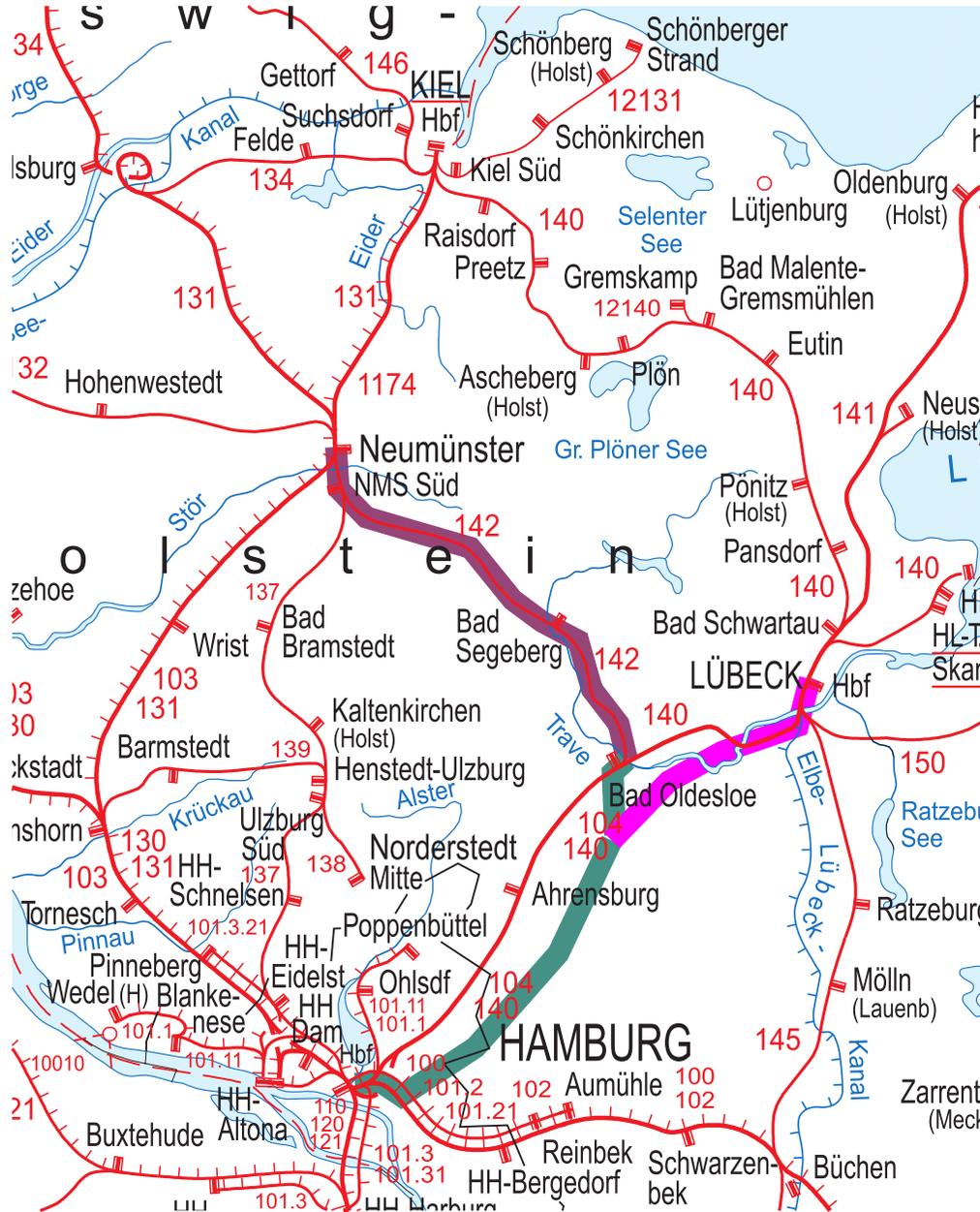


Chart 10

Quelle: DB Kursbuchkarte

# Alternative A1-parallele Neubaustrecke

● Grundidee: Personenfern- und Güterverkehr wird auf neue Trasse entlang der A1 geleitet, die S-Bahn erhält exklusiv die bisherigen Gleise

➔ selber Nutzen wie bei der bisherigen Planung

➔ zusätzlich eigene Gleise bis Bad Oldesloe, also mehr Kapazität

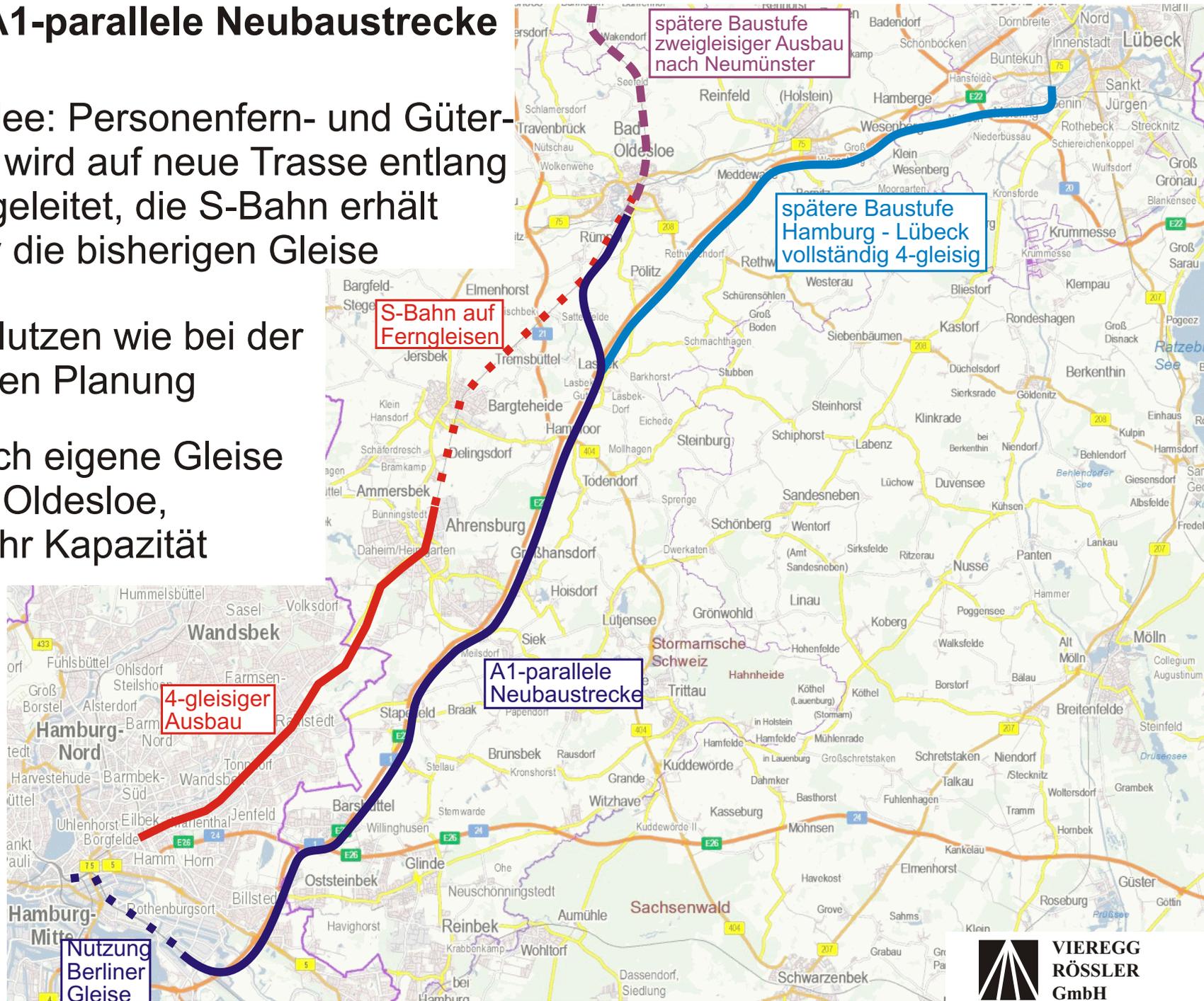


Chart 11

# A1-parallele Neubaustrecke in Planfeststellungsunterlagen nicht ernsthaft geprüft

Zitat Erläuterungsbericht S. 27:

mal im Bereich Glinde). Aus dem Randparameter, Ziffer 7 ist bereits erkennbar, dass der Achsabstand zwischen Autobahn und Gleis nicht weniger als **100 m** betragen kann.

ist fachlich völliger Unsinn! Eisenbahn kann sehr eng gebündelt werden.



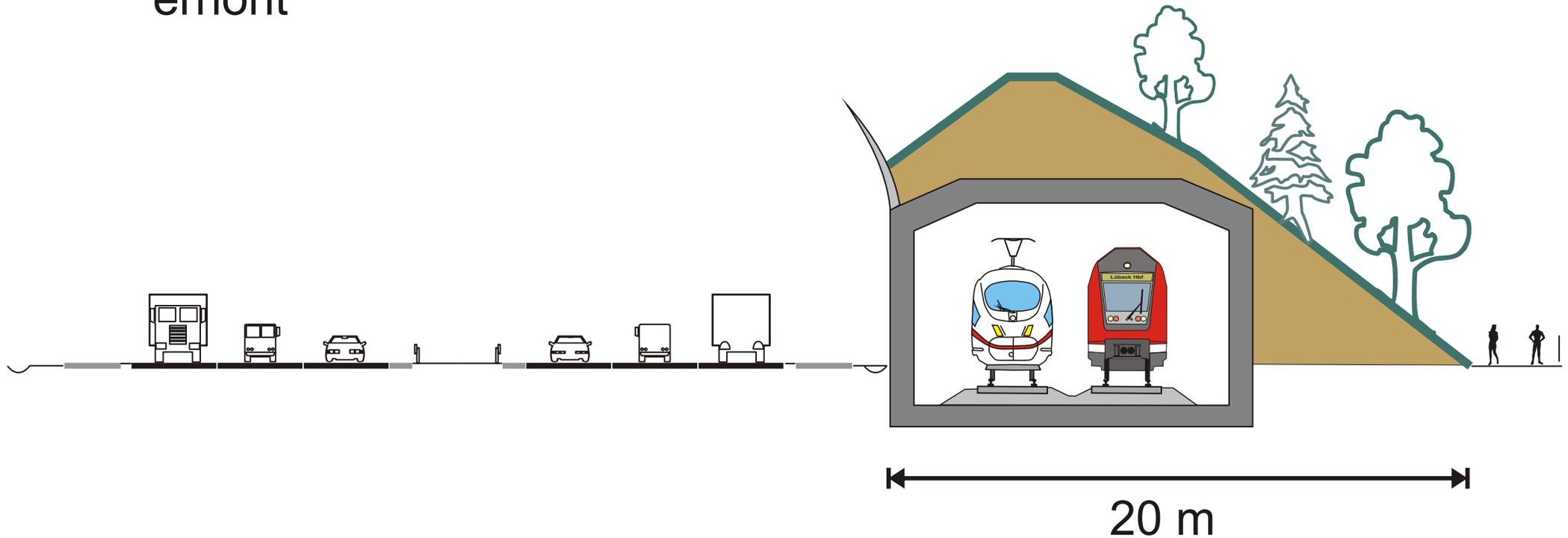
Google-Luftbild AS Freising Süd

Chart 12

# Bewältigung von Engstellen

- Billstedt / Öjendorf
- Großhansdorf Baggerkuhle (mit Verschwenkung BAB)

bestehender Lärmschutzdamm zur Autobahn wird noch weiter erhöht



# Bereich Großhansdorf



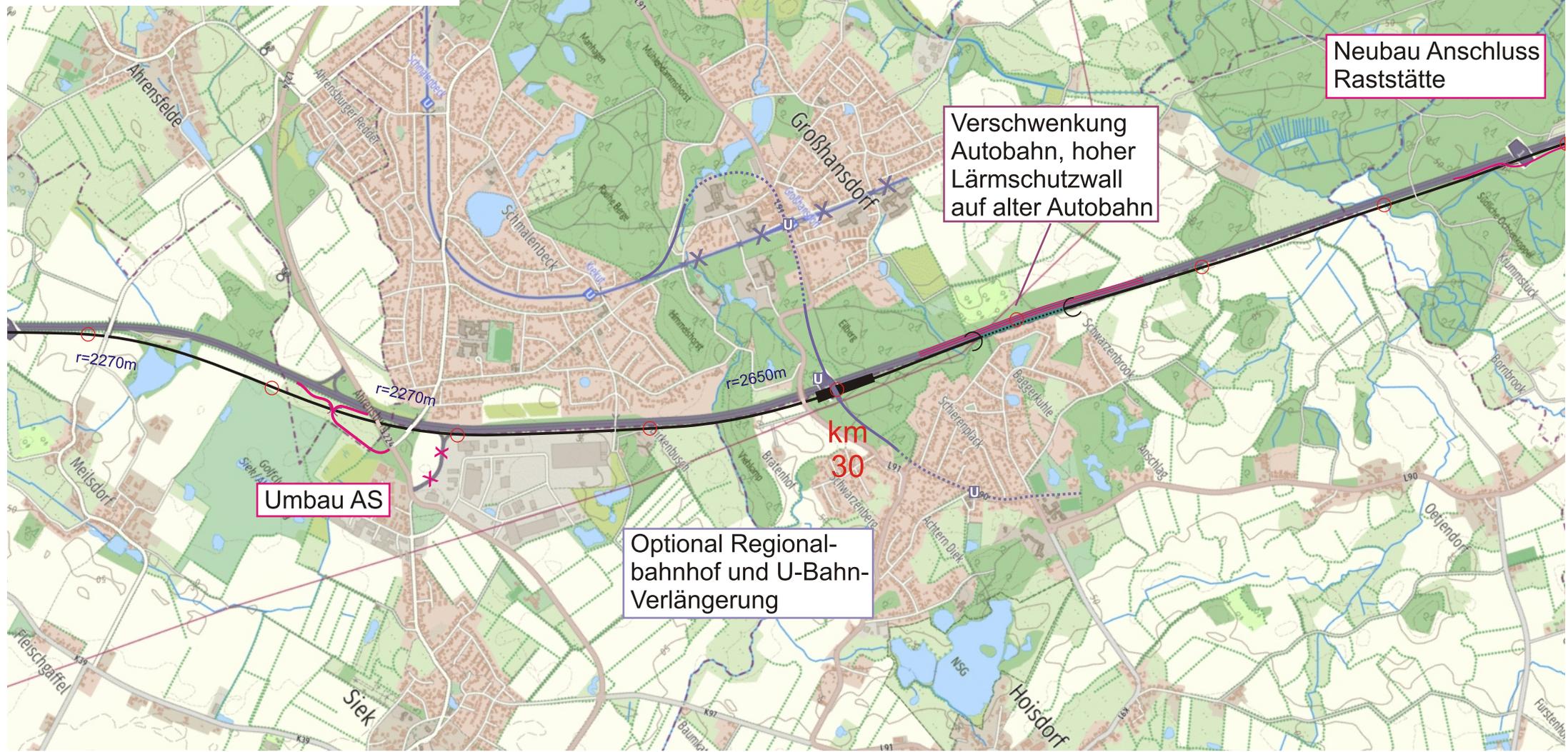
Neubau Anschluss  
Raststätte

Verschwenkung  
Autobahn, hoher  
Lärmschutzwall  
auf alter Autobahn

Umbau AS

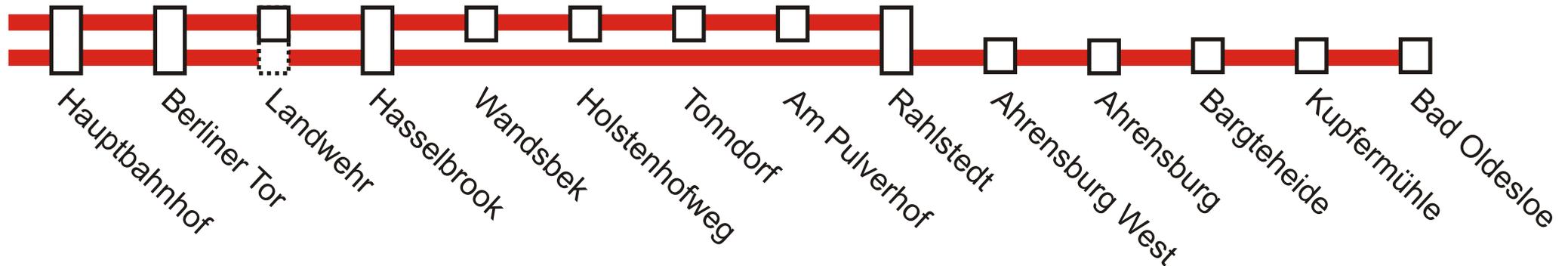
Optional Regional-  
bahnhof und U-Bahn-  
Verlängerung

km  
30



# Beschleunigung Personenverkehr auf der Bestandsstrecke

Express-S-Bahn auf der S4 ist prinzipiell möglich!



zwischen zwei im 10-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahnen kann noch eine Bahn auf demselben Gleis fahren, die 4 Stationen auslässt.

Entweder als Express-S-Bahn oder als Regionalbahn denkbar.

Express-S-Bahn: fährt in der Innenstadt als S-Bahn

Regionalbahn: fährt in der Innenstadt als Regionalbahn in den Hauptbahnhof

In Rahlstedt besteht jeweils direkter Anschluss mit 2 Minuten Umsteigezeit.

Nordöstlich Rahlstedt Bf werden Wendegleise benötigt

(3. Gleis liegt zum Teil schon, nur geringfügige Anpassungen erforderlich)

Express-Prinzip führt zu gleichmäßigerer Auslastung der Züge

## Vorteile für den Fernverkehr

- Fahrzeitverkürzung auf 28-30 Minuten (1. Baustufe bis Bad Oldesloe) bzw. 25 Minuten (2. Baustufe bis Lübeck)
- Fahrzeitverkürzung auf 28-30 Minuten (mit Ausbau Bad Oldesloe - Neumünster)
- Kapazitätserweiterung wegen 4-Gleisigkeit bis Bad Oldesloe

bislang Fahrstraßenkreuzungen nördlich Ahrensburg Gartenholz und Mischverkehr von Ahrensburg Gartenholz bis Bad Oldesloe, weitere S-Bahn-Gleise nur längerfristig;  
längerfristig eigene S-Bahn-Gleise bis Bargteheide geplant

Spezielles Hamburger Problem: Baureihe 490 ist sehr schwach motorisiert (Höchstgeschw. 140 km/h, doch Motorleistung ist für 100 km/h ausgelegt), kann deshalb nicht gut mit Fernverkehr "mitschwimmen"

## Finanzierung 4-gleisiger Ausbau

Übliche Finanzierung S-Bahnen über GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)  
1.140 Mio € Gesamtkosten, 40% Land, 60% Bund

D.h. Bund beteiligt sich kaum über die übliche 60% Finanzierung hinaus,  
weil der Nutzen für Fernverkehr (= BVWP) marginal bis nicht existent ist.



## Finanzierung A1-parallele Neubaustrecke

(erster Abschnitt bis Bad Oldesloe, in Mio €)

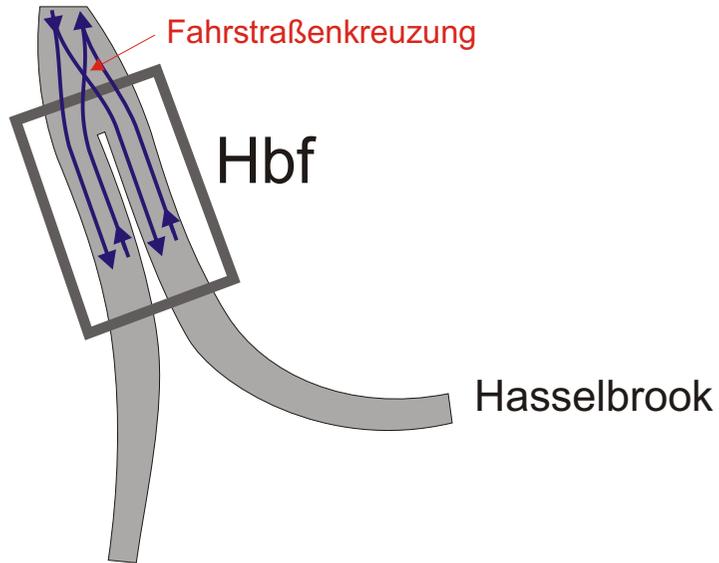
**Aufteilung der Finanzierung entsprechend Nutzenverhältnis Nahverkehr zu Fernverkehr!**



# 50% Leistungssteigerung für Hamburg Hbf - heutiges Problem

Problem: Hbf besteht aus zwei Einzelbahnhöfen

Verbindungsbahn



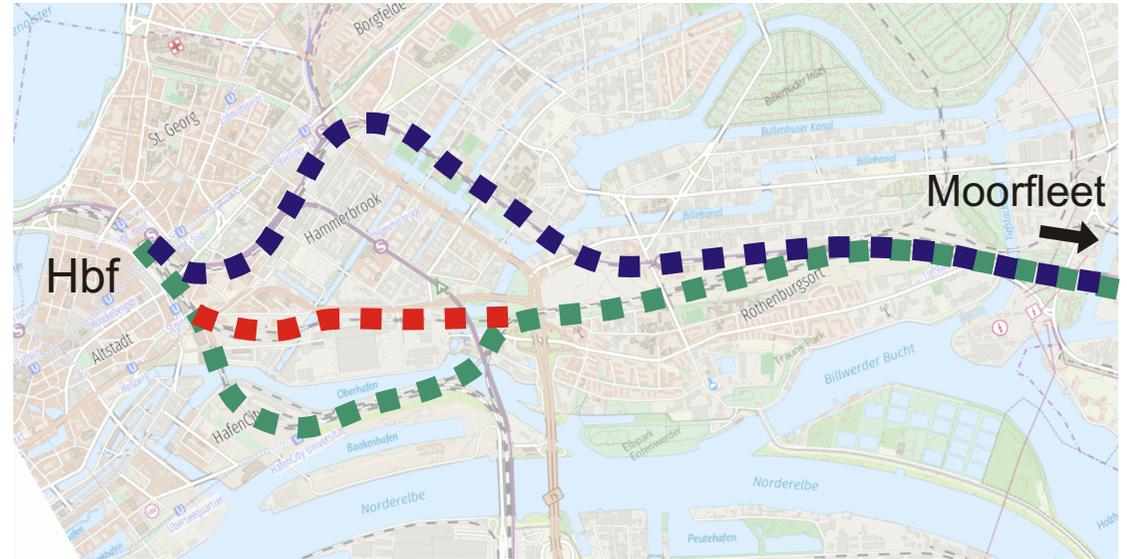
Hafencity

➔ Züge können nicht auf andere Gleise ausweichen, auch wenn diese frei sind

➔ Fahrstraßenkreuzungen (ebenerdige Gleiskreuzungen) von und zur Verbindungsbahn

➔ Durchbindung Lübeck - Harburg praktisch nicht möglich

Chart 18



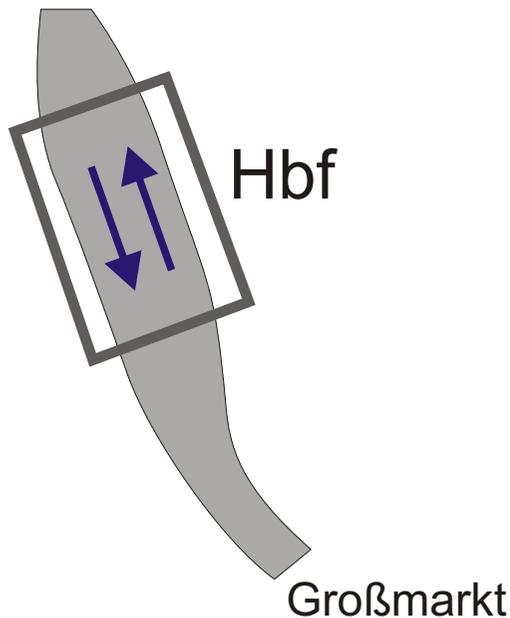
Drei Gleistrassen von Moorfleet nach Hbf

- Via Berliner Tor (meistgenutzt)
- Via Großmarkt (nur Abstellanlage)
- Via Hafencity

# 50% Leistungssteigerung für Hamburg Hbf - Lösung

Lösung: nur noch eine Ausfahrt im Süden, Hbf wird sog. Richtungsbahnhof

Verbindungsbahn



- Alle Züge nach Süden/Osten fahren über Großmarkt
- ➔ Entfall Gleise Hafencity
- ➔ kein Regional/Fernverkehr mehr bei Ausfahrt Hasselbrook
- Überwerfungsbauwerke Bereich Großmarkt schaffen völlige Kreuzungsfreiheit, auch Richtung Verbindungsbahn
- Konzept erfordert zwingend Regional/Fernverkehr auf A1-Trasse