

S 4-Initiative

Hamburg/Stormarn

Fragen & Antworten zur R 10 (Hamburg-Ahrensburg-Bad Oldesloe)

Was fordert die S 4-Initiative?

- ⇒ Die S 4-Initiative fordert den Bau einer S-Bahn auf eigenen Gleisen von Hasselbrook über Rahlstedt und Ahrensburg bis Bad Oldesloe. Nur mit einer solchen S-Bahn, der S 4, wird die Bahn von der gesamten Bevölkerung im Hamburger Osten und in Stormarn als attraktives Nahverkehrsangebot akzeptiert werden.
- ⇒ Im Jahre 2002 hat die S-Bahn Hamburg GmbH eine Machbarkeitsstudie zum Bau der S 4 vorgestellt. Das Ergebnis: der Bau der S 4 ist machbar und sinnvoll. Die Studie schlägt den Bau eigener Gleise für eine S-Bahn bis Ahrensburg vor. Die S 4 soll dann bis Ahrensburg alle 20 Minuten fahren, in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten. Über Ahrensburg hinaus soll sie unter Einsatz sog. Zwei-System-Triebwagen auf der dann elektrifizierten Fernbahnstrecke bis Bad Oldesloe verlängert werden. 60-Minuten-Takt zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe, bzw. 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. Bau der neuen Haltestellen Claudiusstraße und Bovestraße (als Ersatz für den Bahnhof Hamburg-Wandsbek), Holstenhofweg und Pulverhof in Hamburg sowie Ahrensburg-Nord in Stormarn. Kostenpunkt: 210 Mio. Euro (ohne Fahrzeuge). Die S 4-Initiative fordert die baldige Umsetzung dieser Studie als erste Ausbaustufe.
- ⇒ Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vom März 2003 ist der dreigleisige Ausbau der Strecke von Wandsbek bis Ahrensburg vorgesehen. Der Bund würde für die Kosten eines solchen Ausbaus allein aufkommen. Aber: Bei einem nur dreigleisigen Ausbau könnte kein ordentlicher S-Bahn-Betrieb eingerichtet werden, die R 10 wäre weiterhin von anderen Zuggattungen abhängig und müsste im Fernbahnteil des Hamburger Hauptbahnhofes enden. Wir fordern deshalb, dass Hamburg und Schleswig-Holstein die Absicht des Bundes, ein drittes Gleis zu finanzieren, zum Anlass nehmen, stattdessen den Bau der S 4 im Sinne der S-Bahn-Studie voranzutreiben.

Warum hat die R 10 heute einen so schlechten Ruf?

- ⇒ Die R 10 ist heute schon die schnellste Verbindung in die Hamburger Innenstadt. Sie verkehrt jedoch nur im 30-Minuten-Takt, mit zusätzlichen Zügen in der Hauptverkehrszeit.
- ⇒ Wegen ihrer Abhängigkeit von anderen Zuggattungen sind Verspätungen oder gar Zugausfälle keine Seltenheit. Die Internet-Verspätungsdatenbank www.delays.de spricht Bände.
- ⇒ Die eingesetzten Züge sind trotz Modernisierung wenig komfortabel (Fahrgastwechsel dauert zu lange, zu hoher Niveauunterschied zwischen Wagen und Bahnsteig), Türen sind häufig defekt.
- ⇒ Da die R 10 im Hauptbahnhof endet, ergeben sich dort mehr oder weniger lange Umsteigewege. Eine Durchbindung der Züge durch die Innenstadt (wie bei der richtigen S-Bahn) gibt es nicht.
- ⇒ Werktäglich nutzen immerhin rund 16.500 Fahrgäste die Regionalbahn zwischen Hauptbahnhof und Bad Oldesloe. Der in den letzten 10 Jahren stetig zu verzeichnende Fahrgastzuwachs beim HVV spiegelt sich auf dieser Strecke trotz Bevölkerungszuwachs jedoch nicht wieder.

Warum kann die R 10 nicht schon heute häufiger fahren?

- ⇒ Für einen dichteren Takt ist einfach kein Platz mehr. Auf der Strecke fahren heute über 220 Züge täglich, Tendenz steigend. Die R 10 muss sich die Strecke Hamburg-Lübeck mit Fern- und Güterzügen teilen. Sie ist das schwächste Glied, alle anderen Züge haben in der Regel Vorrang.
- ⇒ Hinzu kommt ein steigender Güterzugverkehr durch den Ausbau des Lübecker Hafens (Skandinavienkai), die Kooperation der Häfen Hamburg und Lübeck (12 Container-Shuttlezug-Paare pro Tag) und den ständig zunehmenden Güterfernverkehr in den und aus dem gesamten Ostseeraum (Der Bundesverkehrsminister erwartet 64% mehr Güterverkehr im Bundesdurchschnitt in den nächsten zehn Jahren).

www.s4-initiative.info

Hinter der S 4-Initiative Hamburg/Stormarn stehen:

Ole Thorben Buschhüter (Sprecher Hamburg), SPD-Bezirksfraktion Wandsbek;

Bernd Andreas Czarnitzki, Ahrensburg; **Harald Düwel**, stellvtr. Bürgermeister Ahrensburg; **Harald Hohberg**, Hamburg;

Willy Laaser (Sprecher Stormarn), Großhansdorf; **Rolf Mansfeld**, Bargeheide; **Joerg Sievers**, www.delays.de, Ahrensburg;

Andreas Warnk, ehem. Fahrgastinitiative S4 – Schiene statt Straße, Hamburg; **Jörn Weiske (stv. Sprecher Hamburg)**, Hamburg.

Wird die Elektrifizierung der Strecke nicht für Verbesserungen sorgen?

- ⇒ Angesichts des insbesondere auf dieser Strecke stark zunehmenden Güterzugverkehrs befürchten wir, dass die höhere Kapazität kaum für einen dichteren Takt der R 10 ausreichen wird. Die Nachfrage droht stärker zu wachsen als die Kapazität.
- ⇒ Auf den bestehenden Gleisen wäre dann weiterhin noch nicht einmal ein 20-Minuten-Takt für die R 10 realisierbar, der mindestens erforderlich wäre, um sinnvolle Anschlüsse an die Buslinien herzustellen, die im 20- und abends im 40-Minuten-Takt verkehren.
- ⇒ Trotz Elektrifizierung bleibt der Hamburger Hauptbahnhof ein Engpass: Selbst wenn die Kapazität der Strecke zusätzliche Nahverkehrszüge zuließe, reicht die Kapazität des Hauptbahnhofes nicht aus, dort alle Züge abzufertigen (zu wenig Bahnsteigkanten).

Warum ist es so wichtig, dass die S 4 gebaut wird?

- ⇒ Nur durch eigene Gleise für die S 4 ist es möglich, wenigstens einen 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit und ansonsten einen 20-Minuten-Takt anzubieten.
- ⇒ Eine S 4 auf eigenen Gleisen als Teil des Hamburger S-Bahn-Netzes kann durch die Innenstadt (Verbindungsbahn über Dammtor und Citytunnel über Jungfernstieg) durchgebunden werden und damit attraktive Direktverbindungen anbieten.
- ⇒ Die S-Bahn-Studie geht von einem Fahrgastzuwachs von 50 % am Querschnitt Hasselbrook aus.
- ⇒ Im Einzugsbereich der S 4 zwischen Hauptbahnhof und Rahlstedt/Ahrensburg/Bad Oldesloe leben rund 400.000 Menschen, denen bislang kein attraktiver Schnellbahnanschluss angeboten wird.
- ⇒ Der Hamburger Osten hat in den letzten Jahren eine dynamische Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen. Die beiden erfolgreichen Gewerbegebiete Höltigbaum und Merkurpark sind entstanden und auf ehemaligen Kasernengebieten entstanden/entstehen neue Stadtteile (Rahlstedter Höhe, Rahlstedter Boltwiesen und Lettow-Vorbeck-Kaserne/Jenfeld).
- ⇒ Eine S-Bahn kann im Bereich Ahrensburg-Nord mit einem eigenen Bahnhof die großen Neubaugebiete Gartenholz und Kremerberg, den direkt anschließenden Ort Delingsdorf und das große und gegenwärtig weiter wachsende Ahrensburger Gewerbegebiet mit mehreren tausend Arbeitsplätzen direkt erschließen.
- ⇒ Der Hamburger Osten und Stormarn sind mit ihrer schienengebundenen Nahverkehrsversorgung gemessen an der Bevölkerungszahl und der Wirtschaftsentwicklung deutlich benachteiligt.

Ist für zwei zusätzliche Gleise überhaupt der Platz vorhanden?

- ⇒ Ja, Platz für zwei zusätzliche Gleise ist vorhanden und wurde in der Vergangenheit bei Baumaßnahmen sowohl in Hamburg als auch in Ahrensburg weitestgehend berücksichtigt. In mehreren Bebauungsplänen wurde der Platz für zusätzliche Gleise bereits als Bahnerweiterungsfläche ausgewiesen. Eine ins Gewicht fallende Beseitigung bestehender Bauwerke entlang der Strecke ist nicht nötig.
- ⇒ Zurzeit wird die Aufhebung der Bahnübergänge in Wandsbek betrieben. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für eine richtige S-Bahn auf eigenen Gleisen.

Wer ist die S 4-Initiative Hamburg/Stormarn?

- ⇒ Die S 4-Initiative Hamburg/Stormarn hat sich im September 2000 gegründet.
- ⇒ Ausschlaggebend für die Gründung der Initiative war einerseits der Ärger bei vielen Fahrgästen der R 10 über die schlechten Bedingungen auf dieser Linie, andererseits aber auch die Frustration bei Kommunalpolitikern aus Wandsbek und Stormarn, die seit Jahren den Bau der S-Bahn fordern, bislang jedoch erfolglos geblieben sind.
- ⇒ Die S 4-Initiative hat seit ihrer Gründung zahlreiche Gespräche mit Abgeordneten, Bürgermeistern und anderen Entscheidungsträgern geführt und dabei immer wieder für den Bau der S 4 geworben.

www.s4-initiative.info

Hinter der S 4-Initiative Hamburg/Stormarn stehen:

Ole Thorben Buschhüter (Sprecher Hamburg), SPD-Bezirksfraktion Wandsbek;
Bernd Andreas Czarnitzki, Ahrensburg; **Harald Düwel**, stellvtr. Bürgermeister Ahrensburg; **Harald Hohberg**, Hamburg;
Willy Laaser (Sprecher Stormarn), Großhansdorf; **Rolf Mansfeld**, Bargeheide; **Joerg Sievers**, www.delays.de, Ahrensburg;
Andreas Warnk, ehem. Fahrgastinitiative S4 – Schiene statt Straße, Hamburg; **Jörn Weiske (stv. Sprecher Hamburg)**, Hamburg.