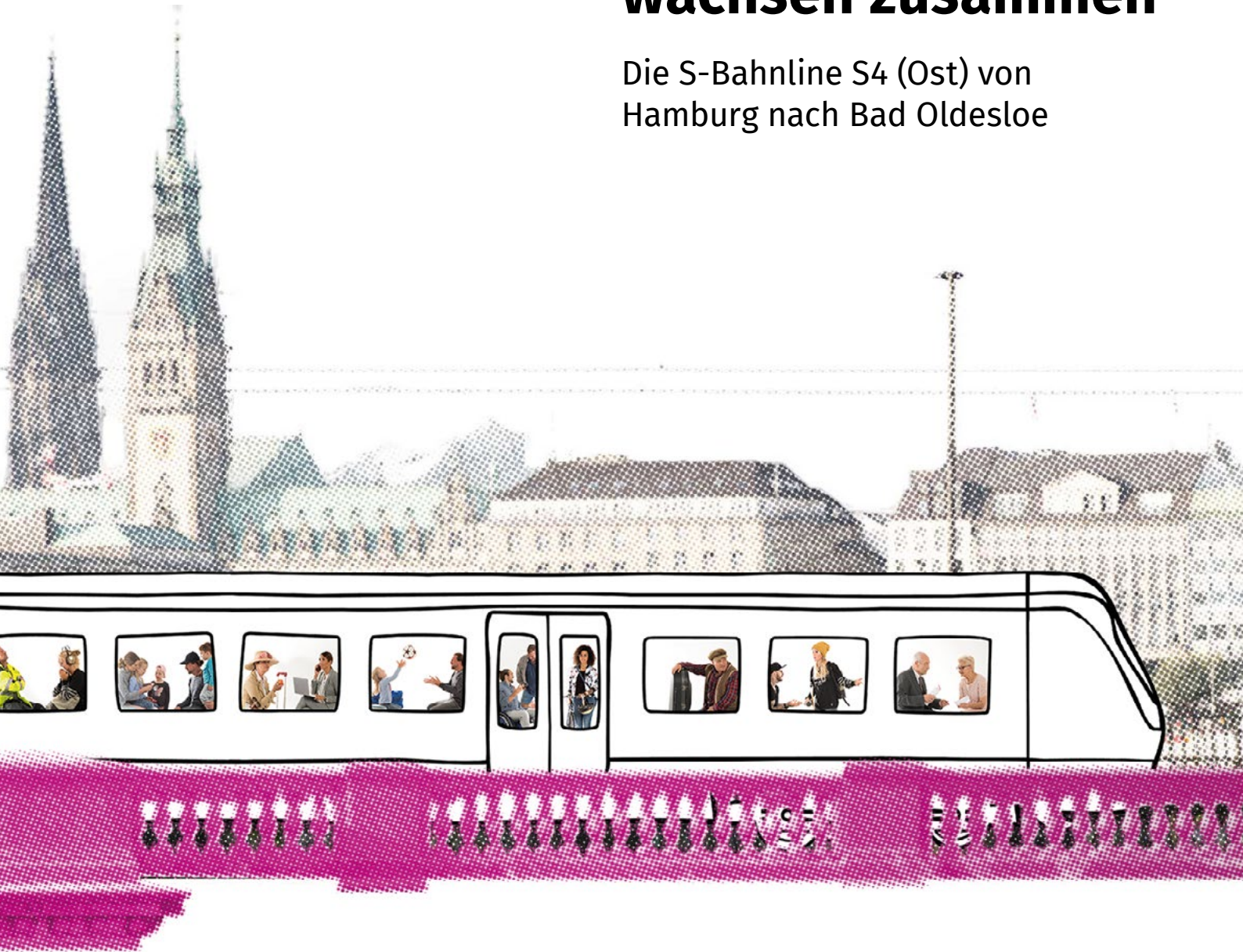


S4 geht los!

Direkter, einfacher und pünktlicher in Hamburg.

Hamburg und Schleswig-Holstein wachsen zusammen

Die S-Bahnlinie S4 (Ost) von
Hamburg nach Bad Oldesloe



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Kommunikation im Projekt

Auf unserer Website „www.s-bahn-4.de“ finden Sie aktuelle Informationen zum Projekt. Unter anderem zeigen wird dort die Veränderung der Schallsituation vor und nach dem Bau der Lärmschutzwände. Unser kostenloser Newsletter S4 NAH DRAN versorgt Sie darüber hinaus mit den neusten Nachrichten und Entwicklungen. Im Projekttagbuch berichten wir aus dem Projektteam und über Fortschritte sowie Besonderheiten des Großprojekts.



Liebe Leser:innen,

die Metropolregion Hamburg rückt immer näher zusammen. Seit Jahren steigende Fahrgastzahlen zwischen Hamburg und Bad Oldesloe sowie stark ausgelastete Züge zeigen diese Entwicklung. Unser Projekt unterstützt und fördert dies, indem wir die Infrastruktur für die Mobilitätswende und damit für die Zukunft bauen. Hiervon profitieren im gesamten Einzugsbereich der S4 bis zu 250.000 Menschen.

Die S4 schafft Lösungen – mit klimafreundlicher Mobilität, einer direkten Anbindung an die Hamburger Innenstadt, einem verdichteten Fahrplan sowie fünf neuen Stationen. Die Menschen sollen schnell und klimafreundlich zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein pendeln können.

Neben den umfangreichen Informationen zum Projekt auf unserer Website (www.s-bahn-4.de) möchten wir Ihnen mit dieser Broschüre einen Überblick über weiterführende Themen und Details geben. Darüber hinaus steht Ihnen das Projektteam unter s4@deutschebahn.com jederzeit gern für Fragen zur Verfügung.

Ich wünsche Ihnen nun viel Spaß mit dieser Broschüre.

Amina Karam
Amina Karam
Gesamtprojektleiterin

Hamburg und Schleswig-Holstein wachsen zusammen

Die Strecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe ist eine der meistbefahrenen Pendlerstrecken rund um die Hansestadt. Um den Weg in die Stadt, aber auch nach Schleswig-Holstein zu erleichtern, wird die S4 gebaut – für zuverlässigere Verbindungen, weniger Umstiege und mehr Komfort.

Hintergrund

Ein leistungsfähiger Nahverkehr der Metropolregion zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein ist jeden Tag für viele Menschen in der Region von zentraler Bedeutung. Die stetig wachsende Zahl der Reisenden zwischen Hamburg und dem nordöstlichen Umland unterstreicht dies: Allein zwischen 2000 und 2010 stieg die Nachfrage im Regionalverkehr zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe um 50 Prozent. Seitdem haben die Fahrgastzahlen im Durchschnitt rund 20 Prozent zugenommen.

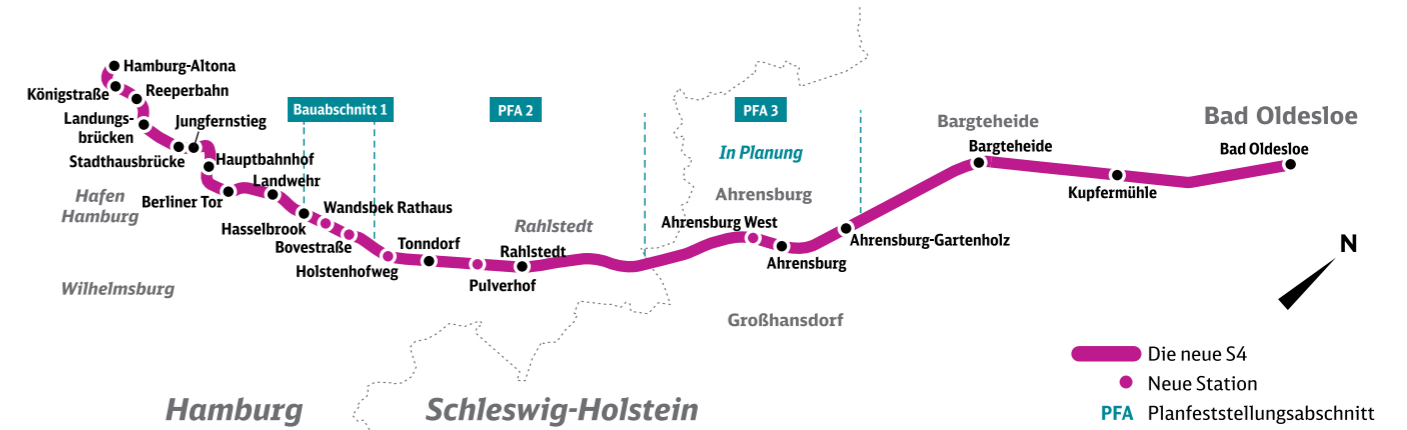
Dieser Trend setzt sich Prognosen zufolge auch in den kommenden Jahren fort. Besonders der Bezirk Hamburg-Wandsbek wächst weiter, sowohl im Hinblick auf die Wohnbevölkerung als auch auf Gewerbeansiedlungen. Die Städte Ahrensburg, Bargteheide und Bad Oldesloe im Kreis Stormarn verzeichnen ähnliche Entwicklungen. Um den Ansprüchen der Fahrgäste auf dieser Strecke weiterhin gerecht zu werden und Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr freizumachen, bauen wir die S4 in den kommenden Jahren. Sie verkehrt überwiegend auf eigenen Gleisen und ersetzt die derzeit verkehrenden Regionalbahnen. Bereits

bestehende Engpässe lösen wir damit auf und binden die Region in Zukunft noch besser an das Nahverkehrsnetz an. Im gesamten Einzugsbereich der S4 profitieren bis zu 250.000 Menschen vom Ausbau und der Einführung der Linie.

Ausgangslage

- Die Strecke verzeichnet steigende Fahrgastzahlen, die Züge sind nahezu komplett ausgelastet
- Das Einzugsgebiet der Strecke im Bezirk Hamburg-Wandsbek (Hamburger Osten) ist bisher nicht optimal erschlossen
- Durch den Mischbetrieb von langsamen Regionalbahnen einerseits und schnellem Fern- und Güterverkehr andererseits steigt die Gefahr von Verspätungen und Zugausfällen
- Viele Ziele in Hamburg können von Bad Oldesloe nur durch Umstieg am Hauptbahnhof erreicht werden
- Der Hamburger Hauptbahnhof ist im Fernbahnbereich hinsichtlich Zug- und Reisendenzahlen überlastet

Die neue S4 | Übersicht



Zusammenfassung der Maßnahmen: Streckenausbau & Stationen

Streckenausbau

Kern der Verbesserungsmaßnahmen ist der Bau der separaten Gleise für die S4. Die neue S-Bahn-Strecke von Hamburg-Hasselbrook bis Ahrensburg-Gartenholz beträgt insgesamt 20 Kilometer:

- Zwei zusätzliche Gleise auf circa 17 Kilometern von Hamburg-Hasselbrook nach Ahrensburg
- Ein zusätzliches Gleis auf circa drei Kilometern von Ahrensburg nach Ahrensburg-Gartenholz

Etwa ein Drittel der Strecke liegt in Schleswig-Holstein, zwei Drittel auf Hamburger Gebiet. Die Gleise der S4 sollen grundsätzlich parallel zu den bestehenden und größtenteils auf der nordwestlichen Seite der Gleisanlagen verlaufen.

Entlang der Strecke bauen wir zudem rund 45 Kilometer Schallschutzwände inklusive Mittelwand. Um die zusätzlichen Gleise aufzunehmen beziehungsweise zu überspannen, bauen wir 32 Eisenbahnüberführungen sowie sechs Straßen- und Fußgängerüberführungen um. Zahlreiche Bahnübergänge entfallen künftig oder werden durch Eisenbahn- und Straßenüberführungen ersetzt.

Die gesamte Strecke statten wir mit elektrischen Oberleitungen beziehungsweise Gleichstrom-Schienen aus. Damit erhält sie die modernste Leit- und Sicherungstechnik.

Stationen

In Hamburg errichten wir vier Stationen neu, in Schleswig-Holstein entsteht eine weitere Station. Sieben Stationen in Hamburg und im Kreis Stormarn bauen wir S-Bahn-tauglich aus.



Konkreter Nutzen für Fahrgäste, Anwohner und Infrastruktur

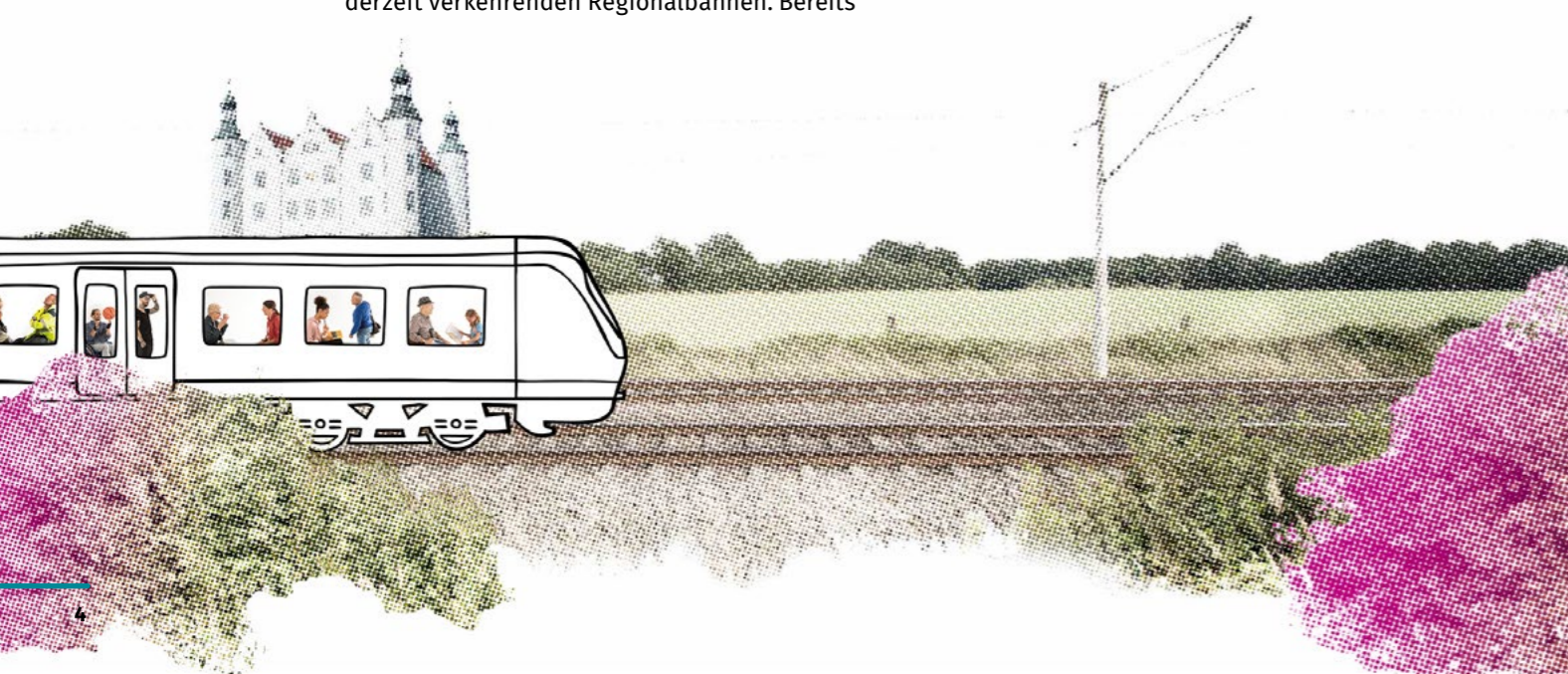
Neue Stationen für kürzere Wege

Die verlängerte S4 macht an folgenden bestehenden Stationen ab Hamburg-Altona Halt: Königstraße, Reeperbahn, Landungsbrücken, Stadthausbrücke, Jungfernstieg, Hauptbahnhof, Berliner Tor, Landwehr, Hasselbrook, Tonndorf, Rahlstedt, Ahrensburg, Ahrensburg-Gartenholz, Bargteheide, Kupfermühle und Bad Oldesloe.

Als neue Stationen kommen hinzu: Wandsbek Rathaus, Bovestraße, Holstenhofweg und Pulverhof, auf schleswig-holsteinischem Gebiet Ahrensburg-West. Die Station Wandsbek wird zurückgebaut. Die Menschen im Einzugsgebiet profitieren von den neuen Stationen, da für sie der Weg zu weiter entfernten Haltepunkten künftig entfällt.

Die Fahrzeit zwischen Bad Oldesloe und Hamburg erhöht sich trotz der zusätzlichen Halte nur minimal, da die S-Bahn im Vergleich zur Regionalbahn ein schnelleres Ein- und Aussteigen sowie ein schnelleres Beschleunigen ermöglicht. Für die meisten Fahrgäste verringert sich damit die Gesamtfahrzeit.

Neben den Neubauten rüsten wir die Stationen Tonndorf, Ahrensburg, Kupfermühle und Bad Oldesloe (jeweils Bahnsteigerhöhungen) sowie die Stationen Rahlstedt, Ahrensburg-Gartenholz und Bargteheide (jeweils Bahnsteigneubau) für den S-Bahn-Betrieb um.



S 4 fährt öfter!**Pünktlich, schnell und komfortabel**

Durch eine Entflechtung des Nahverkehrs vom Regional-, Fern- und Güterverkehr kann die S4 eine stabile Taktung mit hoher Verlässlichkeit gewährleisten. In der Hauptverkehrszeit wird es einen 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg geben sowie einen 20-Minuten-Takt nach Bargteheide und einen 60-Minuten-Takt nach Bad Oldesloe. In der übrigen Zeit ist ein 20-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg-Gartenholz geplant sowie ein Stundentakt nach Bargteheide und Bad Oldesloe.

Die Regionalbahnen der Linie RB81 haben heute bis zu 550 Sitzplätze. Die S-Bahnen der Linie S4 verkehren künftig als Vollzüge mit 380 Sitzplätzen (zwei Fahrzeuge mit je drei Wagen) (die Option für Langzüge mit 570 Sitzplätzen bleibt möglich). Auf den ersten Blick erhöht sich die Sitzplatzkapazität damit nicht so stark, wie das vielleicht zu vermuten wäre: 2.200 Regionalbahn-Sitzplätze gegenüber 2.280 S-Bahn-Sitzplätzen (beides pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit). Das Angebot wird jedoch deutlich gleichmäßiger (10-Minuten-Takt statt heute 30-Minuten-Takt mit zwei Verstärkerzügen außerhalb des Taktes), außerdem erhöht sich die Zahl der Abfahrten zwischen Bargteheide und Hamburg um 50 Prozent im Berufsverkehr.

Verbesserungen für den Straßenverkehr

Durch den Wegfall der Bahnübergänge gibt es für Autofahrer und Fußgänger keine Wartezeiten mehr an geschlossenen Bahnschranken, da Überführungen oder Tunnel die meisten Übergänge ersetzen und einige wenige ganz entfallen. So können auch für den Straßenverkehr spürbare Infrastrukturverbesserungen vorgenommen werden.

Außerdem werden die Stationen durch ein größeres Mobilitätsangebot, das Busanbindungen, Carsharing, neue B+R-Flächen umfasst, besser erreichbar. Dies erleichtert auch den Umstieg vom Auto auf die Bahn.

Lärmschutz für die Anwohner

Zum besseren Lärmschutz für die Anwohner sind umfangreiche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen in einem Gesamtvolumen von derzeit mindestens 95 Millionen Euro vorgesehen. In Hamburg investieren wir davon fast zwei Drittel, in Schleswig-Holstein rund ein Drittel. Geplant ist der Bau von rund 45 Kilometer Schallschutzwänden inklusive Mittelwand. Hierdurch schützen wir die Anwohner wirksam vor auftretendem Schienenlärm.

S 4 fährt direkter!**Umstiege werden überflüssig oder einfacher**

Wer zu Zielen in der Hamburger Innenstadt gelangen möchte, kann diese zukünftig ohne Umstieg am Hauptbahnhof erreichen. Die S4 fährt die Stationen Jungfernstieg, Stadthausbrücke oder Landungsbrücken direkt an, der bisher notwendige Umstieg im Hamburger Hauptbahnhof entfällt.

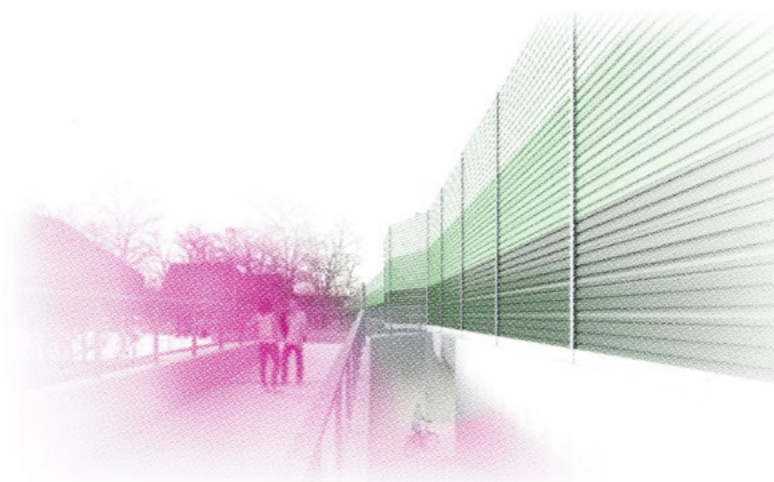
Über die Umsteigestation Hasselbrook zur S1 wird für Fahrten zum Hamburger Flughafen ein Anschluss am selben Bahnsteig möglich.

S 4 entlastet!

Dadurch, dass die S-Bahn den Regionalbahn-Verkehr ablöst, werden im Hamburger Hauptbahnhof dringend benötigte Kapazitäten frei. Die S4 verkehrt zwischen Hamburg-Altona und Hamburg-Hasselbrook auf bestehenden S-Bahn-Gleisen und gibt damit Bahnsteiggleise im Hamburger Hauptbahnhof für den Fernverkehr frei. Von einer Verlagerung des Nahverkehrs zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Hamburg auf die S-Bahn profitiert damit auch der Güter- und Fernverkehr auf dieser Strecke, die spürbar entlastet wird.

Einsatz von Zwei-Strom-Bahnen

Die Züge der S4 fahren künftig mit Zweisystem-Technik: Zwischen Hamburg-Altona und Bovestraße werden sie mit einer Gleichstrom-Schiene (1.200 Volt) betrieben, die direkt neben dem Gleis angebracht ist. Ab Bovestraße wechselt die S-Bahn über eine mehrere hundert Meter lange Systemwechselstelle in den Oberleitungsbetrieb (15 kV/16,7 Hz), den sie bis Bad Oldesloe nutzt. So kann die vorhandene Oberleitung sinnvoll weiter genutzt werden.

**Planungsablauf und Projektpartner**

Auf Basis einer Machbarkeitsstudie fassten die Hamburgische Bürgerschaft und der Schleswig-Holsteinische Landtag im Januar 2008 gemeinsam den Entschluss, das Projekt „Verlängerung S4“ umzusetzen. 2009 stellte das Bundesverkehrsministerium in einem Untersuchungsbericht zum Knoten Hamburg eine künftige Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofs fest. Der Ausbau der S4 wurde in der Folge als konkreter Maßnahmenvorschlag aufbereitet.

Die S4 verbindet die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, verantwortlich für die Planung sind daher Institutionen beider Länder: In Hamburg ist dies die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), in Schleswig-Holstein das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie und Tourismus (MWVATT). Die Deutsche Bahn ist mit ihrem Unternehmensbereich DB Netz AG seit 2014 mit der Durchführung beauftragt und damit für Ingenieursleistungen und Projektmanagement zuständig.

Die Genehmigungsplanungen sind für alle drei Planfeststellungsabschnitte erstellt und beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Im Mai 2021 begann der Bau – die Gesamtinbetriebnahme ist für 2029 geplant.

**Umweltschutz**

Ein umfassendes Umweltgutachten war bereits Bestandteil der Vorentwurfsplanung, die Ergebnisse fließen in die weiteren Planungen ein. Im Zuge der Genehmigungsplanung führten unabhängige Gutachter:innen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durch.

Ein wesentlicher Verfahrensschritt im Rahmen der UVP ist das sogenannte Scoping. Im Scoping-Termin stellten wir den Behörden und Naturschutzverbänden, die am Verfahren beteiligt sind, die geplanten Maßnahmen vor und erörterten sie gemeinsam. Es ist dann möglich, ihre Hinweise und Forderungen einzubringen.

**Finanzierung & Kosten**

Die Finanzierung der S4 ist gesichert. Die Gesamtkosten für die S4 (Ost) belaufen sich auf ca. 1,847 Milliarden Euro (inkl. aller Risiken). Das im November 2019 geschlossene Finanzierungsabkommen sieht vor, dass der Bund mit 1,557 Milliarden Euro ca. 84 Prozent der Kosten trägt. Der Anteil der Länder von rund 290 Millionen Euro entfällt zu 70 Prozent auf Hamburg und zu 30 Prozent auf Schleswig-Holstein. Die Deutsche Bahn bringt 20 Millionen Euro in das Projekt ein. Aufgrund der Bedeutung der Strecke Hamburg-Lübeck für die gesamteuropäische Verkehrsinfrastruktur, streben die Länder zudem eine Co-Finanzierung aus Fördermitteln der Europäischen Union (EU) an.



Schutzgut Klima / Luft: Während der Baumaßnahmen wird großer Wert darauf gelegt, Luft und Klima zu schützen, eine Ausgleichsmaßnahme ist zum Beispiel die Aufforstung eines Waldstücks in Hamburg-Lemsahl, Mellingsstedt.

Die UVP bildet zudem die Grundlage für den so genannten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP). Diesen erarbeitet die Deutsche Bahn AG und stimmt ihn mit den zuständigen Landesbehörden so ab, dass Natur und Landschaft weitgehend geschützt und die unvermeidlichen Eingriffe durch Maßnahmen mit zumindest gleichwertigen ökologischen Funktionen kompensiert werden.

Abonnieren Sie unseren Newsletter **S4 NAH DRAN** unter www.s-bahn-4.de/newsletter, oder besuchen Sie unser Infozentrum an der Hammer Straße im Herzen von Hamburg.

Impressum

Herausgeber:
DB InfraGO AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Tel.: 040 3918-2161
s4@deutschebahn.com
www.s-bahn-4.de

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Januar 2024

