S 4 geht los!

Direkter, einfacher und pünktlicher in Hamburg.

Bauabschnitt 1

Hamburg-Hasselbrook – Luetkensallee

DB NETZE

Hamburg

SH Schleswig-Holstein Der echte Norden

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 Projekttagebuch 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.

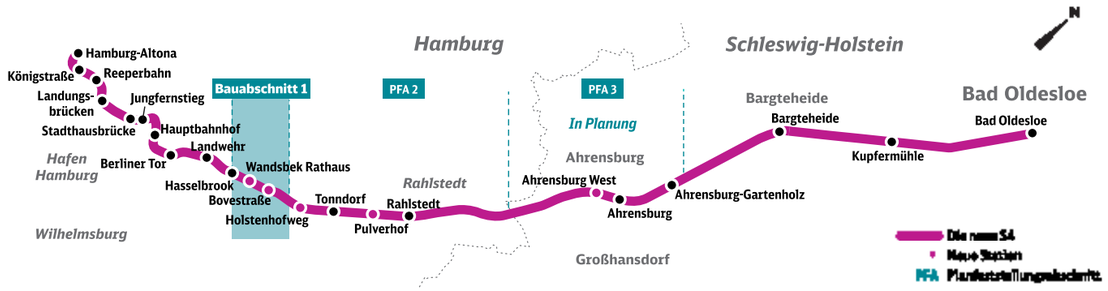
Die S4 schafft Lösungen – mit klimafreundlicher Mobilität, einer direkten Anbindung an die Hamburger Innenstadt, einem verdichteten Fahrplan sowie fünf neuen Stationen. Die Menschen sollen schnell und klimafreundlich zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein pendeln können.

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.

Ihre Amina Karam

Amina Karam
Gesamtprojektleiterin



Bauabschnitt 1

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. Die nachstehenden Informationen zum Bauabschnitt 1 stellen den aktuellen Stand der Planungen dar.

Der rund 3,1 Kilometer lange Streckenabschnitt beginnt direkt im Anschluss an den Bahnhof Hasselbrook. In diesem Bereich verläuft die neue S-Bahnstrecke parallel zur Fernbahntrasse Lübeck–Hamburg. Der Abschnitt endet östlich der Eisenbahnüberführung Luetkensallee.

Legende
- Neubaustrecke S4, Bauabschnitt 1
- Neubau EÜ/PU/ÜWB
- Neubau Stationen
- Rückbau Stationen
- Erweiterung vorhandene EÜ
- Schallschutzwand

EÜ Eisenbahnüberführungen
PFA Planfeststellungsabschnitt
PU Personenunterführungen für Fußgänger und Radfahrer
SÜ Straßenüberführung

Beispielhafte Darstellung der Rampe zur Unterführung an der Claudiusstraße

Neue Eisenbahnüberführungen

Um Platz für die neuen S-Bahngleise zu schaffen, erweitern wir im ersten Abschnitt mehrere Eisenbahnbrücken. Außerdem beseitigen wir in diesem Zuge alle Bahnübergänge (BÜ) und ersetzen sie durch neue Bauwerke.

Hierbei unterscheiden wir in zwei Arten von Bauwerken:
Eisenbahnüberführungen (EÜ) über den Straßenverkehr und Personenunterführungen (PU) für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Es profitieren alle Verkehrsteilnehmer:innen: Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen entfallen künftig, die Sicherheit an der Strecke wird verbessert.

Die neuen Überführungen im Überblick[1].

- **EÜ Hammer Straße:** Die bestehende Straßenunterführung wird um eine weitere EÜ mit einer Höhe von 4,5 Metern und einer Weite von 18,3 Metern für die zwei Gleise der S4 ergänzt.
- **PU Claudiusstraße:** Hier entsteht als Ersatz für den gleichnamigen Bahnübergang eine neue PU. Sie ist 5 Meter breit und 2,5 Meter hoch. Mittels beidseitiger Rampen und Treppenanlagen bauen wir die PU barrierefrei aus.
- **PU Schloßgarten:** Als Ersatz für den BÜ Schloßgarten ist eine neue PU vorgesehen, die gleichzeitig als Bahnsteigzugang zur neu errichteten Station Wandsbek Rathaus dient. Die Unterführung ist 2,5 Meter hoch und 4 Meter breit. Die PU wird mit beidseitiger Treppenanlage gebaut.
- **PU Station Wandsbek Rathaus:** Die neue Station Wandsbek Rathaus erhält eine zweite PU, die gleichzeitig als barrierefreier Bahnsteigzugang dient. Dieser Hauptzugang hat eine Breite von 4 Metern und eine Höhe von 2,5 Metern.
- **PU Wandsbek:** Die Station Wandsbek wurde am 12. Dezember 2021 geschlossen und wird künftig durch die beiden neuen Stationen Wandsbek Rathaus und Bovestraße ersetzt. Die bestehende PU bleibt erhalten und wird mit einer Höhe von 2,5 Metern und einer Breite von 4 Metern barrierefrei für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut.
- **EÜ Gehölzgraben:** Durch den Bau der zusätzlichen S-Bahngleise muss die vorhandene EÜ in Richtung Norden für den Wasserlauf erweitert werden.
- **EÜ Bovestraße:** Die vorhandene Eisenbahnbrücke an der Bovestraße wird für den neuen S-Bahn-Haltepunkt verbreitert. Unterhalb der Brücke ist eine Bushaltestelle vorgesehen. Die Straßenunterführung wird mit einer Höhe von 4,5 Metern und einer Breite von 24,9 Metern gebaut.
- **EÜ Luetkensallee**: Die vorhandene PU Luetkensallee wird unter den neuen S-Bahn-Gleisen verlängert. Die dann 23,1 Meter lange Unterführung hat eine Höhe von 2,5 Metern und eine Breite von 6,3 Metern.

1 Bei den Höhen- und Breitenangaben handelt es sich um lichte Durchgangsmaße.

Blick auf die neue Station Wandsbek Rathaus

Die neue Station Bovestraße könnte künftig so aussehen.

Baumaßnahmen an den Stationen[2]

Station Wandsbek Rathaus

Die neue S-Bahn-Station bauen wir als Mittelbahnsteig mit einer Bahnsteiglänge von 210 Metern und einer Höhe von 96 Zentimetern. Das heißt, dass der Bahnsteig in der Mitte zwischen den zwei S-Bahngleisen liegt. Dies ermöglicht den Fahrgästen ein höhengleiches Einsteigen in die S-Bahn. Die Station ist über zwei Zugänge erreichbar – barrierefrei über einen Aufzug von der Personenunterführung im Bereich der Straßen Seydeckreihe und Bahngärten, sowie über eine Treppe von der neuen PU Schloßgarten. Den neuen Bahnsteig statten wir unter anderem mit einem taktilen Leitsystem für Sehbehinderte sowie Fahrgastinformationsanlagen und Notrufsäulen aus.

Station Wandsbek

Die Station Hamburg-Wandsbek wurde am 12. Dezember 2021 geschlossen. Zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt der Rückbau der Station, um Platz für die beiden Gleise der S4 zu schaffen. Die Bahnsteiganlagen bauen wir vollständig zurück.

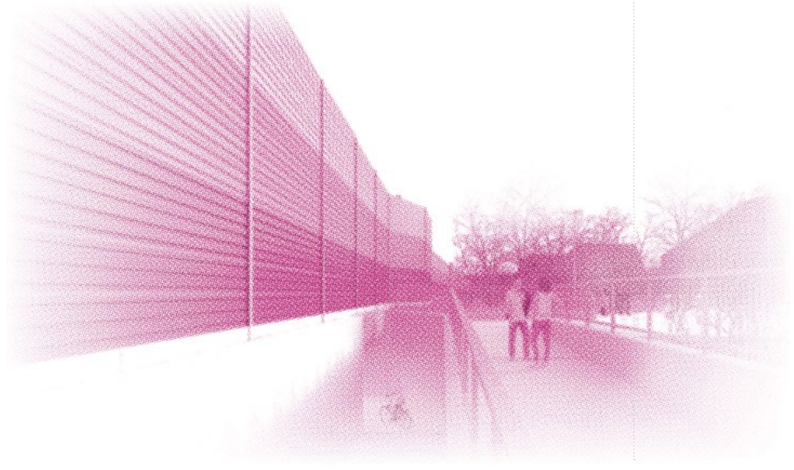
Station Bovestraße

Die neue Station Bovestraße bauen wir als Mittelbahnsteig mit einer Bahnsteiglänge von 210 Metern und einer Höhe von 96 Zentimetern. Dies ermöglicht den Fahrgästen ein höhengleiches Einsteigen in die S-Bahn. Die Station ist über zwei Treppen und einen Aufzug von der Bovestraße aus erreichbar. Unmittelbar an den Bahnsteigzugängen ist eine neue Bushaltestelle vorgesehen. Den neuen Bahnsteig statten wir unter anderem mit einem taktilen Leitsystem für Sehbehinderte sowie Fahrgastinformationsanlagen und Notrufsäulen aus.

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Entlang des gesamten Streckenabschnitts bauen wir Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 9,5 Kilometern nördlich und südlich der Gleise. Diese haben bestehen aus Aluminium, haben eine hohe Schutzwirkung, sind leicht einsetzbar und gut zu recyclen. In Teilbereichen errichten wir zwischen den Gleisen zusätzlich eine Mittelschallschutzwand. Die Höhe der Außenwände beträgt sechs Meter und wird in drei verschiedenen Grüntönen gestaltet.

Die Mittelschallschutzwand sowie die Innenseiten der Außenwände werden beidseitig hoch schallabsorbierend ausgebildet. So reflektiert der auftreffende Schall nicht, auch Mehrfachreflexionen zwischen vorbeifahrendem Zug und Schallschutzwand sind damit ausgeschlossen.



2 Die Stationsnamen sind zum aktuellen Zeitpunkt Arbeitstitel, die sich bis zur Inbetriebnahme ggf. noch ändern können.

Eine glatte Schienenoberfläche verringert das Abrollgeräusch der Räder. Daher kommt auch im ersten Abschnitt als weitere aktive Schallschutzmaßnahme das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) zum Einsatz: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können wir den Geräuschpegel dadurch dauerhaft um drei Dezibel reduzieren.

In Kurven werden die Wagenräder stärker gegen die Gleise gedrückt, es entsteht zusätzlicher Lärm. Um diesen Effekt zu verringern, sind in Kurvenbereichen spezielle Schienenschmiervorrichtungen geplant.

Auf Brücken werden zudem Unterschottermatten verbaut:

Die elastischen Matten liegen dann unter dem Schotter im Gleisbett und sorgen für deutlich weniger Schallemissionen.

An Gebäuden, die direkt an die Bahnstrecken angrenzen, installieren wir bei Bedarf zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen. Beispielsweise werden Schallschutzfenster, oft in Verbindung mit schallgedämmten Lüftern, eingebaut. Anspruch und Umfang der Schallschutzmaßnahmen prüfen zu einem späteren Zeitpunkt, nach Planfeststellung, unabhängige Gutachter:innen.

Erschütterungsschutz

Im Bereich zwischen Claudiusstraße und Luetkensallee ist auf einer Gesamtlänge von rund einem Kilometer der Einbau von sogenannten besohlten Schwellen vorgesehen. Dabei handelt es sich um eine spezielle Betonschwelle mit einer Kunststoffbeschichtung, die die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett verringert.

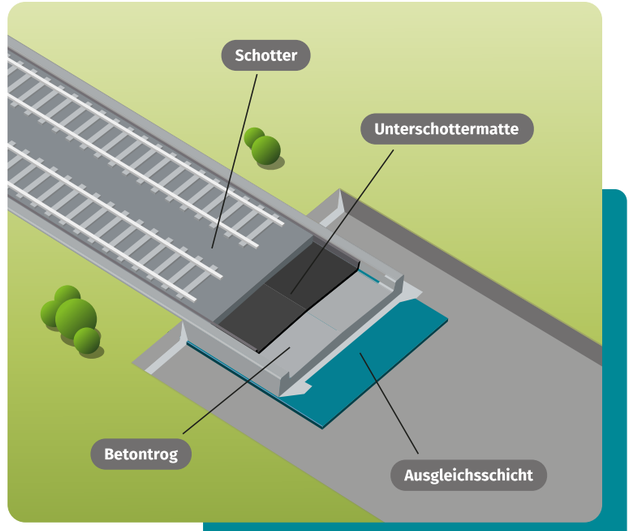
Dadurch wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Mit dieser Maßnahme schützen wir die angrenzenden Gebäude im PFA 1 ausreichend vor Erschütterungen.

Bauablauf und -logistik

Während der Bauzeit richten wir Baustelleneinrichtungsflächen entlang der Fernbahnstrecke Lübeck – Hamburg ein, um die Transportwege möglichst kurz zu halten. Die beim Bau anfallenden Bodenmaterialien werden – soweit geeignet – auf der Baustelle wiederverwendet. Ungeeignete Materialien trennen, sortieren und entsorgen die Baufirmen nach den gesetzlichen Richtlinien.

Der Transport der Baustoffe erfolgt sowohl über die Schiene als auch per Lkw über die Straße. Beeinträchtigungen für Anwohner:innen und Verkehr lassen sich dabei nicht vollständig vermeiden, werden jedoch auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Um die Auswirkungen auf den Schienenverkehr gering zu halten und die Bauzeit so weit wie möglich zu verkürzen, finden die Bauarbeiten auch nachts statt. Lärmprognosen ermöglichen dem Projektteam genau abzuschätzen, in welcher Nacht es in welchem Gebiet lauter wird. Den entsprechend betroffenen Anwohner:innen wird Ersatzwohnraum (z.B. Hotels) zur Verfügung gestellt.

Der Bau der S4 soll unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs erfolgen. Hierfür entwickelt die Bahn für jeden Bauabschnitt detaillierte Bauphasen und optimiert die Reihenfolge der Arbeiten: Die ersten Baumaßnahmen fanden auf Höhe der Station Hasselbrook statt und setzen sich im weiteren Verlauf Richtung Luetkensallee fort. Die Bauarbeiten starteten im Mai 2021 und dauern nach derzeitiger Planung bis 2027.



Aufbau eines Schottertroges

Abonnieren Sie unseren Newsletter **S4 NAH DRAN** unter **www.s-bahn-4.de/newsletter**, oder besuchen Sie ab dem Spätsommer 2022 unser Infozentrum an der Hammer Straße im Herzen von Hamburg.

Impressum
Herausgeber:
DB Netz AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

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

Visualisierungen:
VECTORVISION GbR (S. 3, S. 4)
Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Juli 2022