



# HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN WACHSEN ZUSAMMEN

DIE S-BAHNLINIE S4 VON  
HAMBURG NACH BAD OLDESLOE

# 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 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 ist die Nachfrage im Regionalverkehr zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe um 50 Prozent gestiegen. Seitdem haben die Fahrgastzahlen im Durchschnitt rund 20 Prozent zugenommen.

Dieser Trend wird sich Prognosen zufolge auch in den kommenden Jahren fortsetzen. 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, wird die S4 in den kommenden Jahren geplant. Sie verkehrt überwiegend auf eigenen Gleisen und ersetzt die derzeit verkehrenden Regionalbahnen. Bereits bestehende Engpässe werden damit aufgelöst und die Region in Zukunft noch besser an das Nahverkehrsnetz angebunden. 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 Auslastung der Züge bewegt sich am Limit
- Das Einzugsgebiet der Strecke im Bezirk Hamburg-Wandsbek 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

## ZUSAMMENFASSUNG DER MASSNAHMEN

### 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 werden zudem rund 45 Kilometer Schallschutzwände inklusive Mittelwand gebaut. Um die zusätzlichen Gleise aufzunehmen beziehungsweise zu überspannen, werden 32 Eisenbahnüberführungen sowie sechs Straßen- und Fußgängerüberführungen umgebaut. Zahlreiche Bahnübergänge entfallen künftig oder werden durch Eisenbahn- und Straßenüberführungen ersetzt.

Die gesamte Strecke wird mit elektrischen Oberleitungen beziehungsweise Gleichstrom-Schienen ausgestattet und erhält modernste Leit- und Sicherungstechnik.

### Stationen

In Hamburg werden vier Stationen neu errichtet, in Schleswig-Holstein wird eine weitere Station entstehen. Sieben Stationen in Hamburg und im Kreis Stormarn werden S-Bahn-tauglich ausgebaut.

## 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: Claudiusstraße, Bovestraße, Holstenhofweg und Am 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 werden 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 umgerüstet.



# Hamburg

**S4**

## Hamburg-Altona



— S4

○ Neue Stationen



## Bad Oldesloe

### 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 Bargtheide 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 Bargtheide und Bad Oldesloe.

Die Regionalbahnen der Linie RB81 haben heute bis zu 550 Sitzplätze. Die S-Bahnen der Linie S4 werden künftig als Vollzüge mit 380 Sitzplätzen (zwei Fahrzeuge mit je drei Wagen) verkehren (die Option für Langzüge mit 570 Sitzplätzen bleibt möglich). Auf den ersten Blick

# Schleswig-Holstein

wird die Sitzplatzkapazität damit nicht so stark erhöht, 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 Bargtheide und Hamburg um 50 Prozent im Berufsverkehr.

### 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

### Entlastung der Infrastruktur

Mit der Ablösung des Regionalbahn-Verkehrs durch eine S-Bahn 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.

### Verbesserungen für den Straßenverkehr

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

Außerdem werden die Stationen durch ein größeres Mobilitätsangebot, das Busanbindungen, Carsharing, neue P+R-Parkplätze oder Fahrradabstellanlagen umfasst, besser erreichbar. So wird auch der Umstieg vom Auto auf die Bahn erleichtert.

### 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 werden davon fast zwei Drittel, in Schleswig-Holstein rund ein Drittel investiert. Geplant ist der Bau von rund 45 Kilometer Schallschutzwänden inklusive Mittelwand. Hierdurch werden die Anwohner wirksam vor auftretendem Schienenlärm geschützt.

### Einsatz von Zwei-Strom-Bahnen

Die Züge der S4 werden mit Zweisystem-Technik fahren: 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 für die Umsetzung des Projekts „Verlängerung S4“. 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 Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), in Schleswig-Holstein das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT). 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. Der Baubeginn ist frühestens für 2020 vorgesehen, die Gesamtinbetriebnahme nicht vor 2027.

## UMWELTSCHUTZ

Ein umfassendes Umweltgutachten war bereits Bestandteil der Vorentwurfsplanung, die Ergebnisse fließen in die weiteren Planungen ein. Im Zuge der Genehmigungsplanung wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Die UVP wurde von unabhängigen Gutachtern erstellt.

Ein wesentlicher Verfahrensschritt im Rahmen der UVP ist das sogenannte

Scoping. Im Scoping-Termin werden den Behörden und Naturschutzverbänden, die am Verfahren beteiligt sind, die geplanten Maßnahmen vorgestellt und gemeinsam erörtert. Sie haben dann die Möglichkeit, ihre Hinweise und Forderungen einzubringen.

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

## FINANZIERUNG & KOSTEN

Im Auftrag der beiden Länder Hamburg und Schleswig-Holstein hat die DB Netz AG eine umfassende Kostenermittlung für das Projekt durchgeführt



und im Juli 2015 vorgelegt. Die voraussichtlichen Gesamtkosten inklusive vertiefter Kosten- und Risikoanalyse betragen nach jetzigem Stand rund 950 Millionen Euro, einschließlich der Planungskosten.

Derzeit finden Finanzierungsgespräche zwischen dem Bund, den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein und der DB AG statt. Nach heutigem Stand soll das Projekt größtenteils über verschiedene Fördermittel durch Bund und Länder finanziert werden. Hierfür

wurde mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein entsprechendes mehrstufiges Kosten-Ermittlungsverfahren verabredet.

Durch die hohe Bedeutung, die die Strecke Hamburg–Lübeck für die gesamteuropäische Verkehrsplanung besitzt, wird die Planung für die neue S-Bahn-Linie von der Europäischen Union anteilig gefördert. Die Förderung umfasst 50 Prozent aller erbrachten Planungsleistungen.

## KOMMUNIKATION IM PROJEKT

Auf unserer Webseite [www.s-bahn-4.de](http://www.s-bahn-4.de) finden Sie aktuelle Informationen zum Projekt. Unser kostenloser Newsletter S4 NAH DRAN versorgt Sie immer mit den neusten Nachrichten und Entwicklungen. Im Blog berichten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Projektteam über Fortschritte und gewähren einen persönlichen Blick auf das Großprojekt.



Abonnieren Sie unseren  
Newsletter S4 NAH DRAN  
unter [www.s-bahn-4.de](http://www.s-bahn-4.de)

## Impressum

Herausgeber:  
DB Netz AG  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg  
Tel.: 040 3918-2161  
[s4@deutschebahn.com](mailto:s4@deutschebahn.com)  
[www.s-bahn-4.de](http://www.s-bahn-4.de)

Änderungen vorbehalten,  
Einzelangaben ohne Gewähr.  
Stand Oktober 2018