S 4 geht los!

Direkter, einfacher und pünktlicher in Hamburg.

Planfeststellungs-abschnitt 2

Luetkensallee – Landesgrenze
Hamburg / Schleswig-Holstein

DB

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

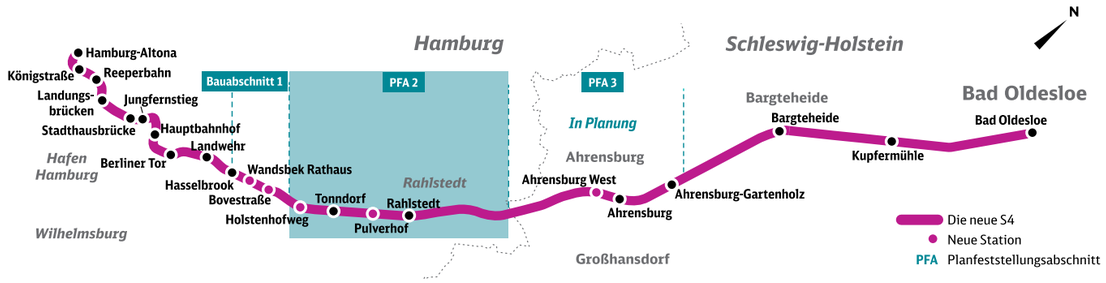
Planfeststellungsabschnitt 2

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 Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2 stellen den Stand der Planungen dar.

Der 9,6 Kilometer lange Abschnitt beginnt östlich der Straßenunterführung Luetkensallee und endet an der Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein. Die neue zweigleisige S-Bahnstrecke schließt an die geplanten S-Bahngleise des ersten Abschnitts an und wird östlich der Jenfelder Straße auf der vorhandenen Fernbahntrasse Lübeck–Hamburg weitergeführt.

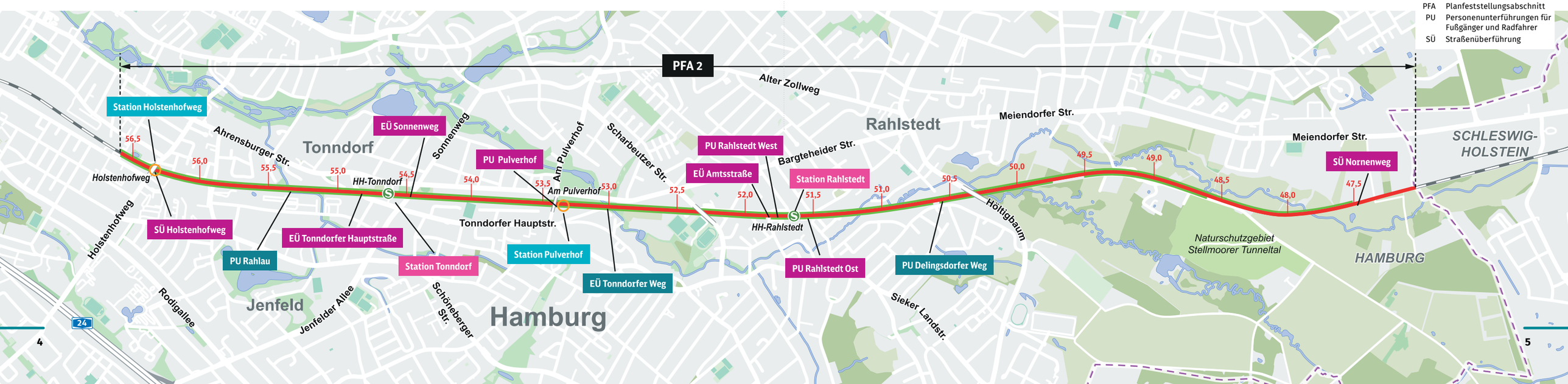
In diesem Bereich bauen wir die Gleise der Fernbahn südlich der Bestandsstrecke neu. Nordöstlich der Straßenüberführung (SÜ) Scharbeutzer Straße verlaufen die S4-Gleise dann bis zur Landesgrenze parallel zur Fernbahntrasse.

Die Station Rahlstedt in Blickrichtung Südwesten.



Neue Eisenbahnüberführungen

Um Platz für die neuen S-Bahngleise zu schaffen, erweitern wir im zweiten Abschnitt mehrere Eisenbahnbrücken. Außerdem beseitigen wir in diesem Zuge drei Bahnübergänge (BÜ) beseitigt und ersetzen sie durch neue Bauwerke. Hierbei unterscheidet man drei Arten von Bauwerken: Straßenüberführungen (SÜ), die den Straßenverkehr über die Eisenbahntrasse leiten, Eisenbahnüberführungen (EÜ) über den Kraftverkehr 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 neue Station Holstenhofweg in Blickrichtung Osten.

Die neue Station Pulverhof könnte künftig so aussehen.

Baumaßnahmen an den Stationen

Station Tonndorf

Den vorhandenen Bahnsteig erhöhen wir von 76 cm auf 96 cm. Dies ermöglicht den Fahrgästen ein höhengleiches Einsteigen in die S-Bahn. Der Bahnsteig erhält unter anderem ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte sowie Fahrgastinformationsanlagen und Notrufsäulen.

Station Rahlstedt

Der bestehende Bahnsteig wird durch einen Mittelbahnsteig mit einer Länge von 210 Metern und einer Höhe von 96 cm ersetzt. Dies ermöglicht den Fahrgästen ein höhengleiches Einsteigen in die S-Bahn. Die Station ist über zwei Zugänge erreichbar: Über eine Treppe von der Personenunterführung Rahlstedt Ost und barrierefrei über die PU Rahlstedt West. Die bisherige Unterführung ersetzen wir durch die neuen Personenunterführungen. Der Bahnsteig erhält unter anderem ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte sowie Fahrgastinformationsanlagen und Notrufsäulen.

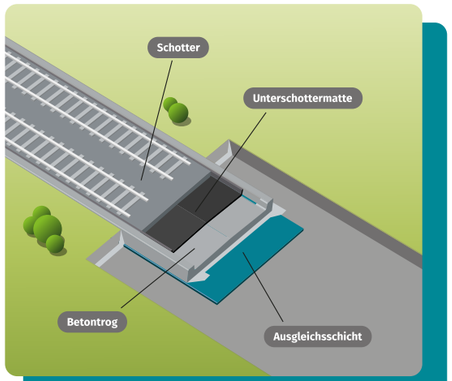
Neue Stationen*

Station Holstenhofweg

Die neue Station Holstenhofweg bauen wir als Mittelbahnsteig mit einer Bahnsteiglänge von 210 Metern und einer Höhe von 96 Zentimetern. Dies ermöglicht den Fahrgästen, wie an allen Stationen, ein höhengleiches Einsteigen in die S-Bahn. Die Station ist über zwei Treppen und Aufzüge an der SÜ Holstenhofweg erreichbar und somit beidseitig an die neuen Bushaltestellen auf dieser Straßenüberführung angebunden. Der Bahnsteig erhält unter anderem ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte sowie Fahrgastinformationsanlagen und Notrufsäulen.

Station Pulverhof

Die neue Station Pulverhof bauen wir als Mittelbahnsteig mit einer Bahnsteiglänge von 210 Metern und einer Höhe von 96 Zentimetern. Fahrgäste können dadurch künftig höhengleich in die S-Bahn einsteigen. Von der PU „Am Pulverhof“ aus ist die Station über eine Treppe und einen Aufzug erreichbar. Zur Bahnsteigausstattung zählen unter anderem ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte sowie Fahrgastinformationsanlagen und Notrufsäulen. Zudem bauen wir ein Bahnsteigdach mit einer Länge von 42 Metern.



Aufbau eines Schottertroges

Erschütterungsschutz

Zum Schutz vor Erschütterungen sind im zweiten Abschnitt sieben sogenannte Schottertröge vorgesehen: Betontröge, auf die eine Unterschottermatte aufgebracht wird. Darüber werden Schotter, Schwellen und Gleise eingelagert. Durch diese Kombination reduzieren wir die für die Schallbelastung verantwortlichen Frequenzen.

Im zweiten Abschnitt ist zudem auf einer Gesamtlänge von rund 2,3 Kilometern 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 vermindern wir die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte. Mit dieser Maßnahme schützen wir die angrenzenden Gebäude im zweiten Abschnitt ausreichend vor Erschütterungen.

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

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Entlang des gesamten Streckenabschnitts werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 20,3 Kilometern rechts und links der Gleise gebaut. Davon werden Lärmschutzwände aus Aluminium eingesetzt. Diese haben eine hohe Schutzwirkung, sind leicht einsetzbar und gut zu recyclen. In Teilbereichen wird zwischen den Gleisen zusätzlich eine Mittelschallschutzwand errichtet. Die Höhe der Außenwände beträgt zwischen drei und sechs Meter und wird vsl. in mehreren Grüntönen gestaltet.

Die Mittelschallschutzwand sowie die Innenseiten der Außenwände werden auf der bahnzugewandten Seite hoch schallabsorbierend ausgebildet. So wird fast vollständig vermieden, dass der auftreffende Schall reflektiert wird. Auch Mehrfachreflexionen zwischen vorbeifahrendem Zug und Schallschutzwand sind damit ausgeschlossen.

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

Auf Brücken werden zudem Unterschottermatten verbaut: Die elastischen Matten werden unter dem Schotter ins Gleisbett eingelegt und sorgen für deutlich weniger Schallemissionen.

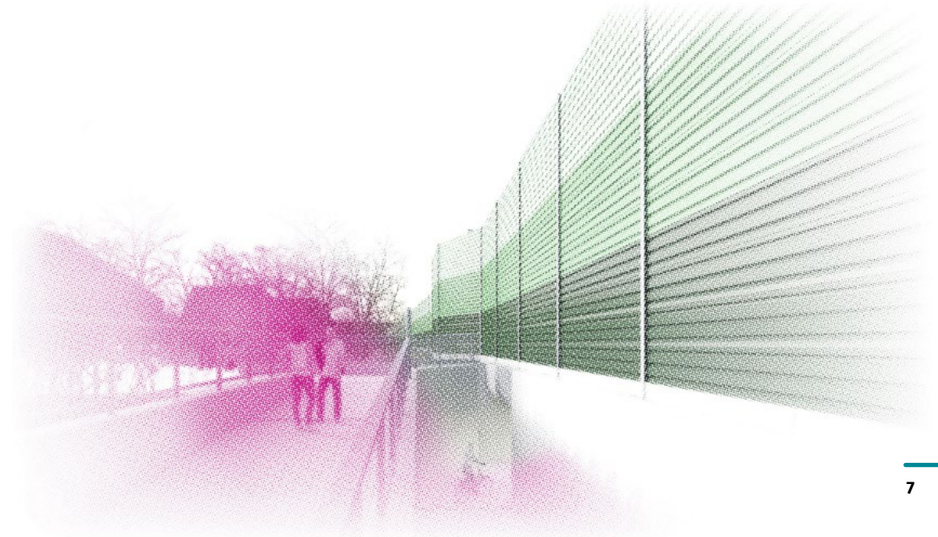
An Gebäuden, die direkt an die Bahnstrecken angrenzen, werden bei Bedarf zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt. Beispielsweise werden Schallschutzfenster, oft in Verbindung mit schallgedämmten Lüftern, eingebaut. Anspruch und Umfang der Schallschutzmaßnahmen werden zu einem späteren Zeitpunkt durch unabhängige Gutachter geprüft und festgelegt.

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 Baufirmenwerden nach den gesetzlichen Richtlinien.

Der Transport der Baustoffe erfolgt sowohl über die Schiene als auch per Lkw über die Straße. Beeinträchtigungen für die Anwohner und den Verkehr lassen sich dabei nicht vollständig vermeiden, reduzieren wir jedoch auf das unbedingt notwendige Maß. 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 Planfeststellungsabschnitt detaillierte Bauphasen und optimiert die Reihenfolge der Arbeiten: Die ersten Baumaßnahmen der Gesamtmaßnahme finden seit Mai 2021 im Bereich der Station Hasselbrook statt und setzen sich im weiteren Verlauf Richtung Rahlstedt fort. Die Bauarbeiten im ersten Abschnittstarteten im Mai 2021 und dauern nach derzeitiger Planung bis 2027 Die Arbeiten für den Planfeststellungsabschnitt 2 beginnen frühestens ab 2025.



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

Visualisierungen:
VECTORVISION GbR (S. 3, S. 4)
Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Januar 2024