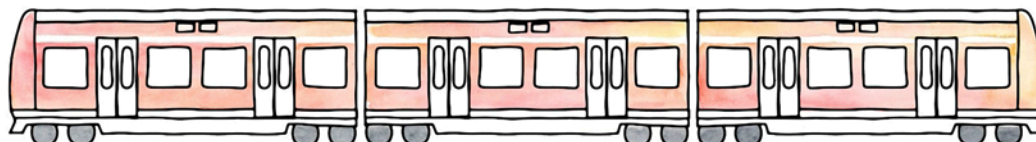


S 4

DIREKTER, EINFACHER UND PÜNKTLICHER IN HAMBURG



S-BAHNLINIE S4 (OST) VON HAMBURG NACH BAD OLDESLOE FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR PODIUMSDISKUSSION VOM 23.10.2017

Wieso ist kein Tunnel oder „Überdeckung“ möglich?

Ein Tunnel oder eine "Überdeckung" ist keine mögliche Alternative zu der jetzigen Planung, da die Kosten und die Flächeninanspruchnahme Dritter deutlich höher und damit nicht finanzierbar wären.

Was ist die aktuelle Frequenz und Taktung des Güterverkehrs?

Aktuell fahren auf der Strecke 1120 zwischen Hamburg und Lübeck insgesamt 36 Güterverkehrszüge pro Tag.

In wieweit wurden gestalterische und städtebauliche Gesichtspunkte bei den 6 m hohen Lärmschutzwänden berücksichtigt?

Für die Planung nach gesetzlichen Vorgaben steht zunächst die Lärmvorsorge im Vordergrund, woraus beispielsweise die Höhe der Lärmschutzwände resultiert. Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Dies ist durch aktive Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, soweit die Kosten hierfür in einem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Anderenfalls - denn grundsätzlich sind aktive Schallschutzmaßnahmen vorrangig - kommen passive Schallschutzmaßnahmen zur Anwendung, wobei die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) die maßgebliche Rechtsgrundlage bildet.

Die Gestaltung bzw. Begrünung der gleisabgewandten Seite der Schallschutzwände erfolgt in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglichst landschafts- und ortsbildverträglich.

Wie ist die Parkplatzplanung an der Haltestelle Claudiusstraße und die Verkehrsführung?

Zu der Erstellung der Station Claudiusstraße werden keine Änderungen der bisherigen Verkehrsführung und Parkplatzsituation vorgesehen. Verkehrliche Regelungen sind - wenn nicht durch bauliche Maßnahmen aus dem Vorhaben verursacht - nicht Gegenstand des Vorhabens. Grundsätzlich erfolgt die Planung von Parkplätzen außerhalb des Projektes durch die Freie und Hansestadt Hamburg.

Kommt es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen in der Bärenallee?

Im Bereich Bärenallee ist nicht mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch die S4 zu rechnen. Der Bahnübergang Claudiusstraße wird beim Bau der S4 durch eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung ersetzt, somit wird kein zusätzlicher PKW-Verkehr in dem Bereich zu erwarten sein. Die PKW werden voraussichtlich über die Wandsbeker Chaussee zu den möglichen Kreuzungen zwischen Bahn und Straße fahren. Das sind die Robert-Schumann-Brücke und die Hammer Straße. Eine Erhöhung der Verkehrsbelastung ist nur im Rahmen der natürlichen steigenden Individualverkehre durch mehr Autos zu erwarten.

Kann der bestehende RB geschützt werden und eine ausschließliche Fokussierung auf den ScanMed RFC zu einer Minimierung und Optimierung des Eingriffs führen, z. B. durch zusätzliche Mittelfreisetzung für einen Tunnel?

Die DB Netz AG ist als Vorhabenträgerin mit dem Neubau einer S-Bahn-Strecke durch die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein als Aufgabenträger beauftragt worden. Diese S-Bahn-Linie soll unter anderem zur Entflechtung der Nahverkehre vom Fern- und Güterverkehr dienen, damit der Hamburger Hauptbahnhof entlastet wird und eine optimierte Anbindung der Metropolregion Hamburg erfolgt. Dafür ist der Entfall der Regionalbahnen erforderlich. Die Güterverkehre werden auf der Bestandsstrecke vorrangig in den Bereich der Hafenbahn und des Bahnhofs Maschen geführt. Eine Tunnelvariante liegt außerhalb der wirtschaftlichen Machbarkeit.

Was sind die Prognosen für den ScanMed RFC 2022-2030?

Der DB Netz AG liegen seitens des Bundesverkehrsministeriums lediglich die Prognosezahlen 2025 für die Strecke 1120 und der neuen Strecke 1249 vor.

Wie wird sich der Verkehr im Osten Hamburgs bis zur Fertigstellung der S4 entwickeln? Wie sieht es mit Schnellbussen aus, die eine schnelle öffentliche Anbindung in die Innenstadt ermöglichen? Diese jedoch nicht mit Extrakosten, sondern als Ersatz für den nur alle 30 Minuten verkehrenden Regionalzug mit den entsprechenden Haltestellen des RB81 und im 10-Minuten-Takt.

Aussagen aus dem Projekt können nur zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Busverkehr erfolgen. Für alle weiteren Fragen stehen auch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) sowie der HVV zur Verfügung.

SPNV: Ab Fahrplanwechsel (10.12.17) erfolgt der Betrieb wieder im vollen Umfang, da die Baustelle Berliner Tor dann beendet ist. Bis zum Baubeginn der S4 sind keine Änderungen geplant. Während der Realisierung der S4 ist mit Einschränkungen zu rechnen, die derzeit aber noch nicht näher benannt werden können.

Busverkehr: Es wird, unabhängig von der S4, Änderungen im Busnetz im Rahmen von dessen kontinuierlicher Weiterentwicklung geben, die zum jeweiligen Fahrplanwechsel veröffentlicht werden.

Ersatz für die RB 81 wird nur die S4 sein. Einen zusätzlichen parallelen Busverkehr in die Innenstadt wird es nicht geben. Die Fahrzeiten wären so lang, dass damit nur für sehr wenige Fahrgäste verkehrliche Vorteile verbunden wären, die in keinem Verhältnis zu den Kosten stünden.

Warum fährt nicht schon jetzt eine S-Bahn von Hamburg nach Bad Oldesloe? Die meistbefahrende Strecke von Bahnfahrern hinkt hinterher. Schon jetzt wäre es möglich, die S-Bahn zu betreiben. Denn die neusten S-Bahn-Züge können sowohl mit Oberleitung als auch mit Stromschiene fahren. Siehe S-Bahn nach Stade. Sowie alle S-Bahnen siehe München. Auch die Lärmbelastung wäre mit den neuen S-Bahnen besser als wie jetzt mit den Doppelstock-Bahnen. Auch die Abstände pro Stunde könnten zumindest auf 20 Minuten verkürzt werden.

Für die Stader S-Bahn wurden 2006-2007 42 Züge der bestehenden Baureihe 474 neu bzw. umgebaut. Zusätzliche Oberleitungs-S-Bahnen erhält die S-Bahn Hamburg GmbH erst mit dem neuen Verkehrsvertrag. Deren Lieferung kann in der Reihenfolge der Bestellungen voraussichtlich frühestens 2022 erfolgen. Um eine S-Bahn zu betreiben, sind die Fahrzeuge aus München leider nicht geeignet, da die Hamburger S-Bahn-Tunnel niedriger sind und über eine Stromschienenelektrifizierung verfügen. Folglich könnte eine solche S-Bahn wie die Regionalbahn heute nur vom Hauptbahnhof starten. Ein 20-Minuten-Takt auf der Bestandsstrecke ist von der Kapazität der Sitzplätze im Berufsverkehr nicht ausreichend und weniger, als heute von der Regionalbahn im Berufsverkehr angeboten wird. Daher auf der heutigen Infrastruktur durch die Überlagerung mit Regional-, Fern- und Güterverkehr nicht fahrbar.

Wie soll das Bauvorhaben finanziert werden? In diesem Zusammenhang weise ich auf die in Hamburg am 01.01.2019 in Kraft tretende Schuldenbremse hin.

Das Vorhaben wird zu großen Anteilen aus Bundes- und Landesmitteln finanziert werden.

Das Thema Schuldenbremse ist nicht aus dem Projekt heraus zu beantworten, bitte wenden Sie sich hierzu an die BWVI.

Biotopevernetzung: Höltigbaum-Duvenstedter Brook

Um den genetischen Austausch zwischen beiden Seiten der Trasse nicht zu behindern, werden die Sockel der Lärmschutzwände in regelmäßigen Abständen mit Durchlässen versehen, die Kleintieren den Wechsel von der einen zur anderen Seite ermöglichen. Dies betrifft insbesondere Amphibien und Reptilien, bietet aber auch Nagern und anderem Niederwild die Möglichkeit des Wechsels. Der Fischotter, der sich vorwiegend längs der Fließgewässer bewegt, ist dabei das Gebiet zu besiedeln. Ihm stehen nach der Baumaßnahme an den Fließgewässern jeweils artgerechte Bermen zur Querung unter der Bahntrasse zur Verfügung, sodass der genetische Austausch auch zwischen Wandse und Duvenstedter Brook gewährleistet bleibt.

a. Wildaustausch: Höltigbaum-Duvenstedter Brook, wie mit einer durchgehenden Lärmschutzwand umzugehen ist, oder wie diese Biotope verbunden werden können, und der Wildaustausch gesichert bleibt

Für Tiere wie Hirsch, Reh, Wildschwein und Wolf sind Kleintierdurchlässe keine Option. Für sie erhöht sich die Barrierewirkung der Trasse allein aufgrund der zusätzlichen Lärmschutzwände. Nördlich und südlich von Ahrensburg bestehen jedoch ca. 300 m lange Strecken, an denen auf keiner Seite eine Lärmschutzwand steht, sodass hier noch eine Querung der Strecke möglich ist. Zu Bestand und Raumnutzung des Wildes wurden Forst- und Jagdbehörden, Hegeringleiter und Jagdpächter befragt.

Hirsch: Von Bedeutung für den Rothirsch ist der Fernwechsel vom Duvenstedter Brook in Richtung Segeberger Forst, der am Nordrand von Ahrensburg-Gartenholz über die Strecke führt. Dies ist auch weiterhin möglich, weil hier eine der o.g. Lücken in der Lärmschutzwand besteht. Die Querung der Hirsche soll hier nach den Baumaßnahmen durch einen durch Gehölze geschützten Einstandsbereich am Rand der Trasse erleichtert werden. Auch im Naturschutzgebiet südlich Ahrensburg wurde bei den Kartierungen ein Schmaltier beobachtet. Von regelmäßigen Wechseln liegen der DB jedoch keine Erkenntnisse vor.

Reh, Damhirsch, Wildschwein: Rehe wechseln derzeit regelmäßig über die Bahnstrecke und fallen dort auch Kollisionen mit der Bahn zum Opfer. Diese Wechsel werden durch die Lärmschutzwände eingeschränkt werden. Der langfristige genetische Austausch zwischen beiden Seiten der Trasse ist dabei nicht in Gefahr, weil in den beiden genannten Bereichen ein Wechsel nach wie vor möglich ist. Aus dem Bereich Höltigbaum können Rehe einige 100 m nördlich des Braunen Hirschen zwischen zwei Waldstücken wechseln. In Richtung Duvenstedter Brook müssen sie nicht sofort über die Landstraße, sondern können längs der Trasse im Schutz von Gehölzstreifen, die aufgrund von Eingriffen in Natur und Landschaft durch die Elektrifizierung der Strecke angelegt wurden, nach Norden zum Grünzug längs der Bredenbek kommen. Der Weg wird ihnen dadurch erleichtert, dass sie die Straße Brauner Hirsch künftig unterqueren können. Die gleichen Möglichkeiten haben Damhirsch und Wildschwein.

Vom Wolf liegen der DB keine Hinweise aus dem Vorhabengebiet vor. Er dürfte aber keine Schwierigkeiten haben, die Bereiche ohne Lärmschutzwand am Braunen Hirsch oder bei Gartenholz zu finden und zu nutzen.

Wie kann sichergestellt werden, dass die Stadt nicht wie durch die Berliner Mauer geteilt wird (Lärmschutzwände)?

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Dies ist durch aktive Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, soweit die Kosten hierfür in einem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Anderenfalls - denn grundsätzlich sind aktive Schallschutzmaßnahmen vorrangig - kommen passive Schallschutzmaßnahmen zur Anwendung, wobei die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) die maßgebliche Rechtsgrundlage bildet.

Die Gestaltung bzw. Begrünung der gleisabgewandten Seite der Schallschutzwände erfolgt in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglichst landschafts- und ortsbildverträglich.

Gibt es Lärmschutzfenster für die betroffenen Bewohner?

Die Beurteilung des Schienenverkehrslärms erfolgt anhand der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung („Verkehrslärmschutzverordnung“), in der nutzungsartabhängige Immissionsgrenzwerte festgelegt sind. Die Grenzwerte sind als Vorsorgewerte definiert, so dass dem Schutz der Gesundheit entsprochen wird. Im Rahmen des Neubaus der S4 sind umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen geplant (Lärmschutzwände, Maßnahmen am Gleis). Unter Berücksichtigung des vorgesehenen aktiven Schallschutzes wird der Immissionsgrenzwert für reine Wohngebiete Tags eingehalten, auch im Außenwohnbereich. Nachts wird der Immissionsgrenzwert für reine Wohngebiete teilweise um bis zu 2 dB(A) überschritten, so dass hier Anspruch auf passiven Schallschutz „dem Grunde nach“ für ausgewiesene Gebiete verbleibt (z. B. Lärmschutzfenster und schallgedämmte Lüftungen für Schlaf- und Kinderzimmer). Dieser Anspruch wird im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt und ist anschließend auf Projektkosten umzusetzen. Damit wird der Schutz vor Schienenverkehrslärm sichergestellt.

Warum wird es die Alternative Luetkensallee als Haltpunkt nicht geben?

Die DB Netz AG wurde als Vorhabenträgerin durch die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein mit der Erstellung der S-Bahnlinie S4 beauftragt. Basierend auf der Untersuchung des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) wurde durch die Länder die Erstellung der Stationen Claudiusstraße und Bovestraße bestellt. Damit ist der Bahnhof Wandsbek nicht mehr erforderlich. Ein Vorhalten von nicht benötigter Infrastruktur ist auf Grund hoher Instandhaltungskosten nicht wirtschaftlich. Daher wird die Station Wandsbek zurückgebaut. Die Station Luetkensallee wurde im Rahmen der Untersuchung des HVV ebenfalls betrachtet und auf Grund der Lage und der weniger günstigen Erreichbarkeit durch den ÖPNV verworfen.

Wird es auch passiven Lärmschutz durch das Industriegebiet Bovestraße-Holstenhofweg geben, d.h. ohne Unterbrechungen?

Im Rahmen des Neubaus der S4 sind umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen geplant (Lärmschutzwände, Maßnahmen am Gleis). An den Fassaden, an denen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte Tags oder nachts verbleiben, besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz (je nach Erforderlichkeit z. B. Lärmschutzfenster und/oder schallgedämmte Lüftungen für Schlaf- und Kinderzimmer). Dieser Anspruch wird im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt.

Wie wird, während der Teil-IBN, der Fahrplan zwischen Ahrensburg/Bargteheide und Hamburg Hbf aussehen?

Nach der IBN Rahlstedt (2024) werden voraussichtlich in der Hauptverkehrszeit ab Bargteheide stündlich ein RB und eine S-Bahn zum Hamburger Hbf verkehren. Ab Ahrensburg verkehrt zusätzlich einmal stündlich ein RE zum Hamburger Hbf. Danach wird einmal stündlich eine weitere S-Bahn ab Bargteheide zum Hamburger Hbf fahren.

Wann findet der Erörterungstermin zum PFA 1 statt?

Der Erörterungstermin wird 2018 stattfinden und durch die Anhörungsbehörde (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen BWVI) festgelegt. Die Einwander werden von der Anhörungsbehörde dazu eingeladen. Derzeit verfasst die Vorhabenträgerin (DB Netz AG) die Erwiderungen zu allen Einwendungen.

Werden die Bahnsteiglängen bei den PFA 2 und 3 direkt für Langzüge vorgesehen sein?

Zurzeit wird daran gearbeitet, dass alle Bahnsteige für den Halt von Langzügen ausgelegt sind.

Um wie viele Minuten wird sich die Fahrzeit zwischen Rahlstedt und dem Hbf verlängern (RB81 → S4)?

Die Fahrzeit wird sich vom Bf Rahlstedt bis zum Hauptbahnhof um ca. 3 Minuten verlängern.

Wie kann ich erfahren, ob auch im Bereich meines Hauses ein Erschütterungsgutachten erstellt wurde, und welche daraus resultierenden Maßnahmen im Umfeld meines Hauses ggf. geplant sind?

Wenn Sie uns Ihre Adresse mitteilen, können wir den Erschütterungsgutachter um entsprechende Informationen bitten und Ihnen diese zukommen lassen.

Über die Trassenpreise werden "leise" Bremssysteme belohnt. D.h., die Preise werden steuernd eingesetzt. Genauso gut könnten über Trassenpreise auch die nächtliche Nutzung, Höchstgeschwindigkeiten, Zuglängen, die Nutzung von Ausweichstrecken gesteuert werden. Die DB Netz AG wird nicht selbst ein Interesse daran haben, solche Steuerung im Sinne der Anwohner einzusetzen. Das wäre Aufgabe der Politiker. Gibt es solche Überlegungen, sind solche Eingriffe ins Preissystem möglich, und wie weit sind sie gediehen?

Die Trassenpreise richten sich aktuell nach der sogenannten Streckenkategorie. Je ausgebauter eine Trasse ist (zul. Geschwindigkeit, Überholmöglichkeiten, etc.), desto teurer ist der Trassenpreis. Eine variable Geschwindigkeit für Güterzüge, die über das jeweilige Trassenentgelt entscheidet, würde die Erstellung von Fahrplänen für die einzelnen Strecken unmöglich machen. Auch die nächtliche Nutzung und die Zuglänge lassen sich aus unserer Sicht schwer steuern, weil das Logistikgewerbe meist die Priorität hat, so viele Güter wie möglich zu einem bestimmten Zeitpunkt an den Zielort zu liefern.

Die Überlastung des Hauptbahnhofes wird immer nur in Bezug auf die Nutzung der Bahnsteige durch Züge dargestellt. Das ist aber nicht die ganze Wahrheit. Der Hauptbahnhof ist auch für die Benutzung durch Menschen nicht mehr ausreichend. Weder auf den Bahnsteigen (auch nicht auf den angeblich für zwei weitere S-Bahnlinien ausreichenden Bahnsteigen 1-4), noch auf den Treppen, noch auf den Querbahnsteigen ist tagsüber eine zumutbare Passage möglich. Züge werden verpasst, Menschen gestoßen, die Notwendigkeit einer sofortigen Räumung des Hbfs mag man sich nicht vorstellen... Welche Maßnahmen sind denn geplant?

Man verspricht sich für die vier S-Bahn-Bahnsteige im Hauptbahnhof eine Entlastung durch die zwei neuen S-Bahnlinien, weil sich durch die höhere Taktung der Zughalte die Wartezeiten auf dem Bahnsteig verringern. Ferner wird davon ausgegangen, dass ein Teil der Fahrgäste der Linie S4 nicht wie bei der Fahrt mit der Regionalbahn im Hauptbahnhof aussteigen/umsteigen, sondern die neue direkte Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt nutzen.

Bedenken zu der Baustraße im Bereich Wandsbeker Gehölz

Grundsätzlich ist es nicht möglich, dass die Baumaßnahmen zur Erstellung der neuen S-Bahnlinie ausschließlich gleisseitig mit den erforderlichen Materialien versorgt werden und alle Bauwerke nur gleisseitig erstellt werden können. Daher ist es notwendig, an schwer zugänglichen Passagen Baustraßen neben der Bahntrasse zu bauen. Das Ziel der Planung ist hierbei immer die Betroffenheiten von Anwohnern und Eingriffe in die Natur zu vermeiden oder so gering wie möglich zu halten. Die betreffende Baustraße im Wandsbeker Gehölz haben wir zur besseren Übersicht in eine Google-Earth-Aufnahme projiziert.

Die Darstellung in der Planfeststellungsunterlage bezeichnet den Korridor, in dem die Baustraße verlaufen wird. Örtlich wird man zu Baubeginn versuchen, einen Weg zu finden, der möglich wenig Baumbestand gefährdet. Selbstverständlich wird nach Beendigung der Baumaßnahme die Baustraße wieder zurückgebaut und die betreffende Fläche renaturiert. Hierzu kann auch die Ersatzpflanzung von mehrjährigen Bäumen zählen.

Welche Lärmschutz-Maßnahmen werden parallel zu den Schutzwänden Rahlstedt Bf den Anwohnern angeboten?

Der Bahnhof Rahlstedt liegt im Planfeststellungsabschnitt 2. Das Schallschutzkonzept sieht dort beidseitig 6 m hohe Lärmschutzwände (Außenwände) sowie die Maßnahme „besonders überwachtes Gleis“ auf den Fernbahngleisen vor.

Wie stellen Sie sicher, dass die Immissionswerte auch 400-500 m neben der Trasse eingehalten werden? Hinweis: Aktuell ist trotz Lärmschutz in Rahlstedt Bf ein Schlaf durch Güterverkehr gestört!

Die Beurteilung des Schienenverkehrslärms erfolgt anhand der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung („Verkehrslärmschutzverordnung“), in der nutzungsartabhängige Immissionsgrenzwerte festgelegt sind. Die Grenzwerte sind als Vorsorgewerte definiert, so dass dem Schutz der Gesundheit entsprochen wird. Im Rahmen des Neubaus der S4 sind umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen geplant (Lärmschutzwände, Maßnahmen am Gleis). Unter Berücksichtigung des geplanten aktiven Schallschutzes werden die jeweiligen Immissionsgrenzwerte tags und nachts überwiegend eingehalten, insbesondere in Abständen von 400 m und mehr. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verbleiben lediglich im Nahbereich der Schienentrasse, etwa an Gebäuden der ersten und teilweise zweiten Baureihe. An diesen Gebäuden besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz (je nach Erforderlichkeit z. B. Lärmschutzfenster und/oder schallgedämmte Lüftungen für Schlaf- und Kinderzimmer). Dieser Anspruch wird im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt. Nach Umsetzung der Maßnahme durch den Eigentümer sind diesem die notwendigen Kosten aus dem Projekt zu erstatten.

2016 gab es bundesweit 40.000 Zugverbindungen mit 7 Mio. Fahrgästen. Wie ist die Zugfrequenz mit Güterzügen bundesweit und wie hier?

Aktuell fahren auf der Strecke 1120 zwischen Hamburg und Lübeck insgesamt 36 Güterverkehrszüge/Tag. Aussagen zu der Zugfrequenz bundesweit können aus dem Projekt heraus nicht beantwortet werden.

Wie hoch wird die Taktung des Güterverkehrs sein (tagsüber / nachts)?

Gemäß der Prognose 2025, die vom Bundesverkehrsministerium veröffentlicht wurde, sollen auf der Strecke 1120 zwischen Lübeck und Hamburg 81 Güterverkehrszüge tagsüber (6-22 Uhr) und 40 Güterverkehrszüge nachts (22-6 Uhr) fahren. Hierbei ist jedoch zu betonen, dass es sich bei diesen Zahlen um Prognosezahlen und nicht um festgelegte Zahlen handelt.

Gefahrgutbelastung und ggf. Notfallversorgung bei Unfällen

Bei Unfällen auf der Strecke muss immer zuerst die zuständige Betriebszentrale angerufen werden. Die Betriebszentrale informiert dann die Notfallleitstelle über den Unfall und liefert ihr alle notwendigen Informationen (u.a. wo hat der Unfall stattgefunden, was ist es für ein Unfall, wer ist daran beteiligt). Insgesamt gibt es sieben Notfallleitstellen in Deutschland. Die Notfallleitstelle ist unter anderem dafür verantwortlich, Schutzmaßnahmen zu veranlassen und die nachfolgenden Züge anzuhalten. Zudem alarmiert die Notfallleitstelle die zuständigen "Gefahrenabwehrbehörden", hierzu zählen beispielsweise die Feuerwehr und die Polizei. Welche Gefahrenabwehrbehörden alarmiert werden, hängt von der Unfallart ab. Handelt es sich um einen Unfall mit Gefahrgut, wird zusätzlich zu den Gefahrenabwehrbehörden noch ein Gefahrgutbeauftragter der Deutschen Bahn hinzugezogen.

Wie viel zahlt die EU zur Güterstrecke?

EU-Gelder wurden bislang durch die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein für die Planung des Projektes S4 (Ost) beantragt und sind in Anspruch genommen worden. Ob EU-Gelder auch für die Baumaßnahme S4 (Ost) zur Verfügung stehen werden, steht noch nicht fest.

Stand Genehmigungsplanung Am Pulverhof?

Der Bereich "Am Pulverhof" gehört zum Planfeststellungsabschnitt 2 (PFA 2). Am 29.09.2017 wurden die Planfeststellungsunterlagen (Genehmigungsplanung) für den PFA 2 beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Diese befinden sich derzeit dort in der Prüfung.

Sind die Wirtschaftlichkeit und Auslastung auf aktuellen Stand durchgerechnet?

Die Wirtschaftlichkeit und die Auslastung des Projektes S4 (Ost) sind durch die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein auf dem aktuellen Stand berechnet.

Ab wann werden die Einwendungen beantwortet?

Derzeit werden von dem Projektteam der S4 (Ost) alle Einwendungen und Stellungnahmen des Planfeststellungsabschnitt 1 beantwortet.

Wie werden Entwertungen der Grundstücke (Lärmschutz, Schäden durch Vibrationen, Lebensqualität, ...) abgegolten bzw. entschädigt?

Sofern die aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) nicht ausreichend sein sollten, so erfolgen in aller Regel sog. passive Schallschutzmaßnahmen (z. B., Schallschutzfenster).

Sollten nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Erschütterungen festgestellt werden, die den jetzigen Istzustand (Ermittlung vor Baubeginn) um mehr als 25 % überschreiten, so steht dem Betroffenen grundsätzlich eine Entschädigung zu.

Eine entsprechende gesetzliche Regelung in Bezug auf Erschütterungen gibt es derzeit nicht; es wird auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09) zurückgegriffen.

Entschädigungen - so auch für die angeführte Verschlechterung der Lebensqualität - können nur in Frage kommen, wenn dieses entsprechend nachgewiesen wird.

Ist der Güterverkehr nicht anders umleitbar (Innenstadt einer Großstadt)?

Die Güterverkehre Richtung Hamburger Hafen und Bf Maschen haben keine andere Möglichkeit, als auch durch städtisches Gebiet zu fahren. Zudem wurden durch die DB Netz AG mehrere Varianten untersucht, die feststellen sollten, welche Alternativen unter Berücksichtigung von Kosten, Nutzen, Umwelt, Städtebau, technischen Realisierbarkeiten, Akzeptanz und zukünftiger Verkehrsentwicklung die günstigste Lösung ergeben. Eine Alternativstrecke für den Güterverkehr würde nicht durch einen konfliktarmen Korridor in Bezug auf betroffene Siedlungsflächen verlaufen, auch bei einer alternativen Neubautrasse wäre trotz, beispielsweise einer Bündelung mit der Autobahn, mit umfangreichen und erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und Natur zu rechnen.

Gleisausbau mit 6 m Schallschutzwänden wird Güterverkehr durchs Wandsbeker Gehölz fördern! Warum müssen Wohn- und Erholungsgebiete und denkmalgeschützte Gebäude (Bhf. Wandsbek) gestört und geopfert werden?

Das Bahnhofsgebäude Wandsbek ist von der Baumaßnahme S4 (Ost) nicht betroffen. Die geplanten Schallschutzwände haben keine Relevanz hinsichtlich zukünftiger Güterverkehrszahlen; diese sind abhängig von Angebot und Nachfrage, sowie der Trassenkapazität.

Warum Güterverkehr nicht außerhalb der Wohngebiete umgeleitet: z. B. Aumühle → Bargtheide?

Durch die DB Netz AG wurden mehrere Varianten untersucht, die feststellen sollten, welche Alternativen unter Berücksichtigung von Kosten, Nutzen, Umwelt, Städtebau, technischen Realisierbarkeiten, Akzeptanz und zukünftiger Verkehrsentwicklung die günstigste Lösung ergeben. Eine Alternativstrecke für den Güterverkehr würde nicht durch einen konfliktarmen Korridor in Bezug auf betroffene Siedlungsflächen verlaufen, auch bei einer alternativen Neubautrasse wäre trotz, beispielsweise einer Bündelung mit der Autobahn, mit umfangreichen und erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und Natur zu rechnen.

Warum beharrt die Bahn darauf, den Güterverkehr durch die Stadt zu schicken? Nennen Sie nur Ihre Vorteile? Ist es nur aus monetären Gründen?

Die Güterverkehre Richtung Hamburger Hafen und Bf Maschen haben keine andere Möglichkeit, als auch durch städtisches Gebiet zu fahren.

Soll auch ein zweites Gütergleis auf der Strecke entstehen? Bzw. im gleichen Zuge gebaut werden? Bitte Erläuterung dazu!

Die Güterzugstrecke 1242 wird nur im Bereich der Horner Kurve als Anschluss zur Güterumgebungsbahn (Strecke 1234) zweigleisig ausgebaut. Zwischen der Horner Kurve und dem Bahnhof Wandsbek wird die Strecke 1242 zurückgebaut, so dass in diesem Bereich nach Herstellung des Endzustandes vier Gleise übrig bleiben: Die zweigleisige Strecke 1249 für die S-Bahn und die zweigleisige Strecke 1120 für den Fern- und Güterverkehr. Eine Streckenübersicht finden Sie im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen oder nehmen Sie gerne mit uns Kontakt auf.

Warum muss die S4-Trasse um weitere Gleise für Güterverkehr erweitert werden, wenn bereits die Trasse um Bad Kleinen (MV) 2016 entsprechend ausgebaut wurde?

Die Planung der S-Bahn-Linie 4 (Ost) sieht einen Neubau einer Nahverkehrsstrecke für S-Bahnen vor. Die vorhandenen Strecken werden für eine Trassierung so angepasst, dass die geringsten möglichen Eingriffe in Fremdgrundstücke nach dem Minimierungsgebot gegeben sind. Die Anpassungen umfassen im Wesentlichen die Strecke 1120, die als Mischverkehrsstrecke sowohl Fern- als auch Güterverkehre ermöglichen. Die Güterzugstrecke 1242 wird nur im Bereich der Horner Kurve als Anschluss zur Güterumgebungsbahn 1234 zweigleisig ausgebaut. Zwischen der Horner Kurve und dem Bahnhof Wandsbek wird die Strecke 1242 zurückgebaut, so dass in diesem Bereich nach Herstellung des Endzustandes vier Gleise übrig bleiben: Die zweigleisige Strecke 1249 für die S-Bahn und die zweigleisige Strecke 1120 für den Fern- und Güterverkehr. Eine Streckenübersicht finden Sie im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen oder nehmen Sie gerne mit uns Kontakt auf.

Wäre es zur Entlastung des Hamburger HBF nicht sinnvoll, an der bestehenden Trassenkreuzung im Bereich Hamburg Hasselbrook einen Knotenpunkt mit Umsteigemöglichkeiten zwischen der S4, den Regionalzügen und der nahegelegenen U-Bahn in Form eines wirklichen Umsteigekreuzes einzurichten? Möglicher Ort hierfür könnte die Gleiskreuzung direkt östlich des heutigen S-Bahnhofs Hamburg Hasselbrook sein.

Der Bau eines großen Knotenbahnhofes im Bereich Hasselbrook wäre sehr aufwendig und hinsichtlich der prognostizierten Personenverkehre und Umsteigebeziehungen nicht relevant.

Wie genau ist die Ein- und Ausfädelung der S4 in diesem Bereich aktuell geplant?

Mit Hilfe des geplanten Überwerfungsbauwerkes im Bereich Hasselbrook wird eine höhenfreie Kreuzung zwischen den Strecken 1241 und 1249 hergestellt. Durch diese höhenfreie Kreuzung wird die Ein- und Ausfädelung der S4 (Ost) sichergestellt.

Was passiert mit der S4, wenn die Fehmarnbeltquerung nicht kommt? Welche Verbindung gibt es zwischen den Projekten?

Es gibt keinen direkten Zusammenhang zwischen den Projekten. Schnittstellen werden natürlich zwischen den einzelnen Projektteams bahnintern abgestimmt. Die Planung der S4 hat zur Hauptaufgabe die Verbesserung des Nahverkehrs in der Metropolregion Hamburg und hier die Nahverkehrsanbindung zwischen Hamburg und Bad Oldesloe. Sollte widererwartend das Projekt Fehmarnbeltquerung nicht kommen, würde das Projekt S4 dennoch wie geplant umgesetzt werden.

Ich möchte die "ungeschönten" Zugzahlen, die den Zuwachs im Güterverkehr und die damit einhergehende Lärmbelästigung zwischen den Stationen "Friedrichsberg" und "Wandsbeker Chaussee" veranschaulichen sowie für den Streckenabschnitt der neuen S4 auf Höhe der Station "Wandsbek".

Bei den Zugzahlen, die in der PowerPoint-Präsentation gezeigt wurden, handelt es sich um die Zugprognosezahl 2025, die vom Bundesverkehrsministerium veröffentlicht wurden. Diese Prognosezahlen liegen uns lediglich für die Strecke 1120 (Hamburg–Lübeck) vor. Für die Strecke Wandsbeker Chaussee–Friedrichsberg liegen uns aus dem Projekt S4 (Ost) keine Zugzahlen vor. Über die einhergehenden Lärmimmissionen im Bereich Friedrichsberg–Wandsbeker Chaussee können wir Ihnen keine Antwort geben, da sich dieser Bereich außerhalb des Planungsbereichs für den PFA 1 befindet.

Warum wird eine komplette Einhausung der Strecke nicht in Erwägung gezogen?

Ein Tunnel oder eine "Überdeckung" ist keine mögliche Alternative zu der jetzigen Planung, da die Kosten und die Flächeninanspruchnahme Dritter deutlich höher wären, als bei der jetzigen Planung.

Wie sieht die Prognose über 2025/2030 hinaus aus? Kann es nicht passieren, dass auch die neue Strecke zu einem gewissen Zeitpunkt nicht mehr genügend Kapazität bietet, sodass über kurz oder lang sowieso eine weitere Strecke (z. B. entlang der A1) für den Güterverkehr gebaut werden muss?

Bei den Prognosezahlen 2025 handelt es sich um Zugprognosezahlen, die vom Bundesverkehrsministerium veröffentlicht wurden. Die DB hat auf die Prognosezahlen keinerlei Einfluss. Es kann jedoch aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass auf der neuen Strecke auch für zukünftige Zugzahlen genügend Kapazität vorhanden sein wird.

Können die Zugzahlen und die Geschwindigkeiten des Güterverkehrs begrenzt werden?

Gesetzlich ist die DB dazu verpflichtet einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Strecken des transeuropäischen Netzes zu gewährleisten. Eine Begrenzung der Zugzahlen oder die der Geschwindigkeit würde so einer Diskriminierung gleichkommen. Dementsprechend werden innerhalb des Planfeststellungsverfahrens auch keine Betriebskonzepte festgestellt.

Welcher Anteil der Züge muss zum Hamburger Hafen fahren? Gibt es überhaupt Verkehr, der an der Stadt vorbei geleitet werden kann?

Der Güterverkehr fährt im Regelfall über den Rangierbahnhof Maschen, in dem die überregionale Verteilung, beispielsweise in den Hamburger Hafen, erfolgt. Genaue Zuganteile können zum jetzigen Zeitpunkt aus dem Projekt nicht beantwortet werden.

Die prognostizierten Kosten seien beschönigt und nicht real. Daher sei die A1-Planung im Vergleich zu teuer. Begründung: hohe Anzahl an Kampfmitteln im Baugebiet nicht ausreichend berücksichtigt (Räumung sehr teuer); Denkmalschutz (Bsp. Wandsbek Bhf.) teuer.

Die Kosten für die Kampfmittelsondierung und Kampfmittelräumung sind in der Kostenschätzung berücksichtigt.

Warum wurde keine Alternativstrecke für den Güterverkehr geplant? Entlang A1 viel schneller umsetzbar.

Gegenstand der Maßnahme S4 (Ost) ist nur die Errichtung der S-Bahn-Strecke zwischen Hamburg-Hasselbrook und Bad Oldesloe. Bei den Überlegungen zu möglichen alternativen Streckenführungen für den Güterverkehr zwischen Hamburg und Lübeck wurde in den Planfeststellungsunterlagen auch eine eingleisige Neubaustrecke entlang der Autobahn A1 überschläglich betrachtet.

Die Trassenpreise werden auf anderen Strecken günstiger sein als auf der Neubaustrecke. Daher werden Güterverkehre wahrscheinlich woanders lang geleitet.

Die Trassenpreise richten sich aktuell nach der sogenannten Streckenkategorie. Je ausgebauter eine Trasse ist (zul. Geschwindigkeit, Überholmöglichkeiten, etc.), desto teurer ist der Trassenpreis. Eine variable Geschwindigkeit für Güterzüge, die über das jeweilige Trassenentgelt entscheidet, würde die Erstellung von Fahrplänen für die einzelnen Strecken unmöglich machen. Auch die nächtliche Nutzung und die Zuglänge lassen sich aus unserer Sicht schwer steuern, weil das Logistikgewerbe meist die Priorität hat, so viele Güter wie möglich zu einem bestimmten Zeitpunkt an den Zielort zu liefern.

Ich möchte so wenig wie möglich grundstückbetroffen sein und verlange daher eine "gemeinsame" Planung in persönlichen Gesprächen.

Die DB ist gesetzlich verpflichtet, nur die unbedingt notwendige Fläche bei Fremdf Flächen in Anspruch zu nehmen.

Wir sind gerne bereit, mit Betroffenen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens das Zustandekommen der Flächeninanspruchnahme vor Ort zu besprechen. Nutzen Sie unsere Kontaktdaten und melden Sie sich bei dem Projektteam der S4.

Wird der Güterverkehr auf leise Sohlen umgerüstet?

Durch das Schienenlärmschutzgesetz ab Ende 2020 dürfen alle Güterwagen nur noch mit einer Verbundstoffbremssohle fahren. Durch die Verbundstoffbremssohle verursachen die Güterwagen weniger Lärm als Güterwagen, die derzeit mit Grauguss-Bremssohlen ausgerüstet sind. Die Güterwagen mit der neuen Verbundstoffbremssohle sind dann bis zu 10 Dezibel leiser, das entspricht in der Wahrnehmung durch das menschliche Ohr einer Halbierung des Lärms.

Reichen die S-Bahn-Kapazitäten am Hamburger Hbf aus?

In der Planung der S4 (Ost) wurden die Kapazitäten des Hauptbahnhofs und die Trassenkapazitäten für die Züge der Linie S4 durch die Betreibergesellschaft S-Bahn-Hamburg GmbH untersucht und bestätigt.

Was passiert während der Bauzeit mit dem Zugbetrieb? Ab wann soll die S-Bahn fahren?

Der Zugverkehr wird weitestgehend aufrechterhalten. Es kann jedoch partiell zu Vollsperrungen mit Schienenersatzverkehr kommen. Die Inbetriebnahme der neuen Nahverkehrsgleise ist für 2027 geplant. Ob bereits zu einem früheren Zeitpunkt auf Teilen der Strecke S-Bahnen verkehren können, steht zum jetzigen Planungsstand noch nicht fest und hängt auch von der Bestellung der Fahrzeuge ab.

Wie wird sich die Baumaßnahme auf den Straßenverkehr auswirken?

Die verkehrliche Situation auch während der Baumaßnahme wird derzeit durch einen unabhängigen Planer untersucht und mit den Ländern und den zuständigen Genehmigungsbehörden abgestimmt. Die Ergebnisse fließen in die Planungen mit ein.

Ist es nach Umsetzung der Maßnahmen lauter oder leiser für die Anwohner?

Die Beurteilung des Schienenverkehrslärms erfolgt anhand der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung („Verkehrslärmschutzverordnung“), in der nutzungsartabhängige Immissionsgrenzwerte festgelegt sind. Die Grenzwerte sind als Vorsorgewerte definiert, so dass dem Schutz der Gesundheit entsprochen wird. Nach der Umsetzung der S4 (Ost) wird es aufgrund der umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Maßnahmen am Gleis) vergleichsweise leiser, da auch schon heute Güterverkehr auf der Strecke ohne umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen fährt.

Kann der Güterbahnausbau von dem Neubau der S-Bahn-Linie abgetrennt werden?

Bei dem Projekt S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg–Bad Oldesloe handelt es sich um ein reines Nahverkehrsprojekt.

Es ist aber richtig, dass durch die Entflechtung der Verkehre auf der Bestandsstrecke 1120 Kapazitäten für Güterverkehre wie auch Fernverkehre frei werden.

Es handelt sich aber nicht um einen separaten Ausbau der Bestandsstrecke 1120, sondern lediglich um Anpassungsmaßnahmen, um die geringsten möglichen Eingriffe in die Belange Dritter zu gewährleisten.

Hier plant die DB gemäß dem Minimierungsgebot.

Wird es auch Lärmschutz geben, wenn die S4 (Ost) nicht kommt?

Die aktiven Schallschutzmaßnahmen, die in den Planfeststellungsunterlagen der Planfeststellungsabschnitte 1-3 aufgeführt und erläutert sind, werden nur im Zuge der Erstellung der S4 (Ost) hergestellt. Sollte das Projekt S4 (Ost) nicht realisiert werden, würden keinerlei Schallschutzmaßnahmen zur Lärmminimierung durchgeführt und hergestellt werden. Der Rechtsanspruch entsteht nur durch den Eingriff entlang der Bestandsstrecke.

Wäre die Tieferlegung der Strecke nicht eine Alternative, sodass niedrigere Lärmschutzwände ausreichend wären?

Eine "Tieferlegung" der Strecke führt kaum zu einer Verringerung der erforderlichen Lärmschutzwandhöhen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass es eine Vielzahl bestehender Zwangspunkte (bestehende Straßenquerungen, Leitungskreuzungen, Gewässerquerungen, vorhandene Höhenlage Strecke 1120, bestehende Bahnsteige) gibt. Eine "Tieferlegung" würde eine Vielzahl von kostenintensiven Folgemaßnahmen verursachen, da die umgebende Infrastruktur auf die vorhandene Strecke 1120 ausgerichtet ist.

Welchen Einfluss hat das am 20.07.2017 veröffentlichte Gesetz zum Verbot des Betriebes lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz-SchlärmschG) auf die Planung des Lärmschutzes und welche Maßnahmen werden von den Betreibern der Güterwagen bis zum 13.12.2020 veranlasst, da dann das Fahren auf dem deutschen Schienennetz verboten ist?

Das am 30.03.2017 vom Bundestag verabschiedete Schienenlärmschutzgesetz hat keine Auswirkungen auf die eingereichten Planfeststellungsunterlagen der Planfeststellungsabschnitte 1-3. Die schalltechnischen Untersuchungen aller Planfeststellungsabschnitte waren bereits vor dem 30.03.2017 fertig gestellt, sodass die Änderungen, die durch das Schienenlärmschutzgesetz entstanden, nicht mehr berücksichtigt werden konnten. Zudem wurde der Planfeststellungsabschnitt 1 bereits im August 2016 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht, wodurch das offizielle Planfeststellungsverfahren begonnen wurde.

Ab dem 13.12.2020 tritt dann das Schienenlärmschutzgesetz in Kraft. Dieses Gesetz besagt, dass ab dem 13.12.2020 nur noch leise Güterverkehre auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Um somit ab dem 13.12.2020 noch auf dem deutschen Schienennetz fahren zu dürfen, müssen die Betreiber der Güterwagen diese von der Grauguss-Bremssohle (lauter Güterverkehr) auf die Verbundstoffbremssohle (leiser Güterverkehr) umrüsten.

Welche weiteren Maßnahmen können bei Güterwagen noch zur Lärminderung beitragen, die nicht im Gesetz berücksichtigt wurden?

Um den Lärm, der von den Güterverkehren ausgeht, weiter zu mindern, werden bei der Deutschen Bahn vielseitige Maßnahmen durchgeführt. Zum einen steht die Umrüstung der Güterverkehre, die durch die DB erfolgen, auf die Verbundstoffbremssohle im Mittelpunkt. Hierdurch kann der Lärm, der durch die Güterverkehre entsteht, um bis zu 10 Dezibel gesenkt werden. Des Weiteren werden partiell an den Strecken Schienenstegdämpfer und Radschmieranlagen vorgesehen. Diese Maßnahmen zählen zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen. Hierunter fallen auch Gabionen, Lärmschutzwände und Brückenentdröhnungen. Zudem erprobt die Deutsche Bahn in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bis 2020 weitere neue lärmindernde Technologien an der Infrastruktur, um so den Lärm auch in Zukunft weiter zu senken.

Warum wurde das Gesetz zum Verbot des Betriebes lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz-SchlärmschG) bei der Veranstaltung, insbesondere von Herrn Frank Limprecht, Leiter Großprojekte Norddeutschland für die DB Netz AG und dem Lärmschutzgutachterbüro nicht thematisiert?

Das neue Schienenlärmschutzgesetz wurde von dem Lärmschutzgutachter während der Podiumsdiskussion angesprochen und erläutert.

Welche Veränderungen der Planungsunterlagen ergeben sich aus dem neuen Sachverhalt, wenn das Gesetz zum Verbot des Betriebes lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz-SchlärmschG) berücksichtigt werden muss?

Da bei allen Planfeststellungsabschnitten (PFA) das Planfeststellungsverfahren begonnen hat, können derzeit keine Aussagen dazu getroffen werden, ob das neue Schienenlärmschutzgesetz nachträglich berücksichtigt werden muss und welche Änderungen durch die Berücksichtigung in den Planfeststellungsunterlagen entstehen würden.

Ist es nicht praktischer, die Stromschiene bis Rahlstedt zu führen und erst dort eine Systemwechselstelle zu errichten?

Im Zuge der Planung wurden verschiedene Standorte für die Systemwechselstelle geprüft und miteinander verglichen. Die Entscheidung, die Systemwechselstelle zwischen die Stationen Bovestraße und Holstenhofweg zu legen, ist auf Grund mehrerer Faktoren getroffen worden.

Ein Grund ist, dass es für den Betrieb während und nach der Bauphase notwendig ist, dass die Systemwechselstelle so dicht wie möglich an der Station Hasselbrook liegt. Denn im Zuge der baulichen Umsetzung werden die S-Bahn-Gleise zuerst gebaut. Um diese mit den Fernverkehrszügen befahren zu können, ist die Systemwechselstelle in diesem Bereich notwendig. Zudem kann die Systemwechselstelle an diesem Ort auf DB-Fläche errichtet werden. Die DB Netz AG ist dazu verpflichtet, so wenig Fläche Dritter wie möglich in Anspruch zu nehmen. In dem Bereich zwischen der Station Bovestraße und der Station Holstenhofweg könnte die gesamte Systemwechselstelle auf DB-Grund errichtet werden, sodass kein Fremdeigentum in Anspruch genommen werden muss. Dies ist ein weiterer Vorteil gegenüber dem Standort in Rahlstedt.

Ist eine konfliktfreie Taktverdichtung der S4 durch den Betrieb einer weiteren Linie S41 möglich?

In der Planung der DB wird kein Betriebsprogramm planfestgestellt. Daher ist es uns auch nicht möglich, eventuelle Taktverdichtungen zu planen. Das in der Planung angesetzte Betriebsprogramm erfüllt zum jetzigen Zeitpunkt den geforderten S-Bahn-Betrieb laut Eisenbahnbetriebswirtschaftlicher Untersuchung.