

Kontakt Klimabahn-Initiative NordTAKT-Konzept

Norbert Holtz

040 40 85 28

norbert.noltz@naturfreunde-hh.de

Dr. Holger Busche

0172 80 13 421

pilot@schienenflieger.de

Argumente NordTAKT-Konzept

für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Metropolregion Hamburg

- ▶ **Kapazitäten schaffen für eine an den Klimazielen orientierte Mobilitätswende!**
- ▶ **Zusätzliche ökologische und soziale Belastungen möglichst vermeiden!**
- ▶ **Konzentration des Vorhabens und der verfügbaren Mittel auf den Bereich, von dem die meisten Fahrgäste profitieren würden!**

Kernargumente NordTAKT-Konzept

Die für Anwohnerinnen und Einpendler attraktive oberirdische S-Bahnstrecke über Holstenstraße, Sternschanze und Dammtor bleibt erhalten. Der Bau eines Verbindungsbahntlastungstunnels (VET) zwischen Hauptbahnhof und Diebsteil kann vermieden werden. Stattdessen wird sehr viel mehr Schienenkapazität vor allem durch Neubaustrecken entlang der beiden nach Norden führenden Autobahnen A1 (bis Oldesloe) und A7 (bis Neumünster) entstehen. Diese neuen Verbindungen erschließen Hamburg auf einer neuen Regionalbahnroute von den Elbbrücken über Wandsbek, Barmbek und den Flughafen und führen zu einer Verlagerung der Fahrgastströme. Es entsteht eine neue Mittelachse als direkte Verbindung von der Hamburger Innenstadt über den Hamburger Norden und den Flughafen nach Kiel auf viel kürzerem Weg als heute, wo die Züge über Elmshorn laufen.

Der hochbelastete Hauptbahnhof muss von vielen Regionalbahnen nicht mehr angefahren werden. Gleichzeitig kann jeder Fahrgast auf Stationen im Stadtgebiet in seine oder ihre S- oder U-Bahnlinie umsteigen. Damit werden die Ziele des Deutschlandtaktes, mit denen der Verbindungsbahntlastungstunnel begründet wird, auch beim NordTAKT-Konzept erreicht, ohne dass dieser Tunnel noch erforderlich wäre. Durch den Bau entlang der Autobahnen in Schleswig-Holstein sind diese Strecken wesentlich schneller und günstiger zu bauen. Mit dem Vermeiden großer Mengen zusätzlichen CO₂ für Tunnelbauten wären sie auch deutlich umweltfreundlicher. Ein Verbindungsbahntunnel würde hingegen einen Großteil der Hamburger Innenstadt über viele Jahre durch zahlreiche Baumaßnahmen auch in offener Bauweise für Stationen und Notausgänge belasteten.

Die Güterumgehungsbahn würde durch das NordTAKT-Konzept frei für S-Bahnring- und Querverkehrsverkehre, da der Schienengüterverkehr entlang der A1 bis Bad Oldesloe fahren würde. So kann für Autofahrer auf der A7 und der A23 ein attraktives Angebot zum Umsteigen entstehen. Sie können die S-Bahn nehmen, anstatt in Stellingen von der

Autobahn und dann über den Siemersplatz zur Arbeit nach Winterhude oder Barmbek zu fahren. Auf den Ausbau der A23 zwischen Pinneberg und Eidelstedt kann so problemlos verzichtet werden. Auch für den Ausbau der S-Bahn nach Rahlstedt / Ahrensburg / Bad Oldesloe würde das NordTAKT-Konzept eine wesentliche Unterstützung bedeuten, da diese Strecke von Güter-, Fern und Regionalexpresszügen entlastet und damit eine zusätzlich Express-S-Bahn möglich wird.

Positive Auswirkungen für Hamburg im Einzelnen

Im Einzelnen können für Hamburg folgende positiven Auswirkungen des NordTAKT-Konzeptes hervorgehoben werden:

Für Hamburg kann beim NordTAKT-Konzept der Klimabahninitiative auf den andiskutierten Verbindungsbahntlastungstunnel zwischen Diebsteich und Hauptbahnhof verzichtet werden. Die damit verbundenen großen, die Innenstadt über Jahrzehnte belastenden Baumaßnahmen könnten entfallen. Die S-Bahnstrecke über Holstenstraße und Sternschanze kann in ihrer jetzigen gegenüber den diskutierten Tunnelvarianten sehr vorteilhaften Lage erhalten bleiben:

- ▶ Die historisch rund um die beiden Haltestellen gewachsenen Wohn- und auch Arbeits-/ Dienstleistungsquartiere behalten ihre oberirdisch leicht erreichbaren Stationen am bisherigen Standort.
- ▶ Die gegenüber den Regional- und Fernzügen deutlich größere Anzahl an S-Bahnfahrern, die vor allem täglich fahren, behalten ihre oberirdisch fahrenden Züge. Ihnen wird der zeitaufwändige und mühsame Weg zu unterirdischen Tieftunnelstationen erspart.
- ▶ Bei Bedarf einer Verknüpfung zwischen oberirdischer S-Bahn und der U2 kann optional eine neue Haltestelle am Fernsehturm eingefügt werden.

Der einzusparende Tunnel vom Diebsteich zum Hauptbahnhof wäre mit dem Verbauen großer Mengen an Stahl und Beton selbst eine große CO₂-Schleuder.

Alle geplanten Fernzüge des Deutschlandtaktes fänden auf der Verbindungsbahn ihren Platz. Auch die Möglichkeit, daneben weiterhin Regionalzüge aus Niedersachsen im Viertelstundentakt über die Verbindungsbahn bis Altona führen zu können, bleibt beim NordTAKT-Konzept erhalten. Die Ziele, mit denen der Verbindungsbahntlastungstunnel begründet wird, werden so beim NordTAKT-Konzept ebenfalls erreicht – nur deutlich schneller und deutlich kostengünstiger. Der große Vorteil: der VET wäre nicht mehr erforderlich. Die für den Innentadtunnel vorgesehenen Gelder (mehrere Milliarden Euro) könnten für das Schaffen von wesentlich mehr Schieneninfrastruktur in der Metropolregion und damit zur Entlastung Hamburgs von einpendelnden Autos eingesetzt werden. Mit dem NordTAKT-Konzept kann damit sehr viel mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden

Wenn die Schienenverbindung von Hamburg nach Elmshorn durch Verlagerung des Zugverkehrs auf die neuen Strecken deutlich entlastet wird, kann dort ein leistungsfähiger West-Ast der S4 schnell in Betrieb genommen werden. Damit entfallen die Argumente für den Ausbau der A23 von Tornesch über Pinneberg bis Eidelstedt.

Die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Güterumgebungsbahn hin zur vorgeschlagenen Neubaustrecke entlang der A1 bis Bad Oldesloe und dann weiter nach Norden schafft die

Voraussetzung dafür, dass die Güterumgebungsbahn als innerstädtische S-Bahnstrecke genutzt werden kann.

Damit können neben dem inneren U-Bahnring der U3 auch ein S-Bahnring sowie S-Bahnverbindungen aus Richtung Elmshorn, Uetersen und Pinneberg sowie aus Kaltenkirchen/Quickborn in Richtung Winterhude, Barmbek und Wandsbek eingerichtet werden. Mit ihnen werden Querverbindungen geschaffen, die im Schnellbahnverkehr in Hamburg weitgehend fehlen. Mit solchen attraktiven Verbindungen kann der Einpendlerverkehr, der auf den Autobahnen A23 und A7 aus Richtung Norden bis Stellingen und dann über die Julius-Vosseler-Straße und den Siemersplatz Richtung Winterhude und weiter fährt, massiv auf die Schiene verlagert werden. Die Belastungen für die bisher durchfahrenen Stadtteile werden dabei deutlich reduziert.

Der Bahnhofsneubau am Diebsteich kann – ggf. modifiziert – als S-Bahnknoten genutzt werden, wenn – wie im NordTAKT-Konzept der Klimabahn vorgesehen – keine Fernzüge mehr und nur wenige Regionalzüge über Pinneberg Richtung Schleswig-Holstein fahren würden.

Mitunter wird befürchtet, dass das NordTAKT-Konzept die Planungen für den S4-Ausbau gefährden könnte, weil mit ihm eventuell das Planfestungsverfahren für den viergleisigen Ausbau zwischen Rahlstedt und Ahrensburg angefochten werden könnte. Dem kann beruhigend entgegen gehalten werden:

Wenn zwischen Ahrensburg und dem Hamburger Zentrum nicht nur der alle (auch die zukünftigen neuen) Stationen bedienende S-Bahnverkehr im 10 Minutentakt stattfinden soll und es zudem auch Express-Verbindungen geben soll (vom gegenwärtig stündlich verkehrenden Regionalexpress nach Lübeck, der auch in Ahrensburg hält und damit nicht entlang der Autobahn fahren kann, bis hin zu einer vielleicht zukünftigen Express-S-Bahn 41, die vom Hamburger Zentrum bis Ahrensburg direkt durchfährt um dann alle weiteren Stationen zu bedienen) dann erfordert dies einen viergleisigen Ausbau bis Ahrensburg. Nur so ließen sich die durchfahrenden Züge an der alle Stationen bedienenden S-Bahn vorbeileiten.

Im Gegenteil ist zu betonen, dass für den begonnenen Ausbau der S4 nach Rahlstadt / Ahrensburg / Bad Oldesloe das NordTAKT-Konzept eine wertvolle Unterstützung bedeuten würde. Auch bei – wie jetzt bis Rahlstedt begonnen und bis Ahrensburg in der Planung – viergleisigem Ausbau der Strecke bliebe ohne Verlagerung der Güterverkehre auf eine Neubaustrecke entlang der Autobahn A1 das Problem bestehen, dass Güterzüge aus Richtung Lübeck in Wandsbek auf die Güterumgebungsbahn Richtung Elbrücken wechseln und dabei das Gleis in Gegenrichtung niveaugleich kreuzen müssten. Damit würden sie alle Personenverkehre behindern. Auch hinter Ahrensburg ließe sich ohne Entlastungsstrecke entlang der Autobahn A1 kein häufiger S-Bahnverkehr realisieren.

Die bisher am Hauptbahnhof endenden Regionalzüge aus Niedersachsen können nach dem NordTAKT-Konzept zum größeren Teil mit Halt an mehreren regionalen Bahnhöfen innerhalb Hamburgs bis nach Kiel, Flensburg oder Westerland weiterfahren. Jeder Fahrgast wird dabei die Möglichkeit haben, innerhalb Hamburgs an einer der zukünftigen Regionalbahnstationen in seine S- oder U-Bahnlinie zu wechseln. Damit wird die Erschließungswirkung der Regionalbahnen innerhalb der Stadt wesentlich vergrößert.

Fahrgäste aus den Regionalzügen aus Kiel, Flensburg oder Westerland, die in Hamburg in einen Fernzug Richtung Bremen oder Hannover umsteigen wollen, können dies in Harburg tun. Für den Umstieg Richtung Berlin ist am S-Bahnhof Rothenburgsort mit einem zusätzlichen Fernbahnsteig eine entsprechende Möglichkeit zu schaffen. Dazu sollten die beiden Bahnhöfe attraktiver gestaltet werden. Als Erweiterungsvariante des NordTAKT-Konzeptes kann perspektivisch auch ein neuer Umsteigebahnhof an den Elbrücken errichtet werden, der bei weiterem starken Fahrgastzuwachs

zusätzlich zu den Zugverbindungen, die den Hauptbahnhof nicht mehr ansteuern müssen, Entlastung für den Hauptbahnhof schaffen könnte.

Siehe als Ergänzung zur Textdarstellung auch: NordTAKT Perspektive für HH – Folienpräsentation.