



# Prellbock Altona e. V

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

Hauptsächliche Anmerkungen und Richtigstellungen zum Artikel im „Hamburger Abendblatt“ vom 4.9.2020

**"Hamburg - Pinneberg ohne Stop: Kommt die Express-S-Bahn?"**

**>>Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP) stellte seine Pläne für den Ausbau des Schienenverkehrs im Kreis Pinneberg vor.<<**

*Bahnstrecke Elmshorn-Hamburg: Bernd Buchholz (FDP) stellte "das wichtigste Schienenprojekt Schleswig-Holsteins" vor.  
Alle Einzelheiten.*

Nachfolgend zitiert ist der Original-Text des Abendblattes in *Kursivschrift*, die Anmerkungen dazu jeweils nach einem Text-Abschnitt in fetter Normalschrift,

Die vorgestellte Planung ist in mehrfacher Hinsicht faktisch fehlerhaft. Auch bei der Wiedergabe ist offensichtlich nicht recherchiert worden. Es zeigt wieder einmal die „Kenntnis“ der Politik über Bahnzusammenhänge und das kritiklose Nur-Übernehmen und Weiterverbreiten auch von sachlichen Fehldarstellungen der Politik in den Medien. Als Fazit am Schluss daher noch einige Bemerkungen zur Schwierigkeit, Eisenbahn-Themen kompetent zu bearbeiten und darzustellen.

*Tornesch. Der Bund hat das dritte Bahngleis zwischen Pinneberg und Elmshorn nicht als vordringlich eingestuft. Nun hat Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP) in Tornesch ein mehrstufiges Konzept vorgestellt, wie Schleswig-Holstein den Schienenengpass auf der Bahnstrecke zwischen Elmshorn und Hamburg trotzdem quasi im Alleingang lösen könnte. Für ihn wäre es „das wichtigste Schienenprojekt in Schleswig-Holstein.“ Die Kernpunkte: zusätzliche Gleise, neue Bahnhöfe und eine Expressbahn von Pinneberg nach Hamburg. Die etwa 50 Zuhörer, darunter alle Bürgermeister entlang der Strecke und die Abgeordneten des Bundes und Landes aus dem Kreis Pinneberg, zeigten sich sehr angetan von dieser neuen Landesplanung. „Sensationell“, lobte der SPD-Bundestagsabgeordnete Ernst Dieter Rossmann die Ausführungen des Ministers und seiner Nah.SH-Planer, die auf Einladung der Bürgerinitiative Starke Schiene nach Tornesch gekommen waren. „Zum ersten Mal liegt jetzt*

*ein detailliertes Konzept für die Region vor, und wir können auf der Basis eines Planes diskutieren.“*

Schade, dass auf der Veranstaltung in Tornesch augenscheinlich keine Eisenbahn-Fachleute vertreten waren. So hätten vielleicht dort (oder besser schon vorher mit den Ausführenden) die Themen erläutert und ggf. richtiggestellt werden können. Nun jedoch ist es nötig, wenigstens die in den Medien mitgeteilten Sachpunkte zu kommentieren und auf Plausibilität zu prüfen.

### ***Doppelstockzüge***

*Von 2022 an sollen die Fernbahnzüge mit zweistöckigen Waggons ausgerüstet werden. Das würde die Kapazität der Sitzplätze auf dieser Strecke um 14 Prozent erhöhen. Zum Hauptbahnhof gäbe es in der Spitzenstunde 480 Plätze mehr, nach Altona 240. Von 2027 an könnten auch die Nordbahn-Züge im Regionalbahnverkehr bis Itzehoe mit Doppelstockzügen ausgerüstet werden, was die Kapazität noch einmal um 220 Sitzplätze erweitern würde.*

Was sind Fernbahnzüge? Die RE von Hamburg nach Kiel und Flensburg fahren bereits seit langer Zeit mit Doppelstockwagen – zum Hbf ändert sich da nichts. Sind die „Westerländer“ gemeint? Die fahren aber auch im Deutschlandtakt nicht zum Hbf. Werden an die hundert Wagen dafür neu beschafft? Das könnte dann mit 240 Mehrplätzen nach Altona passen. Und die Nordbahn: Zusätzliche Doppelstock-Triebzüge für die Itzehoe? Notwendig? Siehe Abschnitt „Kosten“.

### ***Halbstunden-Takt***

*Wenn wie geplant der neue Fernbahnhof Altona-Nord/Diebsteich 2025 fertiggestellt ist, soll ganztägig zwischen Tornesch, Prisdorf und Pinneberg zum Hauptbahnhof eine halbstündige Regionalbahnverbindung eingerichtet werden.*

Nanu, man meint sicher Zugverbindungen halbstündlich – und nicht „um halb“. Und dann - woher meinen Politik und Medien zu wissen, dass der Bahnhof am Diebsteich 2025 fertiggestellt ist? Die DB und Hamburgs Politik wissen doch, dass der geplante Bahnhof zu klein ist schon für die heutige betriebliche Abwicklung. Zusätzlich muss die DB noch die im Deutschlandtakt viergleisig vorgesehene Verbindungsbahn in Hamburg mit einplanen. Pläne dazu sind bisher öffentlich jedenfalls nicht verbreitet worden - und die Umsetzung dauerte sicher mindestens bis nach 2030.

### ***Drittes und viertes Gleis***

*Bislang ging die Planung davon aus, dass Fern-, Regional- und S-Bahn-Züge auf den vorhandenen beiden und den zwei neu geplanten Gleisen führen. Das Neue ist jetzt, dass auf dem dritten und vierten Gleis ausschließlich S-Bahn-Züge verkehren sollen. Das hätte den Vorteil, dass es weniger Behinderungen*

***und Störungen auf dieser Strecke gäbe. Und ein 150 Millionen Euro teures Brückenbauwerk beim Diebsteich wäre unnötig, so Buchholz.***

Die nächsten Ungereimtheiten: Fest geplant war, nur die zwei Bestandsgleise zwischen Pinneberg und Elmshorn für alle Fern-, Regional- und S-Bahn-Züge zu nutzen. Der Ausbau zur Viergleisigkeit mag in Schleswig-Holstein gewünscht und wie beschrieben verstanden worden sein, doch hatte die Bahn, wenn schon eine Erweiterung – wie in den Entwürfen zum Deutschlandtakt zu sehen – diese stets als S-Bahn-Separatstrecke vorgesehen. Und was die Brücke betrifft – diese ist in der Planfeststellung zum Diebsteich nicht enthalten, da man sich noch nicht im Klaren ist, wo die Überleitung von der Fernbahn zur S-Bahn gelegen sein sollte. Interessant aber, dass es dafür schon eine Kostenschätzung gibt.

### ***Express-S-Bahn***

***Dadurch könnte eine neue Express-S-Bahnlinie geschaffen werden, die zusätzlich zur S 3 im Zehn-Minuten-Takt von der Elbgaustraße nach Pinneberg führe, aber ohne zwischendurch anzuhalten. Fahrersparnis: sechs Minuten. Von Pinneberg aus würde sie dann in Prisdorf, Tornesch und Elmshorn halten. Dafür hielten allerdings die Regionalbahnen nicht mehr in Prisdorf.***

Jetzt einmal klarer: Alle 10 Minuten eine S3 aus Hamburg bis Pinneberg wie heute mit allen Unterwegshalten. Dazu eine „S4“? alle 10 Minuten ebenso aus Hamburg nach Pinneberg, ohne Halt ab Elbgaustraße – sechs Minuten schneller, was eine sehr gewagte Fahrzeitverkürzungs-Prognose darstellt, realistisch sind aus betrieblichen Gründen allenfalls fünf Minuten zwischen Elbgaustraße und Pinneberg, Dann soll es weitergehen mit den heutigen Halten (auf Extragleisen) bis Elmshorn. Also ein Fünf-Minuten-Humpeltakt von S3 und „S4“? aus Hamburg nach Pinneberg, dann weiter ein Zehn-Minuten-Takt der „S4“ mit den heutigen Halten ab Pinneberg bis Elmshorn. Für die Prisdorfer zum Einkaufen nicht schön – sie fahren statt nach Elmshorn oder Pinneberg gerne zu den zentral am Bahnhof gelegenen Geschäften in Altona. Sie bräuchten dann mit der S-Bahn anderthalbmal so viel Zeit bei sechsmal so vielen Zwischenhalten wie bisher zur Bahnfahrt.

### ***Gleisführung***

***Die neuen Gleise sollen auf der östlichen Seite der jetzigen Fernbahnschienen gebaut werden, weil dies am wenigsten Probleme mit Grundstückseigentümern, Umwelt- und Naturbelangen verspricht. Sie wären zwischen 36 (drittes Gleis) und 42 Kilometer (viertes) lang und hätten gute Realisierungschancen, so die Planer.***

Die Gleisführung parallel zur Fernbahn auf der Ostseite wäre sicher die gegebene Lösung. Aber wie kommt man nördlich der heutigen S-Bahn-Endstations-Gleise in Pinneberg weiter nach Elmshorn? Pinnebergs direkt dahinter im Wege stehende Empfangsgebäude ist denkmalgeschützt als Bau aus der Anfangszeit der Altona-Kieler Eisenbahn und soll abgerissen werden? Oder plant man einen unterirdischen Bahnhof? Und – nicht vergessen! – Wendegleise für die hier aus Hamburg endende S3 müssten auch noch untergebracht werden, sonst sind Verspätungen vorprogrammiert. Weiter aber: Was sind das für „Rechenkünste“ bei den Kilometerangaben? Die Entfernung

von Pinneberg bis Elmshorn auf der Bahn beträgt rund 15 Kilometer, zwei zusätzliche Gleise hätten zusammen also rund 30 Kilometer Länge. Das Ministerium (?) macht daraus aber 78 Kilometer! Haben das die gesamten Zuhörer wie auch die Presseleute nicht bemerkt? Und kann man andere Zahlen angesichts solcher groben Schnitzer überhaupt ernstnehmen?

## **Neue Bahnhöfe**

*Für die neue S-Bahn-Strecke auf dem dritten und vierten Gleis müssten in Pinneberg-Nord in Höhe des Peinerweges und in Elmshorn-Süd am Heidmühlenweg zwei neue S-Bahn-Haltestellen eingerichtet werden. Bei einer Potenzialanalyse wiesen diese beiden Haltestellen landesweit „das höchste Nachfragepotenzial aller geprüften zusätzlichen Haltestellen“ auf.*

Zwei neue Halte an den beschriebenen Stellen sind schon länger in der Diskussion, sie könnten aus Trassen-Kapazitätsgründen (Verlängerung der Fahrzeiten) sinnvoll nur an extra geführten Gleisen für einen Nah- oder S-Bahn-Verkehr liegen, daher unterblieb wohl bislang ein Bau. Und, was überhaupt nicht auftaucht – die S-Bahn braucht zur Wendung separat ihre zwei Gleise mit Bahnsteigen in Elmshorn und womöglich auch noch etwas Abstellkapazität. Das müsste zusätzlich zu den vier Fernbahn-Gleisen dort vorhanden sein, denn um die volle Stunde herum sind im Deutschlandtakt durch dessen Gestaltung schon alle vier Bahnsteigkanten (an Mittelbahnsteigen) mit Regionalzügen besetzt. Eigentlich auch zu gering in der Kapazität, denn dort wäre keine weitere Zugdurchfahrt möglich. Von den Kosten für den zusätzlichen Ausbau Elmshorns hat man auch noch nichts gehört.

## **Fahrtzeit**

*Wegen der künftig fünf statt bisher drei Haltestellen (Pinneberg, Prisdorf, Tornesch plus Pinneberg-Nord und Elmshorn-Süd) dauerte die Fahrtzeit zwischen Altona und Elmshorn dann 27 statt bisher 23 Minuten.*

Gemeint ist sicher die Fahrzeit. Hier aber hat sich ein grober Denkfehler ergeben. Sicher, heute dauern Fahrten (mit der Nordbahn) meist 23 Minuten zwischen Altona und Elmshorn. Aber diese Züge werden auch in Zukunft auf den Gleisen der Fernbahn rollen, die neuen Stationen sollen aber nur an den S-Bahn-Gleisen liegen. Und damit ändern sich die Fahrdauer-Angaben erheblich, denn die S-Bahn ist wegen vieler Halte –wie meist auch anderswo – das langsamste Schienenverkehrsmittel. Altona bis Elmshorn würde dann trotz der „Eilfahrt“ zwischen Elbgaustraße und Pinneberg 36 oder 37 Minuten dauern; wenn man überall halten will, wird es mit etwa 42 Minuten gar fast eine Dreiviertelstunde Fahrzeit! Das ist hier realistisch gerechnet, denn die als Gleichstrom-S-Bahn mit der in Hamburg vorhandenen Stromschiene für nur 100 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassene Infrastruktur sorgt für die längere Fahrzeit, die Nordbahn heute fährt 160 km/h schnell. Ein erheblicher Unterschied! Für die weit draußen liegende Station Tornesch dauerte es mit der S-Bahn daher auch rund anderthalbmal so lange wie bisher! Dann kann man vielleicht mit der Nordbahn trotz späterer Abfahrt schneller in Hamburg sein als mit der S-Bahn.

## **Kosten**

*Für den Bau der beiden zusätzlichen Gleise rechnet Minister Buchholz nach heutiger Planung mit Gesamtkosten von 600 Millionen Euro. 75 Prozent würde der Bund beisteuern, 150 Millionen Euro hoch wäre allein der Landesanteil. „Das ist ein Mega-Invest für Schleswig-Holstein.“ Die Parlamente müssten dieser Planung noch zustimmen. Aber die Fahrgast-Kapazität würde sich so auf rund 50.000 Fahrgäste am Tag fast verdoppeln, ist Minister Buchholz von diesem Konzept überzeugt.*

Die Bau-Prognosen können wegen ihrer zu vielen Unwägbarkeiten nicht konkret beurteilt werden: Dass angesichts der aktuell wohl auf lange Zeit leeren Bundeskassen nicht unbedingt nötige Neubauvorhaben überhaupt in Frage kommen, ist zumindest zweifelhaft. Auch die Angabe einer möglichen Kapazitätssteigerung auf 50000 Fahrgäste am Tag muss mal nachgerechnet werden: Zwischen Elmshorn und Hamburg ist es schon heute möglich, diese Anzahl von Personen, sogar alle auf Sitzplätzen, zu befördern, ohne S-Bahn! Alle Linien haben pro Tag und Richtung ca. 20 Abfahrten, Verstärkungen dazu werden noch ausgelassen: Die Nordbahn könnte auf ihren beiden Linien mit 40 Zügen a' 400 = 16000 Personen befördern. Die DB mit den Kieler und den Flensburger RE mit 2x20 Zügen a' 700 Plätzen bringt 28000 Fahrgäste weiter, die Westerländer dazu noch 10000 Reisende. Macht summa summarum heute schon über 50000 Fahrgäste, in einer Richtung! Hin und zurück weit über 100000 Fahrgäste! Alle auf Sitzplätzen. Ohne eine, dazu noch langsame, S-Bahn! Also gar keine Steigerung. Wer setzt so etwas in die Welt? Warum werden solche Angaben nicht geprüft, bevor solche Fehlannahmen auch noch massenhaft verbreitet werden?

## **Realisierungs-Zeitraum**

*Minister Buchholz: „Der Zeithorizont für ein solches Schienenprojekt beträgt mindestens zehn Jahre.“*

Das kann mal ohne Stellungnahme bleiben.

## **Nachteile**

*Die Brücke der Westtangente über die Bahnstrecke in Pinneberg wäre zu klein für die neuen Gleise. Prisdorf verliere seine Regionalbahnanbindung. Es wäre künftig kein Fünf-Minuten-Takt mit der S-Bahn von Hamburg nach Pinneberg möglich.*

Leider ist das Planen und Bauen von Verkehrswegen in Dutzende oder mehr Verantwortlichkeiten gelegt, und es gibt keine staatlich zuständige Stelle, die hier (verbindlich für alle) schon einmal Projekte aller Verkehrsträger gemeinsam überblickt, ordnet und später auch deren Durchführung regelt. So kommt es wohl, dass gerade neu errichtete Objekte wie Pinnebergs Westtangente-Brücke nicht passend für das nächste angedachte Ziel, das S-Bahn-Projekt, gebaut wurden. Zu Prisdorf siehe weiter vor. Und der nicht genau im Fünf-Minuten-Abstand erfolgende S-Bahn-Humpeltakt wäre eine Folge der kürzeren Fahrzeit der unterwegs zwischen Elbgaustraße und Pinneberg nicht haltenden S-Bahn-Züge. Aber immerhin, man käme genausooft

wie im Fünf-Minuten-Takt voran, doppelt so häufig wie heute. Manch andere Aspekte sind noch in den Anmerkungen zu den weiteren Abschnitten vermerkt.

## **Reaktionen**

*Die Pläne finden uneingeschränkte Zustimmung. „Wunderbar, danke“, sagt Pinnebergs Bürgermeisterin Urte Steinberg. Ihr Elmshorner Amtskollege Volker Hatje meint: „Das ist wirklich mal eine Perspektive für uns. Mit der Schnell-S-Bahn ist ein Königsweg gefunden. Unbedingt so weitermachen. Das ist der richtige Weg.“ Michael von Abercron, CDU-Bundestagsabgeordneter, spricht von einem „großartigen Vorhaben. Endlich mal was Konkretes.“ Kai Vogel, SPD Landtagsabgeordneter: „Das wäre ein Riesensprung nach vorn, aber auch eine riesige Aufgabe, die zu schultern ist.“ Und Erhard Wasmann von der Bürgerinitiative Starke Schiene sagt: „Ich bin erschlagen von den vielen Infos. Ein herzliches Dankeschön.“*

Es erübrigt sich nach Durchlesen vorstehender Ausführungen, etwas zu den Reaktionen zu sagen, man möge sich seine eigene Meinung bilden.

## **Fazit**

Insgesamt lässt sich wohl sagen: Eine ganz gehörige Portion mehr Wissen und Sorgfalt bei Mitteilung und Verbreitung von Eisenbahn-Planungs-Angelegenheiten hätten solche Erwiderungen auf die Ausführungen sicher geringer an Zahl oder gar überflüssig gemacht. Dabei sind noch sehr viele Gesichtspunkte nicht einmal angesprochen worden.

Zusätzlich zur bei allen Verkehrsträgern vorhandenen Zeitschiene ist Eisenbahn-Infrastruktur weitgehend im Gegensatz zu Straße, Schiff- und Luftfahrt wegen ihrer Eindimensionalität nur zusammenhängend mit dem darauf stattfindenden Betrieb (und erwarteten Verkehr) zu planen, zu bauen und dann zu betreiben, daher ein sehr komplex zu betrachtendes Unterfangen, wenn es funktionieren soll. Im Gegensatz dazu können die drei anderen genannten Verkehrsträger wegen ihrer Zwei- oder Dreidimensionalität viel einfacher für ihre Transportaufgaben geplant und dann gebaut werden, da sich die Bewegungen meist individuell abspielen können – mit dem Nachteil beispielsweise von Staubbildung. Das Beurteilungsvermögen der meisten Menschen bezieht sich aber auf die uns gegebene Zweidimensionalität, daher wohl resultiert auch manche Fehleinschätzung. Es ist zu hoffen, dass bei den die Bahn-Angelegenheiten betreffenden Themen mehr sachliche Sorgfalt bei Verkündung und Weitergabe geleistet wird – und es müssten wirklich unabhängige fachlich Kundige zu Rate gezogen werden. Sonst führen solche Projekte, in eine teure und kontraproduktive Richtung, wie derzeit manche Planungen in Hamburg, bspw. die schon nach heutigen Gesichtspunkten zu leistungsschwache Diebsteich-Fernbahn-Station oder die abzusehende Überlastung der S-Bahn-Bahnsteige am Hauptbahnhof durch zwei neue S-Bahn-Linien.

Prellbock-Altona . 16.09.2020