

## Interview zur S4neo-Studie

### Aufklärung von falschen Annahmen und Irrtümern

#### **Warum gefällt Ihnen die S4 nicht?**

Das haben wir so pauschal nie gesagt. Die Hamburger S-Bahn ist ein schnelles und leistungsfähiges Verkehrsmittel. Ihre ursprünglich sehr hohe Leistungsfähigkeit wurde jedoch durch ihr abgeschlossenes System erreicht, was Störungen und Verspätungen von außerhalb ihres Netzes fern hielt. Durch die S5 nach Stade wurde dieses vorteilhafte System leider aufgebrochen und diese anhaltenden und ungelösten Probleme würden sich mit einer S4 nach Bad Oldesloe weiter verschlimmern.

#### **Wieso?**

Die S-Bahn ist ein Nahverkehrsmittel, genauer, ein Massenverkehrsmittel für viele Fahrgäste. Doch sämtliche S-Bahnlinien müssen mit ihren Zügen aus allen Richtungen minutengenau durch die Hamburger Innenstadt geschleust werden. Deshalb werden schon geringe Verspätungen, die bei der S4 ebenso wie jetzt schon bei der S5 nicht zu vermeiden sind, zum Kollaps des Systems führen.

#### **Was ist der Vorteil der S-Bahn?**

Die S-Bahn eignet sich bevorzugt zur Erschließung von Stadträumen mit engen Takten, kurzen Haltestellen-Abständen und schnellen Ein- und Ausstiegen.

#### **Aber genau das brauchen wir doch im nordöstlichen Hamburg und für den Landkreis Stormarn, oder?**

Nicht ganz! In Hamburg sollen Verkehrsräume mit kurzen Haltestellen-Abständen gut erschlossen werden und im Landkreis Stormarn müssen erheblich größere Entfernungen überbrückt und Orte verbunden werden.

#### **Ist das nicht das Gleiche?**

Nein, zwischen Hamburg und Rahlstedt liegen 12,231 Kilometer sowie 8 Haltestellen und zwischen Rahlstedt und dem 9,228 Kilometer entfernten Ahrensburg liegt keine einzige Haltestelle. Hier gibt es – außer vielleicht einmal in Ahrensburg-West, wo ein Halt ohne zusätzliche Gleise sogar viel einfacher zu bauen wäre – nichts zu erschließen.

#### **Aber die S-Bahn kann doch auch problemlos größere Entfernungen überbrücken?**

Ja, sicherlich, doch darin ist sie nicht besonders effektiv. Jedes Verkehrsmittel sollte das machen, was es am besten kann und unsere Regional-Express-Züge haben mehr Plätze, sind schneller, bequemer, haben Toiletten und brauchen keine eigenen Gleise.

#### **Doch nach Stade fährt die S-Bahn trotzdem, auch ohne eigene Gleise!**

Richtig, doch das hat in den mittlerweile 18 Jahren des Bestehens bis heute nie richtig funktioniert. Die gegenseitigen Behinderungen mit dem Eisenbahnverkehr stellen ein großes und offensichtlich unlösbares Problem dar. Auch sind die für die hamburgische S-Bahn benötigten Bahnsteige inkompatibel mit dem übrigen Eisenbahnverkehr.

**Wieso das denn?**

Die S-Bahnsteige müssen eine Höhe von 96 Zentimeter haben und die Bahnsteige der normalen Eisenbahn dürfen nur maximal 76 Zentimeter hoch sein.

**Warum?**

Weil viele Eisenbahnwagen in der 96er Höhe breiter sind als die S-Bahnen und deshalb mit der Bahnsteigkante kollidieren würden.

**Und wie wurde das Problem auf der Strecke nach Stade gelöst?**

Mit fahrbaren Rampen auf dem Bahnsteig, die der Triebfahrzeugführer bei Bedarf an die S-Bahn schieben muss, damit auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste die S-Bahn benutzen können. Ist aber umständlich, zeitraubend und für die auf Selbstständigkeit bedachten mobilitätseingeschränkten Personen eine Zumutung. Und man kann nur beim Fahrzeugführer ein- und aussteigen, was bei den bis zu 200 Meter langen S-Bahnsteigen häufig lange Wege erfordert und gehbehinderte Menschen zusätzlich beeinträchtigt.

**Gut, verstanden!****Doch die S4 soll ja eigene Gleise bekommen und insofern entfällt bei uns das Problem der S-Bahn nach Stade. Was soll an den eigenen Gleisen schlecht sein?**

Na ja, schlecht ist der falsche Ausdruck. Zusätzliche Gleise sind ja nicht grundsätzlich schlecht, kosten aber sehr viel Geld und Grundstückseigentümer verlieren ohne Not einen Teil ihrer Lebensfläche. In diesem Fall werden sogar Naturschutzräume zerstört und ein Gleisbau in einem Moorgebiet stellt noch einmal ganz besondere Anforderungen an den Gleisbau und sollte tunlichst vermieden werden.

**Aber man will doch nicht zuletzt aus Gründen des Klimaschutzes Autofahrer von der Straße auf die Schiene holen!**

Klar, doch den Autofahrer interessieren die Anzahl Gleise nicht. Der will möglichst schnell und bequem von A nach B fahren. Und für die Orte Ahrensburg, Bargteheide und Bad Oldesloe einschließlich aller dazwischen liegenden kleineren Orte gibt es mit den Regional-Express-Zügen schnellere und weitaus komfortablere Verkehrsmittel als die S4. Die schnellen Regional-Express-Züge sind kompatibel mit den übrigen Zügen, so dass die Bahnsteige hundertprozentig behindertengerecht gebaut werden können und auf zusätzliche Gleise verzichtet werden kann.

**Aber es wird doch immer behauptet, dass man die zusätzlichen Gleise auch für die vielen Güterzüge braucht, die mit dem Fehmarn-Belt-Tunnel auf die Strecke kommen.**

Diese Behauptung ist falsch. Auf dem Gleisabschnitt zwischen Bad Oldesloe und Lübeck liegen auch nur zwei Gleise und da fahren genau dieselben Personen- und Güterzüge wie auf dem Abschnitt zwischen Bad Oldesloe und Hamburg. Eine zweigleisige Strecke verkraftet mit einem optimal gestaltetem Fahrplan und der immer notwendigen Betriebsreserve je Richtung etwa zehn Züge stündlich.

**Und wie viele Güterzüge sollen dort fahren?**

Die letzte Prognose der Deutschen Bahn lag bei 78 Güterzügen pro 24 Stunden, das sind 3,25 Züge pro Stunde. Wenn wir dann noch für die acht Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr, wo traditionell die meisten Güterzüge fahren, acht Güterzüge stündlich, also insgesamt 64 Güterzüge annehmen, verbleiben in den 16 Stunden von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr abends gerade einmal 14 Güterzüge, also nicht einmal einer pro Stunde!

***Gut, doch die zwei zusätzlichen S-Bahngleise sollen doch auch die Unabhängigkeit der S4 vom übrigen Eisenbahnverkehr sicherstellen.***

Das stimmt so leider auch nicht. Auf dem längsten Abschnitt zwischen Gartenholz und Bad Oldesloe soll die S4 auf den normalen Eisenbahngleisen fahren, also genau wie die S5 auf der Strecke zwischen Neugraben und Stade, was noch nie zufriedenstellend funktioniert hat und man keine Ideen hat, wie man diese Problematik verbessern könnte. Bei der S4 kommt gegenüber der S5 noch erschwerend hinzu, dass die Eisenbahngleise von der S4 mehrfach gekreuzt werden müssen und der Güterzugverkehr auf der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck mehr als doppelt so hoch sein wird wie auf der Strecke zwischen Cuxhaven und Harburg mit derzeit etwa 32 Zügen pro Tag.

***Und die Regional-Express-Züge sind angeblich sogar schneller als die S4?***

Ja, sogar erheblich! Zwischen Hamburg Hbf und Bad Oldesloe hätten Sie mit der S4 eine Fahrzeit von 47 Minuten und mit den schnellen Regional-Express-Zügen bräuchten Sie nur 32 Minuten, dazu mit fast doppelt so vielen Sitzplätzen und sogar Toiletten. Sie sparen also von Bad Oldesloe 15 Minuten Fahrzeit, von Bargteheide sind es 13 Minuten, von Ahrensburg 11 Minuten und von Rahlstedt noch 10 Minuten Ersparnis.

***Und wenn ich aus Ahrensburg bin und an einer der neuen S4-Haltestellen in Hamburg ein- und aussteigen möchte?***

Dann müssen Sie in Rahlstedt umsteigen, vom Regional-Express-Zug in die S4 oder von der S4 in den Regional-Express-Zug. Die Züge stehen stets nebeneinander an demselben Bahnsteig und es sind nur wenige Meter Fußweg, ohne jedes Treppensteigen und ohne Warten an Aufzügen.

***Verliere ich durch das Umsteigen Zeit?***

Nein, im Gegenteil! Denn Sie haben mit der Fahrt im Regional-Express-Zug mehr Fahrzeit eingespart, als Ihnen durch das Umsteigen verloren geht.

***Und von Ahrensburg aus kann ich mit den Regional-Express-Zügen auch nach Lübeck fahren?***

Ja, gegenüber heute mit nur einer Fahrt pro Stunde fahren die Regional-Express-Züge sogar vier Mal die Stunde und im Sommer ohne Umsteigen direkt bis an die Ostsee.

***Hätte ich auch Vorteile, wenn ich in Rahlstedt wohne?***

Ja, natürlich, Rahlstedt ist der größte Stadtteil Hamburgs und liegt schon viel zu lange im Schienenverkehrsschatten. Und die Vorteile für die Rahlstedter Einwohner und auch für die Rahlstedter Geschäftswelt sind besonders groß, denn je Stunde fahren

- je 6 S-Bahnen nach und von Hamburg und
- je 4 Regional-Express-Züge nach und von Hamburg mit der halben S4-Fahrzeit sowie
- je 4 Regional-Express-Züge nach und von Lübeck und teilweise direkt an die Ostsee.

Mit den schnellen Regional-Express-Zügen ist man von Hamburg Hbf in nur zehn Minuten in Rahlstedt! Das ist doppelt so schnell wie mit der S4 und genauso schnell wie mit der U1 nach Wandsbek-Markt, mit der U3 nach St. Pauli und sogar noch zwei Minuten schneller als mit der U2 nach Billstedt oder mit der U3 nach Barmbek. Rahlstedt rückt also mit den schnellen Regional-Express-Zügen viel stärker ins Hamburger Zentrum.

***Und die Güterzüge behindern die Regional-Express-Züge wirklich nicht?***

Nein, keine Sorge, denn die Fahrpläne sind perfekt aufeinander abgestimmt. Tagsüber fahren je Stunde diese vier Regional-Express-Züge und maximal zwei ICEs von und nach Skandinavien. Dann könnten also tagsüber von 6 bis 22 Uhr noch vier Güterzüge je Stunde fahren und nachts von 22 bis 6 Uhr acht Güterzüge stündlich. Macht zusammen  $4 \times 16$  und  $8 \times 8 = 132$  Güterzüge pro Tag und Richtung. Das sind knapp 70 Prozent mehr als die 78 von der Deutschen Bahn für die Strecke zwischen Hamburg und Lübeck prognostizierten Güterzüge.

***Und wenn die Fahrgäste diese schnellen Regional-Express-Züge so toll finden, dass sie nach kurzer Zeit überfüllt wären?***

Da können wir Sie beruhigen. Die Regional-Express-Züge können sogar in 3er-Traktion fahren, womit einer dieser modernen Doppelstocktriebwagen 2640 Fahrgäste befördern könnte und im geplanten 15-Min-Takt sogar die doppelte Anzahl Fahrgäste gegenüber heute. Mit der S4 wären es nur maximal 1407 Fahrgäste, wobei, wie bereits erwähnt, die gegenüber den Regional-Express-Zügen langsamere S-Bahn zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bad Oldesloe für den übrigen Verkehr ein Verkehrshindernis darstellt.

***Gut, das überzeugt mich. Eine letzte Frage: Warum wurde die S4 überhaupt in der vorliegenden Form geplant, wenn es anders viel besser und schneller geht und zudem erheblich preiswerter wird? Hat da die Politik oder die Deutsche Bahn versagt?***

Versagt ist das falsche Wort. Als mit der S4-Planung vor vielen Jahren begonnen wurde, waren die hamburgischen S-Bahn-Fahrzeuge – die zwar auf einer Entwicklung aus der 1940er Jahren beruhen – immer noch in der Fahrzeug-Entwicklung führend.

***Und heute?***

Der Fehler der S4-Planung liegt in der Trägheit der Verantwortlichen begründet, die in den letzten Jahren fast explosionsartig neu entwickelten elektrischen Triebwagen nicht beachtet zu haben. Die hamburgischen S-Bahnen sind immer noch erste Wahl, doch nur für den Stadtbetrieb, denn in einem Mischbetrieb bleiben sie auf ewig ein störender Fremdkörper. Da gibt es mittlerweile bessere Lösungen, wesentlich preiswerter, ohne zusätzlichen Flächenverbrauch und ohne Zerstörung schützenswerter Natur.

***Was also sollte man jetzt tun?***

Umdenken! Wer die S4 möglichst schnell in Betrieb nehmen möchte, sollte die Reißleine ziehen und nur bis Rahlstedt bauen. Das beschleunigt die S4-Fertigstellung um etliche Jahre, spart einen hohen dreistelligen Millionenbetrag ein und verschafft dem Stadtteil Rahlstedt zusätzlich einen wertvollen Regionalbahnhof, so wie es ihn auch im wesentlich kleineren Stadtteil Bergedorf mit nicht einmal 40.000 Einwohnern gibt. Die schnellen Regional-Express-Züge bieten nur Vorteile und für keinen anderen Ort zwischen Hamburg und Bad Oldesloe gibt es irgendwelche Nachteile. Die Politik und die Deutsche Bahn müssen dies endlich zur Kenntnis nehmen und sowohl zu Gunsten der Fahrgäste, zu Gunsten der Natur und auch zu Gunsten der Staatsfinanzen die mittlerweile zwischen Rahlstedt und Bad Oldesloe veraltete S4-Planung den neuen Erkenntnissen und der mit Riesenschritten fortgeschrittenen Fahrzeugentwicklung anpassen.

24. Januar 2026

Dieter Doege + Jens Ode