



PLANFESTSTELLUNGS- ABSCHNITT 2

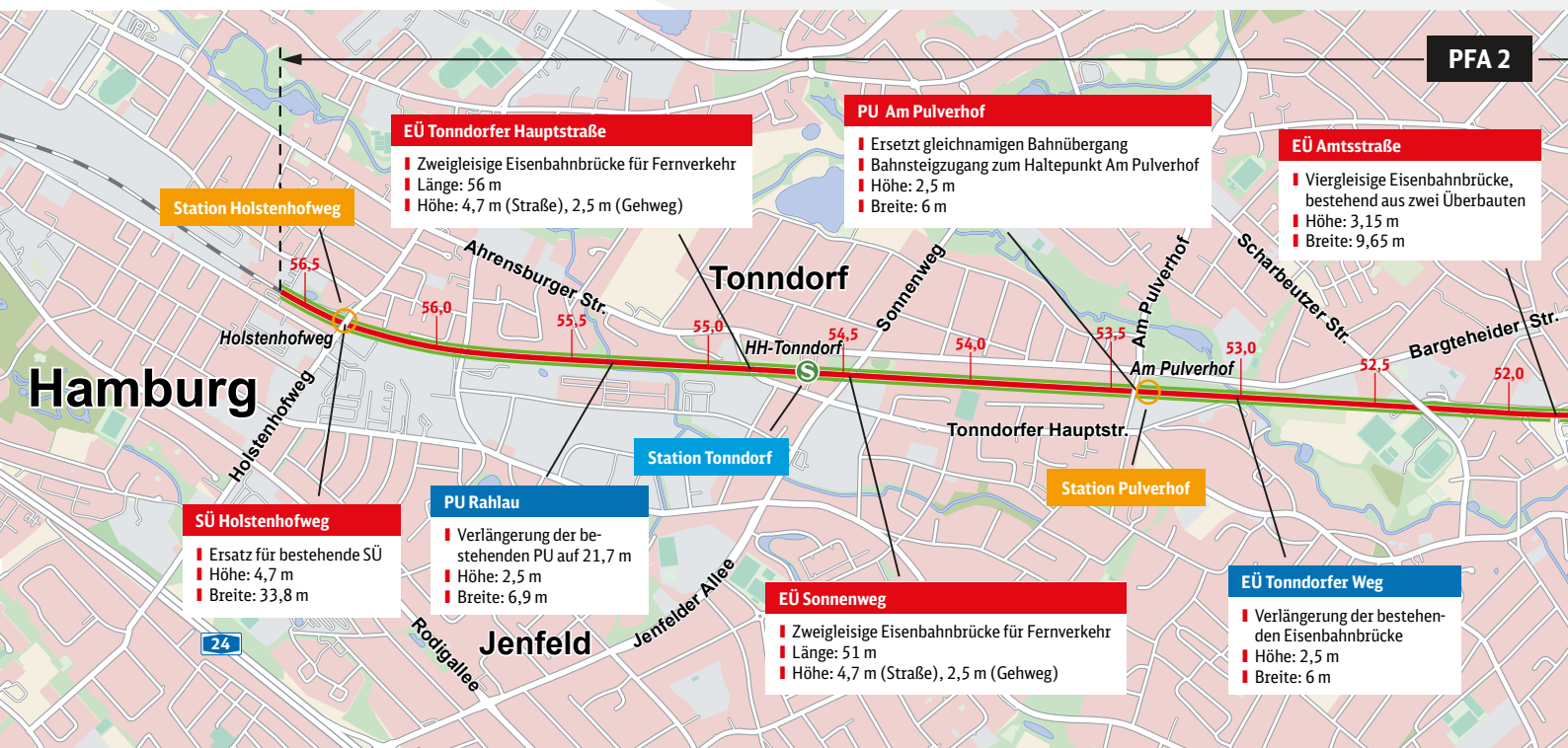
(LUETKENSALLEE–LANDESGRENZE
HAMBURG/SCHLESWIG-HOLSTEIN)

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-Bahn-Strecke schließt an die geplanten S-Bahngleise des PFA 1 an und wird östlich der Jenfelder Straße auf der vorhandenen Fernbahntrasse Lübeck–Hamburg weitergeführt.

In diesem Bereich werden die Gleise der Fernbahn südlich der Bestandsstrecke neu gebaut. Nordöstlich der Straßenüberführung (SÜ) Scharbeutzer Straße verlaufen die S-Bahngleise dann bis zur Landesgrenze parallel zur Fernbahntrasse.



Titelbild: Situation Holstenhofweg: Die bestehende Straßenüberführung wird neu gebaut, außerdem errichten wir hier eine neue Station.

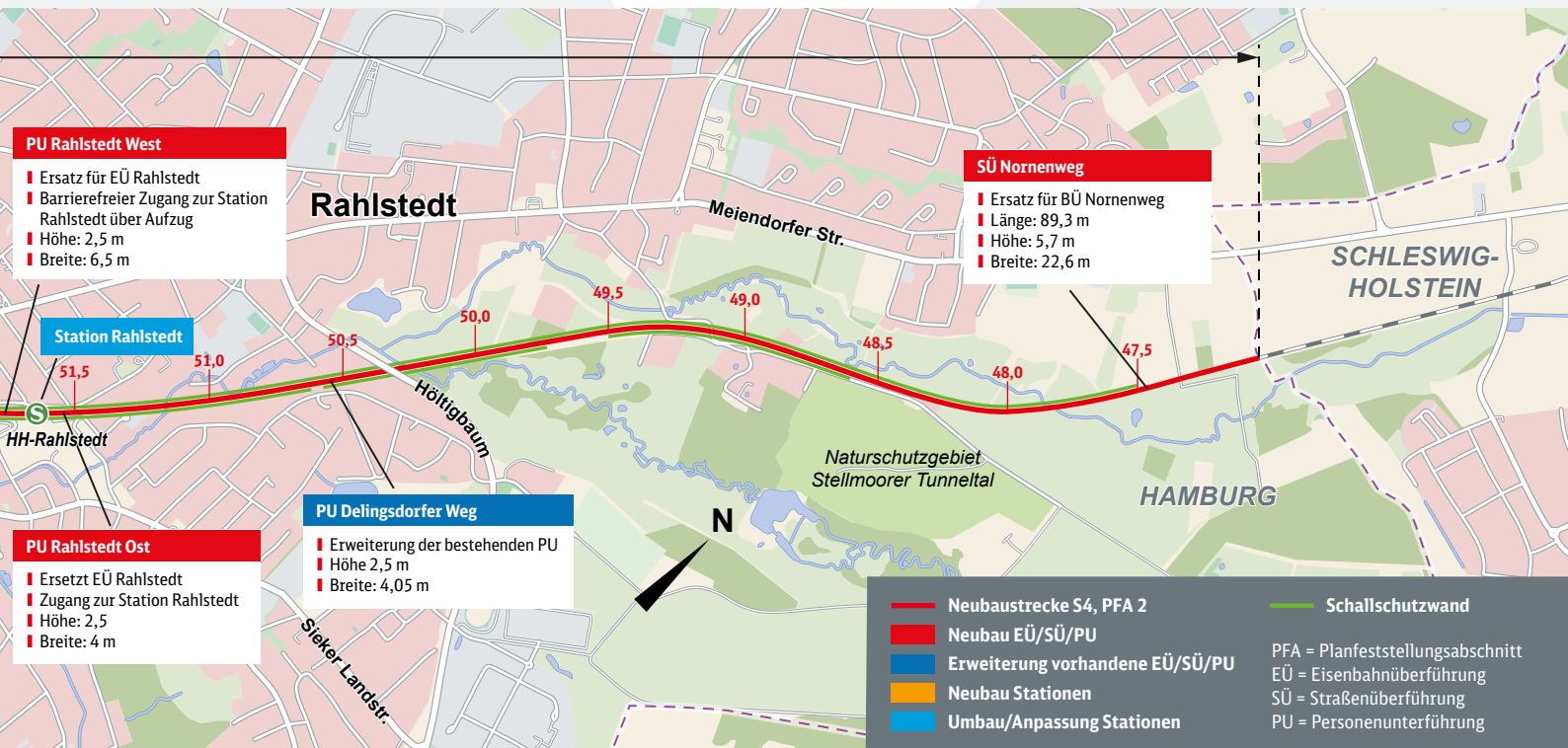
NEUE EISENBahnÜBERFÜHRUNGEN

Um Platz für die neuen S-Bahngleise zu schaffen, werden im PFA 2 mehrere Eisenbahnbrücken erweitert. Außerdem werden in diesem Zuge drei Bahnübergänge (BÜ) beseitigt und durch neue Bauwerke ersetzt. 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 und Radfahrer. Es profitieren alle Verkehrsteilnehmer: Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen entfallen künftig, die Sicherheit an der Strecke wird verbessert.



Die Station Rahlstedt erhält einen Mittelbahnsteig.





Die neue Station Pulverhof.



Die neue Station am Holstenhofweg.

BAUMASSNAHMEN AN DEN STATIONEN

Station Tonndorf

Der vorhandene Bahnsteig wird von 76 cm auf 96 cm erhöht. 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 wird durch die neuen Personenunterführungen ersetzt. Der Bahnsteig erhält unter anderem ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte sowie Fahrgastinformationsanlagen und Notrufsäulen.

NEUE STATIONEN

Station Holstenhofweg

Die neue Station Holstenhofweg wird als Mittelbahnsteig mit einer Bahnsteiglänge von 210 Metern und einer Höhe von 96 Zentimetern gebaut. Dies ermöglicht den Fahrgästen 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 wird als Mittelbahnsteig mit einer Bahnsteiglänge von 210 Metern und einer Höhe von 96 Zentimetern gebaut. 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 wird ein Bahnsteigdach mit einer Länge von 42 Metern gebaut.

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 am häufigsten Lärmschutzwände aus Aluminium eingesetzt. Diese haben eine hohe Schutzwirkung, sind leicht einsetzbar und gut zu recyceln. In Teilbereichen wird zwischen den Gleisen zusätzlich eine Mittelschallschutzwand errichtet. Die Höhe der Außenwände beträgt zwischen drei und sechs Meter.

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

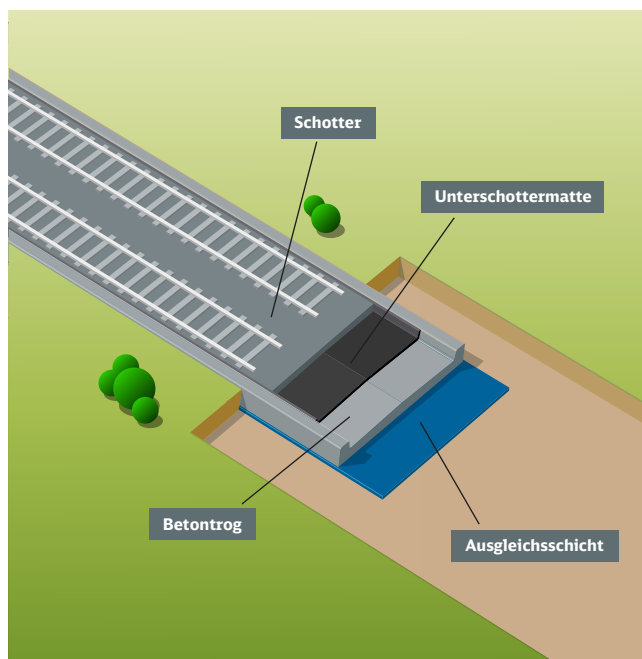
Eine glatte Schienenoberfläche verringert das Abrollgeräusch der Räder. Daher kommt im PFA 2 als weitere aktive Schallschutzmaßnahme das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) zum Einsatz: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen kann der Geräuschpegel dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden.

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 schalldämmten Lüftern, eingebaut. Anspruch und Umfang der Schallschutzmaßnahmen werden zu einem späteren Zeitpunkt durch unabhängige Gutachter geprüft und festgelegt.

ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Zum Schutz vor Erschütterungen sind im PFA 2 sieben sogenannte Schottertröge vorgesehen: Betontröge, auf die eine Unterschottermatte aufgebracht wird. Darüber werden Schotter, Schwellen und Gleise eingelagert. Durch diese Kombination werden die für die Schallbelastung verantwortlichen Frequenzen reduziert.



Aufbau eines Schottertröges

Im PFA 2 ist zudem auf einer Gesamtlänge von rund 2,3 Kilometern der Einbau von sogenannten besohnten Schwellen vorgesehen. Dabei handelt es sich um eine spezielle Betonschwelle mit einer Kunststoffbeschichtung, die die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett verringert. Dadurch wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Mit dieser Maßnahme werden die angrenzenden Gebäude im PFA 2 ausreichend vor Erschütterungen geschützt.

BAUABLAUF UND -LOGISTIK

Während der Bauzeit werden Baustelleneinrichtungsflächen entlang der Fernbahnstrecke Lübeck–Hamburg eingerichtet, um die Transportwege möglichst kurz zu halten. Die beim Bau anfallenden Bodenmaterialien werden – soweit geeignet – auf der Baustelle wiederverwendet. Ungeeignete Materialien werden nach den gesetzlichen Richtlinien getrennt, sortiert und vorschriftsmäßig entsorgt.

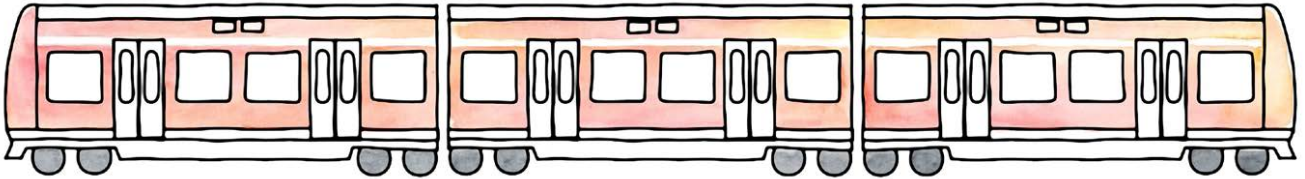
Der Transport der Baustoffe erfolgt sowohl über die Schiene als auch per Lkw über die Straße. Beeinträchtigungen für die Anwohner und den Verkehr lassen sich dabei nicht vollständig vermeiden, werden jedoch auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Um die Auswirkungen auf den Schienenverkehr gering zu halten und die Bauzeit so weit wie möglich zu verkürzen, finden die Bauarbeiten auch nachts statt.

Der Bau der S4 soll unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs erfolgen. Hierfür entwickelt die Bahn für jeden Bauabschnitt detaillierte Bauphasen und optimiert die Reihenfolge der Arbeiten: Die ersten Baumaßnahmen der Gesamtmaßnahme werden im Bereich der Station Hasselbrook stattfinden und sich im weiteren Verlauf Richtung Rahlstedt fortsetzen. Die Bauarbeiten starten voraussichtlich 2020 und dauern nach derzeitiger Planung bis 2028. Die Arbeiten für den Planfeststellungsabschnitt 2 beginnen frühestens ab 2022.

KOMMUNIKATION IM PROJEKT

Auf unserer Website www.s-bahn-4.de finden Sie aktuelle Informationen zum Projekt. Unter anderem zeigen wir dort die Veränderung der Schallsituation vor und nach dem Bau der Lärmschutzwände. Unser kostenloser Newsletter S4 NAH DRAN versorgt Sie mehrmals im Jahr mit den neuesten Nachrichten und Entwicklungen. Im Blog berichten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Projektteam über Fortschritte und gewähren einen persönlichen Blick auf das Großprojekt.

S 4



Abonnieren Sie unseren
Newsletter S4 NAH DRAN
unter www.s-bahn-4.de

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
Tel.: 040 3918-2161
s4@deutschebahn.com
www.s-bahn-4.de

Visualisierungen:
VECTORVISION GbR (Titel, S. 3, S. 4)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Oktober 2019