



S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe

Planfeststellungsabschnitt 3

Fragenkatalog & Resolution

DB Netz AG

I.NI-N-S

Stand: 22.11.2022

Inhaltsverzeichnis

1 Grundsatzfrage	6
1.1 Womit ist die Zerschneidung (Lärmschutzwände) der Stadt Ahrensburg, die starke Beeinträchtigung des Stellmoor-Ahrensburger Tunneltals in seiner Bedeutung als Naherholungsgebiet, Naturschutzgebiet, FFH Gebiet, Geotop von überregionaler Bedeutung und die Teilzerstörung einer international bedeutenden archäologischen Fundstätte durch den Bau der S4 zu rechtfertigen, wenn...	6
1.1.1 die Taktung der Personenzüge * schon jetzt völlig ausreichend ist?	6
1.1.2 Der 4-gleisige Streckenausbau ohnehin unmittelbar hinter Ahrensburg endet?	6
2 Allgemein	7
2.1 Welche Zugzahlen liegen den Planungen zugrunde ?	7
2.2 Wie sehen die aktuellen Zahlen aus?	7
2.3 Sind die Ausbaupläne der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck mit den neuen Erkenntnissen aus der Studie von Prof. Dr. jur. Michael Stuwe der „Northern Business School“ vom 23.6.2022 „Szenario 2030 – die Antwort Lübecks auf die feste FehmarnBeltQuerung“ noch vereinbar?	7
2.4 Mit was für Güterzügen ist zu rechnen – in beide Richtungen? Schweres Massengut wie Eisenerz aus Schweden oder leichtere Güter?	8
2.5 Welche Geschwindigkeiten sind für Güterzüge und durchfahrende Personenzüge in den Bereichen Ahrensburg und Tunneltal geplant?	8
2.6 Wie sieht die Verteilung über den Tag aus? BiJe stundengenau oder in Zeitblöcken 6-9, 9-12, 12-15 usw. angeben. Nur so ist die zu erwartende Belastung einschätzbar. Tag und Nacht ist zu weit gegriffen.	8
2.7 Bekommt Ahrensburg einen ICE Halt?	8
2.8 Wie hoch ist der derzeitige Energieverbrauch des Bahnbetriebes auf dem Streckenabschnitt Rahlstedt-Gartenholz und wie hoch wird er bei kürzeren Taktzeiten und mehr Haltepunkten geschätzt?	8
2.9 Wo kann man sich vergleichbare Ausbaumaßnahmen wie für Ahrensburg vorgesehen in anderen vergleichbaren Städten in Deutschland ansehen?	8
3 Vorplanung Gütertrasse	9
3.1 Nach welchen Kriterien wurde die Trasse Hamburg-Lübeck als Gütertrasse ausgewählt?	9
3.2 Nach welchen Kriterien wurde das Entscheidungsgremium zusammengestellt?	9
3.3 Wurden vollumfänglich sämtliche Alternativen für die gewählte Trasse ausgearbeitet und geprüft?	9
3.3.1 Um welche Alternativtrassen handelte es sich?	9
3.4 Wurde eine Alternativtrasse parallel zur A1 geprüft?	9
3.4.1 Wurden diese Planungen offengelegt?	9
3.4.2 Was sprach gegen die Trasse?	9
3.5 Wie weit sind die Planungen zu den dringend benötigten Ausweichstrecken über Büchen und Schwerin? Wann werden diese Strecken fertiggestellt?	10
4 Vorplanung S4	11
4.1 Sind BürgerInnenbefragungen entlang der Streckenführung hinsichtlich der neuen S4 durchgeführt worden?	11

4.1.1 Wenn ja, mit welchem Ergebnis?	11
4.1.2 Wurde die Untersuchung auch im Kreis Stormarn durchgeführt?	11
4.2 Wie kommt es zu der Annahme, dass etwa 250.000 Menschen von der neuen S4 profitieren sollen und dass ein 10-Minuten-Takt für Ahrensburg sinnvoll ist? Wir bitten um die Herleitung der Zahlen.	11
4.3 Wurde bei den Vorplanungen auch in Erwägung gezogen, den viergleisigen Ausbau der Strecke nur bis Hamburg-Rahlstedt zu realisieren, um das Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal zu schützen?	11
5 Bauphase	12
5.1 Sind auf schleswig-holsteinischer Seite entlang der Trasse Enteignungen von Privatbesitz oder öffentlichen Flächen vorgesehen?	12
5.1.1 Wenn ja, wie viele?	12
5.2 Welche Bauarbeiten sind für die neue Bahntrasse erforderlich?	12
5.3 Welche Belastungen sind für die Einwohner der Stadt Ahrensburg und Umgebung zu erwarten?	12
5.4 Wird es während der Baumaßnahmen in Ahrensburg West zu Einschränkungen des U-Bahn Verkehrs von und nach Großhansdorf kommen?	12
5.4.1 Wie sehen die aus?	12
5.4.2 Sperrungen?	12
5.4.3 Wie lange?	13
5.5 Wie lange werden die Baumaßnahmen (3. Bahntrasse, Lärmschutzwände, Brücken im Bereich Brückenstraße, Manhagener Allee, und Ostring) in der Stadt Ahrensburg dauern?	13
5.5.1 Wie viele Monate? Jahre?	13
5.5.2 Welche Einschränkungen gibt es?	13
5.5.3 Kommt es zu Sperrungen?	13
5.5.4 Wie wird ein innerstädtisches Verkehrschaos verhindert?	13
5.5.5 Wie stark sind die Einschränkungen für die Ahrensburger Geschäftswelt?	13
5.5.6 Wann wird gebaut? Tags, oder auch nachts?	13
5.6 Wie lange werden die Baumaßnahmen (zwei weitere Gleise, Lärmschutzwände, Brücken) außerhalb von Ahrensburg entlang des Tunneltals dauern?	13
5.6.1 Welche Einschränkungen gibt es (siehe vorherige Frage)?	13
5.6.2 Welche Eingriffe in die Umwelt sind damit verbunden?	13
5.6.3 Sind diese Eingriffe reversibel?	13
5.7 Wie wird der gesamte Bauverkehr organisiert?	13
5.7.1 Mit welchem LKW Aufkommen ist täglich zu rechnen?	13
5.7.2 Wie wird der LKW Verkehr in der Stadt Ahrensburg und im Tunneltal hin- und weggeleitet? Bitte auf Landkarte darstellen.	14
5.7.3 Von wo wird der Kies für die Bodenaustausch an die Strecken angeliefert? Bitte auf Landkarte darstellen.	14
5.8 Wie breit wird die Trasse im Tunneltal inklusive beidseitiger Baustraßen werden?	14
5.9 Wie breit wird die endgültige Trasse im Tunneltal inklusive der Lärmschutzwände?	14
5.10 Könnten Maßnahmen ergriffen werden, um beidseitige Baustraßen während der Bauphase zu verhindern? (z.B. Gleisbau von der Bestandsstrecke aus, wie in Dänemark üblich.)	14
5.11 Was geschieht mit dem Bodenaushub im Ahrensburger Tunneltal?	14

5.12 Während der Baumaßnahmen sind die Signalhörner bei herannahenden Zügen eine sehr störende Lärmquelle. Wie häufig werde diese pro Stunde Tags und nachts zu hören sein? In welchen Abstand werden die Signalhörner platziert?	14
6 Kosten	15
6.1 Ist eine Rentabilitätsprüfung der geplanten Baumaßnahme durchgeführt worden?	15
6.1.1 Wenn ja, mit welchem Ergebnis?	15
6.2 Angenommen, der Erfolg des 9 Euro Tickets wird einen geringeren Fahrpreis mit sich bringen, was bedeutet das dann für die finanzielle Rentabilität des Projektes?	15
6.3 Wann werden sich die Kosten amortisiert haben?	15
6.4 Wer haftet bei Überschreitung der vereinbarten Baukosten?	15
6.5 Wie hoch wären die Kosten für die Ertüchtigung der Bahnstrecke Lübeck-Büchen-Lüneburg für den Güterverkehr?	15
6.6 Wie hoch wären die Kosten für eine Neubaustrecke parallel zur A1?	15
6.7 Wie hoch sind die Kosten für die geplanten Lärmschutzwände?	15
6.8 Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten?	16
6.9 Ist das gesamte Bauprojekt bei den zu erwartenden Preissteigerungen (Ukrainekrieg, Inflation, Zinserhöhungen, gestiegene Material- und Energiekosten, Lieferengpässe und daraus entstehende Zeitverzögerungen) noch sinnvoll bzw. rentabel?	16
7 Lärmschutzwände	17
7.1 Reicht der vorgesehene Lärmschutz überhaupt für uns aus? Gesetzlich vielleicht ja, aber im Sinne des Schutzes der Menschen nicht. Der Mittelwert bei der Ermittlung der Lärmbelästigung für die Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt im großen Maße die Zeiten in denen kein Zug fährt. Das mag richtig sein für Strecken auf denen sehr wenige Züge fahren. Bei uns werden sehr viele Züge fahren, und dann sollte sichergestellt sein, dass bei der Vorbeifahrt!! des Zuges max. 50 DB anfallen.	17
7.2 Welche Möglichkeiten bestehen, um auf die geplanten Lärmschutzwände zu verzichten und diese durch innovative niedrige Lärmschutzwände zu ersetzen?	17
7.2.1 Könnte durch den Verzicht hoher Lärmschutzwände eine der beiden Baustraßen entfallen?	17
8 Abstellanlage	18
8.1 Wie groß ist die Streckenbelastung durch die über Nacht in der Abstellanlage geparkten S-Bahnzüge, wenn sie morgens zwischen 4:00 und 7:00 in den Berufsverkehr eingefädelt werden?	18
8.2 Gibt es einen alternativen Standort für die Abstellanlage „Ahrensburg Gartenholz“?	18
8.3 Gibt es die Möglichkeit eine Abstellanlage anstelle in Delingsdorf in Hamburg-Rahlstedt zu errichten? (Das muss ja geschehen, falls der Ausbau durch das Tunneltal letztendlich gerichtlich gestoppt wird. Unsere Vermutung ist, dass der viergleisige Ausbau bis Ahrensburg vor allem deswegen so emsig betrieben wird, weil die DB dadurch einen Grund hat, die Abstellanlage auf Schleswig-Holsteiner und nicht Hamburger Gebiet zu bauen?)	18
9 Brücke am BÜ „Brauner Hirsch“	19
9.1 Wie sind die exakten Dimensionen der Brücke (Länge, Breite, Höhe, Gewicht, Tragfähigkeit usw.)?	19
9.2 Wie ist der exakte Brücken-Verlauf einschließlich der Fahrbahn-Zufahrten? Visuelle Darstellung (maßstabsgerecht).	19

9.3 Wie lange dauert die Bauzeit?	20
9.3.1 Wann wird gearbeitet (Uhrzeiten, Wochenende)?	20
9.4 Wie hoch sind die Kosten des Brückenbauwerks?	20
9.5 Wie hoch sind die zu erwartenden Wartungskosten für die Stadt Ahrensburg?	20
9.6 Welche gesetzlichen Vorgaben erfordern den Neubau einer Brücke am Bahnübergang Brauner Hirsch?	20
9.7 Gibt es Hochrechnungen, um wieviel KFZ sich der Verkehr täglich erhöhen wird?	20
9.7.1 Welche Maßnahmen sind für das erhöhte Verkehrsaufkommen für das NSG Ahrensburger Tunneltals, sowie die Siedlung am Hagen und Ahrensfelde getroffen worden?	20
9.8 Welche Möglichkeiten gäbe es, um den Brückenneubau zu verhindern?	20
9.9 Wäre es möglich, komplett auf den Bahnübergang zu verzichten?	20
9.10 Wäre es möglich, den Bahnübergang nur für Fußgänger, Radfahrer, Landwirtschaft, Feuerwehr, Polizei und Rettungsfahrzeuge zu öffnen?	21
9.11 Es wird zu einer Steigerung des Lärms durch Autos kommen, wenn der Verkehr nicht mehr durch das Tal sondern in 6 - 10 m Höhe stattfindet. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind geplant?	21
10 Umwelt	22
10.1 Wie breit wird die gesamte Trasse einschließlich der Bestandsstrecke und den Lärmschutzwänden werden?	22
10.2 Wieviele Hektar Fläche wird der Trassenneubau dem Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal, also die Strecke von Rahlstedt bis Ahrensburg kosten? Und wie viel Fläche davon ist Teil der FFH-Gebiete?	22
10.3 Wie wird der Wildwechsel sichergestellt?	22
10.4 Was kann getan werden, um den unverbauten Charakter des Tunneltals zu erhalten?	22
10.5 Mit welchem Recht setzt sich die DB über die europäische FFH-Richtlinie, dass es keine Verschlechterung der Qualität von FFH-Gebieten geben darf, hinweg?	22
10.6 Die Welt hat sich in den letzten 6 Monaten dramatisch verändert. Passen die Planungen für solche in eine ungewisse Zukunft gerichteten Großprojekte, die extrem klimafeindlich sind, überhaupt noch in unser Leben?	22
10.7 Müssen wir nicht endlich anfangen, uns von dem MoJo „Größer, schneller, bequemer“ zu verabschieden?	23
11 Fragen an die Stadtverwaltung Ahrensburg:	24
11.1 Muss nicht realistischerweise erst die Nordtangente gebaut werden bevor man die Brücke über den Ostring erweitert? Wenn es hier zu Sperrungen und Einschränkungen kommt, ist mit einem großen Verkehrschaos auf dieser wichtigen Verbindung für die Stadt Ahrensburg zu rechnen.	24

Grundsatzfrage

Womit ist die Zerschneidung (Lärmschutzwände) der Stadt Ahrensburg, die starke Beeinträchtigung des Stellmoor-Ahrensburger Tunneltals in seiner Bedeutung als Naherholungsgebiet, Naturschutzgebiet, FFH Gebiet, Geotop von überregionaler Bedeutung und die Teilzerstörung einer international bedeutenden archäologischen Fundstätte durch den Bau der S4 zu rechtfertigen, wenn...

die Taktung der Personenzüge * schon jetzt völlig ausreichend ist?

*Auszug aus dem aktuellen Fahrplan:

Ahrensburg – HH

6:07 | 6:11 | 6:24 | 6:41 | 6:54 | 7:07 | 7:11 | 7:24 | 7:41 | 7:54 | 8:11

HH - Ahrensburg

16:11 | 16:25 | 16:34 | 16:41 | 16:55 | 17:11 | 17:25 | 17:34 | 17:41 | 17:55

Zusätzlich verkehren während der Rushhour die U-Bahnen der U1 ab Ahrensburg Ost und Ahrensburg West im 10-Minuten Takt!

Die S4 ist ein wichtiges Nahverkehrsprojekt für Hamburg und Schleswig-Holstein. Zukünftig profitieren bis zu 250.000 Pendler: innen zwischen Ahrensburg und Hamburg von der neuen S-Bahn-Linie. Diese entlastet obendrein den Hamburger Hauptbahnhof. Die S4 rollt künftig auf zwei eigenen Gleisen. Die Anwohner: innen profitieren von einer direkten Bahnverbindung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein, besseren Umsteigemöglichkeiten und kürzeren Wegen: Viele Ziele innerhalb Hamburgs sind direkt erreichbar, ohne Umstieg am Hauptbahnhof. Die zwei neuen S-Bahngleise nutzt ausschließlich die S4. Damit sorgen wir für mehr Verlässlichkeit und schaffen neue Kapazitäten für einen umweltfreundlichen Bahnverkehr.

Eine Optimierung der RB81-Linie ist bei der mit dem S-Bahnausbau angestrebten Steigerung der Fahrgastzahlen bis 2030 nicht geeignet, den Personennahverkehr zwischen Bad Oldesloe und Hamburg Hauptbahnhof zu verbessern. Während hierbei werktags mit 40.300 Ein- und Aussteigern zu rechnen ist, erhöht sich deren Anzahl bei Umsetzung des Vorhabens S4 (RE8, RE80 und S4) auf 64.000.

der 4-gleisige Streckenausbau ohnehin unmittelbar hinter Ahrensburg endet?

Siehe vorherige Antwort.

Allgemein

Welche Zugzahlen liegen den Planungen zugrunde?

Der ursprünglichen Planung lagen die Zugzahlen des Bundes für den Prognosehorizont 2025 zugrunde. Mit Veröffentlichung der Prognosezahlen 2030 wurde die Planung mit den aktuellen Zugzahlen überarbeitet.

Wie sehen die aktuellen Zahlen aus?

Aktuelle Zugzahlen

Strecke 1120 Hamburg - Lübeck (Fernbahn [Abschnitt Ahrensburg - Wandsbek])

Zugart	Anzahl	Anzahl
Traktion	Tag	Nacht
GZ-E	9	19
RV	142	27
ICE/IC-E	8	0
Summe	159	46

Prognosezahlen 2030 des Bundes

Strecke 1120 Hamburg - Lübeck (Fernbahn [Abschnitt Ahrensburg - Wandsbek])

Zugart	Anzahl	Anzahl
Traktion	Tag	Nacht
GZ-E	50	38
RV	58	16
ICE/IC-E	21	3
Summe	129	57

Strecke 1249 (S-Bahn [Abschnitt Ahrensburg - Hasselbrook])

Zugart	Anzahl		Anzahl
Traktion	Tag		Nacht
GZ-E*	4		2
S-Bahn	134		26
Summe	138		28

GZ = Güterzug

RV = Regionalzug

S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...

IC = Intercityzug (auch Railjet)

ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV

- E = Bespannung mit E-Lok

- ET = Elektrotriebzug

* Instandhaltung, etc.

Sind die Ausbaupläne der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck mit den neuen Erkenntnissen aus der Studie von Prof. Dr. jur. Michael Stuwe der „Northern Business School“ vom 23.6.2022 „Szenario 2030 – die Antwort Lübecks auf die feste FehmarnBeltQuerung“ noch vereinbar?

Das verkehrliche Gutachten des Instituts für Nordeuropäische Wirtschaftsforschung, welches von der Stadt Lübeck in Auftrag gegeben wurde, liegt der DB Netz AG nicht vor und kann somit nicht im Detail bewertet werden.

Für die DB Netz AG ist der Bundesverkehrswegeplan 2030 mit entsprechender Infrastrukturentwicklung (Deutschlandtakt) maßgeblich.

Mit was für Güterzügen ist zu rechnen – in beide Richtungen? Schweres Massengut wie Eisenerz aus Schweden oder leichtere Güter?

Die DB Netz AG als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur stellt die Trassen zur Verfügung. Grundsätzlich können alle Güter auf dieser Strecke transportiert werden. Welche es dann tatsächlich sein werden, können wir heute nicht sagen – das hängt auch von den Eisenbahnverkehrsunternehmen ab, die die Strecke künftig nutzen werden.

Welche Geschwindigkeiten sind für Güterzüge und durchfahrende Personenzüge in den Bereichen Ahrensburg und Tunneltal geplant?

Die maximalen Geschwindigkeiten für die einzelnen Zugarten sind:

Fernverkehrszüge: max. 140 km/h

Güterzüge: max. 100 km/h

S-Bahn: max. 140 km/h

Wie sieht die Verteilung über den Tag aus? Bitte stundengenau oder in Zeitblöcken 6-9, 9-12, 12-15 usw. angeben. Nur so ist die zu erwartende Belastung einschätzbar. Tag und Nacht ist zu weit gegriffen.

Die Verteilung der Züge erfolgt in zwei Zeitblöcken, tagsüber (Zeitraum 6-22 Uhr) und nachts (Zeitraum 22-6 Uhr).

Gemäß der Prognosezahlen 2030 werden tagsüber ca. 267 Züge und nachts ca. 85 Züge fahren.

Bekommt Ahrensburg einen ICE Halt?

Nach den derzeitigen Planungen ist mittel- und langfristig kein ICE-Halt in Ahrensburg vorgesehen. Mit den eng getakteten Nahverkehrsanschlüssen ist die Stadt über den Knotenbahnhof Hamburg sehr gut in das bundesdeutsche Fernverkehrsnetz eingebunden.

Wie hoch ist der derzeitige Energieverbrauch des Bahnbetriebes auf dem Streckenabschnitt Rahlstedt-Gartenholz und wie hoch wird er bei kürzeren Taktzeiten und mehr Haltepunkten geschätzt?

Leider verfügen wir über keine Informationen zu Energieverbräuchen auf einzelnen Streckenabschnitten.

Wo kann man sich vergleichbare Ausbaumaßnahmen wie für Ahrensburg vorgesehen in anderen vergleichbaren Städten in Deutschland ansehen?

Eine vergleichbare Ausbaumaßnahme ist der Neubau der S6 in Frankfurt und ggf. ausgehend vom Ausmaß der Betroffenheiten bei Fehmarnbelt, die Stadt Lübeck.

Vorplanung Gütertrasse

Nach welchen Kriterien wurde die Trasse Hamburg–Lübeck als Gütertrasse ausgewählt?

Es gibt im Bereich Stormarn kein Güterverkehrsprojekt, sondern nur die bestehenden Gleise, die seit Jahrzehnten für den Güterverkehr genutzt werden.

Das Projekt S4 ist ein reines Nahverkehrsprojekt und unabhängig von der Güterstrecke Hamburg – Lübeck zu sehen.

Nach welchen Kriterien wurde das Entscheidungsgremium zusammengestellt?

Es gibt im Bereich Stormarn kein Güterverkehrsprojekt, sondern nur die bestehenden Gleise, die seit Jahrzehnten für den Güterverkehr genutzt werden.

Das Projekt S4 ist ein reines Nahverkehrsprojekt und unabhängig von der Güterstrecke Hamburg – Lübeck zu sehen.

Wurden vollumfänglich sämtliche Alternativen für die gewählte Trasse ausgearbeitet und geprüft?

Es gibt im Bereich Stormarn kein Güterverkehrsprojekt, sondern nur die bestehenden Gleise, die seit Jahrzehnten für den Güterverkehr genutzt werden.

Die S4 selbst ist ein reines Nahverkehrsprojekt. Dennoch hat die DB eine alternative Route für die S4 entlang der A1 geprüft.

Um welche Alternativtrassen handelte es sich?

Die DB hat eine alternative Route für die S4 entlang der A1 geprüft.

Wurde eine Alternativtrasse parallel zur A1 geprüft?

Die DB hat eine alternative Route für die S4 entlang der A1 geprüft.

Wurden diese Planungen offengelegt?

Ja. Diese liegen in den Planungsunterlagen für den Bauabschnitt 2 vor.

Darüber hinaus bewertete das Bundesverwaltungsgericht im Zuge der Klageverfahren im Bauabschnitt 1 die Variante A1.

Was sprach gegen die Trasse?

Eine alternative Trassenführung entlang der A1 hätte u.a. erhebliche neue Eingriffe in die Umwelt sowie weitreichende Betroffenheiten zur Folge.

Unter anderem sprechen folgende Aspekte gegen eine A-1-Variante:

- Eingriff in die Naturschutzgebiete Rehkoppel, Travetal, Gölm bach, Staatsforst Reinefeld und Barnitz.

- Hohe Betroffenheiten in Siedlungsbereichen: Hamburg-Hamm, Hamburg Jenfeld, Öjendorfer See / Öjendorfer Park, Glinde, Melsdorf Großhansdorf / Mannhagen / Siek, Hoisdorf, Kalkkuhle / Todendorf, Lasbek, Barkhorst, Schwienköben, Klein Barnitz, Rethwisch, Klein Wesenberg.
- Die Einbindung einer NBS-Güterstrecke in den Ballungsraum Hamburg in Richtung HH-Rothenburgsort ist aufgrund der dichten Bebauung nur mit massiven Eingriffen in die gewachsene Bebauung möglich.
- Höhere Flächeninanspruchnahme als bei einer Gleiserweiterung im Bestand.

Zudem entschied das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 05.10.2021, dass die eingereichte Planung zur S4 alternativlos und eine detaillierte Alternativenprüfung der Gütertrasse nicht Bestandteil des Projektes S4 ist.

Wie weit sind die Planungen zu den dringend benötigten Ausweichstrecken über Büchen und Schwerin? Wann werden diese Strecken fertiggestellt?

Die **Strecke Lübeck-Bad Kleinen** wird im Rahmen der ABS Lübeck - Schwerin elektrifiziert und für den Schienenverkehr bedarfsgerecht angepasst. Ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Lübeck - Bad Kleinen ist nicht vorgesehen. Die Strecke wird für eine mögliche Güterzuglänge von 740 m angepasst. Dies ist auch auf den Seiten des BMDV (PRINS Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030) nachzulesen. Bisher wird in der Prognose 2030 von 8 SGV pro Tag ausgegangen. Eine Einfädelung der Güterzugverkehre in die Strecke Hamburg-Berlin ist in einem großen Ausmaß aufgrund o.g. Aspekte nicht vorgesehen.

Die **Strecke Lübeck - Büchen** ist nicht für den Verkehr von 835 m langen Güterzügen vorgesehen und es gibt keine Bestrebungen die Strecke dahingehend auszubauen oder anzupassen. Bisher ist die Strecke eingleisig und nicht elektrifiziert. Planungen zum Ausbau sind aktuell nicht vorhanden.

Vorplanung S4

Sämtliche Unterlagen zur Vorplanung zum Projekt S4 finden Sie auf der Website der nah.sh.

Sind BürgerInnenbefragungen entlang der Streckenführung hinsichtlich der neuen S4 durchgeführt worden?

Die Bahn pflegt seit 2015 den engen Austausch mit der Öffentlichkeit/den Betroffenen. Zwischen 2015 und 2017 lag der Fokus besonders auf Bürger:innen-Sprechstunden, bei denen Interessierte persönliche Gespräche mit dem Projektteam führen konnten. Auch Infomärkte für Pendler:innen, Anwohner:innen und interessierte Bürger:innen sowie Anwohner:innen-Veranstaltungen in besonders betroffenen Straßenzügen boten Raum für Gespräche. Eine Podiumsdiskussion zum Thema Güterverkehr veranstalteten wir im Jahr 2017.

Im Jahr 2018 war das Projektteam erstmals mit dem Großprojekte-Infomobil in der Region unterwegs, um den Dialog direkt im Zentrum der betroffenen Ortschaften zu suchen. Bei 86 Hausbesuchen sprachen die Anwohner:innen mit den DB-Expert:innen.

Die nächste Öffentlichkeitsveranstaltung ist die Auftaktveranstaltung ca. einen Monat vor Auslegung der Planunterlagen im Bauabschnitt 3. Ergänzt wird dies um das Angebot von Bürger:innengesprächen.

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Viele Bürger:innen äußerten Ideen und Anmerkungen, die das Projektteam aufnahm und berücksichtigte (Bsp. die neue Brücke am Braunen Hirschen).

Grundlegend bestand Konsens hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit des ÖPNV. Die S4 wird im Norden Deutschlands sehr positiv gesehen.

Wurde die Untersuchung auch im Kreis Stormarn durchgeführt?

Ja, wir führten die Bürger:innenbeteiligung auch im Kreis Stormarn, von Bargteheide bis Bad Oldesloe, durch.

Wie kommt es zu der Annahme, dass etwa 250.000 Menschen von der neuen S4 profitieren sollen und dass ein 10-Minuten-Takt für Ahrensburg sinnvoll ist? Wir bitten um die Herleitung der Zahlen.

NAH.SH und hvv führten zu Beginn der Planungen eine Untersuchung durch, in der sie u.a. verschiedene Stationslagen prüften. Auf Grundlage dieser Ergebnisse planten wir die Stationslagen. Durch die neuen Stationen und die verbesserte Anbindung an die S-Bahn (Anpassung von Buslinien, B+R-Flächen etc.) profitieren zukünftig 250.000 Menschen von der S4.

Wurde bei den Vorplanungen auch in Erwägung gezogen, den viergleisigen Ausbau der Strecke nur bis Hamburg-Rahlstedt zu realisieren, um das Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal zu schützen?

Wir haben diverse Varianten mit unseren Fachleuten geprüft und diskutiert.

Es wurde eine eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung (EBWU) durchgeführt. Hierzu wurden unterschiedliche Gleisvarianten konstruiert und mittels Fahrplansimulationen auf ihre Gebrauchsfähigkeit getestet. Diese Simulation wurde von der minimalsten Lösung mit S-Bahngleisen nur bis Hamburg Rahlstedt und mit einem Ausbau bis Bargteheide durchgeführt. Die aktuelle Planung der S4 ergab sich als die Variante, bei der die Betriebsqualität für alle Verkehre wirtschaftlich optimal und robust ist und somit als nachhaltige Lösung zu favorisieren ist.

Bauphase

Sind auf schleswig-holsteinischer Seite entlang der Trasse Enteignungen von Privatbesitz oder öffentlichen Flächen vorgesehen?

Für den Bau der S4 ist es erforderlich, dass auch Teile von Grundstücken Dritter in Anspruch genommen werden. Hierbei reduzierten wir die Inanspruchnahme auf das notwendige Minimum. Alle Eigentümer:innen, die von einer Flächeninanspruchnahme betroffen sind, informieren wir frühzeitig. Das Ziel ist immer, mit allen Betroffenen eine gütliche Einigung über die Inanspruchnahme zu erzielen. Hierfür geht das Projektteam auf die Betroffenen zu, um alle wichtigen Details zu besprechen.

Wenn ja, wie viele?

Siehe vorherige Antwort.

Welche Bauarbeiten sind für die neue Bahntrasse erforderlich?

Im Bauabschnitt 3 umfassen die Arbeiten den Neubau einer zweigleisigen S-Bahnstrecke parallel zur bestehenden Strecke 1120 (Hamburg - Lübeck) auf nördlicher Seite bis Ahrensburg sowie den Neubau einer eingleisigen S-Bahnstrecke parallel zur Bestandsstrecke 1120 auf nördlicher Seite von Ahrensburg bis Ahrensburg-Gartenholz. Zudem planen wir den teilweisen Neubau/die Anpassung der Bestandsgleise auf südlicher Seite.

Es werden vier Eisenbahn-, drei Straßen- sowie zwei Fußgängerbrücken und einen Personentunnel gebaut. Den Haltepunkt Ahrensburg-West bauen wir komplett neu.

Die Bauarbeiten umfassen zudem neue Lärmschutzwände auf einer Länge von ca. neun Kilometern.

Welche Belastungen sind für die Einwohner der Stadt Ahrensburg und Umgebung zu erwarten?

Wir möchten diese so gering wie möglich halten. Dies betrifft sowohl die Bau- als auch die Betriebsphase nach Fertigstellung. Hierfür treten wir mit der Stadt sowie den Betroffenen an der Strecke in Kontakt. Noch befinden wir uns jedoch in der Planungsphase.

Information zur Bauphase: Wir unterliegen strengen Auflagen, an die sich die von uns beauftragten Firmen halten müssen. Um dies zu gewährleisten, werden zum Beispiel permanent Lärmmessungen durchgeführt.

Wird es während der Baumaßnahmen in Ahrensburg West zu Einschränkungen des U-Bahn Verkehrs von und nach Großhansdorf kommen?

Es wird zu Einschränkungen bei der U1 kommen. Wir werden aber auch hier die Eingriffe so klein wie möglich halten. Abstimmungen mit allen Beteiligten finden im Vorwege statt.

Wie sehen die aus?

Zusätzlich zu den beiden bestehenden Gleisen über das Gleis der U1 sind zwei neue S-Bahngleise zu planen. Für die Umsetzung der Maßnahmen an der Brücke (beispielsweise für das Ausheben der bestehenden Überbauten, Rückbauarbeiten der Widerlager, Herstellung des Ersatzneubaus) muss das Gleis der U1 temporär gesperrt werden.

Sperrungen?

Siehe vorherige Antwort.

Wie lange?

Das können wir heute in der aktuellen Planungsphase noch nicht genau sagen.

Wie lange werden die Baumaßnahmen (3. Bahntrasse, Lärmschutzwände, Brücken im Bereich Brückenstraße, Manhagener Allee, und Ostring) in der Stadt Ahrensburg dauern?

Wie viele Monate? Jahre?

Wir gehen von einer Bauzeit von ca. fünf Jahren aus.

Welche Einschränkungen gibt es?

Wir befinden uns aktuell in der Planungsphase. Der konkrete Bauablauf sowie die Baulogistik stehen noch nicht fest.

Kommt es zu Sperrungen?

Wir befinden uns aktuell in der Planungsphase. Der konkrete Bauablauf sowie die Baulogistik stehen noch nicht fest.

Wie wird ein innerstädtisches Verkehrschaos verhindert?

Das möchten wir unbedingt vermeiden!

Wie stark sind die Einschränkungen für die Ahrensburger Geschäftswelt?

Wir werden uns mit den Geschäftsleuten dazu abstimmen und deren Wünsche aufnehmen, um genau das zu verhindern.

Wann wird gebaut? Tags, oder auch nachts?

Tagsüber, teilweise aber auch in der Nacht.

Wie lange werden die Baumaßnahmen (zwei weitere Gleise, Lärmschutzwände, Brücken) außerhalb von Ahrensburg entlang des Tunneltals dauern?

Für die Baumaßnahmen im Bauabschnitt 3 sind fünf Jahre geplant.

Welche Einschränkungen gibt es (siehe vorherige Frage)?

Auch hierzu können wir derzeit noch nichts Konkretes sagen, da wir uns aktuell in der Planungsphase befinden.

Welche Eingriffe in die Umwelt sind damit verbunden?

Wir benötigen Flächen für die Baulogistik sowie den Raum für die neuen Gleise. Auch hier gilt die Maxime, die Eingriffe so klein wie möglich zu halten.

Sind diese Eingriffe reversibel?

Für jeden Eingriff in die Umwelt gibt es eine Kompensation. Diese versuchen wir, wenn möglich, ortsnah vorzunehmen. Ist dies nicht möglich, erfolgt der Ausgleich an anderer Stelle, wie zum Beispiel Aufwertungsmaßnahmen im Schwarzen Moor und beim Dänenteich oder extensive Grünlandnutzung in der Barker Heide).

Wie wird der gesamte Bauverkehr organisiert?

Wir erarbeiten hierfür ein Logistik- und Baustellenkonzept, selbstverständlich in enger Abstimmung mit den Beteiligten, wie z. B. der Stadt Ahrensburg.

Mit welchem LKW Aufkommen ist täglich zu rechnen?

Das ist eine Frage der Baulogistik, die wir heute noch nicht beantworten können.

Wie wird der LKW Verkehr in der Stadt Ahrensburg und im Tunneltal hin- und weggeleitet? Bitte auf Landkarte darstellen.

Das ist eine Frage der Bauleistik, die wir heute noch nicht beantworten können.

Von wo wird der Kies für die Bodenaustausch an die Strecken angeliefert? Bitte auf Landkarte darstellen.

Das ist eine Frage der Bauleistik, die wir heute noch nicht beantworten können.

Wie breit wird die Trasse im Tunneltal inklusive beidseitiger Baustraßen werden?

Die Baustraße nordwestlich der Strecke 1249 (neue S-Bahnstrecke) weist inkl. Begegnungsmöglichkeiten eine Breite von $\geq 3,50$ m auf. Eine weitere Fläche zur Abwicklung der Baumaßnahmen südöstlich der bestehenden Strecke Hamburg - Lübeck (Strecke 1120) ist 3,50 m breit.

Da die Baustraßen und weitere Flächen zur Abwicklung der Baumaßnahmen nicht unmittelbar an die Bahntrasse anschließen, ist eine Aussage zur Gesamtbreite der Trasse nicht aussagekräftig.

Wie breit wird die endgültige Trasse im Tunneltal inklusive der Lärmschutzwände?

Die endgültige Trassenführung inklusive der vier Gleise (bestehende Trasse 1120 und neue S-Bahngleise Strecke 1249) plus der Lärmschutzwand in östliche Richtung ergibt eine Breite von ca. 24 m.

Könnten Maßnahmen ergriffen werden, um beidseitige Baustraßen während der Bauphase zu verhindern? (z.B. Gleisbau von der Bestandsstrecke aus, wie in Dänemark üblich.)

Eine gleisgebundene Logistik sowie gleisseitige Bauausführungen bzw. An- und Abtransporte berücksichtigen wir natürlich in der Bauablaufplanung. Diese können jedoch Baustraßen und Baustelleeinrichtungsflächen nicht vollständig ersetzen.

Was geschieht mit dem Bodenaushub im Ahrensburger Tunneltal?

Es wird ein Bodenverwertungskonzept erarbeitet. Dies ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Während der Baumaßnahmen sind die Signalhörner bei herannahenden Zügen eine sehr störende Lärmquelle. Wie häufig werde diese pro Stunde Tags und nachts zu hören sein? In welchem Abstand werden die Signalhörner platziert?

Dies können wir zum jetzigen Zeitpunkt, in der aktuellen Planungsphase, noch nicht beantworten.

Kosten

Ist eine Rentabilitätsprüfung der geplanten Baumaßnahme durchgeführt worden?

Bei dem Projekt S4 (Ost) handelt es sich um ein Nahverkehrsprojekt. Die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein strebten eine Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (kurz: GVFG) an, bei dem der Bund gemeinsam mit den Ländern Nahverkehrsprojekte finanziert. Für GVFG-Projekte ist eine standardisierte Bewertung unter bestimmten Rahmenbedingungen, wie z. B. der Kostenumfang einer Maßnahme, anzuwenden.

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Ergebnisse der standardisierten Bewertung liegen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein sowie dem Bund vor. Grundsätzlich ist eine Finanzierung über das GVFG nur möglich, wenn diese Bewertung positiv ausfällt.

Angenommen, der Erfolg des 9 Euro Tickets wird einen geringeren Fahrpreis mit sich bringen, was bedeutet das dann für die finanzielle Rentabilität des Projektes?

Bei dem 9 Euro Ticket handelte es sich um ein befristetes, 3-monatiges Angebot, das Teil eines Entlastungspaketes des Bundes war.

Wann werden sich die Kosten amortisiert haben?

Die Investitionen zu diesem Vorhaben tätigten der Bund sowie die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein. Die DB AG erhielt den Auftrag zur Planung und Umsetzung dieser Maßnahme. Wann sich die Investitionskosten amortisiert haben, liegt im Verantwortungsbereich der Zuwendungsgeber.

Wer haftet bei Überschreitung der vereinbarten Baukosten?

Für das Projekt S-Bahnlinie S4 schlossen alle Beteiligten – der Bund, die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, sowie die DB AG – gemeinsame Finanzierungsverträge. In diesen Verträgen sind die Anteile aller Beteiligten an den Gesamtkosten des Projektes vereinbart. Darüber hinaus hielten die Beteiligten in diesen Verträgen fest, dass – sollten sich die Gesamtkosten des Projektes erhöhen – die Kosten nach einem festgelegten Schlüssel zwischen dem Bund und den beiden beteiligten Ländern aufgeteilt werden.

Wie hoch wären die Kosten für die Ertüchtigung der Bahnstrecke Lübeck-Büchen-Lüneburg für den Güterverkehr?

Informationen hierzu sind in [PRINS](#) (Projektinformationssystem) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zu finden.

Die S4 wird dort unter Punkt 1.10 als Alternative benannt („Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (K-002-V01) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse. Deshalb wird das Teilprojekt „ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“ derzeit nicht weiterverfolgt.“)

Wie hoch wären die Kosten für eine Neubaustrecke parallel zur A1?

Die Variantenbetrachtung und deren erste monetäre Einschätzungen erfolgten in den Leistungsphasen 1 und 2 (nach HOAI). Diese Leistungsphasen wurden durch die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein vergeben.

Wie hoch sind die Kosten für die geplanten Lärmschutzwände?

Die voraussichtlichen Kosten für die geplanten Lärmschutzwände sind Bestandteil des Schalltechnischen Gutachtens, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist. Da die Unterlagen noch nicht planfestgestellt sind, können sich die Kosten mit Planfeststellungsbeschluss noch ändern.

Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten?

Die Veröffentlichung der bisher erteilten Zuwendungen für das Projekt S4 obliegt den Zuwendungsgebern (Bund und den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein).

Ist das gesamte Bauprojekt bei den zu erwartenden Preissteigerungen (Ukrainekrieg, Inflation, Zinserhöhungen, gestiegene Material- und Energiekosten, Lieferengpässe und daraus entstehende Zeitverzögerungen) noch sinnvoll bzw. rentabel?

Für das Projekt S4 definierten wir Chancen und Risiken und bewerteten diese marktüblich. Diese Chancen und Risiken stimmten wir mit den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein ab. Darüber hinaus informieren wir die Ländervertreter:innen regelmäßig über aktuelle Entwicklungen im Projekt.

Lärmschutzwände

Reicht der vorgesehene Lärmschutz überhaupt für uns aus? Gesetzlich vielleicht ja, aber im Sinne des Schutzes der Menschen nicht. Der Mittelwert bei der Ermittlung der Lärm-belästigung für die Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt im großen Maße die Zeiten in denen kein Zug fährt. Das mag richtig sein für Strecken auf denen sehr wenige Züge fahren. Bei uns werden sehr viele Züge fahren, und dann sollte sichergestellt sein, dass bei der Vorbeifahrt!! des Zuges max. 50 DB anfallen.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ermittelten Fachexpert:innen die betriebsbedingten Schallimmissionen aus Schienenverkehrslärm nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke der S-Bahnlinie S4 im PFA 3. Die Berechnung und Beurteilung erfolgt gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung ([16. BImSchV](#)).

Zum Schutz der von Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV betroffenen Bebauung erarbeiteten wir ein umfangreiches Lärmschutzkonzept mit aktiven Schallschutzmaßnahmen. Dies umfasst Lärmschutzwände mit Höhen von drei bis sechs Meter auf der Nordwestseite und in Teilbereichen an der Südostseite entlang der Strecke.

Welche Möglichkeiten bestehen, um auf die geplanten Lärmschutzwände zu verzichten und diese durch innovative niedrige Lärmschutzwände zu ersetzen?

Die erzielbaren Pegelminderungen durch niedrige Schallschutzwände sind bereits gegenüber einer nur 2,0 m hohen konventionellen Lärmschutzwand deutlich geringer.

Im Fall der vorliegenden Grenzwertüberschreitungen sind niedrige Schallschutzwände kaum geeignet, die erforderlichen Pegelminderungen zu erreichen. Ergänzend untersuchten Fachexpert:innen jedoch eine Variante mit niedrigen Schallschutzwänden, die auf hohe Außenwände verzichtet. Hierzu wurden alle Gleise beidseitig mit niedrigen Schallschutzwänden abgeschirmt, wobei zusätzlich Maßnahmen an den Gleisen berücksichtigt werden. Im Ergebnis sind im Vergleich zur Maximalschutzvariante deutlich mehr Schutzfälle zu verzeichnen.

Könnte durch den Verzicht hoher Lärmschutzwände eine der beiden Baustraßen entfallen?

Nein.

Abstellanlage

Wie groß ist die Streckenbelastung durch die über Nacht in der Abstellanlage geparkten S-Bahnzüge, wenn sie morgens zwischen 4:00 und 7:00 in den Berufsverkehr eingefädelt werden?

Hierzu können wir in der jetzigen Planungsphase noch keine Angaben machen. Ein Betriebskonzept für die Abstellanlage wird noch erstellt.

Gibt es einen alternativen Standort für die Abstellanlage „Ahrensburg Gartenholz“?

Da das S-Bahngleis hinter der Station Ahrensburg-Gartenholz (Richtung Delingsdorf) in die Bestandsstrecke übergeht, muss auch die Abstellanlage hinter dieser Station liegen. Aufgrund der notwendigen Flächeninanspruchnahme ist daher der geplante Standort alternativlos.

Gibt es die Möglichkeit eine Abstellanlage anstelle in Delingsdorf in Hamburg-Rahlstedt zu errichten? (Das muss ja geschehen, falls der Ausbau durch das Tunneltal letztendlich gerichtlich gestoppt wird. Unsere Vermutung ist, dass der viergleisige Ausbau bis Ahrensburg vor allem deswegen so emsig betrieben wird, weil die DB dadurch einen Grund hat, die Abstellanlage auf Schleswig-Holsteiner und nicht Hamburger Gebiet zu bauen?)

Da der zweigleisige Streckenausbau für die S-Bahn bis zum Bahnhof Ahrensburg und der eingeleisige Streckenausbau bis kurz hinter die Station Ahrensburg-Gartenholz führt, ist eine Abstellanlage in Hamburg-Rahlstedt betrieblich nicht sinnvoll, da die S-Bahnzüge bis Ahrensburg-Gartenholz fahren und dort die Abstellanlage benötigt wird.

Am Bahnhof Rahlstedt sehen wir lediglich ein Kehrgleis vor, welches es ermöglicht, Züge in Rahlstedt wenden zu lassen.

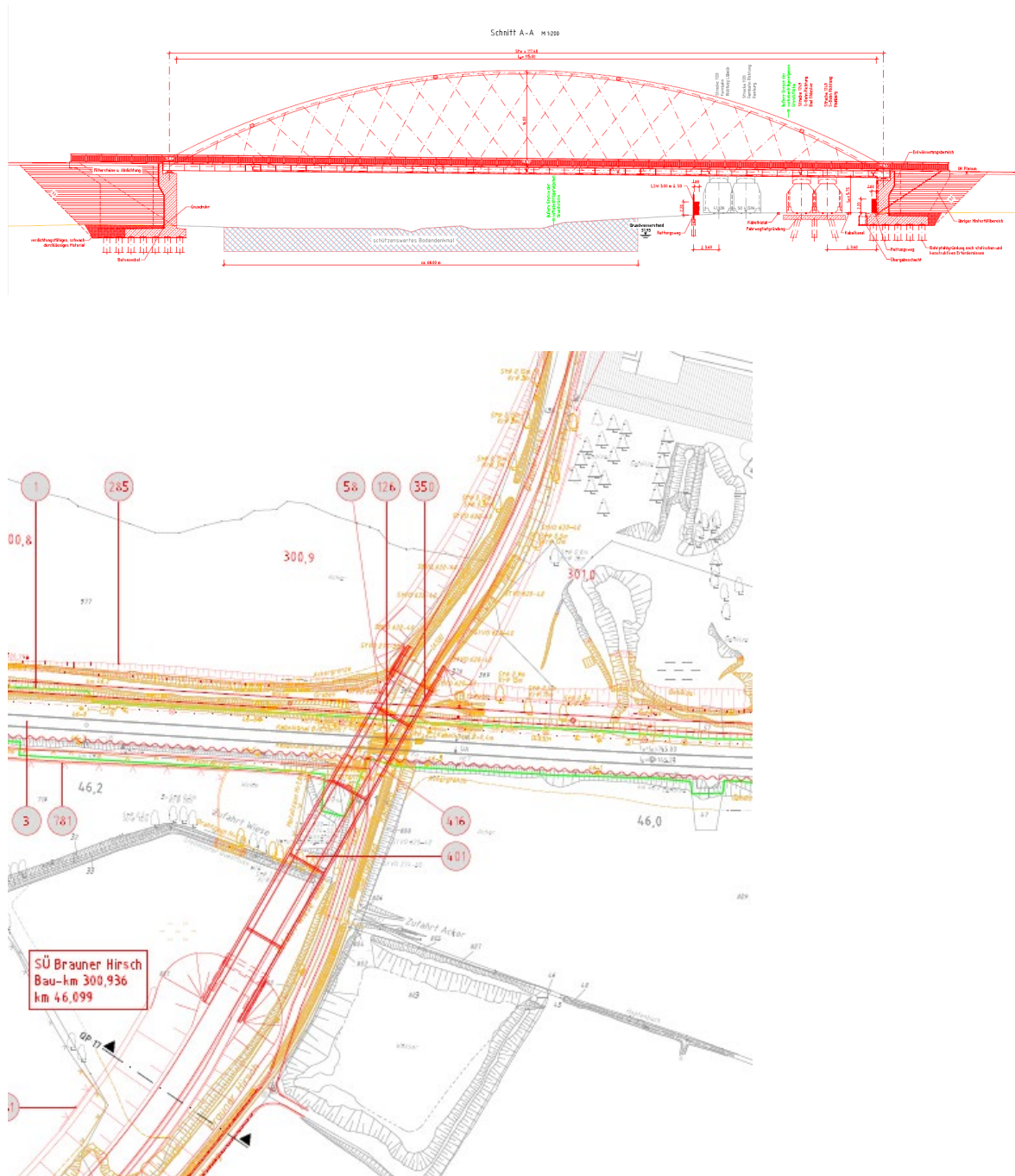
Brücke am BÜ „Brauner Hirsch“

Wie sind die exakten Dimensionen der Brücke (Länge, Breite, Höhe, Gewicht, Tragfähigkeit usw.)?

Die Gesamthöhe der Brücke beträgt 17,02 m, die lichte Höhe 5,75 m, die Stützweite 117,40 m und die Breite 15,45 m.

Das Bauwerk wird für zivile Verkehrslasten mit dem Lastmodell LM1 nach DIN EN 1991-2 bemessen.

Wie ist der exakte Brücken-Verlauf einschließlich der Fahrbahn-Zufahrten? Visuelle Darstellung (maßstabgerecht).



Wie lange dauert die Bauzeit?

Wir gehen von einer Bauzeit von zwei Jahren aus.

Die Eingriffsbereiche und Baumaßnahmen an den archäologischen Bereichen am Braunen Hirschen wurden in enger Abstimmung mit dem archäologischen Landesamt geplant und entwickelt.

Die bauliche Gestaltung der Brücke „Brauner Hirsch“ wurde den archäologischen Gegebenheiten angepasst/optimiert.

Wann wird gearbeitet (Uhrzeiten, Wochenende)?

Derzeit ist die Bauablaufplanung in Erstellung, aus der zu einem späteren Planungsstand die konkreten Bauzeiten ersichtlich sind.

Wie hoch sind die Kosten des Brückenbauwerks?

Für Auskünfte bezüglich der Kosten des Brückenbauwerks verweisen wir an die Länder als Auftraggeber.

Wie hoch sind die zu erwartenden Wartungskosten für die Stadt Ahrensburg?

Hierzu wird eine Kreuzungsvereinbarung mit der Stadt Ahrensburg geschlossen.

Welche gesetzlichen Vorgaben erfordern den Neubau einer Brücke am Bahnübergang Brauner Hirsch?

Die Bahn verfolgt seit Jahren konsequent das Ziel, höhengleiche Kreuzungen/Bahnübergänge aufzuheben. Damit entfallen Wartezeiten an geschlossenen Schranken und der Verkehrsfluss auf der Straße wird deutlich reibungsloser. Zudem sinkt die Wahrscheinlichkeit von Unfällen beträchtlich, da sich Züge und Straßenverkehrsteilnehmer nicht mehr an höhengleichen Kreuzungen begegnen.

Gibt es Hochrechnungen, um wieviel KFZ sich der Verkehr täglich erhöhen wird?

Gemäß einem Gutachten zur Südtangente der Stadt Ahrensburg mit aktuellen Verkehrszahlen, die der Stadt vorliegen, ergab die Verkehrserhebung in 2018 eine aktuelle werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 8.800 Kfz/24h auf der Straße Brauner Hirsch.

Es wurden im Zuge der Planungen zwei sogenannte „Planfälle“ untersucht.

Der erste „Planfall“ setzt das derzeitige Straßennetz mit dem niveaugleichen Bahnübergang Brauner Hirsch voraus. Ergebnis: Die Verkehrsbelastungen am Braunen Hirschen werden maximal auf ca. 10.700 Kfz/24h im Jahr 2030 geschätzt.

Der zweite „Planfall“ ist das derzeitige Straßennetz mit Ersatz des vorhandenen Bahnübergangs Brauner Hirsch durch eine Straßenüberführung in bestehender Trassenlage (im Rahmen des S4-Ausbaus) hinterlegt. Ergebnis: Die Verkehrsbelastungen am Braunen Hirschen werden maximal auf ca. 11.700 Kfz/24h im Jahr 2030 geschätzt.

Welche Maßnahmen sind für das erhöhte Verkehrsaufkommen für das NSG Ahrensburger Tunneltals, sowie die Siedlung am Hagen und Ahrensfelde getroffen worden?

Das erhöhte Verkehrsaufkommen begründet sich nicht mit dem Neubau der S4.

Welche Möglichkeiten gäbe es, um den Brückenneubau zu verhindern?

Der Brückenneubau kann, wie oben beschrieben, aus Sicherheitsgründen nicht entfallen.

Wäre es möglich, komplett auf den Bahnübergang zu verzichten?

Der Bahnübergang wird benötigt, um die vorhandenen Wegebeziehungen und Verkehrsströme der Stadt Ahrensburg aufrecht zu erhalten.

Darüber hinaus hatten sich die Bürger:innen und die Stadt Ahrensburg ausdrücklich für den Erhalt der Straßenverbindung ausgesprochen.

Wäre es möglich, den Bahnübergang nur für Fußgänger, Radfahrer, Landwirtschaft, Feuerwehr, Polizei und Rettungsfahrzeuge zu öffnen?

Der Bahnübergang wird benötigt, um die vorhandenen Wegebeziehungen und Verkehrsströme der Stadt Ahrensburg aufrecht zu erhalten.

Darüber hinaus hatten sich die Bürger:innen und die Stadt Ahrensburg ausdrücklich für den Erhalt der Straßenverbindung ausgesprochen.

Es wird zu einer Steigerung des Lärms durch Autos kommen, wenn der Verkehr nicht mehr durch das Tal sondern in 6 – 10 m Höhe stattfindet. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind geplant?

Als Lärmschutzkonzept empfehlen wir den Einbau eines lärmindernden Straßenbelags. Diesen Straßenbelag setzt das Land Schleswig-Holstein mittlerweile regelmäßig bei der Straßensanierung ein.

Die Ansprüche auf Lärmschutz bleiben weiter bestehen. Der Schutz der Gebäude erfolgt durch passiven Schallschutz. Bei der Bemessung legen wir den Gesamtverkehrslärm aus Straßen- und Schienenverkehr zugrunde.

Weitere Ausführungen dazu finden sich im Schalltechnischen Gutachten, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Umwelt

Wie breit wird die gesamte Trasse einschließlich der Bestandsstrecke und den Lärmschutzwänden werden?

Die endgültige Trassenführung, inklusive der vier Gleise (bestehende Strecke und neue S-Bahngleise) und der Lärmschutzwände, ergibt eine Breite von ca. 24 m.

Wieviele Hektar Fläche wird der Trassenneubau dem Stellmoor-Ahrensburger Tunnel, also die Strecke von Rahlstedt bis Ahrensburg kosten? Und wie viel Fläche davon ist Teil der FFH-Gebiete?

Der Neubau der S-Bahnlinie S4 verläuft nördlich entlang der FFH-Grenze des Ahrensburger Tunnelals.

Durch den Trassenausbau zwischen Rahlstedt und Ahrensburg auf einer Länge von ca. 8 km verdoppelt sich ungefähr die Flächeninanspruchnahme.

Das FFH-Gebiet Kammolchgebiet Höltigbaum/Stellmoor grenzt südöstlich an die Bestandsgleise. Daher verliert das FFH-Gebiet Kammolchgebiet Höltigbaum/Stellmoor keine Flächen.

Für den Bereich im Hamburger Stadtgebiet, zwischen Rahlstedt und der Landesgrenze, bauen wir die Gleise ebenfalls auf der nördlichen Seite der bestehenden Gleise.

Das FFH-Gebiet Stellmoorer Tunnelal/Höltigbaum säumt den Streckenabschnitt teilweise beidseitig der Gleise. Dadurch müssen wir ca. 2,8 Kilometer Fläche des FFH-Gebiet Stellmoorer Tunnelal/Höltigbaum für die neuen Gleise in Anspruch nehmen.

Die Lage des Schutzgebietes und der damit zusammenhängenden sensiblen Bereiche werden bei den Baumaßnahmen berücksichtigt und entsprechende Schutzmaßnahmen wie z. B. Ausschlusszeiten für Baumaßnahmen zum Schutz von Fledermäusen, Vögeln, Amphibien, Schutz der Biotope durch Bau- und Amphibienschutzzäune, Stammschutz von Bäumen und eine umweltfachliche Bauüberwachung, die die Umsetzung der Schutzmaßnahmen überprüft und umsetzt.

Wie wird der Wildwechsel sichergestellt?

Lärmschutzwände begleiten die Trasse in Teilabschnitten, lassen aber weiterhin Raum für den Wildwechsel.

Was kann getan werden, um den unverbauten Charakter des Tunnelals zu erhalten?

Die vorhandene Bahntrasse besteht bereits seit jeher im Tunnelal. Die Bestandsstrecke wird durch den Neubau der zwei S-Bahngleise verbreitert.

Mit welchem Recht setzt sich die DB über die europäische FFH-Richtlinie, dass es keine Verschlechterung der Qualität von FFH-Gebieten geben darf, hinweg?

Im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen prüften wir mögliche Auswirkungen durch das Vorhaben. Daraus ergaben sich zahlreiche Kompensationsmaßnahmen, die wir direkt im FFH-Gebiet umsetzen, um die Qualität des FFH-Gebietes nicht zu beeinträchtigen.

Die Welt hat sich in den letzten 6 Monaten dramatisch verändert. Passen die Planungen für solche in eine ungewisse Zukunft gerichteten Großprojekte, die extrem klimafeindlich sind, überhaupt noch in unser Leben?

Die Eisenbahn gilt als besonders umweltfreundlich, sicher und verlässlich. Sie leistet einen unverzichtbaren Beitrag für die Mobilität unserer Gesellschaft. Um den Verkehrsträger Schiene zu stärken, mehr Verkehre auf die Schiene zu bringen, bedarf es neben dem Erhalt der vorhandenen Schieneninfrastruktur auch des Neu- und Ausbaus der Schieneninfrastruktur.

Müssen wir nicht endlich anfangen, uns von dem MoJo „Größer, schneller, bequemer“ zu verabschieden?

Die Eisenbahn gilt als besonders umweltfreundlich, sicher und verlässlich. Sie leistet einen unverzichtbaren Beitrag für die Mobilität unserer Gesellschaft. Um den Verkehrsträger Schiene zu stärken, mehr Verkehre auf die Schiene zu bringen, bedarf es neben dem Erhalt der vorhandenen Schieneninfrastruktur auch des Neu- und Ausbaus der Schieneninfrastruktur.

Fragen an die Stadtverwaltung Ahrensburg:

Muss nicht realistischerweise erst die Nordtangente gebaut werden bevor man die Brücke über den Ostring erweitert? Wenn es hier zu Sperrungen und Einschränkungen kommt, ist mit einem großen Verkehrschaos auf dieser wichtigen Verbindung für die Stadt Ahrensburg zu rechnen.