

## Kurzvorstellung des Ausbaus der Gütertrasse auf der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck

Die Europäische Union (EU) plant, im Grunde seit ihrer Gründung als europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) im Jahre 1957, sogenannte Transeuropäische Netze (englisch Trans-European Networks, kurz TEN).

Diese TEN werden unterteilt in Netze für

- TEN-V (Verkehr) oder TEN-T (Transport)
- TEN-E (Energie)
- eTEN (Telekommunikation)

Das TEN-V enthält wiederum Netze für

- Straßen
- Eisenbahnstrecken
- Binnenwasserstraßen

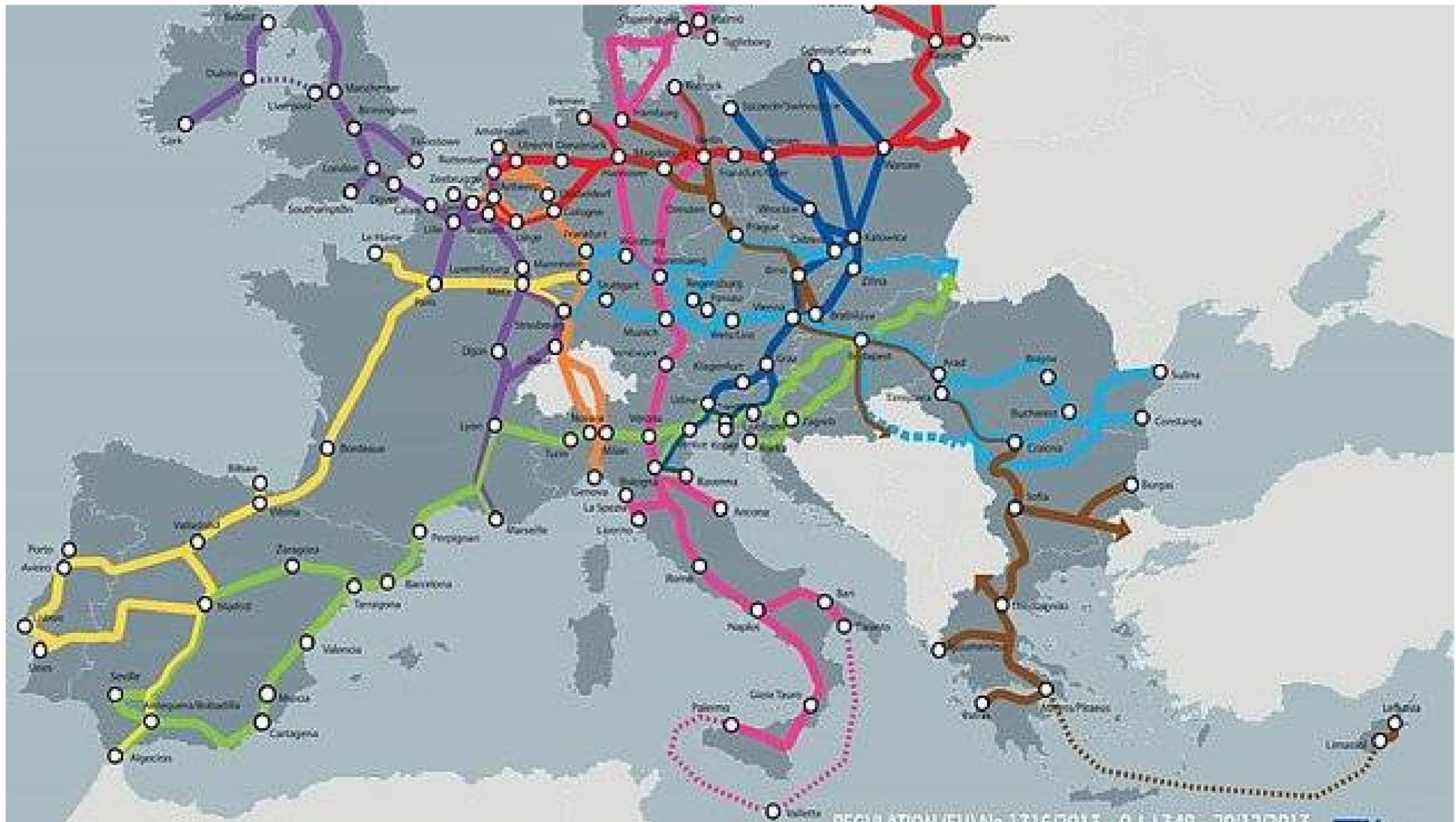
und wird gebündelt in 9 europäischen Verkehrskorridoren (European Transport Corridors, ECTs)

1. (Nord-Ostsee-Korridor)
2. (Skandinavien-Mittelmeer-Korridor)
3. (Atlantikkorridor)
- 4. (Nordsee-Mittelmeer-Korridor) oder auch Malmö-Palermo in Schweinchen rosa**
5. (Mittelmeerkorridor)
6. (Rhein-Donau-Korridor)
7. (Rhein-Alpen-Korridor)
8. (Ostsee-Adria-Korridor)
9. (Korridor Orient-östliches Mittelmeer)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Vertrag\\_%C3%BCber\\_die\\_Arbeitsweise\\_der\\_Europ%C3%A4ischen\\_Union](https://de.wikipedia.org/wiki/Vertrag_%C3%BCber_die_Arbeitsweise_der_Europ%C3%A4ischen_Union)

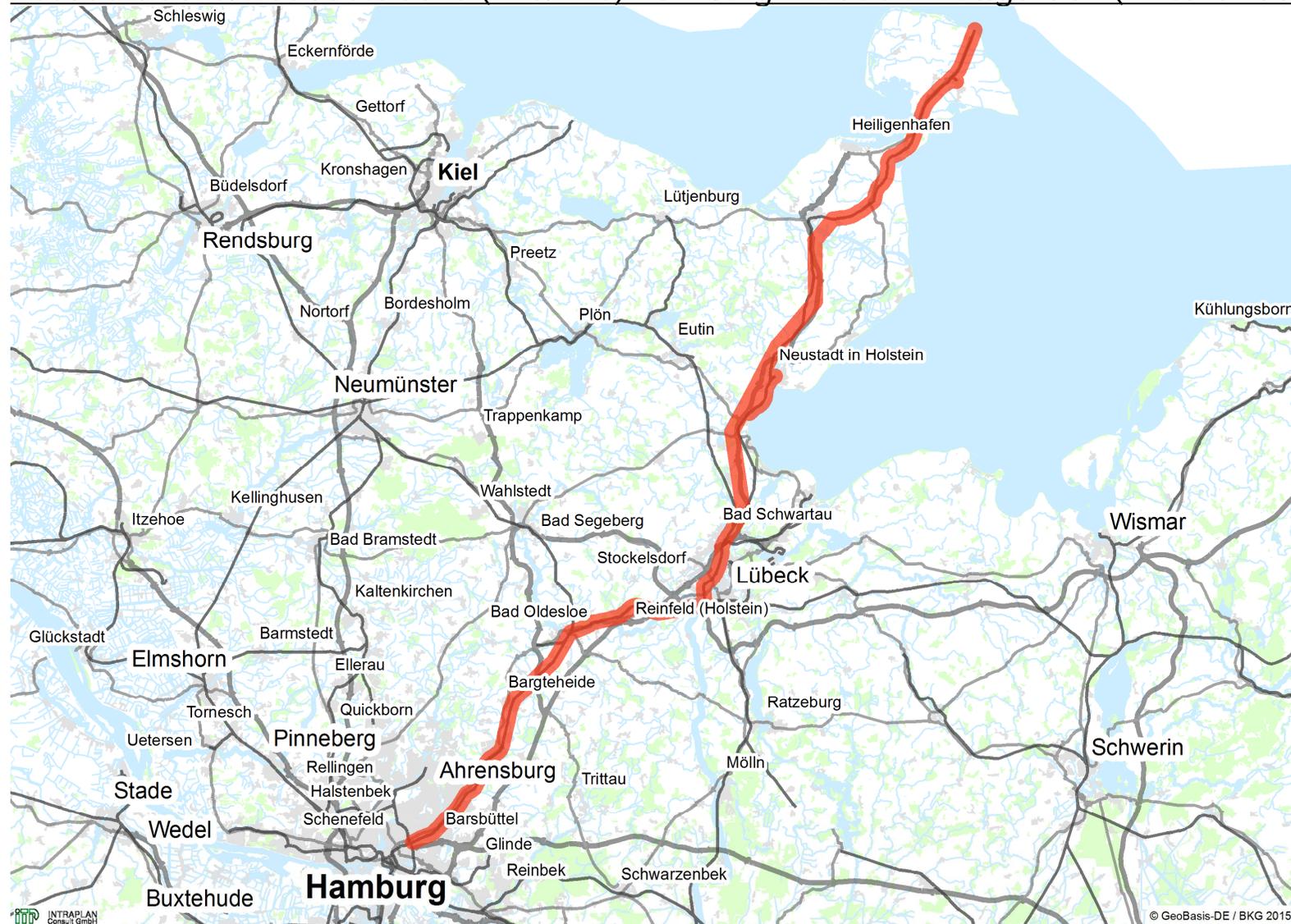
[https://de.wikipedia.org/wiki/Transeurop%C3%A4ische\\_Netze#Kernnetzkorridore](https://de.wikipedia.org/wiki/Transeurop%C3%A4ische_Netze#Kernnetzkorridore)

## Neun europäische Verkehrskorridore (Nr.4 in ... rosa)



Ausgebaut werden soll das europäische Netz der Verkehrskorridore; Quelle: EU/TENtec

Der Ausbau der Bahnstrecke HH-HL ist Bestandteil der Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBO)



[https://www.bvwp-projekte.de/schiene\\_2018/2-011-V01/2-011-V01.html](https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-011-V01/2-011-V01.html)

## Ahrensburg liegt im Bereich des sogenannten Knotens Hamburg



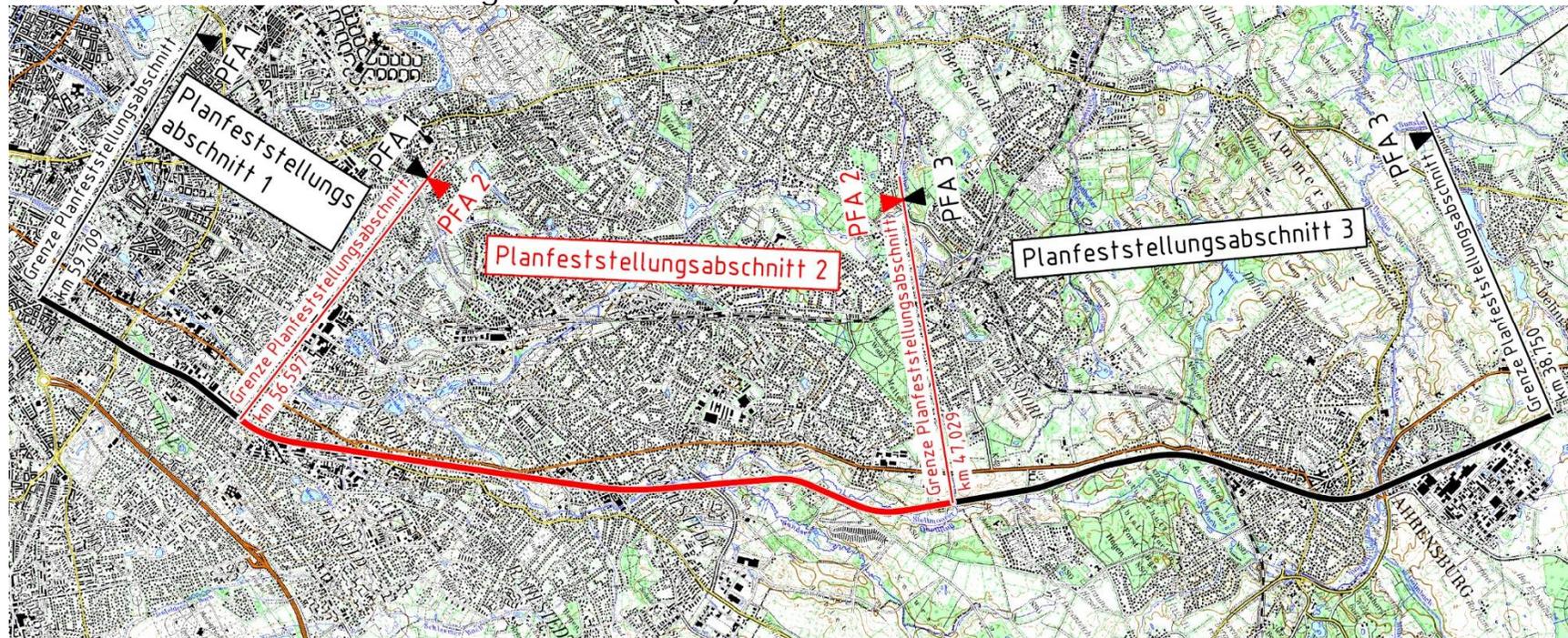
[https://www.bvwp-projekte.de/schiene\\_2018/K-002-V01/K-002-V01.html](https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-002-V01/K-002-V01.html)

# Was ist ein Planfeststellungsverfahren?

Das Planfeststellungsverfahren (PFV) ist ein förmliches Verwaltungsverfahren. Im Rahmen des Verfahrens wird zwischen den öffentlichen und privaten Interessen abgewogen. Zudem stellt das PFV sicher, dass bei einem geplanten Bauvorhaben alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden. Eine Planfeststellung ist im Bereich der Schieneninfrastruktur dann nötig, wenn es sich um einen Neubau oder um eine wesentliche Änderung (wie beispielsweise um den Bau eines zusätzlichen Gleises) handelt.

<https://www.s-bahn-4.de/planfeststellung>

Die Ausbaustrecke von Hamburg-Hauptbahnhof nach Ahrensburg wurde aufgrund der Gesamtlänge und des Baus in zwei Bundesländern in 3 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt.



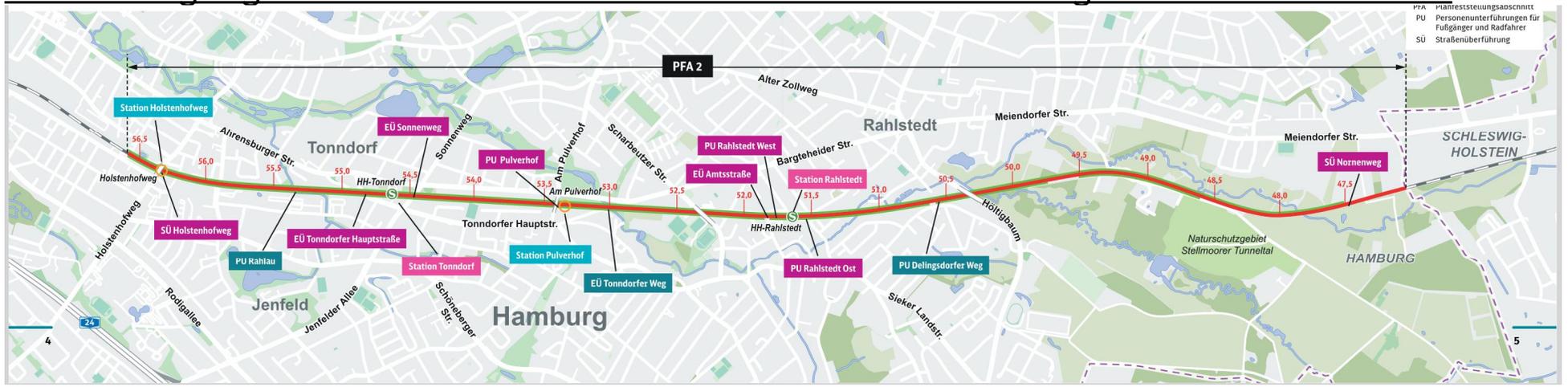
Quelle: DB Netz AG <https://www.s-bahn-4.de/massnahmen-vor-ort>

Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 ist bereits genehmigt und z.Zt. in Bau



Quelle: DB Netz AG <https://www.s-bahn-4.de/massnahmen-vor-ort>

**PFA 2** hat in der ersten Version bereits vom 8.11.-9.12.2019 sowie 18.2.-17.3.2020 ausgelegt  
 1. Änderung lag bis 13. Mai 2023 öffentlich aus. Frist für Einwendungen ist der **12. Juni 2023**



**PFA 3** hat noch nicht öffentlich ausgelegt



Quelle: DB Netz AG <https://www.s-bahn-4.de/massnahmen-vor-ort>

# Eindrücke



Laut einem Gutachten aus 2019 zur Südumfahrung ist statt bisher 8500 Kfz/24h nach dem Bau der Brücke mit 12.000 Kfz/24h zu rechnen. Die Stahlbrücke wird um ca. 6 m über den Gleisen liegen und den Schall aus dem Tal (quasi als Klangkörper) weiter verteilen.



Fundplätze: außerordentlich hohe Betroffenheit

Ehemalige Toteisteiche

Quelle: DB Netz AG



Quelle: DB Netz AG



Die kürzeste Distanz von der Siedlung zum Gleiskörper mit ca. 300 m befindet sich Am Kratt.  
Für den Bau der Brücke soll bzw. muss der Braune Hirsch gesperrt werden.  
Während der Bauzeit ist in der gesamten Siedlung Tag und Nacht für mind. 2 Jahre mit Lärm zu rechnen.



Quelle: Dieter Wendelborg



Quelle: Dieter Wendelborg



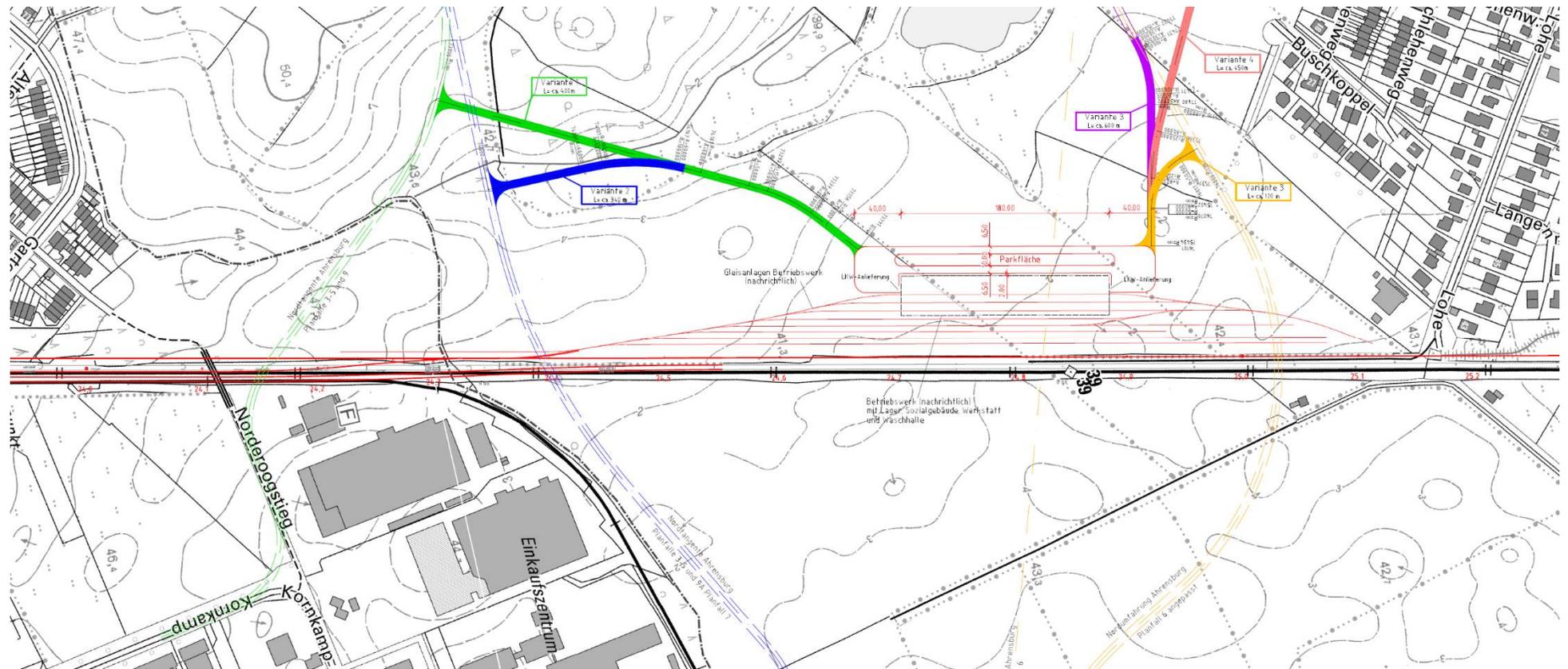
Quelle: Dieter Wendelborg



Quelle: Dieter Wendelborg

Animation Platzhalter (Film von Dieter Wendelborg mit Ton)

# Betriebswerk Ahrensburg-Gartenholz (Vorplanung)



Quelle: DB Netz AG

## Persönliche Anmerkungen

- Die **zusätzlich** entstehende Schienengüterverkehr aus der festen Fehmarnbelt-Querung möge bitte über die 1-gleisige Bestandsstrecke **Lübeck-Büchen-Lüneburg** östlich umgeleitet werden.
- Ich möchte einen **zuverlässigen Schienenpersonenverkehr mit schnellen Doppelstocktriebwagen** als Metroexpress ME 81 im 30 min Takt (Konform zum Deutschlandtakt, in ca. 25 min nach HH) und den Halt des Regionalexpresses (RE 8) HL-HH in Ahrensburg (in 16 min von Ahrensburg nach HH).
- Ich möchte **keine langsame S-Bahn** (S4, ca. 40 min), die hinter Ahrensburg-Gartenholz Richtung Bad Oldesloe von 4 auf 2 Gleise verschwenken muss und dort dem Schienengüterverkehr sowie dem schnellen Schienenpersonenverkehr vor die Räder fährt.
- Ich möchte keine Brücke am Braunen Hirsch durch das Tunneltal, weil hierdurch **weltberühmte ur- und frühgeschichtliche Fundplätze zerstört werden** (Erg. von Alf).
- Ich möchte **keine Zerschneidung des Ahrensburger Tunneltals** durch 3 m hohe Lärmschutzwände, welche das Queren für Wildtiere aller Arten deutlich erschweren.
- Ich möchte **keine Zerschneidung der Stadt** durch 6 m hohe Lärmschutzwände.
- Ich möchte **keine Brücke über das Tunneltal**, welche den bisher freien Blick auf das Tunneltal deutlich beeinträchtigen würde.
- Ich möchte keine Brücke über das Tunneltal, welche zu einer deutlichen **Steigerung des Durchgangsverkehrs** durch die Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde führen würde.
- Ich möchte keine Brücke über das Tunneltal, welche durch die deutliche Steigerung des Strassenverkehrs zu einer **erheblichen Lärmquelle** für das Tunneltal und die Anlieger erwachsen würde.
- Ich möchte keine **Beeinträchtigung des FFH-Gebietes** durch beidseitige Baustrassen während der Bauarbeiten.
- Ich möchte keine Beeinträchtigung des laut Lärmaktionsplanung als ruhiges Gebiet ausgewiesenen FFH-Gebietes.
- Ich möchte keine **Folgekosten** für die Gemeinde durch Übernahme, Unterhalt und Rücklagen der neuen Brückenbauwerke.

## Begründung:

- Die 1-gleisige Bestandsstrecke Lübeck-Büchen-Lüneburg kann ohne großes Planfeststellungsverfahren kurzfristig mit Oberleitungen elektrifiziert werden.
- Schienengüterverkehr wird mittels stärkerer Elektroloks so erst möglich.
- Die 1-gleisige Bestandsstrecke Lübeck-Büchen-Lüneburg kann mittels zweier Begegnungs- bzw. Ausweichgleise von jeweils ca. 2 km Länge ertüchtigt werden.
- Ein Großteil des Schienengüterverkehrs, der eh nach Süden (z.B. Peine-Salzgitter oder Berlin) fahren wird, kann so den direkten Weg nehmen.
- Das Nadelöhr Hamburg wird entlastet.
- Der geplante Betrieb mit Akkuzügen u.A. auf der Bahnstrecke Lübeck-Büchen-Lüneburg ist daher m.M.n. kontraproduktiv.
- Die S-Bahn im 20 min-Takt ist nicht kompatibel mit dem geplanten und gewünschten 30 min-Deutschlandtakt.
- Der Betrieb der S-Bahn sperrt tagsüber die 2-gleisige Strecke von Ahrensburg nach Bad Oldesloe für den bereits vorhandenen Schienengüterverkehr und verdrängt diesen in die Nachtstunden.
- Ein schneller Metroexpress ME81 als moderner Doppelstocktriebwagen (KISS-Züge) erhöht sofort die Kapazität für zusätzliche Fahrgäste und läßt dennoch Platz für den vorhandenen Schienengüterverkehr.
- Schlussendlich wird scheinbar aus Sicht der DB die U-Bahn vergessen, welche zuverlässiger als die RB81 über vier Haltestellen Ahrensburg und Großhansdorf an Hamburg anbindet.
- Ahrensburg wäre mit dem Erhalt des Regionalexpress, einem schnellen Metroexpress und der vorhandenen U-Bahn bestens bedient...ohne die Stadt zerschneiden zu müssen.

All das ist Ergebnis der unermüdlichen Arbeit von Hrn. Prof. Dr. Hummeltenberg (verstorben 20.12.2020). Ohne den ich nie auf die Idee gekommen wäre, die Planung der DB zu hinterfragen.

[https://www.bvwp-projekte.de/map\\_railroad\\_2018.html](https://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html)

<https://www.deutschlandtakt.de/>

Vielen Dank



Bildnachweis: Dr. Bianca Unglaub