

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,  
Technologie und Tourismus  
des Landes Schleswig-Holstein  
– Amt für Planfeststellung Verkehr –  
Hopfenstraße 29  
24103 Kiel

**Dr. Alf Grube**  
stellv. Vorsitzender  
Brookring 6  
22889 Tangstedt  
Mail: [a-grube@web.de](mailto:a-grube@web.de)

Fax: 0431-988-0

Ahrensburg, den 07.11.2023

**Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren zur „S-Bahnlinie S4 (Ost)  
Hamburg – Bad Oldesloe, Planfeststellungsabschnitt 3 – Landesgrenze  
Hansestadt Hamburg/Schleswig Holstein bis einschließlich Ahrensburg-  
Gartenholz“**

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

hiermit möchten wir fristgerecht zum Inhalt der ausgelegten  
Planfeststellungsunterlagen zum Planstellungsabschnitt 3 (PFA3) Stellung nehmen.

**Darstellung unserer Betroffenheit**

Der gemeinnützige Verein „IG Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal e.V.“ wurde im März 2023 gegründet und ist aus der seit 2015 tätigen IG Tunneltal entstanden.

Das Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal ist ein Gebiet, indem die belebte und unbelebte Natur auf einzigartige Weise eine Einheit bildet. Mit seiner gleichzeitigen Ausprägung als Naturschutzgebiet, Geotop und international bedeutende archäologische Fundstätte, fühlt sich der Verein verpflichtet, das Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal in allen seinen Belangen auf Hamburger und Schleswig-Holsteiner Gebiet als Einheit zu schützen und zu fördern.

Durch verschiedene Bildungsangebote (Führungen, Workshops, Vorträge, Ausstellungen) macht der Verein auf die Bedeutung des Tunneltals aufmerksam.

Der Verein „IG Stellmoor-Ahrensburger-Tunneltal e.V.“ ist daher von den Baumaßnahmen im PFA 3 im Tunneltal unmittelbar betroffen.

## Prolog:

Wie eingangs beschrieben, basiert die Schutzwürdigkeit des Tunneltals auf dessen besondere Geologie, Natur und den archäologischen Fundstätten.

Es ist daher wie kaum ein anderes Gebiet mit mehreren Schutztiteln belegt worden:

- **Grabungsschutzgebiet**
- **Geotop von überregionaler Bedeutung**
- **Naturschutzgebiet**
- **FFH-Gebiet**

## Geologie:

Das Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal wurde durch Schmelzwasser während der letzten Eiszeit geformt. Es ist eines der am besten untersuchten eiszeitlich geprägten Talformen und **gehört zu den wenigen Gebieten Nordeuropas**, in dem diese vielfältigen eiszeitlichen Landschaftsformen (Tunneltal, Oser, Sölle, Drumlins) nur gering durch menschliche Einflüsse beschädigt wurden und die noch heute unmittelbar sichtbar und erlebbar sind. Bestandteile des Stellmoor-Ahrensburger Tunneltals sind deshalb als „**Geotop von überregionaler Bedeutung**“ gelistet!



Unverbauter Blick ins Tunneltal

©Michael Kukulenz

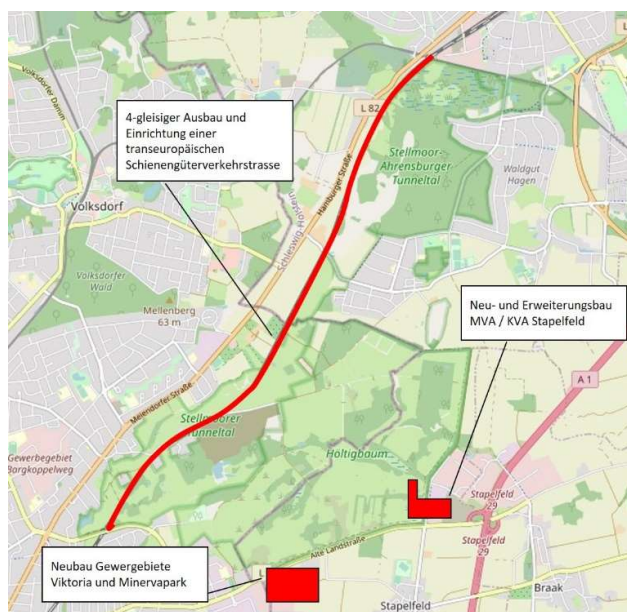
### Natur:

Das Tunneltal ist Bestandteil eines etwa 1085 ha großen zusammenhängenden, länderübergreifenden Schutzgebietskomplexes, bestehend aus dem NSG Höltingbaum, dem NSG Stellmoorer Tunneltal und dem NSG Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal.

Es genießt als „Hamburger Grüngürtel“ eine große Bekanntheit und Beliebtheit bei Besuchern und hat daher einen sehr großen symbolischen und pädagogischen Wert für den Naturschutz in der Metropolregion Hamburg.

Seit 2010 ist es außerdem Bestandteil von den FFH-Gebieten 2327-301 und 2327-302 und soll die **europaweiten Bemühungen zur Biotopvernetzung (Natura 2000)** unterstützen.

Leider wird dieses Gebiet durch den Neubau der Bahnlinie S4- mit der damit verbundenen Freigabe der Bestandsstrecke für die transeuropäische Güterverkehrsstrasse Richtung Fehmarnbelt -, den Neu- und Erweiterungsbau der Müllverbrennungsanlage (MVA) Stapelfeld und den Erweiterungsbau eines grenzübergreifenden Gewerbeparks von drei Seiten in die Zange genommen.



Karte: OpenStreetMap

Bereits 1992 wurde in Rio ein Übereinkommen über die Biologische Vielfalt mit der Biodiversitätskonvention geschaffen.

Um dieser Verpflichtung nachzukommen, hat die Europäische Union noch im gleichen Jahr eine FFH (Fauna Flora Habitat) - Richtlinie auf den Weg gebracht, die dem Schutz gefährdeter Arten und ihrer Lebensräume dienen soll. Zahlreiche FFH-Gebiete wurden seitdem von den Mitgliedstaaten gemeldet.

Dabei hatte Deutschland mit der Ausweisung von FFH-Gebieten die Verpflichtung übernommen, einen günstigen Erhaltungszustand der Arten und Lebensraumtypen auf Dauer sicherzustellen.

Doch leider weisen bereits 70% aller FFH-Gebiete in Deutschland einen schlechten Erhaltungszustand auf.

Nicht umsonst hat die EU-Kommission am 18. Februar 2021 beschlossen, Deutschland wegen mangelhafter Umsetzung der Habitat Richtlinie vor dem Europäischen Gerichtshof zu verklagen!

Knapp dreißig Jahre nach den Beschlüssen von Rio müssen wir feststellen, dass die Bemühungen zum Schutz der Biodiversität gescheitert sind!

Das Artensterben beschleunigt sich weiter. So ist der weltweite Bestand an Wildtieren in den letzten 40 Jahren um 60 % zurückgegangen.

Bis zu einer Million Arten sind vom Aussterben bedroht, warnt der Biodiversitätsrat IPBES!

Als weiteren Rettungsversuch hat die Europäische Kommission daher im letzten Jahr eine EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 vorgelegt. Als Schlüsselement dieser Strategie sollen unter anderem 30% der Land- und Meeresgebiete Europas bis 2030 unter Schutz gestellt werden!

**Wie wollen wir dieses Ziel jemals erreichen, wenn wir es nicht schaffen, unsere bestehenden FFH-Gebiete dauerhaft zu schützen?**

Wir appellieren hiermit eindringlich an die Genehmigungsbehörden, eine strategische Umweltprüfung für dieses große Naturschutzprojekt vorzunehmen, alle Alternativen für die geplanten Baumaßnahmen gewissenhaft zu prüfen und diese, wenn möglich, zu verhindern!



Kammloch, eine der gefährdeten Arten im Gebiet

©Dr. Bianca Unglaub

### **Archäologie:**

„Das Ahrensburger Tunneltal gehört zu den bedeutendsten Forschungsregionen altsteinzeitlicher Archäologie des nördlichen Europas.“ schreiben Anette Guldin und Ingo Clausen 2016 in ihrem Fachbeitrag in den Archäologischen Nachrichten Schleswig-Holstein.

Die dort entdeckten späteiszeitlichen Rentierjägerkulturen bezeugen die frühe Besiedlungsgeschichte des Homo sapiens in Europa vor 12- bis 14.000 Jahren.

Das Tunneltal ist dabei **einer der wenigen Orte weltweit, an dem sich organisches Material wie Knochen, Geweih und Holz aus der Altsteinzeit erhalten hat.** Möglich macht dies die außergewöhnliche Feuchtbodenkonservierung in der Talsohle des Tunneltals, weshalb das Tunneltal zugleich ein wertvolles **Klimaarchiv** darstellt, das Wissenschaftlern seltene Einblicke in die Klima- und Umweltbedingungen der letzten 20.000 Jahre ermöglicht.

Dem von Ihnen beauftragten Archäologischen Fachgutachten von Ingo Clausen zufolge werden im Untersuchungsbereich noch etwa 260.000 Fundstücke im Untergrund vermutet.

Unweit der neu geplanten SÜ Brauner Hirsch, wurden die **weltweit ältesten Pfeile der Menschheitsgeschichte** entdeckt und eines der ältesten Kunstobjekte Nordeuropas!

### **Unsere Forderung:**

Der Trassenausbau für **die neue S4 muss zwingend in Hamburg-Rahlstedt enden**, um das mehrfach geschützte Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal sowohl auf Hamburger als auch Schleswig-Holsteiner Gebiet zu schützen!

Denn Eingriffe in FFH-Gebieten und Grabungsschutzgebieten sind nur zulässig, wenn es dafür „**zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses**“ gibt und der Eingriff alternativlos ist!

- Wir stellen in Frage, ob überhaupt ein **belegbares zwingendes öffentliches Interesse** für die Baumaßnahme vorliegt!
- Wir stellen in Frage, ob der Eingriff **wirklich alternativlos** ist und dieses überprüft wurde?

## Einzeleinwendungen:

Auf Seite 14 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

### **2.3.2 Neues Fahrplankonzept**

*Die S-Bahnlinie S4 (Ost) soll die Regionalbahn-Leistungen ersetzen und somit den Nahverkehr zwischen Hamburg und dem Kreis Stormarn sowie im Bezirk Hamburg-Wandsbek verbessern: durch einen dichten, regelmäßigen Fahrplankonzept, einen zuverlässigen Betrieb mit hoher Pünktlichkeit und einer direkten Verbindung bis in die Hamburger Innenstadt.*

*Hamburg und Ahrensburg sollen künftig in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt verbunden werden; bis Bargteheide ist in der Hauptverkehrszeit ein 20-Minuten-Takt geplant. Zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe ist wie bisher ein Stundentakt vorgesehen.*

Unsere Einwendung:

- Wir stellen grundsätzlich in Frage, ob die genannte Taktung eine Verbesserung des Nahverkehrs darstellt, da sich die Fahrtzeiten in die Innenstadt insgesamt für Fahrgäste aus Schleswig-Holstein z.T. erheblich verlängern werden.
- Ergeben sich aus der vermeintlichen Verbesserung (etwas bessere Taktung aber dafür Fahrtzeitenverlängerungen von allen S-H Bahnhöfen auf der Linie S4!) nachweislich **zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses, die die Eingriffe im FFH-Gebiet und Grabungsschutzgebiet rechtfertigen?**

Auf Seite 15 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

### **2.3.3. Entflechtung der Verkehre**

*Durch den Bau der neuen S-Bahnlinie können der Güterverkehr und der Fernverkehr (einschließlich Regionalexpress) vom Nahverkehr getrennt werden: Der Regionalverkehr in Form der Regionalbahn wird von den bestehenden Gleisen auf die neuen S-Bahngleise verlagert. Diese so genannte Entmischung führt dazu, dass mehr Trassen für den schnellen Nahverkehr, den Fern- und Güterverkehr zu Verfügung stehen. So wird die Strecke nach Bad Oldesloe entlastet.*

Unsere Einwendung:

- Wir stellen die gewünschte Entflechtung grundsätzlich in Frage!

Begründung:

Die Entflechtung der Verkehre erfolgt nur bis Ahrensburg-Gartenholz! Danach soll die S4 wieder in die Bestandsstrecke eingefädelt werden. Ahrensburg-Gartenholz wird dadurch zum Nadelöhr der internationalen Schienengüterverkehre auf der Strecke Hamburg-Lübeck werden!

Auf Seite 15 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **2.5.6.1 ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg**

*Im Nachgang der Arbeiten zum Knoten Hamburg wurde von der Bundesregierung beschlossen, das Projekt „ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“ derzeit nicht weiterzuverfolgen, da das bereits vorangeschrittene Projekt S4 (Ost) als Teil des Knotens Hamburg die Verkehrsbedürfnisse effektiver erfüllt.*

Unsere Einwendung:

- Wir fordern, dass das Projekt „ABS Lübeck-Büchen-Lüneburg“ umgehend wieder im BVWP hochgestuft und realisiert wird, um das mehrfach geschützte Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal zu schützen und den viergleisigen Ausbau bis Ahrensburg zu verhindern.

Auf Seite 31 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **3.3 Übergeordnete Untersuchungen des BMVI zu alternativen Güterverkehrsstrecken**

*1. Die zu erwartenden überlangen Güterzüge (835 m) aus Skandinavien sind alternativlos auf den Rangierbahnhof Maschen gebunden, um neu und verkürzt zusammengestellt zu werden, damit sie weiter durch das deutsche Kerngebiet gefahren werden können.*

Unsere Einwendung:

- Wir stellen in Frage, dass die überlangen Züge alternativlos an Maschen gebunden sind!
- Weshalb können die überlangen Güterzüge nicht schon in Lübeck zerlegt werden, um den Wohngebieten entlang der Strecke bis Maschen die langen Güterzüge zu ersparen?

Auf Seite 39 Ihres Erläuterungsbericht wird auf die Anlage 1 verwiesen. Dort heißt es:

### 3.6.1 Varianten Spurplan

| Ansatz  | Verworfen weil  |
|---|---|
| Richtungsbetrieb mittige S-Bahn                                 | ... Kosteneinsparungspotenzial nicht gesichert, 10-min-Takt nur bis zum jeweiligen Endpunkt der Viergleisigkeit möglich, Planungsverzug, verbleibende seitliche Abstellanlage in Gartenholz   |
| Bargteheide im Bestand mit 2 Außenbahnsteigen                   | ... Keine überschlagende Wende möglich, dann nur 20/40-Takt nach Bad Oldesloe, was nicht den verkehrlichen Anforderungen entspricht   |
| Überholungsbahnhof Bargteheide Süd                              | ... dieser Bahnhof, wenn er im Mischbetrieb mit der S-Bahn liegt, seine Wirkung nicht voll entfalten kann. Alternativ dazu Verlängerung der Gleise 8 und 39 in Bad Oldesloe   |
| S-Bahn-Infrastruktur nur bis Rahlstedt, dann Mischbetrieb       | ...verkehrlich nicht ausreichend, da im Abschnitt Rahlstedt-Ahrensburg in der HVZ eine Angebotsverschlechterung gegenüber Status quo eintritt. Weiterhin zu große Abstriche an der Planungs- und Betriebsqualität besonders im RE, <b>Abstellung S-Bahn ungeklärt</b> |
| S-Bahn-Infrastruktur nur bis Ahrensburg                         | ... zu große Abstriche an der Planungs- und Betriebsqualität besonders im RE, seitige Abstellanlage Gartenholz verbleibt  |
| RE-Halte in Bargteheide zur Einsparung von S-Bahn-Infrastruktur | ... nach Abstimmung mit den Aufgabenträgern aus verkehrlichen Gründen nicht weiter verfolgt   |

Unsere Einwendung:

- Wir befürchten, dass der in Gelb markierte Hinweis „Abstellung S-Bahn ungeklärt“ der Hauptgrund ist, weshalb die Variante 0 (Ausbau bis Ahrensburg-Gartenholz) bevorzugt wurde!
- **Wir lehnen es strikt ab, dass die Eingriffe im mehrfach geschützten Tunneltal u.a. deshalb erfolgen sollen, weil auf Hamburger Gebiet keine ausreichenden Flächen für die Abstellanlage der S4 zur Verfügung stehen!**

Auf Seite 40 Ihres Erläuterungsbericht geht es um:

### 3.6.2 Planungsvarianten Aufhebung Bahnübergang Brauner Hirsch

Unsere Einwendung:

- **Wir lehnen alle drei Brückenvarianten der geplanten SÜ Brauner Hirsch ab!**



Begründung:

### **1. Das Tunneltal ist ein „Geotop von überregionaler Bedeutung“!**

*„Schutzwürdige Geotope sind jene, die sich durch ihre besondere erdgeschichtliche Bedeutung, Seltenheit, Eigenart oder Schönheit auszeichnen. Für Wissenschaft, Forschung und Lehre sowie für Natur- und Heimatkunde sind sie Dokumente von besonderem Wert. Sie können insbesondere dann, wenn sie gefährdet sind und vergleichbare Geotope zum Ausgleich nicht zur Verfügung stehen, eines rechtlichen Schutzes bedürfen.“ Ad-hoc Arbeitsgruppe Geotopschutz*

- **Der unverbaute Charakter und die Erlebbarkeit des Tunneltals werden durch die Brückenbauwerke zerstört.**
- **Wir fordern daher ein geologisches Fachgutachten seitens der Geologischen Landesämter!**

### **2. Das Tunneltal ist Bestandteil eines FFH-Gebietes!**

Die neue Brücke wird mehr Kfz-Verkehr anziehen, da der Entfall des beschränkten Bahnübergangs die Strecke attraktiver machen wird.

- **Der zu erwartende Mehrverkehr verstößt eklatant gegen das Verschlechterungsverbot in FFH-Gebieten und ist nicht hinnehmbar!**

### **3. Archäologische Fundstätten!**

Das geplante Brückenbauwerk liegt inmitten der international bedeutenden archäologischen Fundstätten. Unweit der geplanten Brücke wurden die **weltweit ältesten Pfeile der Menschheitsgeschichte** und eines der ältesten Kunstobjekte Nordeuropas entdeckt! Dem von Ihnen beauftragten Archäologischen Fachgutachten von Ingo Clausen zufolge werden im Untersuchungsbereich noch etwa 260.000 Fundstücke im Untergrund vermutet.

- **Wie können Sie sicherstellen, dass durch die Baumaßnahmen (Bodenverdichtung, Kiesaufschüttungen, Grundwasserabsenkungen, Rammarbeiten für Bohrpfähle usw.) keine Schäden durch an dieser sehr seltenen Feuchtbodenkonservierung dieser Fundstätten entstehen?**

Auf Seite 44 Ihres Erläuterungsbericht geht es um:

### **3.6.3 Planungsvarianten Aufhebung Bahnübergang Grävlinghorst**

Unsere Einwendung:

- Wir lehnen alle Varianten ab, da sie einen unzumutbaren Eingriff im FFH-Gebiet darstellen.
- Wir plädieren für die Beibehaltung eines beschränkten Bahnübergangs oder den Ankauf der Privatimmobilie durch die DB.

Auf Seite 46 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **Variante G5**

*Die Vorzugsvariante G5 folgt vom Bahnübergang aus in nördlicher Richtung zunächst dem vorhandenen Weg und schwenkt an seinem Ende dann wieder an die Bahntrasse heran. Anschließend verläuft sie unmittelbar neben der Bahn, die sie dann über ein gemeinsam mit der Variante K3 geplantes Brückenbauwerk senkrecht kreuzt. Über zwei weitere Richtungswechsel, die zur Überwindung des Höhenunterschiedes notwendig sind, erreicht sie kurz vor dem Ortseingang Ahrensburg die B75. Die Rampe östlich der Bahnstrecke wird beidseitig vollständig durch Stützwände begrenzt, um den baulichen Eingriff in das umgebende Naturschutzgebiet zu minimieren. Auf der Westseite der Bahn wird die Rampe beidseitig abgebösch. Bis auf den Abschnitt westlich der Bahn verläuft auch die Variante G5 im genannten NSG und FFH-Gebiet. Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt rund 1190 m. Die Trassierungs-grenzwerte werden eingehalten.*

Unsere Einwendung:

- **Der Ausbau des Kuhlmoorweges (Variante G) und die geplante Nutzung durch Betriebsfahrzeuge der Stadt Ahrensburg als Rettungsweg und Wanderweg ist entschieden abzulehnen, da die Trasse entlang des Kranichbrutgebiets im FFH-Gebiet verläuft!**

Auf den Seiten 67-69 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **5.1.4 Oberbau**

*(BW-Nr. 1-3 – Gleisanlagen)*

*Die Fahrwegtieftiefgründung wird aufgrund nichttragfähiger Böden aus Torfen und Mudden mit mehreren Metern Mächtigkeit als Gründung des Bahnkörpers der S-Bahnstrecke 1249 im Abschnitt Bau-km 300,679 bis Bau-km 300,959 sowie von Bau-km 302,980 bis Bau-km 303,230 geplant. Dabei handelt es sich um eine ca. 90 cm dicke Stahlbetonplatte. Die Breite der Stahlbetonplatte variiert in Abhängigkeit von der Anzahl der auflagernden Gleise und deckt mindestens den inneren Druckbereich ab (Lastausbreitung unter den Schwellenaußenkanten im Winkel 45°). Die ständigen und Verkehrslasten dieser Konstruktion werden über Stahlbetonbohrpfähle mit einem Durchmesser von ca. 90 cm in den tragfähigen Baugrund abgetragen. Die Gründungspfähle werden dreireihig (für den 2-gleisigen Plattenquerschnitt) bzw. zweireihig (für den eingleisigen Plattenquerschnitt) angeordnet und sind mindestens 15 m lang. ....*

Unsere Einwendung:

- **Eine Fahrwegtiefergründung gerade im Bereich der nichttragfähigen Böden aus Torfen und Mudden ist abzulehnen, da die negativen Auswirkungen auf den sensiblen Wasserhaushalt im FFH-Gebiet und Grabungsschutzgebiet nicht vorhersehbar sind!**

Auf Seite 78 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **5.1.5.3 Entwässerung der Bahnsteige**

*Das Oberflächenwasser des Mittelbahnsteiges der neuen Station Ahrensburg-West wird gefasst und mittels Querung bei Bau-km 303,435 in den Versickerungsbahngraben auf der östlichen Bahnkörperseite entwässert.*

Unsere Einwendung:

- **Grundsätzlich ist die Entwässerung der Gleisanlagen und Bahnsteige in das FFH-Gebiet abzulehnen.**
- **Dies gilt ganz besonders im Bereich der Station Ahrensburg West, die unmittelbar an den geschützten Bruchwald angrenzt.**

Begründung:

Es muss unter allen Umständen verhindert werden, dass Schadstoffe (wie z.B. Streusalze, Herbizide, Schwermetalle z.B. durch kupferhaltige Regenrinnen u.ä.) in das sensible Feuchtgebiet gelangen können!

Auf Seite 84 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **5.1.6 Erdbauwerke**

*(BW-Nr. 10-13 – Neubau Erdbauwerke)*

*Aufgrund des Neubaus des Hp Ahrensburg-West werden die bestehenden Gleise der Strecke 1120 in diesem Bereich verschwenkt. In Folge wird der vorhandene Damm im Abschnitt von km 43,781 bis km 43,751 verbreitert.*

Unsere Einwendung:

- **Eine Verschwenkung der bestehenden Bahngleise im Bereich von Ahrensburg West in Richtung des FFH-Gebietes ist abzulehnen, da Bahndamm und Trasse zu dicht am Bruchwald verlaufen! Die Aufschüttung des Bahndamms sowie der Einsatz schweren Maschinen während der Bauphase bergen unkalkulierbare Risiken für das Moor!**

Auf den Seiten 92 und 93 werden zwei Straßenüberführungen beschrieben:

### **5.2.3 Straßenüberführungen**

5.2.3.1 SÜ Brauner Hirsch, Bau-km 300,929 (Strecke 1249), km 46,099 (Strecke 1120)

Unsere Einwendung:

- **Wir lehnen das Brückenbauwerk grundsätzlich ab! Wie bereits zu 3.6.2 auf Seite 8 beschrieben!**

Auf Seite 96 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

**5.2.5 Personenunterführung (PU) Moorwanderweg, Bau-km 303,458 (Strecke 1249), km 43,574 (Strecke 1120) (BW-Nr. 63)**

*Überblick*

*Die Personenunterführung Moorwanderweg dient der Verbindung zwischen der Stadt Ahrensburg und dem Naturschutzgebiet „Stellmoor–Ahrensburger Tunneltal“ und ist gleichzeitig der Zugang zum neu geplanten Bahnsteig der S-Bahnstrecke 1249.*

Unsere Einwendung:

- **Die Personenunterführung am Moorwanderweg ist abzulehnen!**

Begründung:

Beim angrenzenden FFH Gebiet und NSG Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal handelt es sich um keinen Stadtpark oder eine Freizeitfläche!

Besucher sind zwar grundsätzlich erwünscht, sollten sich aber auf Anwohner und Naturliebhaber (Qualitätstourismus) beschränken.

Bei der oben angeführten Planung besteht die Gefahr, des unkontrollierten Besucherstroms, da ein direkter Zugang vom Bahnhof in den sensibeln Bereich des Moors gegeben ist.

**Der Zugang zum Moorwanderweg darf daher erst in einiger Entfernung (mindestens 200m) zum Bahnhof erfolgen!**

Auf Seite 99 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

### **5.2.7 Lärmschutzwände**

*(BW-Nr. 226 – 228, 230, 237 - 247)*

*Im PFA 3 sind gemäß schallschutztechnischer Untersuchung (Unterlage 15) insgesamt 9,14 km Lärmschutzwände geplant.*

Unsere Einwendung:

- **Wir lehnen die Baumaßnahme entschieden ab.**

**Begründung:**

Der unverbaute Charakter des Tunneltals mit seiner Bedeutung als Geotop und besonderen Ort der Menschheitsgeschichte wird durch die Lärmschutzwände zerstört! Die notwendigen Tiefgründungen für die Verankerung der Lärmschutzwände im Tunneltal können sich dort zudem negativ auf den Grundwasserhaushalt auswirken und damit die sensiblen Feuchtgebiete sowie die notwendige Feuchtbodenkonservierung der organischen Funde in den archäologischen Fundstätten gefährden! Außerdem konterkarieren die geplanten Lärmschutzwände die europaweiten Bemühungen einer Schutzgebietsvernetzung im Sinne von Natura 2000. Das gesamte Tunneltal würde durch die breite Trasse samt Lärmschutzwänden der Länge nach in zwei Hälften geteilt!

Auf Seite 100 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

***Kleintierdurchlässe***

*Zur Reduzierung der anlagenbedingten Barrierewirkung für die Kleintiere sind Kleintierdurchlässe mit dem Querschnitt von  $b/h = 30/10$  cm in den Betonsockelelementen vorgesehen.*

*Die Anordnung erfolgt außerhalb der Stützwandbereiche in einem Rasterabstand von 10 m.*

Unsere Einwendung:

- **Es gibt keine Untersuchungen, die den Erfolg von Kleintierdurchlässen auf viergleisigen Bahntrassen belegen!**
- **Wir halten es für sehr unwahrscheinlich, dass die streng geschützten Kammmolche nach die Trasse trotz der Kleintierlässe lebend überqueren können. Lärm, Sog, Vibrationen und Prädatoren werden die Tiere vermutlich abschrecken oder töten.**

Auf Seite 103 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

**5.3.2 SÜ Brauner Hirsch, Bau-km 300,929 (Strecke 1249), km 46,099 (Strecke 1120) (BW-Nr. 401)**

Der vorhandene Bahnübergang wird durch eine Straßenüberführung (SÜ Brauner Hirsch) ersetzt. Aufgrund der hohen Verkehrsstärke von 7.500 Kfz/Tag (DTVw-Prognosewert im Jahr 2025) ist ein höherwertiger Regelquerschnitt erforderlich.

Unsere Einwendung:

- **Wir lehnen die Verbreiterung des Straßenquerschnitts auf insgesamt 14,25 m ab.**

Begründung:

Die Verbreiterung des Straßenquerschnitts wird die Attraktivität der Straße, die das FFH-Gebiet quert, weiter erhöhen, so dass mehr KFZ Verkehr angezogen wird.

Weiter heißt es auf Seite 104 Ihres Erläuterungsberichtes:

*Die verkehrliche Erschließung des nordöstlich gelegenen Regenrückhaltebeckens erfolgt über einen neuen 4,00 m breiten Wirtschaftsweg (3,00 m breiter Weg mit beidseitigen 0,50 m breiten Banketten). Die Zufahrt dieses Weges erfolgt außerhalb des Dammbereiches im Verlauf des bestehenden Geh- und Radweges.*

Unsere Einwendung:

- **Die Anlage eines Wirtschaftsweges am Regenrückhaltebecken ist aus unserer Sicht unnötig und nicht sinnvoll, da es Besucher an das Gewässer lockt.**

Auf Seite 113 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **5.4.1 Neubau der Station Ahrensburg-West**

(BW-Nr. 7)

*Durch diese Anforderungen wird zeitgleich gewährleistet, dass die Lichtimmission der umliegenden Bereiche auf einen tolerablen Wert begrenzt wird. Die Immissionsrichtwerte, der in der Nähe der Beleuchtungsanlage liegenden oder zu errichtenden Wohngebieten werden, entsprechend Tabelle 1 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), nicht überschritten.*

Unsere Einwendung:

- **Hier fehlt die Angabe, ob die Auswirkungen der Lichtimmissionen auf das NSG und FFH Gebiet geprüft wurden!**

Auf Seite 120 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **7 Temporär zu errichtende Anlagen**

##### **7.1 Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen**

Auf der östlichen Seite des Bahnkörpers im Bereich der neu geplanten PU Moorwanderweg erfolgt die geplante Erschließung der BE-Flächen mittels Baustraßen.

Unsere Einwendung:

- **Die Errichtung und Nutzung von Baustraßen östlich der Bahngleise ist abzulehnen, da diese im Bereich des FFH-Gebietes und des Grabungsschutzgebietes liegen!**

#### Begründung:

Im großräumigen Bereich nördlich und südlich der SÜ Brauner Hirsch liegen archäologische Fundstätten mit einer außerordentlich hohen Betroffenheit! Gemäß des archäologischen Fachgutachtens der DB werden in dem Bereich noch etwa 260.000 Einzelfunde erwartet! Darunter auch seltene organische Funde aus Holz, Knochen und Geweih aus der ausgehenden Altsteinzeit.

Jeder Eingriff dort gefährdet unmittelbar die archäologischen Funde. Entweder direkt durch Bodenverdichtungen oder indirekt durch Tiefgründungen und Kiesaufschüttungen, die den Wasserhaushalt stören und die gesamte Feuchtbodenkonservierung im Tunneltal gefährden können!

Im Bereich des geplanten PU Moorwanderwegbrücke und des neuen Bahnhofs Ahrensburg West würde ein Baustraße östlich der Gleise den sensiblen Bruchwald gefährden. Besonders kritisch wäre die Erschließung über die Hagener Allee, von der aus die Baustrasse etwa 1,1 Kilometer am Bruchwals entlang führen würde!

Die Baustrasse würde dann unmittelbar die Wanderkorridore verschiedener Amphibienarten kreuzen!

Auf Seite 129 Ihres Erläuterungsbericht heißt es:

#### **9.1.3 Eingriffe in Natur und Landschaft**

Beim Bau der S-Bahnlinie S4 (Ost) PFA 3 entstehen Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes bzw. des Gesetzes zum Schutz der Natur Schleswig-Holstein (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG).

Bei Eingriffen in Natur und Landschaft sind vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahme) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahme); vgl. § 15 Abs. 1, 2 BNatSchG.

Unsere Einwendung:

- Wir halten den Eingriff im NSG Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal für **vermeidbar**, da die Stadt Ahrensburg mit zwei U-Bahnhöfen (10 Minuten Takt zur Hauptverkehrszeit) und zwei Regionalbahnhöfen (ca. 16 Minuten Takt zur Hauptverkehrszeit) bereits jetzt über eine gute Anbindung an die Hamburger Innenstadt verfügt!

Auf Seite 130 des Erläuterungsbericht heißt es:

#### **9.1.6 Natura-2000-Verträglichkeit**

*Unter Anwendung der Vorschriften in § 34 BNatSchG wird mit Hilfe einer FFH-Verträglichkeitsstudie für dieses Natura-2000-Gebiet untersucht, ob der Neubau der S-*

*Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg - Bad Oldesloe - einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten - zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Im Ergebnis wird das Gebiet im Hinblick auf den Landlebensraum des Kammmolches erheblich beeinträchtigt. Daher wird auch dargestellt, dass die Voraussetzungen vorliegen, die nach den Absätzen 2 und 3 des § 34 BNatSchG für eine Ausnahmegenehmigung erforderlich sind. Außerdem werden zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendige Maßnahmen festgelegt.*

Unsere Einwendung:

Wir lehnen das Bauvorhaben insgesamt ab, da wir für die Eingriffe im FFH- Gebiet und Grabungsschutzgebiet weder einen zwingenden Grund des überwiegend öffentlichen Interesses erkennen können, noch dass es an zumutbaren Alternativen fehlt.

Begründung:

Der Ausbau der Strecke betrifft zwei FFH-Gebiete:

- DE-2327-301 „Kammolchgebiet Höltigbaum/Stellmoor“ Teilgebiet „**Teilgebiet Kammolchgebiet Höltigbaum**“ im PFA 2
- DE-2327-301 „Kammolchgebiet Höltigbaum/Stellmoor“ Teilgebiet „Stellmoor – Ahrensburger Tunneltal“ im PFA 3

Im BNatSchG §34 heißt es:

3) Abweichend von Absatz 2 darf ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und
2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

FFH-Gebiete sind laut Definition „Gebiete von gemeinschaftlichem Interesse“, da sie zahlreiche Lebensraumtypen und Arten beherbergen, die EU weit gefährdet sind und die Gemeinschaft deshalb eine besondere Verpflichtung trägt, sie zu schützen.

Für den Neubau der S4 im PFA 3, also durch das Tunneltal bis Ahrensburg-Gartenholz, hebt der Vorhabenträger DB Netz AG ein „öffentliches Interesse“ hervor.

In einem Fazit des Deutschen Bundestages mit dem Thema „Schutzabwägung von Verkehrsprojekten“

(<https://www.bundestag.de/resource/blob/434470/0cc0282748b28a97af12924d547cc12b/WD-7-090-16-pdf-data.pdf>) heißt es: „Ist ein Vorhaben (Infrastrukturprojekt) geeignet ein Natura 2000-Gebiet zu beeinträchtigen, müssen neben einer strengen



Alternativprüfung Gründe des öffentlichen Interesses von besonderem Gewicht die Verwirklichung des Vorhabens erfordern.“

Wir sehen, wie bereits eingangs ausgeführt, kein öffentliches Interesse von besonderem Gewicht! Es fehlen belegbare Zahlen und Analysen, die dieses Gewicht belegen könnten! Ferner können wir keine deutlichen Bemühungen für die Suche nach einer zumutbaren Alternative feststellen.

Eine Alternative wäre die Instandsetzung einer Entlastungsstrecke für den Güterverkehr über die Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg.

Die Aufspaltung des erwarteten Güterverkehrs ab Lübeck würde die Strecke Lübeck-Hamburg deutlich entlasten und den Bau zwei neuer Gleise bis Ahrensburg-Gartenholz - und damit durch das streng geschützte Tunneltal- überflüssig machen. Die Instandsetzung der Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg wäre also die vorhandene zumutbare Alternative!

**Im gemeinschaftlichen Interesse bzw. öffentlichen Interesse sollte es ein gleichrangiges Ziel der Umweltpolitik sein, die Zerschneidung der FFH-Gebiete, besonders in unmittelbarer Umgebung einer Großstadt wie Hamburg, zu verhindern. Stark gefährdete Lebensraumtypen und Tierarten sowie archäologische Schutzgüter in einem Grabungsschutzgebiet sollten für die nächsten Generationen gewahrt werden. In diesem Sinne sollte das Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal auch endlich als potenzielle UNESCO Welterbestätte betrachtet werden!**

**Wir appellieren daher an die Genehmigungsbehörde, die Ausbaupläne im Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal unter Berücksichtigung der besonderen Geologie, des Naturschutzes und der Archäologie zu verhindern!**

**Bitte lassen Sie das Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal nicht zu einem prominenten Beispiel sinnloser Natur- und Kulturzerstörung werden!**

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Alf Grube  
stellv. Vorsitzender