

Prof. em. Dr. Wilh. Hummeltenberg
Meisenweg 32
22926 Ahrensburg,

11.12.2019

An den Vorsitzenden des
Umweltausschuss der Stadtverordnetenversammlung Ahrensburg
Herrn Christian Schmidt

Betr.: Sitzung des Umweltausschusses am 11.12.2019, Vortrag unter TOP 3 ad TOP 7

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

unter TOP 3 erkläre ich ad TOP 7 „Einwendungen der Stadt Ahrensburg zum PFA 2 der S4“ bzgl. Vorhaben einer 2-gl. S-Bahn-NBS 1249 im Abschnitt Rahlstedt – Ahrensburg:

Das Gutachten (Unterlage 26.1.1 zum PFV S4(Ost), PFA 2) zur FFH-Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung für das Natura-2000-Gebiet DE-2327-302 „Stellmoorer Tunneltal / Höltingbaum“, Version 1.0, von COCHET CONSULT, 53129 Bonn, 8.08.2017, gez. F. Bechtloff, J. Feder, stellt auf S. 47 fest:

Die gutachterliche Untersuchung der FFH-Verträglichkeit hat ergeben, dass der geplante Ausbau der S-Bahn-Linie S4 (Ost) zu erheblichen Beeinträchtigungen der für den Kammmolch geltenden Erhaltungsziele führt und somit unzulässig ist. Das Vorhaben kann nur zugelassen werden, wenn

1. es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG);
2. zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG);
3. die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Alle vorgenannten Voraussetzungen müssen erfüllt und für jede erhebliche Beeinträchtigung nachvollziehbar dargelegt sein.

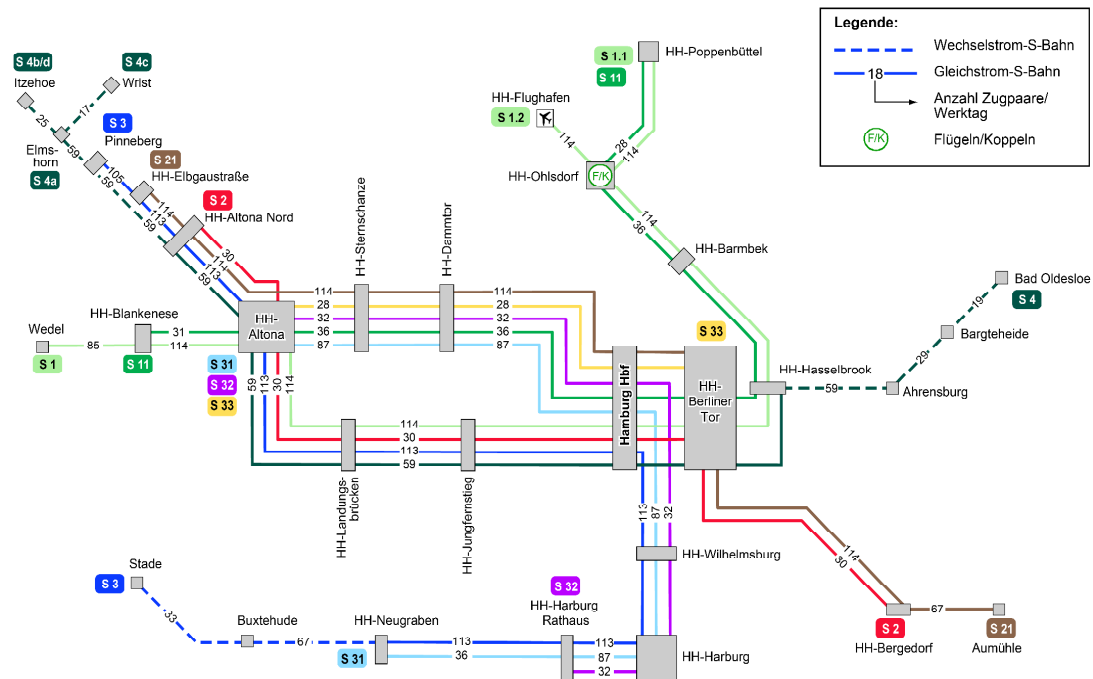
Aufgrund ihrer Alternativenprüfung gelangen die Gutachter in Kapitel 9.2f. zum Ergebnis:

Der mit dem Vorhaben verfolgte Zweck ist der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe zur Verbesserung der Nahverkehrsanbindung im Nordosten Hamburgs und in der Region nordöstlich Hamburg. Durch einen Ausbau anderer Bahnstrecken kann dieser Zweck nicht erfüllt werden. Auch eine abschnittsweise Verlegung der Bahnstrecke in Bereich außerhalb des FFH-Gebietes DE-2327-302 ist vor allem aufgrund der Siedlungsstruktur (Bebauung in Rahlstedt) nicht realistisch.

...
Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind. ... Eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung hat unter Berücksichtigung mehrerer Varianten aufgezeigt, dass eigene Gleise für den 10 Minuten-Takt bis Ahrensburg erforderlich sind. Eine im Umfang reduzierte Infrastruktur hätte beim erforderlichen Betriebsprogramm zur Folge, dass eine mangelhafte Betriebsqualität im Nah-, Fern- und Güterverkehr eintreten würde. Dies sind zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

Die auf der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) der Vorhabenträgerin vom 20.01.2016 basierende Begründung des zwingenden öffentlichen Interesses aufgrund eines 0:10-Takts der S4 in HVZ zwischen Ahrensburg und Rahlstedt ist aus folgenden Gründen nicht stichhaltig:

1. Sie wird widerlegt durch das Betriebsmodell im Planfall von Projekt K-002-V01 „Knoten Hamburg“ des BVWP 2030, welches die Maßnahme S4 Ost als Teilmaßnahme enthält. Danach verkehrt die S4 mit lediglich 59 Fahrten (hin und zurück) ganztägig im 0:20-Takt.



Die Gutachter BVU / Intraplan Consult / sma+ sehen deshalb im Bericht „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg, Freiburg i.Br. / München / Zürich, Mai 2009, für Planfall KHH 3 in Kap. 8.1 folgende Infrastrukturmaßnahmen vor:

„Die Einführung der S4 im 10-Minuten-Takt bis Hamburg Rahlstedt und im 20 Minuten-Takt bis Ahrensburg erfordern zwei zusätzliche Gleise vom Abzweig Hasselbrook bis zur Hamburg Stadtgrenze. Von dort bis Ahrensburg ist ein zusätzliches Gleis ausreichend.“

Eine Verdichtung der S4-Fahrten in HVZ auf einen 0:10-Takt erübrigt sich bei einem RE-Regelhalt in Bf Ahrensburg im ½ h-Takt sowie in Anbetracht des 0:10-Takts der parallel verkehrenden Linie U1 „(Großhansdorf –) Ahrensburg – Volksdorf – Hamburg Hbf Süd“.

2. Ab Fahrplanbeginn 2019/20 der Kursbuchstrecke 104 „Hamburg Hbf – Lübeck – Travemünde Strand“ verkehrt die RB81 Mo – Sa zwischen Hmb Hbf und Bargteheide im ½ h-Takt, so dass die S4. Um ein äquivalentes Verkehrsangebot anzubieten, muss die S4 ganztägig im 0:20-Takt verkehren. Dadurch erhöht sich die Zahl ihrer Zugtrassen zwischen Hmb Hbf und Bargteheide gegenüber 80 bei der RB81 auf 118. Unter der Prognose 2025 steigt im Abschnitt Gartenholz – Bargteheide die Zahl der Zugtrassen von (219 Nicht-Nahverkehr(NNV)-Fahrten + 80 RB-Fahrten) = 299 Zugtrassen auf (219 NNV-Fahrten+ 118 S4-Fahrten) = 337 Zugtrassen.

A 3.2.1 Prognose-Planfall 2025, Strecke 1120 (Bestand)

Anzahl Züge		Zugart-	v-max**	Fahrzeugkategorien gem Schall03-2012 im Zugverband									
Tag	Nacht	Traktion	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
65	32	GZ-E*	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
16	8	GZ-E*	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
32	4	RV-E	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	7						
32	6	RV-ET	160	5-Z5_A10	2								
16	2	IC-E	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
3	1	ICE	160	1-V1	2	2-V1	12						
0	2	AZ/D-E	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
164	55	Summe beider Richtungen											

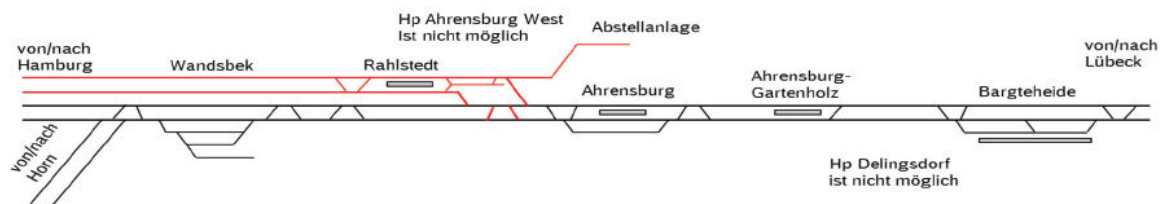
Im S4-Fall ist wegen der zusätzlichen Zug-Kreuzungstrassen in den Ausfahrbereichen von Gartenholz und Bargteheide eine theoretische Nennleistung von $n_{\text{opt}} = 266$ anzunehmen; beim RB-Betrieb steigt diese auf $n_{\text{opt}} = 288$. Die Kapazitätsbindung (Capacity Utilization Index / CUI) beträgt im RB81-Fall $\text{CUI}_{\text{RB}} = 103,8 \%$, im S4-Fall $\text{CUI}_{\text{S4}} = 126,7 \%$. Der Schienenweg ist im S4-Fall für überlastet zu erklären. Im Übrigen weist die EBWU bereits im Fall, wo die S4 nur in HVZ im 0:20-Takt nach Bargteheide und sonst im 1h-Takt verkehrt, Behinderungen zwischen der S-Bahn (S4) und Zügen der Fernbahn im Ausfahrbereich Bargteheide und Ahrensburg-Gartenholz nach.

- Gemäß § 1 (13) Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ist ein überlasteter Schienenweg ein Schienenwegeabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen während bestimmter Zeitabschnitte nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann. Bei Überlastung hat der Betreiber der Schienenwege eine Kapazitätsanalyse nach § 58 ERegG durchzuführen. Soweit zur Beseitigung der Überlastung erforderlich, soll er lt. § 55 (7) Vorrangkriterien aufstellen, welche lt. § 55 (4) dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Schienenwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung tragen.

Im vorliegenden Fall sind die Verkehrsdienste von RB81 bzw. ME81 (ohne Halt zw. Hmb Hbf und Rahlstedt) gegenüber jenen einer S4 im Abschnitt „Ahrensburg – Bad Oldesloe“ abzuwägen. Im Falle des SPNV ist die Einhaltung eines integralen Takts zu beachten. Da der Betrieb von RB bzw. ME wesentlich weniger Zugtrassen erfordern, sich diese Verkehrsträger aufgrund ihres $\frac{1}{2}$ h-Takts besser in den integralen $\frac{1}{2}$ h-Takt auf der Strecke 1120 und im Stadtbus-System Ahrensburg einordnen lassen als eine S4 im 0:20-Takt und ein ME81 gegenüber der S4 zu einer Fahrzeitverkürzung von Stormarn nach Hmb Hbf um 10 – 12 Minuten führt, fällt die Entscheidung eindeutig zugunsten eines ME81 aus. Im Übrigen führt der ME81 zu einer gleichmäßigen Kapazitätsbeanspruchung der Strecke 1120 zwischen Wandsbek – und Bad Oldesloe.

Somit ist die geplante Variante 0 mit einer S-Bahn-Strecke bis Gartenholz durch die bei der EBWU verworfene Variante C mit Abstellanlage in Rahlstedt zu ersetzen:

Variante C (verworfen)



Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Natura-2000-Gebiet DE-2327-302 „Stellmoorer Tunneltal / Höltigbaum“, Version 1.0, von COCHET CONSULT, 53129 Bonn, 8.08.2017, gez. F. Bechtloff, J. Feder, offenbart gravierende Mängel in der Bewertung von Projekt K-002-V01 „Knoten Hamburg“ durch die Gutachter des BMVI. Somit sind eine unverzügliche Weiterverfolgung von Projekt 2-036-V04 und bei Projekt „Knoten Hamburg“ eine Überarbeitung der Bewertung der Maßnahme S4(Ost) im Sinne der unten aufgeführten Fußnoten geboten. Die Abwägung zwischen Maßnahmen bei beiden Projekten K-002-V01 und 2-036-V04 erfordert eine vergleichende Raumwiderstandsanalyse der Strecken 1120 und 1121/1150:

Kriterium	Projekt K-002-V01	Projekt 2-036-V04
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	¹⁾ 2,9	1,02
Begründung der Dringlichkeitseinstufung	Hohes NKV, ²⁾ Engpassbeseitigung, ³⁾keine hohe Umweltbetroffenheit	Niedriges NKV, Reisezeitverkürzung, Schließung Elektrifizierungslücke, Transportkostensenkung
Alternativenprüfung	⁴⁾ keine	Elektrifizierung mit höhenfreier Kreuzung in Büchen (V02), dito mit 2-gl. Ausbau Lübeck Ratzeburg (V03)
Umweltbetroffenheit (Modul B)	⁵⁾ Keine hohe Umweltbetroffenheit: Keine Änderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffener, neu belasteter oder stärker betroffener Einwohner	⁶⁾ Keine hohe Umweltbetroffenheit: Keine Änderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffener, neu belasteter oder stärker betroffener Einwohner
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	⁷⁾ Eine raumordnerische Analyse wurde nicht durchgeführt.	Eine raumordnerische Analyse wurde nicht durchgeführt.
Engpassbeseitigung	Starke Engpassminderung	Engpassminderung
Fahrzeitverkürzungen	⁸⁾ 5 Minuten	3 Minuten

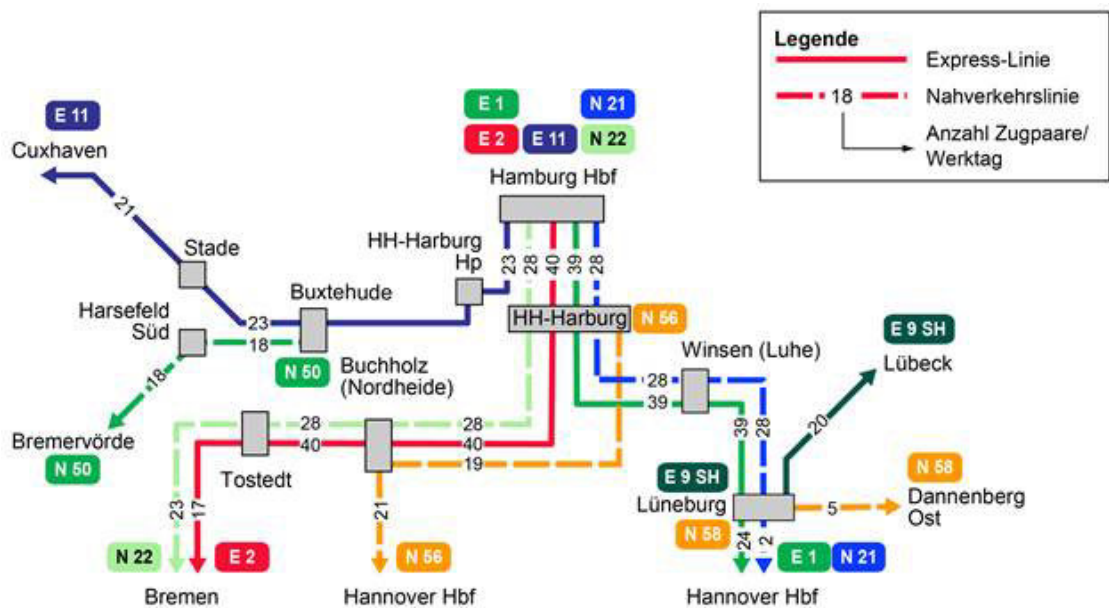
Fußnoten:

- 1) Ein NKV = 2,9 sagt nichts über die Wirtschaftlichkeit einer S4(Ost) über Rahlstedt hinaus aus. Aufgrund der Standardisierten Bewertung für eine vergleichbare Maßnahme (→ Standardisierte Bewertung S-Bahn Falkensee) ist anzunehmen, dass eine solche Verlängerung weder verkehrstechnisch geboten noch wirtschaftlich, also nicht gemäß § 3 GVFG förderungswürdig ist. Eine S4 (Ost) mit 0:20-Basistakt ist mit einem Takt-Knoten Bad Oldesloe im ½ h-Takt, für den der Zielfahrplan D-Takt 2030 (Version 2) einen RB82-Verkehr im ½ h-Takt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg vorsieht, nicht synchronisierbar und deshalb nicht verkehrsgerecht.
- 2) Die S4(Ost) bewirkt zwar in den Abschnitten, wo ihr eine systemeigene Strecke zur Verfügung steht, Engpassbeseitigungen unterschiedlichen Grades. Sie führt aber dort, wo sie die Fernbahnstrecke nutzt, i.e. insbesondere im Abschnitt Gartenholz – Bargtheide, zu einer um 40 Trassen höheren Streckenbelastung (zzgl. Kreuzungstrassen in den Ein- und Ausfahrbereichen von Bf Gartenholz und Bf Bargtheide) als beim RB81-Betrieb. Ein stabiler Betrieb ist bei einer S4, welche die Strecke 1120 nutzt, grundsätzlich zu verneinen. Außerdem erfordert ein Übergang von der RB81 zur S4 wegen der dann im 0:20 Takt notwendigen überschlagenden Wenden in Bf Bargtheide dessen Umbau.
- 3) Eine Umweltverträglichkeit in Anbetracht der FFH-Gebiete im Stellmoorer Tunneltal und im Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal wurde nicht geprüft. Die Umwelt- und Naturschutzfachli-

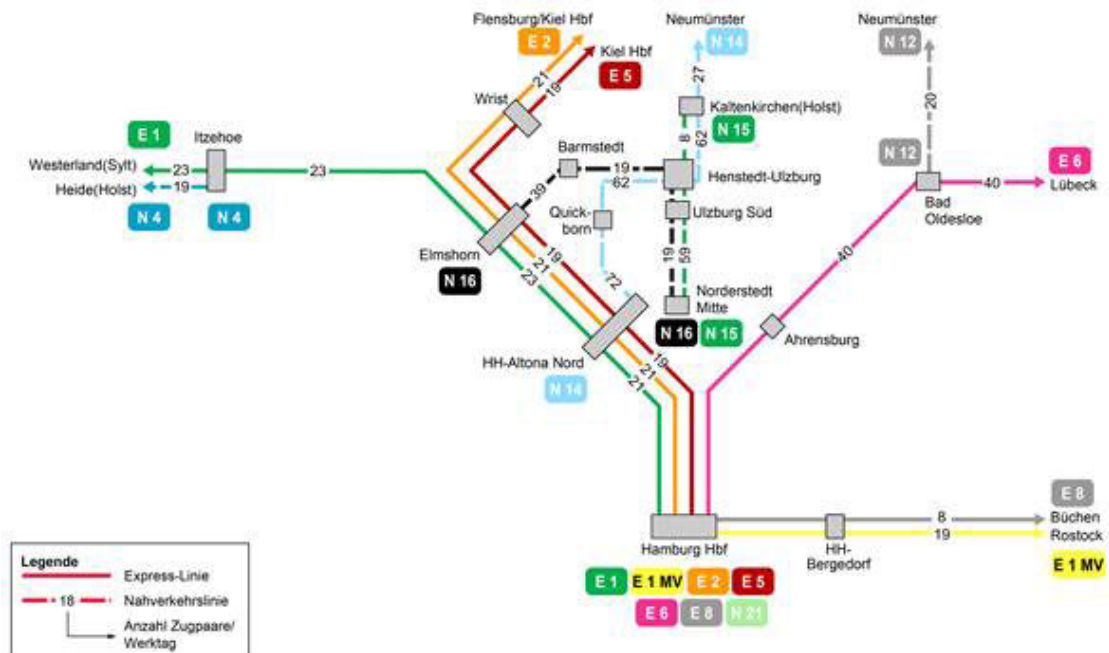
che Beurteilung (Modul B) in PRINS steht im Widerspruch zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Natura-2000-Gebiet DE-2327-302 „Stellmoorer Tunneltal / Höltingbaum“ durch COCHET CONSULT (→ Attachment [26_1_1_E_Bericht.pdf]). Die von COCHET CONSULT daraus abgeleitete FFH-Ausnahmeprüfung ist jedoch mangelhaft. Indem sie nicht die aktuelle, sich aus dem BVWP 2030 ergebende Sach- und Rechtslage berücksichtigt, ist sie gemäß Planfeststellungsrichtlinie (PF-RL) 8 Abs. 7 zurückzuweisen und für die Begründung einer Planfeststellung ungeeignet.

- 4) Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) der Vorhabenträgerin vom 20.1.2016 (→ Attachment [Abschlussbericht S4 final Seite 1-15.pdf]) basiert auf einer Verkehrsprognose 2025. Das zugrunde gelegte S4-Verkehrsmodell ist mit den Vorgaben von PF-RL 8 Abs. 7 unvereinbar, da es nicht das Angebotsmodell auf KBS 104 im kommenden Fahrplan 2019/20 berücksichtigt. Es sieht einen ganztägigen ½ h-Takt der RB81 zwischen Hmb Hbf und Bargteheide (außer So und feiertags) vor. Zweitens ist die anlässlich der EBWU durchgeführte Variantenuntersuchung unzureichend. Sie berücksichtigt ausschließlich eisenbahnbetriebliche Aspekte und somit nicht mit Artikel 87e Abs. 4 GG vereinbar. Die in ihr abgeleiteten Ergebnisse hinsichtlich der zu erwartenden betrieblichen Stabilität sind auf ein zum jetzigen Zeit anzunehmendes S4-Betriebsmodell nicht übertragbar. Die damaligen Untersuchungen sind um Varianten zu erweitern, welche der aktuellen Beschlusslage zum BVWP 2030, und der anzunehmende Bezugsfall 2030 durch Berücksichtigung der absehbaren Entwicklung des SPNV-Angebots (→ SPNV-Vergabe 2022 bis 2035) zu aktualisieren.
- 5) Gegenstand der UVP sind gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die in PF-RL 9 Abs. 2 gelisteten Schutzgüter. Die berichteten Ergebnisse zur Umweltbetroffenheit sind daher unvollständig. Sie stehen im Widerspruch zu den Ergebnissen der FFH-Verträglichkeitsprüfung des Gutachters COCHET CONSULT (→ Attachment [26_1_1_E_Bericht.pdf]). Beispiel: Der Kreis der betroffenen Einwohner ist auf die in einem Nah-Erholungsgebiet Erholung suchenden Einwohner auszudehnen (vgl. Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Attachment [bvwp-2030-umweltbericht.pdf]).
- 6) Der Kreis der betroffenen Einwohner ist auf die in einem Gebiet Erholung suchenden Einwohner auszudehnen (siehe FN 5).
- 7) Die Grundsätze der Raumplanung und Raumordnung sehen auf den Zuläufen des TEN-V-Kern-Netzes in den Knoten Hamburg die Umsetzung eines Schnell-Langsam-Konzepts vor. Eine solche Umsetzung, welche u.a. einen RE-Halt in Bf Ahrensburg im ½ h-Takt impliziert, ist auf der Achse Nord-Ost nicht vorgesehen. Ein vollständiger Ersatz der Linie RB81 Hamburg Hbf – Bad Oldesloe mit Sub-Linien nach Bargteheide und Ahrensburg/Rahlstedt durch die vorgesehene S4(Ost) verstößt gegen die raumordnerisch notwendige Differenzierung im SPNV-Angebot auf der Achse Nord-Ost zwischen Stadt-Schnell-Verkehren (S-Bahn) und Express-S-Bahn. Die mangelnde Differenzierung steht im Widerspruch zum für die S4 (West) vorgesehenen Fahrplanmodell. Die S4 soll auf der Achse Nord-West als Express-S-Bahn (ohne Halt zwischen Altona-Nord und Pinneberg), aber auf der Achse Nord-Ost als Regio-S-Bahn mit Halt an allen S-Bahn-Stationen verkehren.

Im Bundesland Niedersachsen wird das Schnell-Langsam-Konzept auf den TEN-V-Zuläufen des Kernnetzes ausschließlich mit RB (Nahverkehrslinie) und RE (Express-Linie) umgesetzt:



Folgendes im Planfall der Maßnahme „Knoten Hamburg“ für Schleswig-Holstein entworfene SPNV-Verkehrsmodell (ohne S-Bahn) wird im Gutachterentwurf für den Zielfahrplan Deutschland-Takt 2030, Region Nord, 2. Version, des BMVI wieder verworfen und um RB-Linien nach Itzehoe, Wrist und Büchen (sowie 39 Zugpaare der Linie N 12 zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg) erweitert:

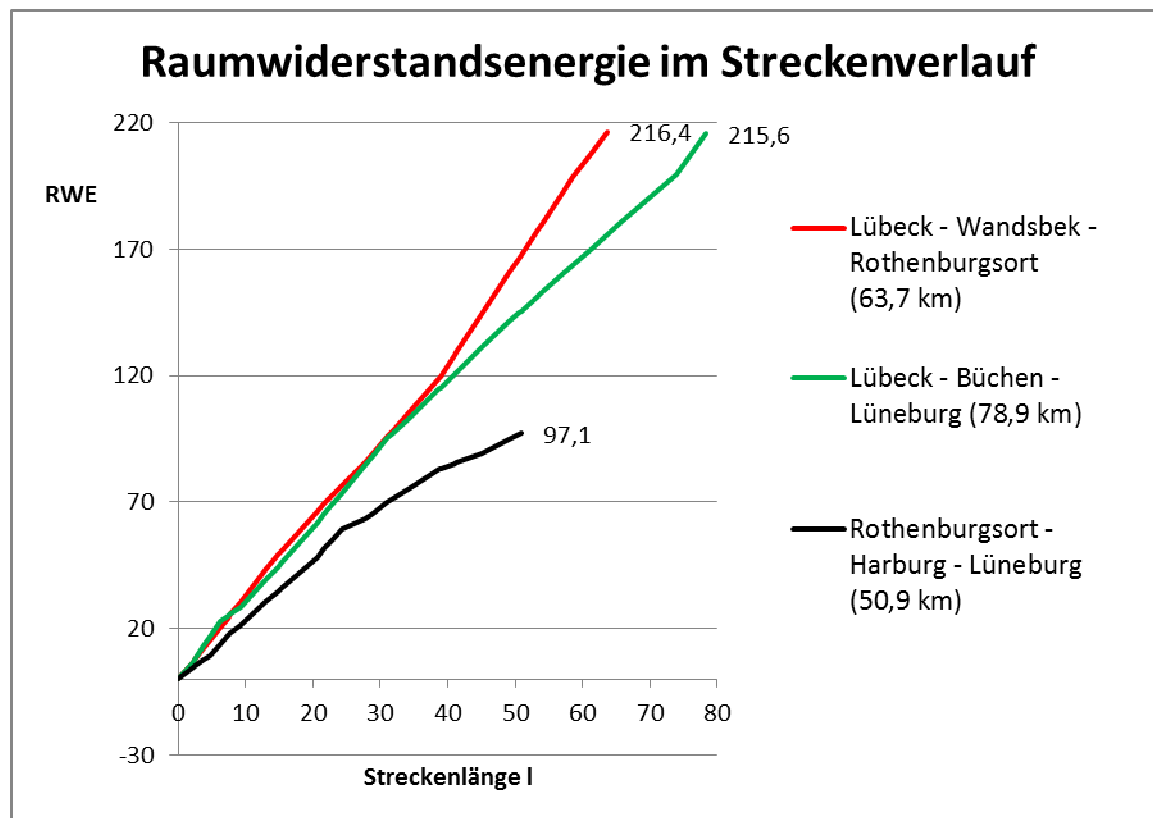


Nach Eröffnung der N-lichen Verbindungskurve (VbK) Harburg mit dem neuen Haltepunkt HH-Harburg (in jener VbK, vgl. oben) stellt sich die Frage, ob eine Durchbindung der S3 über Neugraben hinaus nach Buxtehude (dann Fahrzeit von Hamburg Hbf mit S3 0:38, mit Metronom 0:27) und Stade weiterhin verkehrsgerecht ist. Wahrscheinlich ist, dass der S-Bahn-Betrieb S-lich der Elbe wieder auf das Gebiet der FHH Hamburg beschränkt wird.

- Bei Ersatz der RB81 durch einen Metro-Express ME81 (ohne Halt zwischen Rahlstedt und Hmb Hbf) verkürzt sich die Fahrzeit zwischen den Stationen in Stormarn und Hmb Hbf ge-

genüber der RB81 um 8 Minuten, gegenüber einer S4 um 12 Minuten. Durch Kopplung von ME81 mit den Linien RB61 und RB71 nach Itzehoe bzw. Wrist in Hmb Hbf und dortigen Haltezeiten von 4 Minuten lassen sich nicht nur die gewünscht Entlastung von Bahnsteigkanten in Bf Hamburg Hbf, sondern auch schnelle durchgehende SPNV-Verbindungen zwischen den Kreisen Bad Segeberg und Stormarn einerseits sowie den Kreisen Pinneberg und Steinburg andererseits erzielen.

Ohne den gutachterlichen Ergebnissen einer vergleichenden Raumwiderstandsanalyse vorzugreifen zu wollen, berichte ich über die von mir erzielten Ergebnisse. Danach zeigen die Strecken „Lübeck – Wandsbek – Rothenburgsort“ und „Lübeck – Büchen – Lüneburg“ von Lübeck aus gesehen bis Bargteheide und Mölln eine vergleichbare Raumwiderstands-Charakteristik. Im weiteren Verlauf aber bewirken die Siedlungs- und FFH-Gebiete auf der Achse Nord-Ost in den Knoten Hamburg ein rascheres Wachstum des Raumwiderstands als die vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Gebiete im Streckenabschnitt Mölln – Büchen – Lüneburg. Somit sind auf den SGV in der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) und der Lübecker Häfen (Travemünde) ausgerichtete Maßnahmen vorrangig auf der Ausweich- und Entlastungsstrecke „Lübeck – Lüneburg“ vorzusehen.



Mit besten Empfehlungen

W. Hübner

Anlage

Mustereinwendung

Prof. em. Dr. Wilh. Hummeltenberg

MUSTEREINWENDUNG

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.Ing.

22926 Ahrensburg, den 23.12.2019

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Planfeststellungsbehörde, Fax **040-4279-41014**

Matthias Hacker (matthias.hacker@bwvi.hamburg.de), Tel. 040-42841-2314

Johannes Ahrberg (johannes.ahrberg@bwvi.hamburg.de), Tel. 040-42841-1815

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Betr.: Planfeststellungsverfahren S-Bahn-NBS 1249 (Linie S4(Ost)), PFA 2

Einwendungen gegen das Vorhaben aus Sicht von Ahrensburg

Bezug: Öffentliche Auslegung der Planunterlagen, insbes. Unterlage 2.1.1

Sehr geehrte Herren,

als Bürger von Ahrensburg bin ich von der S4-Planung betroffen.

Das den Planfeststellungsunterlagen beigelegte Gutachten zur FFH-Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung für das Natura-2000-Gebiet DE-2327-302 „Stellmoorer Tunneltal / Höltingbaum“, Version 1.0, COCHET CONSULT, 53129 Bonn, 8.08.2017, gez. F. Bechtloff, J. Feder, stellt fest:

Die gutachterliche Untersuchung der FFH-Verträglichkeit hat ergeben, dass der geplante Ausbau der S-Bahn-Linie S4 (Ost) zu erheblichen Beeinträchtigungen der für den Kammmolch geltenden Erhaltungsziele führt und somit unzulässig ist. Das Vorhaben kann nur zugelassen werden, wenn

1. es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG);
2. zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG);
3. die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Alle vorgenannten Voraussetzungen müssen erfüllt und für jede erhebliche Beeinträchtigung nachvollziehbar dargelegt sein.

Der Gutachter stellt als Ergebnis fest, dass zumutbare Alternativen zur sog. EBWU-Vorzugsvariante nicht gegeben sind. Eine im Umfang reduzierte Infrastruktur hätte beim erforderlichen Betriebsprogramm zur Folge, dass eine mangelhafte Betriebsqualität im Nah-, Fern- und Güterverkehr eintreten würde. Dies seien zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für eine Umsetzung der Neubau-Maßnahme.

Dagegen wende ich ein: Die auf der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) der Vorhabenträgerin vom 20.01.2016 basierende Begründung des zwingenden öffentlichen Interesses wegen eines erforderlichen 0:10-Takts der S4 in HVZ zwischen Ahrensburg und Rahlstedt ist nicht stichhaltig:

- Der Bau einer S-Bahn-NBS 1249 über Rahlstedt hinaus verbietet sich gemäß § 34 BNatSchG. Es existieren zumutbare Alternativen von Langfristfahrplan und daraus abzuleitender Infrastruktur, die den für den SPNV auf der Achse Nord-Ost verfolgten Zweck einer Angebotsverbesserung und -ausweitung unter geringeren Beeinträchtigungen, effektiver und wirtschaftlicher erreichen. „Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ für einen 2-gl. Streckenausbau im Stellmoorer Tunneltal sind unter Hinweis auf das **S4-Verkehrsmodell** im Planfall Projekt K-002-V01 des BVWP 2030 **mit einem durchgängigen 0:20-Takt zwischen Rahlstedt und Ahrensburg** zu verneinen, weitere zwingende Gründe mangels Nachweis einer Förderungswürdigkeit des Vorhabens nach § 3 GVFG nicht nachgewiesen. **Gleichwohl bedarf die Umwelt- und Naturschutzfachliche Bewertung (Modul B) von Projekt K-002-V01 aufgrund des von COCHET CONSULT vorliegenden Gutachtens einer Revision inkl. zusätzlicher Alternativenprüfungen.** Ein Umbau von Bf Ahrensburg in eine S-Bahn-Station verbietet sich im Hinblick auf eine potentielle Ertüchtigung der Strecke 1120 für Geschwindigkeiten bis 200 km/h. Für diesen Fall ist der Erhalt von 4 Bahnsteigkanten im Bf Ahrensburg für Überholungsvorgänge von Regionalverkehren mit Regelhalt (RB, RE, ME) durch EC, ICE, Sprinter geboten.

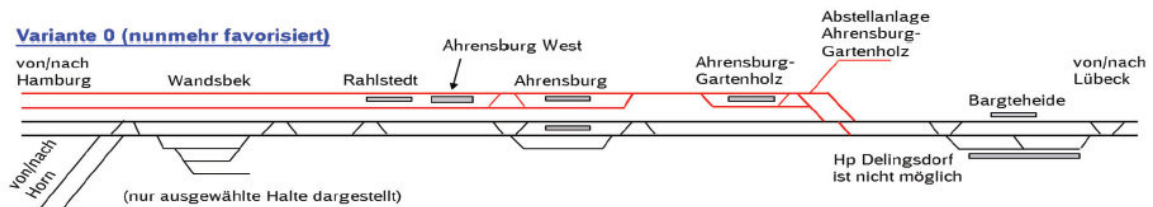


Abb. 1: EBWU-Vorzugsvariante im Wechselstrom-Betrieb unter S4-Nutzung der Fernbahnstrecke

- Die Verkehrsbedürfnisse auf der Strecke 1120 lassen sich effektiver, wirtschaftlicher, umweltverträglicher, nachhaltiger und in einem stabileren Betrieb in Verbindung mit Planfall Projekt 2-036-V04 BVWP 2030 [VB] durch Realisation der EBWU-Variante C unter Optimierung des SPNV auf der Achse Nord-Ost gemäß Schnell-Langsam-Konzept mit einer S4 bis Rahlstedt im Gleichstrombetrieb erfüllen: (1) RE-Regelhalt Bf Ahrensburg im $\frac{1}{2}$ h-Takt, (2) S4 bis Rahlstedt auf systemeigenen Gleisen als Ersatz der derzeitigen RB81-Vorortverkehre auf Strecke 1120, (3) keine Auslassung von Bf Rahlstedt, sondern 4-gl. RB/S4-Umsteigestation, (4) Überführung der RB81 in Metroexpress ME81 (ohne Halt zwischen Hmb Hbf und Rahlstedt) mit Durchbindung im $\frac{1}{2}$ h-Takt bis Lübeck Hbf, so dass RE-Halte in Reinfeld und Moisling entfallen, (5) U1-Stichstrecke von Ahrensburg-West zu 2-gl. Endstation S-lich Bahnsteig 1 und 2 von Bf Ahrensburg.

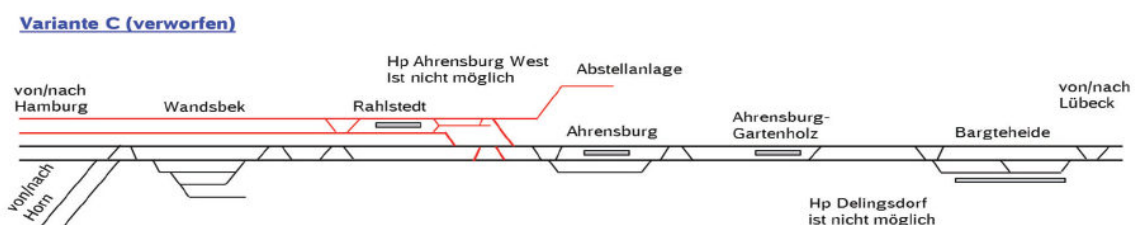


Abb. 2: Stadt-Schnellbahn-Variante auf ausschließlich systemeigenen S-Bahn-Gleisen

Mit besten Empfehlungen

W. Hennig