

Scheel, Nadine

Von: Kania, Peter
Gesendet: Mittwoch, 10. Mai 2023 10:11
An: Boege Eckart; Niewelt, Konstantin
Cc: Pollmann Steffen; Scheel, Nadine; Kewersun, Ulrich; Becker, Andrea
Betreff: WG: Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren S4 -- Beratung im UA am 10.05.2023
Anlagen: 2019-12-22 - eigenes Einwendungsschreiben zum PFA2.pdf; 2018-07-26 - Antwortschreiben an Dr. Buchholz - Version nach ProBahn-Gespräch - Stand 26.07.2018, 10.00 Uhr.pdf
Priorität: Hoch

FBL IV

10.05.2023

Nachstehende E-Mail erhalten Sie mit der Bitte um

- Kenntnisnahme
- weitere Veranlassung
- Rücksprache
- Beantwortung
- _____

Gruß

Peter Kania

Von: Peter Elmers <Peter.Elmers@t-online.de>
Gesendet: Dienstag, 9. Mai 2023 18:32
An: schmidt, christian <c.s.c.h.m.i.d.t@web.de>
Cc: Bellizi, Thomas <bellizi@fdp-ahrensburg.de>; nadine.levenhagen@gruene-ahrensburg.de; steuer, detlev <d.steuer@wab-ahrensburg.de>; wolfdietrich.siller@cdu-ahrensburg.de; Kania, Peter <Peter.Kania@ahrensburg.de>
Betreff: Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren S4 -- Beratung im UA am 10.05.2023
Priorität: Hoch

Sehr geehrter Herr Schmidt,

mit Freude und Erleichterung habe ich wahrgenommen, dass sich endlich, sehr spät, aber hoffentlich nicht zu spät Widerstand regt gegen die bisherige dilatorische Beratung über etwaige Einwendungen im Planfeststellungsverfahren.

Dem Vernehmen nach sollen jetzt Einwendungen durch eine Arbeitsgruppe der Fraktionen statt durch die Verwaltung formuliert und erhoben werden.

Morgen im UA werden Sie der Sachverhalt auch beraten lassen.

Ich habe mich in der Vergangenheit -leider erfolglos- auch immer wieder gegen die desaströse Planung engagiert. So auch in den Einwohnerfragestunden es UA am 24.6.2019 und am 11.12.2019. Wenn Sie die Protokolle vielleicht nachlesen würden.

In den vergangenen 12 Monaten hatte ich mich nicht mehr für "städtische Belange" engagiert, da mein bisheriger Einsatz ganz offenbar nicht wertgeschätzt wurde.

Da mir als langjährigem Tiefbauamtsleiter das Wohl "meiner" Stadt auch zwanzig Jahre nach meiner Pensionierung immer noch am Herzen liegt, werde ich aber morgen an der Sitzung teilnehmen.

Ob ich mich in der Einwohnerfragestunde zu Wort melde, weiß ich noch nicht.

Wenn ja, habe ich sicher zielführende Anmerkungen zu machen.

Ich denke, kaum einer der aktuell aktiven und noch lebenden (Prof. Hummeltenberg !) Protagonisten, hat sich so intensiv mit der Problematik befasst, wie ich.

Wenn ich mich zu Wort melde, dann zunächst nur kurz.

Gegebenenfalls werde ich die nachstehende Kurz-Argumentation zu meinem Alternativ-Vorschlags verlesen.

Ich würde mich freuen, wenn Sie dann vorsorglich darüber abstimmen ließen, ob ich mich als sachkundiger Bürger ggfls. auch während der Beratung melden darf.

Als Hintergrundpapier finden Sie **im Anhang** meine Einwendung zum PFA 2 mit Bezug auf meinen **Alternativ-Vorschlag** und **meiner Forderung, die Feststellung erst zu vollziehen, wenn alle Einwendungen zum PFA 3 vorliegen.**

Ich denke, die Fraktionen bzw. die Verwaltung sollten eine gleichlautende Forderung im laufenden Anhörungsverfahren zu PFA2 erheben.

Meinen Alternativ-Vorschlag "ITK Ahrensburg" hatte ich seinerzeit auch an Dr. Buchholz geschickt. Dessen Antwort mit meinen Repliken ist gleichfalls beigefügt.

Die Antwort ist natürlich von seinem Stab verfasst; - und der argumentiert -wie zu erwarten-, warum dieser Vorschlag nicht geht....

Inzwischen ist der Ausbau -jedenfalls bis Rahlstedt finanziert und unumkehrbar. Daher könnte m.E. jetzt unsere Landesregierung (für Hamburg schadlos) das gemeinsame Projekt aufkündigen und zusammen mit unserer Stadt eine verträglichere Lösung mit gleichzeitig höherem Nutzen für die Stormarn-Achse anstreben.

Kurz-Argumentation zu meinem Alternativ-Vorschlag :

Wenn der zu erwartende Verkehr nördlich Gartenholz auf zwei Gleisen abgewickelt werden kann, kann er das auch nördlich Ring 3 in Rahlstedt.

Allerdings nur, wenn auf den 10-Minuten-Takt nach Ahrensburg verzichtet wird.

Der 10-Minuten-Takt soll ja bekanntlich nur Mo-Fr. morgens 3 Stunden und abends vier Stunden gefahren werden (so wie bereits seit Ewigkeiten bei der U-Bahn).

Der 10-Minuten-Takt bei U- und zukünftig S4 wird nicht gefahren zum Komfort der Großhansdorfer und Ahrensburger; - um diese Fahrgäste zu befördern, reicht ein 20-Minuten-Takt kapazitätsmäßig bei weitem aus... Allerdings wären die Züge dann in den Spitzenzeiten bereits so stark gefüllt, dass in Rahlstedt, Tonndorf und Wandsbek (bzw. Volksdorf und Farmsen) nicht mehr alle Zustiegen-Wollenden hinreichend Platz finden würden.

Nur deshalb können/müssen sich die Ahrensburger zu Spitzenzeiten auf mehr als drei Züge pro Stunde verteilen.

Wenn es also gelingt, die Zahl der in Ahrensburg in die S-Bahn-Züge Zusteigenden zu reduzieren, **dann reichen für drei S-Bahnen pro Stunde ab Ahrensburg** (genauso wie im Abschnitt Bargtheide/Ahrensburg) **zwei Gleise aus**. Zusätzliche Gleise südlich Ahrensburg in den NSG sind dann entbehrlich.

Wie ist eine reduzierte Zahl von Zusteigern erreichbar ? - Zunächst indem der zweite RE aus Lübeck auch in Ahrensburg hält.

Eine Vielzahl von Ahrensburgern würde hochofrennt in die schnellen, bequemen RE mit 1. Klasse und WC und Möglichkeit der Platzreservierung einsteigen wollen.

Da diese aber -insbesondere in 49-Euro-Ticket-Zeiten- aber überfüllt sein dürften, muss ein dritter RE pro Stunde her, der auch in Ahrensburg hält.

Ein dritter RE (im 20-Minuten-Takt) passt nachgewiesenermaßen noch zwischen Fern-, Güter- und S-Bahnverkehr auf die Bestandsgleise.

Eine Kapazitätserhöhung zwischen Lübeck und Hamburg ist im Zeichen der Verkehrswende sowieso geboten.

Drei REs passen in Lübeck nachgewiesenermaßen auch in den Takt-Knoten und optimieren dort sogar die heute unlust-erregenden überlangen Umsteigezeiten.

Wenn dann noch in Ahrensburg die REs aus Lübeck die S4-Züge aus Bargtheide/Oldesloe "überholen", kann an den Mittelbahnsteigen gegenseitig zeit- und bahnsteiggleich umgestiegen werden.

RE-Fahrgäste aus Lübeck in den Hamburger Osten brauchen nicht mehr bis Hauptbahnhof durch- und dann "zurück"-fahren..... Sie steigen schon in Ahrensburg um und "machen Platz" für zusteigende Ahrensburger, die sonst mit der S4 gefahren wären.

Fahrgäste aus Bargtheide müssen dabei allerdings drei Minuten länger in ihrer S4 sitzen bleiben, als -wie z.Zt. vorgesehen- ohne "RE-Überholung".

Sie können allerdings in Ahrensburg in den zwei Minuten später ankommenden und sofort weiterfahrenden RE umsteigen und sind dann 12 Minuten früher am Hauptbahnhof, als mit der Bummel-S4".

Bei diesem Konzept, wird auf den Halt "Ahrensburg-West" der S4 verzichtet, um den damit verbundenen Fahrzeit-Verlust der S4 zu vermeiden und somit Zeit freizugeben für nachfolgende Fern- oder Güterzüge. Durch den Wegfall des Haltes werden zwei Minuten der durch die RE-Überholung entstehenden Verzögerung kompensiert.

Statt dessen wird für die U-Bahn eine Stichstrecke von "West" zum Ahrensburger Bahnhof angelegt. Die Stichstrecke endet auf dem Güterzug-Überholungs-Gleis 5.

Das Güterzug-Gleis wird zum Gartenholz verlegt. Ein Bahnsteig-Dach ist am Gleis 5 bereits seit den 1990-er Jahren vorhanden.

Nach Ahrensburg-West fahren dann ganztägig U1-Züge im 10-Minuten-Takt. Alternierend fahren die U1-Züge dann ab West nach Großhansdorf oder nach Ahrensburg-Mitte.

Alle 20 Minuten kann dann zwischen RE, S4 und U1 ohne unnötige Wartezeiten gegenseitig umgestiegen werden.

Insbesondere Fahrgäste aus Richtung Lübeck werden dann vermehrt in die U-Bahn wechseln und wiederum "Platz-machen" in den REs.

Überhaupt wird diese Relation dann erstmals interessant für SUV-Fahrer aus dem Raum Lübeck in den Hamburger Nord-Osten....

Wer wird denn auf die Bahn wechseln, wenn er -wie z.Zt. vorgesehen- erstmal in Lübeck zum Bahnhof

fahren, dann mit dem RE nach Oldesloe (die eine halbe Stunde) oder nach Ahrensburg (die andere halbe Stunde) fahren und dann in die "Bummel"-S4 (ohne 1.Klasse) umsteigen, um dann in Ahrensburg-West (bei ggfls. "Schieter-Wetter") 300 m über P+R-Platz und "B75" zur U-Bahn zu laufen.... !!!!

Der S4-Haltepunkt "West" ist m.E. in seiner heute geplanten Form objektiv betrachtet eine Tot-Geburt. Fahrgäste aus Lübeck werden ihn (siehe oben) nicht nutzen. Die Ahrensburger werden von Gartenholz oder Bahnhof-Mitte nicht mit der S4 zur U-Bahn fahren. ... Bleiben vielleicht einige Bargteheider und einmal pro Stunde ein paar Fahrgäste aus Kupfermühle und Oldesloe... -

Und dafür wird eine Station gebaut mit Mittel-Bahnsteig und Aufzügen (die immer wieder ausfallen) und für deren Einrichtung ein Drittel des P+R-Platzes benötigt wird und Mc-Donald und Cafe Junge abgerissen werden müssen und das NSG zusätzlich beeinträchtigt wird ??

Das Güterzug-Überholungsgleis wird ersatzweise als Mittelgleis in Gartenholz gebaut und ist dann dort ohne Fahrweg-Kreuzung in beiden Richtungen nutzbar. Die Lärmbelästigung durch anhaltende und fahrwegkreuzende Güterzüge in der Innenstadt entfällt.

Für die S-Bahn-Halte werden in Gartenholz (statt Mittelbahnsteig mit Aufzug) auf beiden Seiten Außengleise mit Außen-Bahnsteigen angelegt, die (nach wie vor) behindertengerecht über Rampen erreichbar sind. Das Betriebswerk Delingsdorf ist weiterhin problemlos anfahrbar.

Das dritte Gleis zwischen Bahnhof Mitte und Gartenholz entfällt und damit die jahrelangen Verkehrs-Behinderungen auf Innenstadt-Ring, Bahntrasse und Ostring infolge Neubau von Eisenbahnbrücken über Bahntrasse und Ostring.

Soweit für den Moment die Kurz-Darstellung einer verträglichen Zukunftslösung, die der Verwaltung genauso lange bekannt ist, wie dem Ministerium und für deren Realisierung man schon drei Jahre hätte kämpfen können (insbesondere auch für die U-Bahn-Stichstrecke...).

Beste Grüße und viel Spaß beim (hoffentlich intensivem Lesen) der anhängenden Papiere...

Peter Elmers

Ist es der vermeintliche Vorteil eines 10-Minuten-Taktes mit der "Bummel"-S4 (während nur ca. 35 von 130 Betriebsstunden/Woche) wert, dass die NSG durch den Gleisbau und die Baustraßen erheblich in Mitleidenschaft gezogen werden ??

Es ist nie zu spät, um nicht doch bessere Lösungen zu erreichen !!

Die "vergeblichen" Planungsaufwendungen werden durch die ersparten Baukosten bei weitem überkompensiert.

Dipl.-Ing. Peter Elmers
städt. Oberbaurat in Ahrensburg i.R.
Jungborn 13, 22926 Ahrensburg
04102 41166

Dipl.-Ing. Peter Elmers
städt. Oberbaurat in Ahrensburg i.R.
ehem. Leiter Tiefbau und ÖPNV-Beauftragter der Stadt Ahrensburg
Jungborn 13, 22926 Ahrensburg
04102 41166 - peter.elmers@t-online.de

26.07.2018

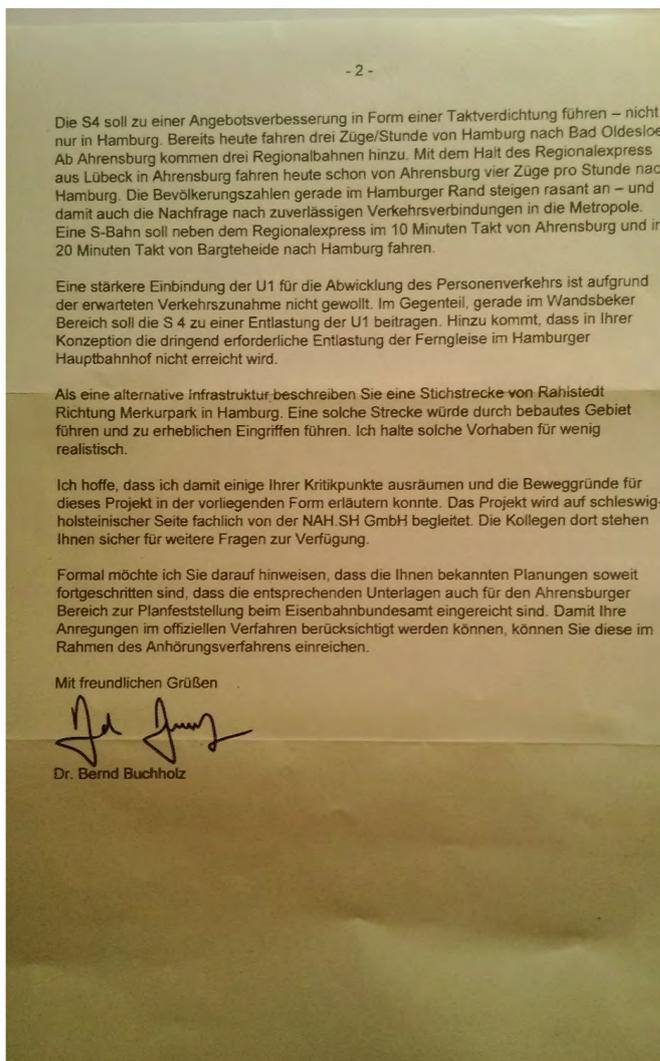
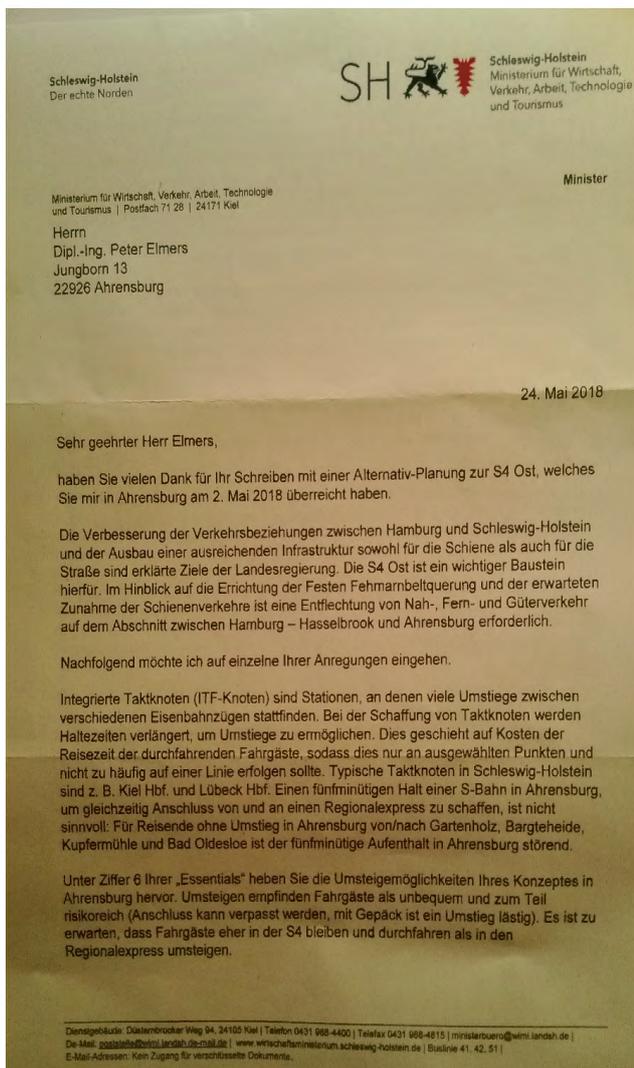
Entwurf - Stand 26.07.2018 - 10:00 Uhr

Herrn
Dr. Bernd Buchholz
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Gronepark 12
22926 Ahrensburg

Ihr nächstehendes Schreiben vom 24.05.2018 - Alternativ-Planung zur S4 - ITKA-Konzept

Sehr verehrter Herr Dr. Buchholz,

ich hatte mich im Mai sehr darüber gefreut, dass Sie mir die Ehre des nachstehenden persönlichen Antwortschreibens hatten zuteil werden lassen.



Bei genauerer Durchsicht musste ich feststellen, dass die in ihm enthaltenen Gesichtspunkte weitgehend deckungsgleich mit einer internen Stellungnahme der NAH.SH sind, die mir schon im April bekannt geworden war; - lediglich die Formulierung ist durchweg konzilianter.

Mir ist aus meiner langjährigen leitenden Tätigkeit in der Bauverwaltung bekannt, dass vielfach versucht wird, Relativierungen eines langjährigen Planungsprozesses nach Möglichkeit abzuwehren und Schwachstellenanalyse zu betreiben, anstatt innovative Vorschläge für die bessere Realisierung eines Planungszieles aufzugreifen.

Verständnis dafür habe ich nie gehabt und solche Versuche meistens erfolgreich abwehren können, - zum Wohle der Stadt Ahrensburg und ihrer Bewohner.

Ich war schon geneigt, angesichts der zunächst erfahrenen Ignoranz, die "Flinte ins Korn zu werfen" und auch auf Ihr liebenswürdiges, in der Sache aber abweisendes Schreiben nicht weiter zu reagieren...

Dass ich Ihnen jetzt trotzdem hiermit eine Erwiderung zuleite, hat zwei konkrete Anlässe:

- Die Berichterstattung u.a. im Hamburger Abendblatt über die nach wie vor ungeklärte Finanzierung der Gesamtmaßnahme S4.
- Herr Stefan Barkleit, Landes-Vorsitzender von PROBAHN SH/HH, dem ich mein Ideen-Papier gleichfalls zugeleitet hatte, hatte ein persönliches Gespräch vorgeschlagen. Dieses fand -nach einigen Termenschwierigkeiten- jetzt am 25.07.2018 in meinem Privathaus statt. Teilgenommen haben der Vorsitzende Herr Ole T. Buschhüter, Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft und Gründer der S4-Initiative, der Vorsitzende des Regionalverbandes Hamburg und Umgebung von ProBahn, Herr Hans-Uwe Kolle, und Herr Stefan Barkleit.

Ich denke, wenn durchaus kompetente Personen mein Papier in einem dreistündigen Treffen mit mir persönlich erörtert haben, lässt das darauf schließen, dass in meinem Alternativ-Vorschlag durchaus erhebliches Realsierungspotenzial enthalten sein dürfte.

Wenn bislang -und dem Vernehmen nach auch weiterhin- Zweifel an den bislang angestrebten Finanzierungsmöglichkeiten bestehen, dürfte das weniger am guten Willen aller Beteiligten liegen, sondern schlichtweg daran, dass der deutschlandweit einheitliche und grundsätzlich verbindliche Grenzwert des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses trotz Verkürzung der Ausbaustrecke (Ende jetzt in Ahrensburg, statt in Bargteheide) immer noch nicht erreicht ist bzw. infolge von Kostensteigerungen infolge der inzwischen detaillierteren Planung wieder verloren gegangen ist.

Der Ausbau wird mit m.E. nach hoher Wahrscheinlichkeit noch weiter reduziert werden müssen, um den kritischen Grenzwert zu überschreiten.

Das mag sicher nicht im Sinne der S-Bahn-GmbH sein, die mit ihrem ursprünglich extrem ambitionierten Bauprogramm einen möglichst großen Anteil an den Verkehrsleistungen auf der Stromarn-Achse abschöpfen wollte und immer noch hofft, den gleichen Anteil auch noch mit der derzeitigen Planung realisieren zu können...

Letztes übrigens unter Inkaufnahme einer deutlich verschlechterten Verkehrsqualität (bezüg-

lich Konflikten bei Ein- und Ausfädelung zu/von den Fernbahngleisen und den damit verbundenen Verspätungs-Anfälligkeiten).

Mein Alternativ-Vorschlag ermöglicht deutliche (Bau-)Kosteneinsparungen bei gleichzeitig verbessertem Verkehrsnutzen; - das Erreichen bzw. Unterschreiten des Grenzwertes dürfte damit unschwer erreichbar sein.

Nennenswerte Verkehrsleistungen auf der Stormarn-Achse würden dann allerdings nicht mehr von der S-Bahn sondern von der Betreiberin des Regionalverkehrs und der Hochbahn-GmbH erbracht werden müssen.

Inwieweit das möglicherweise zu Problemen bei der Aufteilung der zukünftigen Ausbauvorhaben der innerhamburgischen Schnellbahn-Netze führen könnte, entzieht sich meiner Kenntnis. Die Option einer S-Bahn-Stichstrecke nach Rahlstedt-Ost könnte da möglicherweise Verhandlungsspielraum eröffnen.

Gestatten Sie mir, sehr verehrter Herr Minister Dr. Buchholz, -nach dieser etwas ausführlich geratenen Einleitung- nun die einzelnen Punkte Ihres Schreibens zu kommentieren:

1.

Die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein und der Ausbau einer ausreichenden Infrastruktur sowohl für die Schiene als auch für die Straße sind erklärte Ziele der Landesregierung. Die S4 Ost ist ein wichtiger Baustein hierfür. Im Hinblick auf die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung und der erwarteten Zunahme der Schienenverkehre ist eine Entflechtung von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf dem Abschnitt zwischen Hamburg – Hasselbrook und Ahrensburg erforderlich.

Der Aussage wird grundsätzlich zugestimmt, allerdings ist eine Entflechtung nur auf dem Abschnitt Hasselbrook und Rahlstedt zwingend erforderlich.

Ich denke, dass auch die bei meinem ITKA-Vorschlag geringfügig eingeschränkten Trassenreserven für Fern- und Güterzüge zwischen Bad Oldesloe und Wandsbek nicht entscheidungsrelevant sein dürften.

Der begrenzende Querschnitt für die Trassenverfügbarkeit dürfte (ohne dass ich das bislang exakt untersucht habe) immer noch zwischen Lübeck Hbf und Bad Schwartau liegen.

2.

Integrierte Taktknoten (ITF-Knoten) sind Stationen, an denen viele Umstiege zwischen verschiedenen Eisenbahnzügen stattfinden. Bei der Schaffung von Taktknoten werden Haltezeiten verlängert, um Umstiege zu ermöglichen. Dies geschieht auf Kosten der Reisezeit der durchfahrenden Fahrgäste, sodass dies nur an ausgewählten Punkten und nicht zu häufig auf einer Linie erfolgen sollte. Typische Taktknoten in Schleswig-Holstein sind z. B. Kiel Hbf. und Lübeck Hbf. Einen fünfminütigen Halt einer S-Bahn in Ahrensburg,

Diese Aussage ist selbstverständlich und insofern nicht zielführend.

3.

sind z. B. Kiel Hbf. und Lübeck Hbf. Einen fünfminütigen Halt einer S-Bahn in Ahrensburg, um gleichzeitig Anschluss von und an einen Regionalexpress zu schaffen, ist nicht sinnvoll: Für Reisende ohne Umstieg in Ahrensburg von/nach Gartenholz, Bargteheide, Kupfermühle und Bad Oldesloe ist der fünfminütige Aufenthalt in Ahrensburg störend.

Ein fünf-minütiger Halt der S-Bahnen (und ein einminütiger Halt aller RE) ist sehr wohl sinnvoll, um gegenseitiges Umsteigen zu ermöglichen.
 Infolge des Wegfalls des Haltes in Ahrensburg-West beträgt die Fahrzeitverlängerung für nicht-umsteigende S-Bahn-Fahrgäste lediglich vier Minuten.

Fahrgäste aus Lübeck (einschl. Hinterland) und Reinfeld nach Hamburg-Nord-Ost können alle 20 Min. in Ahrensburg bahnsteiggleich (ohne Treppen !) und absolut anschlussicher mit nur 3 Minuten Aufenthalt in die S-Bahn umsteigen (S-Bahn fährt bis Ahrensburg dem RE vorweg, ab Ahrensburg dem RE hinterher).

Reisezeit-Beispiel : gemäß ITK Ahrensburg Lübeck-Rahlstedt **37 min**,
 dagegen gemäß Fahrplankonzept Elektronetz Ost **55 min**, also 18 min länger !

Lübeck Hbf	9:07		9:37	
Lübeck-Moisling	9:12		9:42	
Reinfeld	9:19		9:49	
Bad Oldesloe	9:25		9:55	
Bad Oldesloe	9:26	9:38	9:56	
Kupfermühle		9:44		
Bargteheide		9:48		
Bargteheide	[33]	9:49	[03]	10:10
Ahrensburg-Gartenholz		9:53		10:23
Ahrensburg		9:55	10:09	10:25
Ahrensburg	[37]	9:56	10:10	10:26
Hamburg-Rahlstedt		10:02		10:32
Hamburg-Tonndorf		10:06		10:36
Hamburg-Wandsbek		10:10		10:40
Hasselbrook		10:13		10:43
Hamburg Hbf	o 9:51	10:18	10:24	10:45

Es ist richtig, dass eine 4-minütige Fahrzeit-Verlängerung für durchfahrende S-Bahn-Fahrgäste störend ist, sie ist aber vergleichsweise klein.

Beispielsweise beträgt die Aufenthaltszeit für durchreisende Fahrgäste aus Neustadt oder Travemünde gem. Fahrplankonzept Elektronetz Ost immerhin 14 Minuten, die mehr als dreifache Wartezeit...

Sie betrifft zudem unausweichlich nur die vergleichsweise kleine Anzahl von Fahrgästen aus Kupfermühle, Bargteheide und Gartenholz zu den Unterwegsbahnhöfen zwischen Ahrensburg und Hauptbahnhof, - sowie die in ihrer Beweglichkeit eingeschränkten Reisenden z.B. mit größerem Gepäck, die lieber sitzen bleiben und die 14 Min längere Fahrzeit und die Komfort-Defizite der S-Bahn-Waggons gegenüber den Doppelstock-Wagen der Regionalbahn in Kauf nehmen.

4.

Unter Ziffer 6 Ihrer „Essentials“ heben Sie die Umsteigemöglichkeiten Ihres Konzeptes in Ahrensburg hervor. Umsteigen empfinden Fahrgäste als unbequem und zum Teil risikoreich (Anschluss kann verpasst werden, mit Gepäck ist ein Umstieg lästig). Es ist zu erwarten, dass Fahrgäste eher in der S4 bleiben und durchfahren als in den Regionalexpress umsteigen.

Wie unter 3. dargelegt, ist systembedingt ausgeschlossen, dass der Anschluss verpasst werden kann.

Niemand (insbesondere mit Gepäck oder mit körperlichen Einschränkungen) ist genötigt, umzusteigen, wenn er den 14-minütigen Reisezeit- und Komfortvorteil nicht wahrnehmen will.

Wer hinsichtlich der Reisezeit so unempfindlich ist, wird auch ohne Murren von z.B. von Bargteheide 39 statt 35 Minuten bis HH-Hbf akzeptieren.

Die Mehrzahl der Bargteheider wird sich freuen, alle 20 Min in 25 statt -wie heute- in 33 Minuten am Hauptbahnhof sein zu können.

Fahrgäste von nördlich Bad Oldesloe mit Ziel im Hamburger Nord-Osten haben beim ITKA-Konzept einen großen Vorteil :

Sie haben statt zweimal dann dreimal pro Stunde Fahrmöglichkeiten - sie können immer alle 20 min in Ahrensburg unter idealen Bedingungen in S-Bahn oder U-Bahn umsteigen können (statt nur einmal pro Stunde in Bad Oldesloe oder in Ahrensburg mit deutlich längeren Umsteigezeiten und Bahnsteig-Wechsel).

Sie brauchen alternativ (wenn sie Anschluss-Probleme bezüglich der hinter den RE verkehrenden RB befürchten -sic!- und nicht bei Wind und Wetter warten wollen) nicht mehr bis HH-Hbf im RE durchfahren, um dann mit S oder U-Bahn quasi "zurückfahren" zu müssen und dabei im Hauptbahnhof noch lange und drangvolle Wege zurücklegen zu müssen.

Die Masse der Fahrgäste aus Mittel-Stormarn benutzt den Bahnhof Ahrensburg.

Aus Kupfermühle, Bargteheide und Gartenholz kommen weniger, als 25 Prozent; - wenn sie auf den Vorteil, 14 Minuten schneller und viel bequemer am Hauptbahnhof anzukommen, verzichten wollen, sollen sie sitzen bleiben.

Im Regionalexpress ist ihnen auf Grund der Reservierungsmöglichkeit ein Sitzplatz genauso sicher, wie in den auf Stormarer Gebiet noch weitgehend leeren S-Bahnen. Voll werden die S-Bahnen erst ab Rahlstedt werden.

Alle können -wenn sie weiter in Richtung Innenstadt wollen- im Hauptbahnhof umsteigen und erreichen dort eine Schnellbahn, mit der sie 10 Minuten früher am Ziel sind.

Das mit der S4 u.a. angestrebte Ziel, die Fußgänger-Ströme im Hauptbahnhof zu reduzieren, wird trotzdem hinreichend erreicht, weil die Masse der heute aus den Regionalbahnen aus Richtung Lübeck aus/umsteigenden Fahrgäste von den Hamburger Stationen kommt und nach wie vor die dort im 10-Minuten-Takt verkehrende S4 benutzen muss.

Zudem kann erwartet werden, dass einigermaßen zeitnah und deutlich vor Inbetriebnahme der S4 über Rahlstedt hinaus bauliche Maßnahmen im Hauptbahnhof selbst zur Entflechtung der

Fußgängerströme realisiert sein werden (Erweiterung Südsteg, Wiederöffnung des 1991 geschlossenen "Südsteg-Tunnels).

5.

Die S4 soll zu einer Angebotsverbesserung in Form einer Taktverdichtung führen – nicht nur in Hamburg. Bereits heute fahren drei Züge/Stunde von Hamburg nach Bad Oldesloe. Ab Ahrensburg kommen drei Regionalbahnen hinzu. Mit dem Halt des Regionalexpress aus Lübeck in Ahrensburg fahren heute schon von Ahrensburg vier Züge pro Stunde nach Hamburg. Die Bevölkerungszahlen gerade im Hamburger Rand steigen rasant an – und damit auch die Nachfrage nach zuverlässigen Verkehrsverbindungen in die Metropole. Eine S-Bahn soll neben dem Regionalexpress im 10 Minuten Takt von Ahrensburg und im 20 Minuten Takt von Bargtheide nach Hamburg fahren.

Diese Aussage ist trivial und zur Bewertung des ITKA-Konzeptes für sich allein wenig hilfreich.

Eine detaillierte Gegenüberstellung der Fahr-Häufigkeiten und Reisezeiten würde nachweisen, dass für wenige Relationen eine geringfügige Verschlechterung und für viele Relationen eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem aktuellen S4-Konzeptes eintritt.

6.

Eine stärkere Einbindung der U1 für die Abwicklung des Personenverkehrs ist aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme nicht gewollt. Im Gegenteil, gerade im Wandsbeker Bereich soll die S 4 zu einer Entlastung der U1 beitragen. Hinzu kommt, dass in Ihrer Konzeption die dringend erforderliche Entlastung der Ferngleise im Hamburger Hauptbahnhof nicht erreicht wird.

Diese Aussage ist irreführend (Totschlagsargument) :

Im Wandsbeker Bereich verkehren beim ITKA gleich viele S-Bahnen. Die angestrebte und sinnvolle Entlastung der U1 wird nicht beeinträchtigt.

Fahrgäste aus den REs werden in Ahrensburg nach Wandsbek nicht (bahnsteigungleich) in die U-Bahn umsteigen, sondern in die (bahnsteig- und zeitgleich fahrende) S-Bahn.

Die in Ahrensburg annähernd zeitgleich wie die S-Bahnen verkehrenden U-Bahnen werden ausschließlich von Fahrgästen von und zu Zielen zwischen Volksdorf und Barmbek benutzt werden.

Die nach und von Ahrensburg verkehrenden U-Bahnen sollen übrigens nicht Züge der U1 sondern der **U3** sein, die von Barmbek kommend über Gartenstadt hinaus verkehren sollen.

Ab Ahrensburg sind die U-Bahnen vergleichsweise schwach besetzt, - bis Gartenstadt/Barmbek steigen immer mehr Fahrgäste zu.

Annähernd gleich viele Fahrgäste, die von Ahrensburg kommen, werden aber aussteigen; - insgesamt wird sich so eine optimale Auslastung auf der Gesamtstrecke ergeben.

Zusammen mit den U1-Zügen aus Großhansdorf ergibt sich ab Ahrensburg-West ein attraktiver ganztägiger 10-Minuten-Takt, der dann besser an den Stadtbusverkehr angeschlossen sein wird.

Die angestrebte Entlastung der Fernbahngleise ist beim ITKA-Kozept gleichermaßen gewährleistet...

Für die Abfertigung der RE wird immer nur eine Bahnsteigkante benötigt; - egal ob bei 2 RE/h oder 3 RE/h

Elektornetz Ost : HH an/ab 51/07 -24/37

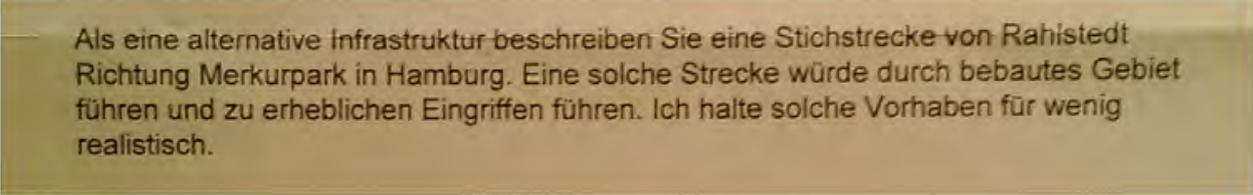
ITKA HH an/ab 49/05 - 09/25 - 29/45

jeweils auf Gleis 5.

Gleise 6, 7 und 8 stehen dann für andere Relationen zur Verfügung, dabei ist zu berücksichtigen, dass ausschließlich von Gleis 8 nach/von Harburg gefahren werden kann !

Drei Gleise nur für Züge in Richtung Bergedorf/Berlin und für aus Richtung Dammtor endende Züge bieten opulente Reserven.

7.



Als eine alternative Infrastruktur beschreiben Sie eine Stichstrecke von Rahstedt Richtung Merkurpark in Hamburg. Eine solche Strecke würde durch bebautes Gebiet führen und zu erheblichen Eingriffen führen. Ich halte solche Vorhaben für wenig realistisch.

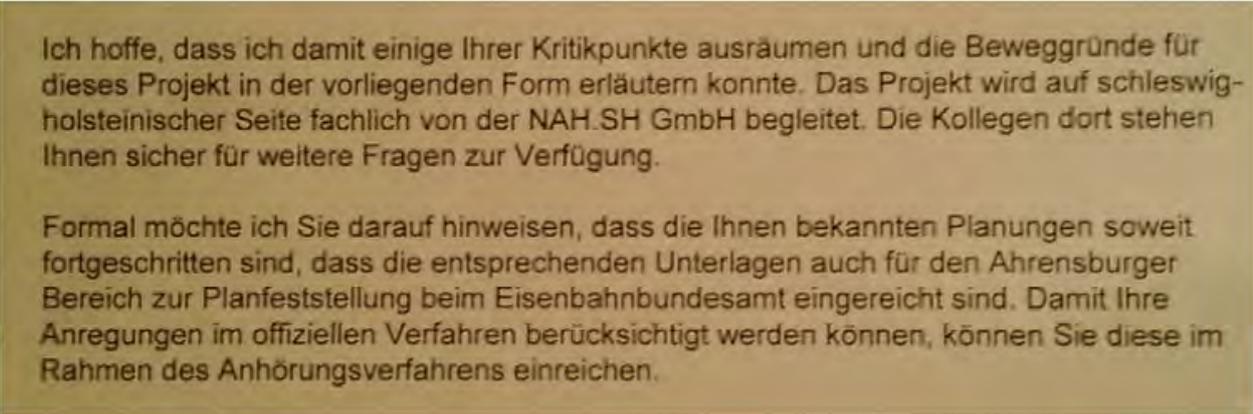
Diese Aussage ist irreführend (Totschlagsargument).

Natürlich würde eine Stichstrecke Richtung Merkurpark durch bebautes Gebiet führen, so wie im Übrigen ca. 80 % der S4-Neubaustrecken.

Sie kann allerdings grundsätzlich ohne Inanspruchnahme von Privateigentum leicht entlang der Strasse Ring3/Höltigbaum durch Grünanlagen und landwirtschaftlich genutzte Flächen trassiert werden.

Erhebliche Eingriffe gibt es lediglich in Grünanlagen, die aber unschwer auszugleichen sind.

8.



Ich hoffe, dass ich damit einige Ihrer Kritikpunkte ausräumen und die Beweggründe für dieses Projekt in der vorliegenden Form erläutern konnte. Das Projekt wird auf schleswig-holsteinischer Seite fachlich von der NAH.SH GmbH begleitet. Die Kollegen dort stehen Ihnen sicher für weitere Fragen zur Verfügung.

Formal möchte ich Sie darauf hinweisen, dass die Ihnen bekannten Planungen soweit fortgeschritten sind, dass die entsprechenden Unterlagen auch für den Ahrensburger Bereich zur Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt eingereicht sind. Damit Ihre Anregungen im offiziellen Verfahren berücksichtigt werden können, können Sie diese im Rahmen des Anhörungsverfahrens einreichen.

Die Beweggründe für das Projekt in der vorliegenden Form sind der interessierten Öffentlichkeit durch die sehr gute mediale Kommunikation im allgemeinen hinreichend bekannt.

Darüber hinaus habe ich auf Grund der auch nach meiner Pensionierung kollegialen Kontakte zur Bauverwaltung darüber hinaus gewisse Kenntnisse auch bislang lediglich verwaltungsin-
terner Aspekte.

Ihrer diesbezüglichen Erläuterungen hätte es daher nicht unbedingt bedurft.

Dass die bekannten Planungen zur Planfeststellung eingereicht sind und dass ich Anregungen im offiziellen Verfahren einreichen kann, ist mir bekannt. Trotzdem danke ich für den Hinweis.

Im Fokus meiner Überlegungen für eine Alternativ-Planung stand keineswegs Kritik an einer weitgehend ausgereiften Planung, sondern das Bestreben, durch innovative Denkansätze das Projekt zu befördern.

Ich möchte Möglichkeiten aufzuzeigen, wie es aus der offensichtlichen Sackgasse, in der es sich befindet, wieder heraus manövriert werden kann und wie darüber hinaus seine Akzeptanz auf allen Ebenen verbessert werden kann.

Dass die bereits seit längerer Zeit überfällige Auslegung der Planfeststellungsunterlagen immer noch nicht absehbar ist, dürfte nicht nur an den immer noch unerwartet hohen Kosten (trotz inzwischen reduzierter Neubau-Strecke) liegen, sondern auch daran, dass infolge der Strecken-Reduktion das immer noch weiter verfolgte ursprüngliche Fahrplan-Modell nicht mehr mit der erforderlichen Stabilität gefahren werden kann (siehe auch Seite 2 - unten).

Mir ist durchaus bekannt, dass Fahrplanmodelle nicht Gegenstand der Prüfung im Feststellungsverfahren für eine beantragte Baumaßnahme sind, - solange aber nicht klar ist, dass der Nutzen der Maßnahme nicht erwiesen ist, wird der Bund die gewünschten Finanzierungszusagen nicht geben und das Eisenbahnbundesamt aus Gründen der Verfahrenseffizienz das Planfeststellungsverfahren für die ausstehenden Abschnitte nicht weiter fortführen.

Mein ITKA-Konzept ist nach meinen Erkenntnissen fahrplantechnisch sicher und stabil zu fahren und hat zumindest einen gleichwertigen Verkehrsnutzen.

Insofern sollte es von den beteiligten Planungsinstanzen ernsthaft und detailliert geprüft und optimiert werden und baldmöglichst in die Planung im vorgezogenen Deckblattverfahren eingebracht werden.

Es ist hochgradig bemerkenswert, dass in keiner mir bekannten Äußerung die Sinnhaftigkeit und Realisierbarkeit des ITKA-Konzeptes ernsthaft bezweifelt oder gar widerlegt worden ist.

Die im vorstehenden Schreiben von Ihnen, sehr verehrter Herr Minister, verwendeten, überwiegend trivialen Argumentationen sind dafür jedenfalls nicht geeignet.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr sehr ergebener

Peter Elmers

Dipl.-Ing. Peter Elmers
Assessor des Baufachs
ehem. Leiter Tiefbau und ÖPNV-Beauftragter der Stadt Ahrensburg
städt. Oberbaurat i.R.

Jungborn 13, 22926 Ahrensburg

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 unter besonderer Berücksichtigung
der Auswirkungen auf Ahrensburg und Stormarn**

Bezug: Öffentliche Auslegung der Planunterlagen

Sehr geehrte Herren,

als Bürger von Ahrensburg bin ich von der Planung S4(Ost) in PFA 1, 2 und 3 betroffen.
Die Planrechtsentscheidungen zu PFA 2 wirken sich für mich insbesondere aus in Bezug
auf die

- a) Qualität des Schienenverkehrsangebots auf der Achse Nord-Ost des Knoten Hamburg
- b) FFH-Gebiete im Stellmoorer Tunnel / Höltigbaum und das sich daraus ergebende zusammenhängende Naherholungsgebiet inkl. NSG Stellmoor Ahrensburger Tunneltal.

Gegen das Vorhaben habe ich Einwendungen und Anregungen :

Grundsätzlich schließe ich mich den Einwendungen von Herrn Prof.em. Dr. Hummeltenberg, Meisenweg 32, 22926 Ahrensburg an.

Die dort erhobenen Bedenken gegen die Zweckmäßigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Unvereinbarkeit des Projektes mit den vorrangigen Belangen des Umweltschutzes (Natura2000-Gebiete) teile ich als Planverfasser und Projektleiter der in den achtziger und neunziger Jahren in Ahrensburg realisierten Eisenbahn-Kreuzungsmassnahmen vollinhaltlich.

Bezüglich möglicher Alternativen zur Erreichung der vom Projekt erhofften bzw. angestrebten Ziele habe ich abweichende Vorschläge.

Einen Vorschlag ("Integraler Takt-Knoten Ahrensburg") habe ich dem Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes S-H, nachgeordneten Dienststellen und Dienststellen im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg im April 2018 bereits zugeleitet. **Anlage A**

Er ermöglicht bei deutlich besserem Verkehrsnutzen einen Verzicht auf die problematische Verlegung zusätzlicher Gleise zwischen Ahrensburg und Rahlstedt.

Auf Grund der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklungen (Konkretisierung Deutschland-Takt, sog. "Verkehrswende", Vorschlag "A1 der Schiene" von Roessler-Vieregg) werde ich aktuell gebotene detaillierte Modifikationen meines Vorschlags "ITK Ahrensburg" im Verfahren zu PFA-Abschnitt 3 vorbringen, ggfls. bereits im Erörterungstermin zu PFA 2 -sofern dieser bereits vor der Auslegung der Unterlagen zu PFA 3 erfolgen sollte.

Ich gehe davon aus, dass infolge der Komplexität der Gesamtmaßnahme und der sachlich willkürlichen Abschnittsbildung an der Landesgrenze HH/SH ein Planfeststellungsbeschluss -zumindest für die Abschnitte 2 und 3- erst nach Auslegung und Erörterung der Unterlagen zu Abschnitt 3 erfolgt.

Sollte dies nicht ohnehin beabsichtigt sein, fordere ich dies ausdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

(Peter Elmers)

Anlage A

Ertüchtigung der Bahnstrecke Lübeck-Hamburg zur Aufnahme der Zusatzverkehre der Fehmarnbelt-Querung (S4-Planung) Alternativ-Planung - Integraler Takt-Knoten Ahrensburg - (Variante Elmers - Weiterbearbeitung April 2018)

Veranlasst durch die konkreter werdende Realisierung der S4 und der sich daraus ergebenden Diskussion und Kritik (maßgebend formuliert u.a. durch Prof. Hummeltenberg, Uni Hamburg) **habe ich mich mit den Details der Planung befasst.**

Darauf aufbauend habe ich den Vorschlag eines **Integrierten Takt Knotens Ahrensburg** entwickelt.

Die aktuell verfolgte, zum Feststellungsverfahren eingereichte Planung (S-Bahn-Verkehr bis Bargteheide/Oldesloe, - auf gesonderten Gleisen bis A-Gartenholz) gewährleistet zwar opulente Kapazitäten für den (Güter-)Fernverkehr zwischen Reinfeld und Hamburg und verbessert den ÖPNV innerhalb des Hamburger Osten ganz wesentlich, **bringt aber für die "Stormarn-Achse" und Lübeck mit Hinterland nur marginale Vorteile gegenüber dem Status-quo.**

Die Einrichtung eines ITK in Ahrensburg bietet die Möglichkeit auf die Anlage zusätzlicher (S-Bahn-) Gleise zwischen Ahrensburg und Rahlstedt zu verzichten und hat das Potential für einen immensen Attraktivitäts-Schub für den SPNV auf der Achse Lübeck-Stormarn-Hamburg, erfüllt noch hinreichend die mit der aktuell verfolgten Planung angestrebten Ziele, führt außerdem zu großen Kosteneinsparungen und zu einem positiven Kosten/Nutzen-Faktor (Voraussetzung für die Finanzierung durch den Bund).

Der Vorschlag wird nachstehend erläutert:

A 1-7 - Essentials

Grafik - System-Darstellung

Grafik - Bild- und Tabellenfahrplan

B 1-11 - Wesentliche betriebliche Aspekte

C 1-15 - Wesentliche bautechnische Aspekte

Zusammenfassung / Schlussbemerkung

A - Essentials

1.

Gesonderte Gleise für die geplante S4 (als Ersatz für die heutigen RB) werden nur bis Rahlstedt gebaut,

stattdessen wird die vorhandene Infrastruktur der Hamburger Hochbahn - U1 massiv für die Ausgleich der (durch den Güterverkehr der FFBQ) zukünftig eingeschränkten Personenverkehrs-Kapazitäten auf den Fernbahn-Gleisen herangezogen,

2.

über Rahlstedt hinaus nach/von Ahrensburg und Bargteheide gibt es auf der S-Bahn statt des 10-Minuten-Takts (nur in der Hauptverkehrszeit) einen durchgehenden 20-Minuten-Takt, ein 10-Minuten-Takt wird dann nur bis Rahlstedt gefahren werden,

3.

stattdessen **wird ein Abzweig/Stichstrecke der U1 von Ahrensburg-West zum DB-Bahnhof Ahrensburg geführt,** der Haltepunkt Ahrensburg-West an den nicht mehr erforderlichen gesonderten S-Bahn-Gleisen entfällt folgerichtig,

4.

zur **Kompensation** der wegfallenden Beförderungs-Kapazitäten zwischen Rahlstedt und Ahrensburg **wird ein dritter RE pro Stunde zwischen Lübeck und Hamburg gefahren und wird alle 20 min eine U-Bahn im Bahnhof Ahrensburg bereitgestellt,**

5.

in Richtung Hamburg **halten alle drei RE in Ahrensburg,** - zwischen Bad Oldesloe, Bargteheide und Ahrensburg fahren die an allen Stationen haltenden Züge (S4) vor den schnellen

Zügen (RE), in Ahrensburg haben sie fünf Minuten Aufenthalt und lassen die schnellen, kurz anhaltenden RE vorbei und vorweg-fahren, - in Richtung Lübeck entsprechend umgekehrt, die vorhandene Struktur mit zwei Bahnsteigen und vier Bahnsteiggleisen wird so optimal genutzt

6.
durch Vertaktung und die gegenseitige zeitgleiche Umsteigemöglichkeit zwischen RE, S4 und U-Bahn in Ahrensburg alle 20 Minuten verkürzt sich die Reisezeit von allen Startpunkten nördlich Ahrensburgs zu den meisten Zielpunkten im Hamburger Nord-Osten -und umgekehrt- erheblich,

7. die in den Zwischenlagen des 20-min-Taktes nach Bargteheide **in Rahlstedt endenden S4-Züge könnten optional über eine Stichstrecke nach Rahlstedt-Großlohe / Stapelfeld-Merkurpark** verlängert werden, fahrplanbedingt wäre hier ein direkter, bahnsteig- und zeitgleicher Umstieg aus Richtung Lübeck möglich, **der ÖPNV/SPNV würde dadurch eine echte Alternative zum MIV, der bislang in diesen Relationen** (insbesondere zum Merkurpark) fast ausschließlich genutzt wird. **Die Details des Vorschlags sind für mit der Materie Vertraute unschwer aus den nachstehenden, komprimierten Grafiken ablesbar.**

Die Grafiken sind zudem als hochauflösende png-Datei gesondert verfügbar und können dann beliebig gezoomt werden.

Die Grafik mit dem Bild-Fahrplan ist im Original nach Layern differenziert, - die verschiedenen Zuggattungen können zur Verbesserung der Lesbarkeit und der Analyse beliebig ausgeblendet oder hervor gehoben werden.

Die png-Dateien und die unterschiedlichen Layer können bei Bedarf unter peter.elmers@t-online.de angefordert werden.

System-Darstellung

B - Wesentliche betriebliche Aspekte

1. **auf der bis Rahlstedt verlängerten Mischverkehrs-Strecke wird 1 RE-Paar zusätzlich gefahren**, ansonsten wird die bereits ohnehin vorgesehene Belastung der Mischverkehrs-Strecke von Bargteheide bis Gartenholz mit 3 S4-Paaren über Gartenholz bis Rahlstedt fortgeführt; da auf diesem Abschnitt keine zusätzlichen Halte für die S-Bahnzüge liegen und deren 3 Trassen eng an die 3 RE-Trassen angepasst sind, ist die sich durch den dritten RE ergebende Kapazitäts-Einschränkung der Strecke für FZ und GZ problemlos hinnehmbar,

2. gegenseitige **Vertaktung alle 20 min in Ahrensburg** zwischen **RE, S4 und U-Bahn** (und ggfls. in Rahlstedt nach Großlohe - Merkurpark), RE-Fahrgäste aus Lübeck, Bad Oldesloe in den Hamburger Nordosten steigen nicht erst in HH-Hbf um und fahren dann gewissermaßen "zurück", sondern steigen bereits in Ahrensburg um, -dadurch wird deutliche Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs bewirkt; die zusätzliche Belastung im Fernbahn-Bereich durch RE-Fahrgäste aus Ahrensburg (RE-Zusatzhalte und dritter RE) wird dadurch kompensiert und gleichmäßig,

3.

durch das Vor-Fahren der S-Züge **vor** den RE-Zügen ab Oldesloe bzw. Rahlstedt auf der Mischbetriebs-Strecke und das "Überholen" in Ahrensburg verringert sich die Spreizung der Fahrplan-Trassen von RE und S-Bahnen,

das gibt es hinreichend viel Platz für FZ- und GZ-Trassen auf der gesamten Mischbetriebs-Strecke,

der zukünftige Engpass für GZ/FZ liegt nicht mehr Abschnitt Ahrensburg-Hamburg, sondern im Takt-Knoten Lübeck

4.

in HH-Hbf treffen sich gleis- und taktgleich **je 3** Regionalzüge aus den Netzen Mitte und Ost, für die Regionalzüge aus Elmshorn **und** Lübeck wird nur noch eine gemeinsame Bahnsteigkante (Gleis 6) benötigt,

5.

es ergibt sich eine nur marginale weitere zusätzliche Fahrzeit-Verlängerung der neuen S4 zwischen BO und Bargteheide gegenüber heutiger RB; - eine Teilkompensation der zusätzlich ent-

stehenden Fahrzeit wird durch Wegfall des bislang geplanten Halts Ahrensburg-West (plus 4 min in Ahrensburg-Mitte, minus 1 min in Ahrensburg-West erreicht,

6.

für Fahrgäste aus Bargteheide (und Ahrensburg) immenser Reisezeit- und Komfort-Zusatznutzen, wenn sie in Ahrensburg-Mitte in die attraktiveren RE-Doppelstock-Zuggarnituren (u.a. 1. Klasse, WC) um-/einsteigen,

wer (z.B. mit schwerem Reisegepäck) nicht umsteigen möchte, kann natürlich sitzenbleiben,

7.

weitere häufigere und schnellere Reisemöglichkeiten in einer Vielzahl von Relationen,

8.

der **S4-10-Min-Takts** für Ahrensburg entfällt

-dieser oft als vorteilhaft gepriesene Takt ab Ahrensburg (sowieso nur in der HVZ !) bietet für Fahrten **zum HH-Hbf keinerlei Zusatznutzen**: wenn man eine S4 verpasst hat, ist man mit dem nächsten 20-min-Takt-RE schneller dort, als wenn man mit einer 10-Min-Takt-S4 früher abgefahren wäre (trotz 10-minütiger Mehr-Wartezeit),

9.

die FZ-Trassen werden nur geringfügig durch die Zwangs-Trassen von RE und S4 beeinträchtigt; - die erforderlichen marginalen Verschiebungen sind aus den Bildfahrplänen ersichtlich,

10.

jede der vorrangigen FZ-Trassen verdrängt -infolge der niedrigeren Fahrgeschwindigkeit- zwei Güterzugtrassen; - trotzdem verbleiben hinreichend GZ-(und FZ-)Trassen für die momentan prognostizierten zusätzlichen FBQ-Verkehren,-
ggfls. könnten zusätzliche Güterzug-Kurse -so wie Hummeltenberg vorschlägt- über die sowie so zu ertüchtigenden Strecken nach Lüneburg und Schwerin gefahren werden; kapazitätsbegrenzend bleiben aber immer noch die Takt-Verkehre im ITK Lübeck und nicht der zusätzliche RE zwischen Bargteheide und Rahlstedt.

C - Wesentliche bautechnische Aspekte

1.

kürzere Bahnsteiglängen zwischen Rahlstedt und Hasselbrook, da immer Vollzüge ausreichend; - die Fahrgastmengen, die in Ahrensburg durch RE und U-Bahn abgeschöpft werden, würden sonst zeitweise Langzüge erforderlich machen,

2.

Entfall 3. und 4. Gleis zwischen Rahlstedt und Gartenholz

3.

Reduzierung Schallschutz möglich; - wesentlicher Aspekt für NSG und Ahrensburger Innenstadt,

4.

Entfall des S-Bahn-Haltepunkts Ahrensburg-West (dadurch gewisse Fahrzeitkompensation für den 4 min längeren "Überhol"-Aufenthalt in Ahrensburg-Mitte),

5.

Entfall Talbrücke Brauner Hirsch (wird von Bürgerinitiativen Siedlung-Hagen/Ahrensfelde begrüßt, die vom Neubau einer gestreckten Talbrücke starke Kfz-Verkehrszunahme befürchten), Beibehaltung des Bahnübergangs vertretbar, da beim ITK-Fahrplan-Modell viele Zugbegegnungen gerade im Bereich des BÜ stattfinden (siehe Bildfahrplan !),

6.

keine Baustrasse für LKW auf dem Kuhlenmoorweg, allerdings Befestigung für PKW-Verkehr mit Bahn-Unterführung zur Hamburgerstraße am P+R-Parkplatz U-West zur Entlastung des Bahnübergangs Brauner Hirsch

7.

Keine Baumassnahmen in den Naturschutzgebieten,

8.

Bau einer U-Bahn-Stichstrecke von Ahrensburg West nach Bhf Ahrensburg, Bau eines zusätzlichen U-Bahn-Gleises zwischen Buchenkamp und Bornekampweg (ca.1000 m) um optimierte Fahrplantrasse zum ITK Ahrensburg-Mitte zu ermöglichen (Gleisbett ist schon vorhanden),

9.

Erhebliche Reduzierung der Anpassungen im Bhf Ahrensburg (statt kompletter Bahnsteig-Anhebung nur Tieferlegung der zukünftigen S-Bahn-Gleise 2 und 3 bis direkt auf die Rohdecke der Fußgänger-Tunnel um barrierefreien Einstieg zu ermöglichen)

10.

Keine Anpassungen an den Überführungen "Bahntrasse" und Auetal/Ostring, dadurch Vermeidung extremer Stauproblematiken im Raum Ahrensburg

11.

Umnutzung Gleis 5 im Bhf Ahrensburg als U-Bahn-Bahnsteiggleis; - GZ-Überholgleis wird nach Gartenholz verlegt,

12.

Erhebliche Reduzierung der Anpassungen am Hp Gartenholz. Das Richtungsgleis Lübeck wird in den Bereich des aufgelassenen Stammgleises für das Gewerbegebiet Nord verschwenkt, erhält dort einen neuen, rückverlegten Aussenbahnsteig; - das bestehende Richtungsgleis wird als Überholgleis in Mittellage alternativ für beide Richtungen genutzt sowie gleichzeitig für Wartezeiten des Aussetzenden S-Bahn-Garnituren zum Betriebswerk Gartenholz, der Aussenbahnsteig am Richtungsgleis Hamburg bleibt unverändert

13.

Keine Anpassung Fußgängerbrücke Norderoogstieg

14.

bei dem vorgeschlagenem Betriebssystem sind beim S4-10-min-Takt zwischen Rahlstedt und Hasselbrook teilweise eingleisige Abschnitte möglich (analog Blankenese-Wedel) - siehe Bildfahrplan,

ein dichter, als ein 10-min-Takt wäre wegen der Kapazitätsgrenze im HH-Hbf nur bei Verzicht auf zukünftige S-Bahntrassen möglich (z.B. aus Harburg, - jedenfalls solange nicht, wie Har-

burger Verkehre nicht auf eine über die Elbe springende U4 umgelagert werden -genau das was der ITK Ahrensburg mit der U-Bahn-Stichstrecke nach Ahrensburg-Mitte leistet (allerdings mit nur marginalen Zusatzkosten) .

Schlussbemerkung

**Dieser Vorschlag eines ITK Ahrensburg
bewirkt einen Quantensprung bei der Attraktivität des SPNV/ÖPNV,**

**löst u.a. die Problematik der hohen Schallschutzwände in der
Ahrensburger Innenstadt und im NSG Tunneltal,**

**vermeidet Eingriffe ins NSG
(BÜ Grävinghorst und Brauner Hirsch) bleiben bestehen),**

**erspart Baukosten in Höhe von mehr als 80-Mio Euro auf SH-Territorium (selbst bei
Gegenrechnung der Neubaukosten bei der U-Bahn),**

**bietet noch ausreichend zusätzliche Fahrplan-Trassen gegenüber der heutigen
FFBQ-Prognose,**

**erfordert nur minimale (m.E. machbare) Fahrplantrassen-Anpassungen für den
Fernverkehr,**

**erhöht die zwar Betriebskosten (dritter RE), - diese sind aber angemessen bei Ab-
wägung mit dem erzielten Attraktivitätsgewinn und den minimierten Baukosten im
Stormarn-Teil.**