

Brigitta & Juergen Siemers. [REDACTED] 22926 Ahrensburg

Abs.: Brigitta+ Jürgen Siemers. [REDACTED] / 22926 Ahrensburg

Herrn Bürgervorsteher Benjamin Stukenberg
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Ahrensburg den 27.09.2023

Betreff: Einwohnerversammlung September 2023 Reduzierung des SGV

Sehr geehrter Herr Stukenberg,

Selbst in dem jetzt vorliegenden Erläuterungsbericht PFA3 beschreibt die DB Netz, dass zur Grundsatzplanung der S4 geplant war, **keine** Veränderungen für die Ahrensburger Strecke aufzunehmen, nur die Bestandsgleise für den S-Bahnbetrieb zu nutzen und zusätzliche SGV Lasten sollten über die Strecke Lübeck Büchen abgewickelt werden.

Darum stieg zu dieser Zeit auch der Streckenbereich Lübeck-Büchen-Lüneburg im Bundesverkehrswegeplan zur Umsetzung auf und sollte auf den zu erwartenden SGV ausgelegt werden.

Das verdeutlichte, dass wir hier in Stormarn und somit in Ahrensburg eine starke Entlastung des SGV hätten und keine Zusatzgleise benötigen würden, denn, wenn dann endlich die Bestandsstrecke modifiziert würde, könnten wir mit den Regionalbahnen schneller und moderner von Oldesloe bis nach Hamburg kommen.

Nach den Unterlagen der DB PFA1 / PFA2 und jetzt PFA3 ist das, wenn eine richtige Verteilung der Güterzüge vorgenommen würde möglich.

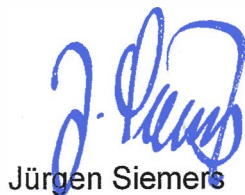
Darum meine Bitte an die Stadtverordneten:

Bei den Darstellungen in den jeweiligen Erläuterungsberichten PFA1 und PFA2 über die Lastmengen auf der Bestandsstrecke, ist nicht klärend dargestellt und seit Jahren immer wieder variierend, welche Entlastungsmengen über die Nutzung der Strecke Lübeck Büchen Lüneburg für Ahrensburg und Stormarn eintreten würden.

Wir bitten die Stadtverordneten die Verwaltung Ahrensburgs aufzufordern, einen dezidierten Last und Nutzungsbericht zur Bestandsstrecke Ahrensburg und einen Vergleich, wenn die Strecke 2.5.6.1 ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg, so wie im Ausbauplan des BVWP vorgesehen ausgebaut ist, von der DB abzufordern.

Aus den dann genannten Ergebnissen, würde sich ergeben, welche Maßnahmen, welche Zugarten und Zugmengen erforderlich sind.

Ich hoffe, dass dieser Vorschlag bei den Stadtverordneten Anklang finden wird.



Jürgen Siemers

Anlage 1 Lärmbelastung durch Güter- und Schnellzüge

Wir werden dieses Ersuchen auf eine Umleitung dieser Züge auch dem Kreis, der Landregierung und unsere Abgeordneten im Bundestag vorlegen und um Unterstützung bitten.

Anlage 1) Lärmbelastung durch Güter und Schnellzüge

Alternativlos??

Alternativlos war das Unwort 2010

ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg

Der Erläuterungsbericht beschreibt, warum aus der Sicht der DB der ABS Lübeck-Büchen Lüneburg keine Alternative ist.

Nur im Umkehrschluss zu der Begründung der DB würde es bedeuten, dass wenn diese Strecke zur Entlastung nicht genutzt wird, von den genannten 220 Zügen 54% Durchfahrtzüge nach Maschen durch Stormarn/ Ahrensburg sind.

*Bleibt die Frage, müssen diese Züge unbedingt dort in Maschen verkürzt und neu zusammengestellt werden? Bietet sich dafür nicht der Verschiebepbereich Lübeck an?

Mögliche 54% weniger Züge bedeutet für Stormarn, unsere Stadt und das FFH- Gebiet weniger Lärm und weniger Grundbelastung.

Warum die S Bahntrasse von Hamburg nach Ahrensburg alternativlos sein soll und diese ihre volle Funktion nur erreicht, wenn von HH bis Gartenholz laut Bericht ein drittes Gleis, heute wird 4 geschrieben, zur Entlastung der Bestandsstrecke geschaffen wird, ist so nicht deutlich erkennbar.

Deutlich wird, dass der Hauptteil der Güterzüge durch Stormarn geleitet werden soll und dieses nur möglich sein soll, wenn bis Ahrensburg das dritte (vierte) Gleis geschaffen wird.

3.3 Übergeordnete Untersuchungen des BMVI zu alternativen Güterverkehrsstrecken

Unabhängig vom Ziel des BVWPs (Bundesverkehrswegeplans), die Engstellen im Bereich Hamburg-Wandsbek – Ahrensburg – Bad Oldesloe zu beseitigen, sind die Ergebnisse aus den durchgeführten Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen zur S4 (Ost) für die Optimierung der systemeigenen Infrastruktur maßgebend.

*Zitate aus dem Erläuterungsbericht, warum die DB den Güterverkehr durch Ahrensburg nach Hamburg leiten will.

Bei einer Umsetzung des Projektes ABS Lübeck – Schwerin / Büchen – Lüneburg bleiben die Grundlagen für den entwickelten Infrastrukturbedarf der S4 (Ost) bestehen, da es nicht Ziel der beantragten Maßnahme ist, den kompletten Güterverkehr von der Strecke Hamburg – Lübeck zu nehmen, wofür die folgenden Argumente stehen:

Die zu erwartenden überlangen Güterzüge (835m) 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.

Die direkte Relation dorthin ist über Lübeck - Hamburg-Wandsbek und Hamburg-Rothenburgsort. Bei einer Verlagerung dieser Verkehre auf die Relation Hamburg - Büchen - Lübeck läge die Laufwegverlängerung bei ca. 94 km. Hierdurch entstünde neben Fahrtzeitverlängerungen u. a. ein erhöhter CO₂-Ausstoß von jährlich ca. 24.000 t bei 120 Güterzügen pro Tag. Diese Aussage trifft auch dann zu, wenn von elektrischer Traktion der Züge ausgegangen wird.

Der Schienengüterverkehr (SGV) aus Skandinavien hat zur Zeit als Hauptzielrichtung Westdeutschland bzw. die Benelux-Länder (52-53 %). Knapp 10 % der SGV haben als

Quelle/Ziel die südliche Alpenregion, wie Italien. Die restlichen Mengen sind auf den Bahnhof Maschen in der Feinverteilung mit etwa 38 % gebunden. Über die Strecke Lübeck – Schwerin läuft ein minimaler Anteil des aus Skandinavien kommenden SGV.

Es ist prognostiziert, dass diese Aufteilung sich auch für die künftig über die Vogelfluglinie gesteigerten SGV-Mengen wenig verändern wird. Dahingehend ist der direkte Laufweg über Hamburg-Wandsbek – Hamburg Rothenburgsort gegeben.

*Somit verbleiben weiterhin signifikante Güter- und Personenverkehre auf der Bestandsstrecke Lübeck - Hamburg, **die einen S-Bahnverkehr auf der Bestandsstrecke ohne Infrastrukturneubau nicht zulassen.** Dadurch werden keine neuen Kapazitäten auf der Bestandsstrecke erschaffen, **sondern Trassen für die Durchführung des prognostizierten gesteigerten SGVs frei gemacht und letztendlich die Betriebsqualität gesteigert.** Diesen Umstand unterstreichen auch die folgenden Daten:*

Der aktuelle Verkehrsmix auf der Strecke 1120 liegt bei 7 % Fernverkehr, 82 % Nahverkehr und 11 % SGV. Prognostiziert für das Jahr 2030 bleibt der Fernverkehrsanteil unverändert bei 7 %. Es gibt eine Steigerung im SGV auf 35 %, die mit einer prozentualen Abnahme beim Nahverkehr auf 58 % einhergeht. Die Verschiebung im Nahverkehr bedeutet keine Reduzierung dieses Segments, sondern ergibt sich aus den gesteigerten SGV-Erwartungen. Zum Nahverkehr wurden die erhöhten S-Bahn-Mengen dazu gezählt.

*Auf Basis des derzeit gültigen Betriebsprogramms auf der Strecke liegt die theoretische Nennleistung im Betrachtungsabschnitt bei etwa 266 Zügen/Tag. Die Ist-Menge von etwa **220 Zügen/Tag** wird aber nicht überschritten. Die Prognose einschließlich der künftigen S-Bahn-Mengen summiert sich auf bis zu **340 Zügen/Tag**, wobei die Steigerung der Trassenverfügbarkeit ausschließlich durch die systemeigene Infrastruktur der neuen S-Bahn generiert wird (**120 Trassen/Tag**).*

Hinweis J.S.

Diese Blaumarkierung ist eine nachgereichte Ergänzung, die nachgereicht wurde, als die Strecke über Büchen im Bundesverkehrswegeplan aufrückte dann aber störend zu den bisher genannten Dingen stand und sich jetzt das vorher genannte Zugvolumen mit einer CO₂ Einsparung von 24000 Tonnen bei 120 Zügen auf 34 Züge, die dann von Lübeck über Ahrensburg gefahren werden sollen, verändert.

Wir müssen uns fragen, wo sind oder bleiben die genannten 120 / 850 Meter langen Züge aus Skandinavien wenn nach diesem Bericht nur „78 Güterzüge plus 10 Grundlastzüge“ die Bestandsstrecke Lübeck Hamburg befahren? J.S.

*Nachtrag zu den Nennungen des Erläuterungsberichtes, um die Strecke Lübeck-Büchen- Lüneburg, der zur Änderung PFA2 am 16.01.23 so eingefügt wurde:

2.5.6.1 ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg

Ein durchgehender Ausbau der S4 (Ost) als Teil des Knotens Hamburg war im Zielnetz der BVWP nicht berücksichtigt, hier wurde zwischen Ahrensburg und Hamburg-Rahlstedt nur von der zweigleisigen Bestandsstrecke ausgegangen.

Der durchgehende zweigleisige Ausbau der S4 (Ost) zwischen Hamburg und Ahrensburg wurde erst in den nachfolgenden Betrachtungen zum Knoten Hamburg berücksichtigt, als die Zielnetzrechnungen für die Zugzahlenermittlung bereits fertiggestellt waren.

Allerdings wurde im Zielnetz des BVWP ein Ausbau der Strecke zwischen Lübeck und Lüneburg („ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“) berücksichtigt, der zur intensiveren Nutzung der Strecke im Güterfernverkehr u.a. eine Elektrifizierung vorsah.

Hierbei handelt es sich im Zielnetz des BVWP um 34 Güterzüge pro Tag (inkl. der streckenspezifischen Grundlast), davon 22 im Tagesbereich zwischen 6:00 und 22:00 Uhr.

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.

Der Verzicht auf die Umsetzung der „ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“ wird zur Folge haben, dass die zwischen Lübeck und Lüneburg geführten 34 Güterzüge auch über die Strecke Hamburg – Lübeck geführt werden, sodass die Gesamtbelastung an Güterzügen zwischen Lübeck und Hamburg nach der Prognose 2030 bei 88 Zügen pro Tag (78 Güterzüge und 10 Grundlastzüge), davon 50 im Tagesbereich zwischen 6:00 und 22:00 Uhr, liegen wird.