



Stadt Ahrensburg – Der Bürgermeister – 22901 Ahrensburg

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus
es Landes Schleswig-Holstein
- Amt für Planfeststellung Verkehr –
Hopfenstr. 29
24103 Kiel

vorab per E-Mail:
Alexander.Schwarz@wimi.landsh.de

Fachdienst: Straßenwesen
Bearbeiter/in: Herr Rafael Haase
Zimmer-Nr.: E.08
E-Mail: rafael.haase@ahrensburg.de
Telefon: 04102 77-162
Telefax: 04102 77-167
Zentrale: 04102 77-0
Internet: www.ahrensburg.de
E-Mail: rathaus@ahrensburg.de

Ihr Zeichen/
Nachricht vom:
Mein Zeichen: IV.3.10/S4-Planfeststellung

Datum: 07.11.2023

Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben "S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg - Bad Oldesloe, Planfeststellungsverfahren 3 - Landesgrenze Hansestadt Hamburg/Schleswig-Holstein bis einschließlich Ahrensburg - Gartenholz"/Einwendungen, Stellungnahmen und Hinweise der Stadt Ahrensburg

EINWENDUNGEN IM PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN – STADT AHRENSBURG

Sehr geehrte Damen und Herren,

anliegend übersende ich Ihnen die Stellungnahme der Stadt Ahrensburg zum Projekt S4 - Planungsabschnitt 3/ 22926 Ahrensburg.

Die Stadt Ahrensburg befürwortet grundsätzlich den Bau der S4. Es gibt jedoch eine Vielzahl von qualifizierten Einwendungen zur Verbesserung und Aktualisierung der Planung. Meine Stellungnahme gliedert diese wie folgt:

Kapitel 1 Vorbemerkungen

Kapitel 2 Ingenieurbau

- 2.1 SÜ Brauner Hirsch
- 2.2 Moorraumvernetzung
- 2.3 SÜ GSK3/ Grävingshorst
- 2.4 BÜ Kuhlenmoorweg, Aufhebung, Alternative
- 2.5 FU HP S-Bahn West (Rendezvous-BF)
- 2.6 Ladestraße & ZOB/ LSWD/ Wegebreiten
- 2.7 EÜ Bahntrasse (Tangente)
- 2.8 EÜ Auetal/ Ostring
- 2.9 FÜ Weinberg/ Beimoorweg (Neu)
- 2.10 FÜ Gartenholz (im HP Gartenholz)
- 2.11 FÜ Kremerberg

- 2.12 S-Bahn eingleisig bis BF Bargteheide/
Lage S-Bahngleis im BF Bargteheide
- 2.13 Gründungsverfahren/ Erschütterungen
- 2.14 Beweissicherungsverfahren

- Kapitel 3 Gleisanlagen
 - 3.1 Industriestammgleis
 - 3.2 S-Bahngleis bis BF Bargteheide, eingleisig (BF Bargteheide)
 - 3.3 Überholungsgleis
 - 3.4 Schutz vor Erschütterungen / Gleisunterbau
- Kapitel 4 Flucht- und Rettungskonzept

- Kapitel 5 Stadtplanung und Bauaufsicht
 - 5.1 Lärmschutzwände – Immissionsschutz, Auswirkungen auf das Stadtbild und Barrierewirkung
 - 5.1.1 Abschnitte außerhalb der Innenstadt, **Wildwechsel**
 - 5.1.2 Abschnitt: Innenstadt
 - 5.2 Schallschutztechnische Untersuchung und Schallschutzmaßnahmen
 - 5.3 Standort für Flüchtlingsunterbringung/nördlicher Kornkamp
 - 5.4 Verdunstungsbecken Am Weinberg
 - 5.5 Bebauungsplan 100a – Gebiet „Bahnhofstraße 17“
 - 5.6 Bahnstation Ahrensburg West/ Rampe
 - 5.7 Abstandsflächen
 - 5.8 Wegeverbindung Hamburger Straße – Kuhlenmoorweg
 - 5.9 Grunderwerbsfläche Nr. 148 und 152 (Flur 16, Flurstücke 388 und 88)
 - 5.10 Veraltete Planungsunterlagen – allgemeiner Hinweis
 - 5.11 Sonstiges

- Kapitel 6 Umwelt
 - 6.1 Artenschutz
 - 6.2 Schutz gefährdeter Arten
 - 6.3 Kleintierdurchlässe in Lärmschutzwänden
 - 6.4 Durchlässe für Oberflächenwasser
 - 6.5 Wildwechsel
 - 6.6 Berücksichtigung der Schwimmbrücke
 - 6.7 Zwischenzustand 2 – Führung Straßenverkehr über SÜ G5K3
 - 6.8 Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen
 - 6.9 Leitungspläne Unterlage 11
 - 6.10 Familienwiese – Wegeverbindung nach Delingsdorf
 - 6.11 Ausgleich- und Maßnahmenflächen
 - 6.12 Ausgleichsfläche – Landschaftspflegerischer Begleitplan
 - 6.13 Öffnung der Aue – Rückbau des Bahndammes zugunsten einer Brücke
 - 6.14 Fließgewässer Hopfenbach
 - 6.15 Wildquerungstunnel Ahrensburger Tunneltal / Neuer Teich
 - 6.16 Neubau des Krötentunnels Am Hagen
 - 6.17 Anlage von Laichgewässern für Kammmolch
 - 6.18 Fehlerhafter Querverweis

- Kapitel 7 Klima
 - 7.1 Klimaschutz durch Schutz von Mooren und Torfen
 - 7.2 Minimierung von Klimawandelfolgen

- Kapitel 8 Verkehrsaufsicht
- 8.1 Auflistung der von der Baumaßnahme betroffenen Straßen
 - 8.2 Verkehrsgutachten, Bauablaufplanung
 - 8.3 Zufahrt Baustraße auf Hamburger Straße
 - 8.4 P+R Parkplatz Hamburger Straße
 - 8.5 P+R Parkplätze, Sonderparkplätze für Schwerbehinderte Ladestraße und Erika-Keck-Straße
 - 8.6 Zeitlich unbefristeter Parkplatz, Erika-Keck-Straße
- Kapitel 9 ÖPNV (Busverkehr / Schienenersatzverkehr) und Baustelleneinrichtungsflächen
- 9.1 Bushaltestelle „Gut Stellmoor“
 - 9.2 Rettungswegekonzzept steht Planung für Parkhaus im Wege
 - 9.3 Einschränkung an P&R-Anlage U-West für Pendelnde und ÖPNV
 - 9.4 Einschränkung an ZOB für Pendelnde und ÖPNV
 - 9.5 Einschränkung an P&R-Anlage Ladestraße für Pendelnde
 - 9.6 Einschränkung Stellplätze / Fuß- und Radverkehr Erika-Keck-Straße für Pendelnde
 - 9.7 Einschränkung Rad-Stellplätze für Pendelnde am Bahnhof Ahrensburg
 - 9.8 Einschränkung Fuß- und Radverkehr Hauptverbindungsachse
 - 9.9 Einschränkung Radstellplätze Bahnhof Gartenholz
- Kapitel 10 Flächenmanagement
(Liegenschaften/ Grundstücke)

Anlagen zu Kapitel 5

- Anlage 1: Übersicht zu den Forderungen zur Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände
- Anlage 2: Stellungnahme der DB zum Verzicht auf das Verdunstungsbecken
- Anlage 3: Stellungnahme der Bahn zum geänderten Geh- und Fahrrecht im Bebauungsplan Nr. 100a

Kapitel 1 Vorbemerkungen, zugleich Plädoyer und Einwendung

Plädoyer und Einwendungen im Grundsatz

Grundsätzlich ist das übergeordnete Bauvorhaben zur S4 ein Infrastrukturprojekt des Bundes und der Länder, die gemäß dem Wählerauftrag den ÖPNV stärken sowie die Verlagerung der Güter auf die Schiene betreiben sollen. Dafür werden gegenwärtig 1,8 Mrd. € eingesetzt, wo von 87% der Bund trägt. In der Folge werden die Kommunen vom Netzausbau betroffen, durch die wichtige Gleistrassen verlaufen, wie Ahrensburg! Gleichzeitig sind die Bahnhöfe entlang der Gleise aber auch ursächlich für den Erfolg der Stadt Ahrensburg und deren Wohnwert.

Während die meisten Kommunen, besonders in Zeiten der Mobilitätswende, sich nach einem Anschluss an das Bahnnetz sehnen, wird Ahrensburg mit knapp 35.000 Einwohnern künftig drei Bahnsysteme mit 6 Bahnstationen (Einen Bahnhof und 5 Haltepunkte) haben.

Dazu kommen zwei ehemalige Bundesstraßen (heute Landesstrassen), zwei Autobahnzubringer und die Autobahn A1. Das ist einzigartig in der Metropolregion Hamburg/Lübeck und darüber hinaus.

Zwei weitere flankierende Bahnprojekte begünstigen künftig zudem die wirtschaftliche Entwicklung Ahrensburgs auf der Achse der sogenannten "Vogelfluglinie":

Zum einen ist dies, dass die S4 im Endausbau von Bad Oldesloe durch Hamburg bis Pinneberg verlaufen und erstmals den Hamburger Osten mit dem Westen verbinden wird.

Zum anderen ist dies, dass im Bau befindliche Jahrhundertprojekt zum Fehmarn-Bett-Tunnel, der auf der durch Ahrensburg verlaufenden Transeuropastrecke der Bahn (TEIV) liegt.

Ohne einen eigenen S-Bahn-Gleiskörper würden Störungen auf der DB-Strecke 1120 im Personen- und Güterzugschnellverkehr die Taktung des europäischen Fernbahnnetzes beeinflussen, was zur Folge hätte, dass der Regionalverkehr permanent aussetzen müsste, also vollständig unattraktiv würde (das kennen wir ja z.T. schon heute). Diese Situation gab es schon so ähnlich etwa bis 1990, als die Güterzüge noch über den Fährhafen Puttgarden liefen, in diesem Kontext wurde seinerzeit die S4 „geboren“.

Umso wichtiger ist es vor diesem Hintergrund auch, den Industriegleisanschluss und die wertvolle große **Industriegleisanlage** der Stadt zu erhalten und zu verteidigen, zumal sie auch ein Verladeplatz für den Umschlag Straße/Schiene am Ende der Straße "An der Strusbek" hat, was auch wieder nachgefragt wird (Kopf- und Seitenrampe, Verladeplatz für Lkw: Umschlag Straße-Schiene).

Am 11.10.2023 erfuhr die Stadt Ahrensburg zufällig, dass im September 2023 die Weichen 102 und 24 ausgebaut werden sollten und die Industriegleisanlage in der Planfeststellung durch die Hintertür einkassiert ist und auch weitgehend mit den S-Bahngleisen überplant ist. Im Ergebnis will man diese Anlage in der neuen digitalen Signalplanung nicht mehr einbinden, was in Zukunft die Reaktivierung wirtschaftlich unmöglich machen würde.

Den Weichenausbau konnte erst einmal umgehend gestoppt werden. Die Stadt Ahrensburg als Eigentümerin wurde im September 2022 nicht beteiligt, geschweige informiert. Hier ist massiv den Plänen zu widersprechen. In der Folge wird eine Umplanung der Gleisanlagen im Bereich Gartenholz unter Einbeziehung des Industriegleises gefordert.

Die vorliegende Planung zur Planfeststellung der S4 ist eine vielschichtige Ingenieurdienstleistung der DB Netz AG, wobei etwa 30 Fachdisziplinen aufeinander abzustimmen waren. Dafür wurde in den letzten 15 Jahren intensiv geplant. - Die öffentliche Auslegung erfolgt/e für 4 Wochen im Zeitraum 11. Oktober bis 8. November 2023.

Der Planungsprozess im vorliegenden Projekt hat jedoch so lange gedauert, dass zwischenzeitlich einige Planungsgrundlagen veraltet sind, die Stadt hat sich weiter entwickelt wodurch Kreuzungsbedarfe jetzt an anderer Stelle zu denken sind und neue Werte in der Umweltplanung hinzugetreten sind (Moore/ Klima).

Jede Medaille hat bekanntlich zwei Seiten, so auch diese: Eine derart grundlegende Überarbeitung der Bahntrasse von 1864 in unserer Kommune birgt auch **Chancen für die Umwelt**, die zu erkennen und zu nutzen es gilt! Mehr noch, ein derartig sensibler Trassenverlauf (Archäologie/ FHH-Gebiet I/ Tunneltal/ Historische Achsen Innenstadt/ Auetal) ist ein „Festschmaus für Fachplaner“, weil es möglich wird einen Mehrwert zu erzeugen, der die Folgen des Eingriffs (Verluste) mehr als ausgleicht. Hier ist deutlich

nachzubessern, damit nicht Ausgleichsmaßnahmen in fernen Gemeinden an Stelle vor Ort finanziert werden.

Hat man 1864 Moore als unnützes Land angesehen, das nutzbar zu machen ist, bemühen wir uns heute sie zurück zu holen. Hier könnte beispielsweise eine Wiedervernetzung unseres dreifach zerteilten Moores vom Tunneltal bis zum Bredenbeker Teich im Bereich der Bahntrasse erfolgen, in Verbindung mit Amphibientunneln und mehr! Oder wurde 1864 der Auetalraum (an der EÜ Ostring) mit Erdwällen (Bahndamm) zugeschüttet, um ein möglichst kurzes Brückenbauwerk über die Aue zu erhalten, sollte man doch heute diesen Talraum wieder weiträumig öffnen auf etwa 120 m, um **das naturräumliche Erbe Auetal** wieder zum Leben zu erwecken, ja mit Leben zu erfüllen! Zudem liegt unmittelbar daneben die Mülldeponie Fannyhöh (THC) im Talraum, auch die hätte man als Ausgleichsmaßnahme heranziehen können. Um nur zwei Beispiele zu nennen.

Eine zeitgemäße Planung sollte diese Erkenntnisse, die aktuell politische Vorgaben geworden sind, abbilden. Im Ergebnis würden wir mit einem solchen Vorgehen erreichen, das der Natur nicht nur etwas genommen, sondern auch Wertvolles zurückgegeben wird, wie das Gesetz es will.

Ursächlich ist eine etwa **15-jährige Planungsgeschichte**, in der drei Generationen von Planern auf allen Seiten gewechselt haben sowie die Tatsache, dass sich in dieser Zeit die Stadt weiterentwickelt hat, was stellenweise zu veränderten Anforderungen an die Querungen führt. Darüber hinaus sind in dieser Zeit gesetzliche Anforderungen hinzu getreten im Bereich Klima (Erwärmung, Talauw, Frischluft, Reduzierung lokaler Temperatur daraus) und im Bereich Moore (Wiederherstellung, Vernetzung, Vernässung). – Das Thema Klima ist gesellschaftlich etwa seit 2 Jahren aktuell, das Thema Moore etwa 10 Jahre, und die Planung z.T. 15 Jahre.

Wenn im Weiteren nach dem Studium (Analyse) der zur Auslegung bestimmten Vor- und Entwurfsplanung zur S4 Einwendungen vortragen werden, dann liegt das in der langen und wechselvollen Geschichte im komplexen Planungsprozess begründet, mit der Folge, dass ein enger gemeinschaftlicher Planungsprozess nicht stattfinden konnte und es zu vielfältigen Informationsverlusten kommen musste. – Die Mängel aus diesem Prozess sind zu analysieren und zu heilen.

Stellungnahmen der Stadt Ahrensburg an die DB Netz AG aus den zurückliegenden Jahren, fanden zudem weitestgehend keine Berücksichtigung. Zudem haben sich deutliche städtebauliche Entwicklungen in diesem Zeitraum vollzogen, die ebenfalls nach Anpassungen in der Planung verlangen.

In unseren Einwendungen gibt es vereinzelt widersprüchliche Forderungen, zwischen den Belangen der Umwelt, der Baustelleneinrichtungsflächen/ Baustraßen und der Flucht- und Rettungswegerfordernisse; das ist natürlich und bedarf der gemeinsamen Entscheidung/ Abwägung im Zuge der Behandlung unserer Einwendungen.

Mit unseren Einwendungen wollen wir dazu beitragen, die Planung aus unserer Ortskunde heraus zu qualifizieren und durchsetzbar zu machen.

Auch gibt es Dopplungen zu Einzelthemen in den Stellungnahmen der verschiedenen Fachdienste, weil oftmals eine Kausalität gegeben ist.

Kapitel 2 Ingenieurbau

Die nachfolgend stehenden Einwendungen folgen der Strecken-Kilometrierung gegen die Kilometrierungsrichtung der DB-Strecke 1210, in Richtung Lübeck; die Stadt Ahrensburg liegt zwischen Bahnkm. 38,750 (Seite Delingsdorf) und Bahnkm. 47,029 (Seite Hamburg).

Die neue S-Bahnstrecke wird die DB-Strecke 1249 (die Hamburger S-Bahn gehört der DB); Ahrensburg liegt im Kilometrierungsbereich 300, xxx; die Kilometrierungsrichtung geht von HH nach Lübeck. (gegenläufig).

Wir folgen chronologisch der bestehenden DB-Strecke 1210, aus Hamburg kommend.

BEGRIFFE:

SÜ /SU = Straßenüberführung/ -unterführung

EÜ /EU = Eisenbahnüberführung/ -unterführung

FÜ /FU = Fussgängerüberführung/ -unterführung

Bahnkm. DB-Str. 1210: Kilometrierungsangaben sind gerundet!

2.1 SÜ Brauner Hirsch Bahnkm.: 47,0

Sachverhalt

Geplant ist eine den Talraum, zugleich Bodendenkmal, vollständig überspannende Netzwerkbogenbrücke im Stahlbau, ein imposantes Bauwerk. Dieser Entwurf dominiert das Tunneltal und verdrängt damit das eigentlich herauszustellende Bodendenkmal (Archäologische Fundstätte / Eiszeitliches Relief/FHH-Gebiet), das geschützt ist und hervorgehoben werden soll.

Einwendungen

Der Entwurf der Netzwerkbogenbrücke wird aus vorstehenden Gründen abgelehnt.

Die Stadt Ahrensburg, als künftiger Eigentümer der Brücke fordert alternative Entwürfe die mit ihr gemeinschaftlich zu erarbeiten sind.

Der Entwurf soll geringe Unterhaltungsaufwendungen und einfache Brückenprüfungen ermöglichen, einen 4 m breiten kombinierten Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr zugunsten der Mobilitätswende und des Radschnellwegenetzes aufweisen und 1,50 m hohe Geländer haben.

Die dritte Hofzufahrt – gleisseitig am Gutshof – muss aufrecht erhalten bleiben (genehmigt) und die Trasse ist vom Gut Stellmoor weiter abzurücken in Richtung Hamburg.

2.2 Moorraumvernetzung Bahnkm. 45,5 bis 44,0 (beidseitig)

Sachverhalt

Naturräumlich gab es historisch ein großes Moorgebiet, das vom Tunneltal bis zu dem Bredenbeker Teich (einschließlich der heutigen Teiche) reichte, und heute durch 3 Verkehrswege zerschnitten ist: Die Eisenbahn (DB-Str.1120), die daneben verlaufende L82 (ehemals B75) und die U-Bahntrasse der U1.

Moore waren zu den Zeiten in denen diese Verkehrswege gebaut wurden einfach unnützes Land, das nutzbar zu machen war. Dem entgegen steht die bundespolitische Forderung, Moore zu schützen und wo machbar wiederherzustellen und zu vernetzen.

Einwand

Wenn man heute nach etwa 170 Jahren diese Strecke grundhaft erneuert und den Gleiskörper verdoppelt, dann sollte es selbstverständlich sein, und dies ist die Forderung, dass die DB-Strecke 1120 und die neue S-Bahnstrecke 1249 in der Weise geplant und gebaut wird, dass das Moor unterhalb der Gleise wieder vernetzt wird bis zur L82; Art und Umfang sind fachplanerisch zu untersuchen. Kleintierquerungen unterhalb der Gleise sind dabei mit zu planen.

Diese Strategie muss dann in Zukunft außerhalb dieses Verfahrens weiterverfolgt werden, über die L82 und die U1 hinaus.

2.3 SÜ GSK3 (Grävingshorst) Bahnkm. 44,020

Sachverhalt

Die geplante SÜ Grävingshorst, geplant auf dem ehemaligen Hundesportplatz gegenüber der Zufahrt zum Alten Friedhof, soll den aufzuhebenden BÜ Kuhlenmoorweg und den BÜ Grävingshorst ersetzen und ermöglichen, dass die tunneltalseitigen Grünflächen und Wege erschlossen sowie ein Wohnhaus öffentlich erschlossen bleiben.

Einwand und Lösungsvorschlag

Die Stadt Ahrensburg fordert den Verzicht auf dieses 8 m hohe Stahlbetonbauwerk in der Lage im Stadteingang West aus städtebaulichen Gründen und aus Gründen der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit und der Folgekosten für die Stadt in der künftigen Unterhaltung.

Die Straßenbrücke wird etwa 7 Mio. € Baukosten erzeugen um ein altes Bahnwärterhaus im Gegenwert von 200.000 € zu erschließen, das vor etwa 15 Jahren von der DB für 40.000 € als abgewirtschaftet versehentlich verkauft wurde.

Das betreffende Haus ist stattdessen aufzukaufen und abzurechen, darin besteht zwischen der DB und der Stadt Einigkeit im Ziel.

Zum Erreichen dieses Zieles ist das **betreffende Haus in den Planfeststellungsraum** aufzunehmen, sprich die Planfeststellungsgrenze hat das Grundstück mit zu umschließen. Dieses Erfordernis hatten wir mit der DB Netz AG schon vor drei Monaten abgestimmt.

Die Erschließung der tunneltalseitigen Flächen (Moore/Wiesen/Wald/Gleisanlagen) und die Erreichbarkeit des Gleiskorridors für Rettungseinsätze, sollte von der Brückenstraße ausgehend erfolgen, über die anzulegende Baustraße auf Bahngrund bis zum Grundstück des „Baustoffhandels Brinckmann“, die dann jedoch gleisparallel über das Grundstück Brinckmann bis zum Ex-BÜ Kuhlenmoorweg durchzuführen und an diesen in alter Lage anzuschließen wäre.

Am Moorwanderweg endet heute der gleisparallele Kuhlenmoorweg, unterbrochen durch ein Wiesenstück, um nach einer Unterbrechung durch eine Wiese, dahinter weiter zu verlaufen. Der Kuhlenmoorweg sollte über diese Wiese gleisparallel durchgebaut werden, um dann bis über den Ex-BÜ Grävingshorst hinaus weiter zu verlaufen (Wartung/ Pflege/ Rettung).

Hier besteht ein aufzulösender Widerspruch zu den Zielen der Umweltplanung, was den weiteren Verlauf des Kuhlenmoorweges ab der Moorwanderwegbrücke betrifft.

2.4. Aufhebung des BÜ Kuhlenmoorweg

Bahnkm. 43,4

Sachverhalt

Es ist geplant den heute technisch gesicherten Bahnübergang (BÜ) Kuhlenmoorweg aufzuheben, der die einzige Bahnquerung zum Tunneltal für Fahrzeuge und Radfahrer sowie Passanten ist (zzgl. der abgängigen Stahl-Fußgängerbrücke bei McDonald's).

Im Zuge der Planung zum neuen S-Bahn-Haltepunkt (HP) West erfolgt in etwa 200 m Entfernung ersatzweise eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung zum Tunneltal, im Zusammenhang mit der Erschließung des Mittelbahnsteiges durch einen Tunnel mit einer geplanten Breite von 5 m.

Damit entfällt ersatzlos die Erreichbarkeit für das Tunneltal – und rückwärtig des künftigen Haltepunktes West der S-Bahn – für Kfz zu Zwecken der Rettung und Wartung.

Einwendung

Es wird gefordert, dass die geplante Baustraße von der Brückenstraße (gegenüber der Ladastraße einmündend) nicht wie geplant mit einem Wendepunkt vor dem Grundstück des Baustoffhandels Brinkmann in S-Bahnkm. km 303,74 endet, sondern in ihrer gleisparallelen Lage bis zum aufzuhebenden BÜ Kuhlenmoorweg linear durchgeführt wird um dann wieder an den Kuhlenmoorweg (beim BÜ) direkt anzuschließen und im weiteren Verlauf über die neu errichtete FÜ/SÜ über die U1 den tunneltalseitigen Raum und damit den künftigen S-HP-West zu erschließen.

Im Ergebnis ist die Baustraße nicht zurück zu bauen und im Zuge dieser Maßnahme als schwerlastbefahrbarer Weg (Wartung/ Unterhaltung/ Rettung/ Zufahrt für land- und forstwirtschaftliche Aufgaben) mit einer Breite von 5,50 m (mind. 4,50 m) dauerhaft herzustellen, bis hin zur Schwimmbrücke Moorwanderweg, oder auch darüber hinaus. – Der Kuhlenmoorweg geht entlang der Bahn bis zur Moorwanderwegbrücke und ist dann durch eine Wiese unterbrochen, um dahinter weiter zu verlaufen, vorbei am BÜ Grävingshorst; dieser sollte über die Wiese (etwa 100m) verbunden werden, wenn der BÜ Grävingshorst aufgehoben ist, für Wartungs- und Unterhaltungsarbeiten (Betriebsdienste der Stadt und der DB, Land- und Forstwirtschaft, Rettung). Ohne diese Verbindung ist der hinter der Wiese weiterführende Weg von 700 m ansonsten isoliert.

Zu dieser Forderung besteht Abstimmungsbedarf mit der Umweltfachplanung (FHH-Gebiet).

2.5 FÜ Hp S-Bahn-West (U-Bf)

Bahnkm. 43,5

(Rendezvousbahnhof West)

Sachverhalt

Im sogenannten Stadteingang West (ruhendes aber geplantes Projekt der Stadt seit etwa 15 Jahren, jetzt anzupassen) wird künftig die neue S-Bahn S4 einen Haltepunkt mit Mittelbahnsteig (HP-West) bekommen, um einen Übergang zur U1 (U-Bf West) zu ermöglichen. Örtlich kreuzen sich heute die DB-Strecke 1220 und die U-Bahnstrecke U1, und künftig auch die S4 (DB-Str. 1249)

Dazu werden die ebenerdigen Gleise der DB mittels einer Fußgängerunterführung (FU/ Tunnel) gekreuzt, um den S- Bahnsteig (Mittelbahnsteig) mittels Treppenanlage und Aufzug aus der Ebene -1 (Ebene Trasse U1) zu erschließen und um gleichzeitig unter der Bahn hindurch den Kuhlenmoorweg auf der anderen Bahnseite wieder anzubinden, weil der BÜ Kuhlenmoorweg geschlossen und die Stahlbrücke bei McDonald's entfallen werden.

Die Verbindung der beiden Bahnhöfe an der Verkehrsoberfläche verlangt von den Fahrgästen das Queren zweier übergeordneter Straßen, die an diesem Knoten stark frequentiert sind, ganz besonders zu Zeiten des Berufsverkehrs.

Einwendungen

Die vorgesehene Breite der Unterführung beträgt 5 m, für die zwei Funktionen zur Erschließung des Bahnsteiges und die Wiederherstellung einer Wegeverbindung zum im Endzustand abgehängten Kuhlenmoorweg in das Tunneltal; die 5 m Durchgangsbreite sind nicht ausreichend! Es wird der BÜ Kuhlenmoorweg, der BÜ Grävingshorst und die Stahlbrücke über die Bahn aufgehoben und (neu) ein Bahnsteig angeschlossen und diese dann vier Verkehrsbeziehungen auf eine Fußgängerunterführung konzentriert. Es wird daher eine Breite von 8 m notwendig, 4 m für die Fahrgäste-Zuwegung zur S-Bahn und 4 m für die öffentliche Durchwegung, getrennt durch ein Geländer mit H= 1,80m (ggf. mittig tragende Pfeiler). Die öffentliche Durchwegung zum Tunneltal muss funktional vom Bahnsteigzugang sicher getrennt werden, zugunsten der sozialen Sicherheit und der Übersichtlichkeit transparent ausgeführt werden. Geländer).

Andernfalls würden die schnellen Fahrradfahrer die Fahrgäste gefährden, die „ahnungslos“ die Treppenanlage vom Bahnsteig herunterkommen (Konflikt) und in den Tunnel eintreten. - Infolgedessen kann auch der Aufzug nicht gegenüber auf der Treppenanlage auf der anderen Tunnelseite angeordnet werden, zum einen, weil die Funktionen getrennt werden müssen, zum anderen, weil es einen zweiten Konfliktpunkt erzeugen würde. Der Aufzug ist demzufolge konfliktfrei auf der Seite zu positionieren.

Hinzu kommt, dass Ahrensburg eine Planung zu einem Radschnellwegekonzept hat und diese sukzessive aktuell umsetzt. Einer dieser Wege führt vom Badlantic (Schwimmbad/ Schloss) diagonal durch alle westlichen Siedlungskörper direkt zum Stadteingang West, der durch diesen Durchgang führen wird und den Osten Ahrensburg jenseits des Gleiskörpers anbindet. Dies bedeutet auch, dass die Rampen zum Tunnel in ihrer Breite und mit ihren Radien (z.Zt. rechtwinklig !!!) für diesen Zweck geeignet sein müssen: Also breiterer Weg und schlankere Bögen, und ohne Konfliktpotentiale mit den Fahrgästen. Hier ist eine grundlegende Planänderung erforderlich, zugunsten der Mobilitätswende und der Funktionsvielfalt und Nutzungsansprüche, wobei die Behindertengerechtigkeit besonderer Berücksichtigung bedarf.

Die Verbindung des neuen S-Bahn-HP West mit dem HP West der U1 erfolgt planerisch fußläufig an der Oberfläche, wobei die Fahrgäste dann zwei stark befahrene Straßen überqueren müssen, die dort zusammentreffen (Knoten/ Einmündung. Es sind die Hamburger Straße (ehem. Bundesstraße HH-Lüb.) und die einmündenden Hauptsammelstraße Waldemar-Bonsels-Weg, die sich vor der U-Bahnbrücke mit der weiteren Hauptsammelstraße, der Rantzaustraße, auch noch vereint und den gesamten Stadtteilkörper Ahrensburg West anbindet. Diese Straßen (ehem. B75/ jetzt L82) sind mittels einer Ampel und der Waldemar-Bonsels-Weg mittels eines Zebrastreifens zu überwinden, was einen langen Weg und längere Wegezeit bedeutet.

Es wird durch die häufigen Querungsanforderungen zu Staus auf der L82 kommen und wenn Fahrgäste verspätet kommen, werden sie durch den laufenden Verkehr rennen um ihren Anschlusszug zu erreichen. Das ist nicht akzeptabel und birgt erhebliche Unfallrisiken. Dieser Plan ist zu ändern, ohne diese Konflikte.

Eine Unterführung der Fahrgäste unter den zwei Straßen im U-Bahngleisgraben ist planerisch naheliegend und scheidet aktuell am zu geringen Querschnitt der erneuerten SÜ L82/ über U1 sowie an der Gleisgeometrie der U-Bahn (Weiche). Dennoch ist diese Option auf der Suche nach Lösungen nicht auszuschließen.

Die Stadt Ahrensburg hat von Anbeginn einen sog. Turmbahnhof als einzig zielführende Lösung gefordert und planerisch erwartet und hält diese Forderung aufrecht. In der Planung der DB Netz AG wurde auch diese Variante geprüft und aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen (zu geringe Fahrgastpotentiale). Im Zuge der intensiven Auseinandersetzung mit dem auch Rendezvousbahnhof West genannten Projekt, sind unsere Erwartungen hinsichtlich der Fahrgastpotentiale gänzlich gegenteilig.

Aktuell hat deswegen auch die nah.sh dieses Projekt aufgerufen und wird planerisch mit der Stadt aktiv und hat für das Umfeld Förderungen von 75% in Aussicht gestellt. Hier liegt zwischenzeitlich, ausgelöst durch den kommenden S-HP-West eine große Chance für den Nahverkehr und die funktionale Gestaltung des Stadteingang West vor uns, was wir GEMEINSAM (DB/NAH.SH/Stadt) meistern müssen!

Die Stadt Ahrensburg ist davon überzeugt, dass dieser Umsteigebahnhof den aktuellen Bahnhof in seiner Bedeutung sogar mindestens gleichkommen wird und die Verkehre (Busse/Kfz/Fahrräder) sich verteilen werden und insbesondere die Schülerverkehre und die Bewohner im Einzugsbereich der Stadt diesen Ort anlaufen werden. Das bedeutet, wir brauchen dort auch künftig einen ZOB, ein Fahrradparkhaus und P+R-Häuser, gestärkt wird der Standort durch Gastronomie, die ja auch heute schon da ist. Schlüssel zu Alledem ist ein Turmbahnhof, den wir in mehreren Varianten schon denken. Vor uns liegt ein Stadtteilprojekt mit großem Potential!

2.6 Ladestraße & ZOB am BF Ahr/ LSWd/ Einschränkungen Gehwege

Sachverhalt

Im Bahnhofsbereich Ahrensburg verläuft östlich parallel die Ladestraße (Seite Stellwerk) und östlich liegt das Empfangsgebäude, flankiert vom ZOB und der Taxianlage. Die Ladestraße wird außerdem als Baustelleneinrichtungsfläche im Plan dargestellt.

Die Lärmschutzwände beanspruchen eine Grundfläche und sind beidseitig des Bahnhofs gleisseitig auf den jeweiligen Geh- bzw. Dienstwegen am Rande der Gleisanlagen projektiert. Der Verlust der Wegebreiten macht diese bereichsweise unbrauchbar. Also sind diese Wege in Richtung der Parkstände bzw. Fahrbahnen zu verschieben, was wiederum die Anpassungen der Fahrbahnen und Parkstände oder des ZOB erfordert. Entlang der Ladestraße würde eine Verbreiterung des Gehweges den Straßenquerschnitt und/ die daneben rechtwinklig angeordneten Kfz-Stellplätze unbrauchbar machen.

Entlang des ZOB und Taxistandes würden die schmalen Dienstwege (mind. 0,80 m) verloren gehen und auch das Überstreichen dieser Flächen durch die Busse in der Kurvenfahrt verunmöglichen.

Einwendung

Die Stadt Ahrensburg fordert eine funktionale planerische Lösung, in der alle heutigen Nutzungsanforderungen abgebildet bleiben, weil keine dieser verzichtbar ist, nach dem Bau der Lärmschutzwände.

Siehe auch Kapitel 9.4 (ÖPNV-Busse).

2.7 EÜ Bahntrasse (Tangente)

Bahnkm. 41,3

Sachverhalt

Die Bahntrasse parallel des Gleiskorridors mit ihrer Eisenbahnunterführung (EÜ) am

Auetal ist etwa 30 Jahre alt und dient der Entlastung der Innenstadt. Es ist vorgesehen für die in diesem Bereich eingleisige Streckenführung der neuen S4 das Bauwerk zu verbreitern, stadtseitig (auf der DB-Strecke 1120, bahnrechts). Diese Brücke ist von hoher Gestaltungsqualität (Verkleidung mit Klinkersteinen und Granithauben), die einheitlich mit der anschließenden Stützwand und SÜ Bahntrasse über das Auetal ausgeführt ist.

(Die seinerzeitige Planung der Straßenfahrbahn ist verbesserungswürdig, sie ist zu schmal, der Kurvenbereich ist zu eng, auch wenn der Straßenverkehr nach einer Nachbesserung in der Querneigung der Fahrbahn funktioniert (nicht zwingender aber wünschenswerter Handlungsbedarf).)

Einwand

Im Zuge der Verbreiterung der EÜ um ein S-Bahngleis wird gefordert, die architektonisch wertige Gestaltung gleichermaßen wiederherzustellen, sie ist gestalterischer Teil des Kernbereiches der Stadt

(Kommentar: Sollte es zu einem Neubau kommen, würde die Stadt gern optimieren und eine etwas verbreiterte Durchführung der Straße sowie eine schlankere Kurvenführung realisieren, weil es gerade im Winter auf glatter Fahrbahn hier häufiger zu Unfällen kommt.)

Weitere Überlegungen dazu, siehe unter EÜ Auetal/ Ostring, nachfolgend.

2.8 EÜ Auetal/ Ostring Bahnkm. 40,65 – 40,85 (etwa 180 m)

Sachverhalt

Siehe hier hierzu auch das gesamthafte Plädoyer/Umwelt: Kapitel 1.

Das Auetal wurde 1864/65 beim Bau der Lübeck-Büchener Eisenbahn mittels eines Bahndamms geteilt und zugeschüttet, wobei man die Aue bis etwa 1970 durch ein dreibogiges Mauerwerksviadukt (EÜ) führte mittig führte. Diese historische Lösung bot dem Auetal deutlich mehr Raum wie der aktuelle Betonkanal mit 2 m Breite.

Im Ergebnis ist bis heute ein 160 m breiter Talraum fast vollständig abgeriegelt.

Der geplante Neubau der Bahnüberführung sieht keine Verbesserung für den Talraum vor, im Gegenteil, es wird auch noch der Durchgang des Wanderweges entlang der Aue durch das heutige Bauwerk geschlossen, was abgelehnt wird (Verschlechterung). So müssen die Wanderer künftig aus dem Tal hoch auf die Umgehungsstraße und mit der Straße die Bahn unterqueren, um dann wieder in das Tal zu gehen. Eine signifikante Verschlechterung des ohnehin nicht mehr zeitgemäßen Zustandes dieses ökologisch bedeutsamen Talraumes, der in seinen vielfältigen naturräumlichen Funktionen heute stark gestört ist. Dieses naturräumliche Erbe im Zuge dieser Maßnahme zurück zu gewinnen, muss das wesentliche Planungsziel sein und der Anspruch jeder nur annähernd qualifizierten Umweltplanung, die hier enorme Ausgleichspotentiale nicht erkannt, geschweige genutzt hat und stattdessen Ausgleich außerhalb der Eingriffsräume bis nach Flensburg sucht.

Hat man 1864 Moore und Täler als unnützes Land angesehen, das es nutzbar zu machen gilt, so gelten Moore und deren Zurückgewinnung für die CO2-Bilanz und Talräume für ihre Bedeutung für das Mikroklima heute als bedeutend und wiederherzustellen, wo machbar! Hier ist es machbar und zwingend!

Einwendungen

Der naturräumliche Eingriff in einem Planungsraum fordert in diesem den Ausgleich, soweit machbar, erst danach kommen Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Planungsraumes zum Zuge; das ist auch die Forderung der Stadt Ahrensburg.

Für das Auetal wird gefordert, dass die Bahndämme von 1864 vollständig zurück gebaut werden und der Talraum wieder auf seine naturräumliche Breite von 120 m (mit dem Ostring 180 m) geöffnet wird; so dass das Tal wieder atmen kann, sich Nebelschwaden bilden und wandern können, die Frischluft erzeugen und die Stadttemperatur zu senken zu vermögen. Zudem können dann auch wieder die Fische wandern (sie durchschwimmen keine Dunkelzonen).

Nicht ohne Grund hat in der Folge auch die Stadt Ahrensburg die unmittelbar neben der EÜ Auetal verlaufende neue SÜ Bahntrasse über die Aue in jüngerer Zeit weit spannend über den gesamten Talraum errichtet, nun muss die EÜ demzufolge sich angleichen.

Die Stadt plant zur Förderung des Radverkehrs (Fahrradschnellwege/ eigene Verkehrsebene) parallel zur S-Bahn eine Radwegbrücke zu überführen, für die Direktverbindung vom Weinberg bis auf die Bahnstraße. Diese Maßnahme soll konstruktiv als ausführbar mitgedacht (geplant) werden. Dass bedeutet die Bewehrung Pfeiler der EÜ Auetal und etwaige Einbauteile wollen wir bei den zu errichtenden Brückenpfeilern berücksichtigt wissen, um später eine mögliche leichte Stahlbrücke anhängen zu können; dazu wird die konstruktive Abstimmung gefordert.

Die 6 m hohe Lärmschutzwand auf der neuen EÜ Auetal/Ostring ist transparent auszuführen, einer 6 m hohen geschlossenen Blechwand wird nicht zugestimmt, dies ist vollkommen inakzeptabel in dieser – dann hoffentlich offenen – Tallage.

2.9 FU Weinberg/ Beimoorweg Bahnkm. 41,590 (NEU)

Sachverhalt

Es wurde schon eingangs ausgeführt, dass die Planungsgrundlagen z.T. 10 bis 15 Jahre alt sind und sich über die Zeit durch städtebauliche Entwicklungen und veränderte gesellschaftliche Werte (Förderung Rad- und Fußverkehr, CO₂, Klima, ...) neue Anforderungen ergeben haben, so dass zwischenzeitlich veraltete Planungsgrundlagen nicht mehr den aktuellen Erfordernissen genügen, denen die Kommunen aber nachkommen müssen und die gesetzlich zu erfüllen sind.

Daraus folgt u.a. die Notwendigkeit einer Fußgängerunterführung zwischen den Stumpfenden des Weinbergs und des Beimoorweges bei „Hela“, wo früher einmal ein Bahnübergang war, bevor der Ostring gebaut wurde.

Danach entstand in den 80-igern das heute 5000 EW zählende Wohngebiet Gartenholz-Kremerberg und zuletzt die Ausweitung des Gewerbegebietes mit Verbrauchermärkten im Umfeld dieser Örtlichkeit. Der Beimoorweg ist damit in den letzten 5 Jahren zu einer zentralen Erschließungsstraße eines beidseitig anliegenden Gewerbegebietes mit Gewerbe und Verbrauchermärkten geworden und von seiner Bedeutung deutlich angewachsen. In dem vom Gewerbegebiet abgetrennten Wohnquartier Gartenholz-Kremerberg wohnen etwa 5000 Bürger, im Gewerbegebiet arbeiten 18.000 Arbeitnehmer, soviel zur Einschätzung der Bedeutung des Kreuzungsbedürfnisses an dieser Stelle.

Einwand

Das bedeutet, an dieser Stelle will die Stadt im Zuge einer eigenen EKRGMaßnahme eine FU (Fußgängerunterführung,) errichten, und dazu die großen Sperrpausen zum Ausbau der S4 mit nutzen.

Dazu sind die in der Planfeststellungsunterlage dargestellten Leitungsumverlegungen in diesem Korridor umzuplanen um die Unterführung zu ermöglichen, das geplante ESTW-A ist zu verschieben, ebenso das Verdunstungsbecken
Es ist ein Baukorridor von 20 m frei zu halten, die Unterführung ist im lichten Maß mit 8 m angedacht und wird zeitnah vorgeplant und auf ihre Machbarkeit geprüft.

2.10 Gartenholz (HP Gartenholz) Bahnkm. 40,0

Sachverhalt

Die FÜ im/ über den HP Gartenholz entstand im Zusammenhang mit dem Bau des HP Gartenholz nach/ infolge der Elektrifizierung der DB-Strecke 1120, um die Außenbahnsteige zu verbinden und um beide Bahnhofsseiten (Wohnen/Gewerbe) zu verbinden sowie die beidseitig anliegenden Buslinien, zzgl. behindertengerechter Rampen.

In der Erwartung der zwei Gleise für die S4 hatten die Stadtverordneten seinerzeit beim Bau des HP Gartenholz die Brücke über den HP so lang spannend bauen lassen, dass die künftigen S-Bahngleise im Querschnitt mit unterführt werden können, was jetzt auch möglich wird.

Nur war seinerzeit die S-Bahn gewerbegebietsseitig liegend angekündigt, was jetzt zu den aufwendigeren Umbauten führt.

Die nördlich davon liegende FÜ Kremerberg (Holzkonstruktion) ist weitaus älter und war zuvor die einzige Querung des Gleiskörpers und als Zugang zum einzig nahen Verbrauchermarkt Famila von besonderer Bedeutung für das Wohnquartier; Famila ist jetzt weiter südlich in das neue Gewerbegebiet Beimoor-Süd umgezogen.

In der Folge ist es jetzt u.a. konsequent zusätzlich eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung Weinberg/Beimoorweg zu projektieren (siehe dazu 2.9).

Einwand

Die Fernbahn bleibt jetzt auf der Seite des Gewerbegebietes liegen und damit richtig für den Industriegleisanschluss der Stadt. Die FÜ ist so zu planen und auszuführen, dass das Industriegleis erschlossen bleibt oder aber der Anschluss mindestens funktional verschoben wird (siehe dazu 3.1).

Die Stadt Ahrensburg fordert die funktional uneingeschränkte Aufrechterhaltung der Industriegleisanlage.

2.11 FÜ Kremerberg Bahnkm. 40,7

Sachverhalt

Die FU Kremerberg (Holzkonstruktion) wird durch eine Stahlfachwerkbrücke ersetzt. Diskutiert wurde in der Stadt, ob diese Brücke künftig nicht verzichtbar wäre, zugunsten eine FÜ Weinberg/Beimoorweg.

Nach fachlicher Diskussion hat sich gezeigt, dass diese Fuß- und Radfahrerbrücke mit ihren gefälligen Rampenbauwerken Teil des neuen überörtlichen Radschnellwegenetzes ist und aktuell auch noch eine Weiterführung nach Delingsdorf in Richtung Bargtheide angeschlossen werden wird.

Insofern ist diese Kreuzung nicht verzichtbar, für die Mobilitätswende (Das Fahrrad soll doppelt so schnell am Ziel sein, wie das Auto!).

Einwand

Für den zu erwartenden Fall, einer zweigleisigen Fortführung der S4 in der Zukunft, bis nach Bad Oldesloe ist der Brückenquerschnitt für ein weiteres ein Gleis aufzuweiten.

Das kostet bei dieser Art der Konstruktion nur wenig Geld, deswegen sollte das jetzt mit erfolgen.

2.12 Eingleisige Strecke bis Bargtheide

Sachverhalt

Die Führung der S4 war zweigleisig bis Bargtheide und eingleisig bis Bad Oldesloe geplant und ist aus Budgetgründen eingekürzt worden, erst auf eine nur eingleisige Führung bis zum BF Bargtheide und dann nochmals nur bis zur Abstellgruppe Delingsdorf.

Das bedeutet, dass das S-Bahngleis jetzt ab Delingsdorf eingleisig über das Gegengleis der Str. 1120 auf das Richtungsgleis nach Lübeck geführt werden muss.

Einwand

Wir fordern, die **eingleisige Führung im weiteren Streckenverlauf in die Planfeststellung wieder mit aufzunehmen**, weil wir bei der jetzigen Variante erhebliche Fahrplanstörungen erwarten, die sich negativ auf den S-Bahnbetrieb für Ahrensburg auswirken werden.

Auch ist die hiervon getrennt laufende Planung für den bevorstehenden **Umbau des BF Bargtheide** (Anordnung der Bahnsteige, dahingehend zu ändern, dass die S-Bahn künftig am Hausbahnsteig des Empfangsgebäudes anlegt).

Ein gegenteiliger Nachweis ist zu erbringen, wenn es bei der Streckenplanung bleibt.

2.13 Gründungsverfahren im Bereich Tunneltal und Auetal

Sachverhalt

Es werden verschiedene Ingenieurbauwerke (Brücken/ Lärmschutzwände/ Straßen und Baustraßen) errichtet. Diese sind zu gründen, mit unterschiedlichen Gründungsverfahren, im Tunneltal (Weichschichten) und im Stadtgebiet (überwiegend Kiese/ Sande) und der Gründungsbauarten sind auch Grundwasserhaltungen vorgesehen.

Einwand

Es sind im Zuge der Gründungen schonende Bauverfahren einzusetzen, es darf nicht gerammt werden und gerüttelt nur mit einem Hochfrequenz-Rüttelverfahren. Pfähle sind zu bohren oder zu pressen.

Grundsätzlich sind Verdichtungsarbeiten bei Flachgründungsverfahren (Pfeiler/ Wege und Plätze) vorsichtig und unter Berücksichtigung nachbarschaftlicher Bebauung auszuführen (Beweissicherungsverfahren).

Im Tunneltal besteht das Risiko das unsachgemäße Verdichtungsverfahren (wie z.B. Rüttelwalzen) Bodendenkmäler verlagern und zerlegen (archäologischen Einlagerungen).

Grundwasserabsenkungen würden ebenfalls die archäologischen Objekte beschädigen und zu deren Verfall führen, weil sich infolgedessen die Torfschichten zersetzen und die Weichschichten unwiederbringlich zerstört würden.

2.14 Beweissicherungsverfahren

Vor der Aufnahme von Bautätigkeiten sind Beweissicherungsverfahren durchzuführen, um etwaigen Ansprüchen möglich Betroffener vorzubeugen oder entsprechen zu können.

Die Auswahl der Objekte ist mit dem Stadtbauamt abzustimmen.

Kapitel 3 Gleisanlagen

3.1 Industriegleis der Stadt Ahrensburg (abzweigend im Bf Gartenholz)

Sachverhalt

Ahrensburg verfügt über eine große und wertvolle Industriegleisanlage mit einer Verladestation Straße/Schiene mit Kopf- und Seitenrampe und großem Lkw-Verladeplatz. Diese Rampen wurden in der Vergangenheit zu Hunderten zurück gebaut und jetzt erfolgt wieder die Nachfrage.

Die Stadt hat ihre Industriegleisanlage immer verteidigt, weil sie ein überaus wichtiges Standortkriterium für Betriebsansiedlungen ist und immer wieder auch Bewerber danach gefragt haben. Zugleich war der Stadt immer bewusst, dass es zu einer Mobilitätswende – früher oder später - kommen muss. Jetzt, nach Jahrzehnten verfehlter Bundesverkehrspolitik ist es soweit. Zu einer Nutzung kam es seinerzeit nicht, weil die DB AG wiederholt nicht in der Lage war verlässlich Züge bereit zu stellen, so hat insbesondere die Großdruckerei in der Folge eine eigene Lkw-Spedition gründen müssen. Jahrzehnte war die Anlage ungenutzt, Jahrzehnte hat die Stadt die Unterhaltung der Weiche 102 bezahlt und schließlich diese vor etwa 15 Jahren gekauft!

Die vorgelegte Planung eliminiert im Abschnitt HP Gartenholz die Anbindung des Industriegleises, überplant den Gleisanschluss und setzt einen Oberleitungsmast in die Weiche 24.

Mehr noch, es wurde ohne die Stadt Ahrensburg als Eigentümerin einzubinden, eigenmächtig der Ausbau dieser Weichen angeordnet, mit Zustimmung des EBA aus dem September 2022 und Ausbauziel zum September 2023. Wir konnten als Eigentümerin den Ausbau der zwei Weichen in förmlich letzter Sekunde stoppen.

Aktuell erwarten wir den Weggang der Großdruckerei zum Januar 2024 und eine mögliche Neuansiedlung eines Großunternehmens, das komplett übernehmen will, benötigt bzw. verlangt aber nach der Option eines Gleisanschlusses.

Wir liegen am künftigen Hochleistungskorridor der Bahn zwischen den Relationen Hamburg und Kopenhagen und wollen diese attraktive Lage unseres Gewerbegebietes, in dem heute schon 18.000 Menschen arbeiten, für die Entwicklungschancen unseres Gewerbegebietes erhalten. Das entspricht der politischen Willensbildung der Stadtverordnetenversammlung.

Einwand

Die Planung ist dahingehend anzupassen, dass der Industriegleisanschluss mit seinen heutigen Funktionen 1:1 erhalten bleibt, auch wenn es u.U. notwendig wird, die Gleise Richtung Gewerbegebiet zu verschieben, was nachzuweisen ist.

Ebenso wichtig ist, was hiermit uneingeschränkt gefordert wird, dass unsere Weichen in die Signaltechnik der Strecke 1120 sowie des BF Ahrensburg eingebunden sind und bleiben, um die Bedienung des Industriegleises künftig sicher zu stellen.

3.2 Eingleisige Strecke bis Bargteheide

Sachverhalt

Die Führung der S4 war zweigleisig bis Bargteheide und eingleisig bis Bad Oldesloe geplant und ist aus Budgetgründen eingekürzt worden, erst auf eine nur eingleisige Führung bis zum BF Bargteheide und dann nochmals nur bis zur Abstellgruppe Delingsdorf.

Das bedeutet, dass das S-Bahngleis jetzt ab Delingsdorf eingleisig über das Gegengleis der Str. 1120 auf das Richtungsgleis nach Lübeck geführt werden muss.

Einwand

Wir fordern, die **eingleisige Führung im weiteren Streckenverlauf in die Planfeststellung wieder mit aufzunehmen**, weil wir bei der jetzigen Variante erhebliche Fahrplanstörungen erwarten, die sich negativ auf den S-Bahnbetrieb für Ahrensburg auswirken werden.

Auch ist die hiervon getrennt laufende Planung für den bevorstehenden **Umbau des BF Bargtheide** (Anordnung der Bahnsteige, dahingehend zu ändern, dass die S-Bahn künftig am Hausbahnsteig des Empfangsgebäudes anlegt).

Ein gegenteiliger Nachweis ist zu erbringen, wenn es bei der Streckenplanung bleibt.

.

3.3 Überholungsgleis im BF Ahrensburg (heute GL. 5)

Sachverhalt

Im Bahnhof Ahrensburg liegt ein Überholungsgleis im Innenstadtbereich, das seit 20 Jahren für Proteste von Anliegern im Bau- und Planungsausschuss führt, wegen des Lärmes und der Weichenkreuzungen.

Einwand

Dieses Überholungsgleis ist Richtung Gartenholz in Richtung Lübeck zu verschieben.

Dazu ist der Stadt Ahrensburg ein Trassierungsvorschlag zu vorzulegen und mit ihr abzustimmen.

3.4 Schutz vor Erschütterungen / Gleisunterbau

Sachstand

Die künftig hohe Güterzugbelastung mit zudem längeren und schwereren Zügen, tags und nachts im künftigen Hochleistungskorridor lässt deutlich mehr und höhere Erschütterungen im Innenstadtbereich an den Wohngebäuden erwarten, zumal die Berechnungen auch mit zu niedrigen Geschwindigkeitsannahmen verbunden sind.

Infolge der neuen Signaltechnik auf TEIV-Strecken kommt es überdies noch zu einer hohen Zugfolgedichte.

Einwand

Infolgedessen wird gefordert, in den Innenstadtbereichen mit Wohnbebauung am Gleiskorridor die DB-Strecke 1120 in Stahlbetontrögen mit Unterschottermatten und Schotteroberbau zu betten.

Es sind ab 2030 deutlich mehr Güterzüge angekündigt (Mobilitätswende), hier ist über die Lärmschutzwände hinaus die bestmögliche Schallschutzeindämmung und der bestmögliche Erschütterungsschutz (auch Resonanzen sind zu betrachten) zu bauen.

Kapitel 4 Flucht- und Rettungskonzept Bahnkm. 47 bis 37

Sachverhalt

Künftig wird unsere innerstädtische Bahntrasse zu einem offiziellen europäischen Hochleistungskorridor werden, mit der neuen S-Bahn auf eigenem zuverlässigem Bahnkörper, mit europäischen Fernverkehren im Güter- und Personenzugschnellverkehr und weiterhin den Regionalexpresszügen, bereichsweise eingeschlossen zwischen 6 m hohen Lärmschutzwänden.

Die Trasse verläuft im eiszeitlich geprägtem Tunneltal (Weichseleiszeit, vor 14000 Jahren) durch Moore und Sümpfe mit Sumpfwald angrenzend an ein FFH I–Gebiet mit Archäologischen Fundstätten internationalen Ranges und zudem durch ein denkmalgeschützten barocken Stadtgrundriss (Achsenkonzept).

Mehr geht nicht, an Anforderungen aber auch Möglichkeiten.

Heute ist die zweigleisige Trasse für Rettungseinsätze und Wartungsarbeiten gut anfahrbar, über Stichwege zu aufgehobenen Bahnübergängen oder aktive Bahnübergänge.

Einwendungen

Die Planfeststellungsunterlage benennt ein Flucht- und Rettungskonzept, wobei grundsätzlich zwischen einem Fluchtkonzept und einem Rettungskonzept zu unterscheiden ist, welche aber aufeinander abzustimmen sind.

Die Planfeststellungsunterlage benennt ein solches Konzept, beinhaltet aber keines; also fehlt es und wird hiermit eingefordert.

Planfeststellungsrechtlich begründet sich hierin ein subjektives Recht Stadt Ahrensburg, weil unsere Rettungskräfte vor Ort „klarkommen“ kommen. Diese sind fachlich einzubinden und zu beteiligen und ggf. ergänzend auszurüsten; das ist nachzuholen.

Einzig Fluchtpunkte sind im Plan benannt, üblicherweise dort wo die Trasse Berührung zu Verkehrsflächen hat, aber auch diese sind ohne Begleitmaßnahmen nicht in jedem Fall nutzbar, das ist planerisch nachzuarbeiten und mit der Stadt ist die Machbarkeit in den Örtlichkeiten abzustimmen.

Der künftige viergleisige Hochleistungskorridor, eingeschlossen durch Lärmschutzwände und abschnittsweise umschlossen von unzugänglichem nassen Urgelände (Sümpfe usw. ...), bedarf zwingend der Betrachtung und Auswahl von möglichen Unfallszenarien, aus denen Rettungskonzepte abzuleiten und abzusichern sind. Die entsprechende Vorschrift des EBA verlangt sogar beidseitig Rettungswege, die durchgehen müssen, mit Ausweichflächen für Begegnungsverkehre und auch Aufstellflächen für schweres Bergungsgerät und Zelte, also Wege die schwerlastbefahrbar sind (z.B. unterbaut durch geeignete Kiestragschichten). Dazu kommt die Frage der Löschwasserversorgung, wo braucht es Hydranten!

Demnach wäre es sinnvoll, die temporär geplanten Baustraßen und ausgewählte Bauplätze mit dieser Zielsetzung zu konzipieren und liegen zu lassen. Dem stehen tunneltalseitig (FFH-Gebiet) die Umweltbelange (Gesetze) entgegen; sollte diese Forderung unabwendbar sein, müsste u.U. die Trasse im Tunneltal Richtung L82 verschoben werden.

Die Bahnübergänge (aktive und ehemalige) machen heute die zweigleisige Trasse in relativ gleichmäßigen Abständen für die Rettung zugänglich und erschließen Bahnrandwege auf der Talseite. Künftig wird der Bahnkorridor jedoch weitestgehend isoliert sein.

Das notwendige Flucht- und Rettungskonzept ist mit den Rettungsorganisationen (Feuerwehr/ THW/ Polizei/ ...) zu erarbeiten und zudem ist zu klären ob diese Dienste zusätzliche Gerätschaften benötigen; nach der Herrichtung dieser Einrichtungen ist eine Katastrophenschutzübung abzuhalten und ggf. gibt es dann Erkenntnisse die nach Nachbesserung verlangen. Dieser Prozess wird eingefordert.

Szenarien: Man stelle sich vor es gäbe z.B. eine Kesselwagenentgleisung mit Feuer oder einen Heißläufer, der Güterwagen entzündet, oder es käme zu einer Personenzugkollision mit einem Güterzug. - Welche Infrastruktur braucht es um zu retten, um die Flucht und Bergung von Menschen zu ermöglichen, ohne dass diese im Sumpf landen, wenn sie eine Fluchttür öffnen!

Unfälle dieser Art gab es in den letzten Jahren genug, je mehr der Bahnverkehr zunehmen wird, desto mehr Unfallereignisse wird es geben.

Diese und weitere Fragen sind planerisch und baulich zu beantworten, unausweichlich!

Kapitel 5 Stadtplanung und Bauaufsicht

Inhaltsverzeichnis

- 5.1. Lärmschutzwände – Immissionsschutz, Auswirkungen auf das Stadtbild und Barrierewirkung
 - 5.1.1. Abschnitte außerhalb der Innenstadt, Wildwechsel
 - 5.1.2. Abschnitt: Innenstadt
- 5.2. Schalltechnische Untersuchung und Schallschutzmaßnahmen
- 5.3. Standort für Flüchtlingsunterbringung/nördlicher Kornkamp
- 5.4. Verdunstungsbecken Am Weinberg
- 5.5. Bebauungsplan 100a – Gebiet „Bahnhofsstrasse 17“
- 5.6. Bahnstation Ahrensburg West/Rampe
- 5.7. Abstandsflächen
- 5.8. Wegeverbindung Hamburger Straße – Kuhlenmoorweg
- 5.9. Grunderwerbsfläche Nr. 148 und 152 (Flur 16, Flurstück 388 und 88)
- 5.10. Veraltete Plangrundlagen - allgemeiner Hinweis
- 5.11. Sonstiges

Anlagen: siehe Ende der Stellungnahme

Anlage 1: Übersicht zu den Forderungen zur Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände

Anlage 2: Stellungnahme der DB zum Verzicht auf das Verdunstungsbecken

Anlage 3: Stellungnahme der Bahn zum geänderten Geh- und Fahrrecht im Bebauungsplan Nr. 100a

5.1 Lärmschutzwände – Immissionsschutz, Auswirkungen auf das Stadtbild und Barrierewirkung

Die geplanten Lärmschutzwände besitzen eine essentielle Funktion für die Qualität der Stadt und den Erhalt der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Neben der Schallschutzfunktion gehen mit den geplanten Wänden allerdings auch weitreichende Beeinträchtigungen einher, die massiv das Ortsbild, den Denkmalschutz, den Wildwechsel und die Belichtung durch Schattenwurf beeinträchtigen. Darüber hinaus resultieren auch Fragen hinsichtlich der Pflege der Wände. Gegen die genannten Aspekte und den zu erwartenden trading-down-Strudel (fortschreitender Imageverfall) legt die Stadt Ahrensburg sowohl als Träger öffentlicher Belange, als auch als Flächeneigentümerin Einwendung gegen die Planungen ein.

Allgemeine Forderung:

Die DB muss eine regelmäßige Pflege der Lärmschutzwände vornehmen. Verunstaltungen und Verschmutzungen sind regelmäßig und mehrmals im Jahr zu entfernen. Begrünte Wände sind blickdicht zu bepflanzen und zu pflegen.

Hierzu ist eine verbindliche belastbare Vereinbarung zu schließen.

Gestalterische Forderungen, die in den nachfolgenden Abschnitten erläutert werden, sind zusammengefasst in **Anlage 1** dargestellt.

Zur Reduktion der Grundlast der Lärmerzeugung sollen die Züge eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h von der Landesgrenze Hamburg bis zum Gartenholz fahren dürfen. Hierdurch sollen die Beeinträchtigungen einhergehend mit der Lärmbelastung und Erschütterung der Ahrensburger Bevölkerung und des öffentlichen Raumes minimiert werden.

5.1.1 Abschnitte außerhalb der Innenstadt, Wildwechsel

Auch außerhalb der Innenstadt sind Auswirkungen der Schallschutzwände auf die Stadt zu erwarten. Insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, als auch der Wildwechsel sind hiervon erheblich betroffen.

Die Stadt Ahrensburg besitzt insgesamt vier zentrale Wildwechseltrassen, die den Wildbestand auf städtischen Flächen maßgeblich beeinflussen und durch den Jagdverband identifiziert worden sind. Diese befinden sich in folgenden Abschnitten:

- 1. Eine schmale Trasse zwischen Bahn-km 300 und 300,5
- 2. Auf einer Breite von ca. 300 m auf Höhe Bahn-km 301,5
- 3. von Bahn-km 302,5 bis 303
- 4. An der Grenze zwischen Delingsdorf und Ahrensburg

Aufgrund der Schallschutzwände werden diese Wildwechseltrassen maßgeblich beeinträchtigt. Eine Lücke zwischen zwei Schallschutzwänden kann immerhin einen Wildwechsel der Trassen 2 und 3 mutmaßlich auffangen. Die genannten Trassen Nummer 1 und 4 werden hingegen ersatzlos geschlossen. Als Flächeneigentümerin von angrenzenden und betroffenen Wald- und Freiflächen, in denen sich Wild aufhält, erhebt die Stadt Ahrensburg gegen diese unzureichenden Wildwechsellmöglichkeiten Einwendung. Um den Austausch der Populationen zu ermöglichen und Krankheiten vorzubeugen ist dieser trotz des Bahn-Ausbaus weiterhin sicherzustellen.

Darüber hinaus ist das Orts- und Landschaftsbild durch die Lärmschutzwände betroffen. Besonders markant tritt dies an folgenden Stellen in Erscheinung:

- Parallel zur südlichen Hamburger Straße – Bahn-km 301,5 bis Stadteingang (ca. 303,3)
- Brückenbauwerk Ostring
- Lärmschutzwände zur Otto-Siege-Straße

Bisweilen tritt an diesen Stellen die Bahn optisch nur untergeordnet in Erscheinung durch vorbeifahrende Züge und die teils sichtbaren Oberleitungen. Mit dem Bauvorhaben zusammenhängend werden optisch abschirmende Bäume und Sträucher gerodet. Durch die dann anschließende Errichtung der Lärmschutzwände treten die Bauwerke erheblich in den Vordergrund und zerstören hierdurch das Ortsbild. Diese Auswirkung gilt es auf das Minimum zu reduzieren.



Bild aus der Otto-Siege-Straße. Die dortige Anpflanzung führt zu einer optischen Abschirmung der höherliegenden Gleise. Eine Rodung würde zu einer erheblichen Verschlechterung des Ortsbildes und der Aufenthaltsqualität führen.

Einwendungen:

In den drei hervorgehobenen Abschnitten sind dort, wo die Lärmschutzwände von der öffentlichen Straße aus einsehbar sind, Begrünungsmaßnahmen durch Bäume, Sträucher und/oder Rankpflanzen vorzunehmen.

Das neue Brückenbauwerk über den Ostring sollte ansprechend gestaltet werden. Bereits das Bauwerk an sich besitzt eine massive Wirkung. In Verbindung mit 6 Meter hohen Lärmschutzwänden würde diese zusätzlich betont werden und mit direkter Nähe zum Schloss Ahrensburg das Ortsbild erheblich verschlechtern. Die gegenwärtige Gestaltung ist als rücksichtslos anzusehen, ihr wird demnach nicht zugestimmt. Die Stadt Ahrensburg ist hierbei in der weiteren Planung zu beteiligen.

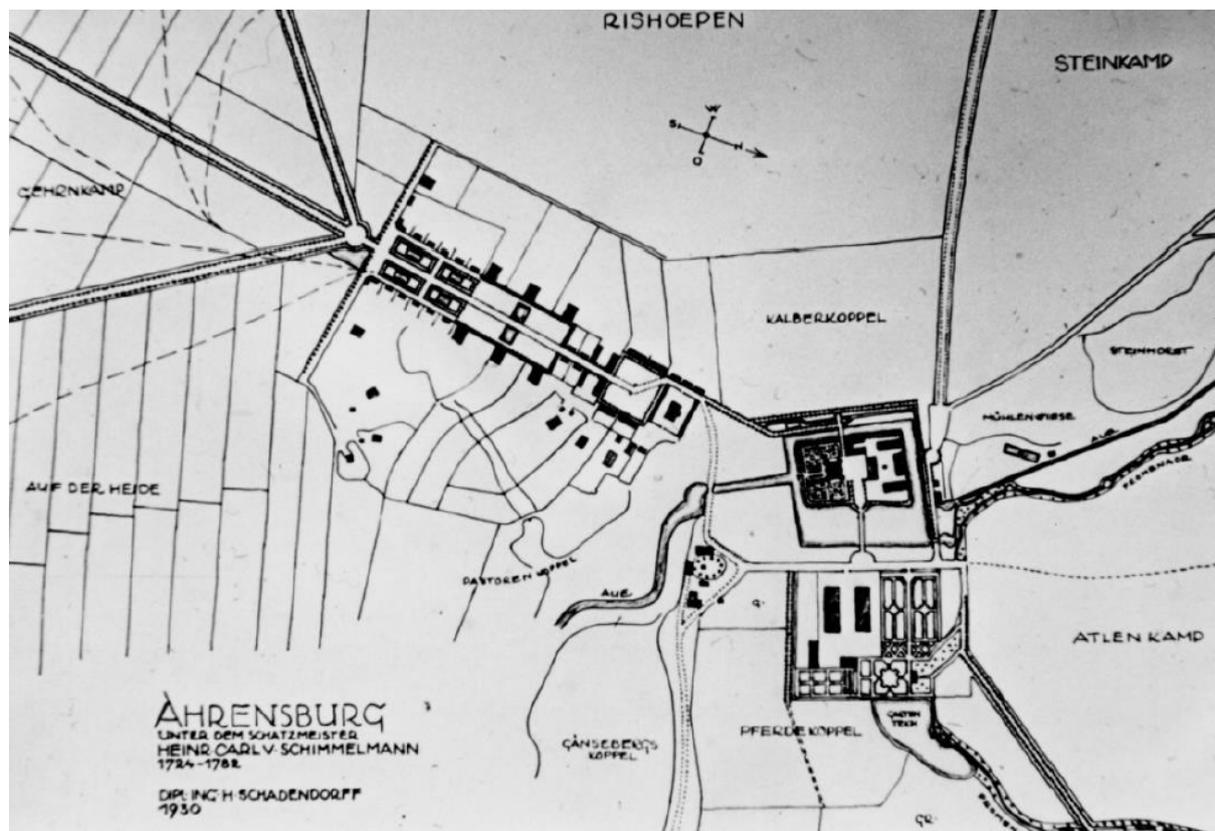
Zur Sicherstellung des Wildwechsels sind Querungsmöglichkeiten für Wildtiere zu schaffen. In den Wildwechseltrassen an Stellen wo keine Lärmschutzwände geplant sind, ist auf zusätzliche abschirmende Zäune o.ä. zu verzichten. Dort wo keine Öffnungen zwischen den Lärmschutzwänden geplant sind, sind anderweitige Querungen herzustellen – entweder durch Tunnel oder Brücken.

5.1.2 Abschnitt: Innenstadt

Die mehrere Kilometer langen Radialstraßen Hamburger Straße, Hagener Allee und Manhagener Allee sind **als unbewegliches Kulturdenkmal gemäß § 8 Abs. 1 DSchG gesetzlich geschützt** und in der **Denkmalliste des Landes Schleswig-Holstein** verzeichnet. Sie

bilden gemeinsam den Dreistrahl der barocken Achse zum Ahrensburger Schloss, der bereits seit ca. 1585 das Stadtbild prägt. Die Veränderung und die Vernichtung eines unbeweglichen Kulturdenkmals bedarf einer denkmalrechtlichen Genehmigung nach § 12 Abs. 1 DSchG. Hierfür ist die Denkmalschutzbehörde zwangsweise zu beteiligen.

Darüber hinaus besitzen die Straßenzüge mit ihren Sichtbezügen eine eklatant hohe Bedeutung für das einheitliche Gesamtbild der Stadt Ahrensburg. Es dient der Orientierung im urbanen Raum, prägt die Stadt und ihre Aufenthaltsqualität und ist fundamentale Grundlage jeglicher städtischen Planung.



Historische Stadtachsen der Stadt Ahrensburg. Quelle: Stadtarchiv Ahrensburg, Schwarzplan aus dem Jahr 1930

In Bezug auf die Bahnstrecke konnte in Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn und später der DBN seit den 1980er-Jahren erreicht werden, dass neue Gleisquerungen von Straßen und Fußwegen nicht als Über- sondern als Unterführung gebaut wurden. Außerdem konnte der bereits im Rahmen des Bundesprogramms zur Lärmsanierung an Schienenwegen vorgesehene Bau von Lärmschutzwänden im Innenstadtbereich vermieden werden.

In Fortführung dieser Maßnahmen der Stadt ist in dem in Aufstellung befindlichen neuen Flächennutzungsplan der Stadt Ahrensburg die Sicherung der historischen Sichtachsen und Wegebeziehungen als wesentliches Ziel der Stadtentwicklung vorgesehen. (vgl. Begründung zum Flächennutzungsplanentwurf der Stadt Ahrensburg vom April 2022, Seite 112, URL: https://www.ahrensburg.de/media/custom/2603_4717_1.PDF?1655889233).

Das entspricht den Zielen des in 1974 aufgestellten bisherigen Flächennutzungsplans. Dort heißt es im Erläuterungsbericht:

„Hervorragende Ereignisse in der städtebaulichen Entwicklung Ahrensburgs waren der Bau des Schlosses und der Schlosskirche durch Peter Rantzau um 1595 und die

Errichtung einer kleinen barocken Stadtanlage in den Jahren 1759 bis 1765 durch Heinrich Carl Schimmelmann. Schloss, Schlosskirche und die historische Stadtanlage mit Marktplatz, Große Straße und den drei vom Rondeel gleichmäßig ausstrahlenden Alleen (Hamburger Straße, Hagener Allee, Manhagener Allee) prägen bis heute den Ahrensburger Kernbereich und sollen als Keimzelle Ahrensburgs und kulturhistorisch wertvolle städtebauliche Situation auch bei künftigen Sanierungsmaßnahmen erhalten bleiben.“ (Seite 11) (Der Erläuterungsbericht ist abrufbar unter http://www.ahrensburg.de/media/custom/2603_1160_1.PDF?1497612020)

Der Bau der S-Bahn ist dort ebenfalls bereits angelegt:

„Zu einem späteren Zeitpunkt ist der Bau einer elektrischen S-Bahn auf eigenem Bahnkörper von Hamburg nach Ahrensburg parallel zur vorhandenen Bahnlinie vorgesehen. Diese S-Bahn-Strecke soll mindestens bis zum Kremerberggebiet durchgeführt werden und hier eine Abstellgruppe und einen Haltepunkt erhalten, der das Gewerbegebiet "Nord" und das geplante Wohngebiet Kremerberg bedient. Die erforderlichen Flächen für die S-Bahn und die Abstellanlage sind im Flächennutzungsplan als Bahngelände freigehalten.“ (Seite 35)

Durch die nun geplante Errichtung von sechs Meter hohen Lärmschutzwänden entlang der quer durch die Stadt verlaufenden Eisenbahnstrecke würden zwei der Sichtachsen unmittelbar hinter ihrem Ausgangspunkt vollständig unterbrochen. Dadurch würde das dargestellte Kernelement des Stadtbildes zerstört.

Zugleich würde die quer durch die Stadt verlaufende Lärmschutzwand, die teilweise die Höhe der umstehenden Gebäude erreichen würde, optisch und physisch die Stadt in ihrem Kernbereich teilen. Schließlich würde dem **Bahnhofsgebäude** von Ahrensburg, das ebenfalls **in der Denkmalliste** vorhanden ist, durch die Lärmschutzwände seine besondere architektonische Wirkung genommen, da es von den Wänden geradezu eingerahmt würde.



Historische Stadtachsen von Ahrensburg mit der Bahnlinie (Karte von 1927)

Neben dem direkten Bahnhofsumfeld und den drei Sichtachsen bestehen weitere Beeinträchtigungen. Dazu gehört v.a. der Abschnitt der Straße „Woldenhorn“/„Bahntrasse“ (zwischen Bahnkm 305,0 und 305,5). Gegenwärtig tritt dort die vorhandene Bahntrasse und die Lärmschutzwand städtebaulich kaum in den Fokus, da ein dichter Gehölzbestand vorhanden ist. Durch die Baumaßnahme wird dieser Bestand jedoch entfernt, sodass die bis zu 6

Meter hohen Lärmschutzwände an Bedeutung erheblich zunehmen. Diese erhebliche Beeinträchtigung ist zu unterbinden und durch geeignete Begrünungs- und Gestaltungsmaßnahmen zu reduzieren. Hierfür ist die Stadt Ahrensburg im weiteren Planungs-verlauf einzubinden. Dementsprechend wird der Verwendung der städtischen Fläche, für die Nutzung als Baustelleneinrichtungsf lächen, in der dargestellten Form nicht zugestimmt (laufende Nummern 170, 172, 174).



Derzeit vorhandene Sichtachse in der Hagener Allee. Die Bahn ist dort anhand ihrer Oberleitungen erkennbar. Durch 6 Meter hohe Lärmschutzwände würde sie hier abgeschnitten werden.

Des Weiteren existiert in der Ladestraße eine P+R Anlage. Nördlich angrenzend ist seitens der Bahn ebenfalls eine 6 Meter hohe Schallschutzwand geplant. Wenn diese, wie geplant, in nicht transparenter Ausprägung umgesetzt würde, ist zu erwarten, dass in der Ladestraße ein sogenannter „Unort“ entstehen würde. Durch die beengte Fahrbahn und den nicht einsehbaren Raum würde die Aufenthaltsqualität und das subjektive Sicherheitsgefühl enorm beeinträchtigt werden und es an sozialer Kontrolle fehlen. Darüber hinaus würden die Sichtbeziehungen zum Bahnhof verbaut, sodass die Orientierung erheblich verschlechtert werden würde. Aufgrund dieser Problematik, wird der Planung nicht zugestimmt. Stattdessen sind Umplanungen vorzunehmen.



Bild aus der Ladestraße mit Blick auf die P+R Anlage sowie den Bahnhof – eine 6 Meter hohe undurchsichtige Lärmschutzwand würde hier einen „Unort“ schaffen.

Neben der Beeinträchtigung der barocken Stadtachse und der Denkmäler der Stadt, besteht ein weiterer Schutzanspruch innerhalb der erweiterten Innenstadt. Für das Ahrensburger Villengebiet besteht eine städtische Satzung mit dem Titel „Satzung der Stadt Ahrensburg über die Erhaltung baulicher Anlagen und die Eigenarten von Gebieten sowie über besondere Anforderungen an die Gestaltung der baulichen und sonstigen Anlagen, Neufassung der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für die Ahrensburger Villengebiete“ aus dem Jahr 2008 (verfügbar unter: <https://www.ahrensburg.de/Bauen-Umwelt-Klimaschutz/Stadtplanung-Planungsrechtliche-Beratung/Satzungen-nach-BauGB-und-LBO/index.php?La=1&object=tx,2603.335.1&kat=&sub=0>). Demnach besteht der Wille der Stadt und die Plangrundlage, die Erscheinung der Stadt im historischen Kontext zu wahren. Die Wahrnehmbarkeit des Villengebietes würde durch die nicht transparenten Wände und die Bahntrasse erheblich beeinträchtigt werden. Das Villengebiet, das derzeit noch zum erweiterten Innenstadtbereich zugehörig ist, würde dann eine physisch spürbare Trennung erfahren und dahingehend beeinträchtigt.

Gegen die eingereichten Pläne und v.a. die undurchsichtigen Schallschutzwände in Kombination mit der großflächigen Rodung wird aus o.g. Gründen Einwendung erhoben.

Einwendungen:

Es sind Änderungen in der Optik und damit Wahrnehmbarkeit der Schallschutzwände vorzunehmen. Alternative Lärmschutzmaßnahmen wie Schienenstegdämpfer und das „Besonders überwachte Gleis (BüG)“ sind anzuwenden (siehe hierzu 2.5). Gleiches gilt für Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der gegenwärtige Vorschlag wird seitens der Stadt Ahrensburg abgelehnt.

Die DB Netz AG hat der Öffentlichkeit und der Stadt Ahrensburg bereits eine alternative Lösung mit „innovativen teiltransparenten Lärmschutzwänden“ angekündigt. Diese finden sich in den Auslegungsunterlagen nicht wieder. Zum kleinstmöglichen Eingriff in das Ortsbild sind die teiltransparenten Lärmschutzwände im Innenstadtbereich, von der Brückenstraße bis zur Unterführung der Manhagener Allee (Bahnkilometer bis 304,0 bis 305,0 bzw. 42,0 bis 43,0) beidseitig der Bahngleise zu verwenden.

Im weiteren Verlauf ist die Stadt Ahrensburg bei der Gestaltung der Lärmschutzwände zwischen Bahnkilometer 305,0 und 305,5 abzustimmen. Nach Möglichkeit sollte eine Abpflanzung auf der nordwestlichen Seite vorgenommen werden. Sofern dies technisch nicht möglich sein sollte, ist eine Gestaltung in Anlehnung an den Trog in Abstimmung mit der Stadt Ahrensburg vorzunehmen. Der gegenwärtige Vorschlag wird seitens der Stadt Ahrensburg abgelehnt.

5.2 Schalltechnische Untersuchung und Schallschutzmaßnahmen

Die Stadt Ahrensburg hat im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eigenständig einen Lärmgutachter beauftragt, um die Plausibilität der eingereichten Unterlagen der DB Netz AG zu überprüfen. Hieraus gehen mehrere Anmerkungen und Forderungen einher, die eine Verbesserung der Optik und des technischen Schallschutzes für die Ahrensburger Bevölkerung herbeiführen soll.

Einwendungen:

- 1) Auf Seite 24 wird darauf hingewiesen, dass zur Berechnung der in Anhang A 3.3 dargestellten Emissionspegel teilweise geringere Zuggeschwindigkeiten berücksichtigt worden sind als in Anlage A 3.2, welche die Eingangsdaten der DB mit den jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten v_{\max} enthält. Da sich Unterschiede im Emissionspegel in aller Regel 1-zu-1 auf den betreffenden Teilbeurteilungspegel an der Immission auswirken, ist der Anlass für diese Abweichung in jedem Fall offenzulegen oder, falls es sich um einen Fehler handeln sollte, dieser zu korrigieren.
- 2) Auf Seite 60 wird für die Schallausbreitungsrechnung der Ansatz einer Bodendämpfung von $G = 0,9$ angegeben, da, Zitat, „auf dem Ausbreitungsweg überwiegend unbefestigter Boden (Ackerland) vorliegt“. Dies trifft auf die bebauten Bereiche Ahrensburgs offensichtlich nicht zu. In einer zusätzlichen Stichprobenrechnung der ted GmbH nahe der Hela-Gebäude wurde der Unterschied im Immissionspegel zwischen einer Rechnung mit durchgängig $G = 0$ (asphaltiert, sog. „schallhart“) und durchgängig $G = 0,9$ zu ca. 3,5-4 dB(A) spezifiziert. Dabei führt die Rechnung mit $G = 0,9$ zu entsprechend niedrigeren prognostizierten Pegeln und wäre bei der Schallausbreitung über beispielsweise Straßen und Plätze nicht sachgerecht. Wie sich an anderer Stelle herausgestellt hatte, wird dieser Effekt möglicherweise durch eine andere Besonderheit beim Ansatz der Emissionsspektren abgeschwächt, siehe 3).
- 3) Auf Seite 60 wird bei den Eingangsgrößen für die Schallausbreitungsrechnung das Oktavspektrum der Baureihe 490 angeführt, das sich auf die Züge der S4 bezieht, nicht jedoch 1-zu-1 auf andere Personen- oder die Güterzüge übertragbar ist. Gerade letztere tragen auf der DB-Strecke 1120 zum Großteil der Schallemissionen bei. In der Stichprobenrechnung der ted GmbH nahe der Hela-Gebäude wurde der Unterschied im Immissionspegel zwischen einem typischen Güterzugspektrum und dem der BR490 zu ca. 1,5 dB(A) ermittelt, und zwar dahingehend, dass bei Ansatz des BR 490-Spektrums die Immissionspegel höher ausfallen. Gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchV („Schall

03“) müssen für schalltechnische Prognosen die nach einzelnen Waggonen und Lokomotiven aufgelösten Emissionsspektren in die Ausbreitungsrechnung eingehen; daher liegt möglicherweise eine missverständliche Darstellung im Text der STU vor. Angesichts der Bedeutung für die berechneten Immissionspegel muss dieses jedoch im weiteren Verfahren geklärt werden, oder, falls es sich um einen Fehler handeln sollte, wäre dieser zu korrigieren.

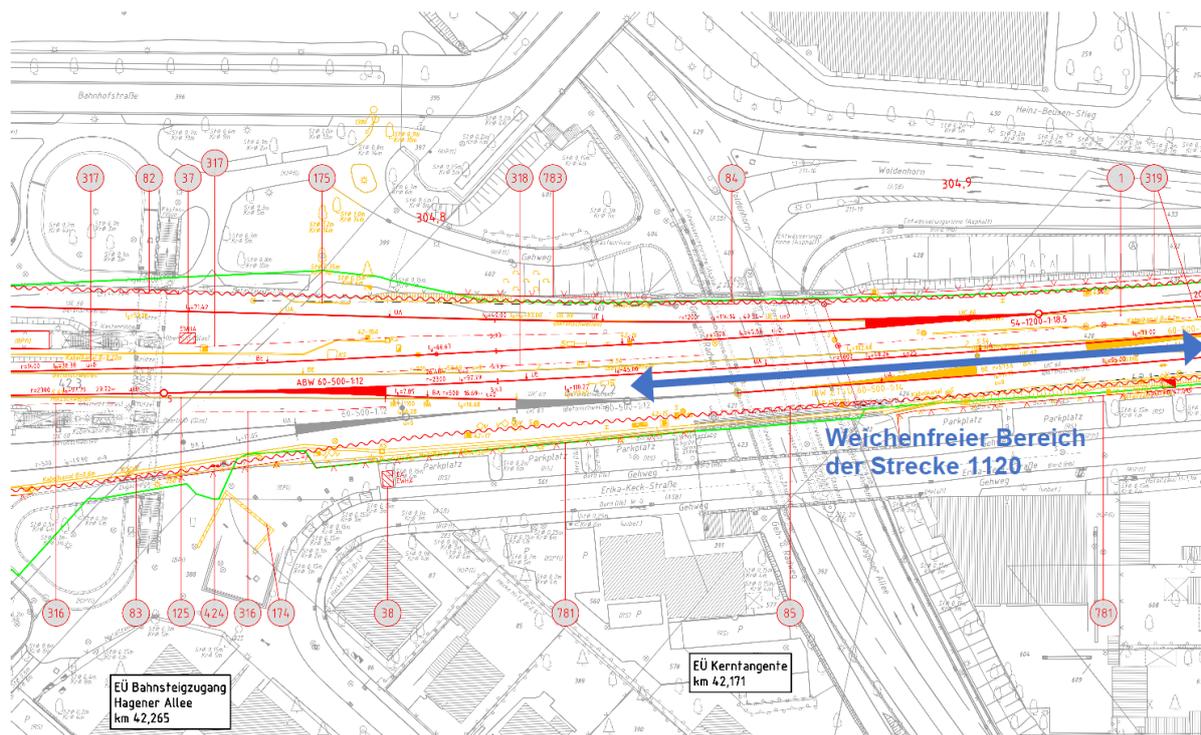
- 4) Im Anhang A 3.3, der die Emissionspegel der Schiene aufführt und der zur Beurteilung, wo welche Schallminderungsmaßnahmen in der STU angesetzt wurden, wichtig ist, weicht die dort angegebene Kilometrierung (km 41,011 bis km 54,799) für die mit hohen Emissionen verbundene Strecke 1120 von der Kilometrierung in den Plänen der Unterlage 3 (km 38,750 bis km 47,029) ab. Somit ist eine räumliche Zuordnung der in A 3.3 dargestellten und in die Berechnung eingegangenen Maßnahmen zur Position in Ahrensburg auf direktem Weg nicht möglich. Demgegenüber stimmt die Kilometrierung in den Anhängen „15-2-xx_LP_Schiene.pdf“, in denen die Immissionsorte sowie die Schienenverläufe und Schallschutzwände verzeichnet sind, wieder mit den Planunterlagen überein. Im Fall der S-Bahn-Strecke mit abweichender Skalierung sind die Daten offenbar konsistent. Die inkonsistente Kilometrierung bedarf einer Klärung.
- 5) Der Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen ist in Teilen als mangelhaft anzusehen. So heißt es in „Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahn-rechtlichen Planfeststellung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen“ des EBA bzgl. des BüG, dass „unter Beachtung schalltechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte auf einen Einsatz des BüG in folgenden Fällen verzichtet werden sollte:
 - a) auf kurzen Streckenabschnitten (Länge kleiner als 300 m)
 - b) bei mehrgleisigen Bahnanlagen auf den Gleisen, die einen vernachlässigbaren Beitrag zum Gesamtemissionspegel liefern
 - c) in Bahnhofsbereichen**
 - d) auf Streckenabschnitten mit Weichenstraßen
 - e) auf Streckenabschnitten mit Kurvenradien kleiner als 500 m
 - f) auf Bahnübergängen.“

Zu c), und dieser Fall ist gerade im Bereich der Sichtachsen der Manhagener Allee relevant, wird in den EBA-Hinweisen ausgeführt, dass aufgrund weiterer Geräusche in Bahnhofsbereichen (und der verminderten Geschwindigkeit, Anmerkung des Verfassers) die durch das BüG zu erzielende Schallminderung nicht der nominalen Schallminderung von 3 dB(A) entspricht. Mit anderen Worten: In Bahnhofsbereichen und auf kurzen Strecken lohnt sich das BüG nicht.

Dies trifft aus gutachterlicher Sicht auf typische Bahnhofsbereiche oder den Personenverkehr mit Halt in Ahrensburg zu, nicht jedoch auf die mit hohen Schallemissionen verbundenen Durchfahrten schneller Güter- und Personenzüge auf den beiden äußeren bzw. südöstlichen Gleisen. Ein Ausschluss des BüG aus technischen Gründen wird weder in den o. g. Hinweisen noch im „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plan genehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI“ des EBA aufgeführt, abgesehen von der unbestreitbaren Nichtanwendbarkeit des BüG in Weichenbereichen und dem Erreichen einer Mindestgeschwindigkeit des Schallmesswagens von 80 km/h.

Letzteres ist auf beiden äußeren Gleisen, die ja für die schnellen Durchfahrten genutzt werden sollen, gegeben; die Nichtanwendbarkeit in Weichenbereichen wird nicht bestritten. Wird letzteres regelungskonform berücksichtigt, bleibt dennoch ein weiter Bereich der

beiden äußeren Gleise ohne Weichen, wie folgende Abbildung zeigt (Anmerkung: orange-farbene Weichen werden zurückgebaut):



Der weichenfreie Bereich reicht sogar bis kurz hinter den Personentunnel Manhagener Allee. Somit ist der grundsätzliche Ausschluss der BÜG-Maßnahme bei allen Gleisen im sog. Bahnhofsbereich aus gutachterlicher Sicht nicht sachgerecht. Dies trifft in vollem Umfang auch auf Schienenstegdämpfer zu, die bei schnellen Durchfahrten auch im Bahnhofsbereich einen signifikanten Schallminderungsbeitrag leisten.

Stattdessen lässt die Variantenprüfung (V17_1 bis 4) in der aktualisierten STU vom 31.03.2023 abgesehen von nSSW die o. g. Maßnahmen am Gleis unberücksichtigt. Die Formulierung auf S. 47 der STU geht noch über die Vorgaben des EBA hinaus, indem es dort auf S. 47 heißt, Zitat, „Auf Weichenstrecken und in Bahnhofsbereichen ist die Anwendung der Maßnahmen am Gleis nicht zulässig.“ (anstelle von „lohnt sich nicht“).

Bei formaler Betrachtung würde an dieser Stelle noch der kurze Abschnitt von 170 m zwischen den Weichen gegen das BÜG sprechen (Vorgabe der DB: 300 m). Dieses Argument erscheint jedoch nicht tragfähig, da gemäß Erläuterungsbericht der DB Engineering & Consulting GmbH vom 02.08.2023 (Unterlage 1) ohnehin in 100 m Entfernung hinter dem betroffenen Bereich ab km 41,9 (ca. Carl-Barckmann-Straße) die BÜG-Maßnahme einsetzt. Somit entfällt eine gesonderte Anfahrt von Mess- und Schleifwagen. Gegen die Anwendung von Schienenstegdämpfern spricht der kurze Abschnitt ohnehin nicht.

Falls die DB als Gegenargument ggf. eine Abschirmung durch den südöstlichen Bahnsteig und daraus resultierende, vermeintliche Irrelevanz von Minderungsmaßnahmen am Gleis im Bahnhofsbereich vorbringen sollte, ist dem mit Hinweis darauf zu begegnen, dass eine Abschirmung, wenn überhaupt, nur in nordwestlicher Richtung vorliegt; stattdessen werden die vom Bahnsteig abgeschirmten Schallanteile zum großen Teil von der Betonkante in südöstlicher Richtung reflektiert, was die Notwendigkeit von Minderungsmaßnahmen auf beiden südöstlichen Gleisen im Gegenteil noch unterstreicht.

Somit erscheinen aus gutachterlicher Sicht in der neuen STU nicht alle Möglichkeiten aktiver Schallminderungsmaßnahmen gerade im Bereich der Sichtachsen der Manhagener Allee voll ausgeschöpft. An diesem Punkt sind die in 2017 / 2018 vorgebrachten und auf der Podiumsdiskussion am 27.10.2022 erneuerten Einwände der Stadt in Zusammenarbeit mit der ted GmbH nicht ausgeräumt.

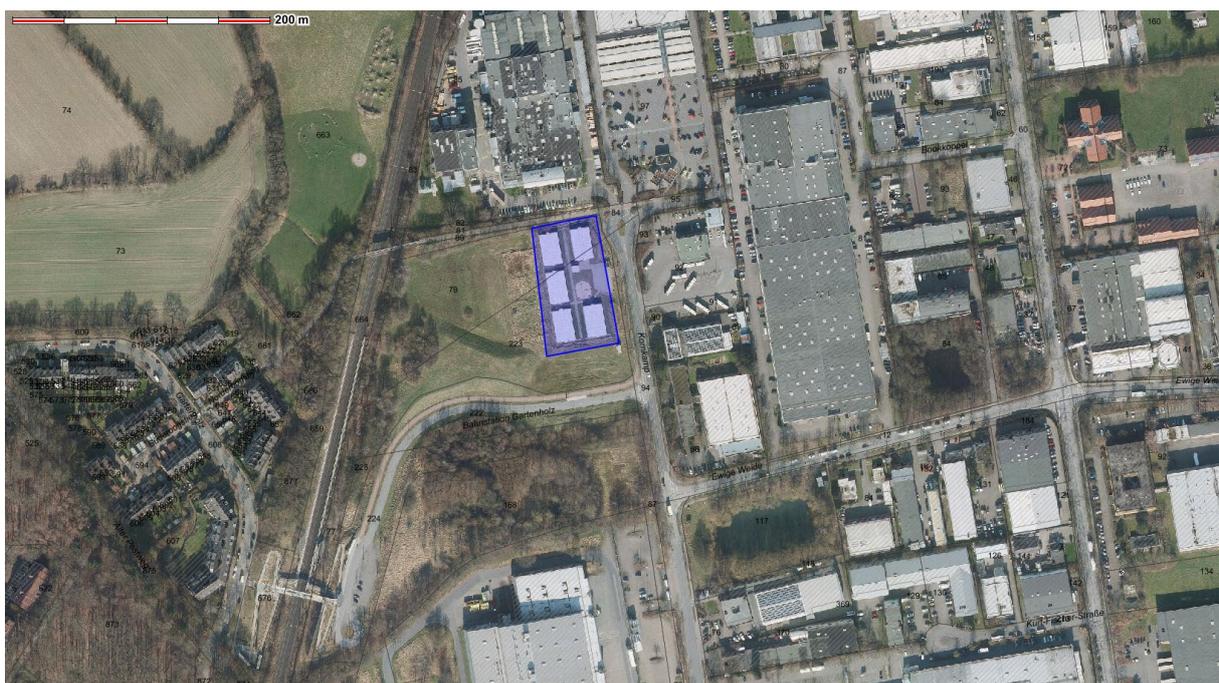
Auch abseits der Sichtachsen, jedoch noch im citynahen Bereich, besteht noch gewisses Verbesserungspotenzial:

Der Erläuterungsbericht der DB Engineering & Consulting GmbH vom 02.08.2023 (Unterlage 1) weist für km 41,910 bis km 43,413 (nahe Carl-Barckmann-Straße bis Kuhlenmoorweg) keinerlei BÜG aus, obwohl sich auf dem Teilstück der Strecke 1120 zwischen km 42,6 und km 43,1 selbst nach DB-Vorgaben kein formales Ausschlusskriterium für das BÜG aus den Planunterlagen ergibt. Auch diesbezüglich besteht Klärungsbedarf, da es sich um ein immerhin 500 m langes, von schnellen Güter- und Personenzügen durchfahrendes Teilstück im citynahen Bereich handelt (Hauptbahnhof bis hinter Brückenstraße). Unter Einbeziehung des Bahnhofsbereiches ist das Stück fehlender aktiver Schallminderung entsprechend länger (s. o., Nutzen des BÜG bei schnellen Durchfahrten auch im Bahnhofsbereich).

5.3 Standort für Flüchtlingsunterbringung/ nördlicher Kornkamp

Im Bereich des nördlichen Kornkamps, nördlich des Bahnhofs Gartenholz, befindet sich ein Standort für die Flüchtlingsunterbringung (siehe Darstellung, blau markierter Bereich; Flur 30, Flurstücke 79 und 223, Kornkamp 17).

Diese Flüchtlingsunterkunft stellt eine schutzbedürftige Nutzung dar. Im Zuge der S4 sind von baubedingten Beeinträchtigungen für diese Anlage auszugehen, die nicht als vereinbar mit der Nutzung anzusehen ist. Im Schallschutzgutachten wurde der Standort für die Flüchtlingsunterbringung gleichgesetzt mit einem Gewerbebetrieb. Nicht beachtet wurde jedoch, dass für diese unbefristet genehmigte Anlage ebenfalls gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu wahren sind (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB und Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG; vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 23.6.2020, 3 S 278/18).



Luftbild aus dem Jahr 2022 (Quelle: GMSC)

Im Zuge der Baustellenphase befindet sich unmittelbar westlich angrenzend eine Baustelleneinrichtungsfläche und damit eine lärmintensive Nutzung, die nicht mit dem dauerhaften Aufenthalt von Menschen ohne Schallschutzmaßnahmen vereinbar ist.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen, die mit dem Datum vom 19.09.2023 unterzeichnet worden ist.

Bei den Änderungen aus den vergangenen Jahren an diesem Gutachten wurde das Kataster und neue Gebäude sowie Nutzungen zwischenzeitlich nicht aktualisiert. Denn es ist ein maßgeblicher Fehler dieses Gutachtens, dass der Standort für Flüchtlingsunterbringung am Kornkamp 17 weder in den Darstellungen noch in den Berechnungen Erwähnungen findet (vgl. u.a. S. 82, 84, 86 ff., 173 ff., 297). Folglich gibt die Untersuchung nicht den tatsächlichen, zu begutachtenden Stand wieder.

Bei dem Bauvorhaben sind die gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) auch für die Unterkunft einzuhalten und vermeidbare Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft konsequent auszuschließen. Dies ist insbesondere durch Geräuschkürzung entsprechend dem Stand der Technik zu gewährleisten.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Nutzung und der Anzahl an betroffenen Menschen wird dieser Planung ohne weitere Schallschutzmaßnahmen nicht zugestimmt. Gegen die geplanten gesundheitsgefährdenden Immissionen wird als Flächeneigentümerin und Betreiberin der Anlage Einwendung erhoben. Im Zuge der Planungen ist nachzuweisen und sicherzustellen, dass von den geplanten Baumaßnahmen keine maßgeblichen Beeinträchtigungen für diese Bestandsnutzung ausgehen. Folglich widerspricht die Stadt als Flächeneigentümerin der vorübergehenden Inanspruchnahme der Fläche mit der laufenden Nummer 253 und 257 (Unterlage 5.10) als auch der Baustelleneinrichtungsfläche mit der laufenden Nummer 843 (Unterlage 10.2.10).

Darüber hinaus befinden sich angrenzend zwei Brückenbauwerke, die von der Maßnahme betroffen sind und eine wichtige Wegeverbindung in Richtung Gartenholz und Innenstadt darstellen. Dazu zählen der Bahnhof Gartenholz und die Kremerbergbrücke. Bei der Durchführung der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass nicht beide Bauwerke gleichzeitig gesperrt werden, damit die Wegeverbindung erhalten bleibt und auch der Standort für die Flüchtlingsunterkunft weiterhin in das Stadtgefüge integriert bleibt.

Einwendungen:

Es ist davon auszugehen, dass mit einer mobilen Schallschutzwand für die Baustellenphase schädlichen Umwelteinwirkungen vorzubeugen ist. Dies ist mit einer qualifizierten schalltechnischen Berechnung, z.B. durch Erweiterung des Baulärmgutachtens vom 19.09.2023 zu überprüfen und die Einhaltung von gesunden Wohnverhältnissen nachzuweisen.

Die Brückenbauwerke zum Bahnhof Gartenholz und der Kremerbergbrücke sind aufgrund der geplanten Baumaßnahmen nicht gleichzeitig zu sperren, um die notwendigen Wegeverbindungen für die Geflüchteten und die Arbeitnehmer*innen im Gewerbegebiet aufrecht erhalten zu können.

5.4 Verdunstungsbecken Am Weinberg

Östlich der Straße „Am Weinberg“ und westlich der geplanten S-Bahn-Linie (Bahn-km 306,0) ist ein 9.880 m² großes Verdunstungsbecken geplant. In der Vergangenheit fanden hierzu mehrere Gespräche mit den Entwässerungsbetrieben der Stadt Ahrensburg, der Stadt Ahrensburg und der DB AG statt (u.a. 2018). Im Ergebnis wurde im Konsens festgehalten, dass dieses Verdunstungsbecken nicht erforderlich ist und deshalb nicht errichtet werden soll (siehe hierzu Nachweis der **Anlage 2**).

Einwendung gegen das geplante Verdunstungsbecken existieren aufgrund anderweitiger städtischer Planungen. Die Bauleitplanung stellt eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe dar. Entsprechend Art. 28 Abs. 2 S.1 GG i.V. mit 2 Abs. 1 BauGB liegt die Planungshoheit bei den Gemeinden. Für die hier betroffene Fläche existieren Planungen, die nicht mit der Errichtung eines Verdunstungsbeckens einhergehen.

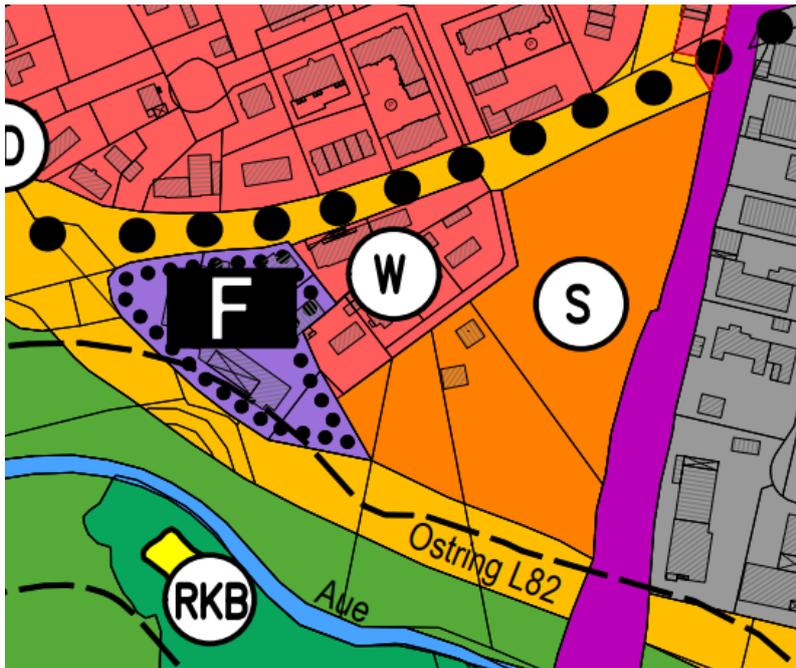
Ahrensburg ist gekennzeichnet durch einen hohen Flächendruck in jeglichen Nutzungskategorien. Aufgrund der günstigen Lage des Grundstücks, zwischen Schloss und Innenstadt, sowie in der Nähe mehrere Verkehrsknotenpunkte potenziert sich diese Nachfrage auf dieser Fläche.

Die Beanspruchung einer 9.880 m² großen innenstadtnahen Fläche ausschließlich zugunsten der Verdunstung sollte nur als letztes Mittel in Betracht gezogen werden. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung sollten hier multifunktionale Nutzungen geplant werden, die den Bedarfen der Stadt gerecht werden. Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan aus 1974 ist dementsprechend die Fläche dargestellt mit dem Planzeichen „Anlagen für soziale und kulturelle Zwecke“. Der neue Entwurf aus 2022 stellt in Anlehnung daran die Fläche als Sondergebiet dar. Es ist geplant auf der dortigen Fläche eine multifunktionale Nutzung zu etablieren, die das touristische Potenzial der Stadt Ahrensburg manifestiert und Bildungs- und Betreuungsnutzungen bedient. (vgl. Begründung zum FNP Entwurf 2022, S. 73, 74).

Im Zuge der TöB-Beteiligung zur Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplans wurde auch die DB AG beteiligt. Dem Entwurf wurde schlussendlich ohne Übernahme eines Verdunstungsbeckens zugestimmt. Die Planungen der DB Netz AG widersprechen somit der Stellungnahme und auch den Planungen der Stadt Ahrensburg.



Auszug aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan von 1974. Darstellung als Fläche für Anlagen für soziale und kulturelle Zwecke.



Auszug aus dem beschlossenen zweiten Entwurf des Flächennutzungsplans (2022).

Beide Flächennutzungspläne sind unter folgendem Link online abrufbar:
<https://www.ahrensburg.de/Bauen-Umwelt-Klimaschutz/Stadtplanung-Planungsrechtliche-Beratung/Flächennutzungsplan/>

Gegen die Errichtung des Verdunstungsbeckens wird dementsprechend Einwendung erhoben und der Planung nicht zugestimmt.

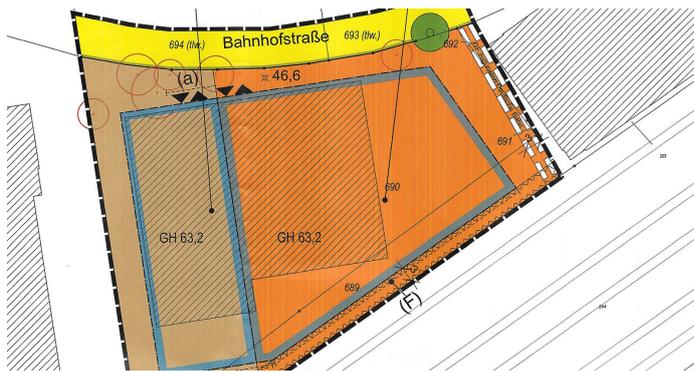
Einwendungen:

Sofern sich aus entwässerungstechnischer Sicht keine neue Anforderlichkeit ergibt, kann auf das Verdunstungsbecken verzichtet werden. Stattdessen sollten, wie abgestimmt, die Wassermengen auf die vorhandenen Einleitungsstellen und eine kleinere zusätzliche Einleitungsstelle in das städtische Netz aufgeteilt und die Mehrmengen durch Rückhaltung in Stauraumkanälen nachgewiesen werden. Dadurch entstände für das öffentliche Netz rechnerisch keine hydraulische Mehrbelastung.

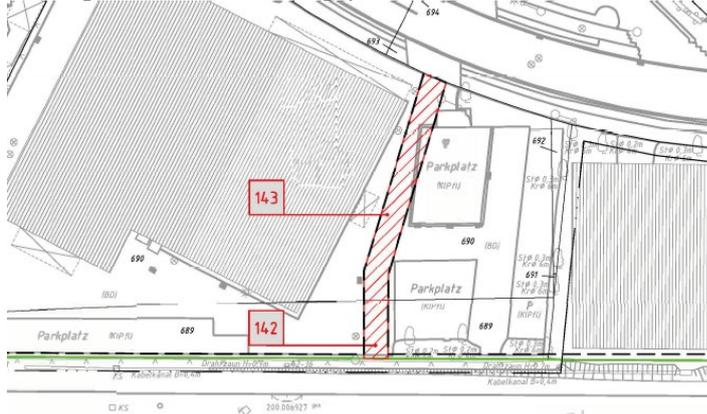
5.5 Bebauungsplan 100a – Gebiet „Bahnhofsstraße 17“

Die eingereichten Planungen der DB widersprechen dem Bebauungsplan Nr. 100a. Online ist dieser frei zugänglich eingestellt unter: http://pubweb.itv-stormarn.de/gis/plaene/Ahrensbq_BPL_100a.jpg.

In diesem wurde, nach gemeinsamen Gesprächen und getroffenen Vereinbarungen mit der DB, ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Deuten Bahn festgesetzt. In den ausgelegten Plänen, vor allem zu den Baustelleneinrichtungsflächen und den Grunderwerbsplänen, ist diese Inanspruchnahme jedoch an anderer Stelle, weiter westlich, verortet. Da die Planungen eng abgestimmt sind und eine westlichere Umsetzung das Bauvorhaben beeinträchtigen würden, kann der Planung der DB zur dinglichen Sicherung nicht zugestimmt werden. Eine positive Stellungnahme der DB aus dem Bebauungsplanverfahren liegt ebenfalls vor (vgl. **Anlage 3**). Hierbei handelt es sich um einen Belang, der die städtischen Planungen und die Ortsgestalt maßgeblich beeinträchtigt, folglich wird Einwendung erhoben.



Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 100a



Auszug aus dem Grunderwerbsplan - Unterlage 5.6

Einwendungen:

Das Geh- und Fahrrecht zugunsten der Deutschen Bahn muss entsprechend des Bebauungsplans Nr. 100a umgesetzt werden. Die Planungen sind dementsprechend zu überarbeiten.

5.6 Bahnstation Ahrensburg West/Rampe

Zu Gunsten des neuen S-Bahnhofs Ahrensburg West ist angedacht, mehrere Flächen von der Stadt Ahrensburg für die Baustellenphase und teilweise dauerhaft zu erwerben.

Die vorgelegte Planung stellt aber keinen Fußgänger und Radfahrerfreundlichen Übergang dar. Es sind zwei Straßen für den Umstieg zur U-Bahn zu kreuzen und ca. 220m zurückzulegen. Ein attraktiver Übergang wird in dieser Form nicht ermöglicht. Folglich wird auch der Verkauf des Flurstücks Flur 3, Flurstück-Nr. 220 in dieser Form nicht zugestimmt und als Flächeneigentümerin Einwendung erhoben.

5.7 Abstandsflächen

Die ausgelegten Unterlagen enthalten keine Aussagen zu erforderlichen Abstandsflächen. Die entsprechenden landesrechtlichen Vorgaben der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) sind im Rahmen der Planfeststellung als sog. Planungsleitsätze darzulegen und sind nicht innerhalb einer Abwägung zu überwinden (vgl. Kramer, in: Kunz/ders, Eisenbahnrecht, Stand 1. März 2016, A 4.1, Erl. zu § 18 AEG Rn. 15.).

Bei 6 m hohen Wänden gelten nach § 6 Abs. 5 LBO grundsätzlich Abstände vom 0,4-fachen der Wandhöhe. Abhängig von der nach Abs. 4 maßgeblichen Geländehöhe, die sich abstrakt

nicht bestimmen lässt, wäre bei einer Wandhöhe von 6 m der Mindestabstand von 3 m einzuhalten. Sollte die Geländehöhe unterhalb der unteren Kante der Lärmschutzwände liegen, wären u. U. größere Abstände einzuhalten.

Die entsprechend zu berechnenden Abstände müssten grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück der Vorhabenträgerin nachgewiesen werden. Abweichend davon können sie nach § 6 Abs. 2 LBO bis zur Mitte insbesondere von Verkehrs- und Grünflächen liegen. Soweit anhand der uns vorliegenden Pläne ersichtlich, dürfte ein Großteil der an die Lärmschutzwände angrenzenden Bereiche derartige Zweckbestimmungen aufweisen.

Da uns keine detaillierten Unterlagen mit den im Einzelnen berechneten und eingezeichneten Abständen vorliegen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass gegen diese Vorgaben verstoßen wird. Jede Überschreitung der vorgeschriebenen Flächen führte dann zu einem Rechtsverstoß, der im Klagewege geltend gemacht werden kann. Dabei kommt es nicht auf eine konkrete Beeinträchtigung an, sodass jede Unterschreitung der vorgeschriebenen Abstände auch nur im Zentimeterbereich zur Rechtsverletzung führt. (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 05.03.2007 – 10 B 274/07 –, Rn. 15, JurionRS 2007, 33946; Johlen, in: Gädtke/ Czepuck/ders./Plietz/Wenzel, BauO NRW, 2011, § 6 Rn. 42.)

Die Planunterlagen weisen keine Nachweise zu Abstandsflächen auf, sodass die Überprüfung der Einhaltung der Abstandsflächen nicht möglich ist. Folglich wird Einwendung gegen die eingereichten Planunterlagen eingelegt.

Für Abstandsflächen, die nicht auf dem eigenen Grundstück nach § 6 Abs. 2 LBO nachgewiesen werden können, ist eine Eintragung einer Baulast und ggf. eine Entschädigung notwendig. Folgende Flurstücke im Besitz der Stadt Ahrensburg sind voraussichtlich betroffen und benötigen eine Abstandsflächenbaulast:

Flur	Flurstück
3	221, 222, 223, 225, 226, 229, 312, 315, 317, 318, 396
8	12, 500
11	210, 267, 269, 271, 274,
14	7, 474, 484, 486, 495, 497, 520, 659, 660, 662, 663, 844, 868, 869, 876, 877,
15	198, 892
17	223
19	23, 24, 25, 54, 55, 57, 68, 70
30	64, 68, 72, 73, 75, 77, 79, 80, 82, 83, 223, 224, 226, 231

Darüber hinaus sind auf folgenden Flächen bereits Probleme erkennbar und dass es zu einer Überdeckung von Abstandsflächen kommt, die bauordnungsrechtlich nicht genehmigungsfähig ist (§ 6 Abs. 3 LBO). Als Flächeneigentümerin sind folgende Flächen betroffen, weshalb Einwende hiergegen vorgebracht werden:

- Flur 3, Flurstück 318 (Bau einer Lärmschutzwand)
- Flur 15 Flurstück 892 (Bau einer Lärmschutzwand) Hier ist neben der Abstandsflächenprüfung sicherzustellen, dass die Errichtung einer Lärmschutzwand nicht zu Verhinderung der erforderlichen Durchlüftung führt.
- Flur 14 Flurstück 474 (Bau einer Lärmschutzwand)

Als Träger öffentlicher Belange und zugleich untere Bauaufsicht der Stadt Ahrensburg sind jedoch eine Vielzahl weiterer Flurstücke und Objekte erkennbar, für die ohne weitere Planänderung ein baurechtswidriger Zustand entsteht. Dies kann zum einen durch fehlende Abstandsflächen auf eigenem Grundstück und fehlende Baulasten auf fremden Grundstücken entstehen. Zum anderen kann dies durch die Überlagerung von Abstandsflächen mit bestehenden Gebäuden erfolgen. Beide Aspekte sind generell nach § 6 LBO bauordnungsrechtlich unzulässig und bedürfen der Korrektur.

Einwendungen:

Es sind Planunterlagen einzureichen, die einen Abstandsflächennachweis darlegen.

Abstandsflächen gemäß § 6 Landesbauordnung Schleswig-Holstein sind einzuhalten. Bestandteil dessen ist, dass nach § 6 Abs. 2 LBO diese auf eigenem Grundstück liegen oder auf fremden Grundstück per Abstandsflächenbaulast gesichert werden müssen.

Gemäß § 6 Abs. 3 LBO dürfen sich Abstandsflächen nicht überdecken.

Für o.g. Konfliktfälle sind bauordnungsrechtlich zulässige Änderungen vorzunehmen.

5.8 Wegeverbindung Hamburger Straße – Kuhlenmoorweg

In den Auslegungsunterlagen ist erkenntlich, dass die derzeit ebenerdige Querung Hamburger Straße über das rückwärtige Grundstück Bogenstraße 49, bis zum Kuhlenmoorweg ersatzlos als fortfallend anzusehen ist.



Auszug aus dem Landschaftsplan der Stadt Ahrensburg, mit der betroffenen Wegeverbindung

Für Ahrensburg handelt es sich hierbei um eine bedeutende Wegeverbindung aus Ahrensburg West kommend (inkl. Wanderweg „Katzenbuckel“) in Richtung Tunneltal. Den Umweg künftig über den geplanten Tunnel bei der Haltestelle Ahrensburg West stattdessen zu nehmen ist zwar möglich, jedoch eben ein Umweg von schlechtesten Falls ca. 500 m. Hier ist aus stadtplanerischer Perspektive ein Erhalt der attraktiven Wegeverbindung erforderlich. Da siehe auch Bestandteil städtischer Planungen ist (z.B. Landschaftsplan von 2022, abrufbar unter:

https://www.ahrensburg.de/media/custom/2603_3406_1.PDF?1583936239), wird gegen den Fortfall Einwendung erhoben. Für eine moderne Stadtentwicklung mit kurzen Wegen und einer schnellen Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten (Tunneltal) ist diese Verbindung unerlässlich.

Das Brückenbauwerk der Hochbahn über die U1 wurde kürzlich erneuert, weshalb es zwischenzeitlich auch zu Streckensperrungen kam. Dort die Brücke kostenintensiv zu erneuern und gleichzeitig die Schienenquerung bei der S4 zu schließen, wäre sehr kritisch. Es ist nachvollziehbar, dass der ebenerdige Bahnübergang nach EBKrG zu besserer Verkehrsabwicklung vermieden werden soll. Jedoch ist hier hierfür dennoch ein Ersatz notwendig.

Auch die Stadt Ahrensburg nutzt die Wegeverbindung mit Fahrzeugen des Bauhofs diese Wegeverbindung zum Unterhalt von städtischen Flächen im Tunneltal.

Einwendungen:

Schaffung einer neuen PÜ/PU an gleicher Stelle. Alternativ ist eine attraktive und direkte Wegeverbindung von der Brückenstraße kommend in Richtung Tunneltal (über Kuhlenmoorweg) bereitzustellen.

5.9 Grunderwerbsfläche Nr. 148 und 152 (Flur 16, Flurstück 388 und 88)

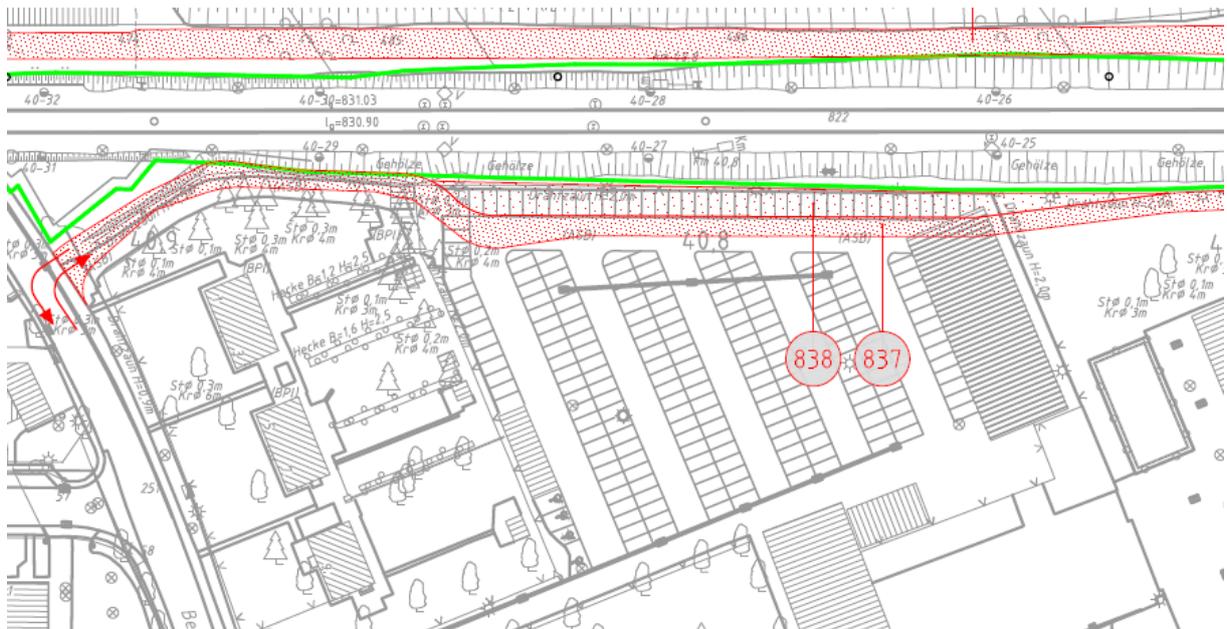
Auf der o.g. Fläche befinden sich zahlreiche Nebenanlagen. Dazu gehören u.a. zahlreiche Fahrradbügel und ein Kunstwerk. Sie betreffen somit das Eigentum der Stadt Ahrensburg.

Einwendungen:

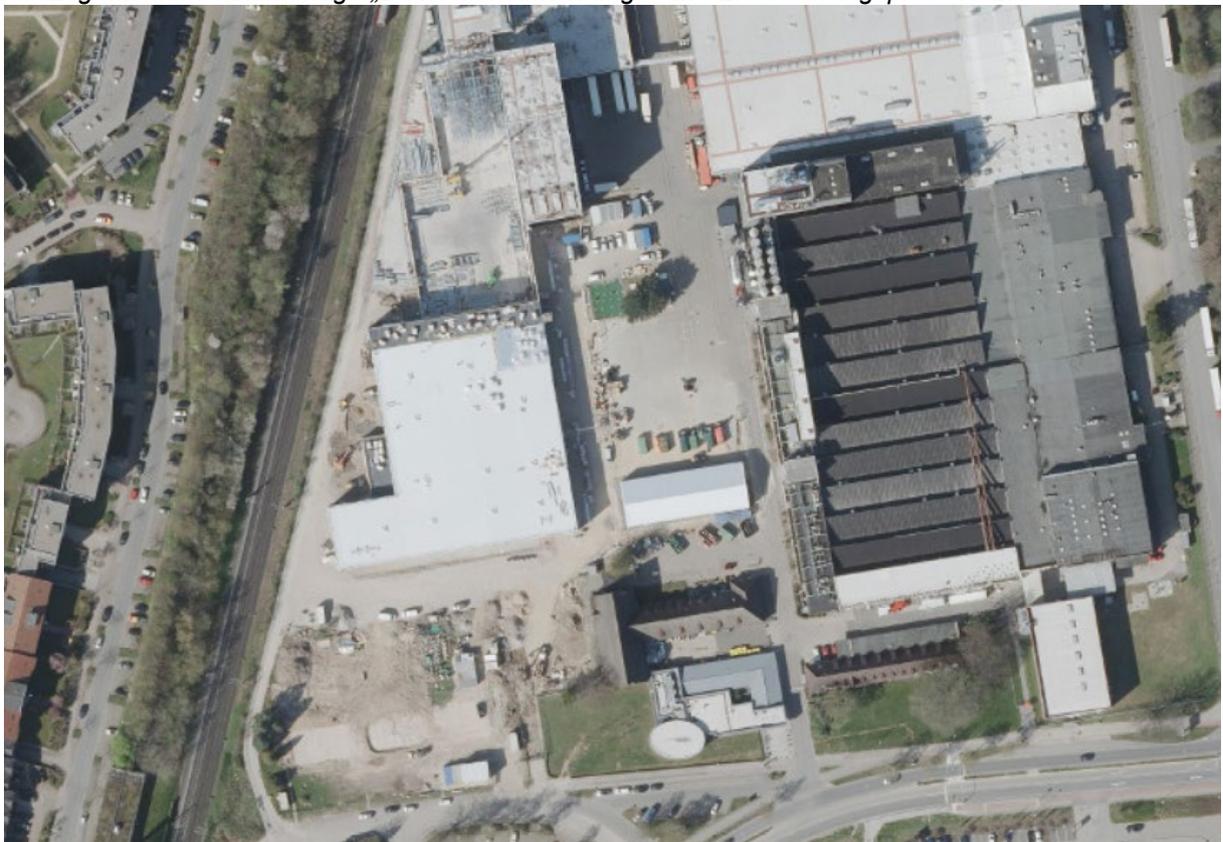
Da die Fläche zeitweise in Anspruch genommen werden soll, sind diese Anlagen gegen Beschädigungen zu schützen. Der gegenwärtige Zustand ist nach Beendigung der Baumaßnahmen wiederherzustellen.

5.10 Veraltete Plangrundlagen - allgemeiner Hinweis

Allgemein ist den auslegenden Planunterlagen anzumerken, dass es sich um ein viele Jahre andauerndes Verfahren handelt. Bereits seit vielen Jahren ist das Projekt in Gespräch und in Planung. Problematisch ist hierbei, dass die Stadt sich währenddessen weiterentwickelt hat und die Plangrundlagen dieser Entwicklung nur unzureichend oder gar nicht angepasst worden sind. Eklatant fällt dies ins Gewicht bei der Katastergrundlage. Zwischenzeitlich wurden bereits mehrere Gebäude errichtet, die von der Planung direkt oder indirekt betroffen sind. Als exemplarische Beispiele hierfür ist der Standort für die Flüchtlingsunterbringung am Kornkamp (fehlend in diversen Lageplänen, im Schallschutzgutachten für den Baulärm), der Neubau „Leveland“ in der Hamburger Straße 85a-k (fehlend in diversen Lageplänen) oder Erweiterungsgebäude der Firma Hela (Beimoorweg 11, v.a. konfliktreich für die Baustelleneinrichtungsflächen) zu nennen. Eine Umplanung der Baustelleneinrichtungsflächen ist daher zwangsweise notwendig, da die Durchführung in der geplanten Form nicht möglich ist. Der Baustelleneinrichtungsfläche Nr. 225 und 229 kann daher nicht zugestimmt werden.



Auszug aus der Planunterlage „Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan“ 10.2.9



Tatsächliche Bebauung – Luftbild Stand 2022 (vgl. danord.gdi-sh.de)

Einwendungen

Eine Aktualisierung der Planunterlagen ist eine unerlässliche Grundlage für eine realistische Planung. Die Planunterlagen sollten erneuert werden. Die Baustelleneinrichtungsflächen v.a. 225 und 229 müssen der aktuellen Situation angepasst werden.

5.11 Sonstiges

7.8.1 – Die Straße heißt korrekt „**Otto-Siege-Straße**“

Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen –
S. 284: Die Straße trägt den Namen „**Beimoorweg**“, nicht Moorbeiweg.

Anlagen: (am Ende der Stellungnahme)

**Anlage 1: Übersicht zu den Forderungen zur Ausführung und Gestaltung der
Lärmschutzwände**

Anlage 2: Stellungnahme der DB zum Verzicht auf das Verdunstungsbecken

**Anlage 3: Stellungnahme der Bahn zum geänderten Geh- und Fahrrecht im
Bebauungsplan Nr. 100a**

KAPITEL 6 Umwelt

Einwendungen des Fachdienstes werden zuerst allgemein aufgezählt, im Anschluss folgen Einwendungen zu näher bezeichneten Maßnahmen oder Grundstücken, genauso wie zu Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen. Darüber hinaus möchten wir für die Ausgleichsflächen einige Alternativvorschläge aufzeigen. Am Ende unseres Textes gehen wir noch auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ein.

6.1. Artenschutz

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Die artenschutzrechtlichen Prüfungen beziehen sich nur auf ausgewählte Tier- und Pflanzengruppen und intensiv lediglich auf einzelne europarechtlich geschützte Arten. Das Naturschutzgebiet verfolgt als Schutzzweck jedoch den Schutz des gesamten Lebensraums - § 3 in der NSG-VO:“ ... In dem Naturschutzgebiet ist die Natur in ihrer Ganzheit zu erhalten und, soweit erforderlich, zu entwickeln und wiederherzustellen.“ Beispielsweise wird völlig übersehen, dass das Ahrensburger Tunneltal einen wichtigen Lebensraum für die Ringelnatter darstellt, eine besonders durch Verkehrsstrassen bedrohte Art. Aber auch viele Wirbellosengruppen werden nur pauschal abgehandelt. Zu nennen wären z. B. Wildbienen, Libellen, Schmetterlinge und Käfer. Es erfolgten weder geeignete Erfassungen noch Planungen gezielter Ausgleichsmaßnahmen.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin:

Grundeigentümer im unmittelbaren Umfeld der gepl. Maßnahme

Folgende Vorschläge / Forderung

Für die entstehenden Verluste sind ortsnah Ausgleichsflächen so zu entwickeln, dass sie die Habitatqualität für betroffene Tiergruppen erfüllen können. Hier sind die Pläne des FFH-Managementplanes FFH 2327-301 „Kammolchgebiet Höltigbaum / Stellmoor“ zu nutzen.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Nahrungsketten in Biotopen setzen sich aus vielen Arten und Individuen zusammen und sind umso stabiler, je mehr Glieder sie enthalten. Daher ist eine reine Betrachtung bundes- oder europarechtlich geschützter Arten unzureichend. Es gilt ebenso, Bestände wenig oder nicht bedrohter Arten in ausreichender Größe zu erhalten, weil diese Grundlage von Nahrungsketten u. a. auch der geschützten Arten sind.

6.2 Schutz gefährdeter Arten

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Haltepunktes Gartenholz „Orchideenwiese“ (Plan 10-02-10, lfd. Nr. 843) mit der sehr seltenen Art *Dactylorhiza praetermissa*

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin Eigentümerin der Fläche

Folgende Vorschläge / Forderung

Möglichst weitgehender Verzicht der Nutzung der Fläche zur Baustelleneinrichtung. Die Orchideen könnten gezielt vor der Baustelleneinrichtung kartiert werden, so dass ortsfeste

Bauzäune die Flächen mit Orchideen schützen. Bei einer Kartierung im Mai 2020 durch Baader Konzept beschränkten sich die Hauptstandorte der Orchideen auf einen klar umrissenen Bereich, der durch ortsfeste Baumschutzzäune geschützt werden sollte. Für die anderen Standorte sollte eine Umpflanzung mit anschließender Rückpflanzung erfolgen. Diese Flächen könnten durch Baumatten zusätzlich geschützt werden.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Eine Umsiedlung (Umpflanzung unter Berücksichtigung der Standortansprüche) von Orchideen (040_V) ist nach Erfahrungen von Fachleuten nicht erfolgversprechend durchführbar, der Ersatzstandort wird nicht genannt und kann daher nicht hinsichtlich seiner Eignung überprüft werden. Wie findet ein Ausgleich statt, sofern ein Umsiedeln nicht erfolgreich ist? Alternativ ist zu prüfen, ob nicht die private Fläche nördlich des Wanderweges Norderoogstieg (Flur 30, Flurstück 85) genutzt werden könnte.

6.3. Kleintierdurchlässe in Lärmschutzwänden

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Die vorgesehenen Kleintierdurchlässe sind in ihrer derzeit beschriebenen Größe von 30 cm Breite und 10 cm Höhe jeweils alle 10 m nicht ausreichend dimensioniert.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin
Grundeigentümer im unmittelbaren Umfeld der gepl. Maßnahme

Folgende Vorschläge / Forderung

Die Kleintierdurchlässe/ Querungshilfen müssten eine Mindestbreite von 1,00 m und eine lichte Höhe von 0,60 m aufweisen. Aus Unterhaltungsgründen sollte jedoch besser 1,00 m lichte Höhe angestrebt werden. Diese Durchlässe können nur unter den Gleisanlagen als Tunnelbauwerke angelegt werden, wenn sie die angestrebten Effekte haben sollen. Vorgesprochen wird, diese langen und dunklen Durchlässe unter Umständen diffus zu beleuchten.

Ebenerdige Öffnungen in den Lärmschutzwänden können ggf. eine Falle für Tiere darstellen, die so auf die Gleisanlagen gelangen und von Zügen erfasst werden, sich verirren (Falleneffekt) oder durch Austrocknung und Hitze verenden. Dies vor allen Dingen in Bereichen, in denen auf der gegenüberliegenden Seite die Lärmschutzwände aufgrund von Böschungen keine Kleintierdurchlässe erhalten. Alternativ sind die Gleise in der Art zu schottern, dass insbesondere die Kammmolche, die den Stahlkörper der Gleise nicht überwinden können, hier unter den Gleisen auf dem Schotter die Querung erfolgreich überstehen.

Im Umfeld der Gleisanlagen müssen Ersatzlaichgewässer geschaffen werden.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Ein Wechsel von Kleintieren wird mit Durchlässen von nur 30 cm Weite keinesfalls gewährleistet. Sofern die Tiere von den Durchlässen nur auf das Gleisbett gelangen, ist eine erfolgreiche Querung von Kleintieren über 20 m Breite fast auszuschließen. Es sind vielmehr entsprechend dimensionierte Unterführungen erforderlich.

Die Annahme, dass besonders geschützte Arten (Kammmolch, Moorfrosch) das Gleisbett queren könnten, ist durch keinerlei Studien belegt (siehe auch Kapitel 2.2 dieser Stellungnahme). Das Auffinden von Einzelexemplaren im Gleisbett belegt keineswegs eine erfolgreiche Querung desselben. Es ist hingegen mit erheblichen Verlusten aufgrund der Verbreiterung des Gleiskörpers, des örtlich veränderten Kleinklimas (Austrocknung, Erhitzung), der Erhöhung der Zugfrequenz und der Unüberwindbarkeit des Gleiskörpers durch die kleinen Tiere zu rechnen.

Es stellt sich auch die Frage nach der Pflege dieser Kleintierdurchlässe, die innerhalb kürzester Zeit aufgrund der geringen Dimensionierung zuwachsen und somit nicht mehr nutzbar sind.

6.4. Durchlässe für Oberflächenwasser

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Die vorhandenen Rohrdurchlässe für Oberflächengewässer (beschrieben im LBP Kapitel 7.5.1, S. 96) haben derzeit Rohrdurchmesser von 0,30 bis 0,50 m. Im Erläuterungsbericht Kapitel 5.1.7, S. 85 ff werden die Durchmesser für die neu zu bauenden Rohrdurchmesser mit den gleichen Querschnitten gerechnet.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Grundeigentümer einer Vielzahl von Grundstücken entlang der Gleise, die aufgrund von erhöhter Überschwemmungsgefahr bei zu gering dimensionierten Rohrquerschnitten geschädigt werden.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Die Durchlässe sollten im Hinblick auf zunehmende Starkregenereignisse bedingt durch den Klimawandel auf größer dimensionierte Querschnitte mit mindestens DN 1000 gebaut werden. Andernfalls ist nachzuweisen, dass die geplanten Rohrdurchmesser für die prognostizierten Starkregenereignisse (unter Berücksichtigung der Klimawandelfolgen) ausreichend dimensioniert sind. Ferner ist zu berücksichtigen, dass sich kleiner Durchlässe durch Laub und Äste zusetzen und keine Sohle ausbilden können.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Bei genügend großen Querschnitten kann der Durchlass abseits von Starkregenereignissen zusätzliche Querungshilfe für manche Kleintierarten sein.

6.5. Wildwechsel

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Eine Möglichkeit des Wildwechsels ist nur an zwei Stellen im gesamten PFA-Abschnitt gegeben (LBP Abschnitt 7.2.2, B 18, Seite 90 ff.) und damit völlig unzureichend, da eine Zerschneidung der bestehenden Reviere die Folge ist.

Der Satz „Durch die geplante Baumaßnahme wird die Taktung der Züge erhöht. Auch dieser geringe Anstieg des Verkehrsintervalls stellt voraussichtlich keine zusätzliche erhebliche Gefährdung dar.“ verharmlost den starken Anstieg der Zugverkehre.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange betroffen.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Zu fordern ist insbesondere eine Verbindung der Naturräume Neuer Teich und Ahrensburger Tunneltal durch eine Tunnelunterführung auf Höhe der Schwimmbrücke (Flur 19, Flurstücke 67 und 68) und des bestehenden Hundesportplatzes südlich vom Friedhof.

Eine weitere Forderung ist eine verbesserte Verbindung für den Rothirsch in Delingsdorf zwischen Siedlungsgebiet in Ahrensburg-Gartenholz und der neu gebauten Gleisabstellanlage. Der Korridor ist sehr schmal. Alternativ ist eine Wildbrücke unter gleichzeitiger Planung der Wegeverbindung zwischen Familienwiese und Delingsdorf zu errichten.

6.6. Berücksichtigung der Schwimmbrücke

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Im Lageplan 03-04 ist der Anschluss der Schwimmbrücke an das westliche Ufer des Moores umgeplant (Pläne 10-02-03 und 10-02-04, lfd. Nr. 815 / 816). Eine Beschreibung der städtischen Brücke ist nicht zu finden. Es ist nicht bekannt, auf welche Weise ein Umbau (Widerlager) erfolgen soll.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin betroffen:

Eigentümerin des Flurstücks 5001-019-00068 (lfd. Nr. 93)

Folgende Vorschläge / Forderung:

Für die Baustelleneinrichtung und Baustraße werden große Bereiche inmitten von geschützten Bruchwald- und Moorflächen in Anspruch genommen. Auf die Flächeninanspruchnahme in diesen hochsensiblen Biotopen muss verzichtet werden.

Stattdessen soll eine Wiederherstellung des Biotopverbundes mit dem Naturraum Neuer Teich durch den Bau einer für Kleintiere geeigneten Unterführung unter den Bahngleisen auf Höhe der abzulehnenden SÜ (lfd. Nr. 816 und 817) erfolgen. Dies ist insbesondere vor der völlig unzureichend sichergestellten Möglichkeit für Wildwechsel in nur zwei kurzen Abschnitten auf dem gesamten Bauabschnitt zu sehen.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Die Moorwanderwegbrücke ist als Fördermaßnahme vom EFRE-Fördergeber bezuschusst worden (EFRE = Europäischer Fond für Regionale Entwicklung; Förderung investiver touristischer Maßnahmen – Natur- und Kulturerlebnis Schleswig-Holstein (Förderquote 50% = rund 460.000 €)) Sie ist einzigartig in Schleswig-Holstein und wurde erst vor drei Jahren komplett mit hohem finanziellen Aufwand von fast 1 Mio. € neu errichtet.

Die Bruchwald- und Moorflächen sind naturschutzrechtlich geschützt und durch Neuanpflanzungen nicht ausgleichbar. Die geplante SÜ (lfd. Nr. 816 und 817) stellt einen unverhältnismäßig starken Eingriff in das NSG / FFH-Gebiet dar. Die Stadt spricht sich gegen diese aus.

6.7. Zwischenzustand 2 – Führung Straßenverkehr über SÜ G5K3

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Im Erläuterungsbericht steht geschrieben, dass der Straßenverkehr über die fertiggestellte Straßenführung SÜ G5K3 geführt werden soll.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Eigentümerin folgender Flurstücke 5001-019-00068, 5001-019-00070, 5001-019-00073 und 5001-017-00003 im FFH-Gebiet. Der Wanderweg Kuhlenmoorweg ist bautechnisch nicht dafür ausgelegt, Fahrzeugverkehr aufzunehmen.

Folgende Vorschläge / Forderung

Der Straßenverkehr darf zu keiner Zeit durch das FFH-Gebiet geführt werden.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Weiterführende Straßen sind in dem Gebiet nicht vorhanden, aber bereichsweise herstellbar (Kuhlenmoorweg). Die vorhandenen wassergebundenen Wege sind nicht für den Begegnungsverkehr geeignet. Die Verkehrsführung führt zu erheblichen Störungen und Belastungen im Schutzgebiet, die auch temporär nicht hinnehmbar sind.

Hier besteht ein Widerspruch zu anderen Planungserfordernissen (z.B. Baustraßen, Rettungswege, ...) und es bedarf einer Auflösung oder Entscheidung im begründeten Konflikt im FFH-Gebiet.

6.8. Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen

Grundsätzlich müssen die Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen auf das Mindestmaß reduziert werden. Die Flächen müssen für die Ausführungsplanung erneut kartiert werden. Hier sind für die Flächen Baumschutzpläne mit der Stadt Ahrensburg vor Baubeginn abzustimmen.

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Plan 10-2.07 – Ahrensburg Bahnhof, Fläche 827 und 854 – wertvolle Bäume auf der Westseite sollen für Lager- und Zufahrtsfläche gefällt werden.

Erhalt von Straßenbäumen lfd. Nr. 194 – 209, BE-Flächen 833 + 834 tlw., diverse Flurstücke

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin Eigentümerin bezogen auf Flur 9 der Flurstücke 395 bis 399, 402

Folgende Vorschläge / Forderung

Die Grünfläche mit den wertvollen Bäumen (Rotbuche, Eiche, Kastanie, Linde) darf nicht zur BE genutzt werden, eine Fällung ist auszuschließen. Ein Teil der Bäume ist annähernd 100 Jahre alt. Es sind entweder auf der anderen Bahnseite Pflasterflächen als Lagerflächen zu nutzen. Alternativ sind die Bäume durch ortsfeste Baumschutzzäune zu schützen.

Allee südlich der Straße Brauner Hirsch

Die Baustraße (Plan 10-2-02, Nr. 802) ist so zu verschieben, dass die Eichenallee nicht gefällt werden muss, zumal die Netzbogenbrücke nicht gebaut werden soll. Die Route der alternativen Brücke sollte so konzipiert sein, dass eine Fällung überflüssig wird.

Baustraße südöstlich der Straße Brauner Hirsch

Die Baustraße (Plan 10-2-02, Nr. 808, 903) befindet sich im nach § 30 BNatSchG geschützten Gebiet. Hier befindet sich ein größerer Geländeversprung mit sehr feuchtem Untergrund. Auch hier sollte eine Alternative überdacht werden, da die Netzbogenbrücke nicht mehr gebaut werden soll.

Verschiedene Flächen im FFH-Gebiet

Bei Folgenden Flächen: 802 bis 805, 901 und 902 (Plan 10-2-01, 10-2-02) ist der Flächenverbrauch dringend zu reduzieren, da es sich um Naturwälder nach § 30 BNatSchG handelt, die nicht nach Baufertigstellung in den Originalzustand rückgebaut werden können.

Dies gilt ebenso für den Bruchwald, der sich im Bereich der Fläche Nr. 815 (Plan 10-2-04) befindet und sich nach Rückbau der temporären Nutzung nicht wiederherstellen lässt.

Jagdreviere der Fledermäuse

Im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 14) wird mehrfach darüber berichtet, dass eine bedeutende Jagdroute der verschiedenen Fledermäuse östlich der Bahngleise zwischen Grävingshorst und Brauner Hirsch verläuft. Fledermäuse sind sehr sensibel und verschwinden dauerhaft, sobald es zu Störungen kommt. Die vorgesehenen Baustraßen und BE-Flächen in diesem Gebiet sollten komplett entfallen.

Im LBP Auswirkungen des Vorhabens Kapitel 7.2.2, B 16 – Baubedingte Störung von Fledermaus-Flugrouten (Seite 88) wird erwähnt, dass wegfallende Gehölzstrukturen, die als Leitlinien der Orientierung dienen, nach Bauende neu gepflanzt werden. Die sensiblen Fledermäuse haben während der Bauphase keine Orientierung und bis die neu gepflanzten Gehölze in die Größe der Bestandsgehölze gewachsen sind, vergehen Jahre. Hier ist ebenfalls eine Überflughilfe vor Baubeginn zu installieren, (Vermeidungsmaßnahme V16 – 030_VA – Kollisionsschutzwände).

Buchen an der Brückenstraße

Die Baustelleneinrichtungsfläche im Plan 10-2-05, Nr. 822 ist so zu sichern, dass die mehr als 50 Jahre alten Buchen an der Brückenstraße nicht geschädigt werden. Hier ist vor Baubeginn ein Baumschutzplan mit der Stadt Ahrensburg abzustimmen.

Straßenbäume in der Ladestraße und Erika-Keck-Straße

Die Straßenbäume in den Baustelleneinrichtungsflächen (Plan 10-2-06, 10-2-07, Nr. 824, 825, 826, 828) sollten nicht gefällt werden. Die Lagerflächen auf den Pflasterflächen sollten genügend groß sein.

BE-Fläche am Ostring zwischen der Straße und der Aue

Die Baustelleneinrichtungsflächen Nr. 833 und 834 (Plan 10-2-08) können nur zwischen Wanderweg und Bäumen genutzt werden. Die Flächen neben dem Weg Richtung Aue sind aufgrund der Topografie und wegen des Biotopschutzes nicht geeignet. Die vorhandenen Bäume (Lindenallee) sind mit ortsfesten Baumschutzzäunen zu schützen. Vor Beginn der direkten Maßnahme ist ein Baumschutzplan mit der Stadt abzustimmen.

Flächen östlich beim Bahnhof Gartenholz

Die wertvollen Bäume der Eichenallee als historischer Postweg (Plan 10-2-09 und 10-2-10, Nr. 839) sind zu schützen und dürfen nicht gefällt werden.

Flächen zwischen Familienwiese und Delingsdorf

Die Baustraße (Plan 10-2-10 und 10-2-11, Nr. 844) durchschneidet an der Grenze nach Delingsdorf eine Baumreihe. Hier ist eine baumverträgliche Route zu finden.

Löschwasserteich an der Kurt-Fischer-Straße

Die Zuwegung von der Kurt-Fischer-Straße östlich zum Löschwasserteich muss ständig gewährleistet werden, dies ist bei der Nutzung der Industriegleisanlage (Plan 10-2-11, Nr. 847) zu berücksichtigen.

Einzelbäume, Fällung mit Ausgleich nach der Ahrensburger Baumschutzsatzung

Es wird begrüßt, dass die zu fällenden Bäume nach der Satzung 1:1 zu ersetzen sind. Die Anzahl der zu ersetzenden Bäume sollte je nach Baufortschritt mit der Stadt Ahrensburg, Fachdienst Grünflächen und Klimaschutz, abgestimmt werden, so dass die jeweils aktuelle Satzung zugrunde liegt.

6.9. Leitungspläne Unterlage 11

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Im Leitungsplan 11-02 im Bereich des Braunen Hirsch werden 5 verschiedene Leitungen neu verlegt. Hierbei werden die Leitungen 621 (Fernmelde) und 671 (Elektro) zusammengefasst, ebenso die Leitungen 661 (Gas), 662 (Gas) und 702 (Trinkwasser). Die Leitungsführung greift großflächig in das FFH-Gebiet ein.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin
Träger öffentlicher Belange, Trassengenehmigung läuft über Ausgrabungsgebiet.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Die Leitungsführung ist näher an die Brücke zu legen, so dass weniger Raum benötigt wird. Noch besser ist eine Leitungsführung unterhalb der Brücke.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Eine ressourcenschonende Bauweise ist anderen Bauweisen vorzuziehen.

6.10. Familienwiese – Wegeverbindung nach Delingsdorf

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Flurstück 5001-014-0663 – Familienwiese: In Vorentwürfen wurde ein Wanderweg von der Familienwiese westlich entlang der Bahn nach Delingsdorf geplant.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin
Grundstückseigentümer

Folgende Vorschläge / Forderung:

Mit Frau Müller-Martinek war abgestimmt, dass die Baustraße nach Delingsdorf verbleibt und von der Stadt Ahrensburg als Wanderwegeverbindung genutzt und ausgebaut werden kann.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Die Stadt wünscht weiterhin die Wegeverbindung nach Delingsdorf zu realisieren, ein Rückbau der Baustraße ist nicht erforderlich. Die Stadt bittet um Abstimmung eines Entwurfes für das überregionale Radwegekonzept.

6.11. Ausgleich- und Maßnahmenflächen

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

LBP Seiten 129 – 130, 142, Maßnahmenübersichtsplan 14-1-4-1

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin
Beides, im unmittelbaren Umfeld der geplanten Maßnahme

Folgende Vorschläge / Forderung:

Ausgleichsflächen sollten verstärkt in Ahrensburg gesucht werden. Sofern ausgleichspflichtige Flächen (z. B. BE-Flächen) reduziert werden, sollen die Ausgleichsbedarfe mittels Reduktion bei den Ökokonten und nicht bei Flächen im Stadtgebiet erfolgen.

Die zum Ausgleich projektierte Waldfläche 003_A im Eigentum der Stadt ist jedoch bereits ökologisch hochwertig umgebaut worden, nachdem sich dort vor Jahren noch eine Weihnachtsbaumkultur befand (Lfd. Nr. 59, Flurstück 5001-019-00012).

Dies gilt auch für eine Teilfläche der lfd. Nr. 61, Flurstück 5001-003-00369 (Neuwaldbildung als Ausgleich für Waldumwandlung im Bereich der Hamburger Straße).

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Vermeidung von Ausgleichsmaßnahmen in großer Entfernung, die vor Ort keine Verbesserung der beeinträchtigten ökologischen Situation schaffen können und die Verluste der örtlich beeinträchtigten Populationen nicht ausgleichen können. Solche Maßnahmen kommen lediglich dem Naturraum zugute und können Verluste der bereits vielfältig eingeschränkten Biotope im Schutzgebiet nicht ersetzen.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen können zudem teilweise qualitativ keinen Ersatz für Biotope schaffen, die sich nicht künstlich wiederherstellen bzw. anlegen lassen. Dies gilt besonders für Moor- und Bruchwaldbiotope, aber auch für Feuchtwiesen. Die Entstehung neuer Biotope dieser Kategorien erfolgt nur über lange Zeiträume und lässt sich nicht künstlich beschleunigen. Außerdem finden durch die Isolation des Ahrensburger Tunneltals kaum Zuwanderungen der für diese Biotope typischen Arten aus dem näheren Umfeld statt.

6.12. Ausgleichsfläche – Landschaftspflegerischer Begleitplan**Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:**

Fläche dinglicher Sicherung für Flurstück 5002-006-0037/1 – Ausgleichsfläche in Ahrensfelde.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin Grundstückseigentümer

Folgende Vorschläge / Forderung:

Die benannte Fläche wird bereits als Ausgleichsfläche für den Naturschutz genutzt und kann daher nicht doppelt belegt werden. Die LBP-Maßnahme 006_A (Aufwertung beim Dänenteich) ist auf einer anderen Fläche in Ahrensburg zu realisieren. Alternative Vorschläge für Ausgleichspotentiale sind vorzulegen.

6.13. Öffnung der Aue – Rückbau des Bahndammes zugunsten einer Brücke**Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:**

Statt weiterhin die Gleise im Auetalraum über den Bahndamm (Lageplan 03-08) zu führen, der auch für die S-Bahn noch zu verbreitern ist, wird der Neubau eines Brückenbauwerkes im Zuge der Ostring- und Auequerung gefordert.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin
Grundeigentümerin mit folgenden Grundstücken: Flurstücke 5001-011-00206 bis 5001-011-00208, 5001-011-00209, 5001-011-00210, 5001-011-00276, 5001-011-00279, 5001-015-00792, 5001-015-00795, 5001-015-00815, 5001-015-00816, 5001-015-00817, 5001-015-00821

Folgende Vorschläge / Forderung:

Rückbau des Bahndamms und Neubau eines Brückenbauwerkes, das den gesamten Talraum überspannt.

Wiederherstellung eines durchgängigen Talraumes zum Biotopverbund und zur Verbesserung des Lokalklimas und Landschaftsbildes.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Eine herausragende Möglichkeit zur Schaffung von Ausgleichsflächen vor Ort kann durch die Öffnung des Talraumes erfolgen. Der Vorteil ist, dass bereits große Teilflächen im Eigentum der DB sind.

Viele Vorteile würden sich daraus ergeben:

- Die Vernetzung von Biotopen und Möglichkeit für wandernde Arten des Baches;
- **Stadtklimaverbesserung:** Die im Auetal gelegenen Wälder und Grünflächen funktionieren als Kaltluftquellen. Da sich Kaltluft nur bodennah ausbreitet, kann der Luftaustausch schon durch kleine Barrieren wie einen niedrigen Straßendamm behindert werden. Das Tal kann die frische und kalte Luft demnach in die Stadt ableiten, wenn Barrieren wie der Bahndamm beseitigt werden.
- Das geöffnete Auetal könnte die zu erwartenden Starkregenereignisse problemlos aufnehmen.
- Während der Baumaßnahme sind das Straßenniveau der Bahntrasse und des Ostringes ohnehin Veränderungen unterworfen (20 – 40 cm tiefer gelegt).
- Vermeidung von Ausgleichsmaßnahmen in großer Entfernung, die vor Ort keine Verbesserung der beeinträchtigten ökologischen Situation schaffen können.

6.14. Fließgewässer Hopfenbach

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Rückbau des Stellmoorer Flussgraben (Flurstück 5001-020-00033) im Bereich des Straßenkörpers Brauner Hirsch

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin
Grundstückseigentümer

Folgende Vorschläge / Forderung:

Derzeit wird die Straße Brauner Hirsch in Dammlage geführt. Aufgrund des Brückenbaus ist die Dammlage zurückzuführen und die alte Fließgewässerverbindung wiederherzustellen.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Der Rückbau ist als Ausgleichspotential zu nutzen.

6.15. Wildquerungstunnel Ahrensburger Tunneltal / Neuer Teich

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Wildquerungstunnel, um die Naturräume Neuer Teich und Ahrensburger Tunneltal durch eine Tunnelunterführung auf Höhe der Schwimmbrücke (Flur 19, Flurstücke 67 und 68) und des bestehenden Hundesportplatzes südlich vom Friedhof zu verbinden.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin Grundstückseigentümer

Folgende Vorschläge / Forderung:

Als Ausgleichsfläche vor Ort kann eine Querung wie im Managementplan zum FFH 2327-301 „Kammolchgebiet Höltigbaum/ Stellmoor“ als weitergehende Entwicklungsmaßnahme genutzt werden.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Der Rückbau ist als Ausgleichspotential zu nutzen.

6.16. Neubau des Krötentunnels Am Hagen

Der vorhandene Krötentunnel, der die Straße Am Hagen kreuzt, verbindet im FFH-Gebiet die beiden Waldflächen mit den Flurstücken 5002-005-00103/12 und 5001-019-0017 miteinander. Eine Entwicklungsmaßnahme aus dem Managementplan sieht eine Verbesserung dieses Krötentunnels vor. Im Text zum Managementplan ist im Kapitel 6.3.1 (Weitergehende Entwicklungsmaßnahmen – Leitsysteme und Querungshilfen an Straßen für den Kammolch, Seite 32) ausgeführt, eine Anpassung des vorhandenen Krötentunnels an den aktuellen Forschungsstand vorzunehmen. Hier vor Ort ist daher ein Ausgleichspotential vorhanden, dass zu einer Stärkung der Kammolchpopulation führen könnte.

6.17 Anlage von Laichgewässern für Kammolch

Eine weitere Maßnahme aus dem Text zum Managementplan ist im Kapitel 6.4.2 (Anlage von Laichgewässern für Kammolch und anderen Amphibien, Seite 35) aufgeschrieben. Hier wird explizit auf Erdarbeiten in der Talaue Bezug genommen. Sobald diese erfolgen, sollte geprüft werden, ob Senken angestaut werden können oder Laichgewässer für Kammolch oder Moorfrosch entstehen können. Auch hier ergeben sich Ausgleichspotentiale direkt vor Ort. Das im Artenschutzfachbeitrag (14-2 Kapitel 6.4, Seite 62) erwähnte Monitoring über 10 Jahre hat im schlechtesten Fall zur Folge, dass keine adäquate Population des Kammolches vorhanden ist. Hier trägt die Anlage eines weiteren Laichgewässers im Vorfeld bzw. während der Baumaßnahme eher zur Stabilisierung der Population bei, wenn noch genügend Individuen vorhanden sind.

6.18. Fehlerhafter Querverweis

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

In der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 13-1_UVS_S4) wird im Kapitel 3.2.1.7 Amphibien auf Seite 78 zum Thema „Bedeutung“ auf Pläne zur Bedeutung der einzelnen Gewässer hingewiesen. Die benannte Anlage 15.2.3 bezieht sich aber auf Schalltechnische Lagepläne.

Kapitel 7 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

7.1 Klimaschutz durch Schutz von Torfen oder Mooren

7.1.1 Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Mögliche Entwässerung von Mooren oder Torfen

12-1-E: Tiefenentwässerung im Abschnitt Bau-km 300,0 bis 303,5

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Träger öffentlicher Belange: Klimaschutz als Pflichtaufgabe und Daseinsfürsorge für Bürger:innen der Stadt Ahrensburg.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Es ist fachgutachterlich nachzuweisen, dass die Tiefenentwässerung im Bereich des FFH-Gebiets Stellmoorer Tunneltal die Moorböden gegenüber dem aktuellen Zustand nicht entwässert.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Eine Entwässerung führt zur Degradierung der Moorböden, welche das Freisetzen von Treibhausgasen zur Folge hat. Moorböden sind dagegen aufgrund ihrer klimaschützenden Wirkung zwingend zu erhalten. (EWKG S-H §14, BUND-LÄNDER-ZIELVEREINBARUNG zum Klimaschutz durch Moorbodenschutz).

7.1.2 Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Oberbodenabtrag und Grundwasserabsenkung im Bereich von Mooren, Torfen

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Träger öffentlicher Belange: Klimaschutz als Pflichtaufgabe und Daseinsfürsorge für Bürger:innen der Stadt Ahrensburg.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Im Bereich von anstehenden Mooren und Torfen oder auch erhöhten Humusgehalten dürfen kein Oberbodenabtrag und keine Grundwasserabsenkung erfolgen. Baustraßen und BE-Flächen sind umzuplanen.

Baumaßnahmen für Bauwerke sind so zu planen, dass Moore/Torfe und humusreiche Böden - auch nicht vorübergehend - entwässert werden.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

19-01: Hydrogeologisches Gutachten, 6.3 Eingriffe in Deckschichten und Grundwasser (Bereich Bau-km 300,0 bis 303,5)

Im Zuge der Errichtung von Bauwerken sind teils Grundwasserabsenkungen im Bereich von Mooren/Torfen geplant (Brauner Hirsch, EÜ(F) Moorwanderweg, EU U-Bahn U1).

28-1: Das Bodenschutzkonzept fordert, dass von anstehenden Mooren, Torfen und erhöhten Humusgehalten kein Oberbodenabtrag und keine Grundwasserabsenkung erfolgen darf.

Eine Entwässerung führt zur Degradierung der Moorböden, welche das Freisetzen von Treibhausgasen zur Folge hat. Moorböden sind dagegen aufgrund ihrer klimaschützenden Wirkung zwingend zu erhalten. (EWKG S-H §14, BUND-LÄNDER-ZIELVEREINBARUNG zum Klimaschutz durch Moorbodenschutz).

7.2 Minimierung von Klimawandelfolgen

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Verlust an Grundwasserneubildungsfläche.

19-01: Hydrogeologisches Gutachten, 6.2.1: Auswirkungen infolge von Flächen- und Funktionsverlust – Grundwasser (Bereich gesamter PFA3).

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Träger öffentlicher Belange: Schutz des Grundwasservorkommens als Pflichtaufgabe und Daseinsfürsorge für Bürger:innen und Landwirte der Stadt Ahrensburg.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Der Verlust an Grundwasserneubildungsfläche ist im o.g. Gutachten nicht nachgewiesen (siehe Erläuterungsbericht Seite 60, Absatz 3), sondern nur unter qualitativen Betrachtungen angenommen. Der Verlust an Grundwasserneubildungsfläche ist anhand der aktuellen Planungen zu den Flächenbedarfen nachzuweisen und ggf. zu vermeiden bzw. auszugleichen).

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Infolge des Klimawandels sind die Grundwasserstände im Bereich Ahrensburg bereits in den vergangenen Jahren gesunken. Einer weiteren Reduktion der Grundwasserneubildungsrate ist vorzubeugen, um die Schäden durch sinkende Grundwasserstände nicht zu verstärken.

Kapitel 8 Einwendungen der Verkehrsaufsicht

8.1. Auflistung der von der Baumaßnahme betroffenen Straßen

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Fehlerhafte Auflistung der von der Baumaßnahme betroffenen Straßen

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Stadt Ahrensburg als zuständige Verkehrsaufsicht

Folgende Vorschläge / Forderung

Die Straßen Ladestraße, Erika-Keck-Straße, Am Weinberg und Otto-Siege-Straße sind in das Straßenverzeichnis mit aufzunehmen.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Durch die Erstellung einer eventuellen Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer (siehe Kapitel 2.8), der Lärmschutzwände, Leitungsverlegungen etc. sowie der Nutzung als Baueinrichtungsflächen sind diese Straßen Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und somit in die Auflistung mit aufzunehmen.

8.2. Verkehrsgutachten, Bauablaufplanung

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Den Planfeststellungsunterlagen sind weder ein Verkehrsgutachten noch eine Bauablaufplanung bzw. ein Bauzeitenplan beigelegt.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Stadt Ahrensburg als zuständige Verkehrsaufsicht

Folgende Vorschläge / Forderung:

Der Stadt Ahrensburg ist umgehend ein Verkehrsgutachten und unmittelbar nach Auswertung aller Einwände zu den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen ein detaillierter Bauablaufplan einschließlich eines Bauzeitenplans vorzulegen.

Dies ist besonders wichtig, weil im öffentlichen Verkehrsraum auch weitere städtische Projekte anstehen (Troganierung, Fernwärmenetz, Ampelkreuzungen (Verkehrssicherer), die versucht werden vor dem Bau der S4 abzuarbeiten.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Die Baumaßnahme hat Auswirkungen auf das gesamte Hauptstraßennetz der Stadt Ahrensburg sowohl für den innerörtlichen als auch den Durchgangsverkehr. Zur Aufrechterhaltung aller Verkehrsströme aber auch der Planung städtischer Straßenbaumaßnahmen ist eine frühzeitige Planung unter Einbeziehung der oben geforderten Unterlagen zwingend erforderlich.

8.3. Zufahrt Baustraße auf Hamburger Straße

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Nr. BE Plan 10.2.03, Nr. Lageplan 3.3 und Nr. BE Plan 10.204, Nr. Lageplan 3.4, Zufahrt Baustraße BE-Fläche 813 Punkt 303.9 und BE-Fläche 817 auf die Hamburger Straße

— Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Stadt Ahrensburg als zuständige Verkehrsaufsicht

Folgende Vorschläge / Forderung:

Aufgrund der Kurvenführung der L 82 Hamburger Straße und eingeschränkter Sichtbeziehungen ist die Zufahrt der Baustraße BE-Fläche 813 Punkt 303.9 und BE-Fläche 817 auf die L82 Hamburger Straße aus Verkehrssicherheitsgründen in die bestehende Ausfahrt Höhe Hundesportplatz zu verlegen.

8.4. P&R-Parkplatz Hamburger Straße

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Nr. BE Plan 10.204, Nr. Lageplan 3.4, BE-Fläche 818 – Nutzung P&R Parkplatz Hamburger Straße U-West

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Stadt Ahrensburg als zuständige Verkehrsaufsicht

Folgende Vorschläge / Forderung:

Die BE Fläche ist so einzurichten, dass der vorhandene P&R-Parkplatz auch während der Bauphase zur Nutzung zur Verfügung steht.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Bei dem P&R-Parkplatz handelt es sich um einen stark frequentierten Pendlerparkplatz, ohne den keine ausreichende Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV - Busse und U-Bahn – zur Verfügung steht. Auch ist auf diesem Parkplatz der Überlieger-Haltepunkt für die Linienbusse eingerichtet.

8.5. P&R Parkplätze, Sonderparkplätze für Schwerbehinderte Ladestraße und Erika-Keck-Straße

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Nr. BE-Plan 10.2.06, Nr. Lageplan 3.6, Nr. BE-Plan 10.2.07, Nr. Lageplan 3.7, BE-Flächen 824, 825 und 826, Nutzung P&R Parkplätze und Sonderparkplätze für Schwerbehinderte Ladestraße und Erika-Keck-Straße

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Stadt Ahrensburg als zuständige Verkehrsaufsicht

Folgende Vorschläge / Forderung:

Die BE Flächen sind so einzurichten, dass sowohl die vorhandenen P&R Parkplätze als auch die Sonderparkplätze für Schwerbehinderte auch während der Bauphase zur Nutzung zur Verfügung stehen. Zur Erreichbarkeit der Stellplätze sind Ersatzgehwege einzurichten.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Bei den P&R-Parkplätzen handelt es sich um stark frequentierte Pendlerparkplätze, ohne die keine ausreichenden Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV – Busse und Bahn – zur Verfügung stehen.

8.6. Zeitlich unbefristeter Parkplatz Erika-Keck-Straße

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Nr. BE-Plan 10.2.07, Nr. Lageplan 3.7 BE-Fläche 828, gebührenfreier und zeitlich unbefristeter Parkplatz.

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin

Stadt Ahrensburg als zuständige Verkehrsaufsicht

Folgende Vorschläge / Forderung.

Die BE-Fläche ist so einzurichten, dass der vorhandene Parkplatz auch während der Bauphase zur Nutzung zur Verfügung steht. Zur Erreichbarkeit der Stellplätze ist ein Ersatzgehweg einzurichten.

Zur näheren Begründung führe ich Folgendes aus:

Bei dem Parkplatz in der Erika-Keck-Straße handelt es sich um den einzigen innenstadtnahen, gebührenfreien Parkplatz ohne Höchstparkzeit. Dieser Parkplatz wird für Beschäftigte der in der Innenstadt ansässigen Geschäfte und Einrichtungen dringend benötigt.

Kapitel 9 – ÖPNV (Busverkehr / Schienenersatzverkehr) und Baustelleneinrichtungsflächen

Vorbemerkung:

In mehreren Kapiteln der Unterlagen zu PFA 3 (u.a. Kapitel 5.3.2, Seite 105; 5.3.6, Seite 109; 8.2.1, Seite 126; 8.2.4, Seite 127; 8.2.5., Seite 127) wird im Zuge der Baumaßnahmen von Vollsperrungen im Straßenbereich ausgegangen, die Auswirkungen auf den ÖPNV im Stadtverkehr Ahrensburg haben werden. Es ist generell darauf zu achten, dass bei Auswirkungen auf den Straßenverkehr neben der Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde ebenfalls der für den ÖPNV zuständige Kreis Stormarn (Fachdienst Planung und Verkehr) mit genügend zeitlichem Vorlauf in die Abstimmung mit einbezogen wird.

9.1 Bushaltestelle „Gut Stellmoor“

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Die Straße Brauner Hirsch wird laut Lageplan 3.2 von umfangreichen Umbaumaßnahmen im Rahmen der geplanten SÜ Brauner Hirsch betroffen sein. Ab Dezember 2024 ist eine Verlängerung der HVV-Buslinie 269 vom südlichen Stadtgebiet nach Hamburg-Volksdorf projektiert, welche bisher nicht berücksichtigt wird. So liegen die vorgesehenen Bushaltestellen „Gut Stellmoor“ im entsprechenden Straßenabschnitt. Durch den baulich erheblich veränderten Straßenverlauf wird eine Anbindung der aktuell geplanten Bushaltestellen zukünftig nicht gewährleistet werden können beziehungsweise die Haltestellen müssten neu errichtet werden.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Bei Entfall beziehungsweise Rückbau der Haltestellen „Gut Stellmoor“ ist Ersatz an geeigneter Stelle nahe „Gut Stellmoor“ zu schaffen.

Eine frühzeitige Einbindung des Kreises Stormarn als Träger des ÖPNV, der Stadt Ahrensburg sowie des Verkehrsunternehmens ist für die entsprechende Planung in diesem Zusammenhang sicherzustellen. Gegebenenfalls ist das Landesbauamt einzubinden wegen der Ersatzhaltestellen (-knoten) auf der Landesstrasse außerhalb der Ortsdurchfahrt.

9.2 Rettungswegekonzept steht Planung für Parkhaus im Wege

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Aufgrund des Rettungswegekonzepts gemäß Unterlage 2.3.1 (Zuwegung für Rettungseinsatz 3-6) ist ein dauerhafter Entfall von Stellplätzen auf der bestehenden P&R-Anlage zur

erwarten. Zudem steht es der städtischen Überlegung zum Bau eines mehrgeschossigen Parkhauses an diesem Standort entgegen. Die Erhöhung der Stellplatzzahl ist aber dringend notwendig, da die aktuell vorhandenen Parkplatzkapazitäten weitgehend erschöpft sind. Perspektivisch wird außerdem - ausgelöst durch die S4 selbst - eine nochmals deutlich erhöhte Stellplatznachfrage eintreten.

Die Stadt Ahrensburg ist die betroffene Grundstückseigentümerin und besitzt die Planungshoheit in diesem städtebaulich wichtigen Bereich des Stadteingangs.

Erste Planungen liegen vor, eine Konkretisierung durch die NAH.SH unter Beachtung des Bahnhofsumfeldes und der P&R / B&R-Anlagen ist begonnen, abschließend ist eine hinreichend konkretisierte Planung darzulegen.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Das Rettungswegekonzept dahingehend zu überarbeiten, dass die bestehende P&R-Anlage an der Station Ahrensburg West nicht durch den dauerhaften Entfall von Stellplätzen beeinträchtigt wird.

Daher sind zwischen Vorhabenträgerin und Stadt Ahrensburg weitere Abstimmungen bezüglich der Erweiterung von P&R-Kapazitäten inklusive Rettungsweg unbedingt erforderlich.

9.3 Einschränkung an P&R-Anlage U-West für Pendelnde und ÖPNV

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Bei der Baustelleneinrichtungsfläche 818 in der Unterlage 10-2-4 handelt es sich um einen stark frequentierten Parkplatz für Pendelnde. Bei Beanspruchung der Fläche für die Baustelleneinrichtung entfallen nahezu alle notwendigen PKW-Stellplätze im Umfeld des U-Bahnhofes, wodurch die Möglichkeit zur U-Bahn-Nutzung stark eingeschränkt würde. Zudem wären erhebliche Parksuchverkehre in den angrenzenden Wohnquartieren mit entsprechenden Emissionen die Folge. Es ist davon auszugehen, dass während der Bauphase die U-Bahn sogar deutlich stärker frequentiert wird, da zu erwarten ist, dass sie alternativ ohne Schienenersatzverkehr auf der gegenwärtigen RB-Strecke im ÖPNV von Pendlern gewählt werden wird.

Weitere Einschränkungen würden den ÖPNV auch hinsichtlich Bus-Verkehren betreffen. So wird die P&R-Anlage regelmäßig für Überlieger-Busse genutzt. Ein Entfall dürfte erhebliche Auswirkungen auf die Betriebsplanung mit sich bringen. Hieraus würde voraussichtlich eine entsprechend höhere Beanspruchung des allgemeinen Straßenraums in Ahrensburg resultieren, welche die ohnehin sehr angespannte Verkehrssituation im Stadtgebiet während der Bauzeit zusätzlich verschärfen dürfte.

Die Stadt Ahrensburg ist Grundstückseigentümerin und Baulastträgerin, ferner besitzt sie die Planungshoheit in diesem städtebaulich wichtigen Bereich des Stadteingangs.

Der zwischenzeitliche Entfall von P&R-Plätzen und Busüberliegern könnte die Erschließung des U-Bahnhofes Ahrensburg West beeinträchtigen. (Rückfall zum MIV) und evtl. zu einer Neukonzeption des Stadtbusverkehrs führen.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Es sind Ersatzparkplätze oder eine alternative Baustelleinrichtungsfläche seitens des Vorhabenträgers einzuplanen. Das Verkehrskonzept ist der Stadt vorzulegen und mit ihr abzustimmen.

9.4 Einschränkung an ZOB für Pendelnde und ÖPNV

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Laut Grunderwerbsplan 5.7 ist der Erwerb der Fläche 145 vorgesehen. Hierdurch wird es voraussichtlich zu Einschränkungen des Gehweges und somit der fußläufigen Erreichbarkeit an den Busstellplätzen am ZOB kommen. Diese Gehwegbreite wird zudem als Überstreiffläche benötigt, um unter starkem Einlenken diese Plätze überhaupt anfahren oder verlassen zu können. Somit wäre die Busanlage insgesamt nicht mehr funktionsfähig. Bereits heute ist die Anlage überlastet.

Selbst wenn das Überstreifen der Gehwegfläche noch gerade möglich bliebe, wäre das allgemeine Unfallrisiko (Personen- wie auch Sachschäden) voraussichtlich deutlich erhöht. Hierfür nochmals stark reduzierte Geschwindigkeiten oder zusätzlich notwendige Rangiermanöver würden die Busabwicklung voraussichtlich erheblich verlangsamen und beispielsweise Rückstaus in den ohnehin stark verengten Straßenverkehrsbereich verursachen. Ferner verweise ich auf meine Ausführungen in Kapitel 2.6

Die Stadt Ahrensburg ist Grundstückseigentümerin und Straßenbaulastträgerin.

Gerade der ZOB als Bahnhof Ahrensburg ist mit seinem Rendezvous-System ein Drehkreuz der Stadt- und Regionalbusse, dass unbedingt auch während der S 4 – Bauphase funktionsfähig gehalten werden muss und auch danach wiederhergestellt werden muss.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Die vorhandenen Gehwegbreiten sollten unbedingt für die aktuell bestehende Möglichkeit zum „Überstreifen“ beibehalten werden, um den funktionellen Busbetrieb aufrechtzuerhalten und somit Einschränkungen für den Straßenraum vermeiden zu können. Dieser Weg ist auch ein Dienstweg der mind. 0,80 m breit sein muss.

Falls die Gehwegbreite nicht beibehalten werden kann, so ist gegebenenfalls die Busanlage von der Vorhabenträgerin im Vorweg zu ertüchtigen, um deren Funktionsfähigkeit zu gewährleisten.

Zur näheren Begründung führe ich in Abstimmung mit dem Kreis Stormarn und dem beauftragten Busunternehmen Folgendes ergänzend aus:

Im Bereich der Busanlage Bf. Ahrensburg soll Grunderwerb für eine Lärmschutzwand getätigt werden und vermutlich der Gehweg im Bereich der dringend erforderlichen Überliegerplätze eingeschränkt werden. Diese Gehwegbreite wird auch als Überstreiffläche für die Busse benötigt, um unter starkem Einlenken diese Plätze anfahren oder verlassen zu können. Wird dieser Bereich eingeschränkt, kann ggf. nicht mehr überstrichen werden und die Erreichbarkeit der Plätze wird vereitelt. Ohne diese Plätze ist die Busanlage aber nicht mehr voll funktionsfähig. Von daher ist dieser mögliche Grunderwerb sehr kritisch zu sehen bis abzulehnen, um die Funktionsfähigkeit der Busanlage zu erhalten. Hier ist in jedem Fall eine Abstimmung mit dem Busbetreiber VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein) erforderlich.

Das beauftragte Busunternehmen erklärt ferner, dass ohne diese Plätze die Busanlage nicht mehr funktionsfähig und jetzt schon überlastet ist, ferner eine Ertüchtigung oder der eigentlich angedachte Neubau derzeit nicht absehbar ist, so dass wohl noch länger mit dem Be-

stand gearbeitet werden muss und schließt sich dem Kreis Stormarn an, dass dieser Grund-erwerb sehr kritisch zu sehen bis abzulehnen sei, um die Funktionsfähigkeit der Busanlage ist zu erhalten.

9.5 Einschränkung an P&R-Anlage Ladestraße für Pendelnde

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Bei den Baustelleneinrichtungsflächen 824 und 825 in den Unterlagen 10-2-6 beziehungsweise 10-2-7 handelt es sich um stark frequentierte Parkplätze für Pendelnde. Bei Beanspruchung der Flächen für die Baustelleneinrichtung entfällt eine sehr hohe Anzahl an PKW-Stellplätzen im Umfeld des Bahnhofes, wodurch die Möglichkeit zur Nutzung der Regionalbahn erheblich eingeschränkt würde. Die aktuell vorhandenen Parkplatzkapazitäten sind bereits weitestgehend erschöpft. Zudem wären voraussichtlich ausgeprägte Parksuchverkehre in den angrenzenden Wohnquartieren mit entsprechenden Emissionen die Folge. Eine weitere Einschränkung betrifft die Fußverkehrsführung, da der bestehende Gehweg voraussichtlich entfallen wird. Hieraus resultiert ein erhöhtes Unfallrisiko.

Die Stadt Ahrensburg ist Grundstückseigentümerin der als P&R-Anlage geförderten, aber darüber hinaus nicht gewidmeten Anlage, die auch der Erschließung eines Gewerbegrundstückes dient.

Folgende Vorschläge / Forderung

Es sind Ersatzparkplätze seitens der Vorhabenträgerin einzuplanen.
Es ist ein Ersatzgehweg seitens der Vorhabenträgerin herzustellen.

9.6 Einschränkung Stellplätze / Fuß- und Radverkehr Erika-Keck-Straße für Pendelnde

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Bei den Baustelleneinrichtungsfläche 826 und 828 in der Unterlage 10-2-7 handelt es sich um stark frequentierte Parkplätze für Pendelnde. Bei Beanspruchung der Fläche für die Baustelleneinrichtung entfällt eine sehr hohe Anzahl an PKW-Stellplätzen im Umfeld des Bahnhofes, wodurch die Möglichkeit zur Nutzung der Regionalbahn erheblich eingeschränkt würde. Die aktuell vorhandenen Parkplatzkapazitäten sind bereits weitestgehend erschöpft. Zudem wären voraussichtlich ausgeprägte Parksuchverkehre in den angrenzenden Wohnquartieren mit entsprechenden Emissionen die Folge. Eine weitere Einschränkung betrifft die Fußverkehrsführung, da der bestehende Gehweg voraussichtlich entfallen wird. Hieraus resultiert ein erhöhtes Unfallrisiko. Zudem ist die Radzufahrt zur Bahnunterführung durch BE-Fläche 826 nicht oder nur eingeschränkt möglich. Darüber hinaus entfallen Rad-Abstellplätze

Die Stadt Ahrensburg ist Grundstückseigentümerin und Straßenbaulastträgerin im betreffenden Bereich und hat insofern die Verkehrssicherungspflicht zu gewährleisten.

Folgende Vorschläge / Forderung

- Es sind Ersatzparkplätze seitens der Vorhabenträgerin einzuplanen.
- Es ist ein Ersatzgehweg seitens der Vorhabenträgerin herzustellen.

- Es ist Ersatz für entfallende Radstellplätze seitens der Vorhabenträgerin einzuplanen.
- Die Radzufahrt zur Bahnunterführung muss freigehalten werden.

9.7 Einschränkung Rad-Stellplätze für Pendelnde am Bahnhof Ahrensburg

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Bei der Baustelleneinrichtungsfläche 827 in der Unterlage 10-2-7 handelt es sich um stark frequentierte Radstellplätze für Pendelnde. Bei Beanspruchung der Fläche für die Baustelleneinrichtung entfällt eine hohe Anzahl hiervon im Umfeld des Bahnhofes, wodurch die Möglichkeit zur Nutzung der Regionalbahn erheblich eingeschränkt würde. Die aktuell vorhandenen Kapazitäten an Radstellplätzen sind in diesem Bereich bereits weitestgehend erschöpft.

Die Stadt Ahrensburg ist Grundstückseigentümerin des Flurstücks 5001-009-00398.

Folgende Vorschläge / Forderung

Es ist Ersatz für entfallende Radstellplätze seitens der Vorhabenträgerin einzuplanen.

9.8 Einschränkungen Fuß- und Radverkehr Hauptverbindungsachse

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Die Baustraße 854 in der Unterlage 10-2-7 quert eine stark frequentierte Hauptverbindungsachse für den Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnhof und Innenstadt. Bei Beanspruchung der Fläche für die Baustraße entfallen zudem gegebenenfalls Radstellplätze im Umfeld des Bahnhofes, wodurch die Möglichkeit zur Nutzung der Regionalbahn eingeschränkt würde. Die aktuell vorhandenen Kapazitäten an Radstellplätzen sind in diesem Bereich bereits weitestgehend erschöpft.

Die Stadt Ahrensburg ist Grundstückseigentümerin und Straßenbaulastträgerin.

Das S 4-Projekt greift insoweit in die Forderung den Radverkehr zu fördern ein und tangiert das geplante / angestrebte Konzept der innerstädtischen Velorouten.

Folgende Vorschläge / Forderung

Es ist Ersatz für gegebenenfalls entfallende Radstellplätze seitens der Vorhabenträgerin einzuplanen.

Der Schutz sowie die schnelle Abwicklung von passierendem Fuß- und Radverkehr muss ausreichend berücksichtigt werden. Dies umfasst insbesondere auch mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. Rollator, Rollstuhl)

9.9 Einschränkungen Radstellplätze Bahnhof Gartenholz

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Bei den Baustelleneinrichtungsflächen 840 und 842 in der Unterlage 10-2-10 handelt es sich um stark frequentierte Fahrradabstellplätze für Pendelnde. Bei Beanspruchung der Flächen

für die Baustelleneinrichtung entfällt ein Großteil im Umfeld des Bahnhofes, wodurch die Möglichkeit zur Nutzung der Regionalbahn erheblich eingeschränkt würde. Die aktuell vorhandenen Kapazitäten an Radstellplätzen sind in diesem Bereich bereits weitestgehend erschöpft.

Die Stadt Ahrensburg ist Grundstückseigentümerin im betreffenden Bereich und hat das Umfeld der 2010 eingeweihten Bahnstation aufwendig geplant und weiterentwickelt. Ein Teil des Erfolgs dieses Bahnhofes liegt in der guten Erreichbarkeit des mittelbaren Umfeldes, eben durch Fahrräder, deren begrenzte Abstellmöglichkeiten nicht reduziert werden sollten.

Folgende Vorschläge / Forderung

Es ist Ersatz für entfallende Radstellplätze seitens der Vorhabenträgerin einzuplanen.

Für die Arbeiten am Bahnhof Gartenholz ist eine Baustelleneinrichtungsfläche auf der Ostseite vorgesehen, die bewirken würde, dass die Kehre Bf. Gartenholz für diese Nutzungszeit nicht angefahren werden kann. Die HVV-Linie 169 könnte dann voraussichtlich nur ab/bis Ewige Weide fahren und über den Hof kehren.

Es sind Alternativen, wie etwa eine provisorische Kehrmöglichkeit nahe des Bahnhofes zu realisieren, um den im ÖPNV-Konzept vorgesehenen guten Überstieg weiterhin zu gewährleisten.

10. Flächenmanagement (Liegenschaften/ Grundstücke) - Hinweise und Einwendungen (siehe 10.6) zu einzelnen Grundstücken der Stadt Ahrensburg

10.1.

Zur laufenden Nr. 61 der Unterlage 6 / Grunderwerbsverzeichnis wird folgender Hinweis gegeben:

Es besteht ein Pachtvertrag, jährlich kündbar 6 Monate im Voraus zum 31.10. eines Jahres.

10.2.

Zur laufenden Nr. 90 der Unterlage 6 / Grunderwerbsverzeichnis wird folgender Hinweis gegeben:

Das Flurstück 5001-019-230 wurde zerlegt in zwei Flurstücke: 5001-019-467 (Eigentümerin: Stadt Ahrensburg) und 5001-019-468 (Eigentümer: Land Schleswig-Holstein).

10.3.

Zur laufenden Nr. 103 der Unterlage 6 / Grunderwerbsverzeichnis wird folgender Hinweis gegeben:

Die Fläche ist bis 31.12.2027 vermietet.

10.4.

Zu den laufenden Nr. 199 und 230 der Unterlage 6 / Grunderwerbsverzeichnis wird folgender Hinweis gegeben:

Es besteht ein Mietvertrag. Die Flächen dienen als Feuerwehrumfahrt. Abstimmung ist zwingend erforderlich.

10.5.

Zur laufenden Nr. 233 der Unterlage 6 / Grunderwerbsverzeichnis wird folgender Hinweis gegeben:

Es besteht ein Pachtvertrag, jährlich kündbar 3 Monate im Voraus zum 31.12.

10.6.

Teilw. Veräußerung des Flurstückes 009, Flurstück 398, Gemarkung 5001.

Die Einwendung/en bezieht/beziehen sich auf folgende/n Belang/e:

Teilweise Veräußerung des Flurstückes 009, Flurstück 398, Gemarkung 5001 (169m²), auf dem sich im Bereich des ZOB ein Gehweg mit einer ungefähren Breite von 1,56 m befindet (Grunderwerbsverzeichnis, lfd. Nr. 145)

Die Stadt Ahrensburg ist als Träger öffentlicher Belange / Grundstückseigentümerin...

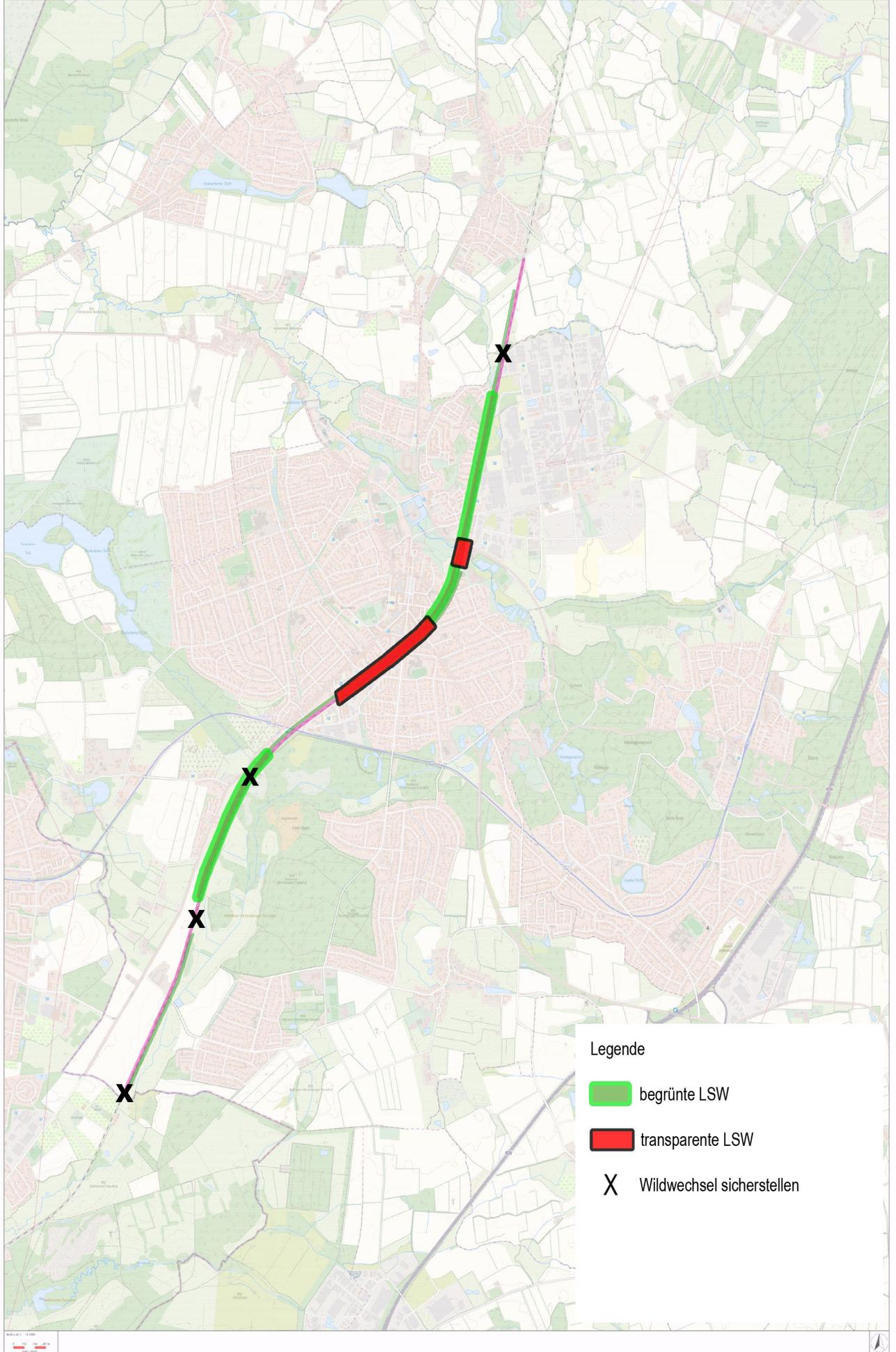
... der baulichen Anlage „ZOB Ahrensburg“ für die verkehrssichere Abwicklung des ÖPNV verantwortlich. Dazu ist es u.a. zwingend erforderlich, sichere Gehwege vorzuhalten. Der o. g. Gehweg würde im Falle der teilweisen Veräußerung des eingangs erwähnten Grundstückes wegfallen. In der Folge wäre der ordnungsgemäße Betriebsablauf des ÖPNV erheblich beeinträchtigt.

Folgende Vorschläge / Forderung:

Der durch die Veräußerung (s. o.) wegfallende Gehweg ist im Zuge der Baumaßnahme „S4“ durch die Deutsche Bahn AG in gleicher Art und Güte fachgerecht wiederherzustellen.

Mit freundlichen Grüßen,

Eckart Boege
Bürgermeister



Anlage 2



DB AG • DB Immobilien • Hammerbrookstraße 44 • 20097 Hamburg

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Stadt Ahrensburg		
DW/EURO		
Eing. 14. Aug. 2018		
D	FB	DE

Deutsche Bahn AG
Immobilien Region Nord
CS-N-L(A)
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
www.deutschebahn.com

Hammerbrook

Irene Schwarz
Tel.: 040 3918-51065
Fax: 040 3918-6045

irene.schwarz@deutschebahn.com
Zeichen: CS-R-N-L(A) S4
TÖB-HH-17-7559 (überarbeitet)

Fachplan IV Eisackplanung - Wasser/Umwelt				
14. Aug. 2018				
IV.1	IV.2	IV.2	IV.3	IV.4
		12		

10.08.2018

Ihr Zeichen: IV.2.2
Ihr Schreiben vom: 10.10.2017
Unser Schreiben vom: 15.11.2017

Überarbeitete Stellungnahme der DB AG nach Rücknahme des Widerspruches der DB Netz AG v. 04.10.2017

Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsplanes

**Strecke 1120 Lübeck - Hamburg km 39,530 - km 47,030 i. u. r. der Bahn
Projekt S 4 (Ost) Hamburg-Bad Oldesloe**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Soltek,
die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.

Da für das Projekt S4 (Ost) Hamburg-Bad Oldesloe andere Einleitmöglichkeiten des Oberflächenwassers gegeben sind, kann auf das Regenrückhaltebecken (RRB) am Weinberg verzichtet werden.

Gegen das geplante Vorhaben - Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes- haben wir folgende Bedingungen / Auflagen und Hinweise:

Wir gehen davon aus, dass planfestgestelltes DB Gelände nicht überplant wird.
Die Abstände gemäß Landesbauordnung sind einzuhalten.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005-1 überschritten werden, d.h. je stärker der Lärm das Wohnen beeinträchtigt, desto gewichtiger müssen die für die Wohnbauplanung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszus schöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkung zu verhindern.

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB: 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Michael Odenwald

Vorstand:
Dr. Richard Lutz,
Vorsitzender

Alexander Doll
Berthold Huber
Prof. Dr. Sabine Jeschke
Ronald Pöfel
Martin Seiler

Unser Anspruch:



Profilierter Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorzugstar

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung in DB-Kreisen finden Sie hier: www.deutschebahn.com/irne/schwarz

Anlage 2



2/2

Abwägungsfehler bei der Abwägung der Belange des Immissionsschutzes und insbesondere der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Ansehung der Immissionen aus dem Bahnbetrieb sind erheblich i. S. d. § 214 BauGB und führen zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans (Urteil VGH Kassel vom 29.03.2012, Az.: 4 C 694/10.N).

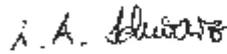
In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Wir bitten um weitere Beteiligung im Planverfahren und um Zusendung des Abwägungsergebnisses.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG


i. V. Sder


i. A. Schwarz

Anlage 2

Stadtbetriebe Ahrensburg - Eisenweg 9/11, 21074 Ahrensburg

DB Netz AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Bereich	Stadtenwasserung
Kontakt	Michael Paul
Telefon	0 41 02 / 23 60 - 32
Fax	0 41 02 / 23 60 - 33
e-mail	paul@stadtbetriebe-ahrensburg.de
Datum	14.05.2018

**S Bahn S4 Hamburg-Bad Oldesloe
Verdunstungsbecken Am Weinberg Km 308,030
Wasserrrechtliche Genehmigung – Ihr Antrag vom 10.04.2017
Überarbeitetes Entwässerungskonzept mit Entfall des Verdunstungsbeckens
Stellungnahme Stadtbetriebe Ahrensburg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

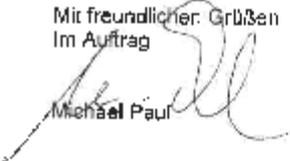
das o.g. Entwässerungskonzept wurde ihrerseits noch einmal überarbeitet. Gemäß der von ihnen vorgelegten Planung wird es durch Bau von Stauraumkanälen möglich, definierte Wassermengen zurückzuhalten und an den vorhandenen Einleitpunkten und dem neuen Einleitpunkt (R0524) eine gedrosselte Abflussmenge in das öffentliche Netz der Stadt Ahrensburg einzuleiten. Somit wird es möglich, das ursprünglich geplante Verdunstungsbecken Am Weinberg entfallen zu lassen.

Die künftigen Einleitmengen entsprechen gemäß ihrer Berechnung an den Einleitstellen R0882 und R0706 mit 48,94 l/s und 43,75 l/s den bisher eingeleiteten Wassermengen. An der Einleitstelle R0524 wird eine zusätzliche Wassermenge von 12 l/s angegeben.

Seitens der Stadtbetriebe Ahrensburg bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die im Antrag benannten Einleitstellen und Einleitmengen.

Wir gehen dabei davon aus, dass die Qualität des eingeleiteten Wassers dem von unbeasteten Niederschlagswasser entspricht und der Stadt Ahrensburg keine Nachteile im Hinblick auf die Niederschlagswasserabgabe entstehen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Michael Paul

Stadtbetriebe Ahrensburg
Kommunaler Eigenbetrieb
Gültiger-ID: DE39 854 0000155913
Werkleiter: Henning Wachholz
www.stadtbetriebe-ahrensburg.de

Bauhof
Kur-Fischer-Str. 6
22376 Ahrensburg
Tel. 04102/2219-0

Stadtenwasserung
Bunrogedler Str. 41 b
22826 Ahrensburg
Tel. 04102/2360-0

Bankverbindung
Sparkasse Holstein
IBAN: DE24 21 352240 0000039990
BIC: NOLADE21HOL

Seite 1/1

Anlage 3



DB AG • DB Immobilien • Hammerbrookstraße 44 • 20097 Hamburg

clausen-seggelke stadtplaner
Lippeltstraße 1
20097 Hamburg

DB AG
DB Immobilien
Kundenteam Eigentumsmanagement - Baurecht
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
www.deutschebahn.com

Herr Matthias Wels
040/3918-3540
Fax 069 265 36695
matthias.wels@deutschebahn.com
Aktenzeichen: TÖB-HH-21-120833

Ihr Zeichen:

05.01.2022

Strecke 1120 Lübek - Hamburg, km 42,7 (rechts d. Bahn)

**Stadt Ahrensburg;
Bebauungsplan Nr. 100 A – Gebiet „Bahnhofstraße 17“; gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.

Gegen die o.g. Bauleitplanung der Stadt Ahrensburg bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Michael Odenwald

Vorstand:
Dr. Richard Lutz,
Vorsitzender

Dr. Levin Holle
Berthold Huber
Dr. Daniela Gerd tom Markotten
Dr. Sigrid Evelyn Nikutta
Ronald Pofalla
Martin Sailer

Unser Anliegen:



Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

Anlage 3



2/4

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.

Im Rahmen des Projektes S-Bahnlinie S4 (Ost) ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 100 ein Rettungsweg geplant. Diesbezüglich wurden in der Vergangenheit bereits Gespräche zwischen der Stadt Ahrensburg und der DB Netz AG geführt. In dem vorliegenden Bebauungsplan wurde auf den benötigten Zugang zur Bahnanlage mittels dinglicher Sicherung eingegangen. Lage und Geometrie der Zuwegung entsprechen nicht 100 %ig unserer Planfeststellungsunterlage; die Funktion als Flucht- und Rettungsweg sollte aber trotzdem gegeben sein.

Ansprechpartner bei der DB Netz AG ist Herr Michael Kablitz,
Tel.: 040 3918 2664, mail michael.kablitz@deutschebahn.com.

Im Grenzbereich zum Plangebiet stehen Oberleitungsmasten. Zur Oberleitungsanlage (Außenkante Mastfundament) ist ein Mindestabstand von 3,50 m einzuhalten.

Weiterhin ist das Flurstück 689 mit einem grundbuchlich gesichertem Leitungsrecht zu Gunsten der DB Netz AG belastet. Zur Art und zum Verlauf der Leitung liegen uns derzeit keine Unterlagen vor. Kabel und Kabeltrassen dürfen nicht beschädigt und nicht überbaut werden. Sollte es sich um eine noch aktive Anlage handeln, ist eine Grenzbebauung ausgeschlossen. Es steht dem Projektentwickler frei, auf eigene Kosten eine Suchschachtung für das Flurstück 689 zu veranlassen.

Die Abstandsflächen gemäß § 6 LBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.

Bei einer Abstandsflächenübernahme auf Bahngelände ist vor Baubeginn ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag abzuschließen.

mail: db.immobilien.nord.gestattungen@deutschebahn.com

Mindestens 8 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen ist unter Vorlage der genauen Ausführungsplanung von der DB Netz AG zu prüfen, ob eine Baudurchführungsvereinbarung (BDV) und ggf. eine Krananweisung vor Bauausführung abzuschließen ist, damit der Betrieb oder die Anlagen der DB Netz AG während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt oder beschädigt werden. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Hierzu hat sich der Bauherr an folgende Adresse mit den erforderlichen Bauunterlagen (detaillierte Baubeschreibung / Bauablaufplan, Baustelleneinrichtungsplan, ggf. Kranstandorte, etc.) zu wenden:

DB Netz AG
Investitionsplanung und Segmentsteuerung
Hammerbrookstr. 44, 20097 Hamburg
Herr Balbabjan, Tel.: 040 3918 57674
Mail: Rasmik.Balbabjan@deutschebahn.com

Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern.

Anlage 3



3/4

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden.

Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen. Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden.

Bei etwaigem Baugrubenverbau ist eine Verankerung im Lastabtragungsbereich der Eisenbahnlasten nicht zulässig.

Die Ausführung einer Baugrube zur Herstellung der Tiefgarage wird, aufgrund der Nähe zu den Gleisanlagen, als kritisch gesehen. Das Einbringen von Spundwänden muss Bahnkonform erfolgen, vorzugsweise sind Bohrpfehlwände zu verwenden. Rückverankerungen unter das Bahngelände sind unerwünscht. Sofern notwendig, ist eine innere Aussteifung der Grube vorzusehen.

Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunter-hängenden Haken verboten.

Abhängig vom Standort dürfen nur Krane mit einer Schwenkbegrenzung verwendet werden. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern.

Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben muss ausgeschlossen werden. Der Eintrag von Niederschlagswasser aus versiegelten Flächen in Grenzflächen zur Bahn darf zu keiner Vernässung der Bahnanlagen (Untergrund) führen.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze von Hand auszuführen.

Anlage 3



4/4

Wir bitten um Zusendung des Abwägungsbeschlusses und der Satzung.

Mit freundlichen Grüßen

DB AG

Dennis Trobisch Digital unterschrieben von
Dennis Trobisch
Datum: 2022.01.05 09:05:43
+01'00'

i.V.

Matthias Wels Digital unterschrieben von Matthias Wels
Datum: 2022.01.05 07:12:36 +01'00'

i.A.

+++ Datenschutzhinweis: Aus aktuellem Anlass möchten wir Sie darauf hinweisen, dass die in Stellungnahmen des DB Konzerns enthaltenen personenbezogenen Daten von DB Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vor- und Nachname, Unterschriften, Telefon, E-Mail-Adresse, Postanschrift) vor der öffentlichen Auslegung (insbesondere im Internet) geschwärzt werden müssen. +++

***** NEU bei DB Immobilien *****

Chatbot Petra steht Ihnen bei allgemeinen Fragen rund um das Thema Beteiligungen der DB bei Bauantrags- / Planungs- und Kabelauskunftsverfahren ab sofort gerne zur Verfügung.

Nutzen Sie dafür folgenden Link oder den QR Code:

<https://www.deutschebahn.com/de/geschaeft/immobilien/-Hallo-und-herzlich-willkommen-bei-der-DB-AG-DB-Immobilien--5750618>

