

Kilian Funke

An den Bau- und Planungsausschuss,
den Umweltausschuss und
die Verwaltung der Stadt Ahrensburg

Ahrensburg, den 21.10.2023

Planfeststellungsverfahren „S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe, PFA 3“

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir, die Bürgerinitiative Lärmschutz Ahrensburg Mitte, möchten auf einige Unzulänglichkeiten sowohl beim Lärmschutz als auch beim Erschütterungsschutz der S4 Planung (PFA 3) hinweisen.

Uns ist klar, dass Sie in Ihrer Rolle als Stadt Ahrensburg keine Einwendungen für spezielle Einzelfälle vornehmen können. Die beiden folgenden Aspekte sind aber von genereller Natur mit erheblichen Auswirkungen auf die Stadt Ahrensburg. **Wir würden uns freuen, wenn auch die Stadt Ahrensburg für diese Themen entsprechende Einwendungen einreichen würde.**

Lärmschutz:

Wir hoffen, dass mit den von der DB vorgestellten **transparenten hochabsorbierenden Lärmschutzwänden** wir Anwohner nun darauf vertrauen können, dass die Stadt Ahrensburg sich nicht gegen Lärmschutzwände ausspricht, auch wenn derzeit nur die klassischen Lärmschutzwände in den Planungsunterlagen zu finden sind. Keine andere technische Lösung kann auch nur annähernd einen vergleichbaren aktiven Lärmschutz sicherstellen.

Dieses gilt umso mehr, was die Berechnungen ja auch deutlich machen, dass trotz der geplanten bis zu 6 m hohen Lärmschutzwände noch zahlreiche Grenzwerte weiterhin nicht eingehalten werden. **Im Innenstadtbereich verbleiben 381 Schutzfälle ungelöst**, d.h. die Grenzwerte werden weiterhin überschritten.

Die Lösung dieser verbleibenden Schutzfälle durch **passive Maßnahmen** (Fenster, Lüfter), wie von der DB vorgeschlagen, sollten wir **im Interesse der Lebensqualität der Stadt Ahrensburg nicht akzeptieren**. Die Lärmbelastung wird in den Außenbereichen (Straßen, Plätzen, Cafés, Gärten, Terrassen, Balkonen, etc.) damit weiterhin oberhalb der Grenzwerte liegen!

Wir würden uns freuen, wenn die Stadt Ahrensburg sich daher für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit durch den Innenstadtbereich stark machen würde, insbesondere für Fern- und Güterzüge. Im Innenstadt-/Bahnhofsgebiet sind einige andere zusätzliche aktive

Maßnahmen technisch nicht möglich, sehr aufwendig oder nicht zugelassen (z.B. Mittelwände, Stegdämpfer, BüG), sodass die Geschwindigkeitsreduktion die **einzige Möglichkeit zur Einhaltung der Grenzwerte in der Innenstadt** ist. Die DB plant allerdings genau das Gegenteil, die Aufhebung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung durch Ahrensburg und Anhebung von 120 km/h auf 140 km/h.

Die Argumentation der DB gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Planungsunterlagen ist schichtweg falsch: die Grenzwerte werden nicht weitgehend mit den aktiven Schallschutzmaßnahmen eingehalten, je nach Abschnitt verbleiben bis zu 22% der Schutzfälle ungelöst.

Erschütterungsschutz:

Es ist schon erstaunlich, dass laut Planung der DB es ausreichen soll, **46.980 EUR** zu investieren, **um Menschen und Gebäude ausreichend vor den ansteigenden Erschütterungen der TEN-V-Gütertrasse zu schützen**. In dem von Erschütterungen betroffenen 100 m Korridor wurden 316 Wohnhäuser (plus weitere Gebäude mit anderer Nutzung) identifiziert.

Geplant sind nur an drei kurzen Stellen (105, 60 und 96 Meter) sogenannte besohlte Schwellen anstatt Stahlbetontröge, die notwendig wären, um die erheblichen zusätzlichen Erschütterungen, insbesondere durch den stark ansteigenden Güterverkehr auch über 2030 hinaus, bestmöglich einzudämmen.

Wenn zukünftig 4x so viele Güterzüge fahren (Anstieg von derzeit 24 auf 97 Güterzüge/Tag), die deutlich länger sind (bis 835 Meter) und deren Nettobeladung 50% schwerer ist (608 Tonnen anstatt 430 Tonnen) und mit 100 km/h durch Ahrensburg fahren, dann müsste dieses doch zu einem dramatischen Anstieg der Erschütterungen in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse führen? Wieso geht das aus dem Gutachten nicht hervor?

Bei näherer Analyse des Gutachtens stellt sich heraus, dass die **Annahmen zu den Berechnungen von Erschütterungen in vielerlei Hinsicht falsch** sind und daher grundlegend überarbeitet werden müssen. Die Annahmen führen zu einer deutlichen Unterschätzung sowohl der absoluten als auch der zusätzlichen Schwingungsimmissionen:

- Der sogenannte Nullfall (Vorbelastung) geht von 76 Güterzügen/Tag derzeit aus, was nicht dem Ist-Zustand entspricht. Die DB selber gibt den Anteil der Güterzüge mit 11% von den derzeit insgesamt 220 Zügen/Tag an, was ca. 24 Güterzügen entspricht. Dieses ist auch die von den Anwohnern der Strecke wahrgenommene aktuelle Größenordnung.
- Die Erschütterungen durch Güterzüge werden für 100 km/h bzw. 120 km/h angegeben, wobei die herangezogenen Messungen für Güterzüge häufig mit deutlich niedrigeren Geschwindigkeiten erfolgt sind (viele Messungen lagen bei 34, 38, 41 und 52 km/h) und die geschwindigkeitsbezogenen Hochrechnungen der Messwerte auf das 1,5-fache begrenzt wurden und damit zu niedrig und falsch sind.
- Unklar ist, inwiefern im Planfall die zukünftigen extra langen und schweren Güterzüge (835 Meter, Ø 608 Tonnen Nettobeladung) überhaupt in den Berechnungen berücksichtigt wurden. Genauso wenig wird beschrieben, wie sich sowohl die Verlagerung des erschütterungsintensiven Fern- und Güterverkehrs auf die beiden südlichen Gleise als auch sich entgegenkommende Güterzüge auf die Erschütterungen auswirken.

Aufgrund der falschen Annahmen kann mit dem Gutachten nicht die Einhaltung der Erschütterungswerte belegt werden. Zudem ist die **Entscheidungsgrundlage über die Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen falsch** und die Verschlechterung ggü. dem Ist-Zustand wird als zu niedrig bewertet. Auch die Wirksamkeit der geplanten besohnten Schwellen

ist unklar, da sie gemäß den Unterlagen in den hauptsächlich auftretenden Erschütterungsfrequenzen (16 – 50 Hz) nur eine sehr niedrige Reduktion der Schwingungen von 1 dB aufweisen.

Hinzu kommt, dass obwohl das BImSchG die Berücksichtigung von Schwingungsmissionen auf Menschen und auf bauliche Anlagen vorschreibt, die Erschütterungen auf Bauwerke aber nicht analysiert wurden. Insbesondere südlich der Bahntrasse gibt es sehr viele alte Villen, die durch die „**Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für die Ahrensburger Villengebiete**“ als besonders schützenswert eingestuft wurden. Da kann und darf es nicht sein, dass die Auswirkungen auf die Substanz, der über 100 Jahre alten Villen nicht einmal analysiert wurden. **Negative bauliche Auswirkungen durch Erschütterungen müssen bei allen Gebäuden, egal welchen Alters, ausgeschlossen werden.** Aufgrund der von der Stadt Ahrensburg erlassenen Erhaltungssatzung sollte die Stadt sich daher ebenfalls insbesondere für die alten Villen einsetzen, unabhängig von den jeweiligen Eigentümern.

Wir würden uns freuen, wenn die Stadt Ahrensburg sich daher für Stahlbetontröge im Innenstadtbereich stark machen würde, anstatt den wenig wirksamen besohlenen Schwellen, um die erheblichen zusätzlichen Erschütterungen, insbesondere durch den stark ansteigenden Güterverkehr auch über 2030 hinaus, bestmöglich einzudämmen.

Davon ausgehend, dass die Berechnung mit richtigen Annahmen inkl. der Auswirkungen für die baulichen Anlagen (mit hoher Anzahl der besonders zu schützenden Gebäude aus der Jugendstilzeit) zu deutlich mehr Schutzfällen führen wird, gehen wir davon aus, dass die geforderte Maßnahme nach Stahlbetontrögen angemessen und auch verhältnismäßig ist.

Bei Bedarf stellen wir Ihnen gerne die Quellenverweise zu den einzelnen Aussagen zur Verfügung und stehen natürlich auch für einen persönlichen Austausch zu den Argumenten und unseren Bitten jederzeit zur Verfügung. Im nächsten BPA/UA, am 25.10.2023 kann ich gerne die Punkte nochmal kurz vortragen und begründen.

Bitte verteilen Sie dieses Schreiben auch an die jeweiligen Mitglieder in den Gremien, die sich mit dem S4 Projekt intensiv befassen und auch an den Einwendungen der Stadt Ahrensburg arbeiten.

Sie erreichen mich per email: laerschutz-ahrensburg@gmx.de oder Telefon: 0176 / 49 23 43 40.

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Kilian Funke
(Mitglied der Bürgerinitiative)