

STADT AHRENSBURG

DER BÜRGERMEISTER



PARTNERSTÄDTE
ESPLUGUES / SPANIEN
FELDKIRCHEN / ÖSTERREICH
LUDWIGSLUST
VILJANDI / ESTLAND

Internet: www.ahrensburg.de
E-Mail: rathaus@ahrensburg.de

Postanschrift: Der Bürgermeister 22923 Ahrensburg

LVS Schleswig Holstein
Landesweite Verkehrsserviceges. mbH
Bereich Infrastruktur
Herr Werner
Raiffeisenstraße 1

24103 Kiel

Fachdienst	: Straßenwesen
Auskunft erteilt	: Herr Stephan Schott
Telefondurchwahl	: 0 41 02/77-284
E-Mail	: stephan.schott@ahrensburg.de
Zimmer-Nummer	: 308
Aktenzeichen	: IV.3.1
Telefonzentrale	: 0 41 02 / 77 0
Telefax	: 0 41 02 / 77 232

Ihr Schreiben

Ahrensburg, 26. Juni 2013

Stellungnahme zur S 4 Planung

Sehr geehrter Herr Werner,

wie bereits mitgeteilt, können sich die städtischen Gremien der Stadt mit der Maßnahme frühestens nach der Sommerpause am 07.08.2013 befassen. Die nachfolgende Stellungnahme hat also vorläufigen Charakter. Ergänzungen als Ergebnis der politischen Beratungen sind meines Erachtens zu erwarten.

Die architektonische Gestaltung und die städtebauliche Einfügung der Bauwerke in ihre jeweilige Umgebung muss meines Erachtens Gegenstand des weiteren Planungsverfahrens sein. Die insgesamt gravierenden Auswirkungen auf das Stadtbild – hier insbesondere auch die so genannten Historischen Achsen – stellen sich als derart massiv dar, dass meines Erachtens auch alternative Lösungsmöglichkeiten wie eine Tieferlegung der Gleisanlagen betrachtet werden müssen.

Die Gelegenheit zur vorläufigen Stellungnahme möchte ich nachfolgend nutzen, bereits jetzt auf aus Sicht der Verwaltung signifikante Punkte einzugehen:

1. Vorbemerkungen

Die vorliegende Vorentwurfsplanung bestätigt die bisherigen Einschätzungen, dass das Projekt „S-Bahnlinie S 4“ nicht nur als insgesamt außerordentlich komplex einzustufen ist, sondern darüber hinaus auch weitreichende Wirkungen und Folgen für die Stadt Ahrensburg mit sich bringen wird.

2. Haltepunkt Gartenholz

Eine Beteiligung des Architekten, Herrn Stefan Röhr-Kramer, ist aus Sicht der Stadt wünschenswert. Die Anbauten an die Brücke müssen sich in das Gesamtumfeld einfügen.

L:\Fb_IV\Fd_IV3\Fd_IV31\S 4\Stellungnahme S4 Planung19.06.13.doc

Besuchszeiten:
Mo., Di., Mi., Fr.
08:00 – 12:00 Uhr
Do. 14:00 – 18:00 Uhr
Dienstgebäude:
22926 Ahrensburg
Manfred-Samus-Str. 5

Bankkonten:
Haspa Ahrensburg
Raiba Ahrensburg
Sparkasse Holstein
Vereinsbank Ahrensburg

(BLZ 200 505 50)	1352120131
(BLZ 200 691 77)	219002
(BLZ 213 522 40)	90170326
(BLZ 200 300 00)	2001832

Für ein Wartehaus sind die vorhandenen Blätterdächer wieder zu verwenden. Die Gründung der vorhandenen Gabionenwände ist zu beachten. Das Beton-schalthäuschen ist außerhalb des Wahrnehmungsbereiches am Anfang der großen Stützwand, nahe des Unterhaltungsweges anzuordnen, genauso für die andere Kommunikationstechnik. Verzicht auf Vitrinen und Fahrkartenautomaten auf den Zugängen zu Aufzügen. Für später nicht mehr erforderliche Bahnsteigzugänge erwartet die Stadt einen Vermögensausgleich.

Der Schallschutz für die Bewohner hinter dem Wall ist sicherzustellen. Die bauliche Gestaltung des Schallschutzes ist der des Bahnhofsumfeldes anzupassen. Vonseiten der Stadt wird die Alternative 1 befürwortet. Der Berührungsschutz ist wie der vorhandene in Glas zu gestalten. Unter der Brücke verläuft ein Kabel der Straßenbeleuchtung. Das Lichtraumprofil des städtischen Industriegleises darf nicht durch Gleisverlegungen eingeschränkt werden.

3. Option S-Bahn-Betriebswerk

Zurzeit gibt es keine Erschließung für dieses geplante Bahnbetriebswerk, diese ist in den weiteren Planungsphasen mit der Gemeinde Delingsdorf und der Stadt Ahrensburg abzustimmen. Bei der Planung sollte das Interesse der Stadt Ahrensburg an einer Weiterführung der Trasse in das Gewerbegebiet berücksichtigt werden. Die geplante fußläufige Verbindung zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Delingsdorf entlang der Bahnlinie würde zerschnitten und nur noch über eine Brücke möglich sein.

4. Aufhebung des Bahnüberganges Brauner Hirsch

Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie wird kritisch bewertet. Eine Aufhebung des Bahnüberganges hat weitreichende Eingriffe in das bestehende Landschaftsschutzgebiet, FFH Gebiet und Grabungsschutzgebiet zur Folge. Der Talraum ist aus bisheriger Sicht mit einer weitgespannten Brücke zu überbauen. Bei den Arbeiten ist das Archäologische Landesamt mit zu beteiligen. Während der Bauzeit ist der Verkehr auf der Straße weitestgehend aufrechtzuerhalten. Variante B 1 wird bevorzugt. Die zukünftigen Unterhaltungskosten für ein neues Bauwerk sind abzulösen.

Die Variante B 3 wird wegen des größer zu erwartenden Verkehrsaufkommens abgelehnt.

5. Wegfall Bahnübergang Gravingshorst

Der Variante G 5 ist aus Sicht der Stadt dem Vorzug zu geben. Bei der Trassierung ist darauf zu achten, dass der örtliche Hundeverein eine adäquate Ersatzfläche bekommt bzw. dass so geplant wird, dass der Verein keine Ersatzfläche benötigt. Es sollte ein Aussichtspunkt in dem Kreuzungsbereich auf der Tunneltalseite eingerichtet werden. Die Radien sind für größere Fahrzeuge sehr eng und müssen in den weiteren Planungsphasen optimiert werden. Der geplante Fahrbahnquerschnitt sollte 5,50 m zuzüglich eines beidseitigen Gehweges von je 1,5 m betragen. Allerdings soll bei der Anbindung an die Hamburger Straße geprüft werden, ob nicht der historische und noch vorhandene Bahnübergang 80 m südlich wieder aufgenommen werden kann.

Das Gelände des Hundeübungsplatzes ist seinerzeit aufgeschüttet worden. Hier muss geprüft werden, ob eine Kontaminierung des Bodens besteht. Die Varianten G2 und G3 stellen zu hohe Eingriffe in das Naturschutzgebiet dar. Die zusätzlichen Unterhaltungskosten für ein neues Bauwerk sind der Stadt abzulösen.

6. Wegfall Bahnübergang Kuhlenmoorweg

Die bestehende Verbindung hat besondere Bedeutung für die fuß- und radläufige Erschließung des Tunneltals. Daher ist die Variante K 3 keine gleichwertige Ersatzmaßnahme. Weiterhin wird der Weg für Wartungsfahrzeuge länger. Daher sollten zwei weitere Alternativen Berücksichtigung finden:

Zum einen eine Aufweitung des Tunnels G 4 auch für Wartungsfahrzeug und zum anderen eine nähere Verbindung an die Bogenstraße als die Variante K 1. Die zusätzlichen Unterhaltungskosten für ein neues Bauwerk sind der Stadt abzulösen.

Darüber hinaus sieht der Rahmenplan West vor, der vorsieht das Gewerbegebiet West mit dem Haltepunkt Ahrensburg West an der U1 als direkte Geh- und Radwegebeziehung zu verbinden. Durch einen Wegfall des Bahnüberganges Kuhlenmoorweg wäre diese notwendige Anbindung nicht mehr gewährleistet. Des Weiteren ist auch die marode U1-Brücke bei den weiteren Planungen mit einzubeziehen, um die Anbindung des Gewerbegebietes West zu verbessern.

7. Fußgängerbrücke Kremerbergweg

Breite, Höhe und Gestaltung der Brücke entsprechen nicht den Standards in Ahrensburg. Zurzeit wird über die Brücke ein Geh- und Radweg gegenläufig geführt. Eine Breite von 3 m ist zu gering und entspricht nicht dem Regelwerk. Ich verweise auf mein Schreiben vom 27.11.2012 und halte eine lichte Breite von 4,55 m weiterhin für erforderlich. Die Absturzsicherung muss mindestens 1,10 m betragen. Die Gestaltung der Brücke sollte deutlich verbessert werden. Das Bauwerk soll möglichst stufenfrei gebaut werden. Die ungenügende Höhe für die Oberleitung ist bei den weiteren Planungen zu beachten. Die Positionierung der Stütze in der Achse 20 ist für Unterhaltungsarbeiten als ungünstig zu bewerten; daher sollte auf diese verzichtet werden. Die Brücke ist zu beleuchten.

8. Bahnhof Ahrensburg

Die angegebene Rampenneigung zu den Aufzügen ist mit 6 % zu steil. Die Aufzüge sind mit der Bahnsteigerhöhung auf die neue Höhe zu bauen.

9. Eisenbahnüberführung Ostring km 41,201

Aus Gründen des Ortsbildes ist eine deutlich stärkere Aufweitung des Brückenkörpers an dieser Stelle erwünscht. Im Zuge der derzeitigen Gewerbegebietsentwicklung Beimoor-Süd wird sich ein neuer Stadteingang östlich der Brücke bilden. Von Osten kommend sollte hier der Durchblick Richtung Schloss ermöglicht werden. Das parallel verlaufende Auetal ist eine überörtliche Biotopverbundachse, die an dieser Stelle durch die Einengung des Bahnkörpers in ihrer Funktion beeinträchtigt und dringend aufzuwerten ist.

Ein über die beiden Eisenbahnüberführungen aufgeständerter Bahndamm könnte unter Umständen diesen Ansprüchen gerecht werden.

Eine Bauwerksverbreiterung für eine zusätzliche Fahrspur sollte geprüft werden. Der erforderliche Schallschutz ist transparent zu gestalten. Es soll vertieft untersucht werden, wie eine Verbindung der beiden Bauwerke EU Ostring und EU Aue aussehen könnte. Für die Stadt ist die derzeitige Situation ohne Freihalten der Aue unbefriedigend.

Da der Bauwerkszustand schon heute einen Zustand von 3 Nach DIN 1076 hat und die geplante Umlegung des Geh- und Radweges (Erläuterungsbericht S165) unter dieses Bauwerk vorsieht, muss der Querschnitt entgegen der Zeichnung von 17,50 m auf 22,55 m erweitert werden (ohne zusätzlichen Fahrstreifen).

Die im Erläuterungsbericht angegebenen Kosten sind grob und sollten um Aussagen zu Möglichkeiten der Finanzierung durch Dritte erweitert werden.

10. Eisenbahnüberführung Aue

Eine Verbindung mit dem Bauwerk EU Ostring sollte untersucht werden. Auch im Hinblick auf die ungenügende Tragfähigkeit des vorhandenen Bauwerks und des begrenzten Fließquerschnittes sollte über einen Neubau nachgedacht werden. Der vorhandene Geh- und Radweg sollte aufgrund der Tunnelverlängerung verbreitert werden. Die Stellungnahme des Kreises Stormarn vom 26.11.2012 verweist ebenfalls auf den mangelhaften Biotopverbund. Da das Bauwerk wie im Erläuterungsbericht beschrieben die Last eines zusätzlichen Gleises nicht tragen kann, muss ein Ersatzneubau geplant werden, der eine naturnahe Gestaltung zulassen würde.

11. Eisenbahnüberführung Bahntrasse

Bei dem Anbau an das vorhandene Bauwerk ist auf eine lichte Höhe von 4,75 m zu achten.

12. Bauwerk Moorwanderweg

Die Option, in Ahrensburg West einen Haltepunkt zu errichten, der den direkten Umstieg von der S-Bahn auf die U-Bahn U 1 ermöglicht, wird von der Stadt Ahrensburg außerordentlich begrüßt. Der Tunnel sollte möglichst in Randlage zur Hamburger Straße 159 verlaufen, da dies den geringsten Flächenverbrauch für die P + R-Anlage darstellt. Der Eingriff auf das Grundstück Hamburger Straße 159 (McDonald's) ist erheblich, wesentliche Funktionsflächen werden in Anspruch genommen. Die Stadt Ahrensburg ist bei der Ausgestaltung des neuen Haltepunktes im Hinblick auf das an dieser Stelle vorgesehene Parkhaus zu beteiligen. Die städtische Planung ist auf jeden Fall zu integrieren.

Der Querschnitt ist für gegenläufige Rad- und Fußwege zu gering geplant. Die Steigung der Rampen von 6 % ist am oberen Ende des geltenden Rechts. Hier sollte in Anbetracht der Länge der Rampe 5 % angenommen werden. Die Lage der Rampe ist in direkter Linie zum Bauwerk anzuordnen. Die Erschließung der Kleingartenflächen ist durch die beiden Treppen nicht mehr gewährleistet, hier müssen ebenfalls Rampen angeordnet werden.

13. Optionaler Haltepunkt West S 1/U 1

Bei der Betrachtung des Haltepunktes sollte ein vollwertiger Umsteigepunkt mit Verlegung der U-Bahn-Bahnsteige geplant werden. Die Strecke der U 1 ist für den zweigleisigen Betrieb geplant und das Bauwerk EÜ/U1 bei km 43,491 wird nach der derzeitigen Planung komplett neu gebaut. Daher muss diese Möglichkeit eines vollwertigen Umsteigepunktes unbedingt mit bzw. weiter betrachtet werden. Für eine Prognose der Umsteiger bzw. Nutzer würde diese Variante günstiger ausfallen, da diese Version das vorhandene Gewerbegebiet sehr gut erschließen würde.

14. Schallschutz

Die Vorentwurfsplanung zur S4 sieht 2 m bis 5 m hohe Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 4.840 m südlich der Bahn und 2.624 m nördlich der Bahn im Stadtgebiet vor. In einzelnen Abschnitten sind auch 6 m hohe Wände möglich. Gesetzliche Grundlage ist die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Stichwort: Lärmvorsorge).

In diesem Zusammenhang ist auf folgende Aspekte besonders hinzuweisen:

- Durch hohe Lärmschutzwände werden wichtige ortsbildprägende und historische Sichtbeziehungen nachhaltig gestört. Genannt sei hier insbesondere der Erhalt der historisch-barocken Stadtstruktur und deren Sichtachsen. Die Untere und die Obere Denkmalschutzbehörde teilen die Ansicht der Stadt.
- Hohe Lärmschutzwände verursachen eine ortsbildtrennende Wirkung mit dem Resultat, dass die Stadt Ahrensburg in eine Nord- und eine Südstadt getrennt wird.
- Biotopverbunde werden unterbrochen.
- Lange und hohe Lärmschutzwände schaffen dunkle und schwer einsehbare Bereiche; die soziale Kontrolle durch das Umfeld ist somit eingeschränkt.
- Die Wände werden in kurzer Zeit mit Graffiti besprüht sein. Im Zusammenwirken mit der eingeschränkten sozialen Kontrolle wird sich ein „Dunkle-Gassen-Milieu“ entwickeln, welches Übergriffe begünstigt.

Der Stadt Ahrensburg ist bewusst, dass die Bahnlinie Hamburg-Lübeck einen erheblichen Einfluss auf die positive Entwicklung der Stadt hatte und hat. Dennoch war es auch immer ein Ziel der Stadt, die optischen Auswirkungen der Bahn so gering wie möglich zu halten. Dies zeigte sich insbesondere bei der Gleisquerung der vielbefahrenen Manhagener Allee vor zwei Jahrzehnten. Die Stadt konnte eine optisch dominante Brückenlösung zugunsten einer Untertunnelung verhindern. Aber auch die Verhinderung von Fußgängerbrücken bei der Hagener Alle und der Manhagener Allee sowie andere Projekte, Einzelbauvorhaben oder Freiflächenplanungen der letzten Jahrzehnte waren darauf ausgerichtet, die Barriere-Wirkung der Bahnlinie gestalterisch und funktional zu reduzieren.

Zudem führte der Bau des Bahnhoftunnels mit dem anspruchsvoll gestalteten Ausgangsbauwerk dazu, dass sich die Ladestraße von einer „Hinterhofstraße“ zu einer angenehm zu begehenden innerstädtischen Straße entwickelte. Die südlichen Stadtbereiche bekamen nun endlich „ihren“ Zugang zum Hauptbahnhof der Stadt, der ab sofort sehr stark benutzt wurde. Die künstlerisch anmutenden Tunnelabgänge auf den Gleisanlagen tragen zu einem ansprechenden Bahnhofsumfeld bei.

Als Alternative für hohe Schallschutzwände im Zuge der S4-Planung drängt die Stadt Ahrensburg auf gleisnahe Schallschutzmaßnahmen und ergänzenden passiven Schallschutz.

Auch außerhalb der Innenstadt werden niedrige Lärmschutzwände bevorzugt. In regelmäßigen Abständen sind Durchlässe für Kleintiere einzuplanen, um einen Wildwechsel zu ermöglichen und den Biotopverbund nicht über Gebühr zu zerschneiden.

Tieferlegung der Gleislagen im Stadtgebiet

Angesichts der oben genannten Aspekte bitte ich eindringlich um Prüfung und Bewertung der Möglichkeit der Tieferlegung der die Stadt Ahrensburg durchschneidenden Gleisanlagen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die dauerhafte Beeinträchtigung des Stadtbildes die Akzeptanz des Projektes in Ahrensburg durchaus in Frage stellen könnte.

Einmalig zu erwartende höhere Kosten dürfen meines Erachtens nicht automatisch ein „Denkverbot“ in diese Richtung bedeuten.

15. Ehemaliger Bahnübergang Am Weinberg/Gänseberg

Der ehemalige Bahnübergang sollte als fußläufige Unterführung in direkter Anbindung zwischen Innenstadt und Gewerbegebiet Nord wieder hergestellt werden.

16. Zusätzliche Gleisquerung südlich neuer Haltepunkt West S4/U 1

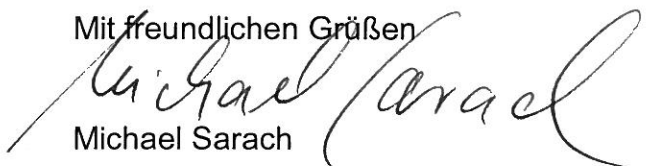
Zur Minderung der Barriere-Wirkung und Förderung der Biotopvernetzung nach Westen (Neuer Teich) ist ein Durchlass unter dem Bahndamm in Verlängerung der sogenannten Moorwanderwegbrücke und mit der möglichen Anlegung eines Wanderweges vorzusehen. Diese Maßnahme wäre wahrscheinlich als Ausgleichsmaßnahme nach dem Naturschutzrecht anrechenbar.

17. Entwässerung

Die geplante Gleisentwässerung ist bei weiteren Planungsschritten mit dem Stadtentwässerungsbetrieb abzustimmen.

Abschließend möchte ich noch auf meine Stellungnahmen vom 27.11.2012 und vom 10.12.2012 verweisen.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Sarach