

GASTBEITRAG: GEGEN LÄRM - S4 NUR BIS RAHLSTEDT

Gastbeitrag zum Kommentar von Dorothee Schmidt zum Beitrag „Lärmschutzwände in Ahrensburg: Wie können sie verhindert werden?“ von Prof. Dr. Wilhelm Hummeltenberg.

Sehr verehrte Frau Schmidt,

auch ich kann mich nur darüber wundern, wie unsere Politiker den „Trojaner S4“ bejubeln und mit ihm die Güterzüge im Güterverkehrskorridor 3 „Stockholm/Oslo - Neapel“ willkommen heißen. Die S4 soll im selben Takt verkehren wie die U1, d.h. in Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 10- und sonst im 20-Minuten-Takt. Dann würden U1 und S4 in HVZ zusammen pro Stunde 12-mal von Ahrensburg nach Hamburg fahren, der Regionalexpress aber nur einmal. Das wäre widersinnig und nicht bedarfsgerecht!

Unsere Politiker sollten mit der DB Netz AG besser über eine Ableitung der Güterzüge im Güterverkehrskorridor 3 über die Strecke „Lübeck - Büchen - Lüneburg“ verhandeln, zumal diese Strecke zum Hub Lehrte und weiter zum Brenner-Basistunnel um 31 km kürzer ist als der Umweg von Lübeck über Hamburg. Ihre Elektrifizierung ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Potentiellen Bedarf (PB) vorgesehen. Es wäre angebracht, dass unsere Politiker sich für eine Aufnahme der Streckenertüchtigung „Lübeck - Büchen - Lüneburg“ in den Vordringlichen Bedarf (VB) einsetzen! Die Güterzüge Richtung „Stendahl - Magdeburg“ werden ohnehin die Route „Lübeck - Bad Kleinen - Schwerin“ wählen.

Ich habe den Eindruck, die S4-Willkommenskultur hat bei der Stadtverwaltung Ahrensburg und der Lokalpolitik zu argen Kontrollverlusten verführt. Deshalb weise ich hier auf die gesetzlichen Grundlagen für die Ausbauplanung der Strecke Lübeck - Hamburg hin. § 3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) setzt für die Förderungswürdigkeit eines Verkehrsvorhabens voraus, dass es

a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,

b) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist.

Die Wirtschaftlichkeit ist i.d.R. mittels Standardisierter Bewertung nachzuweisen.

Die Verkehrsanalyse zeigt: Es wäre falsch, die RB 81 vollständig durch eine S4 zu ersetzen. Vielmehr sind nur die Funktionen der RB81 als Vorortbahn auf eine S-Bahn im Hamburger Stadtgebiet zu übertragen und dort weiter auszubauen. Da die geplante S-Bahn-Neubaustrecke 1249 maximal bis Gartenholz führen soll, würde der Streckenabschnitt Gartenholz - Bargteheide zum Flaschenhals. Es wäre kontraproduktiv und nicht verkehrsgerecht, wenn eine S4 in diesen Abschnitt im 20 Minuten-Takt seitlich einfährt und mit Höchstgeschwindigkeit 140 km/h belegt, während eine RB81 im DoSto-Betrieb auf ihm lediglich im 1/2h-Takt mit Höchstgeschwindigkeit 160 km/h fährt. Jedoch gebieten Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit, die S-Bahn-Strecke nur bis Rahlstedt zu bauen.

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung setzt das Schnell-Langsam-Konzept um, indem es für die Zuläufe in den Schienenknoten Hamburg (mit Beispielen vom Zulauf von Neumünster/Elmshorn) besagt:

- Regionalexpress(RE)-Züge sammeln die Fahrgäste in den entfernten Landesteilen und Mittelzentren, um sie vom Rand der Metropolregion ohne Halt in ihren Kern zu fahren; Beispiel: RE6, RE7/RE70.
- Metroexpresszüge (Regionalbahnen/RB) sammeln die Fahrgäste in der Metropolregion und fahren sie dann direkt in den Kern; Beispiel: RB61/RB71.
- S-Bahnen sammeln und verteilen die Fahrgäste innerhalb der Kernregion; Beispiel: S3 ab Pinneberg nach Altona und durch den City-Tunnel.

Das Schnell-Langsam-Konzept trägt dem Umstand Rechnung, dass Pendler auf schnelle Verbindungen in den Kern einer Metropolregion angewiesen sind. Auf dem Zulauf von Lübeck wird es nur partiell von RE8/RE80 umgesetzt. Für eine umfassende Realisierung bedarf es einer S4 „Rahlstedt – Hamburg Hbf“. Nach ihrer Inbetriebnahme ist die RB81 in einen Metroexpress ohne Halt zwischen Rahlstedt und Hamburg Hbf zu überführen. Eine S4 bis Ahrensburg im 20 Minuten-Takt (außer HVZ) wäre mangels Synchronisation mit dem Stadtbusverkehr Ahrensburg im 1/h2-Takt nicht verkehrsgerecht. Die Knotenstudie Hamburg aus dem Jahr 2009 empfiehlt zudem, dass alle RE-Züge (außer den beiden Sprinter-Paaren „Hamburg – Lübeck“) in Ahrensburg halten.

Die Beschlussvorlage 2017/003 „Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der geplanten S-Bahnlinie 4“ zur Sitzung von Umwelt- und Bau/Planungsausschuss am 15.02.2017 zeigt, dass die Stadtverwaltung Ahrensburg das „Schnell-Langsam-Konzept“, welches ebenso auf den Zuläufen von Uelzen/Lüneburg und Bremen/Rotenburg/Tostedt realisiert ist, sowie die weiteren verkehrspolitischen Empfehlungen entweder nicht verstanden hat oder sich darüber hinweg setzen will. Im Übrigen ist die Bezeichnung der Beschlussvorlage irreführend; denn die Lärmschutzmaßnahmen gelten nicht einer S4, sondern dem um ca. 20 dB höheren Geräuschpegel von Güterzügen (inkl. Gefahrguttransporten auf der Schiene).

Das methodische Vorgehen bei der Planung von Verkehrsanlagen gibt die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in Teil 3, Abschnitt 4, Anlage 13, vor. Sie beschreibt die Grundleistungen und die Besonderen Leistungen bei Vorplanung (Leistungsphase/Lph 2) und Entwurfsplanung (Lph3). Danach hätten in Lph 2 eine Nutzen-Kosten-Analyse und die Wirtschaftlichkeitsprüfung erfolgen und in Lph 3 fortgeschrieben werden müssen. Erst dann sieht Lph3, Grundleistung (i), vor, dass die Schallimmissionen von der Verkehrsanlage nach Tabellenwerten ermittelt und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festgelegt werden.

Die Stadtverwaltung Ahrensburg wäre gut beraten, ihr Vorgehen an der HOAI zu orientieren und die „Standardisierte Bewertung S-Bahn S4“ abzuwarten, bevor sie selbst über deren Verkehrsgerechtigkeit und Wirtschaftlichkeit entscheidet und Haushaltsmittel für Untersuchungen zu Schallschutzmaßnahmen an der Strecke 1120 einsetzen will.

Prof. Dr. Wilhelm Hummeltenberg, Ahrensburg