



**Pressemitteilung zur Veranstaltung
"S 4 und autobahnparallele Fernbahngleise"
am 08.02.2019 in Hamburg-Rahlstedt**

Vorstellung der "Argumentationsschrift für eine Eisenbahn-Neubaustrecke von Hamburg nach Lübeck entlang der A 1" vom 14.11.2018 von Dr. Martin Vieregg, Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung

An der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck ist bis Bad Oldesloe der Bau von zusätzlichen Gleisen erforderlich: Die Bahnstrecke gewinnt an Bedeutung durch den geplanten Ausbau der Vogelfluglinie Hamburg - Kopenhagen mit Fehmarnbelt-Tunnel, gleichzeitig wird von der Hamburger Bürgerschaft eine neue S-Bahn-Linie S4 nach Bad Oldesloe gewünscht, die auf Hamburger Stadtgebiet mehrere neue Stationen erhalten soll.

Die Bahnlinie verläuft bis Ahrensburg auf 12 km Länge durch beidseitig bebauten Gebiet: Der für das 3. und 4. Gleis sowie eine dritte Lärmschutzwand erforderliche Platz ist jedoch nicht vorhanden, die Anwohner müssen deshalb fast auf gesamter Länge ihre Gärten abgeben und es müssen zahlreiche Gebäude abgerissen werden. Die 6 m hohen Lärmschutzwände reichen nicht aus, die gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen und es müssen allein auf den ersten 3 km in 1400 Fällen zusätzlich Lärmschutzfenster in den Häusern nachgerüstet werden.

Nördlich Rahlstedt verläuft die Bahnlinie durch das Naturschutzgebiet "Stellmoorer Tunneltal/Höltigbaum" mit FFH-Status. Nach EU-Recht muss eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erstellt werden. Fällt diese negativ aus, so muss zwingend eine Alternative realisiert werden. Diese Prüfung steht noch aus.

Das über 1 Mrd EUR teure Projekt generiert im Fernverkehr keinen Nutzen: Südlich Ahrensburg Gartenberg erhält der Nahverkehr zwar eigene Gleise und schafft somit Platz auf den Ferngleisen, doch zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe sollen die S-Bahnen auf den Ferngleisen verkehren und nördlich Ahrensburg sogar das Gegengleis ebenerdig queren, so dass in der Summe kein Kapazitätsgewinn für den Fernverkehr entsteht. Die Höchstgeschwindigkeit der ICE-Züge bleibt wie heute bei 140 bis 160 km/h. Entsprechend gering fällt die Bundesbeteiligung aus: Das Projekt wird vom Bund



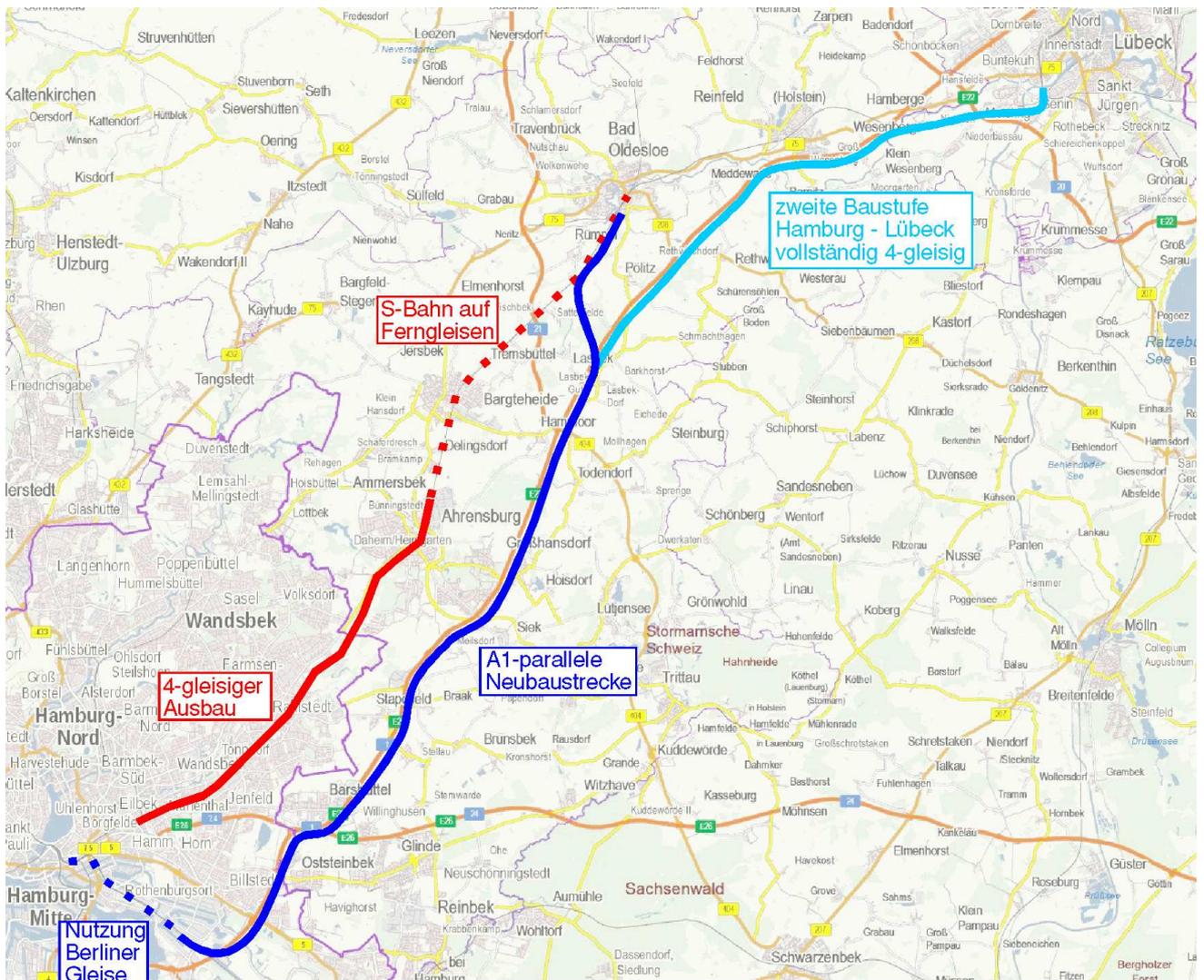
weitgehend als Nahverkehrsprojekt eingestuft und der Bund zahlt kaum mehr als den üblichen 60% Zuschuss über das GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) und keine nennenswerten Anteile über den BVWP (Bundesverkehrswegeplan), für deren Finanzierung der Bund allein zuständig ist. So bleiben die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein auf 400 Mio EUR Eigenbeteiligung sitzen.

Im gesamten norddeutschen und skandinavischen Fernbahnnetz wird die Bahnlinie Hamburg - Lübeck die letzte Lücke im Schnellfahrnetz sein, denn alle anderen Abschnitte werden oder sind ausgebaut für Geschwindigkeiten von 200 bis 250 km/h. Mit dem inzwischen als grundlegendes Planungsprinzip erhobenen "Deutschlandtakt" ist eine Fahrzeit von Hamburg nach Lübeck von knapp 30 Minuten erforderlich. Doch mit dem geplanten Streckenausbau beträgt die Fahrzeit wie heute 36 Minuten. Dadurch gehen diverse Anschlüsse in Hamburg verloren und ICE-Züge von Süden können nicht nach Lübeck durchgebunden werden.

Die "Bürgerinitiative an der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck" e. V. hat die Münchner VIAREGG-RÖSSLER GmbH beauftragt, als Alternative zur bisherigen unbefriedigenden Ausbauplanung eine Neubaustrecke von Hamburg-Moorfleet entlang der Autobahn nach Bad Oldesloe und weiter nach Lübeck zu planen, um die bestehende Bahnlinie exklusiv für die S-Bahn nutzen zu können. Diese Planung liegt inzwischen in topographischen Lageplänen vor. Ergebnis der Planung sind die folgenden Kernpunkte:

- (1) Der Bau einer Neubaustrecke entlang der Autobahn A1 ist technisch gut umsetzbar. Trotz der unterstellten Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h kann die neue Trasse gut der bestehenden Autobahn in enger Bündelung folgen.
- (2) Der Neubau von Moorfleet bis Bad Oldesloe ist um 100 bis 200 Mio EUR kostengünstiger als der bislang geplante Ausbau, obwohl er die Viergleisigkeit bis Bad Oldesloe und nicht nur bis Ahrensburg herstellt.
- (3) Es werden keine Anwohner entlang der Autobahn zusätzlich belastet. In den wenigen Bereichen, wo die neue Bahntrasse nahe von Wohnhäusern verläuft, wird sie im Tunnel im heute schon bestehenden Lärmschutzdamm geführt.
- (4) Die Bahntrasse kann auch im Bereich der Anschlussstellen eng mit der Autobahn gebündelt werden. Es wurden entsprechende bauliche Vorschläge ausgearbeitet.
- (5) Die Neubaustrecke bis Bad Oldesloe ermöglicht eine Fahrzeit Hamburg - Lübeck von 30 Minuten, die vollständige Neubaustrecke bis Lübeck von 25 Minuten. Damit werden in Hamburg die Anschlüsse erreicht und es können auch ICE-Züge durchgebunden werden.

- (6) Langfristig ist noch ein zweigleisiger Ausbau von Bad Oldesloe über Bad Segeberg nach Neumünster für 200 bis 230 km/h vorstellbar, der die Fahrzeit von Hamburg nach Neumünster auf 30 und nach Kiel auf 50 Minuten verkürzt.
- (7) Nur die Neubaustrecke verspricht im Fernverkehr einen Nutzen. Im Unterschied zur bisherigen Planung wird deshalb der Bund einen nennenswerten Anteil der Strecke eigenständig über den BVWP (Bundesverkehrswegeplan) finanzieren. Zusammen mit den insgesamt geringeren Kosten sinkt dann der gemeinsame Finanzierungsbeitrag der zwei Länder auf voraussichtlich unter 200 Mio EUR.



Übersichtskarte Ausbau (rot) versus A1-paralleler Neubau (blau)

Weitere Dokumente:

<http://www.vr-transport.de>

Diese Pressemitteilung, Textbericht, Lagepläne Din A3, Lageplan Großformat