

An die Bezirksversammlung

## **Maßnahmen gegen die Trennung des Stadtteils durch die ausgebaute Bahnstrecke („S4“)**

### **Sicherheit des Stadtteils**

Hamburg, 18.6.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bitte die Bezirksversammlung, Maßnahmen zu ergreifen, um der Teilung Wandsbeks, insbesondere Rahlstedts, durch den Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck („S4“) entgegenzuwirken und um die Sicherheit der Bevölkerung in Hamburgs Osten zu gewährleisten.

Dabei ist mir bewusst, dass der Ausbau der Bahnstrecke nur teilweise der Verbesserung der Anbindung von Hamburgs Osten mit öffentlichem Nahverkehr dient und die Bezeichnung Bauvorhaben „S4“ daher zu kurz greift. Ein wesentlicher Aspekt des Ausbaus ist die Ertüchtigung der Strecke für die Abwicklung des Güterverkehrs mit Skandinavien, der mit der Fertigstellung der festen Fehmarn-Belt-Querung voraussichtlich im Jahre 2027 nicht mehr über die „Jütlandlinie“ sondern über die Achse Puttgarden – Lübeck – Hamburg abgewickelt werden wird (Erläuterungsbericht der 1. Planänderung zum Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost), Abschnitt 2, unter 3.3 – abzurufen unter <https://www.hamburg.de/bwi/np-aktuelle-planfeststellungsverfahren/17002894/s4/> , im Folgenden „Erläuterungsbericht“).

#### **I. Grundsätzliches**

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Planung des Vorhabens mangelhaft ist.

Die Beeinträchtigungen und die Gefahren für die Bevölkerung im gesamten Hamburger Osten sind nicht hinreichend berücksichtigt worden.

Bei der Betrachtung der alternativen Strecken (Ziffer 3.3. des Erläuterungsberichts) sind die Alternativen verworfen worden, weil der zu erwartende Verkehr der dort lebenden Bevölkerung (Stadtteile Hamburg-Hamm und Hamburg-Jenfeld) nicht zumutbar ist bzw. die Eingriffe in „Lebensräume und Umwelt“ zu nachteilig wären (Ziffer 3.5 des Erläuterungsberichts). Warum diese Belastungen der Bevölkerung in Wandsbek, namentlich Rahlstedt, und dem Stellmoorer Tunneltal zumutbar sind, ergibt sich aus dem Bericht nicht.

#### **II. Zerschneidung aller Stadtteile im Hamburger Osten**

Das Bauvorhaben führt dazu, dass sämtliche Stadtteile im Hamburger Osten zerschnitten werden. Schon jetzt wirkt sich die Bahnstrecke trennend auf die Stadtteile aus. Durch die vorgesehenen Lärm-schutzmaßnahmen wird diese Trennung weiter vertieft: denn im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke

werden fast überall entlang der Strecke bis zu 6m hohe Lärmschutzwände installiert werden, die optisch und städtebaulich die Stadtteile trennt.

Während in Hamburgs Westen Maßnahmen dazu ergriffen werden, dass Stadtteile wieder zusammenwachsen (Stichwort „Deckel A7“), wird im Hamburger Osten, unter anderem im bevölkerungsreichsten Stadtteil Hamburgs, Rahlstedt, die Teilung vertieft.

Der Bau der S4 und der parallelen Fernbahngleise wird sich kaum mehr verhindern lassen. Umso wichtiger ist es, alles zu unternehmen, um der dadurch bedingten Teilung entgegenzuwirken.

Perspektivisch könnte der Teilung in Rahlstedt dadurch entgegengewirkt werden, dass das Gelände weiträumig abgesenkt wird, um die Teile nördlich und südlich der Bahntrasse zu verbinden. Die Bahntrasse könnte dann auf einer Brücke über den dann neuen Ortskern von Rahlstedt hinweggeführt werden („Neue Mitte Rahlstedt“). Zumindest der neue Busbahnhof könnte insgesamt unter den Bahngleisen gebaut werden; er würde so ein wichtiges Bindeglied zwischen den geteilten Ortsteilen.

Weil dieses Vorhaben kaum kurzfristig umgesetzt werden wird, sind kurzfristig andere Maßnahmen zu ergreifen. Tatsächlich nimmt zB Ahrensburg sich die Planung in Rahlstedt als Negativ-Beispiel und versucht, eine Teilung wie in Rahlstedt zu verhindern und Änderungen der Planung auf Stormarner Gebiet zu erreichen (Beispiel hier: <https://www.shz.de/lokales/bargteheide-ahrensburg/artikel/politiker-ahrensburg-reichen-resolution-gegen-s4-projekt-ein-44780635> Die Bahn hat diese Bedenken aufgegriffen und die Planung für den 3. Bauabschnitt, namentlich Ahrensburg, geändert: dazu zuletzt die Gesamtprojektleiterin für die neue S-Bahn-Linie S4, Frau Amina Karam im Hamburger Abendblatt vom 30.5.2023: <https://www.abendblatt.de/region/stormarn/ahrensburg/article238531715/S-4-Chefplanerin-Meinung-der-Ahrensburger-ist-uns-wichtig.html> So sind für Ahrensburg jetzt transparente Lärmschutzwände vorgesehen; diskutiert werden auch „noise-breaker“, die keine 2m hoch sind; dazu: <https://www.abendblatt.de/region/stormarn/ahrensburg/article238568733/So-sollen-Stormarns-Bahnhoefe-fuer-die-S4-aussehen.html> und <https://www.abendblatt.de/region/stormarn/ahrensburg/article238683717/S4-Laermschutz-Reichen-1-32-Meter-Waende-fuer-Ahrensburg.html>

Auch auf Hamburger Gebiet, namentlich in Rahlstedt, muss die Planung wenigstens geändert werden, um die Beeinträchtigungen zu reduzieren. Namentlich sind ebenfalls transparente Lärmschutzwände oder „noise-breaker“ vorzusehen.

### **III. Sicherheit**

Weiter bitte ich um Auskunft, wie die Sicherheit der Bevölkerung der Stadtteile gewährleistet ist.

Wie sich aus Abschnitt 10.8. des Erläuterungsberichts ergibt, gibt es nur wenige Zugänge zur Strecke – getrennt nach der neuen S-Bahntrasse (Strecke 1249) und der ausgebauten Fernverkehrsstrecke (Strecke 1120). Ein Zugang mit schwerem Gerät oder auch nur Fahrzeugen ist offenbar nicht vorgesehen.

Für Gefahrguttransporte gibt es überhaupt kein Sicherheitskonzept. Aus 10.9.1 des Erläuterungsberichts ergibt sich, dass die Planung bei Gefahrguttransporten auf den „Vorsorgegrundsatz“ vertraut, d.h. darauf, dass die Gefahrguttransporte so sicher sind, dass kein Unfall passieren wird. Eine Planung dafür, wie bei Unfällen vorgegangen wird, gibt es offensichtlich nicht. Und das im bevölkerungsreichsten Stadtteil Hamburgs und das mit Blick auf die „überlangen“ Güterzüge von 835m Länge (Ziffer 3.3 des Erläuterungsberichts). Nicht einmal der Zugang zur Strecke ist gewährleistet.

Nicht auszudenken, was passiert, wenn auf der Strecke zB Kesselwagen mit gefährlichen Gütern verunglücken.

