

Stichpunkte für den Hauptausschuss am 9.10.2017

Bei einer grundsätzlichen Zustimmung zum Ausbau einer S4 wird das konkrete Vorgehen allerdings in folgenden Punkten kritisiert.

1. Die Zusagen im Rahmen der Bürgerbeteiligung aus den Jahren 2012/13 sind nicht eingehalten worden. Diese betreffen die Auswirkung verschiedenerer Planungsvarianten hinsichtlich der Umwelt und der Kosten.

2. Wesentliches Ziel der S4-Planungen ist es, den Güterverkehr auf der Strecke Hamburg-Lübeck auf 120 Züge täglich zu steigern. Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren S.13 „(...) *Diese so genannte Entmischung führt dazu, dass mehr Trassen für den schnellen Nahverkehr, den Fern- und Güterverkehr zu Verfügung stehen.*“ und S. 23 „(...) *120 Güterzüge pro Tag. Der Schienengüterverkehr (SGV) aus Skandinavien hat zur Zeit als Hauptzielrichtung Westdeutschland bzw. die Benelux-Länder (52-53%.) Knapp 10 % der SGV haben Quelle/Ziel die südliche Alpenregion, wie Italien. (...) Dadurch werden keine neuen Kapazitäten auf der Bestandsstrecke erschaffen, sondern Trassen für die Durchführung des prognostizierten gesteigerten SGVs frei gemacht.*“ Die Länge der Güterzüge soll zukünftig bis zu 850 m betragen. Laut Eisenbahnbundesamt sind etwa 17% der Züge Gefahrstofftransporte.

3. Die geplante Ausweitung des Güterverkehrs führt zu Lärmbelastungen, welche selbst durch 6-7 m hohe Lärmschutzwände nicht auf die vorgeschriebenen Grenzwerte begrenzt werden können.

4. Die Absicht, den gesamten Güterverkehr nach Skandinavien durch Wandsbek abwickeln zu wollen, lehnen wir ab.

5. Ein zweites Gütergleis auf der Strecke 1242 werden wir nicht akzeptieren.

6. Der Güterverkehr ist so in Menge und Geschwindigkeit zu begrenzen, dass 4m hohe Lärmschutzwände für ausreichenden Lärmschutz aller Anwohner sorgen.

7. Die geplanten neuen Haltestellen Claudiusstraße und Bovestraße sind weder notwendig noch kostenmäßig zu vertreten.

8. Die Planungen zum Wegfall des Bahnhofs Wandsbek basieren auf einer veralteten Variantenbetrachtung mit 5 Gleisen. Bei einem Verzicht auf die mittlere Lärmschutzwand (Mengen und Geschwindigkeitsbegrenzung s.o.) kann die Haltestelle Wandsbek erhalten bleiben und die schon getätigten Investitionen müssen nicht vorzeitig abgeschrieben werden. Bei einer gewünschten näheren Anbindung an das Bezirksamt Wandsbek kann diese über einen zweiten Ausgang im Tunnel der Robert-Schumann-Brücke erfolgen.

9. Die bisherige Streckenplanung sieht massive Eingriffe in die Eigentumsrechte betroffener Anwohner vor. Schon 2012 vorgetragene, alternative Streckenführungen, welche die Eingriffe deutlich verringern und den Bauablauf vereinfachen können, sind nicht untersucht worden.

10. Insgesamt enthält die vorgelegte Planung so viele planungsrechtliche Probleme, dass von einer zügigen Umsetzung der Planungen nicht ausgegangen werden kann, wie die Vielzahl detaillierter Einwendungen gezeigt hat. Ohne einen Ausgleich mit den betroffenen Anwohnern sind langwierige rechtliche Auseinandersetzungen vorherzusehen. Die Stadt hat damit ja Erfahrungen.

Zur Einordnung der Problematik von S-Bahnausbau und massiver Steigerung des Güterverkehrs dient eine sehenswerte ZDF-Dokumentation, welche auch als Blaupause für die Planungen in Hamburg angesehen werden kann.

<https://www.zdf.de/dokumentation/zdfzoom/zdfzoom-bahn-ohne-plan-100.html>