

Wir geben im Folgenden – kurz gefasst – die Ausführungen unseres Mitgliedes und Rechtsanwalts Dr. Jürgen Mattulat anlässlich der Mitgliederversammlung am 03.12.12 wieder, die den Standpunkt von Lärmschutz-Rahlstedt-e.V. darstellt:

1. Was wollen wir ?

- a) Wir wollen die S 4, d.h. eine Verbindung von Hamburg bis Bad Oldesloe. Diese S-Bahn Verbindung muss einen 10-Minuten-Takt vorsehen, pünktlich und sicher sein.

- b) Wir wenden uns auch nicht gegen den von Schweden und Dänemark favorisierten **Europakorridor**. Dieser Europakorridor mit einer festen Verbindung Fehmarn-Belt-Querung wird die Voraussetzungen für Schweden und Dänemark dafür schaffen, in Zukunft mit Güterhochgeschwindigkeitszügen über Deutschland nach Südspanien und Südditalien zu gelangen. Das europäische Netz von Hochgeschwindigkeitsgüterzügen wird schnell wachsen und schafft einen effektiven Güterverkehr auf der Schiene.

2. Was wollen wir nicht !?

- a) Wir wollen nicht, dass ohne Not für die S-Bahn zwei weitere Gleise im Rahmen der Planung vorgesehen werden. Nach unserer Auffassung ist es durchaus möglich, eine S-Bahn durch die Schaffung eines weiteren Gleises zu planen, die die obigen Voraussetzungen, nämlich Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit gewährleistet.

b)

Wir wollen nicht, dass ohne Not in das Privateigentum eingegriffen wird. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Grundstücke „Küperkoppel“ und teilweise der Grundstücke in Rahlstedt. Des Weiteren wollen wir nicht, dass der Abriss der vorhandenen Bahnhöfe erfolgt, zumal der Bahnhof Wandsbek unter Denkmalschutz steht.

c)

Auch in Rahlstedt muss der Eingriff in das Privateigentum minimiert werden, was durch einen dreigleisigen Ausbau möglich ist. Des Weiteren wollen wir nicht, dass durch die Fehmarnsundquerung auf der Strecke zwischen Rahlstedt, Tonndorf und Wandsbek, insbesondere nachts, ein Güterverkehr sich ergeben wird, der für die Anwohner nicht hinnehmbar ist, selbst wenn man den Bau der Lärmschutzwände berücksichtigt. Wir wollen nicht, dass der Transitverkehr über die Strecke Hamburg-Tonndorf-Wandsbek geführt wird, sondern der zu erwartende Güterzugverkehr um die Metropole Hamburg herum geführt wird.

3. Was fordern wir

Wir fordern hinsichtlich der S 4 und des zu erwartenden Gütermehrverkehrs eine Alternativplanung.

Durch eine Netztrennung zwischen Güterverkehr und Personenverkehr ist es möglich, von vier Gleisen Abstand zu nehmen und lediglich drei Gleise zu bauen. Abgesehen von der Tatsache, dass hierfür allenfalls ein Drittel der vorgesehenen Kosten anfallen dürfte, blieben nach unserer Auffassung die Bahnhöfe Rahlstedt und Wandsbek erhalten. Es kommt indessen dazu, dass bei einer derartigen Planung das Allgemeinwohl berücksichtigt wird.

Es geht nicht an, den Anwohnern der Küperkoppel von ihren Grundstücken ca. 13 m zu nehmen, obwohl bei einem dreigleisigen Ausbau allenfalls 5 bis 6 m erforderlich wären.

Aus diesem Grunde dürfte es schwer fallen, eine Enteignung oder vorläufige Besitzeinweisung zu erreichen, da andere Alternativen vorhanden sind, die das Allgemeinwohl in den Vordergrund stellen.

Eine Alternativplanung könnte vorsehen, dass unter Beachtung der Grundsätze der Netztrennung und der Netzstandardisierung zusätzliche Gleise vermieden werden. Voraussetzung hierfür ist, dass der „langsame“ Güterverkehr auf Alternativstrecken verlagert wird, insbesondere im Hinblick auf den wachsenden Verkehr aus der Fehmarnsundquerung.

Nimmt man den Güterverkehr im Rahmen der Netztrennung von der Strecke Rahlstedt-Tonndorf-Wandsbek, so führt dies zu einer erheblichen Lärmminimierung.

Hierfür bieten sich Ertüchtigungen der Strecke von Lübeck - Bad Kleinen über Wittenberg nach Nauen oder auch über Büchen nach Lüneburg an.

Auch die alte Trasse von Bad Oldesloe Richtung Schwarzenbek könnte wieder in die Planung aufgenommen werden.

In keinem Falle ist einzusehen, aus welchem Grunde der von Schweden/Dänemark heranrollende Güterfernverkehr über die Metropole Hamburg geleitet werden muss.

Auch ist es denkbar, den Güterverkehr zwischen dem Hafen Hamburg und Lübeck um die Metropole Hamburg herumzuführen. Es müssen nur geeignete Planungen vorgenommen werden.

Werden diese Gesichtspunkte in ausreichender Weise berücksichtigt, so wird dadurch Folgendes erreicht:

1.

Durch lediglich ein zusätzliches Gleis wird das Allgemeinwohl in den Vordergrund gestellt und der Eingriff in das Privateigentum minimiert.

2.

Durch die Netztrennung und die Ertüchtigung der vorhandenen Gleise ist es möglich, den Güterverkehr mit seinen nicht hinwegzudiskutierenden Nachteilen aus unserem Bereich, nämlich Rahlstedt, Tonndorf und Wandsbek zu entfernen, so dass für diese Strecke lediglich Personenverkehr gegeben ist.

3.

Dies ist auch deshalb gerechtfertigt, weil mehr Güterzüge fahren, diese schneller sind und länger (zur Zeit 835 m) werden. Die hierfür erforderlichen Lärmschutzwände werden nicht ausreichen.