

Thema: Probleme der Projektstrecke „S 4-Hamburg“

1. S 4 und BVWP
2. Extreme Flächeninanspruchnahmen
3. Zwei neue Verkehrsstationen statt einer Vorhandenen
4. Erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten
5. Rechtmäßigkeitsprüfung durch Verwaltungsgerichte
6. Zeitschiene bei „Umplanung“

Grundkonsens

S-Bahn Projekt S 4 wird nicht in Frage gestellt

→ eine Menge Konfliktpotential entsteht erst gar nicht.

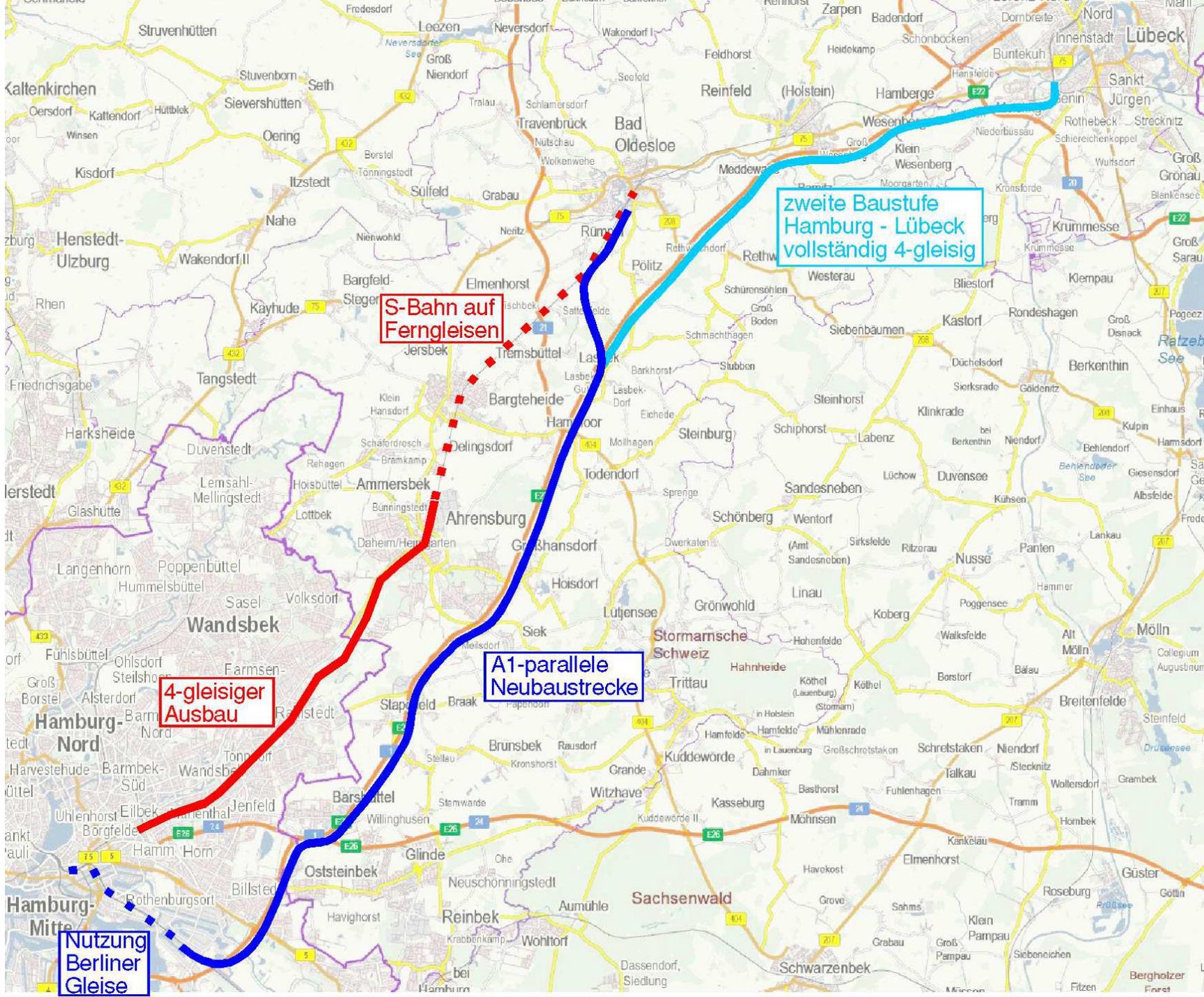
Es geht nur darum, wo die zwei neuen Gleise gebaut werden.

„A 1 der Schiene“

Ausfädelung:
Billwerder-Moorfleet



Dr. Viereggs
Studie





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

BVWP-update
06.11.2018

Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potenziellen Bedarfs

Stand: 05.11.2018

#ÖfterSchnellerÜberall

www.bmvi.de
Screenshot hinzugefügt
Ein Screenshot wurde Ihrer Dr

Veranstaltung 08.02.2019 Hamburg-Rahlstedt „S 4 und A 1-Variante für Ferngleise“
rechtsanwaltsbureau-goldschmidt.de

Knoten Hamburg

3	Ausbau S4 Hasselbrook - Ahrensburg	16	Verbindungskurve Harburg
5	Zusätzlicher Bahnsteig Hbf Gleis 9	20	Krbw Wilhelmsburg
6	Abstellanlage Wandsbek	21	Überwerfungsbauwerk Meckelfeld
7	Verkürzung Eingleisigkeit Ankemannsplatz Rothenburgsort	29	Bahnsteiggleis Elmshorn
		33	S4 West Altona-Nord



PB lfd. Nr. 39

Der Planfall umfasst auch die S 4 Ost und West (Gesamtkosten 1.200 Mio. €). Für dieses Teilprojekt müssen noch Finanzierungsbeiträge ermittelt werden, die sich aus dem Nutzen für Nahverkehr (= GVFG-Finanzierung) einerseits und Fern- und Güterverkehr (BSWAG) andererseits ergeben.

Gesamtkosten: 1.800 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 1.357 Mio. €

NKV = 2,9*

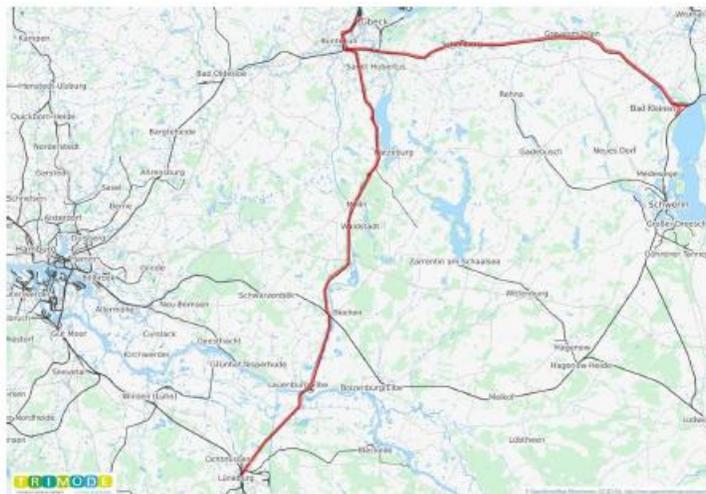


* Die Bewertungen enthalten keine Aussage hinsichtlich der Finanzierungsaufteilung BSWAG / GVFG der enthaltenen Nahverkehrsmaßnahmen. Diese Aufteilung ist im Nachgang überschneidungsfrei zu ermitteln.

30

Veranstaltung 08.02.2019 Hamburg-Rahlstedt „S 4 und A 1-Variante für Ferngleise“
rechtsanwaltsbureau-goldschmidt.de

ABS Lübeck – Schwerin / Büchen – Lüneburg



PB lfd. Nr. 18a

Lübeck – Schwerin:

Gesamtkosten: 133 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 96 Mio. €

NKV = 1,03

PB lfd. Nr. 18b

Lübeck – Büchen – Lüneburg:

Gesamtkosten: 359 Mio. €;

Erweiterungsinvestitionen: 263 Mio. €

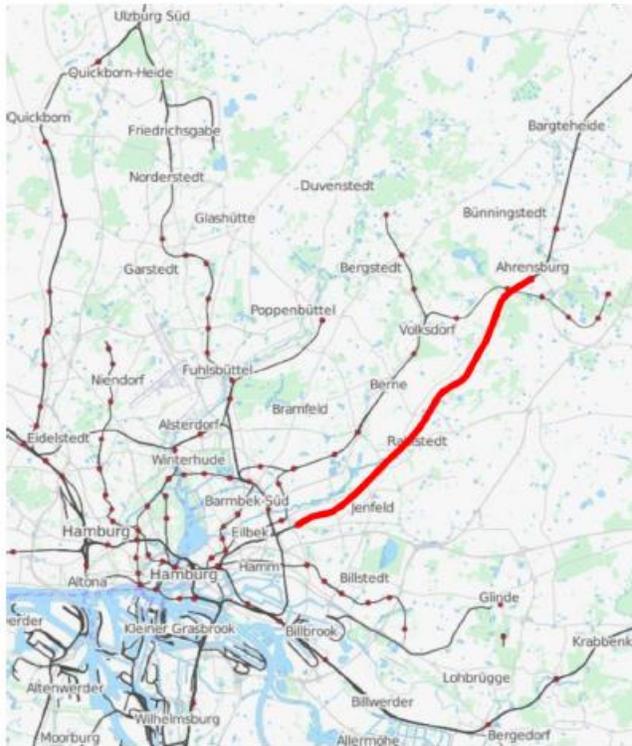
(NKV = 1,02)

Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (PB lfd. Nr. 39) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse.



16

ABS Hamburg – Ahrensburg



PB lfd. Nr. 25

Gesamtkosten: 247 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 175 Mio. €

(NKV = 0,1)

Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (PB lfd. Nr. 39) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse als ein dreigleisiger Ausbau.

31

Veranstaltung 08.02.2019 Hamburg-Rahlstedt „S 4 und A 1-Variante für Ferngleise“
rechtsanwaltsbureau-goldschmidt.de

Projekt „S 4“ ist **Mischprojekt**

→ SGV von FBQ muss in Prüfung einbezogen werden

Planfeststellungs-Richtlinie des EBA (Fassung März 2017) Nr. 4

→ Alternativenprüfung erforderlich

Planfeststellungs-Richtlinie des EBA (Fassung März 2017) Nr. 8

Verkehrsprognose: Güterzug-Zahlen Hamburg - Lübeck

Ist-Zahlen GV ca. 30 (15 je Richtung)

Prognose 2030 ca. 120 (60 je Richtung)* = 5 Güterzüge in der Stunde = alle 12 min

Stetiges weiteres Wachstum der Verkehrsleistung auf dieser Strecke

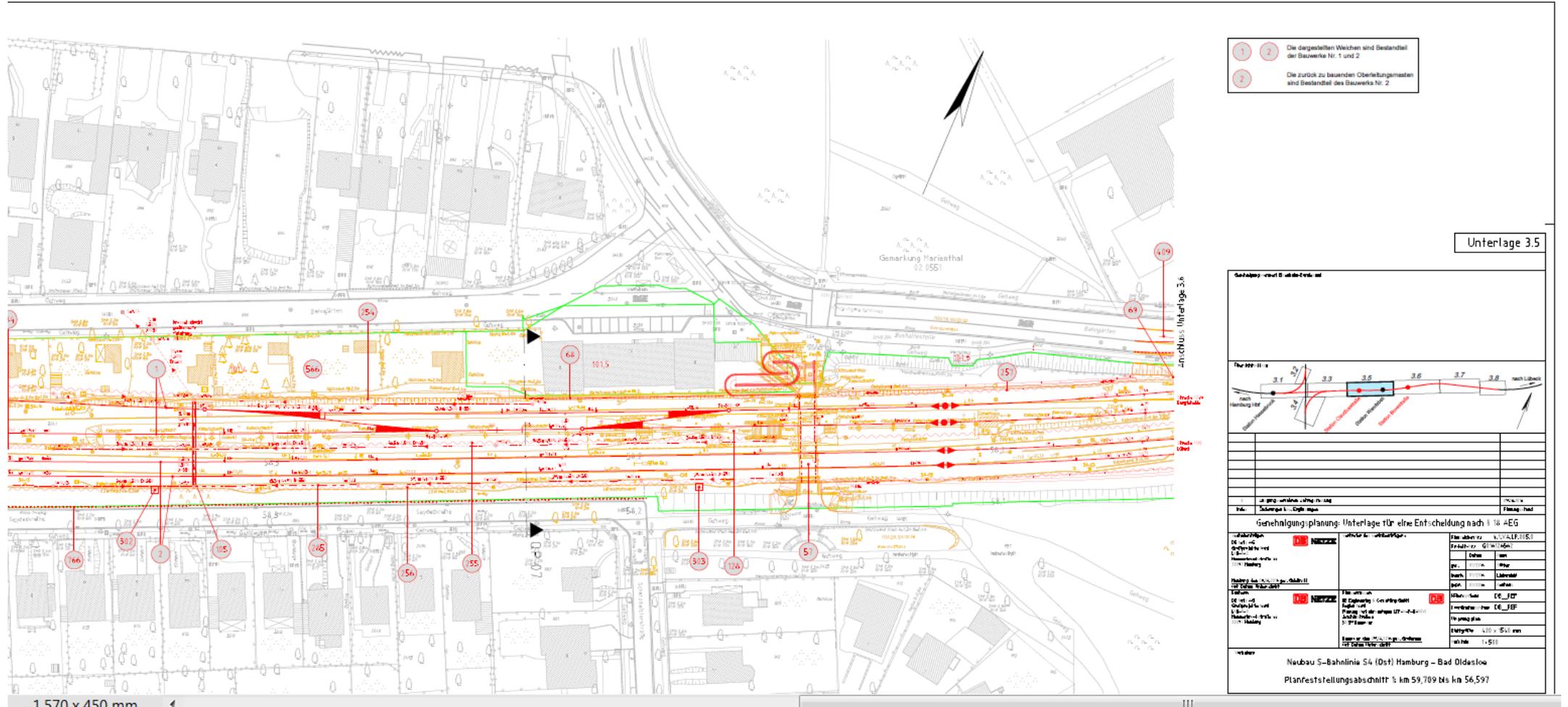
* Quelle: Erläuterungsbericht PFA 1

Flächeninanspruchnahmen

Projektstrecke: 12-Meter Streifen bei verdichteter Wohnraumbesiedlung nicht vorhanden

→ massiver Eingriff in private Hausgrundstücke
(Beispiele)

Bahnhof Wandsbek



Veranstaltung 08.02.2019 Hamburg-Rahlstedt „S 4 und A 1-Variante für Ferngleise“
rechtsanwaltsbureau-goldschmidt.de

Verkehrsstation „Bahnhof Wandsbek“

Bahnhofsgebäude denkmalgeschützt → kann nicht abgerissen werden → kein Platz für Bahnsteig und 4 Gleise

Deshalb soll Verkehrsstation dort zurückgebaut werden und im Abstand von wenigen 100 m sollen 2 neue Verkehrsstationen „Claudiusstraße“ (belegen Schlossgarten) und Bovestraße entstehen.

→ 5 Jahre lärmintensive Großbaustelle und Verkehrschaos in Wandsbek

Verkehrliche Effekte sehr fragwürdig:

„Claudiusstraße“: keine Busanbindung, keine Parkflächen

„Bovestraße“: Busstation in überschwemmungsgefährdeter Unterführung etc.

Finanzierung

Jetzt:

Gesamtkosten € 1,14 Mrd.

Länder sollen € 400 Mio zahlen (BMVI 31.01.2019)

„A1 der Schiene“:

Formal BVWP-Projekt → 100 % in der Finanzierungslast des Bundes

Praxis: Finanzierungsanteile

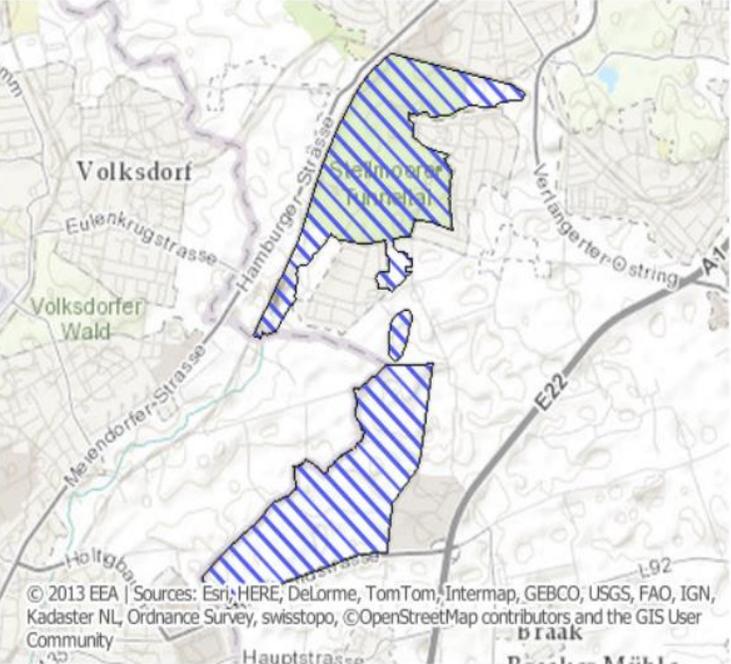
Finanzierungsvorteil für Länder im Vergleich zum Planprojekt zu erwarten (**siehe Chart 17 Vieregg**)

FFH Kammolchgebiet Höltigbaum/ Stellmoor FFH DE 2327-301 (seit 2004, 6 km²)

<http://eunis.eea.europa.eu/sites/DE2327301>

EUNIS Home Species Habitat types Sites Global queries References About EUNIS

Kammolchgebiet Höltigbaum / Stellmoor



Quick facts

- Natura 2000 site** (code DE2327301)
- Under **Habitats Directive**
- Since **September 2004**
- Country: **Germany**
- Administrative region: **Schleswig-Holstein** (DEF0)
- Surface area: **6 km²** (605.00 ha)
- Marine area: **0%**
- Located in **Atlantic** biogeographical region
- It protects **2** species of the Nature Directives
- It protects **4** habitat types of the Habitats Directive

Source and more information: [Natura 2000 Standard Data Form](#)

© 2013 EEA | Sources: Esri, HERE, DeLorme, TomTom, Intermap, GEBCO, USGS, FAO, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, swisstopo, © OpenStreetMap contributors and the GIS User Community

Interactive map
More images

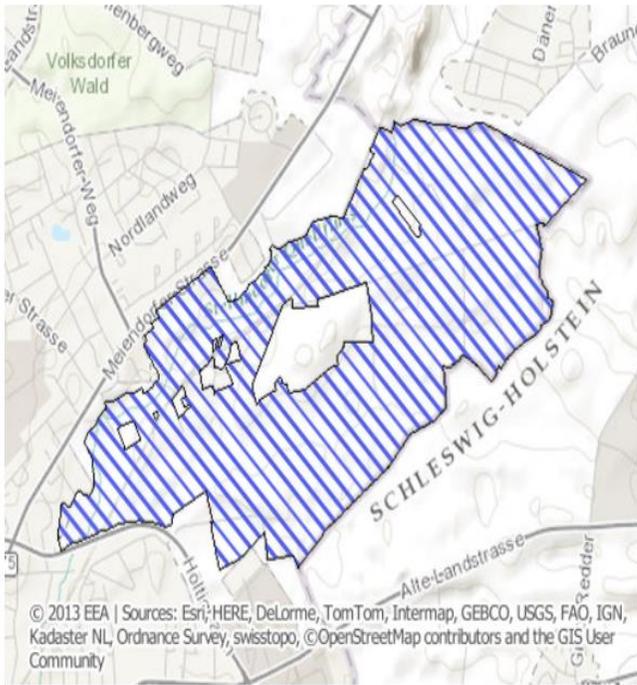
Veranstaltung 08.02.2019 Hamburg-Rahlstedt „S 4 und A 1-Variante für Ferngleise“
rechtsanwaltsbureau-goldschmidt.de

FFH-Gebiet Stellmoorer Tunneltal/ Höltigbaum

FFH DE 2327-302 (seit 2004 4,8 km²)

EUNIS Home Species Habitat types Sites Global queries References About EUNIS

Stellmoorer Tunneltal/Höltigbaum



Quick facts

- Natura 2000 site (code DE2327302)
- Under **Habitats Directive**
- Since **August 2004**
- Country: **Germany**
- Administrative region: **Hamburg** (DE60)
- Surface area: **5 km²** (480.00 ha)
- Marine area: **0%**
- Located in **Atlantic** biogeographical region
- It protects **5** species of the Nature Directives
- It protects **7** habitat types of the Habitats Directive

Source and more information: [Natura 2000 Standard Data Form](#)

© 2013 EEA | Sources: Esri; HERE; DeLorme, TomTom, Intermap, GEBCO, USGS, FAO, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, swisstopo, ©OpenStreetMap contributors and the GIS User Community

Interactive map
More images

Veranstaltung 08.02.2019 Hamburg-Rahlstedt „S 4 und A 1-Variante für Ferngleise“
rechtsanwaltsbureau-goldschmidt.de

Alternativen hinsichtlich folgender Prüfpunkte vergleichen

1. Bedarf nach Verkehrsprognose
2. Ermittlung und Gewichtung der **Raumwiderstände**
3. **Bautechnische Machbarkeit**
4. **Eisenbahnbetriebliche Eignung (EBWU)**
5. Wirtschaftliche Machbarkeit (**Nutzen-Kosten-Verhältnis „NKV“ ≥ 1** als BVWP-Berechnung oder Standardisierte Bewertung)

Grundlagenermittlung und Vorplanung auch für Alternativstrecke

1. Abwägungsvorgang

Grundlagenermittlung, alle Belange sammeln (Öff. Interesse an Verkehrserschließung, DLT, Raumwiderstände,...)

2. Abwägungsergebnis „richtig gewichten“

EBA hat planerischen Abwägungsspielraum (Gestaltungsfreiheit) ↔ Grenze: Abwägungsfehler

„Es geht auch anders, aber so geht es auch (Bertold Brecht: Mutter Courage)

Grenze: **„eine Variante drängt sich als vorzugswürdig auf“**

Eigentum, Gesundheit, FFH hoch

Bei Eingriffen in FFH-Gebiete und/ oder Beeinträchtigung prioritärer oder streng geschützter Arten sind die Gerichte streng:

Bei Vorhandensein einer verkehrlich vergleichbar geeigneten Alternativstrecke wird in aller Regel die Abwägungsentscheidung (Trassenwahl) der PFB korrigiert.

EU-Vorgaben für TEN-Strecken:

EU VO 1315/ 2013 Kap. II Art.10 Abs. 2 b:

Priorität haben Strecken, die eine „Verringerung der Belästigung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs“ herbeiführen

Zeitschiene bei „Umplanung“ im Vergleich

„Umplanung“: 2-3 Jahre

Im Rahmen des PFV für alle 3 PFAe gemeinsam

- AP mit transparentem, ergebnisoffenen Diskurs:
Vorplanung = Auseinandersetzung mit der Vieregg-Studie
Gemeinsame Diskussion
Entwurfsplanung der A1-Variante, dann Gegenüberstellung von
ursprünglicher Planstrecke und A 1-Variante bei gleicher Prüfungstiefe
Ergebnisfindung: Auswahl der in den 5 Prüfpunkten (Chart ...)
vorzugswürdigen Streckenführung

In 2 - 3 Jahre vsl. gerichtsfeste PFBe

..... Ggf. erfolglose gerichtliche Überprüfung, schnelles Verfahren, da alles bereits zufriedenstellend geprüft und abgewogen

2 - 3



Max. 3-4 Jahre bis Baubeginn

Zeitschiene (ca-Angaben)

Fortsetzung PFV ohne ausreichende Alternativenprüfung (o.AP): 7 + Jahre

- Erlass PFB 1
- Klage 3 Jahre
Aller Voraussicht nach Urteil PFB rechtswidrig und nicht vollziehbar
- Erneute Vor- und Entwurfsplanung für A1-Variante und erneutes PFV 2+2 Jahre
Ergänzender PFB
- Erneute Klagemöglichkeit
- Dann fehlen noch PFA 2+3



Veranstaltung 08.02.2019 Hamburg-Rahlstedt „S 4 und A 1-Variante für Ferngleise“
rechtsanwaltsbureau-goldschmidt.de

Vorschlag

Nicht bestehende Gleise **von** S 4 bzw. Nahverkehr freimachen,
sondern bestehende Gleise **für** S 4 freimachen.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Veranstaltung 08.02.2019 Hamburg-Rahlstedt „S 4 und A 1-Variante für Ferngleise“
rechtsanwaltsbureau-goldschmidt.de