

Stormarn

Nachrichten Sport

AUSBAU SCHIENENNETZ

08.05.19

Lärmschutz: Bahn lehnt tiefgelegte Gleise in Ahrensburg ab

Lutz Kastendieck



Kommen die sechs Meter hohen Lärmschutzwände, die diese Visualisierung zeigt, auch nach Ahrensburg? Die Bahn weist andere Optionen bisher zurück.

Foto: Stadt Ahrensburg

Trog-Lösung würde zu teuer und Eigentumsrechte tangieren. Weitere Maßnahmen im Kreis nur für S 4, nicht für Güterverkehr.

Ahrensburg. Die Stadt Bad Schwartau hat Ernst gemacht und Anfang Mai beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Klage gegen den Bau des Fehmarnbelttunnels eingereicht. Zwar liegt die größte Stadt des Kreises Ostholstein gut 80 Kilometer entfernt. Doch weil das Projekt eine Fernwirkung in Form eines deutlich steigenden Zugverkehrs entfaltet, sieht sich Bad Schwartau direkt betroffen. Das gilt ebenso für die Stormarner Kommunen entlang der Bahntrasse Hamburg–Kopenhagen. Auch sie wollen jetzt in die Offensive gehen – [für mehr Lärmschutz](#).

„Durch den geplanten Neubau der S-Bahnlinie 4 sind Ahrensburg, [Bargteheide](#) und Bad Oldesloe doppelt betroffen. Deshalb sollten sie sich jetzt umgehend zusammenschließen und unterstützt durch den Kreis gemeinsam für mehr Lärmschutz kämpfen“, sagt Ahrensburgs Bürgermeister Michael Sarach. Doch gibt es realistische Erfolgsaussichten? Das Hamburger Abendblatt beantwortet die wichtigsten Fragen.

Mit welchen zusätzlichen Belastungen müssen die Bahn-Anrainer im Kreis Stormarn rechnen?

Laut einem Lärmgutachten der Deutschen Bahn vom Juli 2018 geht das Unternehmen in einer Prognose von 121 Güterzügen, 74 Regionalzügen, 22 Fernzügen und 54 S-Bahnzügen pro Tag aus, das wären insgesamt 271. Im Zusammenhang mit der Ahrensburger Südtangente rechnen Gutachter sogar mit 173 Nahverkehrszügen (aktuell 124), 121 Güterzügen (36) und 22 Fernzügen (16), also insgesamt 316 statt jetzt 176 Zügen. Das wäre ein Plus von 80 Prozent. Damit würde sich die Zugfrequenz von acht auf fünf Minuten verringern.

Wie ist der aktuelle Stand der Bahn-Planungen?

Zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg sollen im Zuge des Neubaus der S-Bahnlinie 4 auf 17 Kilometern Länge zwei zusätzliche Gleise sowie eine neue Station in Ahrensburg-West gebaut werden. Die Unterlagen zum dritten Abschnitt des Planfeststellungsverfahrens (Stadtgrenze Hamburg–Ahrensburg-Gartenholz) sind seit Juli 2017 zur Prüfung beim Eisenbahnbundesamt. Die öffentliche Auslegung der Unterlagen soll im vierten Quartal 2019 erfolgen, voraussichtlich in der Gemeinde Delingsdorf und im Rathaus Ahrensburg. Die Inbetriebnahme der S 4 ist derzeit für Ende 2027 vorgesehen.

Wird es neue Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnstrecke geben?

Ja, aber nur im Zuge des Neubaus der S-Bahnlinie 4. Für rund 30 Millionen Euro sollen auf elf Kilometer Länge Lärmschutzwände errichtet werden. Hinzu kommen weitere so genannte „aktive“ und „passive“ Schallschutzmaßnahmen (siehe unten).

Forderungen nach Alternativen zu den [sechs Meter hohen, schallschluckenden, die Städte aber teilenden Schutzwänden](#) weist die Bahn bislang ab. Sie verweist auf ein schalltechnisches Gutachten. Demnach seien andere Varianten untersucht worden, die aber keinen vergleichbar hohen Schutzeffekt aufgewiesen hätten.

Warum gibt es im Zusammenhang mit dem zunehmenden Güterverkehr durch die Feste Fehmarnbeltquerung keine erweiterten Lärmschutzmaßnahmen?



Bernd Homfeldt, Projektleiter der DB ProjektBau GmbH.
Foto: Matthias Popien

Dazu sagt Bernd Homfeldt, Chefplaner der Deutschen Bahn für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung: „Da auf dem Stormarner Streckenabschnitt keine zusätzlichen Gleisanlagen für den Güterverkehr gebaut werden, sind dort auch keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.“ Bis 2013 sind jedoch im Zuge des gesetzlichen Lärmschutzes im Kreisgebiet 16 Kilometer Lärmschutzwände entstanden, mit denen 420 Wohneinheiten besser geschützt worden sind.

Wie steht die Bahn zu Forderungen, die Gleise in den Städten in einen sogenannten Trog tieferzulegen?

„Der Bau eines Troges ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht darstellbar und würde durch die notwendige Flächeninanspruchnahme zu erheblichen Eingriffen in die Eigentumsrechte Dritter führen“, sagt Bahnsprecher Peter Mantik.

Warum führt die Bahn dann aber Verhandlungen mit der Stadt Bad Schwartau, die auf einer Troglösung besteht?

Die Stadt liegt – im Unterschied zu Ahrensburg – im Kernbereich der Schienenanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung, für die ein separates Planfeststellungsverfahren gilt. Hier kommt es unter anderem zum Neubau einer 55 Kilometer langen, zweigleisigen Strecke für Personen- und Güterzüge. In den Lärmschutz für die Strecke Lübeck-Puttgarden sollen bis zu 500 Millionen Euro investiert werden, weil entlang der Trasse viele Badeorte liegen.

Bad Schwartau fordert einen sieben Meter tiefen Trog, da nur er einen optimalen Lärmschutz gewährleiste. Nach eigenen Berechnungen sollte er erst 90, dann 120 Millionen Euro kosten. Die Bahn beziffert den zusätzlichen Aufwand „unter laufendem Rad“ indes mit mindestens 290 Millionen Euro. Für den Bau müssten unter anderem drei Hektar Stadtwald abgeholzt werden. Zudem seien rund 17.000 Lkw-Fuhren für Aushub und Anlieferung vom Baumaterial notwendig, für die nur eine Straße zur Verfügung stehe. „Am Ende würde das Ganze 374 Millionen Euro kosten“, so Bahnsprecher Mantik.

Wer entscheidet über den Kostenrahmen für den Schallschutz?

Die Bundesregierung muss die Mittel für den Lärmschutz beschließen. „Die ist dabei an enge Leit- und Richtlinien gebunden, die der Bund vorgibt. Außerdem muss die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme auch für jede Kompromisslösung nachgewiesen werden. Bei einem Trog darf man nicht nur das reine Betonbauwerk betrachten, da hängt viel mehr dran“, erklärt Chefplaner Homfeldt.

So geht Schallschutz:

Grundsätzlich wird zwischen aktiven, also Minderung des Lärms da, wo er entsteht, und passiven Maßnahmen unterschieden.

Schallschutzwände sind die erste Wahl, um störende Bahngeräusche zu absorbieren. Sie bestehen zumeist aus Aluminium und sind bis zu sechs Meter hoch.

Die 64.000 Güterwagen der DB Cargoflotte sollen bis 2020 mit sogenannten Flüsterbremsen ausgerüstet werden, die einen speziellen Bremsbelag haben.

„**Besonders überwachte Gleise**“ (BüG) sind mit Sensoren ausgestattet. Überschreiten die Messwerte den vordefinierten Lärmpegel, werden die Schienen mit einem Schienenschleifzug geschliffen.

Die Kurvenbereiche sind zunehmend mit Schienenschmiereinrichtungen versehen.

Auf Brücken sorgen elastische Unterschottermatten im Gleisbett für deutlich weniger Schallemissionen.

Passive Maßnahmen wie Schallschutzfenster und schallgedämmte Lüfter an Wohnbauten kommen zusätzlich zum Einsatz, wo die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte trotz aktiver Maßnahmen nicht eingehalten werden können.

Bei einem Trogdarf man nicht nurdas reine Betonbauwerk sehen, da hängt nochviel mehr dran
Bernd Homfeld

LINKS ZUM ARTIKEL

[Bombendrohung gegen Famila in Reinbek – Täter gefasst](#)

[Schrotthaufen auf Oldesloer Recyclinghof steht in Flammen](#)

[E-Highway: Zum Start fährt nur ein Strom-Lkw](#)

