



**Ergänzung zur
Argumentationsschrift für eine Eisenbahn-Neubaustrecke
von Hamburg nach Lübeck entlang der A1:
Quantitative Gegenüberstellung der Eingriffe
in Privatgrund, Gebäudesubstanz und FFH-Gebiete
bei Bestands- und A1-Variante**

Auftraggeber:

"Bürgerinitiative an der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck" e. V.
Oldenfelder Str. 2 a
22143 Hamburg

München, den 31.5.2019



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Aufgabenstellung | 3 |
| 2. | Eingriffe bei der Bestands-Variante | 4 |
| 2.1 | Flächentypen | 4 |
| 2.2 | Methodische Vorgehensweise | 5 |
| 2.3 | Betrachtete Einzelabschnitte der Gesamtstrecke | 6 |
| 2.4 | Übersicht der dauerhaft benötigten Flächen bei der Bestands-Variante | 7 |
| 3. | Eingriffe bei der A1-Variante | 9 |
| 3.1 | Moorfleet | 9 |
| 3.2 | Billstedt | 10 |
| 3.3 | Öjendorf | 12 |
| 3.4 | Umspannwerk nördlich Öjendorf | 12 |
| 3.5 | Gewerbegebiet Stapelfeld | 13 |
| 3.6 | Möglicher 8-streifiger Ausbau der Autobahn | 14 |
| 3.7 | Weiterer Streckenverlauf | 14 |
| 3.8 | Weiterführende Gedanken zu alternativen Streckenverläufen | 15 |
| 4. | Direkter Vergleich zwischen Bestands- und A1-Variante | 16 |



1. Aufgabenstellung

Nach der Vorstellung der Studie der VIAREGG-RÖSSLER GmbH "Argumentationsschrift für eine Eisenbahn-Neubaustrecke von Hamburg nach Lübeck entlang der A1" hat sich in der Region und der Politik der zwei Länder Hamburg und Schleswig-Holstein eine rege Diskussion entzündet, ob nun die bisherige Planung eines viergleisigen Ausbaus der bestehenden Bahnstrecke Hamburg - Lübeck im Abschnitt Hamburg - Ahrensburg bzw. Bargtheide oder eine Neubaustrecke von Hamburg-Moorfleet entlang der A1 nach Bad Oldesloe sinnvoller wäre. Dass die für hohe Geschwindigkeiten ausgelegte Neubaustrecke besser geeignet ist, den Deutschlandtakt mit seinen Fahrzeitvorgaben von knapp 1/2 Stunde zwischen Hamburg und Lübeck zu erfüllen, gilt als unbestritten. Ein weiterer Vorteil der Neubaustrecke besteht in der Option, dass mit einem Ausbau Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Neumünster auch Neumünster in den Bereich einer halben Stunde Fahrzeit von Hamburg Hbf aus rückt und so der gesamte Schleswig-Holsteinische Norden ebenfalls in den Deutschlandtakt einbezogen werden und von den Fahrzeitverkürzungen profitieren könnte. Andernfalls drohen sehr lange Umsteigezeiten in Hamburg Hbf, der mit der geplanten Anhebung der Geschwindigkeiten zwischen Hannover und Hamburg nun ebenfalls in den Deutschlandtakt integriert werden soll. Ebenso klar ist, dass die Kosten für beide Varianten in einer ähnlichen Größenordnung liegen, mit einem nur leichten Vorteil für die A1-Trasse. Außerdem ermöglicht die Neubaustrecke mit einer neuen Einfahrt von Moorfleet in den Hauptbahnhof über den Großmarkt und einem Umbau des Südkopfes des Hamburger Hauptbahnhofs eine erhebliche Kapazitätssteigerung des Bahnknotens Hamburg, die ohne die Neubaustrecke bei Führung der Fernzüge über Hasselbrook nicht realisierbar wäre.

Dagegen wurde die Frage der Inanspruchnahme von Fremdgrund und sonstiger Belastungen für beide Varianten kontrovers diskutiert. Die vorliegende Ausarbeitung stellt die beiden Varianten hinsichtlich Platzbedarf und Eingriffe in Gebäude objektiv gegenüber, indem jeweils die Anzahl und die benötigten Flächen (privat und Gewerbe) sowie die abzubrechenden Gebäude ermittelt werden.



2. Eingriffe bei der Bestands-Variante

2.1 Flächentypen

Bei der Bestands-Variante werden vier verschiedene Typen von benötigten Flächen und Gebäuden unterschieden:

(1) Privatgrund mit Wohnnutzung

Die höchste Sensibilität bei Eingriffen außerhalb der heutigen Bahntrasse haben Privatgrundstücke, die für Wohnen genutzt werden. An der Strecke gibt es viele schmale Wohngrundstücke, bei denen die Eigentümer im hinteren Bereich ihres Gartens Grund abtreten müssen. Häufig befinden sich am Ende des Grundstücks Nebengebäude. Bei einem erforderlichen Abriss werden diese gezählt, wenn sie in der Grundfläche größer sind als eine typische Garage (ca. 15 Quadratmeter). Hauptgebäude sind nicht betroffen.

(2) Privatgrund mit Gewerblicher Nutzung

Wenn Grundstücke nicht in öffentlichem Eigentum und gewerblich genutzt sind, werden diese ebenfalls eigens ausgewiesen. Weil Gewerbebauten sehr unterschiedlich groß sein können, werden die Quadratmeter Grundfläche der abzubrechenden Gebäude erfasst, außerdem die abzutretenden Grundstücksflächen.

(3) Privatgrund mit sonstiger Nutzung

Sind private Flächen nicht einer der zwei Kategorien Wohnen und Gewerbe zuzuordnen, dann werden sie unter "sonstige Nutzung" aufgeführt. So ist beispielsweise eine Pferdekoppel mit Ställen, ein Sportplatz oder ein privater Parkplatz betroffen.

(4) Bahnflächen in privatem Besitz

Juristisch relativ unproblematisch ist die Inanspruchnahme von Bahnflächen, die bislang als Schrebergärten (Kleingartenanlage) oder anderweitig verpachtet sind. Denn die Besitzer der Flächen können keinen juristischen Anspruch auf weitere Nutzung geltend machen. Politisch können diese Personen sehr wohl relevant sein, weil sie in größerer Zahl Druck auf die Politik ausüben können. So haben beispielsweise in München Schrebergärtner die Trassenführung einer U-Bahn schon im Vorfeld der Planung beeinflusst, und zwar rechtzeitig Jahre bevor mit der Planung überhaupt ernsthaft begonnen wur-



de. Im Unterschied zu anderen Städten fällt hier auf, dass die auf Bahngrund von Privatleuten errichteten Gebäude ungewöhnlich groß sind: Während in München wirklich nur kleine Hütten in der Größe von höchstens einer Garage in Schrebergärten üblich sind, sind die schon als Anwesen zu bezeichnenden Gebäude in Hamburg in einer Größe vergleichbar mit einem kleineren Wohnhaus einer Reihenhaussiedlung, auch wenn sie meist in der Bausubstanz nicht so aufwendig gebaut sind. Es hängt auf jeden Fall eine Menge an Herzblut und Emotionen an solchen Anwesen, wenn sie der Bahntrasse weichen müssen. Deswegen sind diese bei einem Vergleich von alternativen Trassen sehr wohl politisch und für eine Abwägung im Rahmen einer Gerichtsentscheidung entscheidungsrelevant und werden hier auch entsprechend erfasst.

(5) FFH-Gebiete

Aufgrund der besonderen rechtlichen Problematik der Beanspruchung von FFH-Gebieten (Europäische Schutzgebiete Flora-Fauna-Habitat) werden diese ebenfalls ausgewiesen. In Kapitel 1 des Hauptberichts von November 2018 wird ausführlich auf die Thematik eingegangen.

(6) Landwirtschaftliche Flächen und Waldflächen

Die sonstigen Flächen, die land- und forstwirtschaftlich genutzt werden, werden nur qualitativ beschrieben. Ein exakter Vergleich ist mangels Vorplanung der A1-Trasse derzeit noch nicht möglich, am Ende dieser Studie wird jedoch das Thema nochmals diskutiert.

2.2 Methodische Vorgehensweise

Es wurden für PFA 1 die allgemein verfügbaren Planfeststellungsunterlagen ausgewertet, insbesondere die Lagepläne im Maßstab 1:1.000. Darin wurden die erforderlichen Flächen mit der Flächen-Messfunktion des Acrobat Readers ermittelt und die Gebäude und Grundstücke manuell abgezählt.

Für PFA 2 liegen zum einen Vorplanungsunterlagen von 2013 und zum anderen für Teilabschnitte nicht maßstabsgerechte Fotografien der Entwurfsplanung vor. Ein Vergleich beider Quellen ergab, dass sich die Trassenführung bei der Entwurfsplanung gegenüber der Vorplanung praktisch nicht geändert hat, jedoch zwischenzeitlich eine Reihe neuer Nebengebäude errichtet wurden, die dann ebenfalls abgebrochen werden müssen. Die Zahlen wurden anhand der Vorplanung erhoben, wobei dieselbe Methodik wie bei PFA 1 angewendet wurde. Eine wesentliche Änderung an der Entwurfsplanung gegenüber der Vorplanung ist die Vergrößerung des Gleisabstandes zwischen dem 2. und 3. Gleis, wo inzwischen eine dritte Lärm-



schutzwand geplant ist. An manchen Stellen ist der Abstand für eine solche Wand in der Vorplanung schon ausreichend, meistens müssen jedoch die 6,10 m Achsabstand auf 7,55 m erhöht werden. Dies wurde entsprechend berücksichtigt. Wegen der noch nicht vorliegenden maßstabsgerechten Entwurfs- und Genehmigungsplanung bleibt hier eine kleinere Unschärfe übrig, die in der Gesamtsicht des Trassenvergleichs jedoch weitgehend vernachlässigbar sein dürfte. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass die Anzahl der abzubrechenden Gebäude inzwischen höher sein dürfte.

Die temporär während des Baus benötigten Flächen wurden nicht erfasst, da die offiziellen Pläne hierzu bislang nur sehr unvollständig zur Verfügung stehen.

2.3 Betrachtete Einzelabschnitte der Gesamtstrecke

Die Gesamtstrecke wurde in vier Abschnitte unterteilt:

- PFA 1: Hasselbrook (Hammer Steindamm) bis kurz vor Holstenhofweg (km 4,2 bis 7,2, ca. 3 km)
Für diesen Abschnitt läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.
- PFA 2: Holstenhofweg bis Landesgrenze (km 7,2 bis km 16,8, knapp 10 km)
- PFA 3: (Schleswig-Holstein) Von Landesgrenze bis Ahrensburg-Gartenholz (km 16,8 bis km 24,4, gut 8 km)
- PFA 4: Von Ahrensburg Gartenholz bis Bargtheide (km 24,4 bis km 28,8, gut 4 km)

Der PFA 4 ist aktuell nicht in Bearbeitung. Offiziell endet der zur Planfeststellung vorbereitete Bau zusätzlicher Gleise in Ahrensburg-Gartenholz. Die Vorplanung reicht dagegen bis Bargtheide und wurde in dieser Studie auch entsprechend ausgewertet. Auf allen Lageplänen der Planfeststellungsunterlagen wird bei den Richtungspfeilen Bargtheide als Endpunkt des Ausbaus angegeben.



2.4 Übersicht der dauerhaft benötigten Flächen bei der Bestands-Variante

Tab. 1: In Anspruch genommene Flächen und Gebäude Bestands-Variante

| | | PFA1 | PFA2 | PFA3 | PFA4 | Summe PFA1-3 |
|--|--------|---------------|-------|-------|------|-----------------|
| Grundstückseig. privat | Anzahl | 26 | 68 | 16 | 6 | 110 |
| Fläche Privatgrund | qm | 3730 | 14270 | 2100 | 1250 | 20100 |
| Abbruch Hauptgebäude | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abbruch Nebengebäude | Anzahl | 2 | 9 | 0 | 2 | 11 |
| Grundstücke Gewerbe | Anzahl | 1 | 14 | 4 | 0 | 19 |
| gewerbliche Flächen | qm | 100 | 6330 | 2000 | 0 | 8430 |
| Abbruch Hauptgebäude | Anzahl | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Abbruch Hauptgebäude | qm | 0 | 200 | 1 | 0 | 201 |
| Abbruch Nebengebäude | Anzahl | 0 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| Abbruch Nebengebäude | qm | 0 | 2440 | 0 | 0 | 2440 |
| Bahnflächen in fremden Besitz | Anzahl | 44 | 4 | 5 | 0 | 53 |
| | qm | 16600 | 3400 | 700 | 0 | 20700 |
| Abbruch Nebengebäude größer als Garage | Anzahl | 39 | 4 | 3 | 0 | 46 |
| Anzahl Grundstücke sonstige Nutzung | | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| landwirtschaftliche Fläche | qm | 0 | 8100 | 0 | 0 | 8100 |
| Wald | qm | nicht erfasst | | | | |
| FFH-Gebiet | qm | 0 | 58650 | 12450 | 0 | 71100 |

Die Eingriffe in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten unterscheiden sich stark. Bei PFA 1 liegt ein Schwerpunkt der Eingriffe bei den von der Bahn verpachteten Flächen (Schrebergärten usw.). Hier müssen über 16.000 Quadratmeter Fläche geräumt und 39 Gebäude abgebrochen werden, die größer als eine Garage sind. Die Eingriffe in Privatgrund sind mit 3700 Quadratmeter verteilt auf 26 Grundstücke nicht so gravierend, es müssen nur 2 Nebengebäude auf Privatgrund abgebrochen werden, die größer als eine Garage sind.

Die größte Eingriffserheblichkeit liegt bei PFA 2 vor. Hier sind 68 Grundstückseigner mit Wohnnutzung betroffen, diese müssen zusammen über 14.000 Quadratmeter Flächen abtreten. Bahnflächen im Fremdbesitz (Schrebergärten) sind hier mit 3400 Quadratmeter deutlich weniger betroffen. Stärker betroffen sind Gewerbeflächen mit Gebäudeabbrüchen von ins-



gesamt gut 2600 Quadratmeter Grundfläche und über 6.000 Quadratmeter Grundstücksfläche.

PFA3 führt hinsichtlich der Eingriffe in Privatgrund, auch aufgrund der kurzen Streckenlänge - im wesentlichen auf Ahrensburg beschränkt - wieder zu geringeren Eingriffen: Sowohl beim wohngenutzten Privatgrund als auch bei gewerblich genutzten Privatflächen werden rund 2000 Quadratmeter beansprucht, es müssen kaum Gebäude abgebrochen werden.

Beim noch nicht aktuell verfolgten PFA 4 von Ahrensburg-Gartenholz nach Bargteheide sind nur noch 6 wohngenutzte Privatgrundstücke mit gut 1000 Quadratmeter Gesamtfläche betroffen, keine Gewerbeflächen und auch keine Schrebergärten.

In der Summe von PFA 1 bis 3 werden rund 20.000 Quadratmeter Privatgrund und 8.500 Quadratmeter gewerblich genutzte Flächen benötigt. 21.000 Quadratmeter verpachtete Bahnflächen werden zu Verkehrsflächen. In der Summe über alle Nutzungen müssen 22 Gebäude auf privaten Flächen und 46 Gebäude auf verpachteten Bahnflächen abgebrochen werden, die größer als eine Einzelgarage sind. Insgesamt müssen 144 Grundstückseigner Flächen abgeben.

Nicht gezählt sind die Grundstücke, bei denen nur während des Baus Flächen benötigt werden. Da an vielen Stellen der dauerhaft benötigte Platz auf Bahngrund gerade ausreicht, dürfte die Anzahl der Grundstückseigner, die temporär Flächen für den Bau der Bahnstrecke abtreten müssen, über der Anzahl der Grundstückseigner liegen, die dauerhaft Flächen abgeben müssen. Wegen des großen Baumbestands gerade am betroffenen Ende der Grundstücke und der langen Zeiträume, bis Bäume wieder die vorherige ansehnliche Größenordnung erzielen, entsteht hier ein weiterer Aderlass, der finanziell nicht direkt quantifizierbar ist, unter dem Gesichtspunkt des Natur- und des Artenschutzes aber relevant ist. Geplante Baustraßen im Wandsbeker Gehölz sind ebenfalls nicht berücksichtigt, einem Grünzug, der nahe des heutigen Wandsbeker Bahnhofs die Bahnanlagen quert, und für den Bäume gefällt werden müssen.

Juristisch von großer Relevanz sind die FFH-Gebiete. Diese betragen 6 ha in PFA 2 und etwas über 1 ha in PFA 3. Hierbei sind nicht nur die reinen Bahnflächen relevant, sondern auch die geplanten Begleitwege sowie eine große Dammschüttung für die Straße "Brauner Hirsch", die auf einer Brücke über die Eisenbahn geführt werden soll.

3. Eingriffe bei der A1-Variante

Bei der Variante einer Neubaustrecke von Hamburg-Moorfleet über Lasbek nach Bad Oldesloe sind vergleichbare Eingriffe nur punktuell erforderlich. Deshalb werden diese Eingriffe nicht in Abschnitten ausgewiesen, sondern jeweils einzeln.

3.1 Moorfleet

An der Stelle in Moorfleet, wo die neue Bahntrasse aus der bestehenden Strecke Hamburg - Berlin ausfädelt, sind 12 große Schrebergärten betroffen mit einer Gesamtfläche von 7.000 Quadratmetern. Die Schrebergärten müssen nicht vollständig geräumt werden. 5 Gebäude liegen direkt auf der Trasse und müssen abgebrochen werden. Die anderen Schrebergärten müssen Flächen abgeben und können neue Flächen von den 5 Parzellen erhalten, bei denen die Gebäude abgebrochen werden müssen. Dadurch kann der tatsächliche Flächenbedarf reduziert werden, denn die Bahntrasse an sich benötigt dauerhaft nur rund 2.000 Quadratmeter. Sie verläuft hier abgesenkt in einem Trogbauwerk mit senkrechten Wänden. Mit der Bohrpfehl-Bauweise kann die Baustelle auf das eigentliche Bauwerksmaß beschränkt bleiben, so dass temporär keine weiteren Flächen benötigt werden. Unmittelbar vor der Schrebergartensiedlung befinden sich zwei neue Gebäude, an die der künftige Tunnel sehr nah heranreicht. Diese sind DB-Gebäude, das neue Unterwerk Moorfleet für die Stromversorgung der Gleichstrom-S-Bahn sowie ein Technikgebäude.



Abb. 1: Benötigte Schrebergärten im Bereich Hamburg-Moorfleet

3.2 Billstedt

Im Bereich Billstedt verläuft die neue Bahntrasse direkt neben der A1 in der Höhenlage der Autobahn im Bereich eines heutigen Lärmschutzwalles. Hier wird der Lärmschutzwall abgetragen, ein Tunnel offen erstellt und dann wieder zugeschüttet. Wie in der Hauptstudie von November 2018 dargestellt (Abb. 7), reichen hierfür 20 m aus. Dieser Wert kann sogar auf 15 m reduziert werden, wenn zur Bebauung hin eine senkrechte Wand und nicht eine bewachsene Böschung vorgesehen wird.



*Abb. 2: Billstedt nördlich Steinbeker Hauptstraße
rot: 20 m breite Trasse
(Webkarte Geoportal Metropolregion Hamburg, Süden = links)*

Es ist gut zu erkennen, dass der Platz für den erforderlichen 20 m breiten Streifen (Hauptstudie Abb. 7) tatsächlich vorhanden ist, wobei eine bewachsene Böschung zu den Wohngebieten hin unterstellt ist. Es ergibt sich für die Anwohner sogar noch der Vorteil der Aufstockung der Höhe des Lärmschutzes sowie die optische Verbesserung durch den Wegfall der senkrechten Lärmschutzwand. Allerdings entfällt dann der alte Bewuchs auf dem heutigen Lärmschuttdamm, der allerdings nur von der Autobahnseite aus sichtbar ist. Ggfs. kann an Engstellen auf die Böschung verzichtet und doch eine senkrechte Wand errichtet werden. Es gibt auch Zwischenlösungen mit einer verstellten Böschung, die mit Hilfe von Gabionen oder anderer Konstruktionen befestigt wird.

Im weiteren Verlauf nach Norden gibt es zwei Engstellen:

Beim Übergang "An der Glinder Au" beträgt der verfügbare Platzbedarf an einer Stelle unter 20 m. Hier kann durch Verzicht auf die Böschung der erforderliche Raum eingegrenzt werden oder der Anwohner ist bereit, eine Ecke seines Gartens anzuböschern.

Bei Billstedt An der Glinder Au und Dagebüller Weg ist der erforderliche Platz von 20 m im Wesentlichen vorhanden.



*Abb. 3: Engstelle Billstedt An der Glinde Au
(Google Maps mit Messfunktion)*



*Abb. 4: Engstelle Billstedt Dagebüller Weg
(Google Maps mit Messfunktion)*

3.3 Öjendorf

In Öjendorf ist am Grenzweg eine Engstelle. Auch diese ist im wesentlichen ohne Inanspruchnahme von Privatgrund lösbar: Die Hammergrundstückszufahrt (rötlich) wird der öffentlichen Straße zugeschlagen (5,5 m Breite), so dass von den gemessenen 22 m noch 16,5 m für die Eisenbahntrasse übrig bleibt, was bei senkrechten Wänden ausreichend ist.



*Abb. 5: Engstelle Öjendorf Grenzweg
(Google Maps mit Messfunktion)*

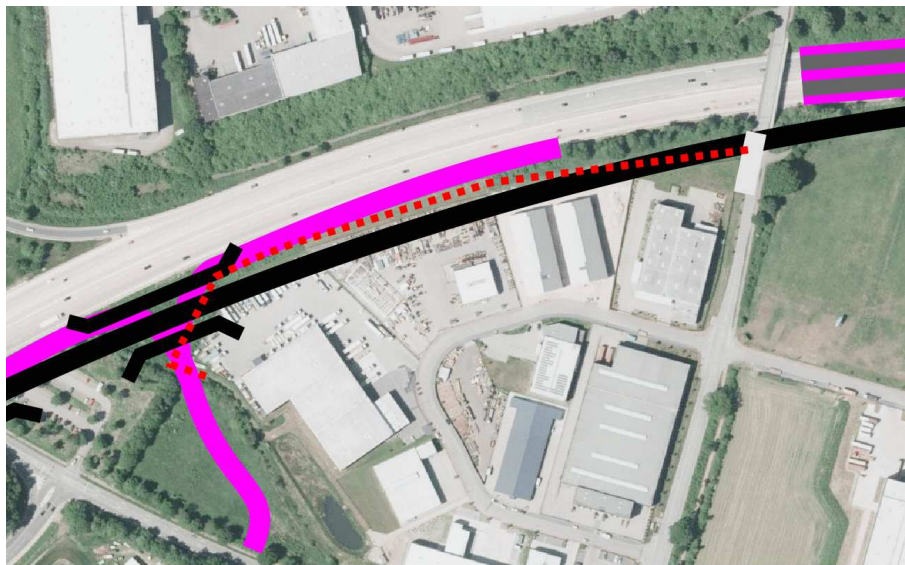
3.4 Umspannwerk nördlich Öjendorf

Nördlich Öjendorf wird die nordöstliche Ecke eines großen Umspannwerkes/ Schaltanlage der 50 Hertz Transmission GmbH benötigt. Erst kürzlich ist an der betroffenen Ecke ein Verwaltungsgebäude für das Umspannwerk errichtet worden. Dies liegt der Trasse im Weg. Es muss um einige Dutzend Meter versetzt nochmals neu errichtet werden. Alternativ wäre auch eine aus Sicht der Bahnplanung vorteilhafte Vergrößerung des Kurvenradius und ein Umbau der elektrischen Anlagen denkbar. Die Bahntrasse würde dann zwischen dem Verwaltungsgebäude und den elektrischen Anlagen hindurchlaufen, wobei natürlich eine entsprechende Fußgängerunterführung und/oder Straßenbrücke oder -unterführung die entsprechende Verbindung zwischen Gebäude und technischen Anlagen herstellen müsste. 4.300 Quadratmeter Fläche werden vom Hauptgelände durch die neue Bahntrasse abgetrennt. Im

Worst Case muss dieser Bereich erworben und in direkter Nähe muss eine Ersatzfläche gesucht werden.

3.5 Gewerbegebiet Stapelfeld

Beim Gewerbegebiet Stapelfeld findet aktuell eine rege Bautätigkeit statt. Vor einem halben Jahr während der Erstellung der Hauptstudie waren zwei Gebäude noch nicht eingezeichnet. Diese neuen Gebäude erfordern eine Umplanung. Auf einem Kilometer Länge nördlich des Gewerbegebietes muss die Autobahn um 20 m nach Nordwesten verschoben werden, so dass im Gewerbegebiet keine Konflikte mit Gebäuden mehr bestehen. Dies ist relativ leicht und kostengünstig (Größenordnung wenige Mio EUR) möglich, da hier keine Brücken über die Autobahn führen und die Verschwenkung mit einer turnusmäßig erforderlichen Oberbau-Erneuerung zusammengelegt werden kann. Allerdings werden weiterhin unbebaute Gewerbeflächen benötigt. Eigentlich wäre genug Platz zwischen der Autobahn und dem Gewerbegebiet vorhanden, doch hat hier die Autobahn eine enge Kurve, die sinnvollerweise vergrößert werden sollte. Der Flächenbedarf im Gewerbegebiet beträgt 3.700 Quadratmeter unbebautes Gelände. In der Abbildung sieht man rechts oben den Beginn der Neutrassierung der Autobahn.



*Abb. 6: Gewerbegebiet Stapelfeld
Aktualisiertes Luftbild mit neuen Zwillingengebäuden
rot gestrichelt: Grenze Gewerbegebiet*



3.6 Möglicher 8-streifiger Ausbau der Autobahn

Aktuell bestehen keine Planungen für den 8-spurigen Ausbau der Autobahn entlang der neuen Bahnstrecke. Standardmäßig wird zwischen der Autobahn und der Eisenbahn ein Abkommensschutzwall vorgesehen, wobei zwischen der Autobahn und der Eisenbahn entsprechend der Empfehlungen des Bundes ein Abstand von 8,45 m eingehalten wird. Eine weitere Autobahnfahrspur mit 3,75 m Breite kann untergebracht werden, indem statt dem Abkommensschutzwall ein Mäuerchen gebaut wird. Eine solche Lösung eines nachträglichen Ausbaus der Autobahn wurde an der A 92 im Bereich Freising Süd realisiert. Nur an den wenigen Stellen, wo die Planung der A1-parallelen Neubaustrecke noch dichter an die Autobahn heranrückt und schon von Beginn an ein Mäuerchen vorsieht, muss ggfs. der mögliche künftige Ausbau von vornherein berücksichtigt werden.

3.7 Weiterer Streckenverlauf

In Großhansdorf Baggerkuhle ist die Autobahn nur einseitig bebaut. Deshalb kann die Autobahn ohne größere Probleme um 10 bis 20 Meter nach Westen verlegt werden, wie dies im Hauptbericht in Kapitel 2.3 beschrieben wurde. Dies ermöglicht eine höhere Dammschüttung und somit eine Verbesserung für die Anwohner.

Ebenfalls unkritisch ist der Bereich Autobahnkreuz Bargtheide. Hier sollen dieses Jahr erste Planungsentwürfe für einen ohnehin nötigen Umbau präsentiert werden. Es ist relativ einfach möglich, diese Planungsentwürfe so zu modifizieren, dass der nachträgliche Bau der Bahntrasse dann problemlos möglich wird, ohne neu gebaute Bauwerke wieder abreißen zu müssen.

Der Abschnitt von Lasbek nach Lübeck, der nur in einer zweiten Stufe zu realisieren wäre und als Alternative zum Ausbau der Bestand für den Aufnahme des S4-Betriebes nicht erforderlich ist, wird nicht weiter detailliert betrachtet. Hierzu ist nur grob festzustellen, dass rund ein halber Hektar FFH-Gebiet direkt neben der Autobahn nahe der AS Oldesloe in Anspruch genommen werden muss. An zwei Stellen muss ein schmales FFH-Gebiet (Uferrand-Bewuchs entlang der Trave, 40 bis 60 m breit) auf einer Brücke überspannt werden, ein direkter Eingriff ist somit nicht erforderlich. Gewerblich oder für Wohnen genutzter Privatgrund ist nicht betroffen.



3.8 Weiterführende Gedanken zu alternativen Streckenverläufen

Die vorgelegte Streckenführung für eine Eisenbahn-Neubaustrecke entlang der A1 stellt eine aus heutiger Sicht plausible Lösung dar. Das heißt jedoch nicht, dass die konkrete Streckenführung die einzig denkbare und sinnvolle ist. So wäre beispielsweise ab Stapelfeld oder ab Großhansdorf auch eine Streckenführung auf der Westseite der Autobahn vorstellbar und müßte im Fall einer Trassenentscheidung pro A1-parallele Neubaustrecke näher untersucht werden. Im Bereich Bad Oldesloe wäre statt der Nutzung der Trittauer Bahn, auf deren Trasse inzwischen ein Radweg gebaut wurde, ebenso auch die Nutzung der alten Kaiserbahn nach Ratzeburg vorstellbar. Von Barsbüttel ins Elbtiefland wäre auch eine ortsfern frei trassierte Strecke mit längeren Tunnelabschnitten denkbar.



4. Direkter Vergleich zwischen Bestands- und A1-Variante

Basierend auf den vorangegangenen Überlegungen ergibt sich zusammengefasst der folgende Vergleich zwischen der bislang geplanten Bestandsvariante und der A1-Neubauvariante. Bei der Bestandsvariante werden nur die PFA 1-3 bis Ahrensburg-Gartenholz ausgewiesen, nicht der noch in Vorplanung befindliche Ausbau bis Bargteheide oder gar bis Bad Oldesloe.

Tab. 2: Vergleich der Bestands- mit der A1-Variante

| | | Summe Bestand | A1-Va- riante |
|---|--------------|------------------|------------------|
| Grundstückseig. privat | Anzahl | 110 | 0 |
| Fläche Privatgrund | qm | 20100 | 0 |
| Abbruch Hauptgebäude | Anzahl | 0 | 0 |
| Abbruch Nebengebäude | Anzahl | 11 | 0 |
| Grundstücke Gewerbe | Anzahl | 19 | 3 |
| gewerbliche Flächen | qm | 8430 | 8000 |
| Abbruch Hauptgebäude | Anzahl | 1 | 1 |
| Abbruch Hauptgebäude | qm | 201 | 600* |
| Abbruch Nebengebäude | Anzahl | 10 | 0 |
| Abbruch Nebengebäude | qm | 2440 | 0 |
| Bahnflächen in fremden Besitz | Anzahl qm | 53 20700 | 5-12 7000** |
| Abbruch Nebengebäude größer als Garage | Anzahl | 46 | 5 |
| Anzahl Grundstücke sonstige Nutzung | qm | 5 8100 | 0 0 |
| FFH-Gebiet | qm | 71100 | 0 |

* evtl. vermeidbar

* mit neuer Einteilung weiter nutzbar, dann nur 2000 qm Bedarf

Bei gewerblichen Flächen ist der Eingriff beim Ausbau des Bestandes (bisherige Planung) und bei der A1-parallelen Neubaubstrecke ähnlich: In beiden Fällen werden ca. 8.000 Quadratmeter gewerblich genutzte Flächen benötigt.



Während bei der Ausbaulösung viele kleine Gewerbebetriebe betroffen sind, konzentriert sich der Eingriff bei der A1-parallelen Variante auf vier Grundstücke, drei davon im Gewerbegebiet Stapelfeld. Ein Gebäudeabbruch bei der A1-Variante (Verwaltung Umspannwerk nördlich Öjendorf) ist abhängig von der Trassenführung im Detail.

Die benötigten Bahnflächen in fremden Besitz (Schrebergärten/Kleingartenanlagen) sind bei der Bestandsvariante deutlich höher als bei der A1-parallelen Variante, und zwar ungefähr um den Faktor 4. Bei der A1-Variante beschränkt sich der Eingriff auf 12 Anwesen in Moorfleet mit 7.000 Quadratmetern. Bei einer Neuordnung der Flächen lässt sich der Eingriff auf 2.000 Quadratmeter und 5 Gebäude reduzieren, die der neuen Bahntrasse weichen müssen.

Hinsichtlich der Eingriffe in für Wohnen genutzte Privatflächen muss beim Ausbau des Bestandes in 110 Privatgrundstücke eingegriffen werden, wobei vor allem Gärten verkleinert werden müssen. 20.000 Quadratmeter Flächen müssen abgetreten werden, pro Grundstückseigner sind das im Durchschnitt 183 Quadratmeter. Nicht berechnet sind hier die Flächen, die temporär für den Bau abgetreten werden müssen. Hierbei sind eine weitere, nicht ermittelte Zahl von Grundstückseignern betroffen, die über der Anzahl der Grundstückseigner liegen dürften, die dauerhaft Flächen abtreten müssen.

Bei der A1-Variante ist kein einziger Eingriff in für Wohnen genutzte Privatflächen erforderlich.

Ebenfalls ein großer Vorteil der A1-Variante ist, dass kein einziges FFH-Gebiet betroffen ist, zumindest bei der im Rahmen des Vergleichs relevanten Baustufe von Hamburg-Moorfleet bis nach Bad Oldesloe. Bei der bisherigen Planung werden gut 7 ha FFH-Gebiete beansprucht.

Vergleich der absoluten Flächenverbräuche

Landwirtschaftliche Flächen und Waldflächen wurden beim Vergleich nicht betrachtet. Stichprobenartige Auswertungen haben ergeben, dass der benötigte Grundstücksstreifen bei beiden Varianten mit 10 bis 20 Metern ähnlich breit ist. Da die Trasse entlang der A1 einen Neubau bis Bad Oldesloe vorsieht, während bei der Bestandsstrecke vorerst nur ein Ausbau bis Ahrensburg-Gartenholz vorgesehen ist, ergibt sich vorläufig ein Mehrbedarf an Flächen für die Autobahntrasse. Hierbei überwiegen die landwirtschaftlich genutzten Flächen. Dies kann jedoch nicht als Nachteil für die Variante entlang der Autobahn gesehen werden, da mit der vollständigen Viergleisigkeit bis Bad Oldesloe auch der Nutzen entsprechend höher ist, und das ohne dass die Kosten höher liegen würden.