

Sprecher der Einwohnerinitiative: Reinhard Weule, Am Bahnhof 5a, 21521 Friedrichsruh

An die Amtsverwaltung
Aumühle – Wohltorf
Bismarckallee 21

21521 Aumühle

16. September 2003

Planfeststellung nach § 18 und 20 AEG für die Beseitigung des Bahnübergangs „Friedrichsruh / L 208“ auf der Strecke Hamburg - Berlin (2. Ausbaustufe)

hier: Einwendungen (Aktenzeichen: LS 165-622.141-4.4-259,735)

Wir sind Einwohner der Gemeinde Aumühle und des Ortsteils Friedrichsruh und von den Auswirkungen der geplanten Beseitigung des Bahnübergangs in Friedrichsruh unmittelbar betroffen.

Wir begrüßen, dass als Ergebnis der Einwendungen und Erörterungen zumindest die Forderung nach einer Geh- und Radwegunterführung in unmittelbarer Nähe des jetzigen Bahnübergangs erfüllt wird.

Die für die L 208 vom Vorhabenträger ausgewählte Trassenvariante VI bedeutet jedoch für die „Kulturlandschaft Friedrichsruh“

- **Zusätzlichen Durchgangsverkehr, insbesondere Schwerlastverkehr**
- **Die Zerstörung des ortsbildprägenden Charakters von Friedrichsruh**
- **Die Gefährdung denkmalgeschützter Bausubstanz**
- **Die Zerschneidung der Bindung zwischen der Gemeinde Aumühle und dem Ortsteil Friedrichsruh**
- **Keine Verbesserung für Benutzer des öffentlichen Personennahverkehrs**

Wir können nicht verstehen, wie der Vorhabenträger zu der negativen Beurteilung der von unserer Einwohnerinitiative vorgeschlagenen und von BUND und NABU unterstützten Variante IVa (Straßenunterführung auf historischem Weg) kommt. Die Einschätzung des Vorhabenträgers können wir nicht teilen.

Außer der Forderung nach einer Geh- und Radwegunterführung wurden alle weiteren Forderungen und Anregungen, die unsere Einwohnerinitiative bereits nach der ersten Planauslegung vorlegte, ignoriert bzw. abgewertet. Wir verweisen daher auf die bei der ersten Planauslegung gemachten Einwendungen und die beim Erörterungstermin gemachten Erläuterungen.

Planfeststellung nach § 18 und 20 AEG für die Beseitigung des Bahnübergangs „Friedrichsruh / L 208“ auf der Strecke Hamburg - Berlin (2. Ausbaustufe)

hier: Einwendungen (Aktenzeichen: LS 165-622.141-4.4-259,735)

Seite 2

Begründung:

Die Variante IVa kreuzt den Schienenweg etwa an der gleichen Stelle wie die Variante IV. Warum ist für die Variante IVa ein Trogbauwerk notwendig ist, für die Variante IV aber nicht?

Die Variante IVa liegt im Hang am Schneckenberg und hat daher den höchsten Flächenverbrauch und das größte Volumen der zu bewegenden Erdmassen bei den in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) untersuchten Trassen. Warum wurde für die Variante IVa, die sich der Topographie anpasst, ein höherer Flächenverbrauch und ein größeres zu bewegendes Erdmassenvolumen geschätzt?

Die Variante VI zerschneidet ein Waldgebiet und führt zu einer „Verinselung“ des Waldes südlich der Bahn zwischen L 208 (alt – Straße „Am Museum“) und geplanter L 208. Die Variante IVa ist jedoch kürzer und führt am Waldrand entlang. Eine „Verinselung“ ist hier nicht zu erwarten!

Im Bahn-km 259,6 wurde um 1910 ein Fußgängertunnel gebaut, der Anfang der 1980er Jahre abgebrochen wurde. Dieser Fußgängertunnel, dessen Gehwegsohle drei Meter unter Schienenoberkante lag, wurde nicht als auftriebsicherer Trog gebaut. Warum nun weniger als 100 Meter von dem ehemaligen Bahnsteigtunnel entfernt, bei gleichen Bodenverhältnissen, eine Unterführung geplant ist, deren Baukosten sich innerhalb eines kurzen Zeitraumes fast verdreifacht haben, ist unverständlich.

Es kommt der Eindruck auf, dass mit der Kostenfrage eine Alternative zu der Trassenvariante VI „erschlagen“ werden soll. Warum sonst wird damit argumentiert, dass man für die Variante IVa vielleicht sogar eine Tunnelvortriebsmaschine braucht? Wenn es vor 90 Jahren machbar schien, neben dem damals bereits vorhandenen Bahnsteigtunnel eine Straßenunterführung zu bauen, dann erscheinen heute die Argumente gegen die Variante IVa als Popanz, als eine Schreckgestalt, die aufgebaut wird, um ein anderes Ziel zu erreichen, um eine bereits fertige Planung ohne Zeitverzug auszuführen – ohne Rücksicht auf die langfristigen Auswirkungen.

Es ist verständlich, dass das Straßenbauamt Lübeck bei der UVS vor acht Jahren auf andere Kosten kommt, als heute für die jeweiligen Lösungsvarianten anzusetzen sind. Unverständlich ist aber der Kostenanstieg für den Fußgängertunnel und die Tatsache, dass in den jetzt vorliegenden Planungsunterlagen die jeweiligen Baukosten nicht mehr beziffert sind.

Friedrichsruh ist mit Bismarck-Stiftung, Bismarck-Museum, Bismarck-Mausoleum, Garten der Schmetterlinge und nicht zuletzt dem Sachsenwald ein touristisches Ziel am Stadtrand von Hamburg. Nach der Einstellung des elektrischen S-Bahn-Betriebes nach Aumühle hatte der Garten der Schmetterlinge einen Besucherrückgang von 50 % zu verzeichnen. Zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs gehört nicht nur eine hohe Taktfrequenz, sondern auch eine entsprechende Ausgestaltung der Zugangspunkte.

Die Otto-von-Bismarck-Stiftung, eine staatspolitische Bildungseinrichtung des Bundes, die ihren Sitz im ehemaligen Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofs Friedrichsruh hat, wird in diesem Jahr 60.000 Besucher empfangen. Ein großer Teil von ihnen benutzt die Bahn, um nach Friedrichsruh zu kommen.

Im Bahnhofsentwicklungskonzept der Deutschen Bahn für die nächsten zehn Jahre heißt es: „Wie werden aus Bahnhöfen gute Bahnhöfe? Indem wir sie standortadäquat für Reisende und Nutzer entwickeln und ihnen eine bauliche Struktur und technische Ausstattung geben, die sowohl die volle Funktionalität der Reisekette sicherstellt als auch Benutzerfreundlichkeit und Komfort bietet. Unter diesen Voraussetzungen hat die kleine Station auf dem Land eine ebenso hohe strategische Bedeutung wie der internationale Bahnhof in der Großstadt. Denn qualitätsentscheidend für einen guten Bahnhof ist, dass er optimale Zugangsvoraussetzungen für das Verkehrssystem schafft und eine Atmosphäre ausstrahlt, in der man sich jederzeit wohl und sicher fühlt.“

Planfeststellung nach § 18 und 20 AEG für die Beseitigung des Bahnübergangs „Friedrichsruh / L 208“ auf der Strecke Hamburg - Berlin (2. Ausbaustufe)

hier: Einwendungen (Aktenzeichen: LS 165-622.141-4.4-259,735)

Seite 3

Die DB Station&Service AG hat aufgrund einer Mängelanalyse, die Ende 2002 vorgenommen wurde, für den Haltepunkt Friedrichsruh folgenden Handlungsbedarf ermittelt:

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------|
| - Kundeninformation: | mittlerer Handlungsbedarf |
| - Erscheinungsbild: | mittlerer Handlungsbedarf |
| - Aufenthaltsqualität: | hoher Handlungsbedarf |
| - Bauliche Anlagen: | mittlerer Handlungsbedarf |
| - Barrierefreie Zuwegung/Ausstattung: | mittlerer Handlungsbedarf |
| - 3-S-Technik: | mittlerer Handlungsbedarf |

Wann gehandelt wird, steht nicht im Bahnhofsentwicklungsplan. Dazu sei ein Dialog mit Bund, Land und Kommunen notwendig. Wir möchten, dass Anspruch und Wirklichkeit hier in Friedrichsruh nicht weiter auseinanderklaffen!

Der Zweite Landesweite Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein (LNVP 2003-2007), herausgegeben von der LVS (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft) Schleswig-Holstein, ist über den Haltepunkt Friedrichsruh nichts ausgesagt. Andererseits heißt es im LNVP 2003-2007, dass der finanzielle Spielraum ausgeschöpft wäre.

Die jetzt geplante Maßnahme schafft vollendete Tatsachen. Eine grundlegende Verbesserung der Situation am Haltepunkt Friedrichsruh ist dann nicht mehr möglich. Wie man zu der Einschätzung kommen kann, dass sich bei der Vorzugsuntervariante FT 1 für einen Fußgängertunnel die derzeitige Verkehrssituation für Rollstuhlfahrer **nicht** verschlechtert, ist uns unverständlich! Weiterhin können wir nicht erkennen, dass die Bedenken der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH), die nach der ersten Planauslegung vorgebracht wurden, Eingang in die geänderte Planung gefunden haben.

Die Entscheidung, statt der geplanten zusätzlichen Transrapidverbindung Hamburg – Berlin die vorhandene Eisenbahnstrecke in der zweiten Ausbaustufe für eine höhere Geschwindigkeit auszubauen, wurde im Jahre 2000 von der Bundesregierung getroffen. Die erste Ausbaustufe der Eisenbahnstrecke „durfte“ nur für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgeführt werden. Deshalb war in Friedrichsruh vorerst weder für die Deutsche Bahn noch für die Straßenbaulastträger Land Schleswig-Holstein und Gemeinde Aumühle Handlungsbedarf. Andererseits hat der frühere Bürgermeister der Gemeinde Aumühle verabsäumt, die Bedenken der Gemeinde gegen die vom Straßenbaulastträger der L 208 im Jahre 1995 favorisierten Ersatzlösung – nämlich eine Straßenüberführung zu bauen - vorzutragen. Die Gemeindevertretung hatte den Bürgermeister beauftragt, dafür zu sorgen, dass die Variante IIIa ausgeführt wird.

Die bereits in den ersten Einwendungen gegen die Variante VI von der Einwohnerinitiative vorgeschlagene **Variante IVa** wird von den Umweltverbänden NABU und BUND unterstützt.

In Friedrichsruh soll eine neue Verkehrslösung geschaffen werden, die zusätzlichen Durchgangsverkehr für einen landschaftlich hochsensiblen Bereich schafft. Damit wird nicht nur die Lebensqualität der unmittelbar an der Landesstraße 208, sondern auch die in der weiteren Region wohnenden Auswirkungen haben. Das steht im Widerspruch zu folgender Pressemitteilung des „Verursachers“ für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg - Berlin:

Pressemitteilung Nr. 354/03 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 12. September 2003

Gleicke: Muhr am See wird vom Durchgangsverkehr entlastet - Beseitigung des Bahnüberganges erhöht Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Planfeststellung nach § 18 und 20 AEG für die Beseitigung des Bahnübergangs „Friedrichsruh / L 208“ auf der Strecke Hamburg - Berlin (2. Ausbaustufe)

hier: Einwendungen (Aktenzeichen: LS 165-622.141-4.4-259,735)

Seite 4

"Mit der heutigen Verkehrsfreigabe wird für die Bürgerinnen und Bürger von Muhr am See die langersehnte grundlegende Verbesserung der Lebensqualität Wirklichkeit", sagte die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Iris Gleicke am Freitag anlässlich der Verkehrsfreigabe der rund 2,3 Kilometer langen und zirka 9,4 Millionen Euro teuren Umfahrung von Muhr am See im Zuge der B 13.

"Ziel der Bundesregierung ist eine integrierte Verkehrs-, Städtebau- und Raumordnungspolitik. Dazu gehört auch eine deutliche Leistungsverbesserung der Schiene", betonte die Staatssekretärin. Die Beseitigung von Bahnübergängen bringe dabei mehr Verkehrssicherheit, eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Straße sowie eine Erleichterung des Eisenbahnbetriebes.

Daher zähle die Bahnübergangsbeseitigung auch künftig zu den vordringlichen Aufgaben des Bundes.

Besonders erfreulich sei diese Beseitigung, wenn sie wie im konkreten Fall mit dem Bau einer Ortsumgehung einhergehe. Denn Ortsumgehungen mit ihrer Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten seien oftmals Voraussetzung für städtebauliche Entwicklungskonzepte zur Verbesserung des Wohnumfelds und für ein Mehr an Lebensqualität.

Die B 13 führt von Ansbach kommend im historischen Verlauf mit engen Kurven und einer höhengleichen Kreuzung der Bahnlinie Treuchtlingen - Würzburg durch die Ortslage von Muhr. Die zunehmende Verkehrsbelastung, die enge und unübersichtliche Verkehrsführung wie auch die häufigen und langen Schließzeiten am Bahnübergang innerhalb der Ortschaft beeinträchtigten die Verkehrsführung auf der B 13 nachhaltig; Staus und stockender Verkehr waren die Folge.

Aufgrund der bis an die Bahnlinie heranreichenden Bebauung war eine Beseitigung des Überganges nicht durch den Bau einer Über- oder Unterführung möglich. Die Bundesstraße musste daher bahnparallel geführt - und die Bahnlinie außerhalb des Ortsbereichs höhenfrei gekreuzt werden. Diese Lösung gestattete zugleich die Beseitigung von drei weiteren Bahnübergängen im Zuge einer Gemeindeverbindungsstraße sowie die von zwei Wirtschaftswegen.

Diese Lösung ermöglicht darüber hinaus auch eine Führung des Verkehrs von und zu dem Erholungsbereich des Altmühlsees außerhalb der Ortslage von Muhr und sorgt damit für eine nachhaltige lokale Verkehrsverbesserung.

Wir können bislang nur erkennen, dass der vorgesehene Zeitrahmen und die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die für Friedrichsruh vorgeschlagene Lösung bestimmen. Wir erwarten jedoch, dass hier im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke Hamburg – Berlin eine komplexe Lösung geschaffen wird, die eine **Verbesserung** für die Menschen in Friedrichsruh und in der Region bedeutet und die Attraktivität des Ortes erhält.

Wir hatten bereits in unseren ersten Einwendungen darauf hingewiesen, dass die Aufhebung des Bahnübergangs in Friedrichsruh eine **kulturpolitische Aufgabe** ist. Die Lösung kann keine unter Zeitdruck entstandene **Eisenbahnkreuzungsmaßnahme** sein, die nur dem Zweck dient, **den Verkehrsfluss zu verbessern !**

Anlage

3 Unterschriftenblätter