

Bahnstraßenanwohner kämpfen gegen Enteignung

Es könnte wie ein Kampf gegen Windmühlenflügel sein. Die im August letzten Jahres gegründete „Bürgerinitiative Bahnstraße“ wehrt sich jedenfalls vehement gegen den zweispurigen Ausbau der Bahngleise entlang der Bahnstraße zwischen Ellerau und Quickborn. Und das aus gutem Grund. 32 Häuser wären von einer Teilentzweiung betroffen, denn der Ausbau ist wahrschein-



lich nur möglich, wenn die Eigentümer einen Teil ihrer Grundstücke abtreten würden. Die Vorsitzenden der Bürgerinitiative (v.l.n.r. Markus Spiering, Florian Börner, Marco Kühnke und Thomas Timm) machten auf einer eigens anberaumten Pressekonferenz deutlich, dass der zweigleisige Ausbau samt Elektrifizierung der AKN-Linie A1 zur S-Bahn-Linie S21 in ihren Augen aus ökologischer und ökonomischer Sicht wenig sinnvoll ist. Die 26 Mitglieder der Bürgerinitiative haben natürlich ein starkes Eigeninteresse daran, diesen Ausbau zu verhindern, würden ihre Grundstücke doch deutlich an Wert verlieren. Doch sie wollen auch darauf hinweisen, dass die bisherige standardisierte Bewertung der Firma Intraplan Consult vom Oktober 2014 erhebliche Fehler aufweist. Diese sogenannte „Standardisierte Bewertung“ ist für alle Infrastrukturmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr mit einem Investitionsvolumen von mindestens 25 Mio Euro vorgeschrieben. Der Wert der Nutzen-Kosten-Analyse, der sich aus Nutzen, Betriebskosten und Investitionskosten errechnet, muss z.B. einen höheren Quotienten als 1,0 ergeben, damit eine Bezuschussung des Bundes zulässig ist. Die Firma Vieregg-Rössler GmbH wurde von der BI Bahnstraße beauftragt, eine Analyse der Bewertung vorzunehmen. Die Vieregg-Rössler GmbH, die eine langjährige Erfahrung mit der Überprüfung von Nutzen-Kosten-Analysen hat, kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verkürzung der Reisezeit nur auf einen geringen Teil der Fahrgäste zutrifft. Außerdem müssen viele Reisende nach wie vor in Eidelstedt in die S3 umsteigen. Deren Fahrzeit würde sich sogar verlängern. Auch einen Zugewinn von Fahrgästen sieht Vieregg-Rössler kritisch. Bei der Berech-

nung wurde nämlich nicht der 6-spurige Ausbau der A7 mit einberechnet. Nach Fertigstellung des Ausbaus rechnet die Firma damit, dass Pendler wieder vermehrt mit dem eigenen PKW in die Stadt fahren. Diese und viele andere Punkte, wie u.a. die negative CO₂-Bilanz, führt dazu, dass Vieregg-Rössler auf einen Nutzen-Kosten-Quotienten von Minus 0,16 kommt, anstatt des bisher errechneten Quotienten von Plus 1,12. Fazit der Bürgerinitiative: In der vorliegenden Form darf die S21 Hamburg-Kaltenkirchen weder mit Bundes- noch mit Landesmitteln finanziert werden. Der Nutzen-Kostenwert von 1,12 basiert auf schlichten Rechenfehlern.