

## Stormarn

Nachrichten Sport

S-4-STRECKE

29.03.16

### S4 – Ahrensburg will Brücke statt Erddamm

Von Dorothea Benedikt



Bahnübergang Brauner Hirsch Umfrage Brücke? Antje Bölle So lange dauert es ja nicht, da kann man ruhig mal warten

Foto: Birgit Schücking / HA

**Übergang Brauner Hirsch: Bahn hat für S-4-Strecke mit Erddamm andere Pläne als Verwaltung und Politik. Sie wollen Tunneltal schützen.**

Ahrensburg. Bis die S-Bahn-Linie 4 zwischen Hamburg und Bad Oldesloe pendelt, dürften noch mindestens zehn Jahre vergehen. Allein der Bau der neuen Trasse könnte frühestens in fünf Jahren beginnen. Doch schon jetzt

wird fleißig geplant, begutachtet und gerechnet – und auch diskutiert. Denn nicht alle Beteiligten sind sich bei der Umsetzung einig.

Ein Knackpunkt ist der Bahnübergang Brauner Hirsch in Ahrensburg. Verkehrsministerium, Bahn und Kommune sind sich einig, dass die Schranken dort verschwinden müssen. Bei der Frage nach dem Wie gibt es indes Uneinigkeit. Ein erster Vorschlag der Bahn lautet, einen mehrere Hundert Meter langen Erddamm durch das Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal zu bauen, auf dem die Straße verläuft. Lediglich über die Gleise soll eine 26 Meter lange Brücke führen.

Politik und Verwaltung in Ahrensburg sind einhellig gegen diese Lösung. Sie wollen eine breitgespannte, mehrere Hundert Meter lange und sechs Meter hohe Brücke zwischen der Hamburger Straße und der Siedlung Am Hagen. "Wir wollen den Charakter des Tals erhalten", sagt Hartmut Möller (SPD), Vorsitzender der Bau- und Planungsausschusses. Stephan Schott vom Bauamt in Ahrensburg: "Der Talraum muss erkennbar bleiben." Ferner mahnt der Verwaltungsmitarbeiter an, dass er bei der Damm-Lösung naturschutzrechtliche Bedenken hätte. "Wir haben dort Reptilienwanderungen", sagt Schott und nennt damit nur ein Beispiel.

Schon jetzt wird über Details debattiert. So hat die Verwaltung schon konkrete Vorstellungen über Anfang- und Endpunkt der Brücke. Dennoch betonen alle Beteiligten, dass man erst bei der Vorplanung sei. Damit hat die Bahn frühzeitig begonnen, um ein hohes Maß an Planungssicherheit zu haben. So sind bereits in den vergangenen Jahren Gutachten in Auftrag gegeben worden, wie eine Umweltverträglichkeitsstudie oder eine archäologische Untersuchung. Dabei entdeckten Experten Rentierknochen und Werkzeuge, die aus der Eiszeit stammen sollen. Der Fund der Artefakte war schon eine kleine Sensation, beeinflusste jedoch nicht den Zeitplan oder der Trassenverlauf der künftigen S 4.

Neben dem archäologischen Aspekt sollen Gutachter klären, welche Auswirkungen die neue S-Bahn-Linie, die neben den jetzigen Gleisen für Regionalzüge verlaufen wird, für Tiere, Pflanzen, Gewässer und die Luft habe. "Die Umwelt-Gutachten sind aktuell noch in Erarbeitung", sagt eine Bahnsprecherin. Letztlich hängt vom Urteil der Experten ab, welches Bauwerk über die Gleise im Tunneltal möglich ist.

Deswegen arbeitet die Bahn schon jetzt Alternativen aus, die mit allen

Projektbeteiligten besprochen werden. "Bei der momentan laufenden Entwurfsplanung, die die DB Netz AG im Auftrag der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein vornimmt, kam man nun die Idee auf, statt der ‚Erddamm-Brücke‘ eine andere Lösung zu wählen. Vorstellbar wäre beispielsweise eine Brückenlösung mit Stützen", sagt Dennis Fiedel, Sprecher des Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein (NAH.SH), der als Aufgabenträger des Landes das Projekt begleitet.

Was letztlich am Braunen Hirsch gebaut wird, hängt nicht nur von den Gutachten ab, sondern auch von den Kosten. "Je größer die Brücke, desto teurer wird sie", sagt Hartmut Möller. Die Bahn ist laut einer Sprecherin jedoch angehalten, kostengünstig zu planen. Die Bahn entscheidet letztlich auch, was gebaut wird – egal ob es Ahrensburg gefällt oder nicht.

Der Kostendruck ist dabei enorm. Wie berichtet, rechneten die Planer 2013 mit rund 630 Millionen Euro. Im Juli vergangenen Jahres lag die Kostenschätzung der Bahn bei mehr als einer Milliarde Euro. Eine Zahl, die sowohl für Hamburg als auch Schleswig-Holstein alarmierend war und beide Länder zu Sparmaßnahmen zwang, um die Kosten zu drücken.

Hamburg und Schleswig-Holstein entschieden Ende 2015 unter anderem, auf den S-4-Haltepunkt Delingsdorf zu verzichten, ein zusätzliches Gleis zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bargteheide wird ebenfalls eingespart und der Umbau des Bahnhofs Bargteheide fällt einfacher aus. Mit diesen und weiteren Maßnahmen sollen 93 Millionen Euro eingespart werden und das Projekt dann rund 915 Millionen Euro kosten. Beide Länder rechneten dabei fest mit finanzieller Unterstützung vom Bund. Im März gab es dafür einen Dämpfer. Der Bau der S 4 hat laut Bundesverkehrswegeplan (gilt bis 2030) keine Priorität und deswegen gibt es dafür noch kein Geld. Beide Länder hoffen jetzt, dass die S 4 nachträglich hochgestuft wird, sobald konkretere Pläne vorliegen.