

PRESSEINFORMATION

Text: Svenja Furken
19. Mai 2021

S4: Der große Deal mit der Gütertrasse

Mit dem Neubau der transeuropäischen Schienengüterverkehrstrasse durch dichte Wohn- und Naturschutzgebiete wird ein Großteil der neuen S-Bahnlinie S4 finanziert. Anwohner, Naturschutz und eine international bedeutende archäologische Fundstätte müssen dafür große Opfer bringen.



Foto: Michael Kukulenz

Regionalbahn am Bahnübergang Brauner Hirsch im Ahrensburger Tunneltal

„S4 geht los“ ist auf magentafarbenen Großplakaten seit einigen Wochen auf vielen Bahnhöfen in Hamburg zu lesen. Mit der groß angelegten Werbeoffensive wirbt die Deutsche Bahn für den 1,85 Milliarden teuren Neubau der Bahnlinie S4, die von Altona bis Bad Oldesloe reichen soll.

Erst letzte Woche wurde mit viel Prominenz der Spatenstich zum Neubau der S-Bahnlinie S4 gefeiert. „Die neue Bahnstrecke sei das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs und ermögliche weiteren 250.000 Pendlern den Zugang zur Bahn.“ ließen Andreas Scheuer, Daniel Günther, Peter Tschentscher und Ronald Pofalla beim symbolischen Spatenstich verlautbaren.

Großbaustelle mit Folgen

Was bei aller Euphorie für das Bahnprojekt verschwiegen wird, ist die Tatsache, dass sich hinter dem Neubau der S4 auch eines der größten Infrastrukturprojekte Europas, nämlich der Ausbau der Schienenanbindung an den geplanten und umstrittenen Fehmarnbelt-Tunnel nach Skandinavien, verbirgt.

Genau wie die geplante S4 soll eine neue Gütertrasse ebenfalls auf der Bestandsstrecke Hamburg-Lübeck, der sogenannten Vogelfluglinie, verlaufen. Damit sich S-Bahn und Güterverkehr auf der zweigleisigen Bestandsstrecke nicht ins Gehege kommen, müssen zwei zusätzliche Gleise gebaut werden. Für Hamburg und Schleswig-Holstein sind die Ausbaupläne für den Güterverkehr ein Milliarden Schnäppchen, da der Bund auf diese Weise den Neubau der parallel verlaufenden S4 zu 84 Prozent mitfinanziert.

An der 1865 eröffneten Bahnstrecke stehen also große Baumaßnahmen an. Zwangsenteignung von Anwohnern, Baumfällungen, Eingriffe in Naturschutzgebieten und die Zerstörung von archäologischen Fundstätten werden erforderlich.

Und während für die Bahnlinie S4 großspurig von Bahn und Politik geworben wird, entfallen auf die europäische Güterverkehrsstrasse, durch die sie finanziert wird, nur wenig Worte.

Kein Wunder, denn bis zu 84 Güterzüge werden dann Tag und Nacht durch dichtbewohntes Stadtgebiet rollen. Um den Schallschutz zu gewährleisten, muss ein Großteil der viergleisigen Strecke beidseitig mit 3-6 m hohen Lärmschutzwänden ausgestattet werden. Wie die einstige innerdeutsche Grenze, wird die Trasse ganze Stadtteile und Städte zerschneiden.

Etwa 7 Kilometer der neuen Trasse werden durch das Naturschutzgebiet „Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal“ verlegt werden. Mit großer Sorge kritisieren Artenschützer die Zerschneidung des Gebietes, die den Wildwechsel von Tierarten behindern oder ganz unterbinden wird.

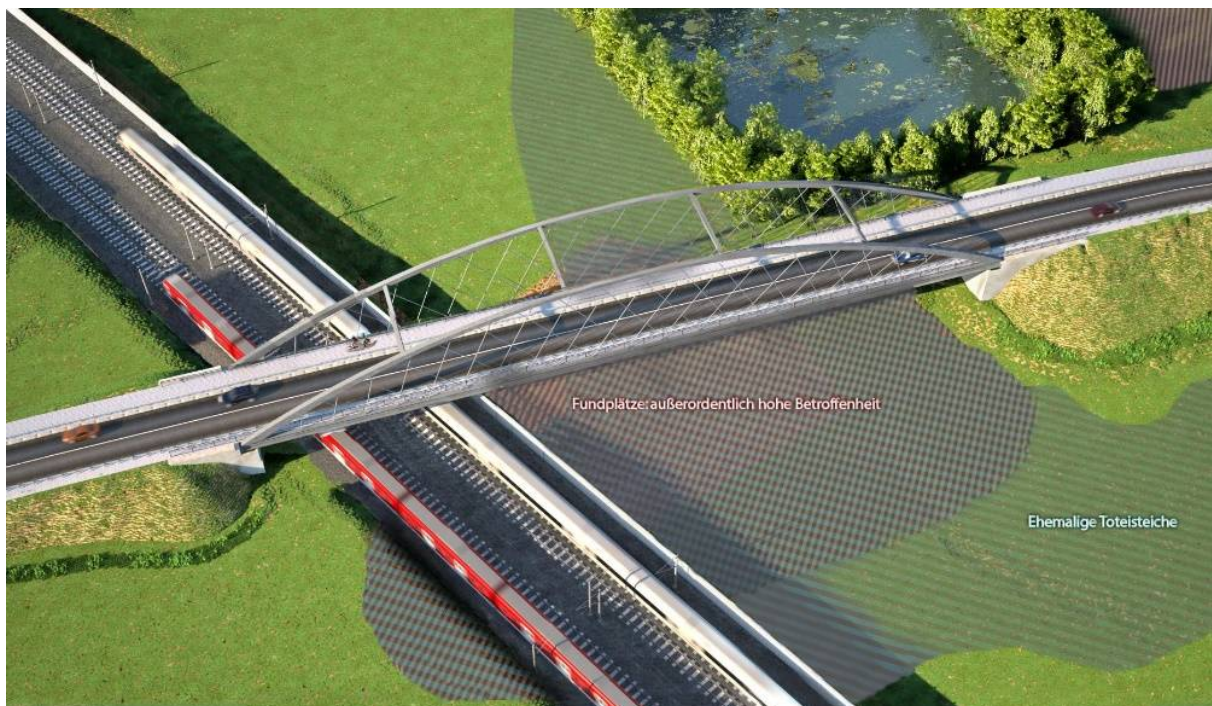
Zerstörung einer archäologischen Fundstätte

Die Baumaßnahmen im Tunneltal betreffen leider auch eine international bedeutende archäologische Fundstätte. Hier haben sich die Kulturspuren eiszeitlicher Rentierjägerkulturen (vor 12.000 bis 14.700 Jahren) in einer seltenen Menge und Qualität über die Jahrtausende erhalten.

In direktem Umfeld der Bahntrasse und ausgerechnet dort, wo der Bahnübergang Brauner Hirsch im Rahmen der Baumaßnahmen durch ein massives Brückenbauwerk ersetzt werden soll, wurden einst die **ältesten Pfeile der Menschheitsgeschichte** und eines der ältesten Kunstobjekte Nordeuropas geborgen!

„Das Ahrensburger Tunneltal hat aufgrund seiner Bedeutung für die Menschheitsgeschichte das Potential für eine UNESCO Welterbestätte. Es ist Ausdruck großer Respektlosigkeit, dass hier eine solche Baumaßnahme genehmigt wird, obwohl das ganze Areal seit 1977 Grabungsschutzgebiet ist, wo normalerweise nicht einmal ein Spaten in den Boden gesteckt werden darf!“ kritisiert Svenja Furken, Sprecherin der IG Tunneltal, das Bauprojekt.

Bis zu 250.000 Einzelfunde werden von den Archäologen im Bereich des Bahnübergangs Brauner Hirsch aufgrund von Probebohrungen noch vermutet. Sie zu bergen ist am Bahndamm nicht möglich, da dann die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck auf Monate stillgelegt werden müsste. Ein Teil der Fundstätte wird daher der Baumaßnahme zum Opfer fallen.



Quelle: DB Engineering & Consulting GmbH

Die grauschraffierten Bereiche kennzeichnen die international bedeutende Fundstätte, die nun unmittelbar von den Baumaßnahmen bedroht wird.

Klage eingereicht

Anwohner und Naturschützer haben inzwischen Klage eingereicht. Sie fordern, dass Alternativtrassen für den Schienen-Güterverkehr gesucht und geprüft werden müssen, was offensichtlich bisher nicht geschah.

Doch leider verpufft der Widerstand der Anwohner, Natur- und Denkmalschützer in der Öffentlichkeit im Lobgesang für die S4. Nicht selten müssen sie sich sogar den Vorwurf gefallen lassen, sie seien gegen die S4 und damit gegen die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, was aber gar nicht der Fall ist.

Noch ist genug Zeit, um den Deal mit dem Schienengüterverkehr zu entlarven und zu verhindern. Es ist wichtig nach Alternativtrassen zu suchen, die den transeuropäischen Schienengüterverkehr weiträumig um das sensible Tunneltal und dichtbewohnte Stadtgebiete umleiten könnten.

Dann hätte die neue S4 auf der alten Bestandsstrecke freie Fahrt und es müssten keine weiteren Gleise gebaut werden. Das Tunneltal als Naturschutzgebiet mit seinen archäologischen Fundstätten und die Lebensqualität der Anwohner würde nicht weiter beeinträchtigt werden.

Kontakt:

Svenja Furken

Brauner Hirsch 70

22926 Ahrensburg

kontakt@tunneltal.de

04102 / 777 399

Weitere Infos unter: www.tunneltal.de