

Kommt jetzt der Ausbau der S 4?

Bereits in den dreißiger Jahren wurde erstmals erwogen, die heute als S 4 bekannte Strecke von Hamburg nach Ahrensburg für einen richtigen S-Bahn-Betrieb auf eigenen Gleisen auszubauen. Es gibt sicher viele Gründe dafür, dass dies bis heute nicht passiert ist. Dass es sinnvoll und notwendig ist, wird jedoch von kaum jemandem mehr bestritten.

Seit Jahren haben sich die Bezirksversammlung Wandsbek und der Kreistag Stormarn dieses Thema auf die Fahnen geschrieben und wiederholt gefordert, die S 4 wenigstens bis Ahrensburg, wenn nicht sogar darüber hinaus bis Bad Oldesloe zu einer richtigen S-Bahn auf eigenen Gleisen auszubauen. Denn der derzeitige Betrieb wird heutigen Ansprüchen an einen modernen Schienenpersonennahverkehr nicht mehr gerecht: Nur bedingter Taktverkehr alle 30 Minuten, Verspätungen und wenig komfortables Wagenmaterial kennzeichnen die S 4. Vor zwei Jahren gründete sich deshalb die Bürgerinitiative S 4 – Schiene statt Straße Hamburg/Stormarn, überzeugt davon, dass wirkliche Verbesserungen für die S 4 nur durch zusätzliche Gleise erreicht werden können.

Mittlerweile hat die S-Bahn Hamburg GmbH dieses Thema für sich erkannt und ausgehend von der politischen Vorstellung der „Metropolregion Hamburg“ eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, in der die „Einrichtung eines S-Bahn-Betriebs zwischen der Hamburger Innenstadt und den Orten entlang der Strecke Hamburg-Hasselbrook – Bad Oldesloe“ untersucht wurde. Die wesentlichen Aussagen:

1. Endpunkt der S-Bahn-Linie sollte nicht Ahrensburg, sondern Bad Oldesloe sein. Der ansonsten entstehende Restverkehr ließe sich nicht vernünftig in das bestehende Regionalverkehrssystem einbinden. Der geringeren Nachfrage zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe lässt sich mit einem entsprechend reduzierten Angebot begegnen.
2. Ein dichter S-Bahn-Fahrplan ist auf der bestehenden Infrastruktur selbst nach der Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck kaum möglich. Ein regelmäßiger 20-Minuten-Takt kann aufgrund der vielen schnellen Zugfahrten nicht angeboten werden. Lösung hierfür ist die Errichtung zusätzlicher Gleise zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg.
3. Die S 4 hat heute nur wenige Haltestellen, und deren Standorte entsprechen nur begrenzt den Bedürfnissen der Bevölkerung. So stagniert die Fahrgastnachfrage. Schon jetzt nimmt die S 4 am Fahrgastwachstum des HVV nur sehr unterdurchschnittlich teil. Zusätzliche Haltestellen können hier die Nachfrage erheblich steigern.

Die Machbarkeitsstudie hält folgende Infrastrukturinvestitionen für notwendig: Im Bahnhof Hasselbrook werden aus der bestehenden S-Bahn-Strecke nach Poppenbüttel zwei zusätzliche Gleise Richtung Bad Oldesloe ausgefädelt. Einige Kilometer nördlich von Rahlstedt wird die Strecke eingleisig und geht in Ahrensburg kreuzungsfrei in die bestehende Fernbahnstrecke Richtung Bad Oldesloe über. Die S-Bahn-Gleise verlaufen dabei immer westlich der Fernbahntrasse, wobei diese abschnittsweise nach Osten verschoben werden muss.

In weiteren Varianten wurden eine durchgängige Zweigleisigkeit sowie eine Verlängerung der separaten Trasse bis Ahrensburg-Gartenholz untersucht.

Neue Haltestellen sollen an der Claudiusstraße und der Bovestraße (als Ersatz für den bisherigen Bahnhof Wandsbek), am Holstenhofweg, am Pulverhof und in Ahrensburg-Gartenholz entstehen.

Das Angebot wurde entsprechend dem Fahrplan bestehender S-Bahn-Strecken und deren Fahrgastzahlen entwickelt: Ein täglicher 20-Minuten-Takt zwischen der Hamburger Innenstadt und Ahrensburg, der im Berufsverkehr zum 10-Minuten-Takt verdichtet wird, zwischen Ahrensburg und

Bad Oldesloe eine stündliche Fahrt je Richtung, die in der Hauptverkehrszeit zum 20-Minuten-Takt ergänzt wird.

Die Fahrzeiten für den neuen Fahrplan liegen übrigens trotz der zusätzlichen Halte nicht viel über den heutigen: 26 Minuten zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Ahrensburg (heute 24 Minuten), 46 Minuten vom Hauptbahnhof bis Bad Oldesloe (heute 43 Minuten).

Möglich werden diese Fahrzeiten durch einen neuen S-Bahn-Zug, der für den Betrieb auf längeren Strecken eingerichtet ist und die Vorteile von Regional- und S-Bahn-Verkehr in sich vereint: Spurtstärke und eine hohe Reisegeschwindigkeit (max. 140 km/h). Darüber hinaus ist der Zug mit Technik für zwei Stromsysteme ausgerüstet, so dass er sowohl im gleichstromversorgten Hamburger S-Bahn-Netz als auch auf der dann elektrifizierten Strecke nach Bad Oldesloe verkehren kann.

Durch diese Infrastrukturmaßnahme werden Fahrgastzuwächse von insgesamt durchschnittlich 43% erwartet, am Querschnitt Ahrensburg-Gartenholz – Bargteheide sogar von 73%! Insbesondere die Standortqualität im Hamburger Osten und in Stormarn würde merklich verbessert werden.

Sowohl bei der Bezirksversammlung Wandsbek als auch beim Kreistag Stormarn fand das Konzept Anklang, entspricht es doch ziemlich genau dem, was bereits seit vielen Jahren immer wieder gefordert wurde. Nun gilt es, auch die Landespolitik in Hamburg und Kiel davon zu überzeugen, dass dieses Projekt dringend in Angriff genommen werden muss. Wenn dies gelingt, könnte die erste S-Bahn nach Bad Oldesloe in acht bis zehn Jahren fahren.

Ole Thorben Buschhüter ist Hamburger Sprecher der Bürgerinitiative S 4 und PRO BAHN-Mitglied seit 1998

Weitere Infos: www.s4-initiative.info, www.s-bahn-hamburg.de