

Der Schein trägt: Es gibt zwischen Rahlstedt und dem Hauptbahnhof keine S-Bahn, sondern nur eine Regionalbahn. Die Mitglieder der Bürgerinitiative „S 4-Initiative“ fordern schon lange: Wir brauchen eine separate S-Bahn von Rahlstedt bis in die Innenstadt.
-Foto: zz



S 4-Initiative fordert weiter: Eigene S-Bahn nach Rahlstedt und Ahrensburg

• Viele Rahlstedt fühlen sich von der Stadt Hamburg vernachlässigt, weil ihr Stadtteil nicht direkt an das S- oder U-Bahnnetz angeschlossen ist. Es gibt zwischen Rahlstedt und dem Hauptbahnhof eine Zugverbindung mit ei-

Rahlstedt (zz) - Die Bürgerinitiative „S 4-Initiative“ hat jetzt ihre Forderung nach dem Bau einer separaten S-Bahn-Strecke auf eigenen Gleisen nach Tonndorf, Rahlstedt und Ahrensburg erneuert. Gleichzeitig widerspricht sie Darstellungen, wonach die bevorstehende Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck spürbare Verbesserungen für den Nahverkehr bringen werde. Der Sprecher der S 4-Initiative, Öle Thorben Buschhüter, erinnert daran, daß die Elektrifizierung in erster Linie dem Güterverkehr zugute kommen wird: „Sie ist für die Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens wichtig. Für einen attraktiveren Nahverkehr ist sie aber nur der Tropfen auf einen heißen Stein und wird hier eben nicht zu einer deutlichen Verbesserung des Angebots führen.“ Denn auch

nach der Elektrifizierung geben“, so Buschhüter. Eine Machbarkeitsstudie der S-Bahn Hamburg GmbH hatte ergeben: Nur 210 Mio. Büro würde eine 17,3 Kilometer lange größtenteils zweigleisige S-Bahn-Strecke von Hasselbrook nach Ahrensburg mit acht statt bislang vier Haltestellen kosten. Der Anstoß hierfür muß aber von Hamburg und Schleswig-Holstein ausgehen. Buschhüter begrüßte deshalb den kürzlich einstimmig gefaßten Beschluß der Hamburgischen Bürgerschaft, in dem der Senat aufgefordert wurde, zu sammen mit Schleswig-Holstein ein Konzept für den Bau einer S-Bahn-Strecke nach Bad Oldesloe vorzulegen. „Ärgerlich ist jedoch, daß der Senat bis heute untätig blieb, obwohl die Bürgerschaft vor fast zwei Jahren schon einmal einen solchen Beschluß gefaßt hatte“, so Buschhüter, der die Hoffnung nicht aufgibt.

ner Regionalbahnlinie 10. Doch diese Verbindung reicht längst nicht mehr aus. Nur durch eine moderne separate S-Bahn kann, so die Bürgerinitiative, der Individualverkehr von der Straße auf die Schiene geholt werden.

müssen sich alle Zuggattungen die zwei Gleise teilen. Die zusätzlichen Trassenkapazitäten, die die Elektrifizierung mit sich bringt, werden für den zunehmenden Güterverkehr zwischen den Häfen Hamburg und Lübeck benötigt. Noch nicht einmal für einen 20-Minuten-Takt bei den Nahverkehrszügen nach Ahrensburg wird die Elektrifizierung reichen. Von der Bahn erfuhr die S 4-Initiative kürzlich, daß es nach der Elektrifizierung lediglich möglich sei, die Nahverkehrszüge, die heute in Bargeheide enden, bis Bad Oldesloe fahren zu lassen. „Dahit ist jedoch nichts gewonnen. Für den Nahverkehr ändert sich praktisch nichts, es bleibt bei dem unattraktiven 30-Minuten-Takt“, meint Buschhüter.

„Einen dichteren Nahverkehrstakt kann es nur mit einer S-Bahn auf eigenen Gleisen

geben“, so Buschhüter. Eine Machbarkeitsstudie der S-Bahn Hamburg GmbH hatte ergeben: Nur 210 Mio. Büro würde eine 17,3 Kilometer lange größtenteils zweigleisige S-Bahn-Strecke von Hasselbrook nach Ahrensburg mit acht statt bislang vier Haltestellen kosten. Der Anstoß hierfür muß aber von Hamburg und Schleswig-Holstein ausgehen. Buschhüter begrüßte deshalb den kürzlich einstimmig gefaßten Beschluß der Hamburgischen Bürgerschaft, in dem der Senat aufgefordert wurde, zu sammen mit Schleswig-Holstein ein Konzept für den Bau einer S-Bahn-Strecke nach Bad Oldesloe vorzulegen. „Ärgerlich ist jedoch, daß der Senat bis heute untätig blieb, obwohl die Bürgerschaft vor fast zwei Jahren schon einmal einen solchen Beschluß gefaßt hatte“, so Buschhüter, der die Hoffnung nicht aufgibt.

Die S 4-Initiative setzt sich seit über vier Jahren für eine richtige S-Bahn auf eigenen Gleisen nach Ahrensburg und darüber hinaus bis Bad Oldesloe ein. Aus der heutigen Regionalverkehrslinie R 10 soll dann die S-Bahn-Linie S 4 werden. Auf diese Weise könnten endlich ein dichter Taktverkehr (10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit!), ein vom übrigen Bahnverkehr unabhängiger Betrieb (Pünktlichkeit!) und umsteigefreie Verbindungen bis direkt in die Hamburger Innenstadt eventuell sogar bis Altona ermöglicht werden. Ein Grund für viele Pendler auf die Bahn umzusteigen. Wie gut dies funktioniert, zeigt die Hamburger S-Bahn zum Beispiel auf ihren Strecken nach Bergedorf/Aumühle oder Richtung Harburg/Winsen. Hier verkehren die S-Bahn-Züge auf eigenen Gleisen. Dadurch können sie in der Regel ihren - dichten- Fahrplan einhalten, sind mit anderen U- und Buslinien leichter vernetzbar und werden von den Fahrgästen gut angenommen. „Was auf diesen Strecken geht, muß doch auch in Rahlstedt möglich sein“ - so die Forderung der Bürgerinitiative.