

# Noch fehlen Verbesserungen für den Nahverkehr

**SH (am/äs).** „Wir freuen uns darüber, dass die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck jetzt unter Dach und Fach ist“, sagt Ole Thorben Buschhüter, Sprecher der S 4-Initiative zu der in Lübeck von Bund und Bahn unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung, mit der aus dem Zwei-Milliarden-Euro-Investitionsprogramm des Bundes die Mittel für die Elektrifizierung bereitgestellt werden. Allerdings erinnert er daran, dass die Elektrifizierung vor allem dem Güterverkehr zugute kommen wird: „Aus Sicht eines attraktiven Nahverkehrs ist die Elektrifizierung nur der Tropfen auf einen heißen Stein.“ Die Elektrifizierung gründet sich auf dem zukünftigen Bedarf im Fern- und Güterverkehr. Der Nahverkehr würde hiervon nur geringfügig profitieren. Denn auch nach der Elektrifizierung müssen sich alle Zugattungen die zwei Gleise teilen. Die zusätzlichen Trassenkapazitäten, die die Elektrifizierung mit sich bringt, werden vor allem für den zunehmenden Güterverkehr zwischen den Häfen Hamburg und Lübeck benötigt. Noch nicht einmal für einen 20-Minuten-Takt bei den Nahverkehrszügen von Hamburg nach Ahrensburg wird die Elektrifizierung reichen. „Für den Nahverkehr ändert sich somit praktisch nichts, es bleibt bei dem unattraktiven 30-Minuten-Takt. Einen dichteren Nahverkehrstakt kann es nur mit einer Trennung der unterschiedlichen Verkehre geben, also mit einer S-Bahn auf eigenen Gleisen“, so die S 4-Initiative. Eine Machbarkeitsstudie der S-Bahn Hamburg GmbH hatte 2002 ergeben: Nur 210 Millionen Euro würde eine 17,3 Kilometer lange größtenteils zweigleisige S-Bahn-Strecke von Hasselbrook nach Ahrensburg mit acht statt bislang vier Haltestellen kosten. Der Anstoß für eine S-Bahn-Strecke muss aber von den Ländern ausgehen. „Da der Bund im Bundesverkehrswegeplan bereits festgelegt hat, dass für den Fern- und Güterverkehr zusätzlich zur Elektrifizierung ein drittes Gleis nötig sein wird, wird er sich in Höhe dieser Kosten auch dann beteiligen müssen, wenn statt eines dritten Gleises eine separate zweigleisige S-Bahn-Strecke gebaut wird. Dies führt für die Länder zu einem attraktiven Kosten-Nutzen-Verhältnis“, so die S 4-Initiative, die ergänzt: „Jetzt sind Hamburg und Schleswig-Holstein am Zuge. Wir erwarten, dass nun auch eine Entscheidung getroffen wird für eine richtige S-Bahn nach Tonndorf, Rahlstedt, Ahrensburg und darüber hinaus.“ 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 R10 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 und umsteigefreie Verbindungen bis direkt in die Hamburger Innenstadt ermöglicht werden. Ein Grund für viele Pendler, dann auf die Bahn umzusteigen.