

Endstation Bargteheide: S-4 bis Oldesloe scheint ausgeschlossen

Bargteheide - Die Brücke am Tremsbütteler Weg wird für die Bahn zum Nadelöhr. Auch nach ihrem Abriss im Zuge der Elektrifizierung wird die Strecke zweigleisig bleiben - gleichbedeutend mit dem Aus für die S-4 bis Bad Oldesloe.

Mit dem Bau der neuen Eisenbahnbrücke im Verlauf des Tremsbütteler Weges in Bargteheide ist der Zug für eine Dreigleisigkeit der Strecke abgefahren: "Der Brückenneubau ist so bemessen, dass die Brücke nur zwei Gleise erlaubt", erklärte Projektleiter Ernst Tenholte von der DB ProjektBau in Hamburg. Er war am Mittwoch auf Einladung der Bargteheider CDU im Ratssaal zu Gast, um das Elektrifizierungsprojekt zu erläutern. Zugleich stellte Dennis Fiedel von der Landesweiten Verkehrs-Servicegesellschaft (LVS) Fahrplanverbesserungen ab 2009 in Aussicht - dann sollen die Züge alle halbe Stunde fahren.

Mit der Elektrifizierung der Bahnlinie Hamburg - Lübeck solle, so Tenholte in seinen Ausführungen, dem erhöhten Güteraufkommen in den Häfen Hamburg und Lübeck Rechnung getragen werden, indem man den Nord- und den Ostseehafen über die Schiene miteinander verbinde. "Das erhöht die Streckenkapazität, steigert die Wettbewerbsfähigkeit und entlastet die Straßen." Der Bund habe für die Finanzierung des Vorhabens 165 Millionen Euro bereitgestellt. Bis 2010, so CDU-Stadtvertreter Christian Claussen, sei mit einer Verdoppelung des Zugverkehrs zu rechnen.

So positiv sich diese Entwicklung im europäischen Wettbewerb auswirkt, die Zuhörer interessierten vor allem die innerörtlichen Auswirkungen. So ist die Deutsche Bahn (DB) der Stadt in punkto Rampenbau entgegen gekommen, um die Sperrung der Straße nicht unnötig zu verlängern. "Wir haben ein enges Zeitfenster für den Brückenbau geplant, sie soll im August 2007 fertig sein, erklärte Tenholte. "Wir sind aber bereit, eine der Rampen schon parallel zu bauen, die zweite brauchen wir als Bauzulieferanfahrt bis zum Schluss." Ursprünglich hätten beide Rampen erst nach Fertigstellung der Brücke gebaut werden sollen.

Dagegen erteilte er den Wünschen nach einer Schnellbahn-Verbindung Bad Oldesloe - Bargteheide - Hamburg eine klare Absage: "Für eine erforderliche Dreigleisigkeit ist kein Geld da. Die neue Brücke erlaubt ohnehin nur zwei Gleise." Damit scheint das Projekt der S-4-Initiative zumindest teilweise gestorben zu sein. "Die Frage ist, ob die Brücke erweiterungsfähig ist", sagte S-4-Sprecher Jörg Sievers aus Ahrensburg, den die LN gestern Abend mit der neuen Situation konfrontierten. "Wenn nicht, haben wir den Schwarzen Peter gezogen. Oder die Brücke wird in zehn Jahren wieder abgerissen", so Sievers weiter, der zumindest für eine Schnellbahn-Verbindung von Hamburg bis Ahrensburg neue Chancen sieht. "Es hat sich ein namhaftes Ahrensburger Unternehmen bei der Bahn beschwert, andere folgen möglicherweise." Durch Verspätungen und den Stunden-Takt kämen viele Mitarbeiter häufig nicht rechtzeitig.

Auf den zwei Gleisen sollen ab dem 13. Dezember 2008 durchgehend bis Lübeck-Travemünde Elektroloks fahren. Mit einer Zeitersparnis von zwei Minuten durch die schnellere Beschleunigung habe das für den Personennahverkehr kaum Auswirkungen: "Die Strecke ist für 140 Stundenkilometer ausgelegt, und das wird so bleiben." Bedenken, dass das erhöhte Zugaufkommen den Verkehr an den Bahnübergängen Tremsbüttel und die Lärmbelästigung verstärke, konnte Tenholte nicht ganz entkräften. "Laut DIN-Norm ist bei einer Elektrifizierung aber kein Schallschutz vorgesehen." In Härtefällen gebe es einen Sonderfonds des Bundes, wo man einen Antrag stellen könne. Zudem werde die Bahn auf Anlieger zukommen, deren Grundbesitz für die

Schutzstreifen in sechs Metern Breite ab Schienenmitte geräumt werden müsse. "Hier schließen wir vorher mit den Betroffenen Verträge ab."

Hoffnung auf eine Bahnverbindung im Halbstunden-Takt statt bisher alle Stunde konnte dann Dennis Fiedel von der LVS machen. "Wir haben das Verkehrsnetz ausgeschrieben und zwei Bewerber für den Betrieb, die Regionalbahn Schleswig-Holstein und die Nord-Ostseebahn. Zu den Ausschreibungsbedingungen gehört eine halbstündige Verbindung an Werktagen." Ende des Jahres werde entschieden, welcher Betreiber für die folgenden zehn Jahre für die Strecke zuständig sein werde. "Ab 2009 wird ein neuer Vertrag gültig." Der soll außerdem Barrierefreiheit, genügend Sitzplätze und eine anteilige Fahrpreiserstattung bei längeren Verspätungen garantieren. Zudem werde eine neue Generation Automaten entwickelt, die durch mehr Kommunikation die Bedienung vereinfache.