

S 4: Die Politik macht Druck

Erstmals arbeiten die beiden Parlamente in Stormarn und Hamburg-Wandsbek zusammen.

Von Alexander Sulanke

Ahrensburg -

Die Weichen für eine S-Bahn-Linie von Hamburg über Ahrensburg nach Bad Oldesloe müssen gestellt werden - und zwar schnell: Der Stormarner Kreistag und die Bezirksversammlung Hamburg-Wandsbek fordern das erstmals in einer gemeinsamen Resolution. Alle Fraktionen in Wandsbek haben den Text jetzt einstimmig verabschiedet. In Stormarn war das bereits im September geschehen.

"Es ist das erste Mal, dass Kreistag und Bezirksversammlung so eng Hand in Hand arbeiten", sagt Sigrid Kuhlwein (62, SPD), Vorsitzende des Kreisverkehrsausschusses, "diese grenzüberschreitende Kooperation sollte die Verantwortlichen endlich aufhorchen lassen." Und sie fügt hinzu: "Wir werden nicht lockerlassen, bis die S 4 unterwegs ist."

Die S-Bahn-Allianz über die Landesgrenze hinweg war von Kuhlwein und dem Rahlstedter Bezirksabgeordneten Ole Thorben Buschhüter (30) angebahnt worden. Buschhüter ist verkehrspolitischer Sprecher der Wandsbeker SPD-Fraktion und Hamburger Sprecher der S-4-Initiative. "Aktueller Anlass unserer Forderung ist die Erkenntnis, dass die begonnene Elektrifizierung der Strecke für den Personennahverkehr quasi keine Verbesserung bringt, so Buschhüter.

Der Kreis und der benachbarte Bezirk wünschen sich ein drittes Gleis, das bis Ahrensburg reicht. Zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Ahrensburg sollten die Züge dann zehn- bis 20-minütlich fahren, das letzte Stück bis Bad Oldesloe mit längerer Taktzeit.

Sigrid Kuhlwein verweist auf eine Machbarkeitsstudie der S-Bahn Hamburg GmbH aus dem Jahr 2002. Mit Triebwagen, die mit Zweistrom-Technik ausgestattet seien, also sowohl auf Fernbahngleisen als auch im S-Bahnnetz der Hansestadt fahren könnten, sei das kein Problem. Kosten: etwa 210 Millionen Euro.

Hier liegt das Problem. "Wenn man berücksichtigt, dass die öffentlichen Kassen leer sind, kann man mittelfristig nicht damit rechnen, dass so ein Projekt eine Chance hat", sagt Dennis Fiedel (35), Sprecher der Landesweiten Verkehrs-Servicegesellschaft (LVS) in Kiel. Sie kümmert sich um die Koordination des Schienennahverkehrs im Land und um dessen Verbesserung. Das Geld fürs Schienennetz kommt vom Bund. "Es gibt Projekte, die vordringlicher sind", sagt Fiedel.

An zusätzliche Zugfahrten sei bei der allgemeinen Finanznot auch nicht zu denken. "Wir sind schon froh, wenn wir das momentane Niveau halten können", sagt Fiedel.

Für Sigrid Kuhlwein zählen solche Bedenken nicht. Die Bahn verschlefe ihre Wettbewerbsfähigkeit, wenn auf der Strecke nicht bald etwas geschehe: "Die Pendlerpauschale fällt ab 1. Januar geringer aus, gleichzeitig wird Benzin immer teurer. Da rechnen sich viele Autofahrer aus, ob sie nicht lieber die Bahn nehmen." Insofern sei das Argument, dass zusätzliche Fahrten nicht zu bezahlen seien, falsch. "Wenn das Angebot stimmt, wird es einen Fahrgastzuwachs geben", sagt Kuhlwein, "wenn nicht, ist das eine Politik gegen alle Pendler."

Die Verkehrsausschussvorsitzende will jetzt bei den Bundestagsabgeordneten aller Parteien dafür werben, dass es das Geld für das Extra-Gleis doch gibt. Was Priorität habe, entschieden im Endeffekt die Politiker.

erschienen am 25. November 2006