

ELEKTRIFIZIERUNG AB 14. DEZEMBER SOLLEN DIE ZÜGE WIEDER PÜNKTlich FAHREN

Bahn-Ärger? Pendler können aufatmen



Nicole Grapenthin (26), Kauffrau: „Die Bauphase aufgrund der Elektrifizierung war grausam. Es gab zwar Busersatzverkehr, aber mich hat es trotzdem genervt. Aber die Arbeiten sind ja zu unserem Vorteil. Wenn man sich bald wieder auf die Fahrzeiten verlassen kann, bin ich heilfroh.“

FOTOS: BÜDDIG

Testbetrieb beginnt in einer Woche. Mehr als zwei Jahre wurde an der

tigstellung der 165 Millionen Euro teuren Elektrifizierung, mit dem Ende der lästigen Bauarbeiten beginnt auch im Kreis ein neues Verkehrszeitalter.

lung des Verkehrs zwischen Puttgarden und Rödby (Dänemark) führen. Beschlossen ist deshalb bereits, dass die bislang eingleisige Bahnstrecke zwischen Bad Schwartau und



Ulf Jeebe (51), EDV-Berater: „Die Unpünktlichkeit hat mich den letzten Nerv



Gerhard Münster (61), Fluglotse: „Man wusste nie, welcher Zug fährt. Ich

Testbetrieb beginnt in einer Woche. Mehr als zwei Jahre wurde an der Trasse Hamburg-Lübeck gearbeitet.

Matthias Popien
Ahrensburg

Zugausfälle, Verspätungen, Schienenersatzverkehr: Es sind lauter Ärgernisse, die die Bahn täglich und etwas kleinlaut unter dem beschönigenden Titel „Fahrplanänderungen“ im Internet beschreibt. Auf dieser Liste der Betriebsstörungen liegt die Strecke Hamburg-Lübeck seit gut zwei Jahren einsam an der Spitze. Doch damit soll bald Schluss sein. In gut einer Woche beginnt die Testphase, am 14. Dezember schaltet die Bahn dann endgültig auf Strom um – und fährt mit E-Loks auf Stormarns wichtigster Bahnstrecke. Mit der Fer-

tigung der 65 Millionen Euro teuren Elektrifizierung, mit dem Ende der lästigen Bauarbeiten beginnt auch im Kreis ein neues Verkehrszeitalter.

Und die Aussichten für die Zukunft sind glänzend. Wird die Strecke bald dreigleisig – mit dann besserem Angebot für die Pendler? Im Entwurf für den neuen Landesnahverkehrsplan (LNVP) in Schleswig-Holstein heißt es: „Es ist absehbar, dass auf der Achse Hamburg-Lübeck durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung bis 2018 die Kapazitätsreserven der bestehenden zweigleisigen Strecke nicht mehr ausreichen werden.“ Die Brücke wird nach Ansicht von Experten zu einer Verdoppe-

lung des Verkehrs zwischen Puttgarden und Rödby (Dänemark) führen. Beschlossen ist deshalb bereits, dass die bislang eingleisige Bahnstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zweigleisig werden soll. Stormarns Landrat Klaus Plöger sagt: „Es wäre hochintelligent von der Bahn, wenn sie rechtzeitig reagieren und auch die Strecke Hamburg-Lübeck ausbauen würde. Der Autoverkehr wird zunehmen, und man sollte versuchen, ihn auf die Schiene verlagern.“

► IHRE MEINUNG

Was haben Sie während der Bauphase bei der Bahn erlebt? Was sollte die Bahn besser machen? Stellen Sie Ihre Meinung gleich online: www.abendblatt.de/stormarn. Dort finden Sie am Ende unseres Berichts eine Kommentarfunktion. Oder mailen Sie uns. Adresse: az@abendblatt.de



Mit dem Streckenausbau ginge für viele Pendler ein Traum in Erfüllung. Ein drittes Gleis würde eine echte S-Bahn bis Ahrensburg oder gar bis Bad Oldesloe möglich machen – mit sehr viel häufigeren Abfahrten als der derzeitige Halbstunden-Takt



Uir Jeebe (51),
EDV-Berater:
„Die Unpünktlichkeit hat mich den letzten Nerv gekostet. Ich fahre jetzt meist Auto.“



Gernard Münster (61),
Fluglotse:
„Man wusste nie, welcher Zug fährt. Ich bin meist auf die U-Bahn ausgewichen.“

der Regionalbahn. Doch erst mal geht es mit kleinen Verbesserungen weiter.

Mit dem Start ins Elektrozeitalter will die Bahn AG nur noch leise und zugkräftige E-Loks der Baureihen 112 und 143 auf der Strecke einsetzen – auch im Güterverkehr, der zunächst am meisten vom Stromanschluss profitieren wird. Das lässt sich daran ablesen, dass zugleich auch der Lübecker Hafen elektrifiziert wurde.

Die röhrenden und reichlich Abgase ausstoßenden Russenloks gehören dann der Vergangenheit an. Weil die E-Loks schneller beschleunigen, gibt es einen Puffer im Fahrplan. Folge: Verspätungen werden seltener werden. Die Fahrzeiten verkürzen sich indes nicht, denn für die Strecke gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Kilometer pro Stunde.

Ein Jahr später, mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009, gibt es dann deutliche Verbesserungen für die Pendler aus Reinfeld und Bad Oldesloe. Die Linie Hamburg-Lübeck soll mit ihren Zwischenstopps halbstündlich bedient werden – und nicht mehr wie bisher stündlich. Außerdem will die Bahn ab Ende 2009 ausschließlich moderne Doppelstockwaggons einsetzen, womit die Kapazität erhöht wird. Für die Lübecker Kunden soll es einige ohne Zwischenstopp fahrenden Züge geben – mit dem Vorteil verkürzter Fahrzeiten.

Das Bauvorhaben Elektrifizierung ist für die Bahn eines der größten, das derzeit „unter dem rollenden Rad“ umgesetzt wird – also bei laufenden

Betrieb. Das zeigt auch die Einweihungsfeier, die für Sonnabend, 13. Dezember, geplant sind. Bahnchef Hartmut Mehdorn wird dann im Lübecker Hauptbahnhof die 191 Kilometer Oberleitung unter Strom setzen und einen nagelneuen ICE auf den Namen „Travemünde“ taufen. Erwartet wird, dass er sich dabei auch zur Zukunft der Strecke Hamburg-Lübeck äußert.

Kommentar auf Seite 2

ZUWACHS VON 24 PROZENT BIS ZUM JAHR 2025

Rund 43 Prozent aller Stormarer nutzen wenigstens einmal im Monat Busse oder Bahnen. Die Zahl stammt aus einer Untersuchung der Landesverkehrsservicegesellschaft (LVS). Höhere Werte gibt es nur in Kiel, Lübeck und Flensburg. Auf der Bahnstrecke Ahrensburg-Hamburg werden an einem normalen Wochentag 20 400 Personenfahrten gezählt. In Schleswig-Holstein wurden nur auf der Strecke Elmshorn-Hamburg mehr Fahrten (22 300) registriert. Da Stormarns Bevölkerung bis 2025 um 0,9 Prozent steigen wird, ergibt sich schon allein daraus ein Fahrgastwachstum. Die Experten der LVS rechnen aber aufgrund des Wirtschaftswachstums auf der Strecke Bad Oldesloe-Hamburg bis 2012 mit einem Plus von 16 Prozent, bis 2025 gar mit einem Plus von 24 Prozent. Sollte bis dahin ein S-Bahn-Gleis nach Ahrensburg gebaut sein, würde es allein dort 27 Prozent mehr Kunden geben. (pop)

ELEKTROLOKS – EINE DEUTSCHE ERFOLGSGESCHICHTE

Die erste praxistaugliche Elektrolokomotive fuhr in Deutschland. Werner von Siemens hatte sie konstruiert, und auf einer Gewerbeausstellung in Berlin zog sie im Jahr 1879 die Besucher in ihren Bann. 90 000 Menschen investierten je zwei Silbergroschen, um mit der kleinen Rundbahn zu fahren, die zum Erstaunen der Zeitgenossen „ohne Pferd und ohne Dampf“ auskam. Heute sind weltweit Elektroloks im Einsatz. Die Bahn AG wird in Stormarn Loks der Baureihen 112 und 143 (Foto) einsetzen. Besonders die 143-er sind gewissermaßen das Rückgrat der Bahn AG. 534 Loks dieses Typs sind auf den Schienen unterwegs – vorwiegend im Regional- und S-Bahn-Verkehr. Was in den neuen Bundesländern kaum einer weiß: Die BR 143 ist eine DDR-Entwicklung. Ab



1984 wurde sie in Henningsdorf bei Berlin hergestellt – damals eine hochmoderne E-Lok, die für die Deutsche Reichsbahn unterwegs war. Nach der Wende wurden diese Zugpferde vermehrt auch bei der Bundesbahn eingesetzt. „Ostloks“ nannten sie die Bundesbahner.

Wenn in dieser Bezeichnung anfänglich etwas Skepsis mitschwungen haben sollte, dürfte sich das mittlerweile gegeben haben. Die robusten, konstruktiv gelungenen Lokomotiven sind aus dem Betrieb der Bahn nicht mehr wegzudenken. (pop)