

Linie R10 Land investiert 16 Millionen in Doppelstockwaggons

Abgefahren – Bahn erhöht Komfort



Mehr Komfort für alle Fahrgäste verspricht die Deutsche Bahn. Züge mit Doppelstockwaggons wie hier bei der Einfahrt in den Ahrensburger Bahnhof sollen ab Mitte Dezember die alten Waggons der Regionalbahn ersetzen.

Zwischen Bad Oldesloe, Bargteheide, Ahrensburg und Hamburg-Hauptbahnhof fahren nur noch moderne Züge.

Jens Peter Meier

Ahrensburg

Auf der Stormarner Regionalbahnstrecke R 10 kommen ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember neue Doppelstockwaggons zum Einsatz. Davon profitieren die Kunden in Ahrensburg, Bargteheide, Kupfermühle und Bad Oldesloe. „Die alten Waggons werden nach und nach ersetzt“, sagt Dennis Fiedel (37),- Sprecher der Landesweiten Verkehrs-Servicegesellschaft (LVS). Bis Mitte kommenden Jahres soll so der gesamte Wagenpark für rund 16 Millionen Euro erneuert werden. Insgesamt sind 42 Doppelstockwagen - von den Experten kurz „Dostos“ genannt - der zweiten Klasse und 22 mit einem zusätzlichen Abteil der ersten Klasse für die Linie Hamburg-Lübeck bestellt worden. Auch die Loks werden Zug um Zug erneuert. Statt der alten Dieselloks fahren Elektroloks der Baureihe 112. „Wir gehen davon aus, dass die Umstellung bereits im kommenden Juni beendet ist“, sagt Dennis Fiedel.

Mehr Züge werden allerdings ab 14. Dezember nicht fahren. Auch einen Halbstundentakt bis Bargteheide wird es nicht geben. „Wir wünschen uns, dass die Regionalbahn bis zu uns fährt“, sagt Ingo Naefcke (69), der sich seit Jahren an der Seite von Bürgermeister Werner Mitsch für eine bessere HVV-Anbindung einsetzt. In Ahrensburg stünden die Züge 46 Minuten still, bevor sie wieder zurück nach Hamburg fahren. „Die Verlängerung bis Bargteheide würde nur 58 Euro zusätzlich pro Fahrt kosten“, hat Naefcke ausgerechnet, „aber die Landesregierung will das nicht tragen.“ Im Nahverkehrsplan wird auch der Bau einer gesonderten S-Bahn-Strecke von Hamburg-Hauptbahnhof bis Ahrensburg gefordert. Acht Kilometer sollen zweigleisig und neun Kilometer einglisig gebaut werden. Spätestens mit dem Bau der Fehmarnbeltbrücke, die im Jahr 2018 fertig sein soll, werde die Kapazität der Strecke nicht ausreichen.

„Im Staatsvertrag mit Dänemark ist ein viergleisiger Ausbau von Hamburg bis Ahrensburg und ein drittes Gleis bis nach Lübeck festgeschrieben“, sagt Jörg Sievers (39) von der „S4-Initiative“. Bis 2018 sei das kaum noch zu schaffen: „Für so einen Streckenbau braucht es zehn Jahre.“ Es liege noch nicht einmal die fürs Jahresende angekündigte Aktualisierung der Studie dazu vor.

Die Elektrifizierung bringe zwar mehr „Komfort für die Fahrgäste, aber keinen Qualitätsgewinn auf der Strecke. „Es bleibt beim Halbstundentakt bis Ahrensburg“, sagt Sievers, „und bis Bargteheide beim Stundentakt.“ Um die Wirtschaftskraft in der Region zu stärken, müsse der Nahverkehr auf eigene Gleise gestellt werden. Auch die Wirtschaft setzt sich dafür ein. Angesichts des rasch wachsenden Ostseehandels drohe ein „Flaschenhals“ bei den Verbindungen ins Hinterland, warnt die Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Lübeck.

Die Strecke Hamburg-Lübeck ist eine der meistfrequentierten im Land. Die Zahl der Güterzüge wächst stetig weiter an. Werktags sind zwischen Bargteheide und Hamburg mehr als 25 000 Fahrgäste unterwegs. Und ihre Zahl steigt weiter. „Sie wächst in jedem Jahr um einige Prozent“, sagt LVS-Sprecher Dennis Fiedel. Sie könnte sogar noch kräftiger steigen, wenn die Verbindung besser wäre.

Beispiel Stade: Dort verkehren seit Ende vergangenen Jahres Züge mit Mehrwegeloks, die sowohl das Gleich-Stromnetz der S-Bahn wie auch den Wechselstrom der Oberleitungen anzapfen können. Hier ist das Fahrgastaufkommen um fast 25 Prozent gestiegen. Das gleiche Prinzip könnte auch in Stormarn eingesetzt werden. „Es müssten nur einige Weichen im Bahnhof Hasselbrook umgebaut werden“, sagt Ingo Naefcke. Und natürlich fehlen auch noch die Gleise. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bis 2025 soll bis zum Jahresende verabschiedet werden. Eine Kurzfassung steht auch im Internet. Die Kommunalpolitiker und Wirtschaftsverbände haben dazu schon Stellung genommen. Bis 31. Oktober können auch Bürger Anregungen einbringen. Kommentar Seite 2

@ www.lvs-sh.de

ZIEL BLEIBT S-BAHN AUF EIGENEN GLEISEN

„Wir freuen uns über jeden kleinen Schritt“, sagt Jörg Sievers von der Initiative „S 4“. So begrüßt er, dass die alten Waggons aus den Sechzigerjahren endlich verschwinden. Auch werde die Lärmbelastung der Streckenanwohner durch den Einsatz von Elektroloks sinken. Doch das eigentliche Ziel sei damit noch nicht erreicht: eine bessere Taktfolge auf der Strecke. „Im Berufsverkehr nach Hamburg müssen die Leute ab Rahlstedt stehen“, sagt Jörg Sievers. Und es komme immer wieder zu Verspätungen. „Die Betriebsleiter im Gewerbegebiet Nord können darüber viele Storys erzählen“, sagt er. Die Lösung könne nur eine S-Bahn auf eigenen Gleisen bringen, denn die Strecke sei heute schon überlastet, (*jpm*)

BARRIEREFREIER EINSTIEG

Die neuen Doppelstockwaggons kommen wieder vom Hersteller Bombardier. Sie sind klimatisiert und luftgefedert. Ein Standardzug mit fünf der neuen Waggons verfügt über 560 Sitzplätze statt der bisher 388 Plätze. Breitere Einstiege und eine ausfahrbare Rampe im Steuerwagen sind Standard. Damit können Rollstuhlfahrer oder Mütter mit Kinderwagen ohne Barriere in den Zug kommen. In der ersten Klasse gibt es auch Steckdosen, und die Polster sind hier aus Leder angefertigt. Jalousien im Oberstock und dynamische Fahrgastinformation sind vorgesehen. 50 Tonnen wiegt so ein Waggon, Es sind 14 SteuerWagen bestellt, 28 Waggops der zweiten Klasse und 22 Waggons mit einer ersten Klasse im Oberstock, (jpm)

„Wir gehen davon aus, dass die Umstellung im Juni beendet ist.“

Dennis Fiedel, LVS-Sprecher