

HAMBURG-LÜBECK NACH DER ELEKTRIFIZIERUNG WARTEN DIE PENDLER AUF DEN AUSBAU

Jetzt muss die S 4 kommen

Eine Machbarkeitsstudie liegt lange vor. Möglicherweise erfordert die Fehmarnbelt-Querung die Viergleisigkeit.

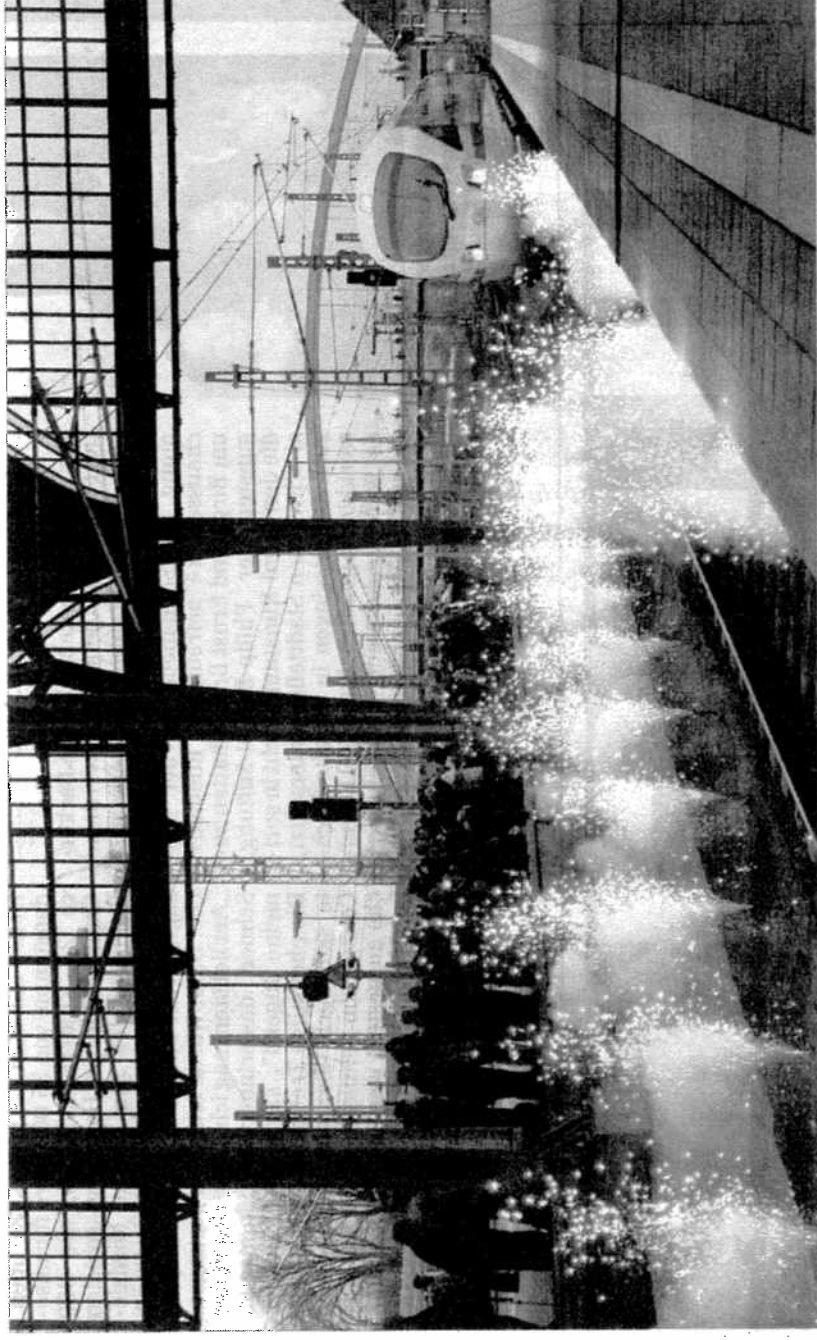
Ruth Kastner
Hamburg/Lübeck

Nach der offiziellen Einweihung der elektrifizierten Bahnstrecke Hamburg-Lübeck wird der Ruf nach der seit Langem geforderten S-Bahn von Hamburg nach Bad Oldesloe wieder lauter. Vor allem Schleswig-Holstein hat größtes Interesse an der Realisierung: „Unser großes Ziel ist es, eine S-Bahn-Verbindung von Itzehoe über den Hamburger Hauptbahnhof nach Bad Oldesloe zu schaffen“, sagte Verkehrsminister Werner Marnette dem Abendblatt.

Von einem Quantensprung im Schienenahverkehr spricht Kay Arnicke, Geschäftsführer der S-4-Bahn Hamburg, würde die S-4-Strecke verwirklicht: „Wir erwarten dann eine Fahrgaststeigerung von 50 Prozent.“ Das gelungene Beispiel Stade ist Ansporn. Dort nutzen etwa 30 Prozent mehr Fahrgäste als prognostiziert die neue S-Bahn. Auch beim Hamburger Verkehrsverbund steht die S 4 ganz oben auf der Agenda – ebenso wie bei der schleswig-holsteinischen Landesverkehrsressortgesellschaft (LVS). Nur der Hamburger Senat setzt mit dem Bau der U 4 und der Stadtbahn andere Prioritäten.

Die existierende Regionalbahnverbindung Hamburg-Bad Oldesloe-Lübeck ist die wichtigste Achse in Schleswig-Holstein, auf ihr pendeln schon heute täglich etwa 25 000 Fahrgäste. Und sie ist zudem die stark belastete Hauptverbindung nach Skandinavien. Seit Jahren fordern Kommunalpolitiker und Berufspendler, dass Güter-, Fern- und Nahverkehr entmischt werden.

Dafür müssten für die S-Bahn zwei zusätzliche Gleise gebaut und der Anschluss an das Gleich-



FEUERWERK UND ICE ZUR EINWEIHUNG

Auf dem Lübecker Hauptbahnhof ist am Sonntagabend die für 165 Millionen Euro elektrifizierte Bahnstrecke von Hamburg nach Lübeck-Travemünde offiziell in Betrieb genommen worden (Foto: DPA). Auf der 85 Kilometer langen Strecke wurden seit August 2006 3200 Oberleitungsmasten aufgestellt, 191 Kilometer Fahrtrakt montiert, vier Straßenbrücken erneuert und ein Umrichterwerk gebaut. Die Fahrtzeit zwischen Lübeck und Hamburg verkürzt sich von 45 auf 40 Minuten. Außerdem fährt täglich ein ICE von Lübeck nach München.

stromnetz der Hamburger S-Bahn hergestellt werden. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2002 liegt vor. Das Problem sei nicht die technische Realisierung, sagt S-Bahn-Chef Arnicke, sondern die Finanzierung. Die Studie rechnet mit 210 Millionen Euro für den Gleisbau und weiteren 120 Millionen Euro für die Fahrzeuge.

Dennoch könnten die alten S-4-Pläne aus triftigem Grund eine Renaissance erleben, glaubt Arnicke. Eine Untersuchung des Eisenbahnknotenpunktes Hamburg habe ergeben, dass es künftig deutlich mehr Güter- und Fernverkehr auf der Strecke Lübeck-Puttgarden-Skandinavien geben werde, zumal dann, wenn die feste Fehmarnbelt-Querung 2018 steht. Spätestens dann müsse diese Strecke vom Nahverkehr entlastet werden.

Die Trassen für eine S-Bahn würden zum Teil bereits vorgehalten und ließen sich relativ schnell planen, glaubt Arnicke. Er stellt sich eine attraktive Schnell-

schiedet worden ist. Die sieht vor, dass ab Januar 2009 fünf Jahre lang jährlich 4,2 Milliarden Euro in die Schienen-Infrastruktur fließen. Womöglich gebe es weitere Mittel aus den Konjunkturprogrammen, die gegen die aktuelle Finanzkrise aufgelegt wurden.

Auch die Pendler zwischen Hamburg und Lübeck melden sich jetzt deutlich zu Wort: „Wir waren gegen die Elektrifizierung“, erklärt Jörg Siegers, Sprecher der „S4-Initiative“ – Hamburg/Stor-

marn“. Man hätte die Strecke von vornherein ganzheitlich durchplanen müssen, vierspurig für S-Bahn, Güter- und Fernverkehr. „Jetzt kann es sein, dass bei einer Gleiserweiterung Pfeiler und neu gebaute Brücken – wie etwa die in Bargeheide – wieder abgerissen werden müssen.“ Die S-4-Initiative fordert den Ausbau – sofort.

Dabei sieht sie ihr Anliegen neuerdings in einer Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Königreich Dänemark „über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg-Öresund“ unterstützt. Nach Artikel 2, Abs. 2c, muss die Strecke – unter der Voraussetzung, dass die Fehmarnbelt-Querung kommt – bis 2015 bis Ahrensburg viergleisig und bis Lübeck dreigleisig ausgebaut werden.

Im Kieler Verkehrsministerium ist diese Vereinbarung allerdings bislang nicht bekannt.

MITARBEIT: ULF B. CHRISTEN