

VERKEHRSPROJEKTE MEHR VERBINDUNGEN NACH HAMBURG

Neue S-Bahn-Trassen bis 2015?

CDU-Minister Austermann will auch eine direkte Anbindung zum Flughafen. Kostenpunkt für alle Trassen: 500 Millionen Euro.

Von Ulf B.Christen



So sieht das Drei-Achsen-Konzept für Schleswig-Holstein/Hamburg aus.

Die Berechnungen gehen von etwa 75 000 Reisenden pro Tag aus, die diese Strecken 2015 nutzen könnten. Foto: HA

Kiel/Hamburg - Schleswig-Holstein will die wichtigsten Bahnrouen nach Hamburg bis 2015 ausbauen. Das kündigte Verkehrsminister Dietrich Austermann (CDU) in Kiel an. Nach dem "Drei-Achsen-Konzept" sollen Schnellzüge (S-Bahn bzw. AKN) von Itzehoe, Kaltenkirchen und Bad Oldesloe bis zum Hauptbahnhof fahren. Die Kosten, im ersten Schritt 500 Millionen Euro, sollen Bund und Bahn AG tragen.

"Hamburg muss keinen Cent zahlen und begrüßt das Konzept sehr", sagte

Austermann und bezog sich auf ein Gespräch mit Stadtentwicklungssenator Axel Gedaschko (CDU). Dessen Sprecherin Kerstin Feddersen mochte den Schulterchluss nicht bestätigen. Hamburg werde im Rahmen eines Gesamtkonzepts entscheiden, wo der Bedarf am größten sei.

Austermann ließ keinen Zweifel daran, dass angesichts der Pendlerstaus auf den Autobahnen 23, 7 und 1 die parallelen Bahntrassen ausgebaut werden müssen. Sein Konzept fußt dabei auf Plänen, die seit Jahren diskutiert werden, aber bisher nicht zu finanzieren waren.

Achse West

Express-S-Bahnen sollen von Itzehoe über Elmshorn und Pinneberg bis zum Hauptbahnhof fahren (und weiter bis Bad Oldesloe). In Elmshorn soll dafür ein vierter Bahnsteig, auf der Strecke nach Pinneberg ein drittes Gleis (für die S-Bahn) gebaut werden. Kosten: 150 Millionen Euro. Beide Projekte stehen im Bundesverkehrswegeplan, sind aber wegen einer Verlagerung des Fernverkehrs im Fall einer festen Fehmarnbelt-Querung gefährdet. Austermann will die Projekte nun als Nahverkehrsmaßnahmen bauen. An der Strecke sollen drei neue Bahnstationen entstehen: Elmshorn-Süd, Tornesch und Pinneberg-Nord. Zeitplan: Die Machbarkeit der Westroute soll 2008, ihre Finanzierung bis 2010 geklärt werden. Nach dem Ausbau (2015) sollen dort 30 000 statt heute 20 000 Reisende täglich unterwegs sein.

Achse Nord

Eine Express-Linie soll von Kaltenkirchen über eine komplett neue Strecke (Haslohe oder Norderstedt) zum Flughafen Fuhlsbüttel und weiter zum Hauptbahnhof fahren. Das Land will die Strecke zudem ab Kaltenkirchen elektrifizieren und - Austermann favorisiert die Route über Norderstedt - zwei neue Haltepunkte einrichten: Norderstedt-Mitte und Nordport. Kosten: 200 Millionen Euro. Die Route könnte sowohl von der AKN wie der S-Bahn betrieben werden. Zeitplan: Die Machbarkeit wird bis Sommer 2008 geprüft, die Finanzierung soll bis 2010 stehen. Nach der Umsetzung 2015 sollen 20 000 Reisende die Route täglich nutzen. Derzeit sind es 9000.

Achse Ost

Eine S-Bahn-Linie fährt von Bad Oldesloe über Ahrensburg bis zum Hauptbahnhof (und weiter bis Itzehoe). Die Züge sollen über eine neue und elektrifizierte S-Bahn-Trasse (drei bis vier Gleise) zwischen Ahrensburg und Hamburg-Hasselbrook verkehren. Kosten: 150 Millionen. Über einen Ausbau wird seit Langem diskutiert - unter dem Stichwort S-Bahn-Linie 4. Zeitplan: Die S-Bahn Hamburg prüft das Projekt. Die Finanzierung soll 2009 stehen, der erste Zug 2015 rollen. Die Prognose geht von 25 000 statt heute 13 000 Pendlern aus.

Bei der Finanzierung aller drei Projekte setzt Austermann auf einen Trick. Bis zu 75 Prozent der Kosten will das Land über das Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz decken. Aus diesem Bundesprogramm (1,3 Milliarden im Jahr) stehen Schleswig-Holstein rechnerisch gut 50 Millionen im Jahr zu, bis 2015 also mehr als 400 Millionen. Auf der Strecke bliebe die in Kiel geplante Stadtbahn.

CDU-Minister Austermann will auch eine direkte Anbindung zum Flughafen. Kostenpunkt für alle Trassen: 500 Millionen Euro.

Den Rest der Kosten will Austermann der Bahn AG aufbürden, zumal ihre S-Bahn profitiert. Das nötige Geld für solche Investitionen bekäme die Bahn durch den Börsengang, meinte Austermann. Die Bahn AG begrüßte das Konzept, machte aber keine konkreten Zusagen. Auch für die Zurückhaltung aus Hamburg gibt es gute Gründe. Selbst wenn Schleswig-Holstein den Ausbau der Trassen auf Hamburger Gebiet finanzieren würde, müsste die Hansestadt später die zusätzlichen Züge zahlen.

erschieden am 22. Februar 2008