

## Bahn will Hauptstrecken durch neue S-Bahn-Gleise entlasten

Von Peter Zerbe 5. Januar 2009, 02:12 Uhr

Planungen für den Zug nach Ahrensburg/Bad Oldesloe sind am weitesten gediehen - Zwei bis drei Milliarden Euro an Investitionen

Die Deutsche Bahn prüft gegenwärtig intensiv den weiteren Ausbau des Nahverkehrsnetzes in der Metropolregion Hamburg. Wie die WELT aus Bahn-Kreisen erfuhr, möchte das Unternehmen unter finanzieller Beteiligung der Länder und des Bundes eigene S-Bahn-Gleise von Hamburg nach Ahrensburg/Bad Oldesloe, nach Lüneburg und nach Elmshorn/Itzehoe realisieren. Sie will damit die jetzt befahrenen Hauptstrecken für den Fern- und Güterverkehr leistungsfähiger machen. Planer rechnen mit einem Finanzvolumen von zwei bis drei Milliarden Euro, verteilt auf mindestens fünf Jahre.

Die Planungen für die S-Bahn-Strecke nach Ahrensburg/Bad Oldesloe sind am weitesten gediehen. Allerdings gibt es keinen Planfeststellungsbeschluss. Bei der Bahn setzt man jedenfalls darauf, von einem neuen Konjunkturpaket zu profitieren, da bei Hoch- und Tiefbaumaßnahmen viele Menschen in den Arbeitsprozess eingebunden würden. "Je eher wir mit den Arbeiten beginnen können, desto besser sind wir für das Wachstum auf der Schiene gewappnet", meinte ein Bahn-Insider.

Ebenfalls als eine gute Lösung würde man es bei der DB sehen, wenn die S-Bahn von Pinneberg bis Itzehoe eigene Gleise erhält, um getrennt vom Fernverkehr zu verkehren. Dann wäre eine durchgehende Linie von Itzehoe bis Ahrensburg/Bad Oldesloe möglich. Die S3 könnte dann wie bisher bis nach Neugraben auf eigenen Gleisen fahren, um dann auf die Hauptstrecke nach Stade unter der Oberleitung zu rollen. Die Strecke von Harburg nach Stade kann noch zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Die S21 von der Elbgaustraße nach Aumühle könnte dann dafür erst ab Altona über Dammtor verkehren.

Kopfzerbrechen bereitet den Bahn-Strategen offensichtlich der Neubau einer zweigleisigen Verbindung nach Lüneburg. Hier gestaltet sich die Ausfädelung aus dem Gleisnetz der S3 in Harburg als besonders schwierig und teuer. "Noch nicht klar ist", so der Bahn-Manager, "wo diese Linie nördlich der Elbe beginnen soll. Um sinnvoll zu sein, muss sie den Hamburger Hauptbahnhof passieren."

Der Ausbau der drei Achsen dürfte bei der Hamburger S-Bahn zu einem gewaltigen Zuwachs bei den Fahrgästen führen. Schon kurz nach der Eröffnung der Verlängerung der S3 von Neugraben nach Stade war die Fahrgastprognose von 1,9 Millionen auf 2,4 Millionen zusätzlicher Reisenden für 2008 angehoben worden. Auch die anderen S-Bahn-Linien konnten kräftig zulegen. Langfristig kann es auch zu einer Verschiebung des Fahrgastaufkommens auf der Schiene zwischen den Verbundpartnern des HVV kommen, da die S-Bahn mehr Fahrgastpotential hat als die Hochbahn.

Auch der Güterverkehr könnte von den angedachten Maßnahmen profitieren - vor allem auf der Strecke über Elmshorn und Flensburg nach Skandinavien. Das gilt auch für die Schienenverbindung nach Lübeck, auf der eine "Containerbrücke" zwischen dem Hamburger und dem Lübecker Hafen entstehen soll. Auch die beschlossene Fehmarn-Belt-Querung erfordert zusätzliche Trassen.

Durch den Bau einer zweigleisigen S-Bahn nach Lüneburg ständen dann auch mehr Trassen für den Zu- und Ablauf des Container- und Massengutverkehrs des Hafens zur Verfügung. "Eine S-Bahn-Verlängerung wie nach Stade, also mit Gleiswechsel und Strom aus der Oberleitung", sieht der Bahn-Manager nicht. "Die drei genannten Streckenabschnitte können schon heute kaum noch optimiert werden. Wir brauchen einfach neue Gleise."

Der Hafen benötigt auf der Schienenseite unbedingt eine Entlastung, um seine führende Stellung als Container-Umschlagplatz zu festigen. So hat Intercontainer-Interfrigo, die Gemeinschaftsfirma der europäischen Bahnen, jetzt über das Ruhrgebiet Containerzugverbindungen zwischen Rotterdam und Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Thessaloniki sowie Istanbul gestartet. Damit verliert Hamburg Anlandungen und Verschiffungen.

---