

Noch ist der Zug für S 4 nicht abgefahren

Bund will aus Finanzierung aussteigen, Länder halten am Projekt fest. Ein bislang geheimes Gutachten gibt ihnen Argumentationshilfen

Eine "S 4 bis Ahrensburg auf eigener Trasse": Auf diese schöne Idee waren am 21. Februar 1996 rund 60 CDU-Kommunalpolitiker gekommen, die sich in Henstedt-Ulzburg getroffen hatten, um endlich grenzübergreifend planen zu können. Ihr Antrieb: Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein sollten beim Schienennahverkehr endlich an einem Strang ziehen. 15 Jahre später ist zu konstatieren: Die Länder sind offenbar machtlos, ein eigener Schienenstrang ist trotz aller Strangzieherei bis heute nicht gelegt worden.

Ein neues Gutachten nährt nun die Befürchtung, dass die Bundesregierung an dem Projekt nicht mehr interessiert ist und selbst weniger teure Verbesserungen auf der Strecke Hamburg-Ahrensburg für überflüssig hält. Auf eine Anfrage der SPD-Bundestagsfraktion hat die Bundesregierung im Juli geantwortet: "Die bis 2025 erwartete Verkehrsentwicklung auf der Strecke Lübeck-Hamburg erfordert keinen vordringlichen Ausbau der Strecke."

Was genau in diesem Gutachten steht, dass sich im Wesentlichen mit der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Hamburg beschäftigt, war bislang allerdings unklar. Der Stormarn-Ausgabe des Abendblatts liegt die 98 Seiten umfassende Expertise nun vor. Fazit der Lektüre: Die Gutachter, die Intraplan Consult GmbH, zeichnen ein durchaus differenziertes Bild. Eine S 4 auf zwei eigenen Gleisen sei zwar fürs Nahverkehrsangebot nicht erforderlich, heißt es dort, würde aber "nachhaltige Verbesserungen der Leistungsfähigkeit des Hamburger Hauptbahnhofs" mit sich bringen. Mehr noch: Der zu erwartende Nutzen des Gleisbaus rechtfertige eine Investition in Höhe von "etwa 550 Millionen Euro". Weil die S-Bahn Hamburg selbst die Kosten auf 210 Millionen Euro schätzt, konstatieren die Gutachter: "Damit bestehen noch ausreichende Reserven für inflationsbedingte Erhöhungen des Investitionsbedarfs".

Wirtschaftlich wäre sie also, die S 4 - nur gebraucht wird sie nicht. Wieso das? Hier bedienen sich die Gutachter eines Tricks. Sie prognostizieren, dass die Zahl der Fahrgäste auf allen Strecken zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein im betrachteten Zeitraum zwischen 2006 und 2025 nur um etwa 13 Prozent wachsen wird. Eine gesonderte Betrachtung der Strecke Hamburg-Ahrensburg erfolgt nicht. Die S-Bahn Hamburg GmbH hatte für diese Verbindung eine Zunahme um 50 Prozent bereits bis 2018 prognostiziert - allerdings nur dann, wenn die Strecke ausgebaut und das Angebot verbessert wird: Züge im Zehn-Minuten-Takt. Die Intraplan-Gutachter argumentieren nun genau umgekehrt: "In den Relationen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein steigt das Verkehrsaufkommen nur unterdurchschnittlich. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass das Bedienungsangebot des Schienenpersonenverkehrs hier ohne weiteren Infrastrukturausbau kaum nachhaltig verbesserbar ist." Mit anderen Worten: Weil das Zugangebot so schlecht ist, wird es auch im Jahr 2025 nur ein paar Fahrgäste mehr geben - und dafür reichen die bestehenden Gleise aus.

Im Land geht man derzeit davon aus, dass Berlin die ursprünglich geplanten Verbesserungen auf der Strecke Ahrensburg-Hamburg aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) herausstreichen will. Seit 2003 steht auf Platz 1 der Maßnahmen mit der Einstufung "Vordringlicher Bedarf": Ausbau der Strecke Hamburg-Lübeck. Dazu gehört die bereits vollzogene Elektrifizierung der Strecke, aber eben auch der Bau eines dritten Gleises zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg. Da für den BVWP ohnehin zu wenig Geld vorhanden ist, steht diese Maßnahme nun offenbar zur Disposition. Dabei spielt auch eine Rolle, dass Berlin per Gesetz zwar für den Schienenfernverkehr und der Güterverkehr zuständig ist, nicht aber für den Nahverkehr, dem dieses Gleis dienen würde.

Harald Haase, der Sprecher des Landesverkehrsministeriums, sagt: "Es ist unstrittig, dass der Bund vom Bau des dritten Gleises abrückt. Aber wir sehen keinesfalls das Aus für die S 4. Wir sind überzeugt, dass es uns zusammen mit dem Bund gelingen wird, eine andere

Finanzierungsmöglichkeit zu finden."

Ähnliches ist aus der Behörde für Stadtentwicklung in Hamburg zu hören. "Wir werden alles tun, um den Bund von den Vorteilen des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs nach Ahrensburg zu überzeugen", sagte der Pressesprecher Enno Isermann.

Gero Storjohann (CDU), Bundestagsabgeordneter für den Wahlkreis Segeberg/Stormarn und Mitglied im Bundesverkehrsausschuss, hält die Sorgen um einen finanziellen Ausstieg des Bundes für unbegründet. "Das dritte Gleis steht im Bundesverkehrswegeplan und wird auch gebaut", sagt er. "In der Antwort der Regierung auf die Kleine Anfrage der SPD ist doch von der S-Bahn überhaupt nicht die Rede." Und wann wird das dritte Gleis gebaut? "Da will ich mich jetzt wirklich nicht auf ein Jahr festlegen."

Artikel erschienen am 26.08.2010

Matthias Popien