

DEUTSCHE BAHN

Hamburgs Hauptbahnhof ist am Limit



Der Senat gibt zu, dass eine neue Bahnlinie nach Ahrensburg den Verkehrsknoten in der Hamburger Innenstadt nachhaltig entlasten würde.

Kurz nach 16 Uhr auf dem Bahnsteig 6 b im Hauptbahnhof: Reisende warten auf die Regionalbahn 21374 nach Ahrensburg, sitzen auf den Bänken. Alles wirkt entspannt, doch ein Thema regt auf. "Eine eigene S-Bahn nach Ahrensburg, das wäre ein Traum. Darauf warten wir seit 38 Jahren!", sagt Constanze Knoke, die in Ahrensburg lebt und wöchentlich dreimal nach Hamburg fährt. Seit Jahren wird die S-Bahn nach Ahrensburg von Initiativen, aber auch von Handelskammern gefordert. Jetzt hat der Senat in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage eingeräumt, dass die neue S-Bahn-Linie auch die Situation im Hauptbahnhof erheblich verbessern würde.

+++ Schwarz-Grün will S-Bahn nach Ahrensburg +++

"Ich nehme immer eine Bahn früher, weil die so unzuverlässig sind", sagt Constanze Knoke. "Das wäre mit einer eigenen S 4 nach Ahrensburg endlich vorbei", sagt Katharina Hocke aus Ahrensburg. "Es wäre toll. Heute nehme ich wegen der Unpünktlichkeit oft sogar die U-Bahn nach Hamburg und damit eine längere Fahrzeit in Kauf." Der SPD-Bürgerschaftsabgeordnete Ole Thorben Buschhüter sieht in der Antwort des Senats, dass dieser "endlich zu dem Problem Stellung genommen hat". Denn im Kern bestätigt der Senat, was Buschhüter schon lange erkannt hat: "Der Senat lässt in der Antwort endlich die Hosen runter und sagt, dass der Bau der S 4 den Hauptbahnhof massiv entlasten würde."

Im Fernbahnteil des Hauptbahnhofs würden nach Buschhüters Berechnungen dann täglich bis zu 104 Züge wegfallen; 52 Züge hin und 52 Züge zurück. "Die frei werdende Kapazität könnte für andere Verbindungen genutzt werden, die bislang in Harburg oder Altona enden müssen. Züge von und nach Rahlstedt und Ahrensburg würden stattdessen auf den benachbarten Gleisen der S-Bahn fahren, deren Kapazität noch nicht ausgeschöpft ist."

Das würde weitere Vorteile für die Pendler bringen: Die S 4 könnte auf eigenen Gleisen sehr viel häufiger fahren als heute die Regionalbahn R 10, außerdem würde sie nicht am Hauptbahnhof enden, sondern über den City-Tunnel oder die Verbindungsbahn wenigstens bis nach Altona weiterführen."

Weil die Kapazität des Hauptbahnhofs erschöpft sei, können nicht mehr alle Züge den Bahnhof anfahren. Buschhüter: "So fordert die Metronom Eisenbahngesellschaft zusätzliche und längere Bahnsteige, um mehr und längere Züge bis zum Hauptbahnhof fahren lassen zu können. Auch die Züge der Marschenbahn nach Westerland können nicht am Hauptbahnhof enden, obwohl dies mal so vorgesehen war."

In der Senatsantwort heißt es: "Nachhaltige Verbesserungen der Leistungsfähigkeit des Hamburger Hauptbahnhofs können nur durch den Ersatz von Nahverkehrsleistungen durch S-Bahn-

Leistungen auf systemeigenen Gleisen erzielt werden." Ole Thorben Buschhüter: "Damit will der Senat sagen: Nur der Bau der S-Bahn-Linie 4 nach Ahrensburg würde das Kapazitätsproblem des Hauptbahnhofs wirklich lösen."

Auch der Fahrgastverband "Pro Bahn" fordert die S 4. "Die neue S-Bahn-Linie wird gebaut werden", sagt der Karl-Peter Naumann, der Bundesvorsitzende von Pro Bahn. "Das ist unabdingbar. Spätestens, wenn im Jahr 2018 die Fehmarnbeltquerung neuen Verkehr bringt." Weitere ganz klare Vorteile würde die S 4 mit sich bringen, denn die S-Bahn könnte weiter bis zu den Stationen Jungfernstieg oder Dammtor fahren. "Das bringt nicht nur eine Zeitersparnis, sondern eine bessere Erreichbarkeit der Innenstadt", sagt Karl-Peter Naumann. Zurzeit seien die Gleise fünf bis acht des Hauptbahnhofs überlastet. "Da drängeln sich die Züge nach Berlin, Lübeck, Kiel und andere."

Ole Thorben Buschhüter sieht das S-4-Projekt in der Rathauspolitik ausgebremst. Die 7,7 Kilometer lange erste Strecke der Stadtbahn soll zwischen 80 und 150 Millionen Euro kosten. Für den Bau der 21 Kilometer langen S 4 werden rund 400 Millionen Euro veranschlagt.

S-Bahn nach "Die erste S-4-Machbarkeitsstudie, die zu einem positiven Ergebnis gekommen ist, stammt bereits aus dem Jahre 2002. Die Stadtentwicklungssenatorin muss sich endlich zum Projekt S 4 bekennen und eine klare Perspektive aufzeigen, bis wann die S 4 gebaut werden soll", sagt Buschhüter.

Es gehe hier nicht nur um eine bessere Anbindung von Tonndorf, Rahlstedt und Ahrensburg, sondern auch darum, das Kapazitätsproblem des Hauptbahnhofs zu lösen und die Strecke Hamburg-Lübeck auf zusätzliche Verkehre infolge der festen Fehmarnbeltquerung vorzubereiten. Diese Fragen dürfen nicht länger ausgesessen werden."

Artikel erschienen am 14.06.2010
Matthias Rebaschus