



Nahverkehr

Zwei Gleise, eine Lösung

Im Osten der Metropolregion Hamburg floriert die Wirtschaft, und die Einwohnerzahl steigt. Der Schienenverkehr jedoch gerät ins Stocken. Nur der Neubau der S4 kann Abhilfe schaffen.

Die Region zwischen dem Hamburger Osten und Lübeck ist ein dynamischer Wirtschaftsraum. Zudem weist sie mit einem erwarteten Anstieg der Einwohnerzahlen von rund zwei Prozent (Bargtheide sogar knapp fünf Prozent) in den nächsten zehn Jahren die höchsten Wachstumsraten in der Metropolregion Hamburg auf. Daraus resultiert eine steigende Nachfrage nach einem attraktiven Nahverkehr auf der Schiene und nach weiteren Kapazitäten für den Güterverkehr. Beides kann über die bestehende Schienenstrecke Hamburg-Lübeck, die bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze stößt, nicht abgewickelt werden. Einziger Ausweg wäre der Bau eines zusätzlichen Gleispaars. Und genau diesen fordern die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck und die Handelskammer Hamburg schnellstmöglich. Eine gemeinsame Erklärung für dieses für den Norden wichtige Infrastrukturprojekt wurde kürzlich verabschiedet (siehe Kasten). Im vergangenen Jahr wurde die Schienenverbindung zwischen Hamburg und Lübeck elektrifiziert. Allerdings nutzt die Trasse sowohl schnelle als auch langsame Verkehre, was die optimale Auslastung verhindert. Verkehrsexperte Jan Ninnemann, Geschäftsführer der Hanseatic Transport Consultancy (HTC), erklärt, dass „die Belegung der Trasse mit S-Bahn, schnellem und langsamem Personenverkehr sowie Güterverkehr erhebliche Kapazitätsverluste verursacht.“

Auch Bernhard Wewers, Geschäftsführer der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig Holstein (LVS) sieht akuten Handlungsbedarf: „Die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck stößt schon jetzt an ihre Kapazitätsgrenze. Durch die starke Auslastung steigt zudem das Verspätungsrisiko.“ Das ist schon heute regelmäßig auf der gesamten Strecke zu beobachten, insbesondere auch am Hamburger Hauptbahnhof. Diese Situation wird sich perspektivisch noch verschärfen. Denn mit der festen Querung über den Fehmarnbelt im Jahr 2018 wird der schienengebundene Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, zwischen Lübeck und Hamburg signifikant zunehmen. So geht das Bundesverkehrsministerium von 80 zusätzlichen Güterzügen pro Tag aus. Die bestehende Trasse wird diese Mehrbelastung nicht verkraften können. „Eine Entmischung der schnellen und langsamen Verkehre ist vor diesem Hintergrund zwingend erforderlich“, betont Ninnemann. Wewers sieht die einzige Lösung im Bau der seit mehreren Jahren diskutierten S-Bahnstrecke für die S4: „Durch eine neue S-Bahnstrecke Hamburg-Hasselbrook-Ahrensburg-Gartenholz könnten wir den heutigen Regionalbahnverkehr auf die S-Bahngleise verlegen.“ Nur so könnten nicht nur Behinderungen abgebaut, sondern auch neue Räume im Hamburger Osten für den Nahverkehr erschlossen und zugleich Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden.

Kay Uwe Arnecke, Geschäftsführer der S-Bahn Hamburg, gibt zu bedenken, dass „durch die Fehmarnbeltquerung mit erheblich mehr Güterverkehr zu rechnen ist, sodass zwei zusätzliche Gleise zwischen Hamburg und Ahrensburg gebraucht werden.“ Bei nur einem zusätzlichen Gleis würden sich

langsame und schnelle Verkehre weiterhin gegenseitig blockieren. Arnecke ergänzt: „Der Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen neben der heutigen Bahnstrecke bietet große Chancen. Für die über 260 000 Anwohner der Strecke kann endlich ein qualitativ hochwertiger Nahverkehr angeboten werden. Für die Wirtschaft bietet sich durch die Entflechtung von langsamen und schnellen Verkehren die Möglichkeit, mehr Waren schneller auf der Schiene zu transportieren.“

Um die politischen und verwaltungstechnischen Voraussetzungen für die künftige S4 zu schaffen, sind die beteiligten Länder aufgefordert, sich auf ein Betriebskonzept zu einigen und zeitnah in die Infrastrukturplanung einzusteigen. Außerdem gilt es, die Finanzmittel für das etwa 250 Millionen Euro teure Projekt bereitzustellen. „Wir wollen uns gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein und mit der Stadt Hamburg anschauen, welche Kosten für Bau und Betrieb tatsächlich anfallen werden und wie wir das finanzieren können“, sagt Wewers. Die Handelskammern in Lübeck und Hamburg haben die beteiligten Landesregierungen und Parlamente bereits um Unterstützung gebeten. Weitere Finanzhilfen könnten vom Bund kommen. Schließlich ist der Bau eines neuen Gleises zwischen Hamburg und Ahrensburg schon seit 2003 im Bundesverkehrswegeplan in den „Vordringlichen Bedarf“ eingeordnet.

Paul Elsholz
paul.elsholz@hk24.de
Telefon 36138-491

Informationen

Die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck und die Handelskammer Hamburg fordern in einer gemeinsamen Erklärung den schnellen Ausbau der Schienenverbindung. Hamburg und Schleswig-Holstein werden aufgefordert, alle für das Projekt erforderlichen Untersuchungen und Festlegungen zu treffen. Vom Bundesverkehrsministerium und von der Deutschen Bahn erwarten die beiden Kammern, dass die für Planung und Bau des Projektes notwendigen Haushaltsmittel und Planungsressourcen zeitgerecht bereitgestellt werden. Die gemeinsame Erklärung ist unter www.hk24.de abrufbar.

hamburger wirtschaft, Ausgabe Oktober 2009