

»Stuttgart 21« des Nordens?

Gegen die Pläne eines neuen Hamburger Bahnhofs regt sich Widerstand. Ausufernde Kosten für die öffentliche Hand befürchtet

Katrin Küfer

Der neue Durchgangsbahnhof der Deutschen Bahn AG (DB) in Hamburg soll auf dem Gelände des derzeitigen S-Bahnhofs Diebsteich entstehen. Nun liegt nach jüngsten Meldungen der behördliche Planfeststellungsbeschluss vor. Damit ist grünes Licht gegeben für den Bau, der 2023 fertig sein soll. Sobald die Baukolonnen abgezogen sind und die neue Bahnstation in Betrieb ist, sollen die Gleise und Oberleitungen am traditionsreichen Kopfbahnhof Hamburg-Altona demontiert werden. Auf den freiwerdenden Flächen, die die DB der Hansestadt verkauft, möchte der Senat rund 1.900 Wohnungen errichten lassen.

Der Abriss des Bahnhofs und der Rückzug der Fernbahn aus der belebten Mitte Altonas wäre eine historische Zäsur. Die Station war schon in der Frühphase des Eisenbahnwesens Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden und ist seither Stück für Stück gewachsen. Hamburg-Altona ist seit Menschengedenken Startpunkt und Endstation für stündlich verkehrende Fernzüge nach und von West-, Süd- und Ostdeutschland, für Regionalzüge Richtung Westerland (Sylt), für klassische Nacht- und Autoreisezüge sowie für mehrere innerstädtische S-Bahn-Linien. Täglich verkehren hier bis zu 100.000 Reisende.

Ähnlich wie beim heftig kritisierten Bahnhofs-, Immobilien- und Tunnelprojekt »Stuttgart 21« argumentiert die DB, dass Kopfbahnhöfe nicht mehr zeitgemäß und Durchgangsbahnhöfe mit weniger Personal billiger zu betreiben seien. Bei genauerer Betrachtung allerdings zeigt sich, dass bei modernen Zuggattungen ein aufwendiger Lokwechsel an Kopfbahnhöfen nicht mehr notwendig ist. Die meisten Züge haben an beiden Enden einen Führerstand und können wenige Minuten nach Ankunft am Prellbock ihre Fahrt fortsetzen. Moderne Kopfbahnhöfe haben auch im 21. Jahrhundert nicht ausgedient, wie ein Blick nach Zürich, München oder Leipzig zeigt.

Zudem ist – wie in Stuttgart – auch in Hamburg-Altona schon seit Jahrzehnten ein unterirdischer S-Bahn-Tunnel mit Durchgangsbahnhof in Betrieb, der über mehrere Linien schnelle

Verbindungen zum Hauptbahnhof ermöglicht. Diese Station soll nach dem Willen der Planer im Gegensatz zu den oberirdischen Gleisen weiter in Betrieb bleiben.

Seit dem grünen Licht für den Bau des neuen Bahnhofs am knapp zwei Kilometer nördlich gelegenen Diebsteich sind die Kritiker in Alarmzustand versetzt. So lädt die Initiative »Prellbock Altona« kurzfristig für den morgigen Mittwoch zu einer außerordentlichen Arbeitstagung ein, bei der eine für den 30. Januar geplante Informationsveranstaltung vorbereitet werden soll. »Uns ärgert, dass die DB und der Hamburger Senat hartnäckig alle interessanten Alternativen zu einem Fernbahnhof Diebsteich ignorieren. SPD und Grüne schweigen hartnäckig zu unseren Vorschlägen«, so der Vorwurf an die Adresse der Hamburger Regierungsparteien. »Ein nur schlecht mit Bus, Rad oder zu Fuß erreichbarer Fernbahnhof Diebsteich« sei keine Alternative zum Altonaer Bahnhof, bemängelt auch die Bürgerschaftsabgeordnete Heike Sudmann (Die Linke). »Kein Stuttgart 21 in Hamburg-Altona!« heißt es in einer auf prellbock-altona.de verlinkten Petition, die an Hamburgs Ersten Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) und DB-Chef Richard Lutz gerichtet ist. Darin wird vor ausufernden Kostensteigerungen des Projekts für die öffentliche Hand gewarnt, wie sie bereits in der Schwabenmetropole für reichlich Ärger sorgen.

Der Bahnhof Altona habe mit dem größten Busbahnhof Hamburgs, fünf S-Bahn-Linien, Fern- und der Regionalbahnen sowie der engen Verzahnung mit dem Stadtteil eine besondere Bedeutung. »Diesen einzigartigen Verkehrsknotenpunkt mutwillig zu zerschlagen, ist eigentlich ein Sündenfall, der keineswegs den Passagieren dient«, so ein Sprecher der Initiative. Aus Sicht der Projektkritiker ist das Gebiet um den bislang vernachlässigten S-Bahnhof Diebsteich faktisch ein »Niemandland« mit einigen Industriehallen, Friedhof, Schrebergärten und einem Sportplatz, während der Bahnhof Altona im Geschäftszentrum des pulsierenden Stadtteils liege. Sie befürchten als Folge eines Rückzugs der Fernzüge aus Altona zahlreiche Nachteile für Einwohner und Bahnkunden. So müssten viele Pendler und Fernreisende mit Fahrtzeitverlängerungen rechnen. Gewerbetreibenden im Bahnhofsumfeld drohten hohe Umsatzeinbußen. Ältere Menschen, Radfahrer und Eltern mit Kinderwagen verlören den einzigen ebenerdig von der Straße aus zugänglichen Fern- und Regionalbahnhof in der Hansestadt. Zudem sei mit der angedachten ersatzlosen Schließung der vorhandenen Verladeanlagen ein endgültiges Aus für Autoreisezüge vorprogrammiert und werde eine Verlegung zum Diebsteich das Verkehrschaos rund um den jetzt schon aus den Nähten platzenden Hamburger Hauptbahnhof vergrößern, warnt »Prellbock Altona«.

Die Initiative fordert eine Modernisierung, Neuordnung und Rationalisierung des bestehenden Fern- und Regionalbahnhofs Altona. Von der DB AG nicht benötigte Flächen könnten für den Wohnungsbau genutzt werden, der Bahnhof müsse aber insgesamt bleiben.

<https://www.jungewelt.de/artikel/324927.stuttgart-21-des-nordens.html>