



Prellbock Altona

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Zehn Thesen zur Ertüchtigung des Bahnknotens Hamburg

von Eberhard Happe

Obwohl das Hamburger Verkehrschaos sowohl auf der Straße, wie auf der Schiene täglich erfahrbar – in des Wortes Bedeutung – ist, gibt es außer geradezu stümperhaftem Aktionismus keine konzer-tierten überregionalen Projekte, dieses Dilemma einer nachhaltigen Lösung zuzuführen. Die Elbe ist wie kein anderer europäischer Fluss eine kaum überwindbare Verkehrsbarriere zwischen Schleswig-Holstein/ Skandinavien einerseits und Zentral-Europa anderseits. Der gesamte die Elb- Barriere überwindende Verkehr zwingt sich auf der Straße durch den Elbtunnel und über die Elbbrücken innerhalb Hamburgs. Die Brücken bei Geesthacht und Lauenburg stellen insofern keine Alternative dar, als sie völlig unzu- länglich an das Straßennetz hüben wie drüben angeschlossen sind.

Auf der Schiene ist die Situation eher noch kritischer; denn neben den vier Streckengleisen über die Elbe zwischen Hamburg und Wilhelms- burg mit dringend erneuerungsbedürftigen Brücken gibt es lediglich eine eingleisige lokale Bahnverbindung bei Lauenburg, die über keinerlei Entlastungspotential verfügt. Es hat den Anschein als sei man in Hamburg in einen verkehrsstrukturellen Tiefschlaf verfallen und fürchte sich, daraus aufgeweckt zu werden. In Schleswig-Holstein hingegen scheint man inzwischen dabei zu sein, aufzuwachen, tappt aber geradezu schlaftrunken einher.

Hamburg muss entlastet werden; sowohl auf der Straße, als auch auf der Schiene! Längerfristig sind neue leistungsfähige Elbquerungen östlich von Hamburg unabdingbar. Dies wird Jahre bzw. Jahrzehnte dauern.

Kurzfristig realisierbare Maßnahmen lösen die Probleme zwar nicht grund- sätzlich, sie können aber eine gewisse Entlastung herbeiführen.

Dazu zehn Thesen:



10 Thesen zur Ertüchtigung des Bahnknotens Hamburg

1.

Verzicht auf die Verlegung des Bahnhofs Altona zum Diebsteich.

Dieses Projekt ist **ein reines Immobilien-Spekulationsprojekt**, das die Engpassssituation am Hauptbahnhof Hamburg entgegen unbewiesener Behauptungen nicht entlastet, sondern zusätzlich belastet.

2.

Durchbindung der Regionalzüge

Kiel – Elmshorn – Hamburg Hbf – Bad Oldesloe – Lübeck
und Itzehoe – Elmshorn – Hamburg Hbf – Ahrensburg/
Bad Oldesloe.

3.

Ausbau des Bahnhofs Elmshorn zum Korrespondenz-Bahnhof mit zwei Richtungs-Bahnsteigen zwischen den

Strecken Westerland/Westküste – Altona und Kiel/Flensburg – Hamburg Hbf.

4.

Verlegung des Halteplatzes der aufkommensstarken Metronom-Züge Bremen – Hamburg Hbf – Uelzen

und umgekehrt vom östlichen Außenbahnsteig in die Bahnhofsmitte des Gleises 13.

5.

Die von der Politik lautstark erhobene Forderung nach zusätzlichen Bahnsteigzugängen von der Steintorstraße stellen keinerlei Entlastung für den Südsteig dar;

denn mehr als 80 % der Südsteig-Passanten benutzen den Südsteig als Durchgangspassage zwischen Süd- und Nordseite des Bahnhofs bzw. als Zugang vom Stadtzentrum zur S-Bahn.

6.

Halt aller ICE-Züge aus Süden/Westen in Hamburg-Harburg und Werbung für den Umstieg auf die S-Bahn dort.

Die Einwohnerzahl von Harburg ist vergleichbar der von ICE-Halten wie Osnabrück, Göttingen, Erfurt und anderen.

7.

Halt aller ICE-Züge Berlin – Hamburg

in Hamburg-Bergedorf mit gleicher Begründung.

8.

Verlegung der U-Bahnstation Stephansplatz zum Dammtor-Bahnhof mit direktem Zugang zur Fern- und zur S-Bahn.

Dadurch erheblich verbesserte Korrespondenz des einwohnerstarken Nordens von Hamburg zu S-, Regional- und Fernbahn.

9.

Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke

Neumünster – Bad Oldesloe u. a. als Umfahrung der Verbindungsbahn Hamburg-Altona – Hamburg Hbf im Störfall mit der Perspektive einer Wiedererrichtung der Strecke Bad Oldesloe – Schwarzenbek.

10.

Verzicht auf die S 4 und stattdessen Aus-

bau der Güter-Umgebungsbahn als nördliche S-Bahn- Durchmesserlinie mit möglicher direkter Durchbindung nach Hamburg-Harburg.