

Stadtentwicklung

Altona



Abb.: C.F. Muller Architects

So stellen sich die Architekten den neuen Fernbahnhof Altona an der heutigen S-Bahn-Station Diebsteich vor

Ist dieser neue Bahnhof zu klein geplant?

Der Fernbahnhof Altona soll nach Diebsteich verlegt werden. Kritiker zweifeln das Projekt an. Deshalb läuft gerade ein Experiment: Ein Faktencheck im Rathaus **VON MARC WIDMANN**

Andreas Dressel ist durchaus geeignet für diese schwierige Mission. Der Finanzsenator hat schon mit vielen Bürgerinitiativen verhandelt und ist »seit Kindertagen ein Eisenbahn-Fan«. In den Sommerferien fuhr er mit seinen Eltern regelmäßig im Autoreisezug von Altona aus nach Südfrankreich. Im Keller hat er eine Modelleisenbahn stehen. Und vor seiner Karriere in der Politik war er Redakteur beim Eisenbahnmagazin *Drehscheibe*.

Kein anderer Senator ist so gut vorgebildet, um ein großes Experiment durchzuführen: die Versöhnung der Deutschen Bahn mit ihren Gegnern im Streit über die Verlegung des Fernbahnhofs Altona um 1800 Meter nach Norden. Dorthin, wo heute ein Friedhof, große Gewerbetriebe und der oft öde wirkende S-Bahnhof Diebsteich liegen.

In diesem Streit haben die Kritiker im vergangenen August der Bahn einen Überraschungstreff verpasst. Vor dem Oberverwaltungsgericht erreichten sie einen vorläufigen Baustopp, weil eine Ersatzplanung für die wegfallende Auto-Verlade-station fehlte. Seit neun Monaten herrscht nun schon Stillstand bei einem der »Leitprojekte für den Hamburger Westen«, wie es Dressel nennt. Die ersten Aufträge waren vergeben, die Bagger sollten bald anrollen – jetzt müssen alle warten. Auf den Termin der Hauptverhandlung vor Gericht, der noch in diesem Jahr stattfinden soll.

Dressel versucht, die Wartezeit zu nutzen und Frieden zu stiften. Er hat die Bahn und ihre Gegner von der Bürgerinitiative Prellbock Altona und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu einem vertraulichen »Faktencheck« eingeladen, eine bunte Truppe aus Anwohnern und Verkehrsexperten. Man trifft sich im Rathaus oder einer Behörde und geht Punkt für Punkt die Streitfragen durch, unterteilt in Themenblöcke: Fahrgäste, Eisenbahnbetrieb, Stadtentwicklung, Umwelt und Bauen, Finanzierung. Vier Gespräche waren geplant, doch weil diese bei Weitem nicht reichten, sind bereits zwei weitere Treffen im Juni verabredet. Und Dressel hat tatsächlich schon einiges bewegt. Er hat dafür gesorgt, dass endlich offen und auf Basis von Fakten über die Vor- und Nachteile des Riesenprojekts diskutiert wird. Dabei kommen spannende Erkenntnisse ans Licht. Aber auch ernüchternde.

Neben Dutzenden Detailfragen gibt es zwei grundlegende Punkte, bei denen beide Seiten weit auseinanderliegen: Ist Diebsteich der wirklich bessere Ort für einen Fernbahnhof? Und ist es sinnvoll, wie die Bahn dort bauen will?

Der heutige Fernbahnhof mit seinen acht Gleisen liegt im Herzen von Altona, mitten im Leben. 19 Buslinien halten hier. 117.000 Menschen steigen jeden Tag in die S-Bahn ein und aus, 13.000 in die Regional- und Fernzüge. Das Problem: Der Bahnhof ist alt, das gewaltige Gleisvorfeld stammt aus einer Zeit, als man noch Dampflok betrieb und dafür Wassertürme, Kohlehalde und Drehscheiben brauchte. Heute kostet jede überflüssige Weiche unnötiges Geld, so sieht es die Bahn. Seit den Neunzigern denkt sie bereits über eine Verlagerung des Bahnhofs nach, vor allem weil er mit seinen langen, komplizierten Gleisführungen für Verspätungen sorgt. »Viele Züge von Altona kommen heute verspätet im Hauptbahnhof an«, sagt Azzedine Brahimi, der das Großprojekt Bahnhofsverlegung leitet. »In Zukunft fallen viele Leerfahrten weg, die Betriebsqualität steigt, und die Fahrpläne werden stabiler.« 2014 legte sich die Bahn nach neun Jahren Planung fest: Der alte Fernbahnhof wird aufgegeben und verplant.

Die Grundstücke in Altona und Diebsteich gehören der Bahn. Sie kann darauf im Großen und Ganzen walten, wie sie möchte, die Stadt hat prak-

tisch kein Mitspracherecht. Die Hamburger Politiker freuten sich, dass auf einen Schlag viel Platz frei werden soll für 1900 neue Wohnungen im zweiten Bauabschnitt der Mitte Altona (siehe Karte). Viele, so wirkt es, verlassen sich darauf, dass die Bahn schon wisse, was sie tut. Sie kämpfen allenfalls dafür, dass die neuen Bahnsteige nicht mit einfachen Billigdächern ausgestattet werden. Nur ein paar Linke zählen zu den Gegnern.

Beim Faktencheck geht es jetzt noch einmal um Grundsätzliches – und dabei tief ins Detail. Sind die sechs geplanten Gleise für Regional- und Fernzüge in Diebsteich nicht zu wenig? Im alten Bahnhof sind es zwei mehr, außerdem führen zwei weitere Gleise nördlich an ihm vorbei. Soll hier also ein zu kleiner Bahnhof gebaut werden? Diese Frage hat schon bei Stuttgart 21 für monatelangen Streit gesorgt, bis ein »Stresstest« der Bahn darstellte, dass die Kapazitäten ausreichend seien.

Etwas Ähnliches ist gerade auch in Hamburg passiert, ohne dass die Öffentlichkeit es mitbekommen hat. Beim jüngsten Faktencheck am 22. Mai simulierte die Bahn ausschnittsweise den

»dass Diebsteich dringend für einen viergleisigen S-Bahn-Knoten gebraucht wird«, um den Hamburger Westen schneller und günstiger zu erschließen als mit der geplanten U5. Vorgesehen sind am neuen Bahnhof aber nur zwei S-Bahngleise. Denn die Fläche dort ist begrenzt. Selbst für einen größeren Busbahnhof fehlt der Platz.

Der Streit um die Kapazität zeigt, wie schwer es für Außenstehende ist, sich ein seriöses Urteil zu bilden. Auch dem Eisenbahn-Fan Andreas Dressel dürfte es kaum besser gehen. »Ich habe in diesem Verfahren schon viel gelernt«, sagt er und lobt die Bahn für ihre »gute Lernkurve«. Nun kommen viele Fakten auf den Tisch, die jahrelang nur die Experten der Bahn kannten. »Man kann sich fragen, warum manche Sachen nicht schon im Planungsprozess vorgetragen wurden«, sagt Dressel.

Eine Antwort darauf lautet: Manche Informationen gab es bisher schlicht nicht. Erst jetzt, da der juristische Streit und der Faktencheck laufen, macht sich die Bahn beispielsweise die Mühe, die Fahrgastströme genau zu analysieren.

»Wie viele Fahrgäste steigen wann in Altona ein und aus, woher kommen sie, wohin wollen sie – dazu gab es bislang null Information«, sagt Rainer Schneider vom VCD Nord, einem der Kläger. Diese Fragen hätten bei der Planung offenbar keine Rolle gespielt, dabei hätten sie seiner Meinung nach längst untersucht werden sollen. Nun ist es so weit. Die Teilnehmer des Faktenchecks haben eine Arbeitsgruppe gegründet, um genaue Fahrgastdaten zu erarbeiten. Die Bahn hat dafür einen Professor aus Berlin und Experten aus dem eigenen Konzern hinzugezogen. »Mittlerweile nimmt die Bahn diese Fragen sehr ernst«, sagt Schneider. »Wir sind jetzt da angekommen, wo wir immer hinwollten – dass das alles offen diskutiert wird.«

Das ist das Ernüchternde am ganzen Prozess: dass erst ein organisierter Faktencheck nötig ist, ehe die großen Fragen offen besprochen und zentrale Daten gesammelt werden.

Schon jetzt hat der Moderator Andreas Dressel in den Gesprächen manches an den Planungen entdeckt, was noch zu verbessern ist. »Ich bin ausdrücklich offen dafür, im Rahmen eines Konsenses viele Punkte aufzugreifen«, sagt er. »Über weitere Ausbaureserven sollte man nachdenken« – und auch darüber, »die Anbindung des neuen Fernbahnhofs ganz erheblich zu verbessern.«

Die Anbindung ist die zentrale Frage für viele Hamburger. An ihrer Fahrtzeit zum neuen Bahnhof werden sie beurteilen, ob sich die Verlegung für sie persönlich lohnt. Der heutige Bahnhof Altona ist für viele zu Fuß, mit dem Bus oder der S-Bahn gut zu erreichen. Am neuen Bahnhof dagegen werden nicht nur deutlich weniger Buslinien halten, auch die S-Bahn aus dem Hamburger Westen wird an ihm vorbeifahren. Wer von den Elbvororten nach Diebsteich will, muss künftig in Altona umsteigen – vermutlich fahren viele dann lieber gleich durch zum überfüllten Hauptbahnhof, wo es dann noch voller wird. Für diese Hamburger ist der Umzug eine Verschlechterung.

Andererseits sind die Bewohner von Eimsbüttel künftig näher dran. Profitieren sollen laut Bahn auch viele Fahrgäste, die aus dem Norden kommen, für sie soll es in Diebsteich deutlich mehr Möglichkeiten geben, direkt umzusteigen. »Es werden täglich etwa 150 Züge mehr am neuen Bahnhof Altona halten«, sagt der Bahn-Projektchef Brahimi. Es gibt also auch Gewinner.

Für die Beteiligten geht es um viel Geld. 360 Millionen Euro hat die Bahn für den Bau kalkuliert, die Zahlen sind allerdings schon vier Jahre alt. Die Stadt hat 38,8 Millionen an die Bahn für die frei werdenden Grundstücke gezahlt. Und der Investor, der in Diebsteich zwei Hochhäuser mit Büros und einem Hotel errichten will, hat gut zehn Millionen an die Stadt gezahlt. Jede Ver-

zögerung kostet extra, deshalb wollen alle Beteiligten schnell loslegen.

Doch der entscheidende Termin dafür ist nicht das Ende des Faktenchecks, sondern das Urteil des Oberverwaltungsgerichts, wann immer es auch fällt. Der Ausgang ist offen. »Es ist klar, dass es knapp

wird«, sagt Anwalt Rüdiger Nebelsieck, der die Umzuggegner vertritt. Bahn-Projektchef Brahimi erwartet eine Bestätigung seiner Planungen, natürlich. »Wir rechnen mit einer Verzögerung um etwa zwei Jahre«, sagt er. »Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 könnte der neue Bahnhof in Betrieb gehen.«

Flächengewinn



■ erster Bauabschnitt der Mitte Altona
■ Diese Fläche soll nach einem Umzug des Fernbahnhofs zusätzlich bebaut werden

Zugbetrieb am neuen Bahnhof im Jahr 2040, mit bis zu 24 Zügen pro Stunde. Das Ergebnis: »Selbst in der Hochphase am Freitagnachmittag sind von den sechs Bahnsteigkanten für Regional- und Fernzüge lediglich von 15.28 bis 15.30 Uhr fünf mit Zügen belegt«, sagt Projektleiter Henry Lenk. »Sonst haben wir immer einen Puffer von zwei bis drei unbelegten Gleisen am neuen Durchgangsbahnhof.« Es gebe also jederzeit genügend freie Gleise. »Überzeugend« findet Lenk das.

Sind damit nun auch die Kritiker überzeugt? Offenkundig lautet die Antwort: Nein. Der Oldenburger Mathematik-Professor Ulrich Knauer und der Nahverkehrsberater Dieter Doege haben im Auftrag der Umzugsgegner eine noch unveröffentlichte eigene Untersuchung angestellt, und zwar zum bestehenden Bahnhof. Sie haben für ein ganzes Fahrplanjahr erfasst, wann sämtliche Züge ein- und ausfahren. Ihr Ergebnis: »Es gibt Zeiten, an denen der Bahnhof Altona mit seinen acht Gleisen vollständig belegt ist, selbst ohne die allgegenwärtigen Verspätungen.« Dabei fahre heute noch ein Drittel des Zugverkehrs an Altona vorbei, der künftig auch in Diebsteich halten solle. »Zu behaupten, dass der geplante Bahnhof Diebsteich mit seinen nur sechs Gleisen den Bahnhof Altona zukunftsicher ersetzen könnte, ist unserer Meinung nach fahrlässig und basiert auf falschen Voraussetzungen«, urteilen die Experten. Sie sehen die Gefahr, dass der neue Bahnhof schon bei geringen Verspätungen verstopfen könnte. Außerdem sind sie der Meinung,

ANZEIGE

Reformhaus

Natürlich
besser
... für mich!

Reformhaus® - das Fachgeschäft für
ganzheitliche Gesundheit und Schönheit

Machen Ihnen Müdigkeit und Erschöpfung zu schaffen? Dann unterstützen Sie mit den 6 wichtigen B-Vitaminen Körper und Geist.

Vitamin B1, B2, Niacin (B3), B6, Biotin (B7) und B12 unterstützen den gesunden Energiestoffwechsel und die gesunde Nervenfunktion.

Energiegeladen
und nervenstark
durch den Tag?
Erstmal ins Reformhaus®

Vitamin
B-Komplex
fruchtig frisch
vegan



ENGELHARDT

www.reformhaus-engelhardt.de