

Hauptbahnhof Hamburg – Chaos oder Kosmos?

Geschichtliches

Als am 06. Dezember 1906 der in gemeinsamer Anstrengung der Hansestadt Hamburg und der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung errichtete Hamburger Hauptbahnhof feierlich eröffnet wurde, war nicht nur eine "Kathedrale des Fortschritts" vollendet, die die Hamburger zu recht mit Stolz erfüllte, sondern damit wurde auch endlich eine lange entbehrte leistungsfähige Verbindung des damals schon umfangreichen schleswig-holsteinischen Eisenbahnnetzes mit den westlichen preußischen Provinzen hergestellt. Folgerichtig wurde Ende der vierziger Jahre dieses das Stadtbild prägende Bauwerk nach schwerer Beschädigung durch den alliierten Bombenterror als Erbe der Väter in seiner ursprünglichen Gestalt wieder errichtet. Die betrieblichen Anforderungen, denen der Hauptbahnhof zu genügen hatte, wurden trotz der Geländebeschränkung, der er von Anfang an unterworfen war, dank der Tüchtigkeit der dort amtierenden Eisenbahner bis zum Ende der Ära der Deutschen Bundesbahn geradezu mustergültig erfüllt. Hamburgs Hauptbahnhof war einer der zuverlässigsten und pünktlichsten Großknoten im deutschen Eisenbahnnetz. Mitentscheidend dafür war die beispielhaft gelungene Symbiose des Hauptbahnhofs mit dem 6,5 Kilometer entfernten Kopfbahnhof in Altona.

Gegenwart

Inzwischen hat sich die Situation dramatisch verschlechtert. Chaos (griechisch χάος) bezeichnet einen Zustand 'vollständiger Unordnung oder Verwirrung'. Kosmos (griechisch κόσμος) bezeichnet hingegen 'Ordnung' aber auch 'Glanz', 'Ehre'. Die inzwischen als chaotisch wahrgenommenen Verhältnisse sind das Ergebnis der Mißachtung der natürlichen Leistungsfähigkeit dieses neuralgischen Knotenbahnhofs. Es ist ein Irrglaube, man könne die eingetretene Situation durch 'kosmetische' Eingriffe nachhaltig verbessern.

Der bereits begonnene Mobilitätswandel weg vom Individual- hin zum Kollektivverkehr des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) vor allem beim Berufspendlerverkehr wird sich mit geradezu dramatischen Folgen fortsetzen. Das ist die unabweisbare Herausforderung für alle Großknoten des öffentlichen Verkehrs. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden, muß der Hauptbahnhof betrieblich nachhaltig entlastet werden.

Im dem Hamburger Hauptbahnhof ähnlichsten aller deutschen Großknoten, im Kölner Hauptbahnhof, hatte man schon in den 60er Jahren damit begonnen, in Köln endende Nahverkehrszüge über den Hauptbahnhof hinaus nach Köln Süd bzw. nach Köln-Deutz zu verlängern. Inzwischen sind alle Köln berührenden Linien des Schienenpersonen-Nahverkehrs (SPNV) bis weit in das Umland durchgebunden mit Aufenthaltszeiten in Köln Hbf von 3 Minuten. Diese Idealsituation wird ganz wesentlich dadurch begünstigt, dass nur ein Bundesland, nämlich Nordrhein-Westfalen, die Gestaltungshoheit des SPNV innehat. Ganz anders die Situation in Hamburg. Im Hamburger Hauptbahnhof treffen die ÖPNV-Zuständigkeiten von vier Bundesländern nämlich Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein aufeinander. Da ist es naheliegend, dass politische Eifersüchteleien einer optimalen Fahrplangestaltung, einem optimalen Fahrzeugeinsatz und damit einer rationellen Betriebsführung im Wege stehen. Das führt zu der nachgerade grotesken Situation, dass der grundsätzlich als Durchgangsbahnhof angelegte Hamburger Hauptbahnhof in der gegenwärtigen betrieblichen Praxis als zweiseitiger Kopfbahnhof betrieben wird, mit geradezu chaotischen Folgen. So gibt es im Hamburger Hauptbahnhof nicht einmal Durchbindungen von SPNV-Zügen, die ausschließlich der schleswig-holsteinischen Gestaltungshoheit unterstehen. Darüber hinaus versäumt sogar die Deutsche Bahn AG, den in ihrer alleinigen Gestaltungshoheit stehenden Schienen-Personen-Fernverkehr betriebstechnisch optimal durchzuführen. Insgesamt 13 Linien des SPNV beginnen und enden im Hauptbahnhof; zwei weitere in Altona (Anlage 1)

Das Hauptbahnhof-Mantra in Schleswig-Holstein

Die beiden Ziele, die mit der Elektrifizierung der schleswig-holsteinischen Strecken Kiel/Flensburg – Hamburg erreicht werden sollten, waren kürzere Reisezeiten und die Einführung der Züge des SPNV aus dem nördlichen Schleswig-Holstein in den Hamburger Hauptbahnhof. Kürzere Reisezeiten sind nicht erreicht worden (Anlagen 2 und 3) und die Einführung in den Hamburger Hauptbahnhof hat in summa eher eine Verschlechterung der Verkehre und der Umsteigebedingungen zur Folge. Sie behindert eine rationelle, flüssige Betriebsabwicklung im Hamburger Hauptbahnhof massiv. Die Umsteigebedingungen zum Fernverkehr sind in Altona mit seinem völlig barrierefreien Kopfbahnhof wesentlich besser als im ständig drangvollen Hauptbahnhof. Die innerstädtischen S-Bahn-Stationen Königstraße, Reeperbahn, Landungsbrücken, Stadthausbrücke, Holstenstraße und Sternschanze werden über Altona schneller erreicht. Für die Stationen Bahrenfeld bis Wedel gilt das sowieso. Das Fahrplanschema (Anlage 4) zeigt, daß bei möglichen Korrespondenzen zwischen Marschbahn und Kieler Bahn am gleichen Bahnsteig in Elmshorn die beiden Termini Hauptbahnhof und Altona optimal erreicht werden..

Zugwendungen und Zugdurchbindungen im Effizienzvergleich

Die RE-Linie Kiel Hbf – Hamburg Hbf erfordert 4 Zuggarnituren. Dabei beträgt die Wendezeit in Hamburg 44 Minuten, die in Kiel 43 Minuten. Die RE-Linie Flensburg – Hamburg Hbf erfordert 5 Zuggarnituren. Dabei beträgt die Wendezeit in Hamburg 28 Minuten, die in Flensburg 21 Minuten. Für diese Zeitspanne von 44 bzw. 28 Minuten wird im Hamburger Hauptbahnhof jeweils ein Durchfahrtsgleis blockiert. Die stündlich verkehrenden Linien Hamburg – Bad Oldesloe und Hamburg – Ahrensburg erfordern jeweils 2 Zuggarnituren. Deren Wendezeit im Hauptbahnhof beträgt 21 Minuten. Die stündlich verkehrende Linie Kiel Hbf – Neumünster erfordert 2 Zuggarnituren. Deren Wendezeit in Kiel beträgt 54 Minuten. Die stündlich verkehrende Linie Wrist – Hamburg-Altona erfordert 3 Zuggarnituren. Deren Wendezeit in Altona beträgt 51 Minuten. Die stündlich verkehrende Linie Hamburg Hbf – Lüneburg erfordert 2 Zuggarnituren. Deren Wendezeit im Hauptbahnhof beträgt 14 Minuten. Die hier betrachteten Verkehre erfordern insgesamt 18 Zuggarnituren entsprechend 18 Zugumläufen. Verknüpft man die Linie Flensburg – Hamburg Hbf entweder mit der Linie Hamburg – Ahrensburg oder mit der Linie Hamburg – Bad Oldesloe, so sinkt der Bedarf an Zuggarnituren von 7 auf 6 und die Haltezeiten im Hauptbahnhof reduzieren sich von 65 auf 5 Minuten (Anlage 5). Verknüpft man die Linien Kiel Hbf – Hamburg Hbf und Hamburg Hbf – Lüneburg mit den Linien Kiel – Neumünster und Wrist – Hamburg-Altona, so vermindert sich der Bedarf an Zuggarnituren von 11 auf 8 und die Haltezeiten im Hauptbahnhof reduzieren sich von 58 Minuten auf 6 Minuten (Anlage 6). Dieser Vergleich zeigt auch die Unzulänglichkeit des Stationspreissystems, bei dem auf den einzelnen Halt abgestellt ist; mindestens in den großen Knotenbahnhöfen müßte jedoch die Haltezeit bzw. die Gleisbelegungszeit das bestimmende Kriterium für den Stationspreis sein.

Fahrzeugaufwand

Bei der Vergabe von Schienenverkehrsleistungen wird das Leistungsvolumen in der Regel nach Zugkilometern bemessen. Kosten nach Zugkilometern zu bemessen, ist jedoch höchst problematisch. Infrastrukturkosten sind ihrer Natur nach im wesentlichen fixe Kosten, die mit den Trassen- und Stationspreisen abgegolten werden. Die Kosten für die Zugförderungsenergie sind grundsätzlich den Zugkilometern proportional. Die Fahrzeug- und Personalkosten sind aber überwiegend abhängig von der Einsatzzeit und nur zu einem geringeren Teil von der Laufleistung. Angenommen eine Zuggarnitur erfordere einen Beschaffungsaufwand in Höhe von 4 – 8 Mio. €, dann beträgt der jährliche Kapitalaufwand bei einem üblichen Abschreibungszeitraum von 30 Jahren und einem eher gering angesetzten Zinssatz von 3 %, woraus sich ein Kapitalwiedergewinnungsfaktor von ca. 0,05 ergibt, von 200.000 bis 400.000 €. Wenn also im Zuge einer Umlaufoptimierung Zuggarnituren eingespart werden können, so vermindert sich der

Aufwand für die Erbringung der Gesamtleistung um eben jenen Betrag. Bei einer Umlaufoptimierung wird auch im etwa gleichen Maße der Personalaufwand reduziert. Eine Fahrzeugarnitur bindet überschlägig 3 Triebfahrzeugführer und 3 Zugbegleiter. Geht man im Einzelfall von einem jährlichen Personalaufwand von 50 – 70.000 €/Person aus, so erhöht sich das Einsparvolumen durch Umlaufoptimierung um etwa 50 – 70 %.

Die Belegung des Streckenabschnitts Hamburg Hbf – Abzweig Reinweg

Die Belegung dieses Streckenabschnitts mit derzeit 2 mal 9 Reisezugtrassen erscheint gemessen an der üblichen Belegung von S- und U-Bahntrassen, bei denen durchaus in den Tagesspitzen eine doppelt so hohe Belegung vorkommen kann, nicht sehr hoch (Anlage 7). Bei S- und U-Bahnen gibt es jedoch einige Besonderheiten, die das System schnell selbst heilen: 1. Alle Züge haben die gleiche Reisegeschwindigkeit und halten an denselben Stationen; der Zugfolgeabstand bleibt damit über den gesamten Fahrtverlauf unverändert. 2. Streckenverzweigungen sind in der Regel mit Gleisüberwerfungen ausgestattet. 3. „Kranke“ Züge können schnell in eines der im Streckennetz in kurzen Abständen verteilten Abstellgleise geschoben werden. 4. Durch die relative Nähe zum Depot können ausgefallene Züge schnell ersetzt werden. 5. Alle Züge haben die gleiche Rangfolge; dispositive Entscheidungen über Vorrang und Nachrang müssen nicht getroffen werden. 6. „Bahnsteigverlegungen“, die zu zusätzlichen Verspätungen führen, kommen praktisch nicht vor. Daran gemessen ist die Belegung eines Streckenabschnitts, auf dem regelmäßig, sowohl am Anfang, als auch am Ende, höhengleiche Kreuzungen des Gegengleises stattfinden können, mit 9 Zugpaaren als außerordentlich hoch anzusehen. Diese hohe Belegung führt letztlich dazu, daß es bei Fernzügen, die in Hamburg beginnen, sehr oft zu Anfangsverspätungen kommt, mit erheblichen Auswirkungen im gesamten deutschen Bahnnetz.

Die Bedeutung des Knotenbahnhofs Hamburg-Altona

Die netzstabilisierende Funktion des Kopfbahnhofs Stuttgart ist bei Initiierung des Projektes Stuttgart 21 völlig ausgeblendet worden. Erst allmählich dringt das als Folge kontroverser Diskussionen immer mehr ins allgemeine Bewußtsein und läßt dieses Projekt – das in erster Linie ein Immobilienprojekt ist – neben anderen schwerwiegenden Mängeln zunehmend ins Zwielficht geraten. Nun verfolgt man in Hamburg mit der Idee den Bahnhof Hamburg-Altona in eine infrastrukturelle Wüste zu verlagern, ein ähnliches Projekt, das wiederum in erster Linie ein Immobilienprojekt ist. Dort möge der Altonaer Bahnhof, der seit vielen Jahrzehnten und heute mehr denn je Mittelpunkt eines großstädtischen Einkaufs- und Begegnungszentrums ist, dann „sanfte ruhen“ bis er sein Leben endgültig ausgehaucht hat. Aber welche Folgen hat das für Hamburg? Und welche – geradezu katastrophalen – Folgen hat das für Schleswig-Holstein? Schleswig-Holstein ist außer über die wenig leistungsfähigen eingleisigen Strecken über Herrnburg, Büchen, Bad Segeberg, Güter-Umgehungsbahn nur über die hochbelastete zweigleisige 'Verbindungsbahn' zum Hauptbahnhof Hamburg mit dem übrigen Bundesgebiet verbunden. Störungen auf der Verbindungsbahn müssen Schleswig-Holstein unweigerlich vom Bahnverkehr in Deutschland abkoppeln. Nur mit einem im heutigen Umfang betriebsbereiten Bahnhof Altona lassen sich die fatalen Folgen für Schleswig-Holstein dadurch mildern, daß die Reisenden aller Züge mit Zielrichtung Hamburg in den bestehenden Fahrplanlagen unbehindert bis Altona verkehren können und dort einen zuverlässigen von der Witterung unbeeinflußten Übergang zur S-Bahn und zum Busterminal mit insgesamt 18 Buslinien finden, um so mit geringstem Zeitverzug ihre Anschlußzüge ins Bundesgebiet und ihre Reiseziele innerhalb Hamburgs zu erreichen. Seit Jahren stehen immer wieder verschobene Erneuerungen bzw. Sanierungen der Eisenbahnbrücken der Verbindungsbahn an. Diese Brückenbaumaßnahmen werden Jahre in Anspruch nehmen und werden zu abschnittsweise eingleisigem Betrieb der Verbindungsbahn zwingen, weil es neben diesen Brücken keinen Platz für eine vorübergehende Gleisverlegung gibt. Dadurch wird die Einführung der Regionalzüge aus dem nördlichen Schleswig-Holstein in den Hamburger Hauptbahnhof unmöglich sein. In einem solchen Fall reicht ein wie auch immer ausgestalteter 'Neuer Bahnhof Altona' als End- und Wendebahnhof mit seinen geplanten sechs

Gleisen – neben zwei S-Bahn-Gleisen – für die dann insgesamt 2 x 10 – 11 Züge pro Stunde auch nicht annähernd aus und ist deshalb als adäquater Ersatz für den bestehenden Bahnhof in Altona gänzlich ungeeignet, zumal dieser neue Bahnhof ja – nach den Vorstellungen der Protagonisten – Endbahnhof der Fernzüge sein soll, die die Wartungsanlagen in Langenfelde und Eidelstedt erreichen müssen und die, bevor sie in die Abstellgleise fahren, daraufhin kontrolliert werden müssen, daß alle Reisenden den Zug verlassen haben, was mehrere Minuten erfordert.

Das Bahnhofsareal in Altona

Das umfangreiche dem Wagenladungs- und Stückgutverkehr dienende Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Altona ist längst anderen Nutzungen zugeführt worden. Das mag sich in Anbetracht zukünftiger Entwicklungen auf dem Transportsektor noch einmal als voreilig erweisen oder auch nicht. Das Gelände des Reisezug-Terminals Altona ist mit einer Breite von ca. 70 – 80 Metern und einer Länge von ca. 1000 – 1200 Metern gerade einmal 8 – 10 Hektar groß. Da werden sich schwerlich wohn-architektonische Schwerpunkte setzen lassen. Der gesamtgesellschaftliche Nutzen des Fortbestandes des Knotenbahnhofs Altona überwiegt zweifellos den gesamtgesellschaftlichen Nutzen einer in Anbetracht der möglichen Geländedenutzung wohl eher tristen Wohnbebauung.

Rechtliche Voraussetzung für die Stilllegung und Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona

Mit der Schleifung des Kaltenkirchener Bahnhofs der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster-Eisenbahn (AKN) hat man eine schleswig-holsteinische Bahnlinie schon einmal ihres Hamburg-Terminals beraubt. Das droht nun mit der Schleifung des Altonaer Bahnhofs den Schleswig-Holsteinern für ihre Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft (AKE) – ohne daß sie gefragt werden – erneut. Doch der Gesetzgeber hat zur Sicherung von Eisenbahn-Infrastruktur gegen die willkürliche Stilllegung im § 11 des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG) eine verhältnismäßig hohe Hürde geschaffen. Nach § 11 AEG ist ein förmliches Stilllegungsverfahren erforderlich, in dem der Betreiber der Eisenbahn-Infrastruktur den Nachweis zu erbringen hat, daß ihm der Weiterbetrieb dieser Infrastruktur nicht zuzumuten ist und daß sich auch kein anderer Betreiber dafür finden läßt. (Anlage 8). Gegenwärtig ist vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein Verfahren anhängig, mit dem die Stuttgart Netz AG ein solches Stilllegungsverfahren für den bestehenden Kopfbahnhof in Stuttgart erzwingen will, nachdem sich die Deutsche Bahn AG gegen ein solches Stilllegungsverfahren vehement gewehrt hat.

Zukunftsperspektiven für die Eisenbahn-Infrastruktur Schleswig-Holsteins

Vorrangiges Ziel einer nachhaltigen schleswig-holsteinischen Eisenbahnpolitik sollte es sein, die einseitige Abhängigkeit von der Altonaer Verbindungsbahn aufzubrechen und an den infrastrukturellen Zustand anzuknüpfen, der vor dem Kriege bestanden hat (Anlage 9). Damals bestanden zwischen Kiel und Berlin sechs Korridore:

Kiel – Lübeck – Ratzeburg – Hagenow – Berlin	322 km
Kiel – Neumünster – Oldesloe – Ratzeburg – Hagenow - Berlin	346 km
Kiel – Neumünster – Oldesloe – Schwarzenbek – Hagenow – Berlin	363 km
Kiel – Lübeck – Bad Kleinen – Ludwigslust – Berlin	366 km
Kiel – Lübeck – Büchen – Hagenow – Berlin	369 km
Kiel – Hamburg – Büchen – Hagenow – Berlin	395 km

Selbstverständlich wurden die beiden seit der Jahrhundertwende über viele Jahre hinweg zwischen Berlin und Kiel verkehrenden Schnellzugpaare über Hagenow – Ratzeburg als kürzester Verbindung geführt. Ob die Wiedererrichtung der 49 km langen Strecke zwischen Ratzeburg und Hagenow eine realistische Option wäre, sei dahingestellt. Mit dem Bau einer 2 km langen Verbindungsspanne bei Bad Kleinen ließe sich aber leicht eine 362 km lange Durchgangsverbindung schaffen, die die beiden Landeshauptstädte Kiel und Schwerin sowie darüberhinaus den Skandinavien-Knotenbahnhof Lübeck direkt mit Berlin verbände. Um eine solche Verbindung leistungsfähig zu gestalten, bedarf es allerdings des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Kiel – Lübeck, wobei man auf den zweigleisigen Ausbau des topographisch schwierigen 16 km langen Streckenabschnitts

zwischen Ascheberg und Malente durchaus verzichten könnte.

Daraus erwächst eine weitere Option, die Kiel und Ostholstein von der Altonaer Verbindungsbahn unabhängiger machen und zu einer nennenswerten Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofes beitragen würde: Die über lange Zeit als Schnell- und Eilzugverbindung von Kiel und Ostholstein nach Süden genutzte Ursprungsstrecke der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft ist nach umfangreichem infrastrukturellen Rückbau in ihrer Kapazität stark eingeschränkt. Zwar gleicht die Entfernung Kiel – Hamburg – Lüneburg mit 159 km der Entfernung Kiel – Lübeck – Lüneburg mit 160 km; die Entfernung Lübeck – Lüneburg über Büchen ist jedoch 34 km kürzer. Insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau der festen Belt-Querung sollte die Strecke Lübeck – Lüneburg in den Fokus gerückt werden, deren zweigleisiger Ausbau auf keinerlei topographische Hindernisse stößt und deren Ausbau eine Überwerfung der Strecke Hamburg – Berlin in Büchen vorsehen sollte. Die Entfernung Kopenhagen – Flensburg – Hamburg – Lüneburg beträgt 606 km; demgegenüber beträgt die Entfernung Kopenhagen – Fehmarn – Lübeck – Lüneburg nur 381 km und vermeidet den Engpaß Hamburg. Die Verbindung Kopenhagen – Lübeck – Hamburg – Berlin ist 652 km lang, die Verbindung Kopenhagen – Lübeck – Schwerin – Berlin 571 km.

Eine weitere infrastrukturelle Baumaßnahme, die Schleswig-Holstein jedoch nur am Rande berühren würde, die jedoch geeignet ist, den Knoten Hamburg zu entlasten, besteht darin, bei Boitzenburg eine Verbindungskurve von ca. 12 km Länge nach Lauenburg zu schaffen. Die Entfernung Rostock – Schwerin – Hamburg – Lüneburg beträgt 261 km, die Entfernung Rostock – Schwerin – Lauenburg – Lüneburg betrüge ca. 179 km.

Mit der Inbetriebnahme der Beltquerung würde zweifellos der überwiegende Teil des Güterverkehrs aus Skandinavien von der Jütlandroute über Flensburg hierhin verlagert. Dies würde nicht nur kürzere Fahrzeiten und nennenswerte Energieersparnis bedeuten; es wäre zugleich eine lebensverlängernde Maßnahme für die Rendsburger Hochbrücke. Würde man die wenigen verbleibenden Güterzüge nach bescheidenen Ausbaumaßnahmen der ehemals zweigleisigen Strecke Neumünster – Bad Oldesloe auf diese verlagern, eröffnete sich die Option, die Hamburger Güterumgehungsbahn in eine dritte Durchmesser-S-Bahn-Linie im Norden von Hamburg umzuwandeln.

Angesichts milliardenschwerer, aber höchst umstrittener Tunnelbahn-Projekte mit unbestritten nur marginalem volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen wie Stuttgart 21, Wendlingen – Ulm, 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Neubau-Magistrale Erfurt – Ebensfeld kann man sich über die Zurückhaltung der norddeutschen Bundesländer nur wundern, die sie bei durchaus berechtigten Forderungen nach Bereitstellung von Bundesmitteln für einen leistungsfähigen Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur, an den Tag legen, obwohl deren infrastrukturelle Ausbauziele einen sehr viel geringerem Investitionsbedarf bei signifikant höherem volkswirtschaftlichem Nutzen erfordern.