

14.06.10

Hauptbahnhof wird zum Nadelöhr des Nordens

Kapazitätsgrenzen erreicht - Studie des Bundes bemängelt zu geringe Gleiszahl - Ausbau der S-Bahn-Strecken soll Entlastung bringen

von Olaf Dittmann

Der Hauptbahnhof stößt an seine Grenzen. Kapazitätsengpässe sind an der Tagesordnung, und Abhilfe ist kaum in Sicht. Das geht aus einem Untersuchungsbericht des Bundesverkehrsministeriums hervor, der der WELT vorliegt. Demnach lassen sich Überlastungen des Zugverkehrs im Großraum Hamburg eindeutig auf die geringe Gleisanzahl im Hauptbahnhof zurückführen.

Viele Züge können den Knotenpunkt gar nicht erst anfahren. "Der Hauptbahnhof ist ein echtes Nadelöhr", sagt Tatjana Festerling, Sprecherin der Metronom Eisenbahngesellschaft, deren Züge nach Bremen, Cuxhaven und Uelzen pendeln. "Im aktuellen Fahrplan wollten wir mehr Züge bis zum Hauptbahnhof anbinden. Hier fehlen aber die nötigen Gleise", so Festerling. "Wir würden auch verstärkt längere Züge fahren lassen. Dies ist aber nicht möglich, da Gleise doppelt belegt werden müssen." Die Pläne, auch die Züge der Marschenbahn sowie der Nord-Ostsee-Bahn aus Westerland in den Hauptbahnhof zu führen, wurden längst fallen gelassen.

Eine Erweiterung sei eindeutig nicht möglich, stellt Bahn-Sprecher Egbert Meyer-Lovis klar. "Zusätzliche Gleise können wir nicht einrichten. Die Kunsthalle und das Museum für Kunst und Gewerbe liegen unmittelbar an den Trassen." Die Konsequenz: Orientierungslose Fahrgäste drängen sich auf doppelt belegten Bahnsteigen und anschließend in vollen Zügen, da diese oft nur maximal sieben Waggons umfassen. Zwar sind die Gleise neun und zehn bislang ohne Bahnsteig ausgestattet. Doch sie werden für Durchfahrten genutzt. Die Gutachter kamen jetzt zu dem Ergebnis, dass ein Bahnsteigneubau nicht infrage komme.

In der Antwort auf eine Kleine Anfrage, die der SPD-Abgeordnete Ole Thorben Buschhüter an den Senat richtete, heißt es, eine nachhaltige Verbesserung der Leistungsfähigkeit könne nur "durch den Ersatz von Nahverkehrsleistungen durch S-Bahn-Leistungen auf systemeigenen Gleisen" erzielt werden. Im Klartext: Mehr S-Bahn-Züge sollen den Regionalverkehr entlasten. "Das ist in der Tat wohl die einzige Lösung", meint auch Buschhüter. "Seit gut zehn Jahren fordern wir die S4 in Richtung Ahrensburg." Eine Betriebssimulation habe ergeben, dass die zusätzlichen S-Bahn-Züge problemlos an die vier bestehenden S-Bahn-Gleise angebunden werden könnten. So könnte das Gleis acht, das zurzeit für die Verbindung in Richtung Ahrensburg und Lübeck genutzt wird, eventuell für die stark nachgefragte Verbindung in Richtung Süden frei werden.

"Im Fernbahnteil des Hauptbahnhofs würden durch die S4 täglich bis zu 104 Züge wegfallen", glaubt Buschhüter. "Der Vorteil für die Pendler ist: Die S 4 könnte auf eigenen Gleisen viel häufiger fahren als heute die Regionalbahn R 10."

Klaus-Peter Hesse, Mitglied der CDU-Bürgerschaftsfraktion, meint hingegen, die geringen Trassenkapazitäten auf der Strecke Altona-Dammtor-Hauptbahnhof seien ein wesentlicher Grund für die Engpässe. Allerdings würde die von der Bahn bereits relativ deutlich in Aussicht gestellte Verlegung des Fernbahnhofs Altona nach Diebsteich Entlastung bringen, so Hesse, der außerdem vermutet, dass die Bahn generell Anliegen von Mitbewerbern - wie etwa der Metronom Eisenbahngesellschaft - eher abwehre. Bahnsprecher Meyer-Lovis widerspricht: "Auch ein Fernbahnhof in Diebsteich wird den Hauptbahnhof nicht entlasten können. Und wenn wir dem Metronom Schwierigkeiten machen würden, würde sofort die Bundesnetzagentur einschreiten."

Unabhängig von den Kapazitätsproblemen wird der Hauptbahnhof aufgehübscht. Die Arbeiten an der Hallendachsanierung haben bereits begonnen: Aus Mitteln des Konjunkturprogramms werden rund zwölf Millionen Euro investiert. Außerdem teilte die Bahn mit, dass an der Westseite, also am Steintorwall, von außen zugängliche Geschäfte in den Bau integriert werden sollen.

Über dieses Thema auf dem Laufenden bleiben

[Infos und Login](#) zum Themen-Alarm per SMS und PDF

[Infos und Bestellen der Newsletter](#) von WELT ONLINE

