

Abendstimmung am Bahnhof Friedrichstraße in Berlin





NORDDEICH MOLE

Laut Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist Norddeich Mole gar kein Bahnhof, sondern nur ein Haltepunkt. An Bahnhöfen im eisenbahnrechtlichen Sinne kann nämlich rangiert werden, und dazu bedarf es mindestens einer Weiche. Und natürlich eines zweiten Gleises. Norddeich Mole besteht aber lediglich aus einem einzigen Ausziehgleis, also einem Schienenstrang, der etwas aus einer größeren Bahnanlage herausragt. Im vorliegenden Falle um wenige Hundert Meter aus dem Bahnhof Norddeich (wobei Norddeich auch nur ein Teil der ostfriesischen Küstenstadt Norden ist) auf eine schmale, in den Hafen hineinragende Landzunge – eben die Mole. 1892 wurde die Bahnstrecke fertiggestellt, um allen voran Touristen einen möglichst kurzen Umsteigeweg zu bieten. Denn das staatlich anerkannte Nordseeheilbad in der äußersten Nordwestecke Deutschlands ist weniger beschaulicher Erholungsort als vielmehr wichtiger Verkehrsknotenpunkt mit entsprechendem Betrieb: Vor allem die Fährn von und zu den

Nordfriesischen Inseln Norderney und Juist ankern gleich neben dem Haltepunkt Norddeich Mole.

Den Weg vom Bahnhof Norddeich hierhin legen die Züge im Schrittempo zurück, wie es bei der Einfahrt in Kopfbahnhöfe aus Sicherheitsgründen Vorschrift ist. Der Haltepunkt Norddeich Mole wird nicht nur von der Regionalbahn bedient, sondern täglich auch von mehreren Intercity-Zügen: Direktverbindungen bestehen bis nach Leipzig, Berlin, Cottbus und Köln, Bonn und Koblenz. Einzelne Züge fahren bis zum Bodensee.

Begeistern dürfte Eisenbahnfans ein Angebot im nicht weit entfernten Bahnhof Norden: Dieser ist unter anderem Ausgangspunkt der Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland. Sie führt über ein 17 Kilometer langes Teilstück der ehemaligen Strecke zwischen Emden und Wilhelmshaven bis nach Dornum. Der Verein, der heute hier an einigen Tagen im Jahr Fahrten anbietet, betreibt auch ein Museum im 1883 fertiggestellten Lokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Norden (www.mkoev.de).

Bahnsteighalle des Bremer Hauptbahnhofs



BREMEN Hbf. mit Lloyd-Bhf.

Noch darf in Theatern geraucht werden, wenn dies auf der Bühne geschieht und durch den Inhalt der Aufführung begründet ist. Aber gilt dies auch für Bilder? Zumal wenn diese zu Reklamezwecken angebracht wurden und auf ihnen groß der Schriftzug „Brinkmann Tabak“ prangt? Diese Frage stellt sich im Bremer Hauptbahnhof, denn in seiner Empfangshalle, über dem Zugang zu den Bahnsteigen, hängt ein großes dreiteiliges Wandmosaik von Alexandre Nosskoff. In stilisierter Form zeigt es die Ernte des Tabaks in Übersee (Darstellungen, die zudem möglicherweise politisch nicht mehr korrekt sind) und wie dieser nach Bremen gelangt. Angebracht wurde es 1957, als Gegenleistung für die Unterstützung durch die Martin Brinkmann AG bei der Renovierung des Bahnhofs. Allzu lange währte die Dankbarkeit (oder das Kompensationsgeschäft) aber offenbar nicht, denn schon im darauffolgenden Jahrzehnt verschwand das Bild für lange Zeit hinter einer anderen Reklame.

Das Bild, das inzwischen ein Stück Zeitgeschichte und Kunst geworden ist und damit vor inhaltlichen Säuberungen bewahrt sein könnte, ist im Bremer Zusammenhang fast schon eine Extravaganz. Übt sich der Hauptbahnhof doch ansonsten architektonisch in Bescheidenheit, was besonders deutlich wird, wenn man ihn mit seinem „Kollegen“ in Bremens großem Rivalen Hamburg vergleicht. An der Weser bediente man sich zwar Renaissanceformen, begnügte sich aber mit einer Ziegelfassade. Die Bahnsteighalle überspannt nur sieben Gleise, zwei weitere liegen außerhalb.

Eisenbahnanschluss hatte Bremen Ende 1847 erhalten: Von Wunstorf aus war ein Abzweig der kurz zuvor eröffneten Strecke Hannover-Minden gebaut worden. Betreiber waren hier wie dort die Königlich Hannöverschen Staatseisenbahnen. Die Trasse in die Freie Hansestadt Bremen hatte selbige mitfinanziert. Genauso hielt man es bei der Anfang 1862 eröffneten Verlängerung ins heutige Bremerhaven, die später ins noch weiter nördlich gelegene Cuxhaven weitergeführt wurde. Mit ihr entstand auch ein kurzer Abzweig nach

16 BREMEN Hauptbahnhof mit Lloyd-Bahnhof



Totalansicht des Hauptbahnhofs. Postkarte, abgestempelt 1916

Veegesack. Gleich westlich des heutigen Hauptbahnhofs errichtete man in Bremen den schmucken hannoverschen Bahnhof, auch „Staatsbahnhof“ genannt. An ihn wurde ferner die Strecke nach Oldenburg angeschlossen, die 1867 in Betrieb ging. 1873 kam die Verbindung nach Uelzen hinzu, die in Langwedel von der Strecke nach Hannover abzweigte. Da das Königreich Hannover 1866 von Preußen annektiert worden war, lag sie vollständig in preußischem Gebiet. Gebaut hatte sie jedoch die Bremische Staatsbahn, da die Hansestadt eine kürzere Verbindung zu Berlin schaffen wollte. Ausschlaggebend dafür war natürlich vor allem der anschließende Schiffsverkehr, und so galt diese Bahnstrecke denn auch als Teil der „Amerikalinie“.

1883 verkaufte Bremen seine Staatsbahn, die außer auf kurzen Güterstrecken nie eigenen Verkehr betrieben hatte, sowie seinen Anteil am vormals hannoverschen Eisenbahnnetz an Preußen. Zehn Jahre zuvor war in Bremen der Hamburger oder Venloer Bahnhof eröffnet worden, an der Stelle der heutigen Stadthalle, gleich neben dem Hannoverschen Bahnhof. Da dieser inzwischen die Grenze seiner Kapazität erreicht hatte, richtete man den Hamburger/Venloer Bahnhof, der eigentlich nur dem Güterverkehr dienen sollte, provisorisch auch für Personenzüge her. Die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft baute damals eine Verbindung zwischen der niederländischen Grenzstadt Venlo und Hamburg. Obwohl dieses östlich von Bremen liegt, ist die Strecke dorthin

bis heute über eine fast halbkreisförmige Kurve von Westen her an den Bremer Hauptbahnhof angebunden.

Durch diese Streckenführung, die ursprünglich entlang der Neukirch- und Innsbrucker Straße verlief (wo sie 1900–54 von der schmalspurigen Kleinbahn Bremen-Tarmstedt genutzt wurde), wurde ein „Kopf-Machen“ in Bremen vermieden. Da die Stadt wie Hamburg um ihres Hafens willen erst 1888 Teil des deutschen Zollgebiets wurde, baute die Hamburg-Venloer Bahn südwestlich der damaligen Bremer Grenze eine gradlinige Umgehung, die ausschließlich für Güter vorgesehen war. Noch immer kreuzt diese Trasse in Bremen-Mahndorf jene nach Hannover, ohne dass die beiden miteinander verbunden wurden.



Das Wandmosaik zeigt, wie der Tabak in Übersee geerntet wird und nach Bremen kommt.



Der ehemalige Lloyd-Bahnhof steht seit 2001 unter Denkmalschutz.

Pläne für den Bau eines neuen, größeren Gemeinschaftsbahnhofs vereitelte zunächst die langanhaltende Wirtschaftskrise, die nach dem „Gründerkrach“ von 1873 hereingebrochen war. Nachdem man zunächst einen anderen Standort ins Auge gefasst hatte, entstand der „Centralbahnhof“, wie man ihn anfangs nannte, gleich östlich des Hanoverschen Bahnhofs. Dieser wurde 1885, zu Beginn der Arbeiten, abgerissen, der gesamte Verkehr lief über den Hamburger/Venloer Bahnhof. Auch dieser verschwand, nachdem der Neubau Ende 1889 eröffnet worden war. Dessen Architekt Hubert Stier schuf unter anderem auch die Hauptbahnhöfe in Hannover und in dem heute zu Hamburg gehörenden Harburg sowie den Kleinstadtbahnhof Uelzen. In Bremen tragen die Ecktürme die Wappen von Hannover, Bremen, Hamburg und Köln. Während im Inneren des Empfangsgebäudes im Laufe der Jahre viele Umbauten erfolgten, zeigt sein Äußeres im Wesentlichen noch das ursprüngliche Bild. Auch die Bahnsteighalle ist gut über die Jahrzehnte gekommen, ursprünglich war ihr Dach jedoch verglast.

Um die Jahrtausendwende wich ein um 1900 entstandenes gesondertes Empfangsgebäude für den Auswandererverkehr nach Bremerhaven dem Intercity-Hotel. Etwa zeitgleich entstand der Nordausgang zur Bürgerweide. Gleich östlich von ihm zeugt der ehemalige Lloyd-Bahnhof, den Rudolf Jacobs 1913 schuf, noch immer von Bremens einstiger Bedeutung für den Passagierverkehr nach Amerika. Benannt nach der Reederei Norddeutscher Lloyd, deren riesiges Wappen über dem Eingang an der Ecke Theodor-Heuss- und Gustav-Deetjen-Allee prangt, wird das neobarocke Gebäude heute von Büros und einem Hotel genutzt.

Den stillgelegten Güterbahnhof gleich nordwestlich des Hauptbahnhofs haben hingegen Künstler übernommen: Der „Verein 23 e.V.“ ist seit 2009 Generalmieter des 36 000 Quadratmeter großen Geländes und bietet Arbeits-, Probe- und Produktionsräume für Kunst- und Kulturschaffende aller Sparten sowie diverse Ausstellungs- und Veranstaltungsorte an.

Der renovierte „Bürgerbahnhof“ im Oktober 2019





CUXHAVEN mit Amerikabahnhof

Als zum Jahresbeginn 1994 die Deutsche Bahn AG ihre Arbeit aufnahm, ging es nicht nur darum, die Deutsche Bundesbahn der alten Bundesrepublik und die Deutsche Reichsbahn der bereits seit mehr als drei Jahren nicht mehr existierenden DDR zusammenzuführen. Mindestens ebenso wichtig war die wirtschaftliche Sanierung. Während in der DDR solche Erwägungen nur begrenzt eine Rolle gespielt hatten – der volkswirtschaftliche Nutzen des Bahnbetriebs genoss Vorrang vor dem betriebswirtschaftlichen –, war die Bundesbahn seit Jahrzehnten immer tiefer in die roten Zahlen gefahren. Doch während man nun auf in Deutschland bis dahin unbekannte Weise versuchte, das Bahnfahren attraktiver zu machen, ging es auf anderen Feldern weiter wie bisher, etwa mit Streckenstilllegungen. Zudem begann die Bahn, systematisch ihre Immobilien zu verwerten. In großem Maßstab wurden Stationsgebäude verkauft oder, wo sich kein Interessent fand, abgerissen.

Zu einer ungewöhnlichen Lösung kam es in Cuxhaven. In dem Nordseeheilbad an der Elbmündung hatte sich eine Bürgerinitiative für den Bahnhof gebildet. Obwohl die Bahn nach langem Drängen die Bahnsteige renovierte, blieb sie an dem seit Langem vernachlässigten Empfangsgebäude völlig desinteressiert. Die Stadt wiederum hatte kein Geld. Daher erwarb sie 2016 wichtige Teile der Bahnimmobilie vor allem, um das Empfangsgebäude wenig später an die „Bürgerbahnhof Cuxhaven eG“ weiterzuverkaufen. Die eingetragene Genossenschaft war aus der Bürgerinitiative entstanden, die sich an dem Vorbild Leutkirch orientierte: In der Kleinstadt im Allgäu hatte sich eine aus 600 Bürgern bestehende Genossenschaft mit gut einer Million Euro an der 2011/12 durchgeführten Sanierung des Bahnhofsgebäudes beteiligt. Dies war der erfolgreiche Höhepunkt eines Kampfs um den Erhalt und die Renovierung des Baus gewesen, den Leutkircher Bürger schon seit den 1970er-Jahren geführt hatten.



Pferdekutschen vor dem Bahnhof. Postkarte, abgestempelt 1916

Der Cuxhavener Bahnhof wurde ab 2017 renoviert und umgebaut. Ende 2018 erfolgte die feierliche Eröffnung des „Bürgerbahnhofs“, der seinen Namen nicht nur dem Umstand verdankt, dass hier eben eine Genossenschaft für ein Angebot sorgt, das heute in Kleinstadtbahnhöfen leider nicht mehr selbstverständlich ist – bis hin zu Gastronomie und öffentlichen Toiletten. Im Bahnhof finden beispielsweise auch kulturelle Veranstaltungen statt, im Obergeschoss entstand ein Versammlungsraum für bis zu 50 Personen.

Bahnanschluss hatte Cuxhaven, das bis 1937 hamburgisches Staatsgebiet war, erst 1881 erhalten, durch die von Hamburg kommende

Niederelbebahn. Das erste, 1910 aufgestockte Empfangsgebäude steht, nördlich des Zentralen Omnibusbahnhofs, noch immer. Nachdem 1896 die Strecke nach dem heute zu Bremerhaven gehörenden Geestemünde hinzugekommen war, entstand 1897 die jetzige Anlage als ursprünglich viergleisiger Kopfbahnhof mit wiederum einem roten Klinkerbau wie sein Vorgänger. Auch er wurde später erweitert und seine Fassade vereinfacht, was ihm nicht unbedingt zum Vorteil gereichte.

Planmäßiger Personenverkehr besteht heute nur aus Regionalzügen von und nach Hamburg und Bremerhaven. Allerdings gehört zum Bahnhof Cuxhaven auch der Amerikabahnhof (wie auch die

bahnamtliche Bezeichnung dieses Teils lautet). Die Strecke dorthin zweigt kurz vor der Einfahrt in den „Stadtbahnhof“ von der Niederelbebahn nach Norden ab und führt zum Amerikahafen.

Ihren Ursprung haben diese Anlagen in dem Wunsch der HAPAG, der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, ab 1889 vor allem den Auswandererverkehr Richtung Amerika aus dem Hamburger Hafen nach Cuxhaven zu verlagern. Hamburgs große Reederei für den Überseeverkehr bediente sich dafür eines ersten gesonderten Bahnhofs am heutigen Alten Fischereihafen. Allerdings konnten dort die immer größer werdenden Ozeandampfer nicht anlegen: Die Passagiere mussten



Der Amerikabahnhof am Steubenhöft

mühsam mit kleinen Schiffen zu ihnen übersetzen. So ging es bis 1902, als an einem etwas weiter östlich gelegenen neuen Hafen der Amerikabahnhof und die von einem 37 Meter hohen Turm bekrönten HAPAG-Hallen in Betrieb gingen. Letztere fungierten als Empfangsgebäude einschließlich Wartesälen. Von der anschließenden Zollhalle führt seit 1910 ein gedeckter Gang zum Schiffsanleger. Natürlich fand im Amerikabahnhof auch reger Güterverkehr statt: Die Schiffe mussten ja versorgt werden. Die größeren von ihnen ankerten an dem heute „Steubenhöft“ genannten Pier, der direkt an der Elbe verläuft und 1911–14 entstand, als man diesen Schiffsanleger noch einmal auf weltrekordverdächtige 400 Meter verlängerte. Auch das Hafenbecken wurde damals stark vergrößert. Die heutige Bebauung des Steubenhöfts stammt von 1953/54. Im ersten Obergeschoss erinnern mehrere Ausstellungen an die Geschichte des Ortes und der europäischen Auswanderung.

Das Gebäude des ersten Hafenbahnhofs, das noch bis in die 1930er-Jahre hinein der Verbindung zum Seebäddienst gedient hatte, riss man 1971 ab. Die Gleisanlagen des Amerikabahnhofs wurden in den 1960er-Jahren stark verkleinert – im Zusammenhang mit dem Bau des Neuen Fischereihafens, aber auch, weil der Transatlantikverkehr per Schiff sich dem Ende zuneigte. Auch hier war das Fliegen nicht nur schneller, sondern auch schicker. Die massenhafte Auswanderung aus Europa in die „Neue Welt“ hatte schon mit dem Ersten Weltkrieg geendet.

Die HAPAG-Hallen können allerdings noch immer auch zur Abfertigung von Schiffsreisenden verwendet werden, nun eben von Kreuzfahrtpassagieren. Damit gelten sie, zusammen mit dem Steubenhöft, als die weltweit einzigen Auswanderungsanlagen, die noch immer in Betrieb sind. Jeglicher Personenverkehr im Amerikabahnhof nutzt den entlang der Hallen verlaufenden Bahnsteig. Darüber hinaus finden in den historischen Wartesälen – dem „Kuppelsaal“ für die reicheren und dem kleineren „Hanseatensaal“ für die ärmeren Passagiere – kulturelle und andere Veranstaltungen statt.



Der „Einkaufsbahnhof“ Altona im Jahr 2013

HAMBURG- ALTONA



Besuchen Sie diesen Bahnhof, solange es ihn noch gibt! Denn das Verschwinden der heutigen Station Hamburg-Altona ist beschlossene Sache. Übrig bleiben wird nur der unterirdische S-Bahnhof. Damit wird der Schlussspunkt hinter einen langen Abstieg gesetzt.

Auch auf dem Feld der damaligen Schlüsseltechnologie Eisenbahn wurde im 19. Jahrhundert die Entwicklung in Deutschland durch die Kleinstaaterei behindert. So hatte der Stadtstaat Hamburg trotz seines schon damals bedeutenden Hafens beim Bahnbau zunächst schlechte Karten. Der dänische König etwa, der bis 1864 auch über Holstein herrschte, förderte lieber das benachbarte Altona, das bis 1937/38 eine eigenständige Stadt war.

So wurde 1842–44 von dort eine Eisenbahn zum Ostseehafen Kiel gebaut. Auch in Altona entstand der Bahnhof am Wasser, wegen des Geesthangs jedoch rund 27 Meter über der Elbe. Ab 1845 beförderte man die Güterwagen einzeln per Seilwinde über eine Schiefe Ebene. 1876 wurde die Altonaer Hafenbahn dann durch einen eingleisigen Tunnel an den Bahnhof

angeschlossen. Das untere Portal des 1992 stillgelegten „Schellfisch tunnels“, wie er im Volksmund genannt wird, ist noch heute von der Brücke der Straße Elbberg aus zu sehen.

Schon wegen der Topographie konnte sich Altona nicht so gut entwickeln wie Hamburg, das viel bessere Möglichkeiten hatte, seinen Hafen auszubauen. Auch das auf der anderen Seite des Bahnhofs gelegene Ottensen blühte im Zeitalter der Industrialisierung stärker auf. Dennoch wurde es 1889 von Altona eingemeindet. In der Zwischenzeit war Schleswig-Holstein preußisch geworden, und der preußische Staat hatte auch die meisten Eisenbahnen im Hamburger Raum übernommen. Neben neuen Strecken war 1865/66 die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn entstanden. Wie der Eisenbahnverkehr wuchs auch die Stadt. Eine Erweiterung des Bahnhofs an seinem bisherigen Standort war daher kaum möglich. So kam es zu der Idee, ihn rund 500 Meter nach Norden zurückzuverlegen. Auf dem geräumten Bahngelände entstand der heutige Platz der Republik mit repräsentativer Randbebauung. Im Süden wird er



Der Mitte der 1970er-Jahre abgerissene Bahnhof, um 1910

abgeschlossen durch das alte Bahnhofsgebäude, das, umgebaut, seit 1898 als Altonaer Rathaus dient.

Mit dem Entwurf des neuen Altonaer Hauptbahnhofs, wie er bis 1938 hieß, beauftragte man Hermann Eggert, der kurz zuvor den Hauptbahnhof von Frankfurt am Main errichtet hatte. Auch an der Elbe entstand 1893–98 ein beeindruckender Bau. Die mächtigen viereckigen Türme, die in der Mitte aus der rot verklankerten Fassade hervorsprangen und einen fast ebenso hohen Stufengiebel flankierten, wirkten wie ein großes Stadttor. Und tatsächlich hatte Eggert damit das Altonaer Stadtwappen zitiert. Hinter dem Empfangsgebäude befand sich eine vierschiffige Bahnhofshalle, 160 Meter lang und 82 Meter breit.

1905–07, zur Eröffnung der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn, der heutigen S-Bahn, kam ein kleines fünftes Schiff hinzu. Schließlich waren es elf Gleise. Drei Schiffe überröhlten den Querbahnsteig.

Im Zweiten Weltkrieg wurde auch der Altonaer Bahnhof getroffen und danach vereinfacht wieder aufgebaut. So füllte die Bundesbahn eine in die Hauptfront geschlagene Lücke lieblos mit einer modernen Rasterfassade. Wie gering man das historische Gebäude schätzte, wurde hier schon deutlich. In Köln, München, Essen oder Dortmund erhielten die Hauptbahnhöfe damals neue Empfangsgebäude. Ab Ende der 1960er-Jahre wandelte sich jedoch der Zeitgeist. Zu entsprechend starken Protesten kam es, als

die Bundesbahn den kompletten Abriss des Altonaer Bahnhofs ankündigte. Anlass war der Bau des innerstädtischen S-Bahn-Tunnels, der das alte Gebäude angeblich zu sehr erschüttert hätte. Allerdings entledigte sich die Bahn damals gerade in Hamburg auch bei anderen Stationen der historischen Bahnsteighallen, deren Unterhalt ihr zu teuer erschien. Auch die acht oberirdischen Bahnsteiggleise, die in Altona nach dem 1974 begonnenen Kahlschlag verblieben, erhielten im Zuge des vollständigen Neubaus der Station einfache Normdächer. Hinzu kam der viergleisige unterirdische S-Bahnhof.

Der Verdacht, dass die Bundesbahn die alte Anlage einfach loswerden wollte, wurde dadurch



Blick über die Gleise des Altonaer Bahnhofs



Die unterirdische Bahnsteighalle für die S-Bahn

genährt, dass sie das, was in Altona bis 1979 entstand, sehr als „Bahnhof der Zukunft“ feierte. Das Konzept lautete „Kaufhausbahnhof“ und bedeutete, dass man anstelle des Empfangsgebäudes neben einem flachen, unscheinbaren Bahnhofszugang ein großes Warenhaus mit weitgehend geschlossener Fassade errichtete. Der Kaufhof-Konzern übernahm bei dem Projekt die Federführung und einen Großteil der Kosten. Sowohl ästhetisch als auch funktional galt das Ergebnis jedoch bald als Desaster. An einem zentralen Platz war ein Wahrzeichen durch einen austauschbaren, abweisend wirkenden Geschäftsbau ersetzt worden. Der Kaufhof ist längst ausgezogen, der Bahnhofszugang auch nach wiederholten Aufhübschungsversuchen ein unwirtlicher, zugiger Ort.

Für die Bahn ist es von Vorteil, dass dieser Gebäudeansammlung niemand eine Träne nachweint, wenn nun auch sie abgerissen werden soll. Protest regt sich nur dagegen, den Standort für Fern- und Regionalbahn aufzugeben. Denn auch für Altona wurde schon seit den 1990er-Jahren der Plan verfolgt, den Kopf- durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen und das freierwerdende Bahngelände lukrativ zu verwerten. Bahnmanager und Politiker sehen darin natürlich ein attraktives Stadtentwicklungsprojekt, das mit „Neue Mitte Altona“ auch einen schönen Namen erhielt. Die neue Station mit sechs Bahnsteiggleisen für den Fern- und Regionalverkehr sowie zwei für die S-Bahn soll rund zwei Kilometer weiter nördlich, in Höhe des S-Bahn-Stopps Diebsteich, entstehen. Man verschiebt sie also aus dem belebten Zentrum von Altona-Ottensen in eine Gegend, die bisher abseits liegt und in der wenig los ist. Klagen erreichten nicht mehr als die Zusicherung der Bahn, auch am neuen Bahnhof für eine gute Busanbindung zu sorgen. Außerdem will sie möglichst schnell die Autoverladung zur S-Bahn-Station Elbgaustraße in Eidelstedt verlagern. Damit verschwindet dieses besondere Schauspiel aus Altona, wo die Autos über den teilweise gesperrten Querbahnsteig fahren, noch vor dem Bahnhof. Die Bauarbeiten sollen 2020 beginnen, die Verlegung des Fern- und Regionalverkehrs 2025 erfolgen.

Eingang zur Wandelhalle des Hamburger Hauptbahnhofs



HAMBURG

Hauptbahnhof

Fans von „Stuttgart 21“, dem stark umstrittenen Bahntunnelprojekt in Baden-Württembergs Landeshauptstadt, hätten vielleicht gut daran getan, einmal nach Hamburg zu schauen: Dort befinden sich die Bahnsteige des Hauptbahnhofs bereits unter Geländeniveau, wenn auch nicht in einem Tunnel, sondern in einem Einschnitt.

Doch natürlich ist nicht das das Problem, sondern dass es unter dem großen Dach des Hamburger Hauptbahnhofs nur acht Bahnsteiggleise für den Fern- und Regionalverkehr gibt. Also genauso viele, wie in Stuttgarts neuem Durchgangsbahnhof die 16 Gleise der alten Kopfstation ersetzen sollen. Durch diese lediglich acht Gleise, zu denen sich noch zwei für die S-Bahn und zwei ohne Bahnsteigberührung gesellen, ist der Hamburger Hauptbahnhof seit vielen Jahren einer

der schlimmsten Engpässe im Netz der Deutschen Bahn. Ein richtiges Nadelöhr, manche sagen auch: ein Flaschenhals. Für das Verkehrsaufkommen reicht die Station einfach nicht aus, zusätzliche Züge, die dringend benötigt würden, sind nicht in den Fahrplan zu pressen.

Eine Rolle spielt dabei auch, dass sich die beiden aus Richtung Süden kommenden Hauptstrecken erst unmittelbar vor der südlichen Einfahrt des Hauptbahnhofs vereinen. Hinter der Nordausfahrt kann zwar ein Teil der S-Bahn-Züge im Citytunnel verschwinden, der via Jungfernstieg, Landungsbrücken und Reeperbahn nach Altona führt. Doch der Rest nutzt für den Weg dorthin weiter die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, die um die Jahrhundertwende nach dem Vorbild der Berliner Stadtbahn ausgebaut wurde. Dazu gehörte

leider auch die Viergleisigkeit, die gleich nach der Nordausfahrt beginnt: zwei Schienenstränge für den Lokal-, zwei für den Fernverkehr. Letztere müssen heute auch die zahlreichen Regionalzüge aufnehmen. Eigentlich wären mindestens zwei weitere Gleise nötig. Doch wo diese unterbringen? Neben der bestehenden Strecke, die fast durchweg in Hochlage verläuft? Was wird dann aus einer denkmalgeschützten Station wie Dammtor, die übrigens auch Fernbahnhalt ist? Diese Frage würde sich auch stellen, wenn man auf die Verbindungsbahn noch ein zweites Stockwerk setzte. An der Lombardsbrücke, die die beckenförmige Binnen- von der seeförmigen Außenalster trennt, würde sich dies sowieso verbieten, weil es den Blick auf das Panorama der Innenstadt verbauen würde. Einen Fernbahntunnel bauen? Aber lasse sich dessen

28 HAMBURG Hauptbahnhof



Der 1906 in Betrieb genommene Hamburger Hauptbahnhof mit Vorplatz



Blick auf das Empfangsgebäude heute



Das „Wandelhalle“ genannte Kernstück des Empfangsgebäudes. Postkarte, abgestempelt 1907



Blick in die Wandelhalle heute

Ein- und Ausfahrt am Nordkopf des Hauptbahnhofs angesichts der schon vorhandenen Tunnel und der nahen Alster überhaupt unterbringen?

Die Lage ist verfahren, und dies, obwohl die stolzen Hanseaten bei der Eröffnung ihres Hauptbahnhofs 1906 glaubten, alles richtig gemacht zu haben, und dies auch von vielen Seiten bestätigt bekamen. Wie in anderen Städten waren viele kleine Kopfbahnhöfe aus der Frühzeit der Eisenbahn durch eine große, zentrale Durchgangsstation ersetzt worden. Aufgegeben hatte man den Berliner Bahnhof, der 1842 als Erster in Hamburg eröffnet worden war, damals noch unter dem Namen Bergedorfer Bahnhof; erst vier Jahre später ging die Strecke von dem damaligen Hamburger Vorort in die preußische Hauptstadt in Betrieb. Über diese Trasse wurde 1852, mit einem Umweg über Büchen, auch der wichtige Ostseehafen Lübeck erreicht, mit dem die Hamburger Kaufleute traditionell in engem Kontakt standen. Die 1847 eröffnete Eisenbahn von und nach Hannover endete im jenseits der Elbe gelegenen Harburg, das damals zum Königreich Hannover gehörte. Nach Hamburg bestand eine Fährverbindung. Erst 1872, Preußen hatte das Königreich inzwischen annektiert, gingen die Elbbrücken der Eisenbahn und der Hannoversche Bahnhof auf dem Großen Grasbrook in Betrieb. Da diese Verlängerung Teil der Hamburg-Venloer Bahn war, die ursprünglich sogar bis Paris führen sollte, wurde er auch Pariser oder (bis 1892 offiziell) Venloer Bahnhof genannt. 1865 kam mit dem Lübecker Bahnhof

eine direkte Verbindung zur Ostsee hinzu. 1865/66 wurde die Verbindungsbahn zwischen Altona und dem Bahnhof Klosterthor (heutige Schreibweise: Klostertor) eröffnet. Zunächst ausschließlich für den Güterverkehr gedacht, verlängerte man sie zu den anderen Hamburger Kopfbahnhöfen.

Der preußische Staat versuchte ab den 1880er-Jahren gezielt, alle großen Eisenbahnstrecken auf seinem Territorium zu erwerben. So bekam er schließlich auch das Sagen über den Bahnverkehr in der Freien und Hansestadt Hamburg. Es dauerte bis 1899, bis sich alle beteiligten Seiten über den Bau eines Zentralbahnhofs geeinigt hatten. Der war inzwischen auch zu einer Prestigefrage geworden: Altona, damals noch eine konkurrierende Nachbarstadt, hatte seinen monumentalen neuen Hauptbahnhof gerade erhalten. Schlimm genug, dass es sich dabei weiterhin um einen Kopfbahnhof handelte und deshalb schon damals die meisten Hamburg berührenden Fernzüge in Altona starteten und endeten.

Den 1900 ausgeschriebenen Wettbewerb gewannen die Architekten Heinrich Reinhardt und Georg Süßenguth, deren Entwurf Kaiser Wilhelm II. allerdings „einfach scheußlich“ genannt haben soll. Tatsächlich machte das, was nach einer gründlichen Überarbeitung der Pläne 1904–06 nördlich des Bahnhofs Klosterthor in den Wallanlagen zwischen Altstadt und St. Georg schließlich ausgeführt wurde, bedeutend mehr her. Als Inspirationsquelle soll das prachtvolle Hamburger Rathaus gedient haben. Das Empfangsgebäude wird von zwei

45 Meter hohen Türmen flankiert und erhebt sich nördlich der etwa 150 Meter langen und 114 Meter breiten Bahnsteighalle quer über dem Einschnitt.

Schon bald erwies sich der neue Hauptbahnhof, der endlich alle großen Eisenbahnstrecken, die Hamburg berührten, miteinander verband, als zu klein. Doch nicht nur deshalb war nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst umstritten, ob man ihn wieder aufbauen sollte. Allerdings hielten sich die Schäden in Grenzen, und so erfolgte ein Neubau, nach dem historischen Vorbild, bei dem „Wandelhalle“ genannten Kernstück des Empfangsgebäudes jedoch erst um 1990. Als Erstes in Deutschland wurde es in ein Einkaufszentrum umgewandelt. Freilich lockte man so noch mehr Menschen zum Hauptbahnhof, wo das Gedränge ohnehin immer größer wurde, und dies, obwohl er seit Jahrzehnten ein sozialer Brennpunkt ist. Ebenso lange wird darüber diskutiert, wie man die Station erweitern und leistungsfähiger machen könnte. Doch die leicht umsetzbaren Vorschläge wirken eher hilflos: eines der beiden Durchfahrtsgleise nutzbar machen, indem man das andere durch einen Bahnsteig ersetzt, mit einfachen Treppen zusätzliche Ausgänge zum Steintordamm schaffen, der den Bahngraben gleich südlich des Hauptbahnhofs überquert. Könnte man nicht in den Untergrund gehen? Leider nein, denn er ist voll.

Rund um den Hauptbahnhof liegen nicht weniger als drei Stationen der U-Bahn. Mit deren erster Strecke eröffnete 1912 auch der heute Hauptbahnhof Süd genannte und von der U3



Diese Postkarte dokumentiert die erste Einfahrt eines Zuges in den Hamburger Hauptbahnhof.

genutzte Halt. Bis zum Jahreswechsel 1991/92 bestand eine direkte Verbindung zwischen ihm und den Fernbahnsteigen, dann versuchte man mit ihrer Schließung den Drogenhandel zu bekämpfen. 1960 kam eine weitere Bahnsteighalle für die U1 hinzu, 1968 die ebenfalls im Schildvortriebsverfahren gebaute Station Hauptbahnhof Nord. Notgedrungen in großer Tiefe angelegt, wird sie heute von U2 und U4 bedient. Außerdem entstand im Zusammenhang mit dem 1967–81 gebauten Citytunnel östlich neben dem Hauptbahnhof für die S-Bahn eine zweigleisige unterirdische Bahnsteighalle. Sie

nimmt die Richtung Westen verkehrenden Züge auf. So konnte ein Gleis in der Haupthalle dem Fern- und Regionalverkehr überlassen werden.

Gleich daneben befindet sich unter dem Hachmannplatz ein großer, zweigeschossiger Tiefbunker aus dem Zweiten Weltkrieg, der bis etwa 15 Meter unter die Straßenoberfläche reicht. Ein noch größerer, 19 Meter tief reichender liegt am Westrand des Hauptbahnhofs, wo außerdem mit dem Wallringtunnel ein viel befahrener Autotunnel verläuft.

Ein auch schon ins Spiel gebrachter Fernbahntunnel parallel zur Trasse der bisherigen

Gleise müsste wohl bis zu 30 Meter unter diesen verlaufen, um die U-Bahn-Strecken zu unterfahren. Anders sähe es mit einem Tunnel aus, der die jetzigen Bahnsteige kreuzen würde.

Ein Problem des Hauptbahnhofs ist, dass bald nach dem Zweiten Weltkrieg entschieden wurde, ihn zum Hauptknotenpunkt des Schnellbahnnetzes zu machen: Über ihn laufen alle Hamburger U- und S-Bahn-Linien, entsprechend groß ist der Umsteigeverkehr zwischen ihnen. Dazu gesellen sich all die Menschen, die zum Regional- oder Fernverkehr wollen oder von ihm kommen. Für eine Stadt von



Die Bahnsteighalle heute

immerhin fast zwei Millionen Einwohnern ist dies ein eigenwilliges Konzept: In Berlin oder München, die ebenfalls aus vielen Städten und Dörfern zusammengewachsen sind und entsprechend viele Subzentren besitzen, bemüht man sich, den Verkehr möglichst weiträumig zu verteilen. Anders in Hamburg, wo auch die geplante neue U-Bahn-Linie 5 über den Hauptbahnhof führen soll. Natürlich könnte man sie an die beiden ungenutzten Gleiströge der Station Hauptbahnhof Nord anschließen, die für eine nie realisierte Strecke errichtet wurden. Die Planer finden aber keinen rechten Weg, dorthin neue Tunnel zu bauen,

ohne in der unmittelbaren Umgebung des Hauptbahnhofs viel auf- und abzureißen. Die Verteidiger des Konzepts „Alles muss über den Hauptbahnhof laufen“ verweisen gerne auf Untersuchungen, denen zufolge sehr viele Menschen eben dorthin wollen. Es wird allerdings auch nichts dafür getan, dies zu ändern und den Hamburger Hauptbahnhof durch ein geringeres Fahrgastaufkommen zu entlasten.

Zu den zahlreichen Anziehungspunkten im Umfeld des Hauptbahnhofs gehört das ehemalige Bahnpostamt Hühnerposten, das samt einem Postbahnhof wenige Hundert Meter südlich von

ihm und zeitgleich mit ihm entstand. 1924 wurde das Gebäude deutlich aufgestockt. Die Paketbeförderung zog 1973 in einen Neubau am Diebsteich, dort, wo jetzt der neue Altonaer Bahnhof entstehen soll. Der restliche Betrieb endete, als die Deutsche Post AG 1997 nach 148 Jahren die Postbeförderung mit der Eisenbahn einstellte. Seit 2004 dient das Haus an der Straße Hühnerposten als Zentralbibliothek der Hamburger öffentlichen Bücherhallen. Wo sich einst die Gleisanlagen erstreckten, befindet sich ein nach Arno Schmidt benannter Vorplatz.

Blick auf die Bahnsteighalle des Kieler Hauptbahnhofs

