

Zu kurz gedacht?

Im Norden Hamburgs gibt es die bundesländerübergreifende Nahverkehrsbahn „AKN“ (Altona-Kaltenkirchen-Neumünster), bei der – in wesentlichen Streckenabschnitten – eine Elektrifizierung und eine Eingliederung in das Hamburger S-Bahn-System geplant wird. Damit es für ein solches Projekt Fördergelder des Bundes gibt, ist mit einem standardisierten Bewertungsverfahren – das bundesweit nach einheitlichen Kriterien anzuwenden ist – nachzuweisen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Projekts größer ist als die dafür aufzuwendenden Kosten. - Bei dem betrachteten Hamburger Vorhaben ist dieser Nachweis nach offizieller Lesart zwar gelungen, allerdings nur verhältnismäßig knapp.

Wie jedes Projekt hat auch dieses nicht nur positive, sondern auch negative Seiten. Regelrecht „Leidtragende“ wären Trassenanlieger, deren Gärten und Häuser durch einen zweigleisigen Trassenausbau – vor ihrer Terrassentür - massiv beeinträchtigt und entwertet würden. In einer Bürgerinitiative setzen sich diese Betroffenen kritisch – und bemerkenswert fair – mit dem offiziellen Konzept auseinander, auch indem sie fachlichen Rat durch einen selbst finanzierten Gutachter eingeholt haben. - Die dabei aufgetauchten „Fragezeichen“ (vorsichtig ausgedrückt) sollen hier nicht ausgebreitet werden. Schon sie allein erscheinen aber groß genug, um eine Überarbeitung des Konzepts zu rechtfertigen, zumal durch die Einwände auch die Förderwürdigkeit durch den Bund gehörig ins Wanken geraten könnte.

Hier soll stattdessen gefragt werden, ob bei dem vorgelegten Konzept nicht „zu kurz gedacht“ worden ist. Gemeint ist damit das vorgesehene Linienende der S-Bahn in Kaltenkirchen nördlich von Hamburg: Per Saldo werden die Kaltenkirchener Bürger die verbesserte Nahverkehrsanbindung nach Hamburg begrüßen. Besonders im Stadtzentrum von Kaltenkirchen könnte die Begeisterung jedoch ins krasse Gegenteil umschlagen, denn es erscheint nicht nur gut vorstellbar, sondern als sehr wahrscheinlich, dass dort dann ein Parkplatz-Notstand ausbrechen wird. Denn direkt am nördlichen Stadtrand von Kaltenkirchen gibt es eine Anschlussstelle der Nord-Süd-Autobahn A 7 und vermutlich in mittlerer Zukunft nahe dabei obendrein auch ein Autobahn-Kreuz mit der geplanten Ost-West-Autobahn A 20. Man braucht vielleicht nicht einmal Verkehrsplaner zu sein, um vorherzusehen, dass dann Autofahrer vermehrt von den Autobahnen nach Kaltenkirchen strömen werden, aber nicht, weil sie die Reize der Stadt neu entdeckt hätten, sondern „nur“, weil sie dort einen Parkplatz suchen (mit dem damit einhergehenden sehr unerfreulichen Parksuchverkehr), um anschließend ihre Fahrt mit dem attraktiver gewordenen öffentlichen Verkehrsmittel fortzusetzen.

Dieser aus ökologischer Sicht hoch willkommene verstärkte P+R-Verkehr müsste in Kaltenkirchen vermutlich stark reglementiert (und auch kontrolliert), vielleicht sogar verdrängt werden. Denn es erscheint ausgeschlossen, dass der P+R-Verkehr mit dem Wechsel des Verkehrsmittels vom Auto zum öffentlichen Verkehrsmittel und auf dem Rückweg wieder zurück zum Auto für die Kaltenkirchener Innenstadt nennenswerte positive Effekte mit sich brächte.

Dieses Problem erscheint aber durchaus lösbar, wenn man den S-Bahn-Ausbau im Zuge der bestehenden Bahntrasse wenige km weiter nach Norden verlängerte! Denn dort, direkt an der oben erwähnten BAB A 7 Anschlussstelle, gibt es die Bahn-Station „Dodenhof“. Wenn dort ein großzügiger P+R-Parkplatz angelegt werden könnte (auf den dann auf der blauen BAB-Beschilderung extra hingewiesen werden sollte), wäre es doch wohl einen gründlichen Versuch wert, für dieses aufgewertete Konzept eine volkswirtschaftliche Berechtigung nachzuweisen und dann die bisherigen Vorstellungen als „zu kurz gedacht“ zu verwerfen!

Fazit:

Nicht nur das Ausmerzen von unterlaufenen Untersuchungsmängeln, sondern erst recht die Möglichkeiten zur Feinjustierung des Projekts sprechen dafür, die modifizierten Annahmen neu auf den Prüfstand zu stellen und die Nutzen-Kosten-Berechnung zu überarbeiten.