

So könnte der neue S-Bahn-Tunnel verlaufen

Studie ergibt: Projekt ist machbar und soll kommen. Ein Museum und ein Theater stehen im Weg

Andreas Dey
Hamburg. Es ist ein Milliardenprojekt, das den Bahnverkehr in Hamburg und im Norden deutlich nach vorn bringen soll: Die Realisierung eines zweiten City-Tunnels für die S-Bahn rückt näher. Eine am Montag vorgestellte Machbarkeitsstudie im Auftrag der Stadt und des Bundesverkehrsministeriums kommt zum Ergebnis, dass der „Verbindungsbahntlastungstunnel“ (VET) grundsätzlich technisch möglich ist. Und sowohl Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne) als auch die Deutsche Bahn ließen keinen Zweifel, dass sie dieses Projekt auch umsetzen wollen. „Das ist ein Jahrhundertprojekt für Hamburg“, sagte Tjarks. Mit dem neuen Tunnel werde der „Knoten Hamburg“ entlastet und große neue Kapazitäten für den

Das ist ein Jahrhundertprojekt für Hamburg.
Anjes Tjarks (Grüne),
 Verkehrssenator

Trassenvarianten für den Verbindungsbahntlastungstunnel (VET)



Fern- und Regionalverkehr geschaffen. So werde die Stadt fit für den revolutionären „Deutschland-Takt“, bei dem nicht mehr die Infrastruktur den möglichen Fahrplan diktiert, sondern umgekehrt der Fahrplan vorgegeben und die Infrastruktur entsprechend angepasst wird. Hamburgs Eisenbahnnetz sei in seinen Grundzügen ab 1898 festgelegt worden, sagte auch Ute Plambeck, die Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Hamburg. „Dieser Tunnel ist die einzige Lösung, die uns strukturell nach vorne bringt.“

Wie berichtet, soll der rund sechs Kilometer lange Tunnel grob der Verbindungsbahn folgen – also vom Hauptbahnhof über Dammtor, Sternschanze und Holstenstraße zum neuen Bahnhof Diebsteich verlaufen. Wenn die 645 S-Bahnen, die täglich auf diesem Abschnitt unterwegs sind, unter der Erde fahren würden, könnte der oberirdische Fern- und Regionalverkehr vier statt zwei Gleise nutzen. Statt gut 320 Zügen am Tag, was laut Bahn einer Auslastung von 140 Prozent entspricht, könnten 150 Züge mehr fahren. Diese Stärkung der regionalen und überregionalen Schienenkapazitäten im Zuge des „Deutschland-Takts“ ist der eigentliche Grund für den Bau des Tunnels.

Allerdings hat das Projekt einige Tücken. Das beginnt schon mit der Trasse, für die die Autoren der Machbarkeitsstudie fünf mögliche Varianten aufgezeigt haben. Eine führt entlang der heutigen Verbindungsbahn mit den Haltestellen Stern-

schanze und Holstenstraße. Eine andere verläuft nördlich davon über Schlump und könnte dann entweder zwischen Sternschanze und Holstenstraße wieder an die alte Trasse anschließen (nur unterirdisch) oder weiter nördlich davon verlaufen und noch die Gegend um den Alsenplatz mit einer Haltestelle anbinden.

Die beiden Südvarianten führen beide zunächst unter der Feldstraße hindurch und schließen dann kurz vor oder hinter der Holstenstraße an die Bestandstrasse an – wobei die längere Variante noch eine Haltestelle an der Max-Brauer-Allee hätte.

Tjarks betonte, dass man alle fünf Varianten nun „ergebnisoffen“ prüfen werde, um „gemeinsam mit den Menschen in Hamburg die bestmögliche Trassenführung zu finden“. Allerdings betonte er auch, dass er es „sehr attraktiv“ finden würde, wenn Holstenstraße und Stern-

schanze zu Regionalbahnhöfen werden würden – auch weil es dazu beitragen würde, dass weniger Passagiere am völlig überlasteten Hauptbahnhof ein- und umsteigen müssten. Das würde allerdings dafür sprechen, nicht auch die S-Bahn auf exakt dieser Strecke fahren zu lassen, sondern lieber nördlich oder südlich davon.

Nach Bahnangaben hat die Wahl der Trasse relativ wenig Einfluss auf Realisierbarkeit, Zeitrahmen und Kosten. Konkret wollte sich aber noch niemand zu den Kosten äußern, die mal auf 2,6 Milliarden Euro geschätzt wurden. Zunächst müsse man sich auf eine oder zwei Vorzugstrassen festlegen und diese näher untersuchen. Mutmaßlich werden die Kosten inzwischen deutlich höher liegen. Wann der Bau beginnen könnte, ist ebenfalls offen – wohl frühestens Ende des Jahrzehnts.

Einige konkrete Probleme zeichnen sich dennoch bereits ab. So würde der Tunnel am Hauptbahnhof neben dem bestehenden S-Bahn-Tunnel ansetzen, der bereits außerhalb des Gebäudes liegt. Dafür müsste der Hachmannplatz jahrelang aufgerissen werden, um dort in offener Bauweise eine neue Station zu errichten. Nach Süden würde der Tunnel – wie der bestehende – durch den Keller des Museums für Kunst und Gewerbe führen, das darüber vermutlich nicht sehr erfreut sein dürfte. Möglicherweise muss das Museum dafür zeitweise schließen. Nach Norden

hin in Richtung Dammtor würde der Tunnel haarscharf am Keller des Bieberhauses vorbeiführen, in dem das Ohnsorg-Theater seinen Sitz hat – auch hier wird zu klären sein, inwiefern das Gebäude davon betroffen wäre.

Knifflig ist auch die Anbindung im Raum Altona. Hier soll ein riesiges Kreuzungsbauwerk am Kaltenkircher Platz entstehen, von wo eine Trasse nach Süden zum alten Bahnhof Altona abzweigt –

möglicherweise gibt es unterwegs eine weitere S-Bahn-Station in der Neuen Mitte Altona – und eine nach Norden zum neuen Bahnhof am Diebsteich, wo sie in einen unterirdischen, viergleisigen S-Bahnhof mündet. Das Ärgerliche: Dieser S-Bahnhof wird gerade neu gebaut – oberirdisch. Er muss dann wieder zurückgebaut werden. Das Gute: Dann wird der neue Fernbahnhof acht statt sechs Gleise für den Fern- und Regionalverkehr haben.



Bald eine große Baustelle? Der Hachmannplatz am Hauptbahnhof

BODIG