ZEIT ONLINE

Bahnverkehr

Liegt die Lösung in der Tiefe?

Ein neuer Tunnel vom Hauptbahnhof bis nach Altona soll den Verkehrsinfarkt verhindern. Die Pläne sind groß, die Uneinigkeiten auch.

Von **Christoph Twickel**

4. März 2020, 5:43 Uhr / ZEIT Hamburg Nr. 10/2020, 27. Februar 2020 / 3 Kommentare

EXKLUSIV FÜR ABONNENTEN

Möglicherweise demnächst wieder im Einsatz: Die Tunnelbaumaschine Vera nach dem Durchbruch des zweiten Tunnels der U4 im Dezember 2010 © picture-alliance/dpa

Wenn Regierungen Großes vorhaben, zeichnen Politiker gerne schwungvoll Linien in Landkarten. Früher waren das üblicherweise Autobahnen und Pipelines, heute sind es eher Bahntrassen – schließlich muss die Verkehrswende geschafft werden.

So war es auch am 14. Dezember 2019: Anlässlich der Eröffnung der neuen S-Bahn-Station Elbbrücken verkündete Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär und Beauftragter für den Schienenverkehr im Bundesverkehrsministerium, Hamburg brauche einen neuen Tunnel für die S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Altona. In Luftlinie sind das vier Kilometer, auf der geplanten Strecke wohl eher fünf bis sechs, unter der Innenstadt hindurch, im nassen Hamburger Boden. Was der Staatssekretär da ankündigte, ist ein Planungs- und Bauvorhaben für Jahrzehnte, vom Bundesverkehrsministerium derzeit auf 650 Millionen Euro taxiert. Ferlemann sagte, Hamburg brauche einen "Befreiungsschlag" für die Engpässe am Hauptbahnhof – ein neuer Tunnel werde "die dringend benötigte Kapazität zum Ausbau des Fern- und Regionalverkehrs" schaffen. Denn der bisherige Hauptbahnhof mitten in der Stadt, eingezwängt von alten Kriegsbunkern, lässt sich kaum mehr vergrößern. Nur noch, wenn man in die Tiefe geht.

Der Applaus ist ihm sicher. Die Deutsche Bahn teilt mit, sie unterstütze den zusätzlichen Tunnel "ausdrücklich". Auch in Hamburgs Verkehrsbehörde freut man sich über den angeblich unabgesprochenen Vorstoß. "Deutschlands Bahnproblem sind die Knoten, die zum Teil ja schon im 19. Jahrhundert gebaut worden sind", sagt der Verkehrsstaatsrat Andreas Rieckhof (SPD), "wir müssen diese Knoten weiten."

Dieser Artikel stammt aus der ZEIT Nr. 10/2020. Hier können Sie die gesamte Ausgabe lesen. [https://premium.zeit.de/abo/diezeit/2020/10]

Der Zugverkehr soll sich in den kommenden Jahren verdoppeln, auch dem Klima zuliebe. In Hamburg plant die SPD den "Hamburg-Takt" – alle fünf Minuten ein öffentliches Verkehrsmittel. Die Bahn will den "Deutschland-Takt" – alle halbe Stunde ein Zug. Ob das gelingt, hängt zu großen Teilen davon ab, ob die Züge gut durch Hamburg kommen, denn die Hansestadt ist einer dieser notorisch überlasteten Knotenpunkte im deutschen Bahnnetz. Die Pläne für den Tunnel, den inzwischen alle den "Ferlemann-Tunnel" nennen, werden unter Experten schon seit anderthalb Jahren erörtert. Vor Greta Thunberg und der jüngsten Klimadebatte hätten solche Ideen nur Fachleute interessiert, sagt Rieckhof. Nun aber habe man "Rückenwind in Orkanstärke" für Projekte dieser Art.

Doch was ist konkret geplant? Schon bei dieser Frage gehen die Meinungen auseinander.

Das Verkehrsministerium hat bereits eine mögliche Trasse für den neuen Tunnel quer durch die Stadt skizziert und ein zweiseitiges Papier zur Erläuterung geschrieben. Die vorgesehene Verdoppelung der Fahrgastzahlen erfordere "neue Lösungsansätze", heißt es da. Der Plan sei eine "Verlagerung der S-Bahn-Gleise von der Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem neuen Bahnhof Altona Nord in einen neuen Tunnel", steht in dem Papier.

Das bedeutet: Wo heute die S11, S21 und S31 fahren – oberirdisch zwischen Hauptbahnhof und Altona, über die Bahnhöfe Dammtor, Sternschanze und Holstenstraße –, sollen künftig nur noch Regional- und Fernzüge verkehren. Eine neue S-Bahn-Linie soll durch den Ferlemann-Tunnel vom Hauptbahnhof bis nach Altona führen, und zwar über drei neue, unterirdische Haltestellen: Stephansplatz, Schlump und Doormannsweg.

Was ist der Vorteil dieser drei gegenüber Dammtor, Sternschanze und Holstenstraße? "Wir orientieren uns an den Verkehrsströmen", sagt Ferlemann. An den neuen Bahnhöfen könnten die Fahrgäste besser zwischen S- und U-Bahn umsteigen, das entlaste den Hauptbahnhof und den Bahnhof Jungfernstieg. "Wenn man künftig auch am Stephansplatz und am Schlump umsteigen kann, wäre das für viele Menschen komfortabler." Dass die beliebten S-Bahnhöfe Sternschanze, Dammtor und Holstenstraße dichtgemacht werden könnten, ist für Hamburgs Staatsrat Rieckhof hingegen unvorstellbar. Ihm schwebt etwas anderes vor: Der Ferlemann-Tunnel soll nicht die alte S-Bahn-Trasse ersetzen, sondern eine zusätzliche S-Bahn-Verbindung ermöglichen.

NÄCHSTE SEITE › [https://www.zeit.de/2020/10/bahnverkehr-tunnel-s-bahn-stadtentwicklung/seite-2]

Artikel auf einer Seite lesen [https://www.zeit.de/2020/10/bahnverkehr-tunnel-s-bahn-stadtentwicklung/komplettansicht]