

Ernst-Günter Lichte, Hamburg

**Die Leistungsfähigkeit der Verbindungsbahn
macht einen Entlastungstunnel quer durch Hamburg überflüssig**

**Dazu kurze Anmerkungen zur Optimierung des Hamburger Hauptbahnhofes und des
Dammtor-Bahnhofs**

In der Öffentlichkeit wird derzeit von interessierten Kreisen das Bild vermittelt, dass ein zukunftsgerechter Eisenbahnbetrieb und -verkehr zwingend den Bau eines „Verbindungsbahn-Entlastungstunnels“ (VET) quer durch Hamburg erforderlich mache. Nur so sei ein „Deutschlandtakt“ durchzuführen. Trotz hoher Kosten, langer Bauzeit und äußerst negativer CO2-Bilanz wird der Bau dieses Tunnels, wie in solchen Fällen leider häufig vorkommend, unbegründet als „alternativlos“ dargestellt. Vorhandene Wahlmöglichkeiten sind aber augenscheinlich nicht in Betracht gezogen, somit nicht geprüft und daher auch nicht bekanntgegeben worden.

Tatsächlich gibt es eine Alternative: Eine zeit- und kostensparende Anpassung der Bestandsstrecke. Wie dies gehen kann, wird weiter unten mit zwei auch nacheinander auszuführenden Maßnahmen dargestellt. Weil der Erfolg allerdings maßgeblich von der Verbesserung der Betriebsabwicklung im Hauptbahnhof abhängig ist, muss ein „Ausflug“ zu dessen künftig vorzusehender Gestaltung vorab erfolgen.

Die vorgeschlagenen Verbesserungen für die Verbindungsbahn sind erst nötig und sinnvoll, wenn zuvor die Gleisanlagen im Hauptbahnhof höhengleich kreuzende Ein- und Ausfahrten weitestgehend vermeiden. Diese in derselben Höhenlage heute noch notwendigen Kreuzungen sind wegen der gegenseitigen Behinderungen die Hauptursache für die heutigen „Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf“ und schwächen wegen der Nicht-Kreuzungsfreiheit sehr die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und Strecken.

Jede Kreuzung mit einem Gegenzug kostet in einer der Richtungen mindestens eine der sonst möglichen Zugfahrtrassen. Für den Hauptbahnhof wäre daher die einfachste Lösung, dass hier von der „Pfeilerbahn“ aus Richtung Harburg kommend ein fünftes Gleis die tiefer liegenden Gleise am Oberhafen queren und einen noch zu erstellenden Bahnsteig am Gleis 9 erreichen kann, mit Abzweigmöglichkeit auch zu den Gleisen 8 und 11. So können die Fahrten aus / nach Süden und Osten kreuzungsfrei abgewickelt werden.

Ausgenommen von Durchfahrten wäre die Relation Richtung Lübeck, für die aber auch im Deutschlandtakt ohnehin keine Zugfahrten über die Verbindungsbahn vorgesehen sind. Für diese Relation bleibt, wie seit über 100 Jahren üblich, der Hauptbahnhof ein Kopfbahnhof.

Zur Verdeutlichung der Leistungsfähigkeit des „neuen“ Hauptbahnhofes nach Bau der Südeinfahrts-Erweiterung mag eine Kurzübersicht über die Regel-Bahnsteigkanten-Nutzung dienen:

- Gleis 5: Alle RE-Züge von nach Lübeck wenden hier (im Viertelstundentakt)
- Gleis 6: Fernzüge sowie evtl. RE-Berufsverkehrs-Verstärker der Lübeck-Relation
- Gleis 7: Ostseite RE-Wender der Berliner Strecke, Westseite frei, Reserve
- Gleise 8 und 9: Alle Züge von Osten und Süden zur Verbindungsbahn
- Gleis 11: Alle Züge Verbindungsbahn ostwärts
- Gleis 12: alle RE-Wender Cuxhaven, wendende Fernzüge Osten – Süden, Süden - Osten
- Gleise 13 und 14: Alle Züge von der Verbindungsbahn nach Süden

Das ist ein Vorschlag, der im Normalfall mit Zugfahrten völlig kreuzungsfrei gefahren werden kann, kein Zug behindert andere. Natürlich gibt es Abweichungen davon, Ein- oder Aussetzer, den Sylt-„Bettenwechsel“-Zug an Wochenenden der Saison usw. Die Pünktlichkeit würde dennoch stark verbessert.

Ein wichtiger Punkt bleibt für die Betriebsabwicklung zu berücksichtigen: Möglichst wenige Züge der Richtungen Osten und vor allem Süden einplanen, die im Hauptbahnhof wenden, enden oder beginnen. Alternativ sollten Durchbindungen nach/von Norden oder zum Start und Enden von Zügen in Hamburg-Altona (dem Bestandsbahnhof!, nur der ist leistungsfähig genug) erfolgen.

In verkehrlicher Hinsicht ist vor allem die richtungsgebundene Belegung der Bahnsteige zu nennen, die es dem Reisenden üblicherweise ermöglicht, ohne vorherige Suche zu „seinem“ Gleis zu gehen und dort vor Ort die nächste Fahrmöglichkeit angezeigt zu bekommen. Auch die zeitweise Überlastung durch Menschenmengen in den Hauptverkehrszeiten ist durch konsequente Trennung der Richtungen für durchgebundene Züge gemindert.

Als Zwischenlösung schon heute könnte auf der Dammtor-Seite eine zuglange viergleisige Ein- und Ausfahrmöglichkeit zwischen Hauptbahnhof und der Lombardsbrücke geschaffen werden, damit trotz nur eines weiterführenden Gleises der Verbindungsbahn zwei Bahnsteigkanten im Hauptbahnhof gleichzeitig für nachfolgende Züge freigemacht werden können.

Diesen zeitlichen Gleichtakt sieht der finale Entwurf des Deutschlandtaktes vor (warum auch immer). Dabei fahren die Züge mit Ziel Bestandsbahnhof! Altona vor weiterfahrenden Zügen, bei Ankunft ist das umgekehrt, ab Altona wird nach dem Zug vom Norden gefahren. Da der Halt am Diebsteich entfällt, gibt es einen ausreichenden Zeitpuffer, der diese Abwicklung erlaubt.

Vom Hauptbahnhof Richtung Dammtor muss etwas Umbau des Bestandes erfolgen. In der Gegenrichtung wird gleich hinter der Lombardsbrücke nach Gleis 14 abgezweigt und direkt vor der Kunsthalle weitergefahren, hier liegen sogar noch Reste einst genutzter Rangiergleise. So kann dann ohne weiteren Halt an einem auf seine Einfahrt zum „richtigen“ Bahnsteig wartenden Zug vorbeigefahren werden. Das hilft sehr, pünktliches Verkehren der Züge zu gewährleisten. Schon so kann die Zugfolge gesteigert werden und ist fast nur von der Aufenthaltszeit am Dammtor abhängig. Mit dieser Lösung sind 13 bis 14 Züge pro Stunde und Richtung kein Problem. (Nur als Anmerkung: Das Kursbuch 1984(85 weist zum Vergleich zeitweise bereits einen 5-Minuten-Takt der Fernzüge, 12 Züge einer Richtung, auch ohne diese Verbesserung auf!).

Um dauerhaft die Kapazität zu steigern, wird es nötig sein – auch wegen der zunehmenden Nutzung der Eisenbahn – am Dammtor pro Richtung zwei Bahnsteigkanten mehr für die Fernbahn zusätzlich zur dort wie bisher verbleibenden S-Bahn vorzusehen. Der Fern-Richtungsbahnsteig westwärts nutzt dann die Ferngleise in der Halle, deren zwei Gleise am Bahnsteigende auf das vorhandene Richtungsgleis nach Westen zusammengeführt werden. Hier halten somit die Züge Richtung Altona. In der Gegenrichtung schwenkt das Gleis Richtung Hbf hinter der Rentzelstraßen-Brücke etwas nach Süden und teilt sich dann in zwei neue Bahnsteiggleise am Dammtor. Es wird ein neuer Bahnsteig südwärts parallel angebaut, unter möglicher Schonung der Ansicht des denkmalgeschützten Ensembles. Der „vorgeschuhte“ Bahnsteig würde vor der heutigen Bahnhofshalle wohl am besten als filigrane, aber überdachte Brückenkonstruktion errichtet, das westliche Ende wie gewöhnlich auf einem Damm. So bliebe auch die Fläche des südlichen Bahnhofsvorplatzes weiterhin nutzbar, durch die Brückenstützen leicht eingeschränkt. Diese Lösung lässt auch die westliche Straßenzuführung, die ohnehin als Sackgasse nur der Versorgung des CCH dient, weiter bestehen.

Für eine solide Lösung der Anforderungen mit noch „Luft nach oben“ muss das fehlende Zwischenstück Lombardsbrücke – Dammtor sechs Gleise bekommen. Um die historische Substanz und auch die Optik der Lombardsbrücke zu erhalten, gibt es nur wenige Möglichkeiten. Die nächstliegende, die beiden neuen Gleise vom Dammtor zur Südseite der Lombardsbrücke zu verlegen und in den Hbf einzuführen, scheidet wohl daran, dass für den Straßenverkehr die Nutzung durch Kfz entfällt und nur noch Radfahr- und Fußweg bleiben.

Aller Kraftfahrzeuverkehr des Wallrings müsste dann über die Kennedybrücke geführt werden, die selbst oft überlastet ist. Es bleibt wohl nur, das S-Bahn-Gleis Hbf – Dammtor neu auf den nördlichen Fußweg der Lombardsbrücke zu legen, dabei wird man einzelne Bäume dort fällen müssen. Alle weiter südlich liegenden Gleise würden um ein Gleis versetzt nach Norden angeschlossen. Der Fußweg könnte, wenn er verschmälert nicht noch neben das nördliche S-Bahn-Gleis und das Steingeländer passt, auf der Außenseite davor entlanggeführt werden. Das fehlende sechste Gleis wird dann auf den Fußweg an der Bahnseite der Straßen-Lomardsbrücke gelegt. Dieser Fußweg ist ohnehin kaum genutzt, da fast alle Fußgänger die „Aussichtsseite“ zur Binnenalster nehmen. Im Anschluss nach Westen werden die Bestandsgleise wieder erreicht, auf der Südseite müssen allerdings ein Schuppen und das ehem. „Münchner Hofbräuhaus“, heute ein Kino, Platz machen für den Anschluss des neuen Außen-Fernbahnsteiges Dammtor.

Durch die Verdoppelung der Bahnsteigkanten am Dammtor sind unterschiedliche Haltezeiten der Züge kein Problem mehr. So halten die langen ICE mit ihren veralteten Einstiegsverhältnissen (nicht barrierefrei, keine Stauräume, schmale Einstiege, durch die Gepäck hochgewuchtet werden muss, daher lange Aufenthalte) mit ihrer vergleichsweise „lahmen“ Beschleunigung nicht mehr die flotten Regionalzüge auf. Ohne weiteres kann man dann 16 Zugfahrten / Std / Richtung, beide zusammen 32 Fahrten, bewältigen. Da die theoretische Leistung der Verbindungsbahn auf 20 Züge / Std / Richtung ausgelegt ist, beide Richtungen also 40 Züge, würde die Kapazität der Verbindungsbahn noch um $\frac{1}{4}$ höher sein als die im 3. Zielfahrplan des Deutschlandtaktes vorgesehenen 29 Züge und die der Zielgröße eines Neubau-Bahnhofes Hamburg-Altona am Diebsteich, die mit 31 Zügen festgelegt wurde (inkl. dort wendender Züge). Ein Ausbau der Verbindungsbahn in vorgenannter Form erübrigt dadurch den umweltschädlichen teuren Bau eines Verbindungsbahn-Entlastungstunnels mit seiner Benutzerunfreundlichkeit vor allem wegen der schlecht zugänglichen Tiefbahnhöfe, der zudem für die S-Bahn keinerlei Kapazitätssteigerung bringt.

Zusammengefasst: Mit einem moderaten Ausbau der Verbindungsbahn mit viergleisigem Fernbahn-Halt am Dammtor plus Bestands-S-Bahn kann die Verbindungsbahn auch in Zukunft ihren Dienst gut leisten. Es wäre mehr Kapazität vorhanden, als gebraucht würde. Dies gilt umso mehr, wenn der Bestandsbahnhof Hamburg-Altona mit seinen acht Bahnsteigkanten + zweigleisiger Umfahrung nach Norden, gesamt also 10 Gleisen, zum Vergleich genommen wird. Der geplante Bahnhof am Diebsteich kann – da weniger als Durchgangs-, denn als Ab- oder Aufrüstungsstation der aus- oder einsetzenden Züge schon mit seiner beschränkten Anzahl an Gleisen schon rein rechnerisch nicht die Leistung des „zehn“gleisigen Kopfbahnhofes Altona erreichen und stellt auf dem Weg nordwärts eine neue Kapazitätsbremse dar, und zwar selbst dann, wenn er mit acht statt wie bisher geplant sechs Gleisen ausgestattet würde. Nicht eine (moderat erweiterte) Verbindungsbahn mindert also die Durchlassfähigkeit, sondern eben der künftig notwendige Halt am Diebsteich. Er verlängert als unnötiger Zusatzhalt die notwendigen Fahrzeiten um vier bis fünf Minuten. Notwendige Umsteigevorgänge könnten stattdessen bahnsteiggleich am Dammtor durchgeführt werden, dort halten ja auch alle Ein- und Aussetzer, die wie bisher Altona nutzen.

Fazit: Es geht schneller, besser und billiger ohne neuen Tunnel. Die Alternative ist eine kluge Optimierung der Verbindungsbahn mit Beseitigung von Engpässen, da wo sie auftreten: am Dammtor-Bahnhof und am Hauptbahnhof. Und: Kein neuer Engpass am Diebsteich, also Fern- und Regionalbahnhof Altona bleibt, wo er ist, Diebsteich wird nur als S-Bahn-Halt modernisiert.

Ernst-Günter Lichte
Prellbock Altona e.V.
Email: EGLichte@gmx.de
07.11.2023