



Hamburg-Altona, 02.08.2023

Beschluss: Verbindungsbahnentlastungstunnel

Antragsteller*in: Vorstand GRUNE Altona

Die Kreismitgliederversammlung BUNDNIS 90/DIE GRUNEN Altona hat beschlossen:

Die Bahnstrecke zwischen Altona, Dammtor und dem Hauptbahnhof wird stark vom Fern-, Regional- und Nahverkehr befahren und ist chronisch überlastet. Rund 300 Züge im Fern- und Regionalverkehr sowie rund 600 Züge im S-Bahnverkehr befahren die Strecke täglich. Wenn auf dieser Strecke ein Zug liegen bleibt, sind die Auswirkungen auf den Zugverkehr über Hamburg hinaus im Fernverkehr in Deutschland erheblich. Bis 2030 soll die Zahl der Fahrgäste auf der Schiene in Deutschland verdoppelt werden. Der Marktanteil des Güterverkehrs soll zudem auf 25 Prozent anwachsen. Die Bundesregierung strebt mit dem Deutschlandtakt einen Halbstunden-Takt von Hamburg nach Berlin, Frankfurt und Hannover und kürzere Fahrzeiten in Richtung Frankfurt an. Zudem soll die Zahl der Zugverbindungen wie zum Beispiel nach Aarhus, Kopenhagen, Itzehoe und Neumünster deutlich erhöht werden. Teilweise soll auch die Reisezeit, wie etwa nach Kopenhagen, deutlich verkürzt werden. 130.000 Menschen nutzen täglich den Bahnhof Altona, davon 117.000 per S-Bahn. Der Fern- und Regionalverkehrsbahnhof Altona wird nach Diebsteich verlagert, der Bahnhof Altona bleibt als S-Bahn-Station unter dem Namen „Mitte Altona“ erhalten. Die vier Gleise der sogenannten Verbindungsbahn zwischen Altona/Diebsteich und Dammtor/Hauptbahnhof sollen perspektivisch im Zuge des Deutschlandtaktfahrplans nur noch vom Regional- und Fernverkehr genutzt werden. Die angestrebte Verbesserung im Bereich Zuverlässigkeit und Kapazität des Bahnverkehrs erfordert diesen Schritt. Für die S-Bahn bedarf es daher einer Alternative. Im März 2023 hat die Deutsche Bahn zur künftigen Führung der S-Bahn-Linien zwischen Altona/Diebsteich und Dammtor/Hauptbahnhof das Projekt Verbindungsbahn-Entlastungstunnel vorgestellt. Der Tunnel soll auf rund sechs Kilometern in einer Tiefe von bis zu 35 Metern verlaufen. Folgende fünf Streckenvarianten wurden als Ergebnis der technischen Machbarkeitsstudie vorgestellt:

- **Basistrasse Mitte:** Diese Trasse verläuft leicht versetzt unterhalb der Verbindungsbahn als Tunnel. Alle bisherigen S-Bahn-Stationen müssen im Untergrund neu gebaut werden, bleiben aber in den Bereichen der bisherigen Stationen erhalten.

- **Basistrasse Süd:** Diese Trasse verläuft vom Dammtor kommend etwas südlicher unter der Feldstraße und verschwenkt im Bereich der Holstenstraße nach Norden. Es entstehen zwei neue S-Bahn-Stationen: Feldstraße mit Umsteigemöglichkeit zur U-Bahn und Max-Brauer-Allee mit fußläufiger Umsteigemöglichkeit zum Regionalverkehr an der Station Holstenstraße.
- **Alternativtrasse Süd:** Wie die Basistrasse Süd verläuft die Trasse vom Dammtor zur U-Feldstraße. Nach der Station Feldstraße verschwenkt die Trasse allerdings früher nach Norden in Richtung der Verbindungsbahn. Im Untergrund unter der bisherigen S-Station Holstenstraße entsteht eine neue S-Bahn-Station.
- **Basistrasse Nord:** Die Trasse verläuft nördlich vom Dammtor zur U-Schlump mit Halt am Schlump. Unterhalb der Alsenstraße entsteht eine neue S-Bahn-Station.
- **Alternativtrasse Nord:** Wie die Basistrasse Nord verläuft die Trasse vom Dammtor zur U-Schlump. Von dort verläuft die Trasse unterhalb des Kleinen Schäferkamps, der Altonaer Straße und der Max-Brauer-Allee, bis sie wieder auf die Verbindungsbahn trifft. Im Untergrund unter der bisherigen S-Station Holstenstraße entsteht eine neue S-Bahn-Station.

Unter Beteiligung der Öffentlichkeit soll bis Herbst diesen Jahres entschieden werden, welche der Varianten ausgewählt wird und mit welchen Varianten weiter geplant wird. Entschieden und realisiert wird das Projekt durch den Bund und die Deutsche Bahn.

Wir wissen, dass Baustelleneinrichtungen und die Bauzeit für die Stadt und insbesondere auch für Altona eine große Herausforderung darstellen werden. Ohne ambitionierte Infrastrukturkonzepte wie den Verbindungsbahn-Entlastungstunnel wird die Mobilitätswende in Hamburg und in Deutschland nicht gelingen.

Wir begrüßen die frühzeitigen Beteiligungsformate zum Verbindungsbahn-Entlastungstunnel bereits kurz nach Vorstellung der technischen Machbarkeitsstudie und fordern den Senat auf, kluge Baustellenkonzepte zu entwickeln, die insbesondere auch den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr im Blick behält. Zudem fordern wir, dass die Bahn das Bauwerk schon im Bauprozess möglichst emissionsarm plant und baut.

Der Kreisverband GRÜNE Altona fordert den Senat und Bezirk auf, das Deutsche Bahn-Projekt zum Bau des Verbindungsbahn-Entlastungstunnel zu unterstützen. Dabei setzen wir uns dafür ein, dass die Basistrasse Süd (Feldstraße und Max-Brauer-Allee) sowie die Basistrasse Mitte (Holstenstraße und Sternschanze) vertieft untersucht werden. Im Ergebnis finden wir für Altona an der Basistrasse Süd besonders interessant, dass mit der Station Max-Brauer-Allee voraussichtlich zusätzliche Gebiete erschlossen werden und eine städtebauliche Aufwertung erfolgen kann. Voraussetzung ist, dass auf der Verbindungsbahn über den Regionalverkehr ein S-Bahn-ähnlicher Takt im schienengebundenen ÖPNV für die Bewohner*innen der Stadtteile Altona-Nord und Sternschanze bereit gestellt werden kann. Zu klären ist dafür u.a., ob durch eine Kooperation mit den

Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen eine Durchbindung der Regionalverkehre erreicht werden kann und damit ein entsprechender Takt ermöglicht würde.

Die Beteiligten sollen sich daher dafür einsetzen, dass die bisherigen S-Bahn-Stationen Sternschanze und Holstenstraße künftig als Haltepunkte des Regionalverkehrs mindestens im 10 Minuten-Takt angefahren werden, so dass insbesondere der Stadtteil Sternschanze auch im nördlichen Teil nicht nur per U-Bahn, sondern auch per Regionalverkehr zwischen Altona und Hauptbahnhof schnell erreichbar bleibt.

Karte der Trassen-Varianten: <https://www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de/die-projekte/verbindungsbahnentlastungstunnel.html>