

## **Antrag**

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Julia Barth, Matthias Czech,  
Clarissa Herbst, Martina Koeppen, Ralf Neubauer, Lars Pochnicht,  
Frank Schmitt, Ali Simsek (SPD) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Gerrit Fuß, Rosa Domm, Olaf Duge, Dominik Lorenzen,  
Zohra Mojadeddi, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte,  
Dr. Miriam Putz, Dr. Gudrun Schittek, Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion**

### **Betr.: Deutschlandtakt: Verbindungsbahntlastungstunnel**

Der Deutschlandtakt ist ein abgestimmter Fahrplan für ganz Deutschland, mit dem Bahnreisende einfacher, bequemer und schneller ans Ziel gelangen sollen. Dies soll mithilfe von vertakteten, verlässlichen Verbindungen im Nah- und Fernverkehr sowie im Güterverkehr gelingen. Dafür werden Deutschlands größte Städte durch regelmäßige Personenfernverkehrszüge verbunden, und zwar mindestens alle 30 Minuten zur selben Zeit. Darüber hinaus werden Transportkapazität, Schnelligkeit und Flexibilität des Güterverkehrs durch passgenaue Infrastrukturmaßnahmen gesteigert.

Ziel des Deutschlandtakts ist es, die Zahl der Fahrgäste bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen. Damit soll der Deutschlandtakt einen wesentlichen Beitrag im Rahmen der deutschen Klimapolitik leisten.

Im Zuge der Planungen für den Deutschlandtakt wurden die Verbindungsbahn zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg-Altona über Dammtor und der Hamburger Hauptbahnhof als Engpässe im bundesweiten Schienennetz ausgemacht. Um Abhilfe zu schaffen, haben die Gutachter des Bundes einen Verbindungsbahntlastungstunnel vorgeschlagen, den Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, anlässlich der Einweihung der S-Bahn-Station Elbbrücken im Dezember 2019 erstmals öffentlich ins Gespräch brachte.

Der vom Bund vorgeschlagene Verbindungsbahntlastungstunnel soll Hamburg Hauptbahnhof mit dem neuen Fern-, Regional- und S-Bahnhof Hamburg-Altona am Diebsteich sowie dem weiterhin bestehenden S-Bahnhof Altona (zukünftig Altona-Mitte) verbinden und die S-Bahn-Verkehre, die bislang ein eigenes Gleispaar auf der Verbindungsbahn nutzen, aufnehmen. Eine Konzeptstudie, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragt und im November 2020 vorgestellt wurde, schlägt dafür im Verlauf eines solchen neuen S-Bahn-Tunnels die drei neuen unterirdischen Stationen Dammtor, Schlump und Doormannsweg vor. Die bisherigen oberirdischen S-Bahn-Gleise könnten dann für den Fern- und Regionalverkehr ertüchtigt, der Bahnhof Dammtor entsprechend umgebaut werden. An den bisherigen S-Bahn-Stationen Sternschanze und Holstenstraße würden dann keine Züge mehr halten.

Am Hauptbahnhof würde unter dem Hachmannplatz zudem ein weiterer Tunnelbahnsteig für die S-Bahn liegen, sodass der derzeitige von der S-Bahn genutzte Bahnsteig 2 in der Bahnhofshalle (derzeit Gleise 3 und 4) für den Fern- und Regionalverkehr genutzt werden könnte.

Am zukünftigen Bahnhof Hamburg-Altona am Diebsteich würde ein Tunnelbahnsteig für die S-Bahn in unmittelbarer Nähe zu den oberirdischen Bahnsteigen entstehen, der oberirdische S-Bahnsteig könnte dann ebenfalls für den Fern- und Regionalverkehr genutzt werden.

Diese erste Konzeption des Bundesverkehrsministeriums wirft einige Fragen auf, die in der vertiefenden Machbarkeitsstudie zum Verbindungsbahntlastungstunnel weiter zu untersuchen und zu erörtern sind.

Auch wenn es sich nach den bisherigen Überlegungen des Bundes beim Verbindungsbahntlastungstunnel um einen S-Bahn-Tunnel handelt, so handelt es sich dennoch nicht um ein Nahverkehrsprojekt. Denn die Verlagerung der S-Bahn-Verkehre von der Verbindungsbahn in den Verbindungsbahntlastungstunnel dient allein der Beseitigung von Engpässen zur Umsetzung des Deutschlandtakts, ohne dass dies für den S-Bahn-Verkehr in Hamburg einen Mehrwert hätte.

**Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:**

1. Die Hamburgische Bürgerschaft
  - a. unterstützt die mit dem Konzept Deutschlandtakt verfolgten Ziele einer Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland,
  - b. begrüßt die Überlegungen des Bundes, die Kapazitätsengpässe im Eisenbahnknoten Hamburg durch einen Verbindungsbahntlastungstunnel zu beseitigen,
  - c. erwartet vom Bund eine enge Einbeziehung der Freien und Hansestadt Hamburg in die weiteren Planungen,
  - d. fordert, dass etwaige Maßnahmen nicht zulasten des Betriebskonzepts der S-Bahn Hamburg gehen dürfen und
  - e. betont, dass es sich bei dem Verbindungsbahntlastungstunnel um eine Fernverkehrsmaßnahme handelt.
2. Der Senat wird ersucht, sich beim Bund und der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen, dass die Machbarkeitsstudie für einen Verbindungsbahntlastungstunnel in Auftrag gegeben wird und hierbei auch folgende Aspekte vertieft untersucht werden:
  - a. die Streckenführungen für einen möglichen Verbindungsbahntlastungstunnel,
  - b. die Entwicklung des Verbindungsbahntlastungstunnels als Fern- und Regionalbahn- sowie als S-Bahn-Tunnel,
  - c. die sinnvolle Verknüpfung des Verbindungsbahntlastungstunnels mit den bisherigen Planungen für den neuen Fern-, Regional- und S-Bahnhof Hamburg-Altona am Diebsteich,
  - d. die sinnvolle Verknüpfung des Verbindungsbahntlastungstunnels mit dem Hamburger Hauptbahnhof,
  - e. die Lage von möglichen neuen S-Bahn-Haltestellen in Abhängigkeit von der jeweiligen Variante,
  - f. die genaue Lage der unterirdischen Haltestellenbauwerke am Hamburger Hauptbahnhof, im Bereich des neuen Fern-, Regional- und S-Bahnhofs Hamburg-Altona am Diebsteich und gegebenenfalls am Bahnhof Dammtor in Abhängigkeit von der jeweiligen Variante,

- g. die Auswirkungen eines Verbindungsbahntlastungstunnels für die Erhöhung der Kapazität für den Fern- und Regionalbahnverkehr am Hauptbahnhof, auf der Verbindungsbahn und auf den Strecken von und nach Bergedorf und Harburg in Abhängigkeit von der jeweiligen Variante,
  - h. die Auswirkungen für den S-Bahn-Verkehr in Abhängigkeit von der jeweiligen Variante,
  - i. die Auswirkungen auf die Planung der S32 nach Lurup und Osdorf und
  - j. die Auswirkungen auf die anderen geplanten Schnellbahnmaßnahmen in Hamburg.
3. Bei der Untersuchung eines S-Bahn-Tunnels sollen folgende Aspekte vertieft geprüft werden:
- a. die Implikationen des Umbaus des bisherigen S-Bahnsteigs der Station Dammtor und des Bahnsteigs 2 am Hauptbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr,
  - b. die Implikationen für den möglichen Umbau der Stationen Sternschanze und Holstenstraße für den Betrieb als Regionalverkehrsstationen,
  - c. die Implikationen für den Streckenbetrieb bei einer möglichen künftigen Nutzung der Stationen Sternschanze und Holstenstraße für den Regionalbahnverkehr und
  - d. die Möglichkeiten eines zusätzlichen S-Bahn-Haltepunktes für den Bereich Neue Mitte Altona, wobei insbesondere auch geprüft werden soll, ob ein zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt für den Bereich Neue Mitte Altona gegebenenfalls auch unabhängig von einem möglichen Tunnelbauwerk errichtet werden kann.