

Kapazitätserweiterung des Hamburger Hauptbahnhofes -

Gemeinsamer Maßnahmenkatalog der Landesverbände von PRO BAHN, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und der Freunde der Eisenbahn e.V. (FdE)

Der Hamburger Hauptbahnhof ist einer der am meisten belasteten Verkehrsknotenpunkte in Deutschland. Er ist zentraler ÖPNV-Knoten in Hamburg (alle U- und S-Bahnlinien, zahlreiche Buslinien, alle Fernverkehrs- und nahezu alle Nahverkehrslinien sind dort verknüpft). In größerem Umfang ist er vor allem Fernverkehrsknoten/ -Umsteigebahnhof, aber auch Einfallstor für die Pendler aus allen Richtungen.

Darüber hinaus ist er ein städtebaulicher Mittelpunkt, der auch maßgeblich Einfluss auf die anliegenden Einkaufsstraßen hat, und er ist eine der Visitenkarten Hamburgs. Als solche verdient er entsprechende Beachtung in Bau-, Verkehrs- und Stadtplanungspolitik.

Der Hamburger Hauptbahnhof leidet seit Jahren unter Kapazitätsengpässen, die sich mit der stetig steigenden Anzahl der Reisenden erhöhen. Die geplante Verlegung des Bahnhofs Altona nach *Diebsteich* wird den Andrang auf den Hauptbahnhof verstärken, da die Fahrgäste aus dem Westen Hamburgs (Blankenese, Othmarschen, Altona) wegen der mangelnden Verkehrsanbindung von Diebsteich auch zum Hamburger Hauptbahnhof streben werden.

Um dem Kapazitätsengpass entgegen zu wirken, hat man bereits heute Doppelbelegungen von Gleisen. Das führt vor allem in der Hauptverkehrszeit zu spürbarer Enge auf diesen Bahnsteigen, vor allem, wenn nahezu alle Reisenden aus einem ankommenden vollen Regionalzug über eine – die südliche Treppe – den Bahnsteig zum Südsteig verlassen. Darüber hinaus ist der Südsteig von einer ständigen Fülle gekennzeichnet.

Der vorgesehene Bau der S4 nach Ahrensburg ist tendenziell ein Beitrag zur betrieblichen Kapazitätserweiterung des Hauptbahnhofes, löst aber nicht alle Probleme, da die Überfüllung an den Gleisen 5 bis 8 nur auf die - auch engen - S-Bahnsteige verlagert wird. Im Koalitionsvertrag vom Mai 2015 steht: „Die Kapazität des Hauptbahnhofes muss erhöht werden, z.B. durch Bau eines zusätzlichen Bahnsteiges sowie zusätzliche Ausgänge für Fahrgäste nach Süden“. Damit wird zwar die Notwendigkeit der Kapazitätserweiterung des Hamburger Hauptbahnhofes grundsätzlich anerkannt, ohne jedoch die erforderlichen Maßnahmen, ihren Realisierungszeitraum und die dafür erforderlichen Finanzierungsmittel näher zu spezifizieren.

Mit diesem Positionspapier wollen wir dazu beitragen, die Diskussion über die erforderlichen Maßnahmen zu konkretisieren und in die Öffentlichkeit zu tragen.

Die Landesverbände von PRO BAHN, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und die Freunde der Eisenbahn e.V. (FdE) empfehlen die Umsetzung folgender kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen:

1. Kurzfristige Maßnahmen (innerhalb der nächsten 2 Jahre umzusetzen):

1.1. Bahnsteige, Auf- und Abgänge:

- 1.1.1 Bessere Platzierung der Verkaufskioske**, der Snackautomaten und Telefonzellen auf allen Bahnsteigen, um mehr Platz für die Fahrgäste zu schaffen.
- 1.1.2 Verbesserung der Beleuchtung und Beschilderung** der Bahnsteig-Auf- und Abgänge, um den Fahrgastfluss zu beschleunigen.
- 1.1.3 Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformation:** Derzeit gibt es lediglich in der Wandelhalle (Ausgang Kirchenallee und Glockengießerwall) und auf dem Südsteig (in der Mitte, beidseitig) große Übersichtsanzeigen der Zugabfahrten. Durch Aufstellung von ausreichend großen Abfahrtsmonitoren an allen wichtigen Punkten wird eine bessere Wegeführung erreicht.
- 1.1.4 Verlagerung der Fahrkartenautomaten** auf dem Südsteig in Ausbuchtungen, damit wartende Fahrkartenkäufer den Passagierfluss nicht beeinträchtigen.
- 1.1.5 Wiedereröffnung des Tunnels** von den Bahnsteigen zur U-Bahn-Haltstelle Hauptbahnhof Süd, um den Südsteig zu entlasten, wenn möglich mit Durchbindung zur Mönckebergstraße.
- 1.1.6 Abbruch der früheren Gepäckbahnsteige**, soweit es die Stützpfeiler der Wandelhalle zulassen, um Platz zu schaffen, die Gleise weiter auseinander zu rücken und die Bahnsteige zu verbreitern. Dies ist besonders wichtig am Fernbahnsteig mit den Gleisen 13/14.
- 1.1.7 Nutzung der Steintorbrücke** (grenzt direkt an die Bahnhofshalle) für zusätzliche Zu- und Abgänge zu den Bahnsteigen außerhalb der Bahnhofshalle. Das entlastet den Südsteig und erleichtert den Zugang zur Stadt, zum ZOB und schafft dort direkte Umstiegsmöglichkeiten zu den Bussen.
- 1.1.8 Optional: Bau von Abgängen von der Altmannbrücke (vor dem Hühnerposten) nach Norden** zu den Bahnsteigen für den Fern- und Regionalverkehr. Dies würde für Umsteiger zur U 1 eine deutliche Verkürzung der Fußwege zur nahegelegenen Station Steinstraße bedeuten.

1.2 Überprüfung und weitere Optimierung der Leit- und Signaltechnik zur Erhöhung der Streckenkapazität auf der Verbindungsbahn Abzweig Rainweg – Hauptbahnhof, u. a. durch Einbau einer doppelten Weichenverbindung zwischen Lombardsbrücke und Dammtorbahnhof und einer signaltechnischen Teilung der Fernbahngleise dort.

1.3 Schaffung einer zeitgemäßen und gesicherten Fahrradabstellanlage in unmittelbarer Nähe. Denkbar wäre z. B. ein Bereich am Hühnerposten.

1.4 Einrichtung von Kurzparkzonen und „Kiss and Ride“-Buchten.

1.5 Verbesserung der Taxenparkplätze.

Diese Maßnahmen dürften in einem überschaubaren Finanzierungsrahmen liegen.

2. Mittelfristige Maßnahmen (bis 2020)

2.1 Kapazitätserweiternde bauliche Maßnahmen auf den Zulaufstrecken

Hier sind **verschiedene Varianten** möglich und zu prüfen. Alle haben das Ziel, die sich kreuzenden Zugbewegungen im Hbf zu vermeiden bzw. zu verringern (da diese die Gesamtzugkapazität negativ beeinflussen und bei Störungen zu Verspätungen führen).

2.1.1 Schnelle Realisierung des geplanten Überwerfungsbauwerkes auf der Strecke von Harburg (Hohe Schaar - Wilhelmsburg) nach Norden für die reibungslose Einfädelung der Güterzüge in und aus dem Hamburger Hafen. Hier wird Bezug genommen auf das Gutachten „Konzept für den Schienenknoten Hamburg aus dem Jahr 2009“.

2.1.2 Schaffung eines neuen Bahnsteiggleises 9 durch Überbauung von Gleis 10. Das Gleis muss von der Pfeilerbahn aus unabhängig von anderen Gleisen erreichbar sein, um die störenden Kreuzungen zu vermeiden. Am Nordende Direkteinbindung in die Strecke Richtung Dammtor.

2.1.3 Erhöhung der Streckenkapazität auf der Strecke Hauptbahnhof - Hamburg-Bergedorf durch Bau des zweiten Fernbahngleises zwischen Berliner Tor und Rothenburgsort (kann entfallen bei Realisierung von 2.1.2)

2.1.4 Schaffung eines zusätzlichen Einfahrtgleises von der Lombardsbrücke Richtung Gleis 14 (Überholgleis).

2.1.5. Reaktivierung des ehemaligen Hafengebäudeanschlusses auf der Freihafen-Norderelbbrücke zur Schaffung einer weiteren Durchbindung in Richtung Harburg.

2.1.6 Installation von getrennt auf- und abwärtsfahrenden Rolltreppen auf beiden Seiten des Südsteiges zu den Bahnsteigen – soweit machbar.

Angesichts des zu erwartenden Anstieges der Einwohnerzahl Hamburgs und des Umlandes bis zum Jahr 2020, der von der DB AG geplanten Verdichtung der Taktfrequenz im Fernverkehr auf 30 Minuten und Zunahme des Nahverkehrs werden die o. g. Maßnahmen nur eine temporäre Linderung der Kapazitätsengpässe bieten. Sollte Hamburg den Zuschlag für die Olympischen Spiele 2024 erhalten, wird sich die Situation noch verschärfen.

Die Kosten dieses Pakets werden grob auf EUR 300 - 400 Mio. geschätzt. Die Realisierung ist definitiv Voraussetzung für eine erfolgreiche Olympia-Bewerbung Hamburgs.

3. Längerfristige Maßnahmen

Langfristig (bis 2030) sind größere bauliche Maßnahmen erforderlich, um der zentralen Stellung des Hauptbahnhofes im ÖPNV der Hansestadt gerecht zu werden und den Hauptbahnhof zu einem modernen, leistungsfähigen und fahrgastfreundlichen Bahn- und ÖPNV-Knoten auszubauen - einschließlich eines attraktiven Umfeldes:

3.1 Neuordnung der Abstellanlage zwischen Bankstraße und Högerdamm, so dass hier Ersatzfernzüge abgestellt werden können. Ferner könnten hier auch ICEs abgestellt werden, wenn die ICE-Verbindung Hamburg – Berlin auf Halbstundentakt umgestellt wird und die zusätzlichen Züge wegen

der Kapazitätsbeschränkungen der zweigleisigen Verbindungsbahn nicht nach Altona durchgebunden werden können.

3.2 **Weitestgehende Verlagerung der Reinigungsarbeiten** von Hamburg Hbf (z. B. nach Lübeck und Kiel). Dadurch entfallen zahlreiche Rangierfahrten (tlw. mehrfach), die den Reisezugverkehr kreuzen und belasten.

3.3. **Durchgängig 2-gleisiger Ausbau der Güterumgebungsbahn**, über die der gesamte Güterverkehr im Stadtgebiet nördlich der Elbe abzuwickeln ist. Dieser Ausbau ist auch erforderlich, wenn nach Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung ein Großteil des Güterverkehrs nach Skandinavien über die Bahnstrecken nach Lübeck abgewickelt werden soll. Ein zweigleisiger Ausbau der Güterumgebungsbahn ermöglicht diese Trasse später als Personverkehrsstrecke zu nutzen mit verschiedenen Stationen in bisher vom SPNV nicht angebotenen Stadtteilen (z. B. Lokstedt) und auch dadurch den Hbf zu entlasten.

3.4. **Maßnahmen in Harburg:**

3.4.1 **Wiederaufbau der Kopfgleise zwischen Gleis 3 und 4** für in Harburg wendende Züge, z.B. im Verspätungsfall und bei anderen Problemen.

3.4.2. **Wiederaufbau der westlichen Rampe zur Bremer Strecke**, dann könnten auch Regionalzüge Richtung Bremen über das unter 2.1.5 beschriebene Gleis und in Harburg von den Gleisen 5 / 6 fahren

Die Kosten für diese Maßnahmen können erst nach genaueren verkehrstechnischen Untersuchungen abgeschätzt werden.

Fazit: Im Gegensatz zu der Hamburger verkehrspolitischen Diskussion, die sich auf U-Bahn-Ausbau und Busbeschleunigungsprogramm konzentriert, gibt es mindestens genauso vordringliche Maßnahmen, die im Interesse der Fahrgäste und für die Neugewinnung von Fahrgästen für den ÖPNV von höchster Bedeutung sind, aber bisher bei den politischen Entscheidungsträgern als solche nicht wahrgenommen wurden.

Für die Zukunftsfähigkeit Hamburgs ist es notwendig, die Kapazität des Hauptbahnhofs zeitgemäß erhalten, sicherzustellen und weiter auszubauen. Dieses Thema muss für Hamburgs Verkehrspolitik mindestens den gleichen Stellenwert haben wie Busbeschleunigung und U-Bahn-Ausbau.

Die Landesverbände des Fahrgastverbands PRO BAHN, des VCD sowie die Freunde der Eisenbahn e.V. fordern jetzt eine umfassende Diskussion und schnelle Umsetzung der hier gemachten Vorschläge.

Hamburg, 12. August 2015

Anlage: Konzept neuer Gleisplan Hamburg Hbf

Vorschlag der Landesverbände des Fahrgastverbands PRO BAHN, des VCD sowie der Freunde der Eisenbahn e.V. :

