

## **Antrag**

**der Abgeordneten Detlef Ehlebracht, Dr. Alexander Wolf, Dirk Nockemann,  
Andrea Oelschläger, Harald Feineis und Peter Lorkowski (AfD)**

### **Betr.: Kapazitätserweiterungen des Hauptbahnhofs**

Trotz seiner Rolle als zentraler Verkehrsknotenpunkt Hamburgs ist der Hauptbahnhof kein Ort, an dem man sich gerne aufhält. Die akute Überlastung, die sowohl auf den Bahnsteigen und in der Wandelhalle als auch in den Zugängen zum Gebäude nahezu täglich für Stauungen sorgt, ist dafür verantwortlich, dass Passagiere immer häufiger Probleme haben sich ungehindert auf dem Bahnhofsgelände zu bewegen und rechtzeitig in ihre Züge zu gelangen. Neben der allgemeinen und wünschenswerten Zunahme der Fahrgastzahlen, dem daraus resultierenden Mehrbedarf und den notwendigen Kapazitätserweiterungen, die idealerweise in der Bereitstellung zusätzlicher Züge mit größerem Fassungsvermögen und dichterem Taktung bestehen, ist die beschriebene Überlastung vor allem mit der Fahrtrichtung zu erklären. Demnach durchquerten die meisten Bahnen den Hauptbahnhof in erster Linie von südlicher in nördliche Richtung, anstatt ihn als Start- beziehungsweise Endpunkt zu nutzen.

Während der komplette Verkehr mit dem Norden und Süden (außer Lübeck) ursprünglich in Altona endete beziehungsweise einen Traktionswechsel erfuhr, wird er heute vor allem im Hauptbahnhof konzentriert. In diesem Zusammenhang hat man durchgängige in taktgängige Züge zerlegt und diese zudem individuell ausgeschrieben. Da dies zu einem erheblichen Anstieg der Anzahl benötigter Züge sowie zu insgesamt längeren Start- und Verweilzeiten führt, werden fortwährend größere Gleiskapazitäten gebunden. Trotz dieser zunehmend inakzeptablen Lage verfolgt die Deutsche Bahn AG in Hamburg auch weiterhin ambitionierte Ziele. Wie die „Stuttgarter Zeitung“ am 23.04.2019 berichtete, wolle sie die Zahl der Passagiere bis zum Jahr 2030 verdoppeln. Man kann konstatieren, dass das Verkehrsaufkommen in Norddeutschlands zentralem Verkehrsknotenpunkt infolgedessen erheblich zunehmen wird.

Drs. 21/17688 ist zu entnehmen, dass der Senat eine Ausweitung des Angebots auf der Schiene zwar begrüßt, jedoch die Auffassung vertritt, vor allem der Bund sei für die Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur verantwortlich. Eigene Ideen oder gar ein zukunftsweisendes Konzept für den Hauptbahnhof sind indes nicht erkennbar. Hinzu kommt, dass man sich in mittel- bis langfristiger Perspektive ausschließlich auf etwaige Entlastungen durch die S-Bahn-Linie 4 verlassen zu können glaubt, die man sich von einer Reduzierung des Gesamtaufkommens eingesetzter Regionalzüge in der Haupthalle verspricht. Diese Erwartung ist allerdings der Einschränkung unterworfen, dass etwaige Entlastungen mit circa 20 000 Fahrgästen nur einem Bruchteil der insgesamt 500 000 Fahrgästen und Besuchern des Hauptbahnhofs zugutekämen.

Neben den dringend benötigten Optimierungen der Fahrgastströme bedarf es aber auch tiefreichender Überlegungen zur Erweiterung der Gleiskapazität, die längst die Grenzen ihrer Belastbarkeit erreicht hat. Ebenso wichtig ist es, der von der Bundesregierung angestrebten Verdoppelung des Passagieraufkommens in gebührender Weise gerecht zu werden. Folglich ist es infolge einer signifikanten Änderung der allgemeinen Rahmenbedingungen nötig, die Möglichkeiten baulicher Erweiterungen zu

prüfen, damit sich die Umsetzung der gesetzten Ziele auf einer soliden Basis vollziehen kann.

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

**Der Senat wird aufgefordert,**

1. zu prüfen, ob sich aufgrund der ausgerufenen Zielsetzung des Bundes, die Passagierzahlen im Zugverkehr bis 2030 zu verdoppeln, der Bau eines weiteren Tunnelbahnsteigs im Bereich des heutigen Tiefbunkers zwischen Wallringtunnel und Bahnhofshalle oder auch als Variante unter Einbeziehung des Wallringtunnels realisieren lässt,
2. zu prüfen, ob sich der Bau eines weiteren unterirdischen S-Bahnsteigs östlich des heutigen Gleises 1 unter dem Hachmannplatz realisieren lässt, damit der S-Bahnverkehr komplett aus der heutigen Bahnhofshalle herausgenommen und zusätzliche Gleise für den Fernverkehr gewonnen werden können,
3. zu prüfen, ob sich Kopfgleise im Bereich des südlichen Gleisvorfeldes für den aus Richtung Süden in Hamburg endenden Bahnverkehr nutzen lassen,
4. der Bürgerschaft bis zum Ende des Jahres 2019 zu berichten.