

## **Antrag**

**der Abgeordneten Michael Kruse, Ewald Aukes, Jens Meyer,  
Anna-Elisabeth von Treuenfels-Frowein, Daniel Oetzel (FDP) und Fraktion**

**Betr.: Bahnquerung durch Elbtunnel bei Planung des Bahnhofs Diebsteich berücksichtigen**

Um die Elbbrücken und den Hauptbahnhof beziehungsweise die Verbindungsbahn als Nadelöhr für den Bahnverkehr zu entlasten, ist es mittel- bis langfristig sinnvoll, auch eine Westquerung der Elbe per Bahntunnel zu ermöglichen. So könnte der Bahnverkehr über den neuen Fernbahnhof Diebsteich und den künftigen S-Bahnhof Altona in Richtung Süden geführt werden. Ein solcher zweiter „Brückenschlag“ über die beziehungsweise unter der Elbe verbessert die Anbindung der Wohngebiete sowie der Industrie- und Gewerbebetriebe südlich der Elbe erheblich. Für viele Pendler würde der Umstieg vom Auto auf die Bahn deutlich attraktiver und auch der Elbtunnel sowie zahlreiche der heute durch Feinstaub-, Schadstoff- und Lärmemissionen geplagten A7-Zubringerstraßen in Hamburgs Westen würden vom Pendlerverkehr entlastet.

Weitere Zugewinne wären vorstellbar. Eine Elbquerung könnte zum Beispiel die Basis für einen wirklichen Schnellbahnring in Hamburg bilden. Neben einer Nutzung durch die S-Bahn könnten bei entsprechender Trassenführung weitere Synergien durch eine Nutzung durch den Regionalverkehr (zum Beispiel Strecke aus Cuxhaven) oder als Bypass für den Fernverkehr entstehen, falls die reguläre Strecke über die Elbbrücken gestört ist. Auch würden sowohl der künftige Fernbahnhof Diebsteich als auch der künftige S-Bahnhof Altona in ihrer Bedeutung aufgewertet. Aus diesem Grund hat die FDP-Fraktion bereits in der Drs. 21/15359 „Ausbau der Hamburger Schnellbahnen weiterdenken – Perspektivisch den zweiten „Brückenschlag“ über die Elbe wagen“ eine Vorplanung beantragt.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann (CDU), hat nunmehr jüngst eine milliardenschwere Tunnellösung vorgeschlagen, um die S-Bahn-Gleise 3 und 4 aus der Haupthalle des Hauptbahnhofs heraus zu verlegen. Die offenkundige Bereitschaft des Bundes zu einer Milliardeninvestition in das Hamburger Bahnnetz ist grundsätzlich sehr begrüßenswert. Jedoch sollte eine Tunnellösung für eine westliche Elbquerung die prioritäre Maßnahme für eine Entlastung des Hauptbahnhofs von Pendlerverkehren und eine Attraktivitätssteigerung des HVV-Angebots sein. Es sind dafür bereits heute entsprechende Vorplanungen einzuleiten und aktuelle Projekte wie der Fernbahnhof Diebsteich und die „Neue Mitte Altona“ so vorausschauend zu planen, dass ein entsprechender Tunnelbau für die Zukunft nicht unmöglich gemacht wird.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

1. sicherzustellen, dass der künftige Fernbahnhof Diebsteich möglichst bald eine attraktive Anbindung an Fern-, Regional- und S-Bahn erhält,

2. die Realisierungsmöglichkeiten einer Bahntunnelverbindung aus Altona beziehungsweise Diebsteich unter der Elbe nach Süden mit einer Machbarkeitsstudie zu prüfen,
3. die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in den Planungen für den späteren Betrieb des künftigen Fernbahnhofs Diebsteich und S-Bahnhofs Altona zu berücksichtigen,
4. sicherzustellen, dass die künftige Realisierung des Stadtentwicklungsprojektes „Neue Mitte Altona“ so erfolgt, dass der Bau einer Bahnverbindung über die Bahnhöfe Diebsteich und Altona durch einen Tunnel unter der Elbe Richtung Süden weiter möglich ist und entsprechende notwendige Trassenoptionen planerisch gesichert werden,
5. die für die Machbarkeitsstudie benötigten Mittel im Wege der Sollübertragung aus der „Allgemeinen Zentralen Reserve“ (konsumtiv; EP 9.2, PG 283.02) beziehungsweise der „Zentralen Investitionsreserve“ (investiv; EP 9.2, AB 283) in den sachlich zutreffenden Produktgruppen beziehungsweise Investitionsvorhaben des EP 7 bereitzustellen und
6. der Bürgerschaft bis zum 15.2.2019 über den Zwischenstand zu berichten.