

Altonas CDU und GAL wollen den Tunnel für Fußgänger nutzen

Streit um den Schellfisch tunnel

DITTMANN, ALTONA

Im Jahr 1895 wurde der auf 951 Meter verlängerte Schellfisch tunnel zwischen Altonas Elbufer und dem Bahnhof in Betrieb genommen, um Frischfisch unterirdisch zu transportieren. Die eingleisige Verbindung überwindet einen Höhenunterschied von 30 Metern und verläuft parallel zur Max-Brauer-Allee. Seit 1992 liegt der Tunnel still, 1998 wurde er saniert, um einem Einsturz vorzubeugen.

„Man sollte den Tunnel unbedingt wieder nutzen“, fordert Uwe Szczesny (CDU Altona) angesichts des wachsenden Verkehrs hinunter zur Elbmeile. „Zum Beispiel für ein Fußgänger-Transportband.“ Allerdings erteilt ein Gutachten der TU Harburg diesem und ähnlichen Plänen, die seit der Stilllegung in Altona kursieren, jetzt eine Absage. Ein öffentlicher Nahverkehr sei dort nicht wirtschaftlich zu betreiben. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt teilt diese Ansicht:

Der oberirdische Busverkehr über die Kaistraße reiche aus. Winfried Sdun von den Altonaer Grünen ist skeptisch: „Ich glaube nicht, dass alle technischen Möglichkeiten ausreichend geprüft wurden – wie zum Beispiel ein System, das den Antrieb außerhalb des Tunnels vorsieht und somit geringere Anforderungen an den Brandschutz stellt.“

Die Gleise der ehemaligen elektrifizierten Hafenbahn, die ausschließlich Güter transportierte, verbanden den Altonaer Bahnhof durch den

Schellfisch tunnel mit dem Fischmarkt im Osten sowie mit dem Union-Kühlhaus im Westen, in dem inzwischen ein Altenheim untergebracht ist. Zwischen dem Kopfsteinpflaster der Großen Elbstraße sind heute noch Gleisreste zu sehen. Immer noch arbeiten in den 65 Fisch-

betrieben der Elbmeile gut 750 Menschen. Doch der Transport der Fische erfolgt heute mit Lastwagen. Ältere Hamburger haben mitunter unangenehme Erinnerungen an den Schellfisch tunnel: Während der Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg mussten sie dorthin flüchten.

