



SWR2 Zeitwort

07.09.1911:

Unter der Elbe wird ein Fußgängertunnel gebaut

Von Carsten Heinisch

Sendung: 07.09.2019

Redaktion: Elisabeth Brückner

Produktion: SWR 2019

SWR2 Zeitwort können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/zeitwort.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Die neue SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

Autor:

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts waren die Lebens- und Arbeitsumstände der Hamburger Hafen- und Werftarbeiter so katastrophal, dass ein Mann wie Robert Koch sagte: „Ich vergesse, dass ich mich in Europa befinde.“ Den Hamburger Pfeffersäcken war's egal, sie bauten sich lieber ein neues repräsentatives Rathaus, ein paar pompöse Justizgebäude und, etwas später, eine neobarocke Musikhalle. Es bedurfte mehrerer Anstöße, den Senat zum Handeln zugunsten der Arbeiter zu bringen. Einer davon war die große Choleraepidemie von 1892 mit über 8000 Toten; danach wurde das berühmte Gängeviertel saniert und eine öffentliche Trinkwasserversorgung errichtet. Ein weiterer Anlass war der elfwöchige Hafentarbeiterstreik 1896/97, er endete zwar mit einer Niederlage der Streikenden, allerdings richtete der Senat eine Kommission ein, Vorschläge zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erstellen.

Einer der dort erarbeiteten Punkte betraf die kritischen Verkehrsverhältnisse über die Elbe. Seit der Erweiterung des Hafens und der Verlagerung von immer größeren Hafenteilen an das Südufer der Elbe hatten es die Menschen zunehmend schwerer, von den nördlich der Elbe gelegenen Wohngebieten zur Arbeit zu gelangen: 20.000 Werft- und 25.000 Hafentarbeiter wurden mit Fähren über den Fluss gebracht. Nicht nur, dass diese Verbindungen bei Schnee und Eis eingeschränkt waren, bei Schichtwechsel wurden die Fähren dieser Menschenmenge einfach nicht mehr Herr; die Wartezeit für die Überfahrt konnte bis zu zwei Stunden betragen.

Eine technische Lösung musste her, und zwar eine, die die Schifffahrt nicht behinderte. Eine Hochbrücke hätte daher mindestens 55 m hoch sein müssen, mit entsprechenden Konsequenzen für das Stadtbild. Warum dann nicht unter dem Fluss hindurch? Der schon 1843 gebaute Londoner Themse-Tunnel und ähnliche Bauwerke in England und den USA hatten ja gezeigt, dass ein solcher Tunnel unter einem Fluss zu realisieren war.

1901 schließlich entschied sich der Senat tatsächlich für eine Elbunterquerung. Der Tunnel sollte die geplanten St.-Pauli-Landungsbrücken im Norden mit der Elbinsel Steinwerder im Süden verbinden. Die erste Konzeption sah nur eine einzelne Röhre vor. Nach ausführlichen Beratungen wurde der Tunnel dann aber doch etwas großzügiger mit zwei Röhren von je 4,80 m Breite und Höhe ausgelegt. Darin verlief jeweils eine 1,80 m breite Mittelfahrbahn (entsprechend der Spurweite der damaligen Pferdefuhrwerke) mit erhöhten Fußwegen auf beiden Seiten. Eine Rampe für die Fahrzeuge gab es nicht, sie wurden mit Aufzügen in die Tunnelröhren gebracht. Nach dem ersten Spatenstich im Juli 1907 waren 4400 Arbeiter im Einsatz, insgesamt wurden 10,7 Mio. Goldmark ausgegeben. Schon vier Jahre später, am 7. September 1911, konnte der Tunnel für den Fußgängerverkehr eröffnet werden, die Eröffnung für Fahrzeuge folgte zwei Monate später.

Von Anfang an war der Tunnel ein großer Erfolg, besonders auch deshalb, weil er anders als die Fähren für Fußgänger kostenlos zu benutzen und mit den Zügen der ebenfalls 1911 gegründeten Hochbahn – auch dies ein Zugeständnis an die Bedürfnisse der Arbeiter – gut zu erreichen war.

Die Bomben des Zweiten Weltkriegs überstand der Tunnel unbeschadet, er diente sogar als Luftschutzraum; allerdings wurden die beiden Eingangshallen beschädigt. 1959 wurde die Anlage umfassend modernisiert; unter anderem wurden damals die längsten freitragenden Rolltreppen Deutschlands eingebaut. Seit 1994 läuft ein umfangreiches Sanierungsprogramm, das heute immer noch nicht abgeschlossen ist. Die Kosten sind natürlich auch explodiert – von umgerechnet 17 Mio. Euro auf gut

100 Mio. Euro. Aber mit Kostensteigerungen haben die Hamburger Pfeffersäcke ja ihre Erfahrungen, das Stichwort Elbphilharmonie soll genügen.