



# Prellbock Altona e.V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Mehr Bahn für Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für eine attraktive Bahn  
mitten in der Stadt

**10.03.2020 Pressemitteilung von Prellbock Altona zu den bevorstehenden Koalitionsverhandlungen:**

## **Ein Tunnel zwingt zum Umdenken – Hamburg braucht ein stimmiges Eisenbahninvestitionsprogramm**

Der parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann vom Bundesverkehrsministerium fordert einen zusätzlichen Tunnel zur Entlastung der Bahnstrecke zwischen Altona und Hauptbahnhof (Verbindungsbahn). Das bedeutet: es kann und darf kein „Weiter so“ in der Hamburger Verkehrspolitik geben. Die Stadt muss die Finanzierungsbereitschaft des Bundes für dieses Jahrhundertprojekt nutzen, um diesen chronischen Engpass im Hamburger Bahnnetz dauerhaft zu beseitigen.

Die Verbindungsbahn ist Rückgrat des Hamburger Schnellbahnnetzes und mit allen U- und S-Bahnlinien verknüpft. Daher hat dieses Projekt weitreichende Auswirkungen auf alle derzeit geplanten U- und S-Bahnausbauprojekte (U 5, S4 Ost und West, S32) sowie auf die beiden großen Bahnhofprojekte: Kapazitätserweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich. Ein S-Bahn-Tunnel nur nach Diebsteich würde die S-Bahnanbindung Altonas massiv verschlechtern.

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock-Altona: *„Die Realisierung des Ferlemann-Tunnels erzwingt eine komplette Abkehr von der bisherigen Planung des Bahnhofs Diebsteich. Stadt und DB AG wollen dort einen strukturell zu kleinen Bahnhof Diebsteich nach den völlig veralteten Plänen aus dem Jahr 2013 bauen. Damit verbaut sich Hamburg seine Zukunft sowohl im S-Bahn- als auch im Eisenbahn-Fernverkehr. Das ist im Interesse der Fahrgäste und der Steuerzahler nicht hinnehmbar.“*

Prellbock Altona fordert daher ein sofortiges Moratorium für alle Schienenprojekte, die vom Ferlemann-Tunnel tangiert werden. Die Zeit des Moratoriums muss dafür genutzt werden, den Verkehrsentwicklungsplan für Hamburg fertigzustellen und alle Bahnprojekte (Fernbahn, U- und S-Bahn) zu überprüfen und in eine umsetz- und finanzierbare Reihenfolge zu bringen, damit daraus ein klares Eisenbahninvestitionsprogramm zumindest für die nächste Legislaturperiode wird.

Im Zeichen des Klimawandels muss alles getan werden, um die Verkehrswende schnellstmöglich herbeizuführen und Projekte, die schnell eine Verbesserung für die Fahrgäste bringen, umzusetzen. Dazu zählt auch die Einführung des 365 Euro-HVV-Jahrestickets für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes von Hamburg (Ringe Hamburg AB).

Unsere Detailforderungen für die Koalitionsverhandlungen entnehmen Sie bitte dem Papier in der Anlage.

**Die Bürgerinitiative Prellbock wird weiterhin dafür eintreten, dass „Unser Bahnhof Altona bleibt, wo er ist“.**

Hamburg, den 10.03.2020

Prellbock Altona

info@prellbock-altona.de [www.prellbock-altona.de](http://www.prellbock-altona.de)

Anlage

# Eckpunkte für die Koalitionsverhandlungen von Prellbock-Altona

Im Zeichen des Klimawandels ist eine **Stärkung und Kapazitätserweiterung des Schienengebundenen Fern- und Nahverkehrs (FV + SPNV) der Kernpunkt einer Verkehrswende**. Eisenbahnprojekte genießen derzeit eine hohe politische Aufmerksamkeit. Das ist auch gut so. Dieses politische Momentum muss genutzt werden, um den Schienenverkehr in Hamburg zu stärken. Schnelles und überlegtes Handeln ist erforderlich, um die derzeitige **Wechselbereitschaft bei der Verkehrsmittelnutzung** auch in Mehrverkehr für die Schiene umzusetzen.

**In Hamburg** werden für den SPNV und den Bahnverkehr insbesondere im letzten Wahlkampf generell **mehr Großobjekte diskutiert und teilweise auch geplant** als je zuvor. Allerdings sind die **Planungen widersprüchlich** und zu einem großen Teil unkoordiniert. Das liegt daran, dass es in Hamburg und für die Metropolregion Hamburg **keinen integrierten Verkehrsentwicklungsplan** gibt, der die vielen sinnvollen Projekte in eine realisierbare und finanzierbare Reihenfolge bringt. Dadurch werden viele Projekte z.T. so geplant, dass sie die Realisierung anderer Projekte generell ausschließen oder zumindest auf Jahrzehnte verhindern.

Die **SPNV+FV Projekte auf der derzeitigen politischen Agenda** sind folgende:

## 1. Vollbahnbereich

- Kapazitätserweiterung Hauptbahnhof
- Untertunnelung der Verbindungsbahn (= „Ferlemann-Tunnel“)
- Tunnelquerung im Hamburger Westen
- Schließung und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona
- Zweigleisiger Ausbau der Güterumgebungsbahn (GUB) von Wandsbek bis Eidelstedt
- Überwerfungsbauwerk zur Einbindung der GUB nach Diebsteich
- Verbindungskurve Harburg
- Direktverkehr Uetersen – Hamburg-Altona
- Diverse Überwerfungsbauwerke zwischen Hbf. und Harburg zur Verbesserung des Güterverkehrs
- Dreigleisiger Ausbau Pinneberg – Elmshorn, 4. Bahnsteigkante in Elmshorn
- Beseitigung diverser kleinerer Engpassstellen

## 2. S-Bahn

- S 4 Ost 1., 2. 3. Bauabschnitt (Rahlstedt – Ahrensburg – Bad Oldesloe)
- S4 West Diebsteich – Elmshorn
- S32 Diebsteich – Lurup/Osdorf – Schenefeld
- S21 Eidelstedt – Kaltenkirchen

### 3. U-Bahn

- U2 Verlängerung Mümmelmannsberg – Bergedorf
- U4 Verlängerung Horner Geest
- U4 Verlängerung Elbbrücken – Wilhelmsburg – Harburg
- U5 erster Bauabschnitt Bramfeld – Sengelmannstraße
- U5 zweiter Bauabschnitt Sengelmannstraße – Hauptbahnhof
- U5 dritter Bauabschnitt Hauptbahnhof – Siemersplatz – Stellingen

### 4. Straßenbahn

- Metrotram Altona
- Straßenbahn statt U5
- Straßenbahn Geesthacht – Bergedorf – Mümmelmannsberg

Viele der Projekte sind voneinander abhängig, bzw. sind zu koordinieren, um spätere teure Fehl- und Umplanungen zu vermeiden (z.B. U5 und Verbindungsbahntunnel).

**Prellbock Altona fordert angesichts der Vielzahl und Komplexität der Projekte und auch des insgesamt sehr hohen Investitionsvolumens (> 15-20 Mrd. Euro) der Projektliste ein Moratorium für diese Projekte bis**

a) der Verkehrsentwicklungsplan für die Metropolregion Hamburg fertiggestellt ist

und darauf aufbauend

b) eine zeitliche und sachlich fachliche Koordination der Projekte hergestellt ist. Dazu ist ein runder Tisch zwischen Vertretern des Senats, der Verkehrsbetriebe und der Zivilgesellschaft einzurichten.

Um keine nachteiligen Projektverzögerungen zu riskieren, wird für die Schritte a) und b) ein **Zeithorizont bis Mitte 2021 gesetzt**. Die Realisierung kleinerer Einzelprojekte, die nicht die anderen Projekte tangieren, muss unabhängig davon weiter geplant und umgesetzt werden.

**Dreh- und Angelpunkt vieler Projekte ist die Umsetzung des „Ferlemann-Tunnels“ zur Entlastung der Verbindungsbahn**, da dieser die Planungen zur Kapazitätserweiterung des Hauptbahnhofes, des Baus des Bahnhofs Diebsteichs, der U5, der S32, der S4 Ost und West sowie der S-Bahn-Anbindung von Altona Richtung Holstenstraße – Dammtor massiv beeinflusst, weil hier Verknüpfungspunkte und Auslegungsänderungen festgelegt werden müssen.

Die zweitwichtigste **Grundsatzentscheidung der Hamburger Verkehrspolitik für die nächsten 20 Jahre ist die Wiedereinführung der Straßenbahn**. Sie ist nicht nur auf einzelnen Linien, sondern generell als System für Hamburg angesichts der vergleichsweise kurzen Realisierungszeiten und der günstigen Kosten (ca. 10% der einer U-Bahn) für eine weitere Entwicklung des Schienenverkehrs in Hamburg unerlässlich. Denn aufwendige U-Bahnbauten kommen für die Erfüllung der Klimaziele zu spät. Und Straßenbahnen können im Gegensatz zu

Bussen klimaneutral betrieben werden. E-Busse werden bis auf Ausnahmen unwirtschaftlich bleiben, es sei denn als Oberleitungs-Busse.

**Prellbock-Altona fordert die Erstellung eines detaillierten Investitions- und Finanzierungsplanes für alle SPNV- und FV-Projekte in Hamburg für die nächste Legislaturperiode** und darüber hinaus für die kommenden 10 Jahre, konkretisiert auf Jahresscheiben, um größtmögliche Transparenz und Verbindlichkeit sicherzustellen.

**Bestandteil der Verkehrswende muss auch die Einführung des 365-Euro-Jahrestickets für den HVV im Stadtgebiet von Hamburg (Ringe Hamburg AB) sein. Im Koalitionsvertrag müssen dafür die haushaltsmäßigen Voraussetzungen geschaffen werden.**

Hamburg, den 10.3.2020