



Prellbock Altona e. V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

20.12.2020 - Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock-Altona

Prellbock Altona fordert:

Einen Masterplan Schiene für Hamburg – Jetzt! Einen Sonderausschuss der Hamburger Bürgerschaft

Nahezu im Wochentakt werden, wohl auch im Vorlauf zum Kongress der International Transport Federation (ITF), der 2021 in Hamburg stattfinden soll, neue Schienenverkehrsprojekte für den Nah- und Fernverkehr vorgestellt. Aber alle Projekte haben denselben Geburtsfehler:

Sie sind **nicht** aufeinander abgestimmt, und zu Kosten und Finanzierung **schweigen** sich die Verantwortlichen aus.

Prellbock-Altona fordert daher:

- * **Die Bürgerschaft (gerade vor 10 Monaten neu gewählt) muss sich mit der starken Schiene befassen**
- * **Einen zeitlich begrenzten Sonderausschuss der Hamburger Bürgerschaft „Masterplan Schiene-2021-Hamburg“ mit Expert*innen-Anhörungen**
- * **Einen Masterplan Schiene jetzt, um alle Schienenprojekte abzustimmen und zu klären:**
 - * Was kostet die neue starke Schiene in Hamburg?
 - * Wer wird dafür das Geld aufbringen?
 - * Wie können die Projekte möglichst Klimaschonend umgesetzt werden.
 - * Wie kann ohne viel Störungen und Sperrungen die starke Schiene HH aussehen?
 - * Auf was sollte/kann die Stadt verzichten?

Nicht die Bahn regiert in Hamburg, sondern die Hamburg Politik, und das in Abstimmung mit den Hamburger Bürger*Innen

Jede Woche eine neue Idee, ein neues Projekt, eine neue Werbepressekonferenz
Über welche Projekte wird derzeit in Hamburg geredet? Es sind so verwirrend viele, dass man schnell den Überblick verliert.

Fangen wir bei der **U-Bahn** an:

- Verlängerung der U4 in die Horner Geest: Bau hat begonnen, viel Geld für wenig Strecke
- Verlängerung der U4 über die Elbe zum Kleinen Grasbrook und weiter oberirdisch nach Wilhelmsburg – Kirchdorf-Süd und Harburg: Linienführung und Finanzierung offen
- U5 Erster Bauabschnitt von Bramfeld zur Sengelmannstraße: Baubeginn geplant, aber keine Finanzierung gesichert
- U5 gesamte Linienführung durch die Innenstadt, jetzt über Jungfernstieg mit Endpunkt an den Arenen: Gesamtkosten rd. 8 Milliarden Euro; Finanzierung völlig offen

- Wiedereinführung der Straßenbahn, nennen wir sie Tram, aus Gründen der höheren Fahrgastfreundlichkeit, schnelleren Umsetzbarkeit und niedrigeren Kosten: Welche U-Bahnprojekte können dadurch ersetzt, welche überlasteten Buslinien aufgewertet werden?

Bei der **S-Bahn** werden derzeit die folgenden Projekte geplant, angedacht zu bauen, projektiert:

- S21 Weiterführung nach Kaltenkirchen: Finanzierung und Umsetzung stocken
- S4 Ost: Formaler Baubeginn für den 1. Bauabschnitt, aber Klagen laufen; Planfeststellung für den 2. und 3. Bauabschnitt noch nicht erfolgt; Finanzierungsverträge nicht abgeschlossen
- S 4 West als Express-S-Bahn nach Elmshorn oder als Zweisystem-S-Bahn nördlich von Diebsteich: Konzeption, Finanzierung und Realisierung offen
- S 32 zur Science City und weiter nach Lurup/Osdorf/Schenefeld: Linienführung unklar, Realisierung dringend nötig, aber völlig offen, bis jetzt keine Finanzierung absehbar
- Neuer S-Bahntunnel zwischen Hauptbahnhof und Altona/Diebsteich, sog. Ferlemann-Tunnel: Notwendig zur Entlastung der Verbindungsbahn, Linienführung und Finanzierung offen; die Planer in Hamburg lieben das Projekt nicht
- Ausbau der Güterumgehungsbahn als nördlicher Teil eines S-Bahn-Ringes für Hamburg: Erste Untersuchungen sollen starten
- Elbquerung im Tunnel parallel zur A7 für die S-Bahn zur Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Harburg und Altona (Großer S-Bahn-Ring): erste Konzepte liegen vor

Im **Regional-/Fernbahn-Bestandsnetz** im Großraum Hamburg stehen große Ersatzinvestitionen und Erweiterungen an, die sich wechselseitig mit den vorgenannten U- und S-Bahnprojekten bedingen und zwingend aufeinander abzustimmen sind, aber nach derzeitiger Lage isoliert geplant werden:

- Schließung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona und seine Verlagerung nach Diebsteich
- Neubau der Autoreisezuganlage an der Elbgaustraße; auf beides kann bei Erhalt und Modernisierung des Altonaer Bahnhofs verzichtet werden
- Sanierung statt Abriss und Neubau der Sternbrücke
- Erweiterung der Abfertigungskapazitäten am Hauptbahnhof: wird seit Jahren diskutiert, getan hat sich bisher nichts
- Neubau der erst 38 Jahre alten Süderelbebrücken
- Ersatz der Norderelbebrücken
- Herstellung der Zweigleisigkeit auf diversen Bahnstrecken im Hamburger Raum
- Überwerfungsbauwerke in Wilhelmsburg für die Hafenbahn
- Verbindungskurve in Harburg: Allein für die Bauarbeiten zwischen Hauptbahnhof und Harburg rechnet die DB mit Kosten von 2,5 Mrd. Euro bis 2030!
- Herrichtung der Gleisanlagen für den Deutschlandtakt

Also eine Vielzahl von Projekten mit unterschiedlichen Zeithorizonten und vielen offenen Umsetzungs- und Finanzierungsfragen.

Eine Abstimmung ist überfällig.

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona:

„So kann es nicht weitergehen. Einzelne Projekte werden werbewirksam vorgestellt, aber ohne Kosten, Belastungen für das Stadtklima, Realisierungszeitraum und Finanzierung zu klären. Es muss jetzt endlich Schluss sein mit der Flickschusterei. Die Bürger sind einzubeziehen. Sie haben ein Recht darauf zu erfahren, auf welche Verkehrsprojekte im Schienenbereich sie sich einstellen können und was finanzierbar ist.

Das kürzlich als „Closed Shop“ gestartete „Dialogforum“ zwischen Bahn, Stadt, den Verkehrsanbietern und Aufgabenträgern, sowie dem ADAC, ADFC, VCD und Pro Bahn ist für neue Ideen und die kritischen Bürgerinitiativen zu öffnen.“

Hamburg, den 20.12.2020 Prellbock Altona - Michael Jung

Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

info@prellbock-altona.de www.prellbock-altona.de