



# 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



### Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. vom 15.1.2022 zum „Bündnis Schiene Nord“ der fünf norddeutschen Bundesländer mit der Deutschen Bahn

Am 12.1.2022 wurde das „Bündnis Schiene Nord“ aus der Taufe gehoben. Es gab ein verhaltenes Medien-echo. Prellbock Altona begrüßt diese neue Zusammenarbeit der 5 Bundesländer mit der Deutschen Bahn. Noch ist das Ganze nicht in trockenen Tüchern! Deutsche Bahn und die 5 Verkehrsminister/Senatoren haben eine Vereinbarung ratifiziert. Aber die muss wohl noch von den jeweiligen Landesparlamenten gebilligt werden.

#### **Prellbock sagt deutlich:**

**So ein Bündnis muss gleichberechtigt und offen und mit den Bürger\*Innen zusammenarbeiten.**

**Wir haben in Hamburg schon ein Dialogforum Schiene, dass wenig offen und transparent arbeitet.**

**Prellbock Altona ist gespannt,** was alles in einem vereinbarten Memorandum der „Schienen Hanse“ vereinbart wurde. Noch ist das Memorandum nicht den Parlamenten und der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Auf Anfrage ist die DB-Pressestelle nicht bereit, den Text herauszugeben, sondern verweist auf die dürftige Presseerklärung der DB. **Wir erwarten bei diesem Neubeginn „Schienen- Hanse“ von Anfang an eine Offenheit und Transparenz der beteiligten Akteure.**

„ Wir gründen eine Schienen-Hanse. Das Bündnis steht für eine attraktive Eisenbahn in den norddeutschen Bundesländern, für mehr Güter auf der Schiene und den Deutschland-Takt. Durch die länderübergreifende Zusammenarbeit planen wir künftig noch effektiver, schneller und gesamthafter – für Schienenverkehrsangebote aus einem Guss.

**Zitat: Deutsche Bahn Vorstand.**



**Prellbock-Altona begrüßt eine bessere Koordination der Schienenausbauprojekte in den nord-deutschen Bundesländern. Prellbock-Altona fordert seit Jahren einen Masterplan „Starke Schiene“, in dem alle Schienenausbauprojekte, auch die der Hochbahn koordiniert und nach ihrem Nutzen für die Fahrgäste in ihrer Priorität gestaffelt werden. In Hamburg fehlt dieser Masterplan seit 12 Jahren!**

Da 90% des Schienenverkehrs auf Kurz- und Mittelstrecken (< 150 km) stattfinden, **muss hier der Schwerpunkt aller Maßnahmen liegen und nicht auf teuren Hochgeschwindigkeitsstrecken**, die nur einer kleinen Zahl von Bahnreisenden zu Gute kommen.

Die von allen gewünschte Beschleunigung der Umsetzung von Bahnprojekten (Absolutes Negativbeispiel S-Bahn-Station Ottensen: 10 Jahre Planung und vier Jahre Bauzeit, ohne dass es eine Klage gegeben hat! Aber Vervierfachung der Kosten!-In anderen westeuropäischen Ländern baut man eine zusätzliche Station an einer Bestandsstrecke in einem Jahr!) darf nicht dazu genutzt werden, die Beteiligungsrechte der Bürger\*Innen auszuhebeln, wie es im Planungsbeschleunigungsgesetz vorgesehen ist.

**Prellbock-Altona hat aus Sicht der Fahrgäste eine Liste der Projekte zusammengestellt, die mit geringen oder gar keinen Kosten schon seit Jahren hätten umgesetzt werden können, aber wegen Untätigkeit der Politik oder fehlender Finanzierung nicht in Angriff genommen wurden.**

**Allein für den Großraum Hamburg sind das:**

- 1. Durchbindung von Regionalexpresslinien**, die am Hauptbahnhof Kopf machen, um den Hauptbahnhof real zu entlasten. Prellbock hat dazu im August 2021 auf einer Pressekonferenz ein Konzept vorgestellt.
- 2. Ausbau der S21 bis nach Kaltenkirchen.** Hamburg hat geliefert, Schleswig-Holstein kriegt die Planfeststellungsunterlagen nicht auf die Reihe. Verantwortlich Wirtschafts- und Verkehrsminister Buchholz!
- 3. Wiederanbindung von Uetersen, Kellinghusen und Brunsbüttel an die Schienenpersonennahverkehr.** Alles nur kurze, leicht zu reaktivierenden Strecken, Aufwand insgesamt im niedrigen zweistelligen Millionenbereich: Hier passiert nichts vor 2025, wenn überhaupt!
- 4. Reaktivierung der Bahnstrecke von Geesthacht nach Hamburg-Bergedorf als Straßenbahnlinie:** Ist noch nicht einmal im neuen Landesnahverkehrsplan von Schleswig-Holstein enthalten.
- 5. Viergleisiger Ausbau der Strecke von Harburg nach Lüneburg und weiter bis Hannover.** Das wäre sehr wichtig für den Hafenhinterlandverkehr. Könnte schrittweise umgesetzt werden und hätte einen hohen Nutzeffekt. Trotzdem wird eine teure Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke entlang der A7 geplant, für viel Geld und mit langer Bauzeit. Gleichzeitig wird der Kompromiss mit den Kommunen und den Bürgerinitiativen zum Ausbau der Bestandsstrecke (ALPHA-E) aufgekündigt.
- 6. Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Lübeck nach Lüneburg,** Beseitigung der höhengleichen Kreuzung in Büchen. Wird seit Jahren gefordert, aber umgesetzt wurde nichts!
- 7. Beseitigung der eingleisigen Abschnitte und komplette Elektrifizierung der Westküstenbahnstrecke in Schleswig-Holstein von Itzehoe nach Westerland:** Liegt in der Verantwortung des Bundes, getan hat sich bisher nichts, Fertigstellung jetzt angeblich erst nach 2030.
- 8. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Neumünster nach Bad Oldesloe,** auch schon seit Jahrzehnten diskutiert. Passiert bisher nichts, Finanzierung läge hier allein beim Bund.
- 9. Kleinteilige Maßnahmen im Hamburger Raum,** wie zweites Gleis Ankelmannstraße – Rothenburgsort auf der Strecke nach Berlin, zusätzliche Weichen am Knotenpunkt Ericus, Elektrifizierung von 1,5 km Bahnstrecke am Högerdamm usw. All das hätte schon seit Jahren passieren können, aber es hieß immer, dafür sei kein Geld vorhanden.
- 10. Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Pinneberg nach Elmshorn,** auch ein altbekanntes Projekt, welches schon längst hätte in Angriff genommen werden können.



Stattdessen verzettelt die DB ihre Planungs- und Baukapazitäten für überflüssige, dysfunktionale Projekte, die zudem die Umsetzung des Deutschlandtaktes behindern, wie die Schließung und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofes Altona nach Diebsteich.

Dieses Projekt soll jetzt, nur für die bahnseitigen Baumaßnahmen, 580 Mio. Euro kosten und 2028 fertig werden. Nach den üblichen Erfahrungen mit DB-Bauprojekten (siehe Beispiel oben) werden das mehr als eine Milliarde Euro bis zu einer Fertigstellung voraussichtlich nicht vor 2030.

## **Prellbock Altona fordert daher von den norddeutschen Bundesländern und der Deutschen Bahn:**

**Verzicht auf kostspielige und klimaschädliche Großprojekte mit langen Realisierungszeiten. Konzentration auf schnell umsetzbare Projekte mit hohem Nutzen für die Fahrgäste. Es gilt der Grundsatz: Der ÖPNV muss zu den Kunden kommen, erst dann wird die Verkehrswende für die Bürger\*innen erfahrbar**

---

### **Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.:**

„*Unsere Beispiele zeigen exemplarisch, was schnell und im Interesse der Fahrgäste getan werden kann. Die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofes Altona nach Diebsteich gehört nicht dazu. Das Projekt ist angesichts der bekannten Fehler, seiner unzureichenden Verknüpfung mit dem restlichen ÖPNV-Netz in Hamburg, sowie seiner nicht evaluierten Klimaauswirkungen umgehend zu stoppen.*“

---

### **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