



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

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**



DB-Studie zur Durchbindung: Drei Jahre gebrütet – herausgekommen ist nichts!

Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e. V. vom 21.1.2023 zur Untersuchung der Deutschen Bahn (DB) zur Durchbindung von Regionalzügen am Hauptbahnhof:

Jeder erfahrene Eisenbahner weiß: Die Durchbindung der am Hauptbahnhof Kopf machenden (= wendenden) Regionalzüge könnte erhebliche Kapazität am Hamburger Hauptbahnhof freisetzen, weil Bahnsteige nicht bis zu einer dreiviertel Stunde durch wendende Züge blockiert würden. Zusätzlich könnten überflüssige Umsteigevorgänge vermieden werden – ein wirksamer Beitrag zur Reduzierung der Überfüllung auf den Bahnsteigen. Alle zwölf den Hamburger Hauptbahnhof anfahrenen RE/RB-Linien machen dort Kopf (wenden), obwohl der Bahnhof technisch als Durchgangsbahnhof ausgelegt ist!

Prellbock hat bereits am 21.8.2021 eine umfassende Studie vorgelegt, welche Regionalbahn-/Regionalexpresslinien am Hauptbahnhof durchgebunden werden können. Diese Studie wurde unter folgenden Prämissen erstellt:

1. Nutzung des vorhandenen Rollmaterials
2. Gemeinschaftsverkehre der Bahnbetreiber, sodass keine Verkehrsverträge gekündigt werden müssen.
3. Keine Vorlaufinvestitionen
4. Beibehaltung aller Anschlussmöglichkeiten in den Ausgangs- und Zielbahnhöfen.
5. Schnellstmögliche Umsetzbarkeit ohne aufwendige Fahrplanänderungen.



Die auf Basis einer 24-Stunden-Echtzeitsimulation erstellte Studie kam zum Ergebnis, dass die Durchbindung folgender hochbelasteter RE/RB-Linien den größten Nutzeffekt für die Fahrgäste hat in der Form, dass Umsteigevorgänge vermieden werden und Reisezeiten sich verkürzen:

- ▶▶ **RE 70 mit RB 41 von Kiel Hbf. nach Bremen Hbf.**
- ▶▶ **RE 4 mit RE 7 von Bremen Hbf. nach Flensburg/Kiel**
- ▶▶ **RE 3 mit RB 61 von Hannover/Uelzen nach Itzehoe.**

Als Ergebnis der Durchbindung ergeben sich auf vielen Verbindungen, z.B. auf der Strecke von Itzehoe nach Uelzen, Fahrzeitgewinne von knapp einer Stunde. Am Hauptbahnhof würde eine komplette Bahnsteigkante frei werden; zwei Fahrzeuggarnituren könnten eingespart werden (bzw. als Reserve dienen oder für Verstärkerfahrten benutzt werden). Die jährlichen Betriebskosten würden um zwei Millionen Euro gesenkt werden.

Die gegen die Durchbindung vorgebrachten Argumente, wie die unterschiedlichen Verkehrsverträge, lassen sich politisch lösen. Die Übertragung von Verspätungen findet auch beim derzeitigen Betrieb statt, und die nicht auf allen Strecken identischen Fahrzeuge können als Übergangsproblem hingenommen werden. Bei der nächsten Runde von Fahrzeugbestellungen wäre das leicht zu korrigieren.

Alles in allem sprechen die klar überwiegenden Vorteile für sich. Daher stellt sich die Frage: Warum weigern sich Nah-SH, LNVG und HVV sowie die entsprechenden Landespolitiker, das Konzept umzusetzen?

Mehr als zwei Jahre lang wurde versucht, die wissenschaftliche Studie von Prellbock totzuschweigen. Nach drei Jahren Verzögerung konnte die DB ihr „Nein-Gutachten“ nicht länger unter Verschluss halten. Wenn die Politik etwas gegen den Klimawandel und für die Verkehrswende tun will, dann sollte die Durchbindung am Hauptbahnhof schnellstens umgesetzt werden. Stattdessen werden in der Presse als Mittel gegen die Kapazitätsengpässe am Hauptbahnhof milliardenschwere Bauprojekte vorgestellt, die frühestens in den Jahren nach 2040 für einige Entspannung sorgen könnten. Aber dann ist das Klima nicht mehr zu retten.

Prellbock fordert:

- ▶▶ Umsetzung der Durchbindung der sechs vorgenannten Linien am Hauptbahnhof zum nächsten Fahrplanwechsel im Juni 2023.
- ▶▶ Sofortige Einrichtung von Durchbindungsverkehren an Wochenenden, um die Betriebsabläufe zu testen und das Personal zu schulen.
- ▶▶ Einen Runden Tisch zwischen HVV, LNVG, Nah-SH, der Politik und den Verkehrsverbänden Prellbock, VCD und Pro Bahn, um Probleme, die angeblich einer Umsetzung der Durchbindung entgegenstehen, anzugehen.

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative und Vorsitzender des Vereins Prellbock Altona e. V.:

„*Es ist überfällig, dass die seit Jahren diskutierte Durchbindung von Regionalverkehren am Hauptbahnhof schnellstens umgesetzt wird, um den Hauptbahnhof zu entlasten und greifbare Verbesserungen für die Fahrgäste zu generieren. Das Verstecken hinter vorgeschobenen Argumenten muss im Interesse der Fahrgäste und des Klimas ein Ende haben. Große Bauprojekte mit langen Ausreifungszeiten leisten keinen Beitrag zur Verkehrswende, sondern belasten in den meisten Fällen das Klima zusätzlich (graue Energie).*“

Michael Jung – Sprecher Prellbock Altona e. V. – Umweltverband

Mitglied Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene – www.buergerbahn-denkfabrik.org

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