



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**



**Total enttäuschend:
Die Fahrgäste nicht im Blick**

**Zwei Jahre schmorte die SMA-Studie
der DB im Senatstresor**

Pressemitteilung Nr. 31 vom 09.07.2024 von Prellbock Altona e.V. zur Vorlage der Studie „SPNV-Durchbindung SH – Hamburg – NDS“, erstellt im Auftrag von DB Netz AG durch SMA und Partner AG

Zur Vorgeschichte: Im Juni 2021 – also vor drei Jahren stellte Prellbock Altona e.V. eine von Prellbock in Auftrag gegebene Studie zur Durchbindung von Regionalbahnlinien am Hamburger Hauptbahnhof vor. Die Studie wurde erstellt vom Büro „ÖPNV in Takt im Takt“, Doege-Knauer&Partner. Mit der Studie sollte das Problem, dass der als Durchgangsbahnhof konzipierte Hamburger Hauptbahnhof zu 2/3 aller Zugbewegungen (ohne S-Bahn) als Kopfbahnhof genutzt wird, angegangen werden, weil die „Kopf“ machenden Züge die Bahnsteige unnötig lange blockieren und der Fahrgastwechsel am Hauptbahnhof geringer ausfällt. Am 27.06.2022 traten wir vor die Presse; unsere Studie ist seitdem abrufbar.

Unsere Studie wurde erstellt unter den Vorgaben:

- ▶▶ Keine Vorabinvestitionen notwendig/erforderlich
- ▶▶ Sofortige Umsetzbarkeit zum nächsten Fahrplanwechsel
- ▶▶ Umsetzung mit dem bestehenden Fahrzeugpark als Gemeinschaftsverkehr der jetzigen Eisenbahnunternehmen im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge
- ▶▶ Umsetzung im Rahmen der jetzigen Fahrplanlagen und Sicherstellung der Anschlüsse in den Ziel- und Ausgangsbahnhöfen
- ▶▶ Ermöglichung signifikanter Fahrzeitverkürzungen



Die Studie ergab, dass sich die Hälfte der derzeit zwölf am Hamburger Hauptbahnhof Kopf machenden (= wendenden) Regionalexpress- bzw. Regionalbahnlinien zu drei starken Durchmesserlinien umgestalten lassen, und zwar

- ▶▶ RE 4 und RE 70 Bremen – Kiel
- ▶▶ RB 41 und RE 7 Bremen – Flensburg / Kiel
- ▶▶ RE 3 und RB 61 Uelzen / Lüneburg – Itzehoe

Das Ergebnis der Studie: erhebliche Fahrzeitgewinne von mindesten einer Viertelstunde (Elmshorn – Harburg) bis sogar einer Stunde (Klecken – Bordesholm) durch vermiedene Umstiege und Wartezeiten am Hamburger Hauptbahnhof, die Einsparung von mindestens einer Fahrzeuggarnitur und eine jährliche Betriebskostensparnis von bis zu zwei Millionen Euro.

Juli 2024 – Die neue SMA-Studie der DB

Die bereits am 27.4.2022 von der DB an den Hamburger Verkehrssenator überreichte SMA-Studie wurde erst jetzt im Juli – mit mehr als zwei Jahren Verzögerung – der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, und **dieses auch noch mit umfassenden geschwärzten Passagen**. Zudem wurde die Studie in einer für die Entscheidungsträger in der Politik völlig unverständlichen Fassung vorgelegt.

Aber zumindest bestätigt die bahnamtliche Studie die Machbarkeit und die positiven Kapazitätsauswirkungen der von Prellbock Altona e.V. vorgeschlagenen Durchbindungen. Andererseits werden lediglich vier RE-Linien durchgebunden, und zwar

- ▶▶ RE 70 auf den RE 3 von Kiel nach Lüneburg/Uelzen
- ▶▶ RE 7 auf den RE4 HVZ von Flensburg / Kiel auf den Verstärker RE4 in der Hauptverkehrszeit und nur auf der Strecke bis nach Tostedt bzw. Buchholz

Alle anderen der insgesamt 20 in der Studie untersuchten Durchbindungsvarianten werden entweder als technisch nicht umsetzbar (8), verbunden mit überwiegenden Nachteilen (7) oder ohne Vorteile (3) eingestuft. Selbst die beiden Vorzugsvarianten werden so gestaltet, dass dafür Vorabinvestitionen getätigt werden müssen. Eine dieser Investitionen ist der derzeit schon seit mehr als zehn Jahren diskutierte Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs an Gleis 9 im Hamburger Hauptbahnhof. Da dieser nach der Studie beigefügten Liste der Investitionen in Bahnanlagen und deren Fertigstellungszeitpunkte erst nach 2030 realisiert wird, legt die DB-Studie den Zeithorizont für die Umsetzung der Durchbindungen auf 2034 fest. **Ein absolutes Armutszeugnis! Damit wird es bis 2034 keine Kapazitätsentlastung am Hauptbahnhof geben!**

Die Studie weist zudem folgende Mängel und Fehlstellen auf:

- 1.** Es wird nicht untersucht, wieviele Fahrgäste/Pendler von der Durchbindung profitieren. **Die Nutzer der Bahn kommen in der Studie so gut wie nicht vor!**
- 2.** Mögliche Reisezeitverkürzungen durch vermiedene Umstiege und Wartezeiten am Hauptbahnhof werden nicht thematisiert.
- 3.** **Die Studie wurde nicht diskriminierungsfrei erstellt**, dem Fernverkehr wurden die Trassenlagen belassen und diese nicht den neuen Erfordernissen angepasst. Daraus folgen die behauptete Nicht-Machbarkeit sowie der „Zwang“ zu Ausbauten.
- 4.** Kosten- und Personaleinsparungen durch eine Durchbindung: Fehlanzeige.
- 5.** Die Liste der Investitionsprojekte, die als Voraussetzung für eine Durchbindung gesehen werden oder die für den Bahnverkehr in Hamburg wichtig sind, weist eigenartige Fehlstellen (VET, Sanierung der Elbbrücken), unrealistische Fertigstellungstermine (Bahnhofsverlegung Altona, Hinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung, S4 Ost) oder unerklärlich lange Realisierungszeiten (trotz vergleichsweise kleinen Investitionsvolumens und hohem Entlastungseffekt) für kleine Projekte (Bahnsteig Gleis 9 Hbf., 2. Gleis Rothenburgsort – Anckelmannplatz) auf. Es fehlt dagegen eine kreuzungsfreie Ein- fahrmöglichkeit aus Richtung Elbbrücken.



6. Es werden für die Durchbindung Fahrzeugtypen unterstellt, die erst noch beschafft werden müssen.
7. Es wird keine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Nahverkehr unterstellt, die aber politisch im Programm „Starke Schiene“ gewollt ist.
8. Die Studie verliert sich über weite Strecken in irrelevanten Nebenbetrachtungen für potenzielle neue Verkehrsprojekte in der Fläche, die aber angesichts der Leistungsabbestellungen von Nahverkehren in Schleswig-Holstein nicht aktuell sind.
9. Die Ergebnisse der Studie werden nicht umsetzungsorientiert präsentiert und geben den politischen Entscheidungsträgern keine klar definierten Aufgaben an die Hand.

Prellbock Altona fordert daher:

1. Testweise Durchführung der Durchbindung von mindestens einer Linie der von Prellbock Altona e. V. vorgeschlagenen Linien, vorzugsweise RE 3 mit RB 61 von Uelzen/Lüneburg nach Itzehoe.
2. Transparente Evaluierung des Fahrgastnutzens der Durchbindung.
3. Bei positivem Ergebnis: Umsetzung der Durchbindung der anderen Linien.
4. Sofortige Verbreiterung des Bahnsteigs von Gleis 13/14 am Hauptbahnhof um mindesten einen Meter, um dem gefährlichen Gedränge in der Hauptverkehrszeit dort entgegenzuwirken. Eine Durchbindung der dort Kopf machenden Züge könnte den Bahnsteig wirksam entlasten, da dann ein Teil der Reisenden nicht umsteigen und den Zug wechseln müsste.

Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e. V.:

„Das Ergebnis der 180.000 Euro teuren Studie ist auf der ganzen Linie enttäuschend. Man merkt der Studie an, dass über deren Inhalte hinter den Kulissen über zwei Jahre hinweg politisch gefeilscht wurde. Dabei gerieten die Fahrgäste im Nahverkehr, die von einer Durchbindung massiv profitieren würden, völlig aus dem Blick. Die Studie ist als Handlungsanleitung für die Politik nicht zu gebrauchen; wirksame Maßnahmen zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs werden weiter auf sich warten lassen. Ein positiver Beitrag zur Verkehrswende sieht anders aus. Der Senat ist jetzt gefordert, politisch eine Durchbindung gemäß dem Prellbock-Konzept von 2021 durchzusetzen, welches indirekt durch die DB-Studie in seiner Richtigkeit bestätigt wurde.“

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