



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**



# Notprogramm zur Bewältigung des Passagieransturms am Hamburger Hauptbahnhof

4.11.2024 Pressemitteilung von Prellbock-Altona e. V. zur Überfüllung des Hauptbahnhofs

Der Hamburger Hauptbahnhof ist häufig in der Presse. Mit der Installation von noch mehr Überwachungskameras hofft die DB die Probleme zu lösen. Weit gefehlt. Denn das eigentliche Problem des Hauptbahnhofs ist weniger die Kleinkriminalität, die durch das vorherrschende Gedränge begünstigt wird, sondern der steigende Passagierandrang, zu dessen besseren Lenkung die DB keine geeigneten Schritte unternimmt.

### Prellbock stellt dazu fest:

Der Hamburger Hauptbahnhof ist mit 535.000\* Passagieren eindeutig der am meisten frequentierte Bahnhof Deutschlands. Das führt an Engpassstellen im Hauptbahnhof zu einem unerträglichen, teilweise sogar gefährlichen Gedrängel.

\*Zahl aus 2019. Bis heute dürften es deutlich mehr sein, aber die DB rückt keine aktuellen Zahlen raus.



Die Überfüllung des Hauptbahnhofs hat sich in den letzten Monaten durch gezielte Maßnahmen der DB AG sogar noch verstärkt. Immer mehr Züge, die eigentlich fahrplanmäßig über Dammtor nach Altona fahren und dort wenden sollten, werden zur Aufhübschung der DB Verspätungsstatistik schon am Hauptbahnhof gedreht, d. h. auch die Rückfahrt beginnt nicht in Hamburg-Altona, sondern am Hauptbahnhof. Sämtliche Passagiere, die eigentlich in Altona oder Dammtor aus- oder einsteigen wollen, müssen jetzt zum Hauptbahnhof fahren und dort von der S-Bahn auf die Fernbahn umsteigen. Das verstärkt natürlich das Gedrängel.

Gleiches gilt für die Umleitung der Züge nach Berlin über Uelzen – Salzwedel – Stendal. Fahrgäste aus dem Hamburger Osten, die eigentlich in Bergedorf oder Büchen für eine Reise nach Berlin hätten einsteigen können, werden jetzt auch über den Hauptbahnhof geschleust.

Zudem lässt die DB immer häufiger Halte von ICE-Zügen, die bis Altona fahren, in Dammtor nicht mehr halten und zwingt somit die Fahrgäste mit dem Fahrtziel Dammtor ebenfalls im Hauptbahnhof umzusteigen.

Auch wird der Bahnhof Harburg nicht zur systematischen Entlastung des Hauptbahnhofes genutzt.

Hinzu kommt noch die seit Jahren kritisierte falsche Fahrgastlenkung über das DB Auskunftssystem Navigator, das Zugverbindungen z. B. von Blankenese nach Frankfurt/Main mit Umstieg im Hamburger Hauptbahnhof ausweist, obwohl fahrplantechnisch auch in Altona ein Umstieg von der S-Bahn in den ICE nach Frankfurt möglich und sogar deutlich komfortabler wäre.

**Aber auch wenn diese hausgemachten „Überfüllungsverstärker“ wegfallen würden, ist der Hauptbahnhof zu eng.** Eine Erweiterung ist derzeit nicht geplant und auch technisch nicht so leicht machbar, auch wenn der vor anderthalb Jahren durchgeführte Architektenwettbewerb etwas Anderes erwarten ließ. Dieser bezog sich aber nur auf den Bau zusätzlicher Büroflächen rings um das eigentliche Bahngelände.

Schlimmer noch, die von der Stadt und der DB geplanten Projekte U5 und Verbindungsbahntlastungstunnel werden den Hauptbahnhof für 10 Jahre in eine einzige Großbaustelle verwandeln und auf den verbleibenden Bahnhofflächen das Gedränge noch weiter verstärken.

**Prellbock hat daher ein Sofortprogramm entwickelt,** welches mit kleinen, schnell umsetzbaren Maßnahmen ohne langen Planungsvorlauf hauptsächlich dazu dient, den Passagierfluss im Hauptbahnhof selber zu beschleunigen und bekannte Engpässe zu entschärfen.

## **Dieses Programm umfasst folgende Punkte:**

- 1. Verbesserung der Beleuchtung** auf den Treppen von der Wandelhalle und dem Südsteg zu den Gleisen, **um den Passagierfluss zu beschleunigen.**
- 2. Wiedereröffnung des Fußgängertunnels** von der U-Bahn-Station Hauptbahnhof Süd zu den Gleisen 5–14, um den Südsteg zu entlasten.
- 3. Alle Treppen zu den Bahnsteigen erhalten zwei Rolltreppen,** von denen je eine auf- und die andere abwärts fährt, um den Passagierfluss zu beschleunigen.
- 4. Gleiches gilt für die neugebauten festen Treppen von der Steintorbrücke** zu den Gleisen 5–14.
- 5. Bau von festen Treppen von der Altmannbrücke zu den Gleisen 5 bis 14,** um den Fußweg aus der südlichen Innenstadt und der Hafencity zum Bahnhof zu verkürzen und den Südsteg zu entlasten.
- 6. Vergrößerung der Fahrstuhlkabinen,** die von der Wandelhalle zu den Bahnsteigen führen, damit dort mindestens zwei Fahrräder, Kinderwagen und/oder Rollstühle hineinpassen.
- 7. Verbreiterung des Bahnsteiges zwischen den Gleisen 13–14** um je rund einen Meter zu beiden Seiten durch Abriss der alten nicht mehr benötigten Gepäckbahnsteige und entsprechender Verschwenkung der Gleise. Damit erhielte dieser Bahnsteig die gleiche Breite wie der Bahnsteig zwischen Gleis 11 und 12.



- 8.** Eine gleiche **Bahnsteigverbreiterung** ist auf dem S-Bahnsteig **zwischen den Gleisen 3 und 4** vorzunehmen.
- 9.** **Sofortiger Baubeginn für den seit fast zehn Jahren geplanten zusätzlichen Bahnsteig für Gleis 9 durch Überbauung des Durchfahrtgleises 10.** Die DB plant eine Umsetzung dieses Projektes erst für Ende des Jahrzehnts!
- 10.** **Als größere Investitionsmaßnahme ist ein neuer Mittelsteg zwischen Südsteg und Wandelhalle quer durch die Bahnsteighalle zu bauen,** mit Ausgängen zum Hachmannplatz und zum Glockengießerwall. Ein solch zusätzlicher Zugang zu den Bahnsteigen war Kernstück des Vorschlages des Pariser Architekten Michael Földeak, dessen Entwurf aber bei dem Architekturwettbewerb zur Neugestaltung des Hauptbahnhofes disqualifiziert und abgelehnt wurde, weil er nicht genügend Büroflächen enthielt.

Bevor DB und Senat wieder neue unrealistische und unfinanzierbare Pläne zur Neugestaltung des Hauptbahnhofes erarbeiten, wäre es im Interesse der Fahrgäste und Bahnhofspassanten vordringlich, die vorgenannten Punkte umzusetzen.

**Prellbock fordert daher eine Runden Tisch mit DB, Senat, Umwelt- und Fahrgastverbänden, um einen Masterplan zur Umsetzung des Sofortprogramms aufzusetzen.**

---

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

„*Dass, was den Fahrgästen tagtäglich an zum Teil lebensgefährlichem Gedränge auf dem Südsteg und an den Bahnsteigen auf Gleis 3 und 4 sowie Gleis 13/14 zugemutet wird, bedarf dringend der Abhilfe. Bei gutem Willen aller Beteiligten ließe sich mit einem vergleichsweise geringen Investitionsaufwand das Sofortprogramm binnen zwei Jahren umsetzen. Hamburg hat einen besseren Hauptbahnhof verdient, der nicht in einem Panikfall zur tödlichen Falle für viele Passagiere werden kann. Es steht in der Verantwortung von DB und Stadt am Hauptbahnhof einen Zustand herzustellen, dass man berechtigterweise von ‚Aufenthaltsqualität‘ sprechen kann.*“

---

info@prellbock-altona.de

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