



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

P R E S S E - I N F O

Andrea Goller
prellbock_presse_AG@mail.de

Andreas Müller-Goldenstedt
prellbock_presse_amg@mail.de
0049 1781806932

Prellbock Altona e. V.
Nernstweg 34
22765 Hamburg

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



**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

**Das 30 Milliarden
Versprechen des
1. Bürgermeisters –
Anspruch und Realität – oder**

Viel Geld macht keine gute Verkehrspolitik

**27.5.2025 Pressemitteilung von Prellbock Altona e. V. zur Regierungserklärung des
1. Bürgermeisters Dr. Peter Tschentscher:**

30 Milliarden Euro sollen in den kommenden fünf Jahren der jetzigen Legislaturperiode in Straßen, Brücken, Schienen und Radwege in Hamburg investiert werden. Das sieht auf den ersten Blick nach einer gigantischen Summe aus. Man könnte fast meinen, angesichts des 500 Milliarden Infrastrukturfonds, den der Bund auflegen will, könnten damit alle verkehrspolitischen Probleme Hamburgs gelöst werden und es brähe das goldene Zeitalter für den ÖPNV in Hamburg an.

Weit gefehlt.

In der Begründung für den Entschließungsantrag im Bundestag für das Sondervermögen heißt es: Das Sondervermögen Infrastruktur ist unter anderem für Investitionen in die Verkehrswege, den Ausbau und die Erneuerung der Energieinfrastruktur, aber auch für Digitalisierung, Forschung, Gesundheit, Betreuung und Bildung wie die Sanierung von Schulen und Krankenhäusern vorgesehen. Bei der Verkehrsinfrastruktur sollen Schienen, Straßen, Brücken und Wasserwege saniert werden.



Das Sondervermögen hat einen Umfang von 500 Milliarden Euro und ist auf zwölf Jahre ausgelegt. 100 Milliarden Euro des Finanzpakets sind direkt für Länder und Kommunen vorgesehen, weitere 100 Milliarden Euro für den Klimaschutz und den darauf ausgerichteten Umbau der Wirtschaft. Dieses Geld soll in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) fließen und dazu beitragen, dass Deutschland bis 2045 klimaneutral wird. (gem. BT-Drs. 10/15096 vom 10.2.35)

Das zeigt, es haben alle Infrastruktursektoren ein begehrlisches Auge auf diese zusätzlichen Mittel geworden. Daher wurde relativ schnell klar, dass von den 500 Milliarden bestenfalls nur rund 100 Milliarden auf die Schiene entfallen werden, also das Bahnnetz und den schienenengebundenen Nahverkehr.

Aber allein den Sanierungsrückstau im deutschen Bahnnetz beziffert die dafür verantwortliche DB InfraGO schon auf weit über 100 Milliarden. Von Neu- und Ausbau ist dabei noch nicht die Rede.

Zum anderen sind die 100 Milliarden Euro, die den Ländern direkt zufließen sollen, für das gesamte Bundesgebiet gedacht und jedes der 16 Bundesländer hat seine eignen Projekte und Begehrlichkeiten. Diese Mittel werden nach dem sogenannten Königsteiner Schlüssel auf die Bundesländer verteilt. Damit entfallen auf Hamburg davon nur rund 2,5 Milliarden, das macht auf 12 Jahre verteilt nur rund 225 Mio. Euro pro Jahr!

Diese 225 Mio. Euro entsprechen ziemlich exakt den Baukosten von einem Kilometer Tunnelstrecke der U5!!!

Also entpuppt sich das 30 Milliardenversprechen des 1. Bürgermeisters als ziemliche Luftnummer.

Anders herum: Wenn angekündigt wird, dass in den nächsten fünf Jahren 30 Milliarden in Straßen, Schiene, Brücken und Gewässer investiert werden sollen, dann sind das 6 Milliarden pro Jahr. Dabei hat Hamburg schon großzügig Investitionszuschüsse des Bundes mit einkalkuliert, obwohl die überhaupt noch nicht vertraglich abgesichert sind. Geht man davon aus, dass diese 6 Milliarden, zu je einem Drittel für Straße, Schiene und Brücken/Gewässer verausgabt werden, dann entfallen auf Investitionen in das Fern-, Regional-S- und U-Bahnnetz nur rund zwei Milliarden pro Jahr.

Damit lassen sich noch nicht einmal die schon offiziell im Koalitionsvertrag verkündeten Investitionen in die z. T. schon im Bau befindlichen Projekte wie

- ▶▶ U5 (Gesamtbaukosten 16,5 Mrd. Euro)
- ▶▶ S4 Baukosten mehr als 2 Mrd. Euro – derzeit herrscht selbst auf den genehmigten Abschnitten ein faktischer Baustopp
- ▶▶ Bahnhofsverlagerung Hamburg Altona (Gesamtprojektkosten 1 Mrd. Euro)
- ▶▶ Bau der S6 nach Osdorf/Lurup (Kosten geschätzt 10 Mrd. Euro)
- ▶▶ U4 Verlängerung über die Elbe nach Wilhelmsburg (2 Mrd. Euro???)
- ▶▶ Die Sanierung der Eisenbahnelbbrücken, die auf rund 5 Mrd. Euro veranschlagt werden, finanzieren.
Gesamtsumme dieser Projekte: knapp 40 Mrd. Euro!

Zudem sind in dieser Auflistung noch nicht die Kosten für den leider offiziell noch immer nicht beerdigten Verbindungsbahntunnel (10 Mrd. Euro) und die Erweiterung des Hauptbahnhofs (Kosten noch unbekannt) enthalten.

Wichtige Projekte, wie die für die Resilienz des Eisenbahnverkehrs in Hamburg notwendige 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen wurden von der Hamburger Politik schon vor einem Jahr trickreich totgerechnet, denn hierfür würden auch rund 5 Mrd. Euro benötigt.

Fazit: Was auf dem ersten Blick nach großem Aufschwung und zukunftsgerichteter Politik aussieht, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als Nebelkerze und Problem.



Prellbock Altona fordert daher:

- 1.** Hamburg muss sich endlich ehrlich machen! Welche Projekte kann sich Hamburg leisten, wo gibt es sinnvolle, kostengünstigere und schneller umsetzbare Alternativen. Der Nutzer des Bahnverkehrs, der Fahrgast und Pendler muss immer im Mittelpunkt aller Überlegungen stehen.
- 2.** Begonnene Projekte wie die U5 und die S4 müssen abgespeckt werden. Die U5 ist bis auf das im Bau befindliche Teilstück bis Borgweg zu begrenzen. Der Rest der Strecke ist als Straßenbahn zu realisieren. Die S4 wird als Gleichstrom-Bahn nur bis Rahlstedt gebaut; auf dem Rest der Strecke ist die Bedienungsfrequenz im Regionalverkehr zu erhöhen.
- 3.** Die Bahnhofsverlagerung nach Diebsteich findet nicht statt, sondern der jetzige Fern- und Regionalbahnhof in Altona wird saniert und modernisiert. Am Diebsteich ist lediglich der Diebsteichtunnel fertigzustellen und der S-Bahnhof mit einem Aufzug auszurüsten.
- 4.** Die U-4 wird bei oberirdischer Linienführung bis Wilhelmsburg verlängert in einer Trassenführung, die spätere eine Fortführung der Strecke bis nach Harburg erlaubt.
- 5.** Die wohl unumgängliche Sanierung der Eisenbahnelbbrücken muss auf Einsparungspotenziale (Sanierung statt Neubau) untersucht und schnellstens in Angriff genommen werden.
- 6.** Schienenanbindung von Lurup/Osdorf erfolgt als Straßenbahn, weil dies nur ein Zehntel so viel kostet, wie eine unterirdische S-Bahnverbindung.
- 7.** Planungen für den Bau des Verbindungsbahntlastungstunnels sind sofort zu beenden. Stattdessen Umsetzung einfacher, kapazitätserhöhender Maßnahmen auf der Verbindungsbahn (zusätzlicher Bahnsteig am Dammtor, Zufahrgleise und ein Überwerfungsbauwerk am Südkopf des Hauptbahnhofes) und sofortiger Beginn der Planung einer 2. Elbquerung.

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

„Die Regierungserklärung des 1. Bürgermeisters soll Aufbruch und Zukunftsfähigkeit vermitteln. Bei genauerem Hinsehen entpuppt sich das Koalitionsprogramm als mutloses „Weiter So“ ohne die realen Projekte wirklich anzupacken. Anstatt sich mutig von unrealistischen Projekten zu verabschieden, werden neue Großvorhaben aufgerufen (Kühne-Oper, Elbdome, Hyperloop und Olympia-Bewerbung), die an den Realitäten des täglichen Hamburger Verkehrsgeschehens voll vorbeigehen. Eine Verkehrswende scheint ohnehin abgesagt zu sein bei einer Politik bei der das Zählen von Autoparkplätzen höhere Priorität genießt als die Stärkung der Resilienz des Hamburger Bahnnetzes und einer konsequenten Hinwendung zur Wiedereinführung der Straßenbahn.“