



VOM UBA ANERKANTER 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**

Die Zeit der Großprojekte ist vorbei

**27.08.2025 Pressemitteilung Nr.27 der Bürgerinitiative Prellbock Altona zum Abendblatt
Sommergespräch mit Verkehrssenator Tjarks veröffentlicht im HA vom 25.8.25**

Realitätsverweigerung, Unkenntnis oder politisch geschicktes Pokern um Finanzmittel vom Bund?
Diese Frage kann man sich stellen, wenn man das Sommergespräch von Verkehrssenator Tjarks mit dem
Hamburger Abendblatt am 25.08.2025 liest.

**Prellbock analysiert die 5 grundlegenden Fehlannahmen des Herrn Senators in dem
Abendblatt-Gespräch:**

1. „Der Verbindungsbahntlastungstunnel ist eine gute Idee“

Ist das politische Höflichkeit gegenüber dem Bund oder schiere Faktenverweigerung? Seit sechs Jahren liegen die berechtigten Einwände der Kritiker zu diesem Projekt auf dem Tisch: Kein Kapazitätszuwachs für die S-Bahn, tiefe Tunnellage mit hohen Baukosten von rd. 10 Mrd. Euro, wovon 2,5 Milliarden auf Hamburg entfallen, S-Bahnstationen in 35 Meter Tiefe mit langen Umsteigewegen und hohen Betriebskosten, acht riesige offene Baugruben in der Stadt mit entsprechenden Verkehrsbehinderungen über Jahre hinweg. Nach Fertigstellung erforderlicher Umbau der Verbindungsbahn für mehrere Milliarden Euro, so dass ein Kapazitätszuwachs dort erst 2045 ff. wirksam würde.

2. „Auf der Bahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Altona können die Züge derzeit nicht pünktlich fahren“

Auf der Verbindungsbahn wurden in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts mehr Züge durchgeschleust als heute. Höhere Kapazitätsanforderungen in der Zukunft sind eher fraglich, da der Deutschlandtakt, wie im sog. 3. Zielfahrplanentwurf vorgesehen, nicht kommen wird und die Güterverkehre aus Skandinavien nach der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung sich deutlich verringern. Zudem lässt sich relativ schnell und kostengünstig eine Leistungssteigerung auf der Verbindungsbahn durch einen zusätzlichen Bahnsteig am Dammtor und jeweils ein zusätzliches Zufahrgleis in den Dammtorbahnhof und in den Hauptbahnhof zu Gleis 14 erreichen.



3. „Der Hauptbahnhof muss erweitert werden. In 20 Jahren werden wir 750.000 Passagiere am Hauptbahnhof haben.“

Die Überlastung des Hauptbahnhofs resultiert vor allem aus dem Mantra der Hamburger und der schleswig-holsteinischen Politik, dass alle Reisenden zum Hauptbahnhof wollen. Dementsprechend werden durch die aktuelle Fahrplangestaltung Umsteigevorgänge an den Hauptbahnhof verlegt, die aber auch in Altona, Harburg oder Bergedorf stattfinden könnten. Wenn, wie bis 1992 alle Züge ins westliche und nördliche Schleswig-Holstein in Altona beginnen oder enden würden, könnte der Hauptbahnhof wirksam entlastet werden. Ferner müssen mehr Fernzüge in den Bahnhöfen Altona, Dammtor, Harburg und Bergedorf halten, sodass Reisende aus den westlichen, östlichen und südlichen Stadtteilen nicht erst zum Hauptbahnhof müssen, um eine Fernreise z.B. nach Berlin, Leipzig München oder nach Köln, Frankfurt, Stuttgart oder in die Schweiz anzutreten. Auch könnten sechs der zwölf am Hauptbahnhof Kopf machenden (=wendenden) Regionalzüge zu Durchmesserlinien verknüpft werden. Dies würde Umsteigevorgänge und erhebliche Kosten einsparen und auf zahlreichen Relationen signifikante Fahrzeitverbesserungen bringen. All diese Maßnahmen sind rein organisatorisch/ fahrplantechnischer Natur und nahezu kostenfrei umsetzbar. Erst danach kommen investive Maßnahmen, wie zusätzliche Treppenabgänge von der Altmannbücke, auf- und abfahrende Rolltreppen an allen Zugängen und ein zusätzlicher Bahnsteig an Gleis 9 usw.

4. „Notwendigkeit einer Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover“

Herrn Tjarks sollte bekannt sein, dass sein niedersächsischer Amtskollege Grant Hendrik Tonne, sowie die Landesregierung in Hannover strikt gegen das Projekt sind und die mit Kommunen und Initiativen abgestimmte Ausbauvariante Alpha-E für die Bestandsstrecke favorisieren. So sagte Minister Tonne auf einer öffentlichen Veranstaltung am 17.8.25: „Wir brauchen jetzt schnell umsetzbare Lösungen statt ferne Großprojekte mit unklaren Grundlagen“. Diese Satz trifft leider auch für viele Hamburger Verkehrsprojekte zu. Für Hamburg kommt hinzu, dass die Neubaustrecke erst in Meckelfeld beginnen soll, aber der Hauptengpass für den Bahnverkehr von Hamburg nach Süden sind die erneuerungsbedürftigen Eisenbahnelbbrücken. Und eine zweite Eisenbahnelbquerung, die eine erhebliche Entlastung für den Hauptbahnhof und eine Rückfallebene für Störfälle bringen würde, wurde – obwohl technisch machbar – trickreich unwirtschaftlich gerechnet.

5. „Die U 5 löst alle Hamburger Verkehrsprobleme ...“

Die Investitionen der Hamburger Verkehrspolitik konzentrieren sich auf die 16,5 Mrd. Euro teure U5, deren Fertigstellung nicht vor 2040 zu erwarten ist. Bis dahin sorgen die Baustellen für erhebliche Verkehrsbehinderungen in der Stadt, wie man an den schon jetzt bestehenden Baugruben für die U5 in Barmbek, Bramfeld und Steilshoop sehen kann. Stattdessen versäumt man den Ausbau eines leistungsfähigen Straßennetzes, welches anstelle hochbelasteter Buslinien besser die Verkehrsbedürfnisse im ÖPNV abdecken würde. Für die Hälfte der Baukosten der U5 bekäme man ein über 300 Kilometer langes Straßennetz in Hamburg!

Und was interessanterweise unerwähnt blieb

- ▶▶ Die Bauverzögerung des Diebsteich Projektes. Die Stadt hat bisher kein Konzept, wie mit dem von der DB – nach Ende des derzeitigen Baustopps – wahrscheinlich errichteten „Hundehütten“-Bahnhof umgegangen werden soll.
- ▶▶ Kein einziges Wort seitens des Verkehrssenators zu Diebsteich versus Altona. Das lässt hoffen und eventuell gibt es geheime Infos zu Diebsteich.
- ▶▶ Kein Wort zu bald 15 S-Bahnhöfen, die teilweise seit 5 Jahren auf eine gute Sanierung warten. Der Gipfel ist dabei S-Bahnhof Berliner Tor.
- ▶▶ Das S4 Projekt ist von erheblichen Bauverzögerung S4 geplagt. Eine Schrumpfung des Projektes auf den Streckenabschnitt bis Rahlstedt und einen Ausbau des Regionalverkehrs bis Bad Oldesloe wird nicht ins Auge gefasst.



- ▶▶ Zum Abriss der denkmalgeschützten Sternbrücke und deren Ersatz durch einen Monsterneubau, der nur durch das sogenannte Aufweitungsverlangen der Stadt möglich wurde – kein Wort! Eine ernsthafte Alternativenprüfung hat es nie gegeben.
- ▶▶ Zum Thema Elbbrückensanierung herrscht Schweigen auf der ganzen Linie. Was ist mit dem groß angekündigten Ingenieurtechnischen Wettbewerb? Wie soll die Sanierung der Freihafenelbbrücke erfolgen, wann kommt die Brücke für die U4? die spätestens ein Jahr nach Einweihung wieder demontiert werden muss, weil sie der Elbbrückensanierung im Wege steht?
- ▶▶ Wo bleibt die Studie zur Nutzung der Güterumgehungsbahn (GUB) für den Regionalverkehr? Diese wurde 2021 vergeben und schmort seit mindestens drei Jahren in den Behördenschubladen. Passen die Ergebnisse nicht?

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

„ Es ist allerhöchste Zeit die Hängepartie für die zahlreichen Eisenbahnprojekte schnellstens zu beenden. Zu allererst müssen die zahlreichen, z. T. jahrelang offenen Baustellen auf mindestens 10 S-Bahnhöfen in Hamburg beendet werden, bevor mit neuen Projekten begonnen wird. Hier scheint eine systematische Baustellenkoordination und -überwachung bei der DB zu fehlen. Ferner muss dringend ein runder Tisch mit Stadt, Bahn und kritischen Fahrgastverbänden und Initiativen eingerichtet werden, um einen Prioritätenfahrplan für die Bahnprojekte in Hamburg unter den neuen Rahmenbedingungen beschränkt verfügbarer Finanzen zu erstellen. Sanierung und Ausbau der Bestandsanlagen müssen eindeutig Vorrang vor irgendwelchen Neubauprojekten haben: Die Stärkung der Güterverkehrs-Hafen-Hinterlandanbindung für Hamburg duldet keinen Aufschub mehr, ebenso die Taktverdichtung im Nahverkehr, wenn die Verkehrswende gelingen soll, daher muss die Sanierung und Kapazitätserweiterung der Bestandsstrecke von Hamburg nach Hannover umgehend beginnen und es darf nicht weitere Zeit mit fruchtlosen Debatten über neue Hochgeschwindigkeitsstrecken vergeudet werden. “