



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**



Überfüllung zu großen Teilen selbstverschuldet

Was sofort getan werden kann

Pressemitteilung Nr. 2 von Prellbock Altona e.V. zur Meldung „Hauptbahnhof Erneuerung verzögert sich weiter“ im Hamburger Abendblatt vom 8.1.2026

Der Hamburger Hauptbahnhof ist häufig in der Presse (jetzt wieder im HA vom 8.1.2026) und mit der Installation von noch mehr Überwachungskameras hofft die DB die Probleme zu lösen. Weit gefehlt. Denn die eigentlichen Probleme des Hauptbahnhofes sind weniger die Kriminalität, die durch das vorherrschende Gedränge begünstigt wird, sondern der steigende Passagierandrang, für dessen bessere Lenkung die DB und der Senat keine geeigneten Schritte unternehmen.



Prellbock stellt fest:

Der Hamburger Hauptbahnhof ist mit 535.000 Passagieren (Zahl aus 2019, heute dürften es deutlich mehr sein, aber die DB rückt keine aktuellen Zahlen raus) eindeutig der am meisten frequentierte Bahnhof Deutschlands. Das führt an bestimmten Engpassstellen im Hauptbahnhof zu einem unerträglichen, teilweise sogar gefährlichen Gedränge.

Die Überfüllung des Hauptbahnhofs hat sich in den letzten Monaten durch 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 wollten, müssen jetzt zum Hauptbahnhof fahren und dort von der S-Bahn und die Fernbahn umsteigen. Das verstärkt natürlich das Gedränge.

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, am Dammtor nicht mehr halten und zwingt somit die Fahrgäste mit dem Fahrtziel Dammtor ebenfalls im Hauptbahnhof umzusteigen. **Zudem werden die Hamburger Fernverkehrsbahnhöfe Altona, Dammtor, Bergedorf und Harburg nicht zur systematischen Entlastung des Hauptbahnhofes genutzt.**

Hinzu kommt 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 selbst wenn diese hausgemachten Überfüllungsverstärker wegfallen würden, ist der Hauptbahnhof zu eng. Der vor drei Jahren durchgeführte Architektenwettbewerb bezog sich im Wesentlichen nur auf den Bau zusätzlicher Shopping- und Büroflächen rings um das eigentliche Bahngelände. Es werden keine Verkehrsflächen erweitert oder Gleise und Bahnsteige vergrößert oder ergänzt. Medial wird jedoch gern der Eindruck erweckt, als würde dieser Anbau Abhilfe schaffen. Die geplanten Shoppingflächen bergen die Gefahr das Gedränge eher zu verstärken als zu verbessern.

Schlimmer noch, das U5-Projekt wird den Hauptbahnhof für 10 Jahre in eine einzige Großbaustelle verwandeln und auf den verbleibenden Bahnhofsfächen das Gedränge noch verstärken.

Prellbock hat daher schon vor Jahren ein Sofortprogramm entwickelt, welches mit kleinen, schnell umsetzbaren Maßnahmen ohne langen Planungsvorlauf hauptsächlich dazu dienen soll, 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 entsprechende 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 Durchfahrleises 10. Die DB plant eine Umsetzung dieses Projektes erst für Ende des Jahrzehnts!
10. Als größere Investitionsmaßnahme ist ein neuer Mittelsteg zwischen Südsteig 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 Foeldeak, dessen Entwurf aber bei dem Architekturwettbewerb zur Neugestaltung des Hauptbahnhofes disqualifiziert wurde, weil er nicht genügend Büroflächen enthielt.
11. Und last but not least: Durchbindung von 6 der 12 am Hauptbahnhof Kopf machenden Regionalbahn-/Expresslinien, um Umsteigevorgänge zu vermeiden. Prellbock hat dazu schon vor 5 Jahren eine detaillierte Studie durchgeführt und die Machbarkeit dieses Vorschlages nachgewiesen, der sich ohne jegliche Vorabinvestitionen sofort umsetzen ließe. Hier blockieren die Politik und die Aufgabenträger HVV, NahSH und LNVG seit Jahren.

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 einen Runden Tisch mit DB, Senat, Umwelt- und Fahrgastverbänden, um einen Masterplan zur Umsetzung des Sofortprogramms aufzusetzen.

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

„Die Entscheidung, die für Pendler aus dem südlichen und westlichen Schleswig-Holstein wichtige Regionalbahnlinie 71 von Altona zum Hauptbahnhof zu verlegen, ist eine Verhöhnung der Pendler und straft alles Gerede von der überlasteten Verbindungsbahn Lügen. Sie wird aber auf jeden Fall die Verspätungsanfälligkeit im Bahnknoten Hamburg erhöhen und die schon jetzt bestehende Überfüllung und drangvolle Enge am Hauptbahnhof, besonders beim Umstieg in die S-Bahn, verstärken. Die Verlegung der RB71 ist eine besondere Belastung für die Pendler, die aus Schleswig-Holstein kommen und bei Airbus arbeiten. HVV und NahSH wären gut beraten, die Entscheidung wieder rückgängig zu machen und die Regionalbahnlinie 71 weiterhin zum Bahnhof Altona zu führen und das Nahverkehrsangebot von Altona nach Schleswig-Holstein auszubauen.“

info@prellbock-altona.de

www.prellbock-altona.de