



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e.V.

PRESSE-INFO

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**



„Jokergleise“ – der Bahnhof Altona hat sie!

Pressemitteilung 15-2026 von Prellbock-Altona e.V.

Eine „Taskforce“ im Bundesverkehrsministerium hat zahlreiche Maßnahmen definiert, damit der Bahnverkehr künftig pünktlicher wird. Darüber wurde in den Medien breit berichtet, aber nicht über die „hidden Champions“ im deutschen Bahnnetz wie den Kopfbahnhof Altona, die heute schon die geforderten Kriterien erfüllen.

Ein Vorschlag hat besondere mediale Aufmerksamkeit gefunden, die sog. „Jokergleise“. Das sind Gleise an Bahnsteigen, die künftig speziell für verspätete Züge freigehalten werden sollen. Ein solcher Vorschlag ist für die ohnehin überlasteten Bahnknoten eher ein Joke(Witz), denn fehlende Bahnsteigkanten sind neben anderen Problemen (Türstörungen, fehlendes Personal, Schaden am Triebfahrzeug, Personen im Gleis, behördliche Maßnahmen, wie die üblichen Ausreden lauten) die Hauptursachen für Verspätungen.

Reservegleise sind für Bahnexperten schon seit jeher eine Notwendigkeit gewesen. Aber diese wurden durch das Bahnmanagement der letzten 20 Jahre konsequent abgebaut, und es wurden Großprojekte wie Stuttgart 21 und Bahnhof Diebsteich geplant und gebaut, die genau das Gegenteil darstellen.



So soll in Stuttgart 21 ein Durchgangsbahnhof mit 8 Gleisen 16 Kopfbahnhofgleise ersetzen, und der planfestgestellte Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich soll mit nur 6 Gleisen, also 25% weniger als Altona jetzt hat, 50 % mehr Verkehr aufnehmen! Jetzt platzen langsam die Seifenblasen der Planer in der DB-Chefetage für Projekte, von denen jeder erfahrene Betriebseisenbahner immer gesagt hat, dass sie in der Praxis nicht funktionieren werden.

Denn wie jeder „Bahner“ weiß, ist die Durchführung eines reibungslosen Eisenbahnverkehrs die tägliche Bewältigung einer Aneinanderreihung von Störfällen in einer Weise, dass der Kunde kaum etwas davon mitbekommt. Daraus resultieren dann Pünktlichkeit und Verlässlichkeit.

Damit die Jokergleise nicht ein „Eintagswitz“ bleiben, fordert Prellbock Altona:

- 1. Sofortiger Baustopp für den Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich, der von vornherein zu klein geplant war.**
- 2. Sofortiger Beginn der Modernisierung und Sanierung des bestehenden Kopfbahnhofs Altona, der bisher immer ausreichend Kapazitäten hatte und Puffergleise zur Abfederung von Verspätungen und baustellenbedingten Umleitungen zur Verfügung stellen konnte.**
- 3. Durchbindung von 6 der 12 Regionalbahnlinien im Hauptbahnhof, der technisch ja ein Durchgangsbahnhof ist, da dadurch die Zahl der Umsteigevorgänge verringert wird und eine Bahnsteigkante frei wird, die dann die gewünschte Reservelfunktion einnehmen kann.**
- 4. Baulich müssen kurzfristig, um eine Leistungssteigerung des Hamburger Bahnhöfe sicherzustellen, am Südkopf des Hauptbahnhofs ein Überwerfungsbauwerk errichtet werden (um eine flexiblere Gleisbelegung zu ermöglichen), der Bahnsteig an Gleis 9 gebaut werden und am Dammtor auf der Westseite ein aufgeständerter Bahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten gebaut werden.**
- 5. Längerfristig wird zur Erhöhung der Pünktlichkeit und um die Resilienz des Bahnknotens Hamburg zu erhöhen, der Bau einer zweiten Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen unumgänglich sein.**
- 6. Prellbock hat schon vor mehr als 10 Jahren darauf hingewiesen, dass mit der Realisierung des Diebsteich-Projekts ein neuer Engpass in das Hamburger Bahnnetz eingebaut wird.**

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

„ Mit einer medienwirksamen Wortwahl, die den seit zwei Jahrzehnten betriebenen Abbau von Bahninfrastruktur kaschieren soll, wird man die Pünktlichkeitsprobleme im Bahnverkehr nicht lösen können. Jetzt sind grundlegende Maßnahmen gefragt. Dazu gehört in erster Linie die Einstellung von Bauprojekten der DB, die einstmals unter dem „Label „Verschlankung der Bahninfrastruktur“ begonnen wurden. Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit im Fernverkehr dürfen nicht zu einer Angebotsreduzierung im Nahverkehr führen, der mit einer Pünktlichkeitsquote von über 90% allemal besser ist als die Pünktlichkeit im Fernverkehr mit nur 60%. Denn 95% aller Bahnreisen finden im Nahverkehr statt“