



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**

Bahninvestitionen in Hamburg im Blindflug ...

Geld für Bahnknoten Hamburg Studie fehlt!

26.5.2026 Pressemitteilung zu den fehlenden Finanzmitteln für die Bahnknoten Hamburg-Studie

Im Rahmen der Olympia-Propaganda des Senats werden in unglaublichem Umfang große Schieneninvestitionsprojekte für Fernbahn, den Regionalverkehr, die S-Bahn sowie die U-Bahn verkündet. Aber ihre Realisierung ist mehr als unsicher.

Gleichzeitig ist aber bekannt, dass der DB das Geld fehlt, auch nur die dringend erforderlichen Instandhaltungs- und Sanierungsprojekte zu finanzieren. Angeblich ist noch kein Euro aus dem (Schulden-)Sondervermögen für Schieneninvestitionsprojekte geflossen und die Außenstände an unbezahlten Rechnungen der DB bei den Bahnbauunternehmen sollen sich auf 3,5 Mrd. Euro belaufen. Die am laufenden Band verkündeten Verzögerungen der Inangriffnahme lang geplanter oder die Fertigstellung im Bau befindlicher Investitionsprojekte ist Ausdruck dieser Situation. In Hamburg betrifft das die Projekte S4, S5, den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Marschbahn nach Sylt, die nicht vor 2039 abgeschlossen sein soll.



Gleichermaßen werden notwendige Streckenreaktivierungen im Hamburger Umland, die z. T. seit Jahrzehnten geplant sind (u.a. Bergedorf – Geesthacht, Kellinghusen – Wrist, Uetersen – Tornesch, Brunsbüttel – Wilster, Neumünster – Ascheberg), immer wieder wegen angeblich fehlender Finanzmittel weit in die Zukunft verschoben. Gleiches gilt für überfällige Sanierungs- und Ausbauprojekte (Bad Oldesloe – Neumünster, viergleisiger Ausbau Pinneberg – Elmshorn).

Viele dieser Bahnbauprojekte bedingen einander, sodass die Verschiebung des einen Projektes zu Verzögerungen bei den anderen Projekten führt. Daher soll schon seit Jahren eine neue Studie zum Mega-Bahnknoten Hamburg erstellt werden, um die Investitionsnotwendigkeiten in die Bahninfrastruktur in der Metropolregion Hamburg in eine sinnvolle Reihenfolge zu bringen und ihre Finanzierung abzusichern. Daran muss Hamburg ein höchstes Interesse haben.

Aber Hamburg streitet sich seit bald zwei Jahren mit dem Bund, wer zu welchen Anteilen diese Studie finanzieren soll. Hier geht es um einen kleinen einstelligen Millionenbetrag, während gleichzeitig für Monsterprojekte wie den Sternbrücken-Neubau über 175 Mio. Euro verballert werden und den man bei Wahl einer anderen Konstruktion für weniger als 100 Mio. hätte errichten können. Gleiches gilt für das mittlerweile völlig absurde Projekt, den Fern- und Regionalbahnhof Altona nach Diebsteich zu verlagern. Auch hier werden Hamburger Steuergelder in noch unbekannter Höhe versenkt, obwohl 78% der befragten Bürger Altonas für eine Modernisierung des jetzigen Bahnhofs an Ort und Stelle eintreten.

Daher muss sich Hamburg an die eigene Nase fassen. Allein die Kosten für die Bewerbungsphase für die Olympischen Spiele belaufen sich auf 18 Mio. Euro. Der parteiische Propagandabrief des 1. Bürgermeisters, der postalisch an 500.000 Hamburger Haushalte versandt wurde, hat 2 Mio. Euro gekostet. Für dieses Geld hätte Hamburg die Bahnknoten-Studie vollständig aus Eigenmitteln finanzieren können. Das wäre für den Wirtschaftsstandort Hamburg besser investiertes Geld als für die Bewerbung für Olympische Spiele in ferner Zukunft.

Prellbock Altona fordert daher:

- 1.** Sollte es bis zum Abschluss des 2. Quartals zu keiner bindenden Finanzierungsvereinbarung für die Bahnknoten Hamburg Studie mit dem Bund kommen, muss Hamburg die Studie aus eigenen Mitteln finanzieren und entsprechend den Hamburger Interessen die Aufgabenstellung für die Gutachter formulieren.
- 2.** Die Studie muss – entgegen den Gepflogenheiten bei anderen Studien – die als gesetzt geltenden Rahmenbedingungen (Deutschlandtakt 3. Zielfahrplanentwurf, Eisenbahnverkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan 2040) kritisch hinterfragen, ebenso wie die Ergebnisse vorangegangener Studien, z. B. zur 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen.
- 3.** Die Studie muss sämtliche Bahnsanierungs-, Ausbau- und Streckenreaktivierungsprojekte in der Metropolregion einbeziehen.
- 4.** Die Studie muss alle Projekte auf Finanzierbarkeit hin untersuchen. Unter Klimaaspekten muss immer der Sanierung und dem Erhalt bestehender Strukturen (hier besonders des Bahnhofs Altona) Vorrang gegeben werden vor Abriss und Neubau.

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

„Die dringend erforderliche „Bahnknoten Hamburg Studie“ darf sich nicht durch kleinkarierte Finanzierungsstreitigkeiten zwischen dem Bund und Hamburg weiter verzögern. Bis zum Vorliegen der Studienergebnisse sind sämtliche Neubauprojekte, sofern sie sich nicht im Endstadium befinden, einzustellen. Die Studie muss für maximale Transparenz sorgen und die Investitionsprioritäten für Schienenverkehrswegeinvestitionen in Hamburg auch unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit in den kommenden 15 Jahren festlegen. Und nur die Einbeziehung kritischer Verbände und Initiativen in die Erstellung der Studie sichert maximale Akzeptanz der Studienergebnisse.“