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

1 Milliarde Euro für nur 15 km Gleisbau?

Zum geplanten viergleisigen Ausbau der Strecke Pinneberg-Elmshorn

PM 39/2026

Die Notwendigkeit eines viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke von Elmshorn nach Pinneberg ist unbestritten. Und je eher, desto besser.

Leider werden von der Politik in Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit der DB die Weichen für das Projekt so gestellt, dass es nur ein Flop werden kann und eine Realisierung vor 2040 eher unwahrscheinlich ist.

Die Ursache dafür ist die Schließung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona und seine Verlagerung nach Diebsteich, was einen zusätzlichen Flaschenhals in das Norddeutsche Bahnsystem einbaut. Das Projekt steht quasi als Weißer Elefant im Raum, wird aber von der DB und der Politik totgeschwiegen.

Was ist das Problem:

Die Mehrheit der Reisenden aus dem Norden und Nordwesten Schleswig-Holsteins wollen nach Altona und ggf. von dort weiter mit der S-Bahn in die Innenstadt. Sie wollen nicht zum Hauptbahnhof. Leider behauptet die schleswig-holsteinische Politik mantramäßig seit Jahren das Gegenteil, ohne es beweisen zu können. **Eine Führung zusätzlicher RE/RB-Züge zum Hauptbahnhof ist aufgrund der Engpässe Verbindungsbahn und Bahnhof Diebsteich nicht möglich**. Daher hat das Land in einer frisierten Studie errechnen lassen, dass sich nur mit einem Streckenausbau der S-Bahn eine Wirtschaftlichkeit ergibt. Und das nur mit einer auf 10 Minuten verdichteten Taktfrequenz der S-Bahn ab Elmshorn. Diese ist nun völlig illusorisch. Zum einen weil die Kapazität des City-S-Bahntunnels in Hamburg und erst recht nicht der S-Bahnsteige am Hauptbahnhof dafür ausreichen. Zum anderen fehlt dem Land Schleswig-Holstein, das derzeit dabei ist, aus Kostengründen massiv Leistungen im Schienenpersonenverkehr abzubestellen, schlichtweg das Geld einen 10-Minuten S-Bahntakt zu bestellen. Ferner wurde dabei nicht bedacht, dass der S-Bahnhof in Pinneberg ein Kopfbahnhof ist und ein aufwendiger Bahnhofsumbau in Pinneberg, ggf. sogar ein Abriss des denkmalgeschützten und gerade sanierten Bahnhofsgebäudes dort erforderlich ist. Zudem greift ein viergleisiger Ausbau nur von Pinneberg nach Elmshorn zu kurz, da die Hauptbahnstrecke von Pinneberg bis nach Eidelstedt nur zweigleisig ist und ebenfalls erweitert werden muss.

Ein Streckenausbau nur für die S-Bahn ist für die Reisenden aus Schleswig-Holstein wegen der um mindestens 20 Minuten längeren Fahrzeit (zudem in Zügen ohne WC) schlichtweg unattraktiv. Darüber können auch zwei zusätzliche Stationen auf dem Weg nach Elmshorn nicht hinwegtäuschen. Die bisherige schnelle Non-Stopp-Verbindung von Elmshorn nach Hamburg-Altona war für viele Pendler höchst attraktiv, eine S-Bahn mit deutlich geringerem Sitz- und Fahrkomfort allerdings nicht. Entsprechende Proteste in den Anliegerkommunen regen sich bereits.

Einen weiteren Fehler begeht das Land, die notorisch teure DB Consulting & Engineering mit den Vorplanungen für den S-Bahnausbau zu betrauen und dann gleichzeitig noch eine Zielbausumme von 1 Mrd. Euro zu nennen. Warum erfolgt hier keine europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen, bei der ebenfalls eine Regionalbahnverbindung planerisch untersucht wird?

Ein Preis von 1 Mrd. Euro für die Herstellung einer Viergleisigkeit auf 15 Kilometer Strecke in topografisch einfachem Gelände, d. h. gut 65 Mio. Euro pro Kilometer Strecke, ist als grotesk überteuert zu bezeichnen. Bestenfalls die Hälfte wäre angemessen.

Prellbock fragt sich auch, ob die S-Bahnvariante nur gewählt wurde, weil man zu viele S-Bahnzüge bei den Herstellern bestellt hat, die man jetzt irgendwie unterbringen muss?

Prellbock stellt fest:

1. Die Fehlentscheidung für die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich zieht weitere Fehlentscheidungen nach sich, nämlich den Streckenausbau für die S-Bahn und nicht die Regionalbahn.
2. Der S-Bahnausbau dürfte an den Engpässen im Hauptbahnhof scheitern, bzw. die politisch verkündete 10-Minuten-Taktfrequenz, die die Fahrgäste über die längere Fahrzeit der S-Bahn hinwegtrösten soll, wird sich nicht störungsfrei darstellen und höchstwahrscheinlich auch nicht finanzieren lassen.
3. Ein viergleisiger Ausbau Pinneberg-Elmshorn für den RE/RB-Verkehr käme auch dem Fern- und Güterverkehr zugute. Mehr IC/ICE Züge nach Sylt und Flensburg wären denkbar.
4. Die Beibehaltung des jetzigen Bahnhofs Altona zumindest für den Regionalverkehr würde eine Taktverdoppelung im RE/RB-Verkehr erlauben, wenn die Züge wechselweise nach Altona oder zum Hauptbahnhof geführt würden. Das wäre sicher die von den Reisenden am meisten befürwortete Option! Aber die wurde bei der Untersuchung der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung nicht befragt.

Prellbock Altona fordert:

- Sofortiger Ausbau der Strecke Pinneberg – Elmshorn für den RE/RB Verkehr auf vier Gleise bis spätestens 2032.
- Führung jedes zweiten fahrplanmäßigen Zuges zum jetzigen Kopfbahnhof Altona.
- Aufgabe des Diebsteich-Projekts, das einen neuen Flaschenhals in das Bahnnetz in die Metropolregion Hamburg einbaut.

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

„So begrüßenswert die jetzige Initiative der schleswig-holsteinischen Landesregierung ist, den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Pinneberg-Elmshorn zu beschleunigen, umso bedauerlicher ist die falsche Aufgleisung des Projekts nur für den S-Bahnverkehr, welches die bestehenden Kapazitätsprobleme eher vergrößern denn verringern dürfte. Völlig unverständlich ist die Beauftragung der DB InfraGO mit der Vorplanung für das Projekt, da sich bisherigen Planungen der DB als zu teuer, langwierig und umständlich herausgestellt haben. Ein internationaler Planungswettbewerb wäre angesichts der Projektdimension angemessen. Die von dem Projekt tangierten Kommunen sind frühzeitig in die Planungen einzubeziehen. Das oberste Ziel muss sein, leistungsfähige und schnelle Bahnverbindungen für die Pendler aus Schleswig-Holstein zur Verfügung zu stellen."

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