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



© Tomas G/pixabay.com

Überfüllung am Hauptbahnhof: DB und Hamburger Politik rat-, mut-, hilf- und ideenlos

Die Überfüllung am Hauptbahnhof nimmt weiter zu. Kritische Engpasssituationen treten gehäuft am Bahnsteig 13/14 auf. Kurzfristige Abhilfe scheint nicht in Sicht.

Die Ausgangslage ist vertrackt:

- Hamburg wünscht sich den Bau der U5. Der Bau des Innenstadtabschnitts dieser Linie würde den Hauptbahnhof für die nächsten 10 Jahre in ein komplettes Chaos verwandeln. Zudem wird das Projekt mangels Finanzierbarkeit immer unwahrscheinlicher.
- Gleichzeitig wird die bevorstehende Sanierung/Erneuerung der Eisenbahn-Elbbrücken in den nächsten 10 Jahren zu massiven Verkehrsproblemen am Hauptbahnhof führen.

PM 40/2026

- Durch die geplante Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich wird noch mehr Verkehr, besonders aus dem Hamburger Westen (Einflussbereich der S1), zum Hauptbahnhof gelenkt und verstärkt die Überfüllung dort.
- Nichtsdestotrotz wollen die Aufgabenträger HVV, NahSH und LNVG immer mehr Verkehre zum Hauptbahnhof leiten.
- Das nach einem Architekturwettbewerb vorgestellte „Erweiterungskonzept für den Hauptbahnhof“ dient im Wesentlichen nur dem Neubau von Büroflächen im Umfeld des Hauptbahnhofes, jedoch nicht einer Verbesserung der Verkehrsführung oder Erweiterung der Gleisanlagen.

Prellbock fragt:

1. Wie kommen die landauf, landab genannten Passagierzahlen von 535.000 pro Tag am Hauptbahnhof zustande?
2. Von wann ist die jüngste Zählung? Gibt es eine Zahlenreihe der letzten 10 Jahre?
3. Was beinhalten diese Zahlen? Nur die Bahnreisenden? Auch die Passanten, die nur von der Innenstadt nach St. Georg wollen? Auch die Umsteiger z. B. von der U1/U3 zur U2/U4? Wie viele sind davon reines Einkaufspublikum für die Shoppingzeile in der Wandelhalle? Wie verteilen sich die Passagierzahlen auf die einzelnen Bahnsteige? Nach unserer Beobachtung sind die Passagierkonzentrationen auf den Bahnsteigen 1/ 2 und 3/ 4 (beides S-Bahn) und Gleis 13/14 (Fernbahn) am größten.
4. Gibt es eine auf aktuellen Zählungen beruhende Reisenden-/Passantenstrom-Analyse? Wurde je der Tagesgang und die Saisonalität der Passagierströme untersucht?
5. Auf welcher Basis beruht die Schätzung der DB von 750.000 Passagieren pro Tag im Jahr 2035?

Kurzfristige Maßnahmen

Da kurzfristig eine Lösung mit umfassenden baulichen Maßnahmen, wie z. B. ein Stumpfgleis 15 unter Nutzung des Atombunkers, nicht realistisch ist, schlägt Prellbock folgende kurzfristige Maßnahmen vor, gestaffelt nach dem Umfang der vorzunehmenden Investitionen:

1. Konsequente Nutzung aller Hamburger Fernbahnhöfe Altona, Dammtor, Bergedorf, Harburg, damit Reisende für den DB Fernverkehr nicht erst von den Außenbezirken zum Hauptbahnhof reisen müssen, um z. B. von Bergedorf nach Berlin oder von Harburg nach München zu kommen.
2. Durchbindung von sechs RE/RB-Linien von Kiel/Flensburg nach Bremen bzw. von Uelzen/Lüneburg nach Itzehoe. Das verhindert unnötige Umsteigevorgänge am Hauptbahnhof und entlastet die Bahnsteige.

   Diese beiden Maßnahmen sind sofort, ohne lange Vorlaufzeit und faktisch ohne Kosten zum nächsten Fahrplanwechsel umsetzbar, wenn der Wille vorhanden wäre.
3. Umstellung sämtlicher Lampen auf moderne LED-Beleuchtung. Dunkle Eckenerzeugen ein subjektives Unsicherheitsgefühl und verlangsamen daher den Passagierfluss.
4. Mit geringem Investitionsaufwand ließen sich sämtliche Treppenauf- und -abgänge mit jeweils auf- und abwärtslaufenden Rolltreppen versehen, damit der Passagierfluss beschleunigt wird.
5. Ein zusätzlicher Treppenabgang von der Altmannbrücke (hier nur Festtreppe aus Platzgründen zu den Bahnsteigen) würde die Bahnsteigbefüllung gleichmäßiger verteilen. Jeder Passagier, der nicht über den überfüllten Südsteg muss, verringert die Überfüllung dort.
6. Wiedereröffnung des bestehenden Passagiertunnels von allen Fernbahnsteigen zur U-Bahnhaltestelle der U1/U3.
7. Neubau zusätzlicher Aufzüge von allen Bahnsteigen zum Südsteg. Dies geht räumlich zulasten der Imbissbuden, auf die aus Gründen der Platzökonomie auch verzichtet werden kann.

8. Verbreiterung des Bahnsteigs Gleis 13/14 nach jeder Seite um rund einen Meter zulasten der nicht mehr benötigten Gepäckbahnsteige.

9. Größere Investitionsmaßnahmen, die sich erst in einigen Jahren realisieren lassen, würden zu einer Optimierung der Betriebsführung am Hauptbahnhof beitragen und dadurch die Überfüllung auf einzelnen Bahnsteigen reduzieren. Das wären:

   - Bau eines neuen Bahnsteigs mit 2 Kanten am Dammtorbahnhof auf der Seite des Dag-Hammarskjöld-Platzes,
   - Bau eines zusätzlichen Gleises von der Brücke Rentzelstraße zum Dammtorbahnhof,
   - Bau eines zusätzlichen Einfahrgleises von der Lombardsbrücke nach Gleis 13/14 Hbf.,
   - Bau eines Überwerfungsbauwerks am Südkopf des Hbf., um die Gleisbelegung zu flexibilisieren,
   - Bau eines zusätzlichen Bahnsteiges auf dem Durchfahrtgleis 9.

Prellbock Altona fordert:

- die DB und die Hamburger Politik auf zu erklären, ob und wann die vorgenannten Maßnahmen realisiert werden können. Bisher ist immer nur zu hören, was, warum und wie nicht geht.
- die Erstellung eines Sofortmaßnahmenkatalogs, unterlegt mit Finanzierungszusagen und Realisierungszeiträumen. Es kann nicht sein, dass der Einbau von vier zusätzlichen Festtreppen von den Bahnsteigen zur Steintordammbrücke am Hauptbahnhof wie geschehen mehr als drei Jahre gedauert hat.
- die Sanierung und Modernisierung der bestehenden Fernbahnhöfe (Altona, Dammtor, Bergedorf und Harburg) in Hamburg, damit diese mit ihrer Reservekapazität einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung des Hauptbahnhofes leisten können.

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

„Die zum Teil lebensgefährliche Überfüllung auf dem Südsteg und auf einzelnen Bahnsteigen des Hauptbahnhofs verlangt nach raschen und pragmatischen sowie schnell umsetzbaren Lösungen. Die Zeiten, in denen mit Scheinaktivitäten und aufwendigen Architekturwettbewerben von den wahren Problemen abgelenkt werden konnte, sollten vorbei sein. DB, die Hamburger Politik und die Aufgabenträger sind jetzt gefordert, sich an einem runden Tisch zusammenzusetzen und die vorgeschlagenen kleinteiligen Maßnahmen, die ja keineswegs einen späteren größeren Umbau des Hauptbahnhofes ausschließen, schnellstmöglich umzusetzen. Es darf nicht weiter wie in den vergangenen Jahren Zeit mit hochfliegenden Plänen, aber faktischem Nichtstun vergeudet werden. Hamburg braucht einen gut und reibungslos funktionierenden Hauptbahnhof, der zuerst den Bedürfnissen der Bahnreisenden und nicht der Immobilienwirtschaft gerecht wird.“

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

Panorama-Bericht zur Hbf-Überfüllung
https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/hamburg-ein-bahnhof-am-limit,panoramadrei-468.html