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**

# Nach fehlgeschlagener Generalsanierung: Jetzt Einschränkung des Zugverkehrs Hamburg – Berlin?

### Pressemitteilung 41/2026 von Prellbock Altona e.V.
### Zur Einberufung der Expertenkommission „Robuster Fahrplan“ durch die DB

PM 41/2026

## Die Ausgangslage:

Mehr als zehn statt ursprünglich neun Monate lang wurde an der Bahnstrecke Hamburg – Berlin herumsaniert, und zwar zu Kosten, die von ursprünglich 2,2 Mrd. Euro auf 2,7 Mrd. Euro angestiegen sind. Keiner weiß, wo das Geld versickert ist. Die DB hüllt sich in Schweigen, und selbst der Bundesrechnungshof sieht bei den Generalsanierungen „gravierende Fehlentwicklungen“. Die zur Begründung der Generalsanierungen vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen seien „fehlerhaft und nicht belastbar“ (so gleichlautende Berichte von dpa, Spiegel und Die Zeit vom 26.10.26). Zudem ist nach Abschluss der Generalsanierung die Störanfälligkeit so hoch wie zuvor, und die Unpünktlichkeit hat eher zugenommen.

Jetzt schlägt der ehemalige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Bahnbeauftragte der Bundesregierung Enak Ferlemann, der einstmals Hamburg mit dem sogenannten Ferlemann-Tunnel (heute Verbindungsbahnentlastungstunnel = VET) zu beglücken versuchte, vor, zur Erhöhung der Pünktlichkeit den fahrplanmäßigen Zugverkehr auszudünnen. Das heißt für die Strecke Hamburg – Berlin, die bis zum Beginn der Generalsanierung gut funktionierende halbstündige Zugverbindung nach Berlin wieder auf einen Stundentakt einzudampfen.

Ein Vorschlag, der an die Schildbürger erinnert. Man reibt sich die Augen:
*„So ein Kunststück muss man erstmal schaffen: Milliarden für eine Verbindung zu kassieren, die nachher weniger leistet als zuvor. Die DB schafft sich selbst ab: Kein Zugverkehr – schafft keine Verspätungen.“*

## Prellbock stellt dazu fest:

1. Die Reduzierung des Zugangebotes auf dieser Strecke ist Resultat der falsch geplanten Generalsanierung der Strecke:

   - Es wurden nicht an allen Haltepunkten auf der Strecke Durchfahrtgleise errichtet, damit schnellere ICEs die langsamer fahrenden Regionalbahnen überholen können. Die fehlende Möglichkeit, langsamer fahrende Regionalexpresszüge überholen zu können, ist eine der Hauptverspätungsursachen.
   - Es wurde versäumt, lange Überholgleise für Güterzüge einzubauen, die es erlaubt hätten, Güterzüge „fliegend zu überholen“, d. h. die Güterzüge müssten nicht vollständig beim Überholvorgang abgebremst werden, sondern könnten mit verminderter Geschwindigkeit weiterfahren. Dies spart enorm viel Energie ein und verringert den Verschleiß an den Bremsen, reduziert die Lärmbelastung und verflüssigt den Betriebsablauf auf der Strecke.
   - Es wurde in Büchen nicht das dringend benötigte Unterwerfungsbauwerk (zur Vermeidung der ebenerdigen Kreuzung der Schnellfahrstrecke Hamburg-Berlin) für die Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg errichtet, welches drei zusätzliche Fahrplantrassen pro Stunde pro Fahrtrichtung auf der Bahnstrecke Hamburg-Berlin geschaffen hätte.
   - Der voreilige Ausbau des LZB-Zugsicherungssystems bei der Generalsanierung, welches anschließend nur auf Teilstrecken wieder installiert wurde, führt zu einer Verminderung der Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h auf 160 km/h auf einem Großteil der Strecke. Dies verringert die Streckenleistungsfähigkeit signifikant und verlängert die Fahrzeiten.

2. Die Mär vom überlasteten Streckennetz der DB wird regelmäßig aufgetischt, um von anderen Problemen abzulenken. Sie ist aber falsch. In der Schweiz ist die Zugbelastung pro Kilometer Strecke doppelt so hoch wie in Deutschland, weil dort das Netz effizienter betrieben und besser instand gehalten wird.

3. Das Problem besteht in den Bahnknoten Berlin und Hamburg. In Berlin ist der Bahnhof Spandau zu eng. Der Hauptbahnhof ist hoch belastet, weil seit mehr als 6 Monaten durch die Sanierung des Stadtbahnviadukts nur acht statt 14 Bahnsteigkanten zur Verfügung stehen. In Hamburg hat die DB es in den letzten zehn Jahren nicht geschafft, den nicht einmal fünf Kilometer langen eingleisigen Streckenabschnitt Ankelmannplatz – Rothenburgsort auf der Berliner Strecke zweigleisig auszubauen. Das hätte z. B. während der zehnmonatigen Generalsanierung locker geschehen können.

## Prellbock Altona fordert

- Beibehaltung einer halbstündigen Zugverbindung von Hamburg nach Berlin
- Davon muss jeder zweite Zug auch in Bergedorf halten, um die Verkehrsanbindung des Hamburger Ostens nach Berlin zu verbessern und den Hauptbahnhof zu entlasten.
- Erweiterung des Untersuchungsauftrags für die Kommission „Robuste Schiene“ auf die Untersuchung der kapazitätsbegrenzenden Engpassstellen im DB-Netz und wie diese schnellstmöglich beseitigt werden können.

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

„Die Züge auf der Strecke Hamburg – Berlin sind heute schon gut ausgelastet. Die Halbierung des Angebots heißt, die verbleibenden Züge werden noch voller, besonders, weil die DB auf dieser Strecke schon die von der Sitzplatzzahl größten Züge, die ihr zur Verfügung stehen, einsetzt. Die Einsteigevorgänge in übervolle Züge dauern erfahrungsgemäß deutlich länger und das bedingt unpünktliche Züge. Die Angebotshalbierung ist ein fahrgastfeindlicher Irrweg. Die frei werdenden Slots werden über kurz oder lang von privaten Betreibern wie Flixtrain und Italo übernommen. Dann kommt die DB mächtig unter Druck und es wird zu Umsatzeinbußen bei DB-Fernverkehr auf dieser profitablen Rennstrecke kommen. Auch wenn solche Vorschläge vom ehemaligen Bahnbeauftragten der Bundesregierung kommen, zeugen sie nicht von tiefgehender Kenntnis des Bahnbetriebs in Deutschland.“

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