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

Sinnvolle Projekte nicht auf die lange Bank schieben

Pressemitteilung 43/2026 von Prellbock Altona e. V.
Zum geplanten Ausbau der Güterumgehungsbahn für den Regionalverkehr

PM 43/2026

Die Nutzung der nördlichen Güterumgehungsbahn in Hamburg für den Regionalverkehr ist eine Forderung, die Prellbock schon 2019 erhoben hat. 2021 wurde dazu von dem sogenannten Dialogforum „Schiene Altona“ eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die Studie war schon 2023 fertig, schmorte aber fast vier Jahre lang in den Schubladen der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Vor wenigen Tagen wurden die Ergebnisse auszugsweise der Öffentlichkeit vorgestellt. Die vollständige Studie wird leider weiterhin unter Verschluss gehalten.

Von den in der Studie untersuchten Varianten kristallisierte sich vorerst nur eine als schnell umsetzbar und wirtschaftlich heraus. Das ist der Ausbau der bestehenden Bahnstrecke der Güterumgehungsbahn zur vollen Zweigleisigkeit bis Barmbek und Einrichtung eines Regionalverkehrs (z. B. mit den bekannten, wegen ihres Fahrkomforts beliebten und bewährten Nordbahn-Zügen) von Pinneberg nach Barmbek im Halbstundentakt und einer Taktverdichtung auf 15 Minuten von der S-Bahnstation Elbgaustraße nach Barmbek in der Hauptverkehrszeit.

Dieses Projekt wird von Prellbock Altona eindeutig begrüßt!

Leider wurde auch gesagt, dass nun als nächster Schritt eine weitere Studie zur Konkretisierung dieses Projektes erforderlich sei, ohne zu sagen, wann und von wem diese Studie in Auftrag gegeben und bezahlt wird. Gleichzeitig bremste die Hamburger Politik in Person von Finanzsenator Dressel und Verkehrssenator Tjarks die Erwartungshaltung der Öffentlichkeit, in dem beide betonten, dass dieses Projekt erst nach Fertigstellung der anderen großen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Projekte in Hamburg (U5, U4, nach Wilhelmsburg, S4 Ost, S6, Elbbrückensanierung usw.) „an die Reihe“ käme. Wer eins plus eins zusammenzählen kann, weiß, dass das nicht vor 2040 oder später sein dürfte. Das käme einer Beerdigung zweiter Klasse eines sinnvollen Projekts mit hohem Nutzen für die Pendler gleich.

Prellbock Altona fordert daher:

1. Beauftragung der Studie zur Detaillierung der Rumpfstrecke Pinneberg – Barmbek innerhalb der nächsten 6 Monate.
2. Dabei muss diese Studie im Detail klären:
   - welche Brückenwiderlager der einstmals als zweigleisige Strecke trassierten Güterumgehungsbahn verwendbar sind
   - welche Baumaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau erforderlich sind
   - welche Grundstücke schon jetzt für die Unterwegshaltestationen zu erwerben und planerisch zu sichern sind
   - welche Möglichkeiten eines möglichst kostengünstigen Ausbaus es ohne Aufweitung der Gleismittenabstände gibt, da diese Strecke mit nie mehr als 80 km/h befahren wird (eine Aufweitung der Gleismittenabstände nach DB-Neubaustandards hätte zur Folge, dass die Bahndammkrone verbreitert und zahlreiche (teure) Stützmauern gebaut werden müssten)
   - wie sich eine Verlängerung der Strecke von Pinneberg nach Norden über Tornesch bis nach Uetersen gestalten lässt, weil sich der Bahnhof Pinneberg wegen der räumlichen Enge nur bedingt zum Wenden der Züge eignet. Damit hätte man auch gleich das Problem der Reaktivierung der Bahnstrecke von Uetersen nach Tornesch erschlagen. Zugleich ist dort auf dem ehemaligen Werksgelände ausreichend Abstellplatz für die Züge vorhanden.
   - Und last but not least müssen die bisher grob genannten Kosten von 600 Mio. Euro für das Projekt Pinneberg-Barmbek verlässlich detailliert werden, damit schnellstmöglich die Bezuschussung des Ausbaus dieser Strecke beim Bund beantragt werden kann.
3. Zuvor muss allerdings die Studie in vollem Umfang der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und der Geheimniskrämerei ein Ende bereitet werden.
4. Fertigstellung der Rumpfstrecke Pinneberg-Barmbek bis Ende 2032, wenn der heutige Güterverkehr auf dieser Strecke weitestgehend über die neue Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung geleitet wird.

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

„Unabhängig vom Realisierungsstand der anderen großen Schienenpersonennahverkehrsprojekte im S- und U-Bahnbereich muss der Ausbau der Güterumgehungsbahn für den schnellen Regionalverkehr schnellstmöglich in Angriff genommen werden. Denn er lässt sich unabhängig von den anderen Projekten realisieren und trägt massiv zur Entlastung des Hauptbahnhofes bei. Diese neue Regionalbahnstrecke ist die überfällige Tangentialverbindung im Hamburger Norden und würde die Fahrzeit für viele Pendler aus Schleswig-Holstein, die nicht in die Innenstadt müssen, signifikant verkürzen. Die sehr begrüßenswerten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Güterumgehungsbahn dürfen nicht durch das politische Kleinklein und die Umsetzungsprobleme der anderen ÖPNV-Projekte in Hamburg in der Versenkung verschwinden. Aus dem jetzt vorgestellten Konzept wird nur dann ein erfolgreiches Projekt, wenn nach dem ersten Schritt (Feststellung der prinzipiellen Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit) umgehend der zweite Schritt zur Klärung der offenen Fragen für eine schnelle Umsetzung folgt."

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