

Kultur der Stadtentwicklung in Hamburg **Potentiale des Schienenverkehrs** für eine lebenswerte Zukunft



Informations- und Diskussionsveranstaltung der Stiftung StadtLandKunst im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765

Die globalen Klimaschutzziele erfordern eine Transformation der Städte: Weniger Versiegelung der Flächen, weniger fossile Energie, bessere Luft, soziale Gerechtigkeit. Die Transformation der Mobilität ist dabei eine der Herausforderungen und zugleich eine große Chance für mehr Lebensqualität.

Wir schauen auf die Potentiale des Schienenverkehrs in Hamburg: Wie kann das Angebot sinnvoll für die Stadtentwicklung erweitert und gleichzeitig eine Entlastung des Hauptbahnhofs erreicht werden?

Termin: Montag, 13.10.2025, 9-13 Uhr

Ort: Haus der Patriotischen Gesellschaft, Reimarus-Saal, Trostbrücke 6, 20457 HH

Begrüßung: Dr. Willfried Maier, Patriotische Gesellschaft von 1765

Iris Neitmann, Arch.BDAao, Stiftung StadtLandKunst: Anlass und Themen

Moderation: Christian Hinkelmann, Journalist

Einführung: Lars Hansen, IT - Experte: Zum Stand der Planungen und Realisierungen

Ideenbeiträge: Vier Konzepte von Fachverbänden

Podiumsrunden mit Gästen aus Verkehrsplanung, Stadtentwicklung, Tourismus und Logistik

Schlussrunde mit Vertreter:innen der Hamburgischen Bürgerschaft und dem Publikum

Fazit der Stiftung zur Veranstaltung und Ausblick 3.1.2026

Potentiale des Schienenverkehrs Metropolregion Hamburg Fachveranstaltung am 13.10.2025 Auszug „NEWS“ der Website StadtLandKunst-Hamburg.de Fazit der Veranstalterin S.2

13. OKTOBER 2025

POTENTIALE DES SCHIENENVERKEHRS FÜR EINE LEBENSWERTE ZUKUNFT

Stiftung StadtLandKunst ist Gastgeberin der Informations- und Diskussionsveranstaltung im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765.

Die globalen Klimaschutzziele erfordern eine Transformation der Städte: Weniger Versiegelung der Flächen, weniger fossile Energie, bessere Luft, soziale Gerechtigkeit. Die Transformation der Mobilität ist dabei eine große Herausforderung und zugleich eine Chance für mehr Lebensqualität.

Die Veranstaltung schaut auf die Potentiale des Schienenverkehrs in Hamburg: Wie kann das Angebot sinnvoll für die Stadtentwicklung erweitert und gleichzeitig eine Entlastung des Hauptbahnhofs erreicht werden?

Nach einer Begrüßung durch Dr. Willfried Maier (Patriotische Gesellschaft) und Einführung durch Iris Neitmann (Stiftung StadtLandKunst) erläutert Moderator Christian Hinkelmann den Ablauf der Veranstaltung. Lars Hansen (IT-Experte) gibt eine Übersicht über den aktuellen Stand der Planungen und Baumaßnahmen im Schienenknoten Hamburg.

Vier Fachverbände stellen in kurzen Impulsbeiträgen ihre Ideen vor: Dr. Holger Busche/S4F, Michael Jung/ Prellbock Altona e.V., Mathias Bölkow/ Pro Bahn, Jonas Spanier/ VCD (vorgetragen d. Iris Neitmann).

Nach kurzer Pause diskutieren im Fachpodium: Roy Kühnert/ Logistikinitiative Schleswig-Holstein, Wolfgang Raike/ Tourismusverband Hamburg e.V., Jörg Penner/ Architekt und Stadtplaner sowie Alexander Montana/ VCD.

In der Schlussrunde befragt Christian Hinkelmann zunächst Ole Buschhäuser/ SPD und Heike Sudmann/ Die Linke, öffnet dann die Diskussion zum Publikum. Am Schluß wird deutlich: Das wird der Beginn weiterer Zusammenarbeit der Beteiligten.

Eine zusammenfassende Dokumentation der Veranstaltung ist in Vorbereitung.

Impressionen der Veranstaltung (Fotos von Neitmann, Dr. Nieser, Pöhlmann):



Allen Referenten, den Gästen auf dem Podium, dem Moderator und dem engagierten Publikum danken wir herzlich für die spannenden Beiträge, die einen Einstieg bedeuten in die öffentliche Diskussion zum Schienennknoten der Metropolregion Hamburg.

Unser Fazit bezieht sich auf die Erkenntnisse aus der Veranstaltung und Rückfragen an Referenten. Um einige Ideen im Kontext zu verstehen, haben wir Übersichtspläne erstellt, die wir beifügen.

1. Einschätzung der Ausgangssituation

Alle Referent:innen sind sich einig, dass die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene im Personen- und im Güterverkehr wichtiger Teil der notwendigen Transformation der Mobilität ist. Der VET werde die aktuellen Probleme weder grundsätzlich, noch zeitnah, noch zu angemessenem Aufwand lösen.

Der Hauptbahnhof und der gesamte Schienennknoten der Metropolregion Hamburg sind derzeit überlastet und müssen zukünftig weitere Schienennverkehre aufnehmen, resultierend aus geplanten und z.T. bereits gebau-ten neuen Schienennverbindungen im Regional- und Fernverkehr.

Ergänzende Schienennverbindungen für Personenverkehre zwischen Hamburg und der Metropolregion sind vielfach bereits angedacht, geplant oder schon realisiert. Für den Güterverkehr von/ nach Schleswig-Holstein, Skandinavien und Richtung Süden wird die Situation als völlig unzureichend bezeichnet. Für Resilienz und Redundanz wird eine zweite Elbquerung als erforderlich erachtet.

2. Lösungsansätze/ Ideen im Überblick

Eine Entlastung des Hauptbahnhofs wird vor allem angestrebt durch Umleiten von Verkehren, verstärkte Nutzung der peripheren Bahnhöfe und eine Kapazitätsverbesserung aller einzelnen Bahnhöfe und Gleistrassen.

Die Reaktivierung von Bahnsteigen am Berliner Tor wird befürwortet. Ein Bahnhofsneubau am Berliner Tor im Bereich bestehender Hauptverkehrsstraßen, wie von Jonas Spanier/ VCD vorgeschlagen, wird jedoch überwiegend kritisch gesehen, da Planung und Bau sehr viel Zeit erfordern.

Für die erwarteten Güterverkehre aus Skandinavien nach Süden und von der „Energieküste SH“ zum Hafen und nach Maschen werden Anforderungen und Vorschläge für Trassen formuliert.

Für die als notwendig erachtete 2. Elbquerung gibt es mehrere Ideen.

3. Hbf

Die Zahl der Bahnsteige des Hauptbahnhofs ist deutlich zu klein. (Z.Vergl.: J.Spaniers Konzept „neuer „Bahnhof Berliner Tor“ erhöht die Zahl der Bahnsteige von 12 auf 33.)

Es gibt zum Hbf bereits viele Ideen, z.B. zusätzliche Brückensteige für Passagiere (Arch. Földeak, Paris) und einen Wettbewerbssieger-Entwurf zur Erweiterung des Bahnhofsgebäudes (bof architekten, Hamburg) und Auflistungen vieler Teilmaßnahmen von M.Jung.

Kapazitätsverbesserungen innerhalb des bestehenden Hauptbahnhofs waren jedoch zur Begrenzung des Veranstaltungsthemas ausgeklammert und wurden deshalb nicht vertieft.

4. Vorschläge für den Güterverkehr

4.1 Für die Güterverkehre aus Skandinavien sehen wir als Ergebnis der Referate und Diskussionen eine Umfahrung der Hamburger City - mit Ertüchtigungen der Strecken - über

Heiligenhafen-Lübeck-Büchen-Lauenburg-Lüneburg-Hannover und über

Heiligenhafen-Lübeck-Hasselbrook-Güterumgehungsbahn-Maschen-Lüneburg-Hannover.

Für Verkehre aus der Energieküste und dem Wirtschaftszentrum Norderstedt bis Neumünster zum Hafen und bis Maschen werden von der Logistik-Initiative Schleswig Holstein Streckenausbauten und Streckenabkürzungen in Schleswig-Holstein und in Hamburg gefordert. Möglich z.B.:

Niebüll-Elmshorn-GUB-Maschen-Lüneburg-Hannover. (s. Plan I)

4.2 Ein Ausbau der Güterumgehungsbahn (GUB) um ein weiteres Gleis wurde von allen Teilnehmenden unterstützt. Möglicherweise benötigt allein der zukünftige Güterverkehr diese Zweigleisigkeit. Es ist zu prüfen, inwieweit die erweiterte GUB auch für Personenverkehre genutzt werden kann. Im Vordergrund steht innerhalb Hamburgs die Entlastung der Personenverkehrswege und des Hauptbahnhofs von Güterzügen, ein Durchleiten von Güterzügen durch die City und durch Wohnquartiere soll vermieden werden. (s. Plan II)

5. Vorschläge für Personenverkehre

5.1 Entlastung Hbf von Schienennverkehren

Es sind bereits zusätzliche U-, S- und Regionalbahnen in Planung oder sogar im Bau, die den Hbf zusätzlich belasten (s. Plan III). Umso wichtiger sind zur Entlastung des Hauptbahnhofs Umlenkungen und

verstärkte Nutzung der peripheren Bahnhöfe wie Altona/ Diebsteich, Eidelstedt, Harburg, Hasselbrook, Berliner Tor, Elbbrücken, Ahrensburg, Büchen und Lauenburg (s. Plan IV).

In einer Erweiterung des Bhf Elbbrücken (U4/ S3) als Fernbahnhalt sehen wir dabei besonderes Potential: Die Möglichkeit, aus Richtung Bremen direkt nach Berlin weiterzufahren oder über die GUB/ Hasselbrook nach Lübeck, außerdem die Möglichkeit, über die S3 die wichtigen City-Bahnhöfe zu erreichen (s. Plan V). Damit könnten auch alle Züge von/nach Berlin auf die Hamburger Station Elbbrücken konzentriert bleiben. Die geplanten Highlights Naturkundemuseum und neue Staatsoper liegen i.Ü. nahe dieser Station.

5.2 Trassenführung der U5

Holger Busche hatte den geringen Effekt der U5 erwähnt, Jonas Spanier eine nördliche Spange zwischen U1 und U2 vorgeschlagen. Anhand der Pläne möchten wir eine Neubetrachtung der über den bestehenden Bauabschnitt hinausgehenden Führung der U5 anregen, um den Hauptbahnhof zu entlasten und CO₂-Emissionen und Kosten zu sparen. Wichtig ist die Anbindung von Bramfeld und Steilshoop. Sinnvoll erscheint auch eine nördliche Ringschließung durch Verbindung von S3/S5, U2 und U1 durch die U5.

Bahnverbindungen in Innenstadtnähe bis zum Hbf gibt es jedoch bereits sehr viele. Zusätzliche U-Bahn-Tunnel im Citybereich machen uns aufgrund der schon bestehenden Tunnel und voraussichtlich sehr aufwändigen Bauarbeiten und möglichen Baumverlusten im alten botanischen Garten Sorgen, desgleichen die mangelnden Bahnsteigkapazitäten am Hbf. Die weiteren Stationen der U5 könnten alternativ auch mit Stadtbahn oder Buslinien (überwiegend vorhanden) gefahren werden. Unsere Idee zeigt Plan VI .

5.3 Bahnhof Dammtor und ICE-Betriebswerk

Für eine Kapazitätserhöhung der Strecke Hbf - Altona hat M. Bölkow als kostengünstigste Lösung eine Aufgabe als Fernbahnhalt benannt. Dies wurde in der Diskussion kritisch gesehen zugunsten einer Erweiterung um 2 Fernbahn-Gleise im Westen. Allerdings blieb dabei der Aspekt „fast leere Fernzüge“ (s. bei J. Spanier/ VCD) unbeachtet und eine zeichnerische Darstellung der erforderlichen Hochbaumaßnahmen für die zusätzlichen Gleise fehlte. Bei Betrachtung auch dieser Aspekte scheint die Erweiterung als teure, denkmalpflegerisch und städtebaulich unglückliche Maßnahme.

U.E. bleibt zu prüfen, ob die erforderlichen Mittel für diese Erweiterung sinnvoller an anderer Stelle eingesetzt werden können. Das Betriebswerk Eidelstedt ist Anlass für viele Leer-Fahrten vom Hauptbahnhof über Dammtor. Es könnte alternativ über die GUB angefahren werden und/ oder durch ein zusätzliches Betriebswerk an anderer Stelle ergänzt werden, wie z.B. im Vorschlag J.Spanier, s. Plan VII.

Für eine Gleiserweiterung mit Fernzughalt könnte auch alternativ der Bahnhof Sternschanze geprüft werden oder die Weiterfahrt über den GUB.

6. Zweite Elbquerung - Ideen zu Orten (S. Plan VIII)

Michael Jung schlägt einen Tunnel für Regionalbahnen (Personenverkehr) im Westen vor in Verbindung mit einem Tiefbahnhof in Altona und der Ausbildung einer südlichen Ringverbindung des Nahverkehrs. Die technische Machbarkeit des westlichen Tunnellösung ist durch ein Gutachten geprüft, nur die Wirtschaftlichkeit wird angezweifelt. Die aktuelle Sicherheitssituation könnte die Argumente verändern.

Michael Jung empfiehlt außerdem, die Strecke Lübeck-Lüneburg über die Elbbrücke in Lauenburg 2-gleisig und elektrifiziert auszubauen. Im Rahmen der Umfahrung des Hamburger Stadtgebiets für Güterverkehr (s. Kap.3.) wird diese Idee bereits aufgegriffen. Die Strecke kann auch Personenverkehr aufnehmen.

Jonas Spanier schlägt eine östliche Elb-Querung mit Brücken auf Binnenschiff-Höhe vor, die zu geringeren Kosten als ein Tunnel herstellbar sei und eine zusätzliche Schienenanbindung von Kirchdorf Süd bewirke. Diese Trasse führt als Neubau neben der bestehenden Norderelbbrücke entlang der Autobahn nach Süden.

7. Ausblick

Die Idee eines runden Tisches zur Fortsetzung des Austauschs zivilgesellschaftlicher Initiativen erhielt viel Zuspruch. Sinnvoll wäre z.B. die nähere Befassung mit den Elbquerungen und mit Kapazitätsverbesserungen am Hauptbahnhof sowie den Bahnhöfen Berliner Tor und Elbbrücken.

Anhang: Pläne I bis VIII

Der Vorstand der Stiftung StadtLandKunst, Hamburg am 29.12.2025

Potentiale des Schienennverkehrs

Metropolregion Hamburg

Fachveranstaltung am 13.10.2025

Fazit der Veranstalterin

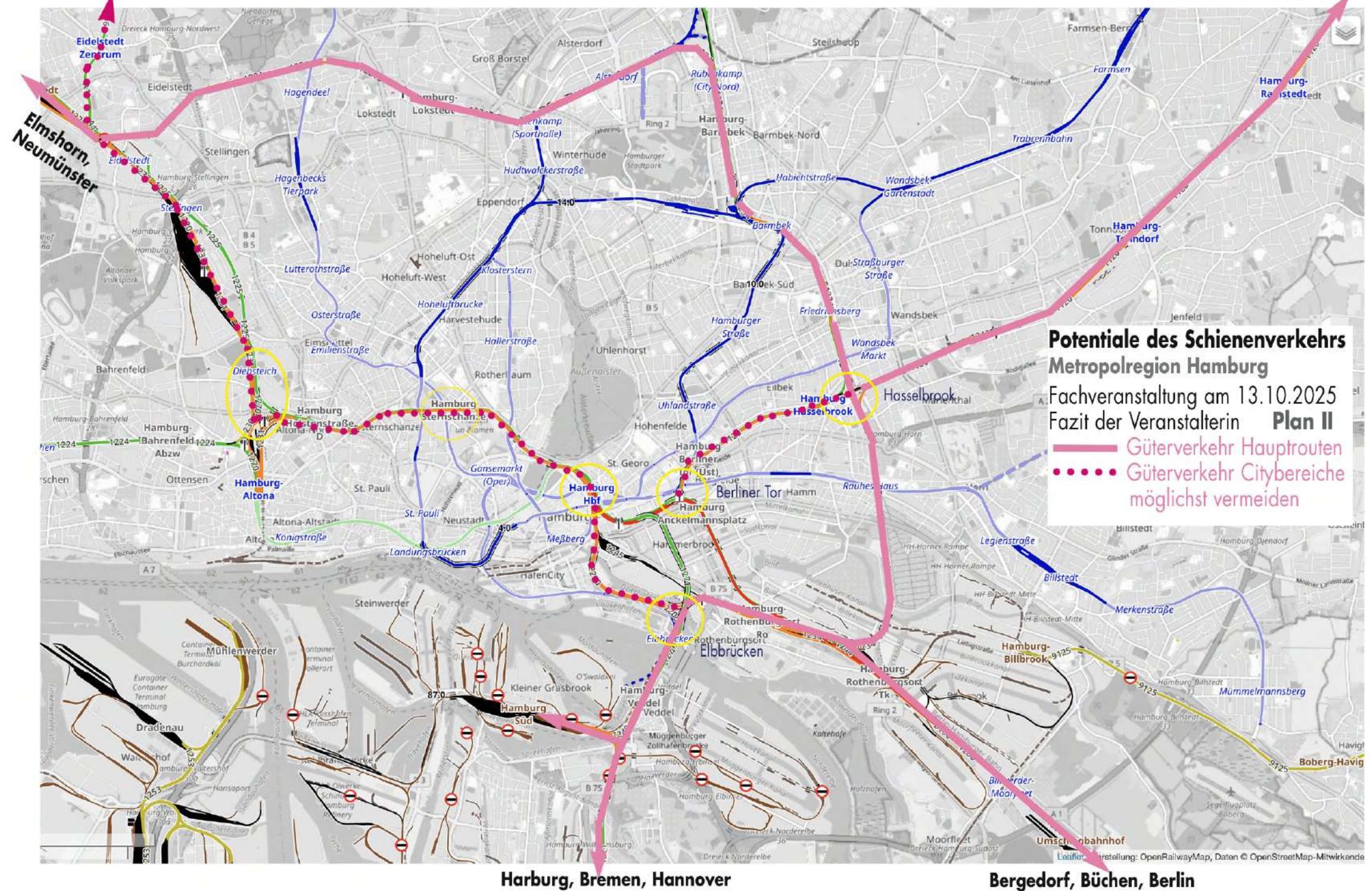
Plan I

Güterverkehr Haupttrassen



Ulzburg, Norderstedt, Neumünster

Lübeck



Heide/ Sylt

RB 62 / RE 6

Wilster

Itzehoe

RB 61 / RB 62 / RB 71

Krempenerheide

Krempe

Glückstadt

Herzhorn

Neumünster/ Kiel/ Flensburg

RE 7 / RE 70

Brokstedt

Wrist

RB 71

Dauenhof

Barmstedt

Barmstedt

Brunnenstraße

Voßloch

Bokholt

Sparrieshoop

Langenmoor

Elmshorn

RE 6 / RB 61 / RB 71

Tornesch

Prisdorf

Pinneberg

RE 5

Cuxhaven

BREMERSHAVEN

RB 33

Bremerhaven

BREMERHAVEN

RE 5

Hechhausen

Himmelpforten

Hammah

Hamm

Stade

RE 5

Agathenburg

Dollern

Horneburg

RE 5

Neukloster

RE 5

Buxtehude

RE 33

RE 5

Kutenholz

RE 5

St. Bartscheid

RE 5

Hörsefeld

RE 5

Ruschweid

RE 5

Apensen

RE 5

Neu Wulmstorf

RE 5

Fischbek

RE 5

Sottrum

RE 5

Rotenburg

RE 5

Visselhövede

RE 5

Soltau (Han)

RE 37

Hannover

RB 38

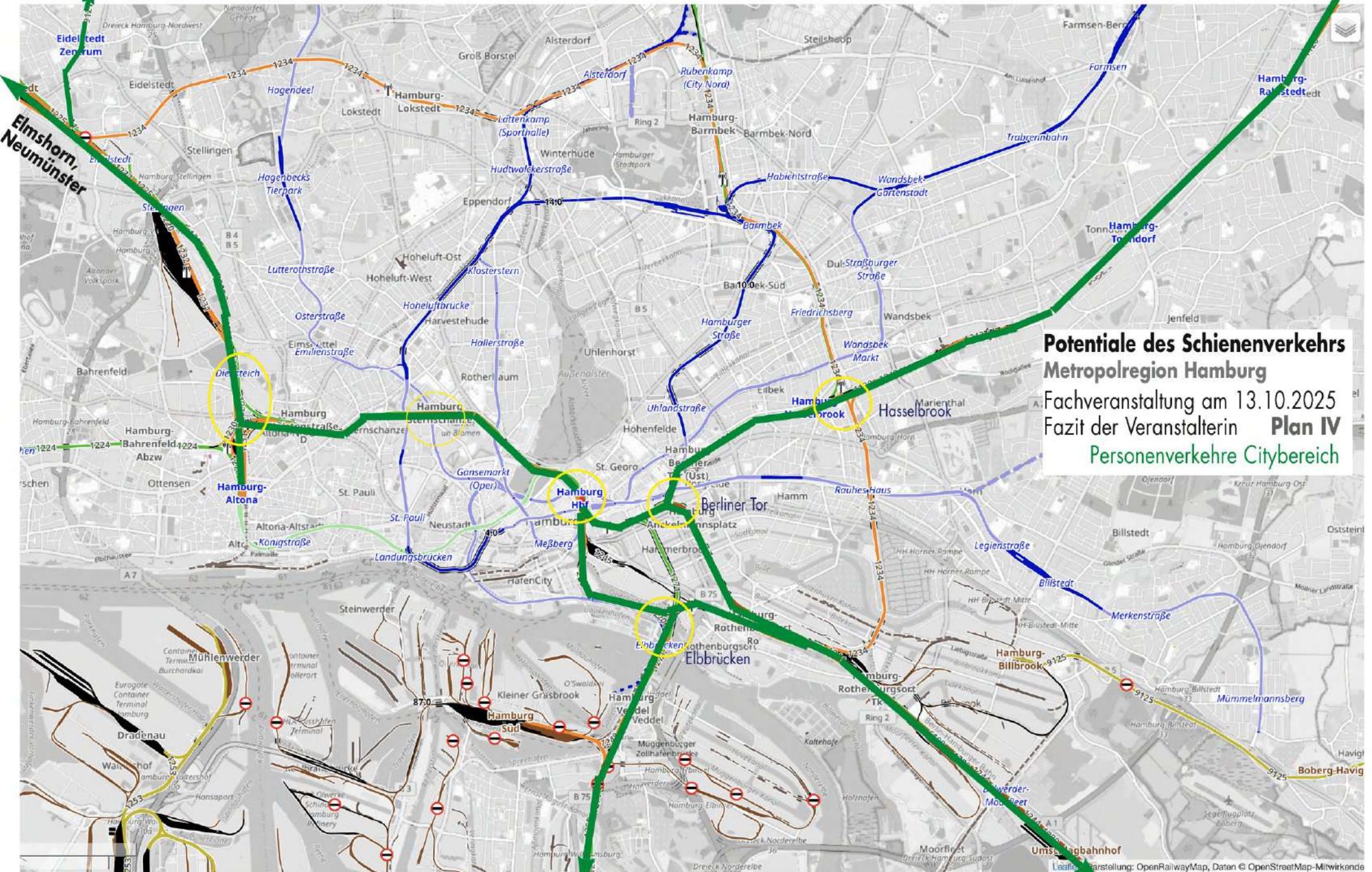
RE 37

Bremen

RE 37

Ulzburg, Norderstedt, Neumünster

Lübeck

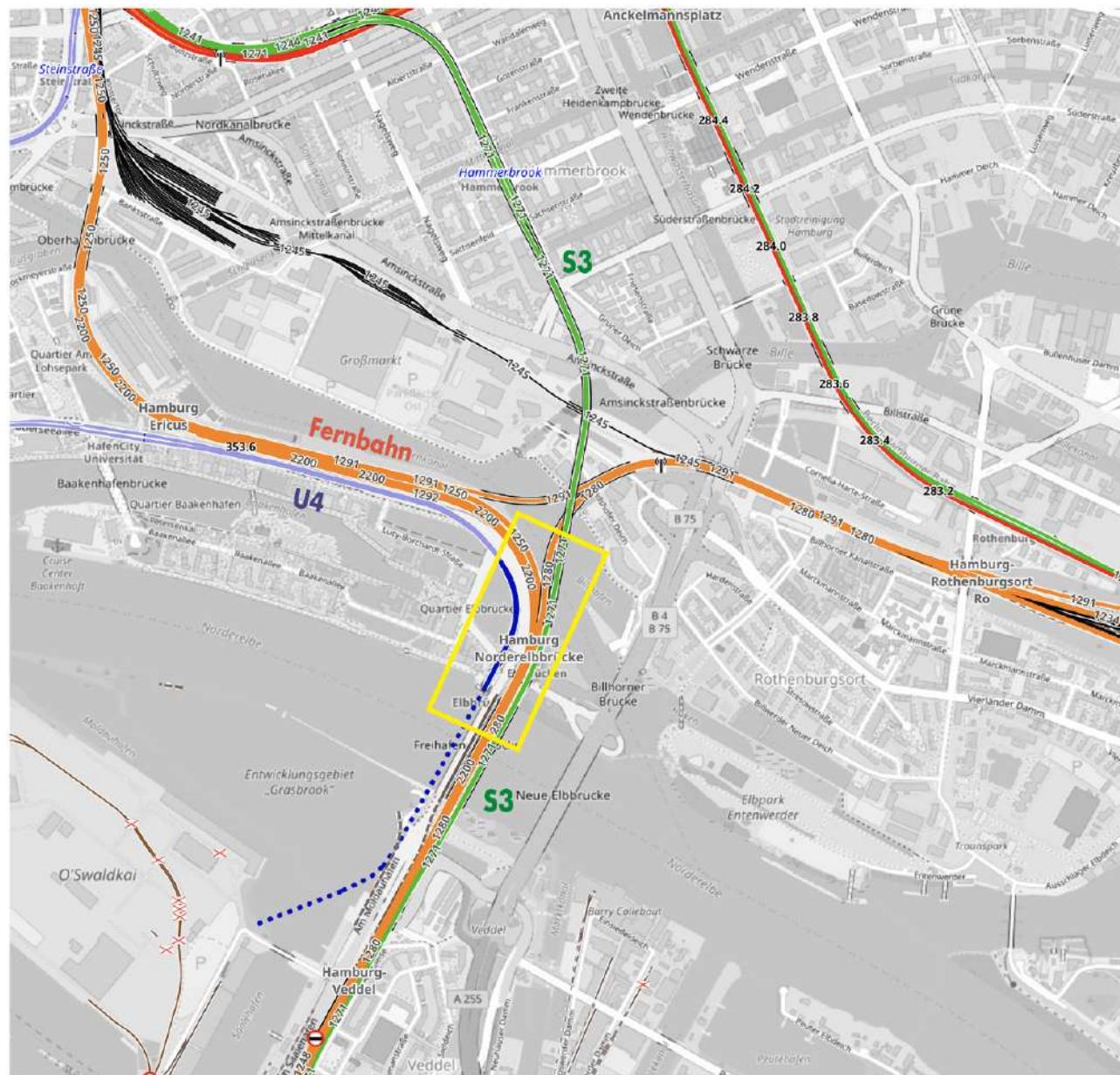


Potentiale des Schienenverkehrs
Metropolregion Hamburg
Fachveranstaltung am 13.10.2025
Fazit der Veranstalterin Plan IV
Personenverkehre Citybereich

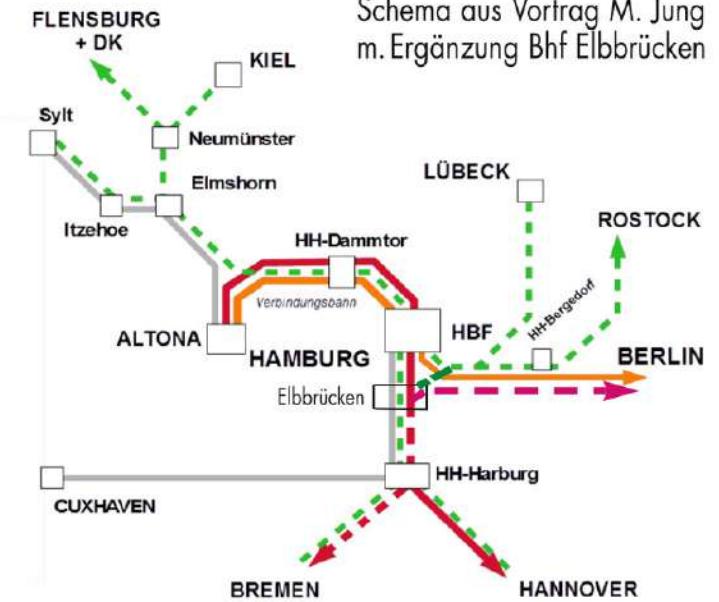
Harburg, Bremen, Hannover

Bergedorf, Büchen, Berlin

Verarbeitung: OpenRailwayMap, Daten © OpenStreetMap-Mitwirkende



Schema aus Vortrag M. Jung
m. Ergänzung Bhf Elbbrücken



Potentiale des Schienennahverkehrs Metropolregion Hamburg

Fachveranstaltung am 13.10.2025
Fazit der Veranstalterin Plan V
Idee Bhf Elbbrücken

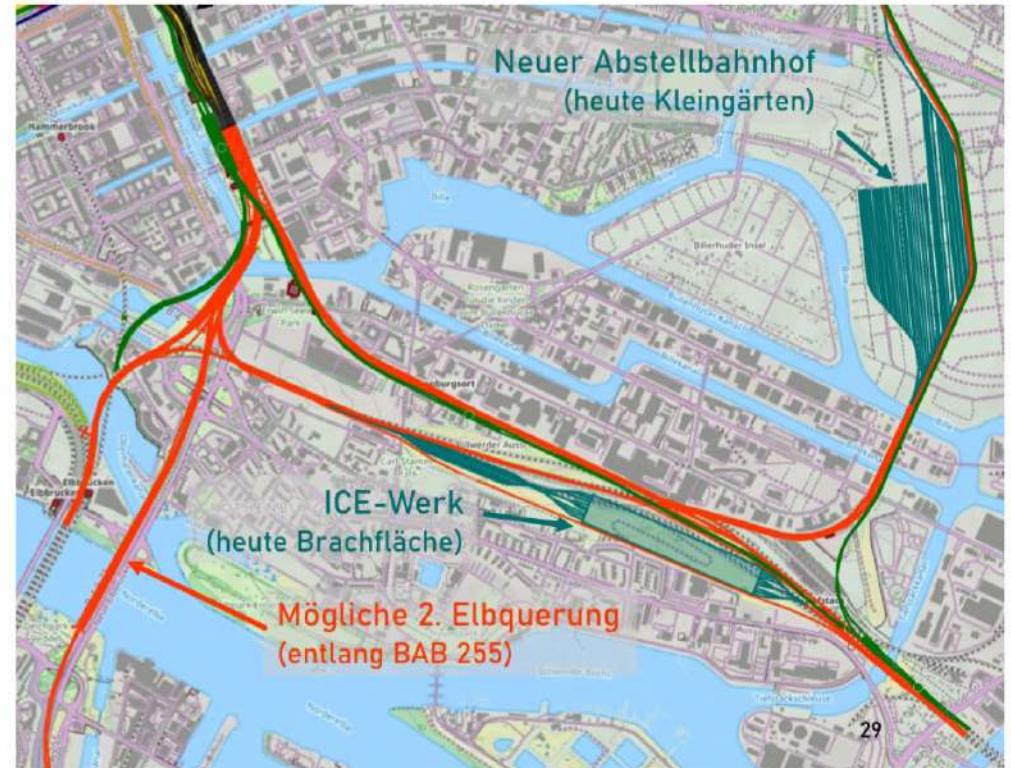
Fernbahn Richtungen Hbf/ Dammtor,
Harburg, Lüneburg, Büchen/ Berlin
S3 Richtung Hbf/ Pinneberg u. Harburg
bis Neugraben
U4 Ri. ÜQ Süd, Jungfernstieg, Rathaus



Potentiale des Schienennverkehrs
Metropolregion Hamburg
Fachveranstaltung am 13.10.2025
Idee zu Trasse U5 Plan VI



Bsp. für Leerfahrt Dammtor-Altona, Foto aus Beitrag J. Spanier/ VCD



Vorschlag **neue Position ICE-Werk** von J. Spanier/ VCD

**Potentiale des Schienenverkehrs
Metropolregion Hamburg
Fachveranstaltung am 13.10.2025
Abb. zu Dammtorbhf Plan VII**

Potentiale des Schienenverkehrs Metropolregion Hamburg

Fachveranstaltung am 13.10.2025
Fazit der Veranstalterin **Plan VIII**
Elbquerungen f. Pers., f. Pers&Güter

