

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

## **Zusammenfassung der Impulsbeiträge und Diskussionen** 3.1.26

STADTLANDKUNST Stiftung seit 2014, Am Sandtorpark 12, 20457 Hamburg T. +49 40 44 08 85



STADTLANDKUNST Stiftung seit 2014 in Hamburg: Kultur der Stadtentwicklung  
**Potentiale des Schienenverkehrs** für eine lebenswerte Zukunft in Hamburg  
Veranstaltung 13.10.2025 im Haus der Patriot. Gesellschaft. Dokumentation der Beiträge S.2



Reimarus-Saal mit Dr. Maier, Foto Dr. Nieser/ Stiftung SLK

## Begrüßung

**Dr. Willfried Maier**, Aufsichtsratsvorsitzender der Patriotischen Gesellschaft von 1765 und ehemaliger Umweltsenator, begrüßt die Gäste mit der Nachricht zum soeben beschlossenen Zukunftsentscheid. Damit ist die „Transformation des Verkehrs zu mehr Schienenverkehr“ umso aktueller.

**Iris Neitmann**, Architektin BDAoo und Vorstandsvorsitzende der Stiftung StadtLandKunst, betont die Bedeutung genau dieser Transformation des Verkehrs und zitiert Prof. Andreas Kipar aus seinem Vortrag im Architektursommer 2023: „Weder von der Verwaltung noch von der Politik können wir zukunftsfähige Lösungen erwarten, das muß die Zivilgesellschaft selbst leisten.“

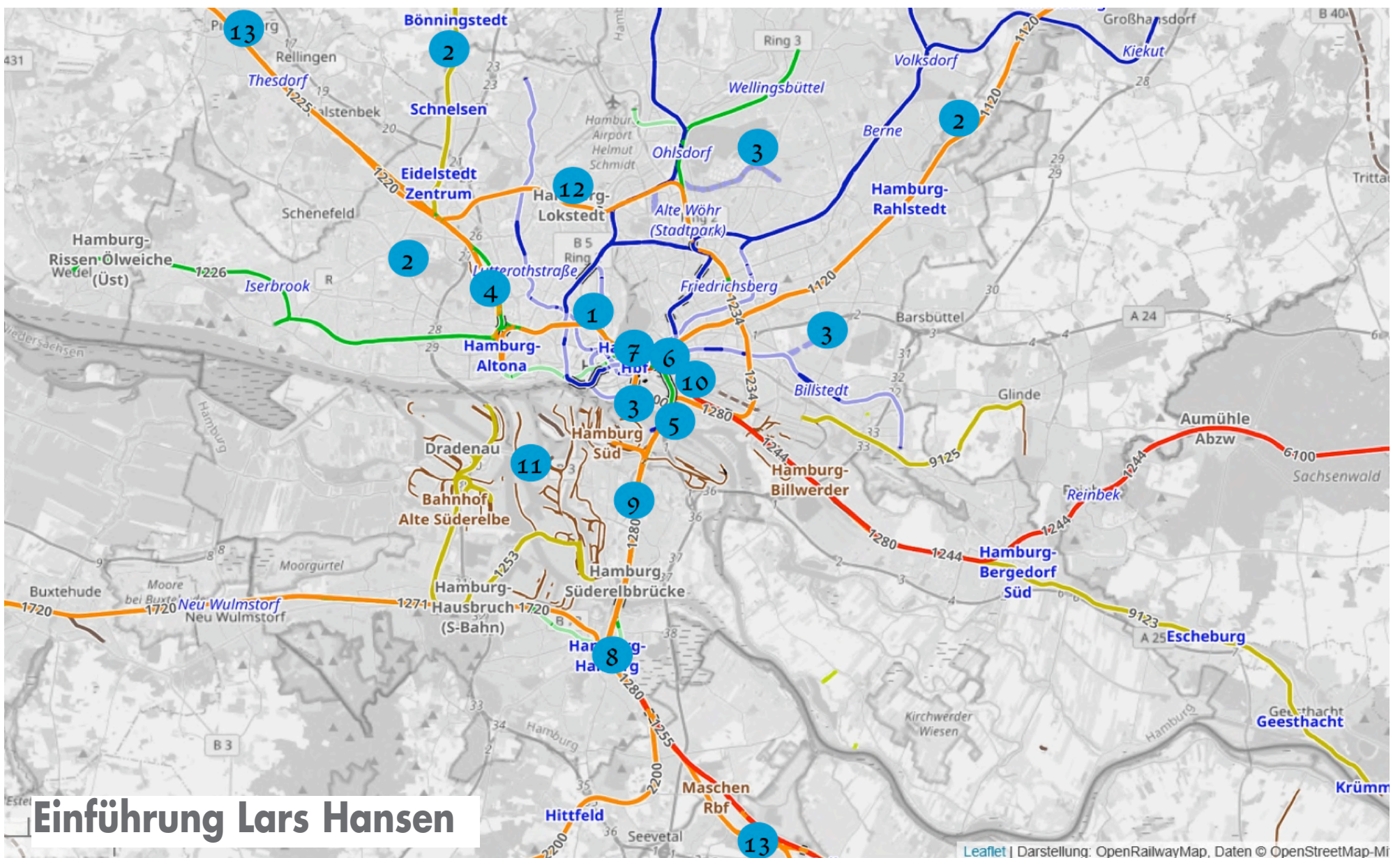
Sie sieht dies als Handlungsauftrag, u.a. diese Veranstaltung zu organisieren, gemeinsam mit Lars Hansen (führt in die Thematik ein) und Monika Linek/ Parents 4F (kann heute nicht dabei sein). Weitere Motivation der Stiftung SLK: Eine vermeidbare Tragödie wie der Neubau der Sternbrücke darf sich nicht wiederholen.

In Beispielen erläutert Neitmann die Themenbreite der eingeladenen Impuls-Referenten und reicht das Wort weiter an den Moderator, der durch die Veranstaltung führen wird:

**Christian Hinkelmann**, Journalist und Herausgeber des Magazins NAHVERKEHR HAMBURG.



STADTLANDKUNST Stiftung seit 2014 in Hamburg: Kultur der Stadtentwicklung  
**Potentiale des Schienenverkehrs** für eine lebenswerte Zukunft in Hamburg  
Veranstaltung 13.10.2025 im Haus der Patriot. Gesellschaft. Dokumentation der Beiträge S. 3



Lars Hansen, IT-Spezialist und Leiter einer Landesarbeitsgemeinschaft zu Verkehr. Er erläutert anhand einer Übersichtskarte die aktuell geplanten oder im Bau befindlichen Maßnahmen im Schienenknoten Hamburg:

- 01 Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) – der seinerzeit geplante S-Bahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Altona zur Entlastung der Verbindungsbahn ist z.Zt. zurückgestellt.
- 02 S-Bahn-Neubauten:
  - S4/ RE 81 bis Bad Oldesloe (z.Zt. ca. 1/3 Plan festgestellt, Rest z.T. noch nicht genehmigt),
  - S6 zur Science City (Idee, keine konkrete Planung), S5 nach Kaltenkirchen (bisher AKN mit Diesellok, Elektrifizierung geplant mit Oberleitungen, Fertigstellung geplant 2029)
- 03 U-Bahn-Neubauten:
  - U4-Verlängerungen (im Osten 2 Stationen im Bau, im Süden bis Kl. Grasbrook geplant, denkbar ist eine Weiterführung bis Veddel oder bis Kirchdorf Süd.
  - Neue U5: Erster Abschnitt Bramfeld bis Borgweg im Bau. Trassen und Zeitplan der Fortführung noch offen: Voraussichtlich über City bis Stephansplatz, evtl. weiter über Stadion bis Osdorf. Alternativ evtl. Anbindung von Hagenbecks Tierpark bis ScienceCity anstatt S6. Diese Strecke wäre - ggf. teilw. - auch als Straßenbahn oder Busverbindung denkbar (kostengünstiger und schneller).
- 04 Verlegung / Neubau Bahnhof Hamburg-Altona (Diebsteich) – die Dt. Bahn erwartet hierdurch bessere Betriebsführung. Das Projekt ist rechtskräftig genehmigt.
  - Die beiden Hochhäuser wurden einem privaten Investor zum Bau überlassen. Dieser hat derzeit kein Interesse, zu bauen. Seit März 2025 gibt es Baustopp.

## **Einführung Lars Hansen, Fortsetzung**

- 05 Nordelbquerung: Instandsetzung der Norderelbbrücken mit vorhanden 4 Fernbahngleisen und Ergänzung mit 2 zusätzlichen Gleisen. Die S-Bahnbrücke ist noch nicht sanierungsfällig. Während der Bauarbeiten soll die Freihafenbrücke als Ausweichlinie dienen und dafür von 1 auf 2 Gleise erweitert werden. Problem: Die Freihafenbrücke gehört HPA, nicht der DB. Bisher Erarbeitung der Genehmigungsplanung.
- 06 Ausbau Berliner Tor – Entwicklung zum Regionalbahnhof  
Inaktive vorh. Bahnsteige könnten reaktiviert und erweitert werden. Für gute Nutzung Richtung Berlin fehlt auf Teilstück bis Rothenburgsort ein 2. Gleis (s.a. Pkt. 10). Aktuell erfolgen Umbauarbeiten, aber nicht im Hinblick auf Regionalverkehr.
- 07 Umbau Hamburg Hauptbahnhof – Kapazitätserweiterungen und übersichtlichere Wegeführungen, zusätzliche Bahnsteigkanten, Gleisumbauten, Sanierungen, Entflechtungen.
- 08 Ausbau Harburg / Harburger Engpassmaßnahmen – neue Gleise, Weichen und Entflechtungen. Beschlüsse z.Zt. nicht bekannt.
- 09 Überwerfungsbauwerke / Entflechtungen – z. B. bei Wilhelmsburg, um Kreuzungskonflikte zu entschärfen ( für Wilhelmsburg beschlossen).
- 10 Zweigleisiger Ausbau nach Berlin – Abschnitt Anckelmannsplatz–Rothenburgsort bisher nur 1 Gleis (Ausbau ist geplant, s. Pkt. 06).
- 11 Hafenbahnausbau und -modernisierung: Ziele sind zusätzliche Kapazität für den Hafen, bessere Terminalanbindungen. Hafenbahnausbau gehört zu HPA.  
Idee, strittig: Köhlbrandbrücke könnte für Pkw- und Radverkehr langfristig bleiben. Durchfahrthöhe wohl doch hoch genug. LKW besser in Tunnel, dafür Rampe kürzer.
- 12 Güterumgehungsbahn – stärkerer Einsatz für Regionalverkehr, Ergänzung 2. Gleis.  
Beginnend in Eidelstedt (Elbgastr.) bis Barmbek ist ein Ausbau mit 2. Gleis angedacht. Im Westen Anbindung an S-Bahn und Fernbahn, im Osten Weiterführung Barmbek-Rothenburgsort (mit Chance auf Ringbahn-Verbindung).
- 13 Zulaufstrecken –  
4-gleisiger Ausbau Pinneberg– Elmshorn ist geplant. Erforderlich: Erweiterg. Bhf Elmshorn.
- 14 Stellwerksmodernisierung – digitale Stellwerke und Betriebsführung.  
Für S-Bahnbetrieb werden weiter elektronische Stellwerke bevorzugt. Extreme Zentralisierung hat sich nicht bewährt.



## Heutige Pläne zu klein: Neue Ziele

Schlechte Bahn = Viele Autos & Laster  
 Viele Autos & Laster = Große Probleme

Für Mensch & Klima: -1/3 Pkw-km & Lkw  
 Das erfordert gute Bahn damit gilt:  
 Kein Auto = Kein Verzicht

Dazu sind heutige Pläne aber viel zu klein  
 SH hat sich immerhin gutes Ziel gesetzt,  
 aber auch keine Pläne

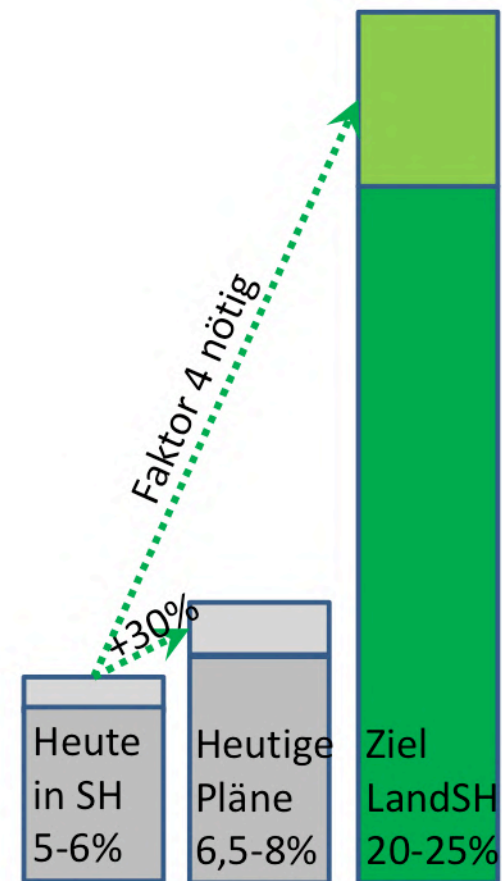
**Wer sich auf heutige Pläne zum  
 Bahnausbau verlässt, ist verlassen und  
 von vornherein zum Scheitern verurteilt**

Reduzierung  
 Durch U5

-0,3

Mio.km/d der Pkw Hamburgs

30



Zug an Verkehrsleistung SH

OdeS-Gutachten; Koalitionsvertrag SH

### Impulsbeitrag Dr. Holger Busche

Dr. Holger Busche, Geophysiker mit Publikationen zu Energie und Verkehr, bei Scientists 4F Koordinator der Fachgruppe Mobilität in SH, erläutert das Konzept „**Nordtakt**“:

Schleswig-Holstein hat ehrgeizige Ziele zu mehr Schienenverkehr (für Güter und Personen). Die Umsetzung dieser Ziele erfordert noch erheblich mehr Anstrengungen in den Planungen. Er erläutert mit Grafiken:

Der derzeitige Zustand des Schieneknoten Hamburg behindert den gesamten Norden. Problematisch ist u.a., dass das Wirtschaftszentrum NordGate (Norderstedt, Quickborn usw) sowie die Lüneburger Heide nicht hinreichend an das Gesamtnetz angeschlossen sind. Seine Vorschläge:

Bessere Anbindung von Hamburger Unterzentren und Nachbarstädten an Fernbahn (z.B. „Von Norden kommen direkt nach Volksdorf“), schnellere Anbindung und Verkürzung der Fracht-km (Basis Frachtgebühr der DB) an diese Ziele und gleichzeitig Entlastung des Hauptbahnhofs. Er betrachtet z.B.: Verbindung auf direktem Weg westliche Energieküste/ Hafen und Fehmarnbelt-tunnel/ Maschen. „Jetzt ist besser und billiger.“ Mit Bau über Tage außerhalb des Zentrums schneller ans Ziel. Es geht um investieren, nicht subventionieren.

Zusätzliche Schienen sind neben Autobahnen möglich und sinnvoll, jeweils 40m rechts und links der Autobahnen seien freigehalten: Z.B. Schienenverbindung entlang der A1 Oldesloe-Maschen erweitere die Kapazität des Schieneknoten Hamburg. Für neue Schienen sind Ressourcen des Straßenbaus mit einzusetzen.

Seine Enkeltochter werde das Jahr 2100 erleben und ausbaden müssen, was wir jetzt versäumen. Nordtakt/ S4F sind zur Mitwirkung bereit.

## Niemand mag Lkw auf der Straße

Innere Güterumgehungsbahn Hamburg  
(GUB) nötig für Personenzüge  
SH plant Heide – Neumünster &  
Neumünster – Bad Oldesloe  
Sinnvoll, da nur Bad Oldesloe – Maschen  
FFBQ & Jütland mit Süd & West vernetzt

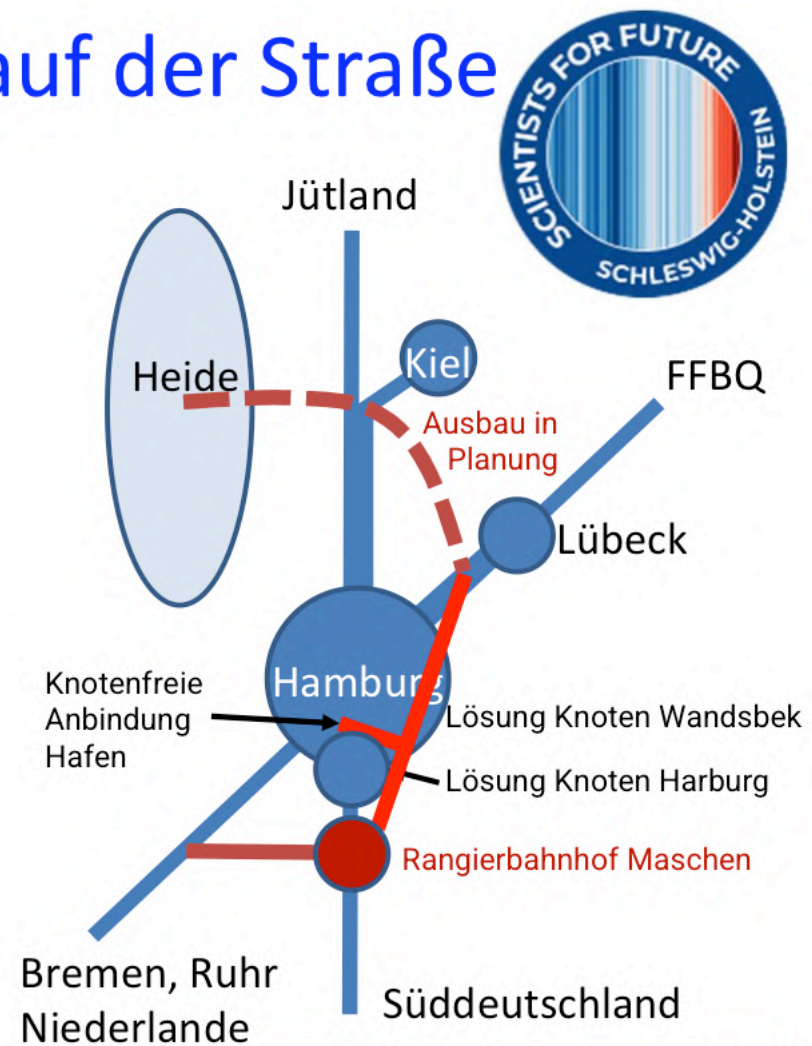
Knoten Harburg & Wandsbek behindern  
sich Güter- & Personenzüge gegenseitig

Schienen entlang A1 Oldesloe - Maschen

**Wer ohne Lösung für Güter plant, ist von  
vornherein zum Scheitern verurteilt**

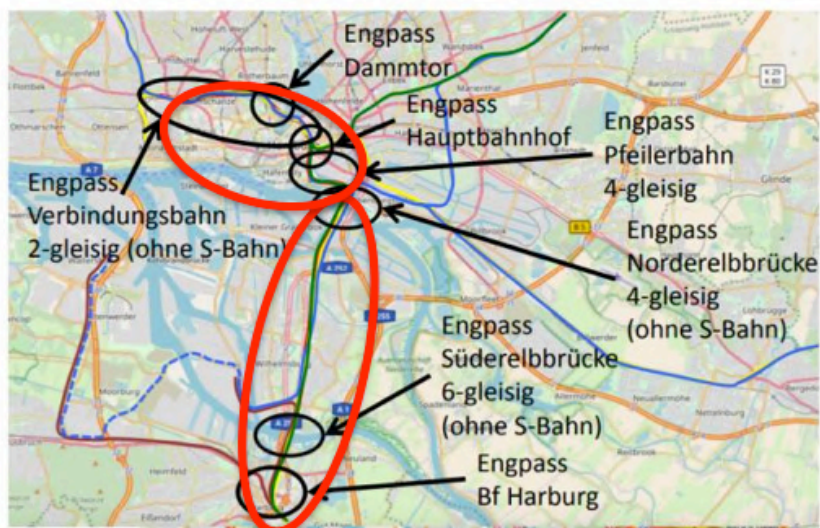
**Impulsbeitrag Dr. Holger Busche**

Fortsetzung

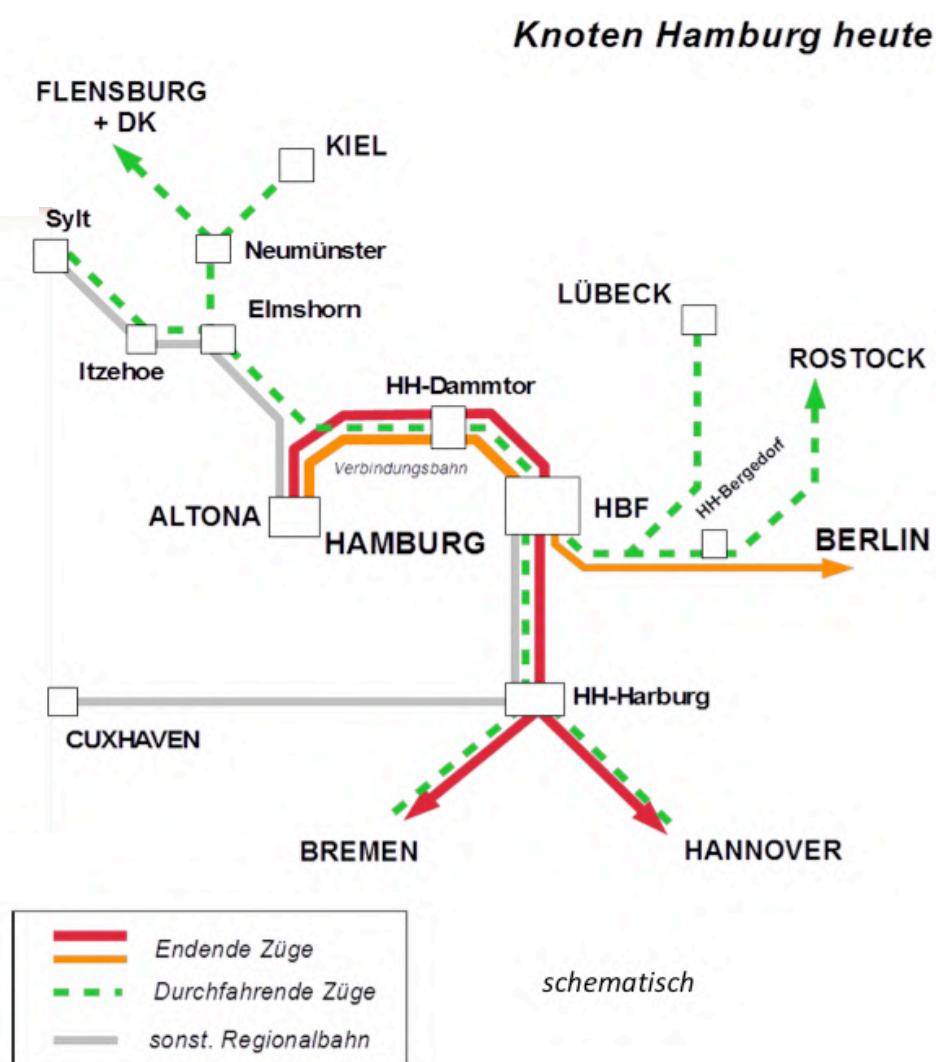




## Einleitung – Engpassbereiche Hamburgs



**Im Güterverkehr ist Rothenburgsort der größte Engpass**



## Impulsbeitrag Michael Jung

Michael Jung, Diplom Volkswirt, über 10 J. mit der Finanzierung von Bahn- und Verkehrsinfrastrukturprojekten im In- und Ausland beschäftigt, seit 2015 Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. .

### „Aktuelle Probleme im Bahnknoten Hamburg und Lösungsansätze“

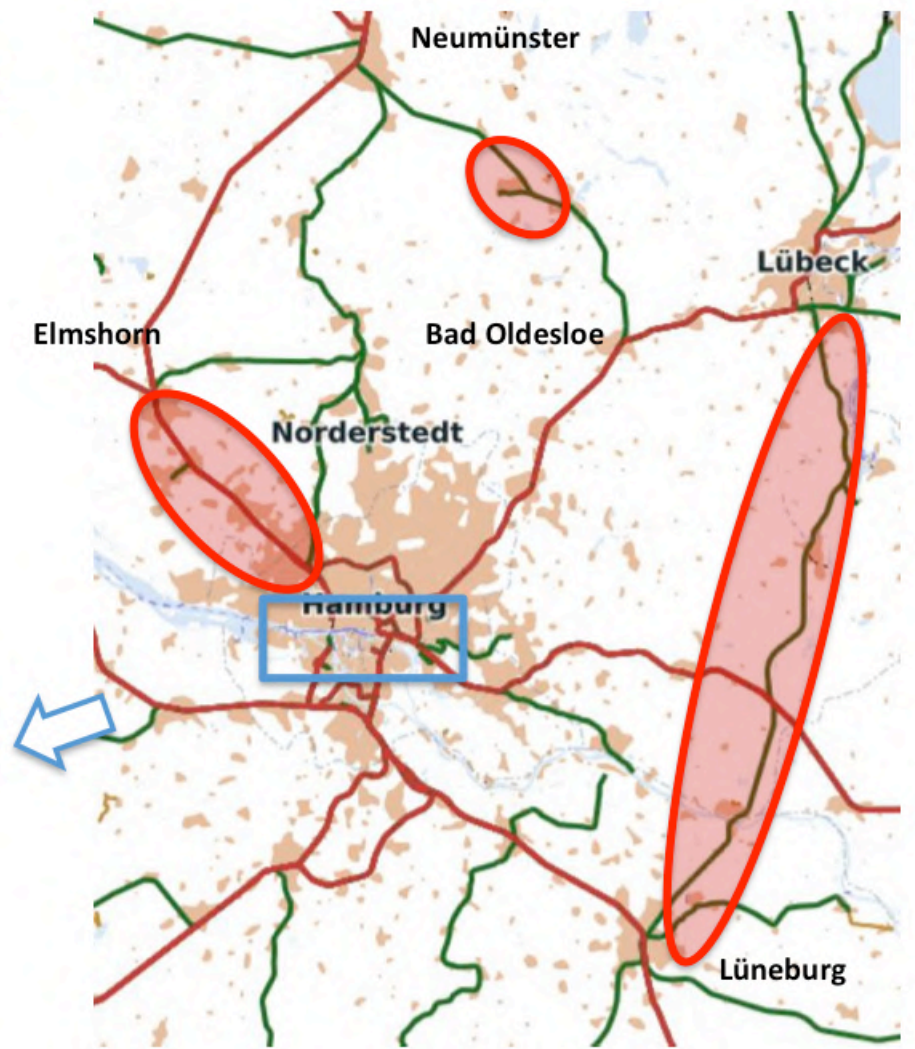
Jungs Hauptanliegen: Alle Maßnahmen vorantreiben, die das Potential bieten, die Fahrgastanzahl am Hbf zu reduzieren. Z.B. Außenbahnhöfe besser nutzen durch geänderte Fahrpläne.

Seine Analyse:

- Der VET ist aus Prellbock-Sicht auch langfristig überflüssig und wegen langer Bauzeit schädlich für den Wirtschaftsstandort Hamburg.
- Die Überfüllung des Hauptbahnhofs wird weiter zunehmen durch
  - Fahrplanänderungen aus 12/25 (z.B. weniger Fernzug-Halte in Bergedorf u. Harburg).
  - Konzentration des Fernverkehrsangebotes der DB auf Sprinterverbindungen (zwingt Fahrgäste zum Umsteigen an den ohnehin überlasteten Knoten HH und Hannover)
  - sowie Ergänzungen der Schienenangebote U5 und S4.
- Sinnvolle Vorschläge wie z.B. von ffb-architects aus Paris (Mittelstege im Hauptbhf.) werden nicht beachtet.
- Die Sanierung der Elbbrücken (erforderlich wg. alter Eichenpfahlgründung und Elbvertiefung), Bauzeit 2028 – 2036, birgt hohe Risiken: Monatelange Totsperrungen, lediglich S-Bahn offen  
 Leistungsausweitungen im Bahnverkehr von HH Ri. Süd und West bis 2040 nicht möglich  
 Besonders schwierig und risikobehaftet: Sanierung/Neubau der Norderelbbrücken  
 DB - Manager: „Das ist wie tapezieren durchs Schlüsselloch“  
 Problem: Verkauf des als Baustelleneinrichtungsfläche gedachten Grundstücks an den Elbtower investor .  
 Eine 2. Elbquerung sollte vor Sanierung der Elbbrücken fertig sein.



## Politik hat versäumt, redundante Ausweichstrecken auszubauen



### Impulsbeitrag Michael Jung, Fortsetzung

Verkehre, die nicht zwingend zum Hbf. müssen, um diesen herumleiten:

- Durchbindung RE- und RB-Verkehre am Hbf, Vermeidung von Umsteigevorgängen
- Konsequente Nutzung der Hamburger Außenbahnhöfe incl. Altona und Bergedorf
- Ertüchtigung der Verbindungsbahn durch Ausbau Dammtorbahnhof auf 6 Gleise mit Glasvorbau im Westen (aber: Keiner hat Überlastungsthese der DB sauber geprüft! )
- Zweigleisiger Ausbau und Öffnung der Güterumgehungsbahn für den SPNV
- Bau einer 2. Eisenbahn-Elbquerung (im Westen als Tunnel)

Detaillierte Vorschläge zu

Maßnahmen im Hbf, zusätzlichen Gleisen über die Lombardsbrücke und zum Ausbau der Güterumgehungsbahn

Elbquerung (Tunnel) im Hamburger Westen für Regionalverkehre, Vorteile gemäß M. Jung:

- Umfährt alle Engpässe von Harburg bis Holstenstraße
- Schafft echte Redundanz für Störfälle auf den Elbbrücken
- HH hätte zwei von Süden her unabhängig anfahrbare Bahnhöfe Hbf. und Altona!
- Verkürzt die Fahrtzeit von Altona westl. SLH nach Harburg und Niedersachsen um 15 Minuten
- Ist zusammen mit der Güterumgehungsbahn Bestandteil eines künftigen S-Bahn-Ringes
- Trägt deutlich zur Entlastung des Hauptbahnhofs bei
- BMDV-Studie (von SMA, Intraplan und Obermeyer) zur 2.EEQ bestätigt technische Machbarkeit
- Abfuhr Aushub per Schiff, bzw. Verwendung zum Zuschütten alter Hafenbecken.
- Jung macht detaillierte Vorschläge zu Trassenführung und Baustufen



## Impulsbeitrag Jonas Spanier

Abb.re: Entwurf Bhf. Berliner Tor  
Visualisierg: Laura Kindler, Malte  
Nickel/ Hochschule 21  
Zit.n. Jonas Spanier/VCD, 2024



Jonas Spanier, Student der Stadt- und Raumplanung, seit März 2025 Vorstandsmitglied des VCD Nord. Wegen plötzlicher Erkrankung von Jonas trägt Iris Neitmann eine kurzfristig selbst erstellte Zusammenfassung vor.

### Neuer Bahnhof Berliner Tor , 2. Elbquerung im Osten und mehr

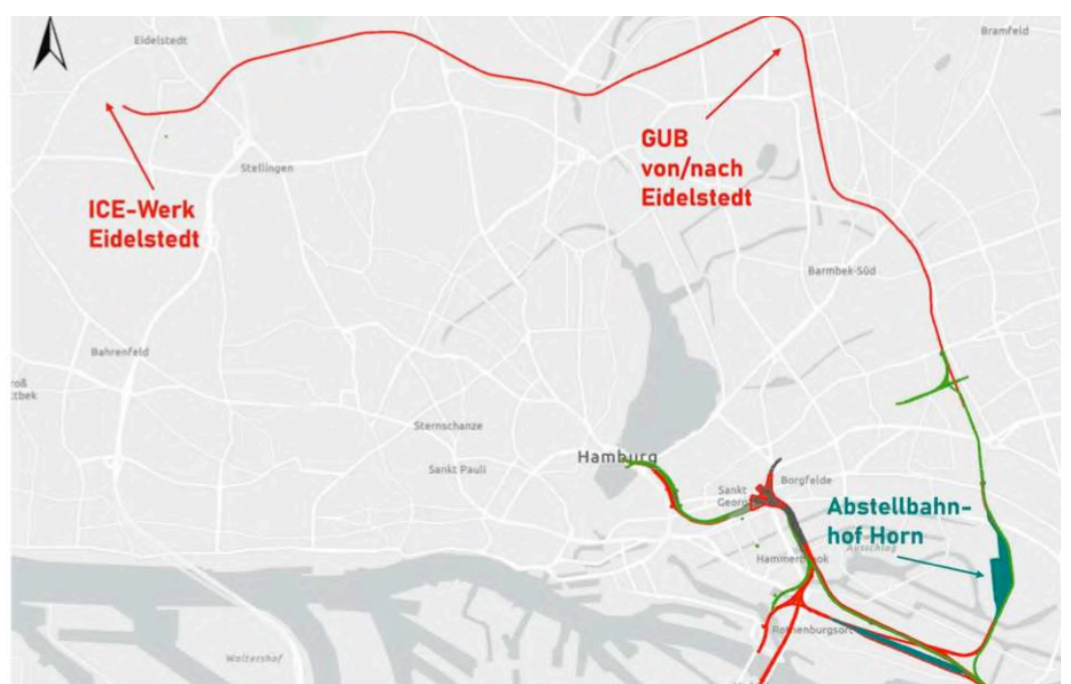
Jonas Spanier hat zunächst sehr aufwändig einen Zielfahrplan erarbeitet, um daraus Anforderungen an eine Bahninfrastruktur zu entwickeln. Er stellt dabei fest, dass für die Annahme, alle Züge weiterhin zentral über den Hauptbahnhof zu führen, zu wenig Gleise vorhanden sind:

„Der Zielfahrplan dieser Konzeption sieht im Hamburger Hauptbahnhof 45,5 stündliche Abfahrten im Regional- und Fernverkehr vor. Bereits diese Zahl verdeutlicht, dass das heutige System, selbst mit kleineren Erweiterungen, langfristig an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Z. Vergl.: Im Fahrplan 2025 sind max. 29 Abfahrten je Std. vorgesehen (ohne de-facto-Leerfahrten nach Altona), wobei die Infrastruktur bereits stark ausgelastet ist.“

Jonas erachtet deshalb die Errichtung eines neuen City-Bahnhofs für unerlässlich und schlägt den Standort Berliner Tor vor. Sein Konzept für den Standort entwickelt drei Ebenen, etwa entsprechend dem schon bestehenden Bahnhof Berliner Tor. Für den Eingriff in den Stadtraum samt Stilllegung bzw. Tunnelführung von Strassen verweist er auf ein Entwicklungskonzept der BSW, das ohnehin für diesen von autogerechten Kriterien geleiteten Städtebau Veränderungen vorsehe. Der bisherige Hbf soll als „Altstadtbahnhof“ bleiben und insbesondere Fernzüge aus dem Nordwesten aufnehmen. Für den neuen Bahnhof wird die U1 partiell umgelegt und die Trasse Hammerbrook aufgegeben.

Vom neuen Bahnhof Berliner Tor ausgehend entwickelt Jonas die Zuführung zum Betriebswerk in Eidelstedt über die Güterumgehungsbahn, die damit den Dammtorbahnhof von Leerfahrten entlaste. Zusätzlich soll ein 2. Gleis die Güterumgehungsbahntrasse auch für Personenverkehr nutzbar machen.

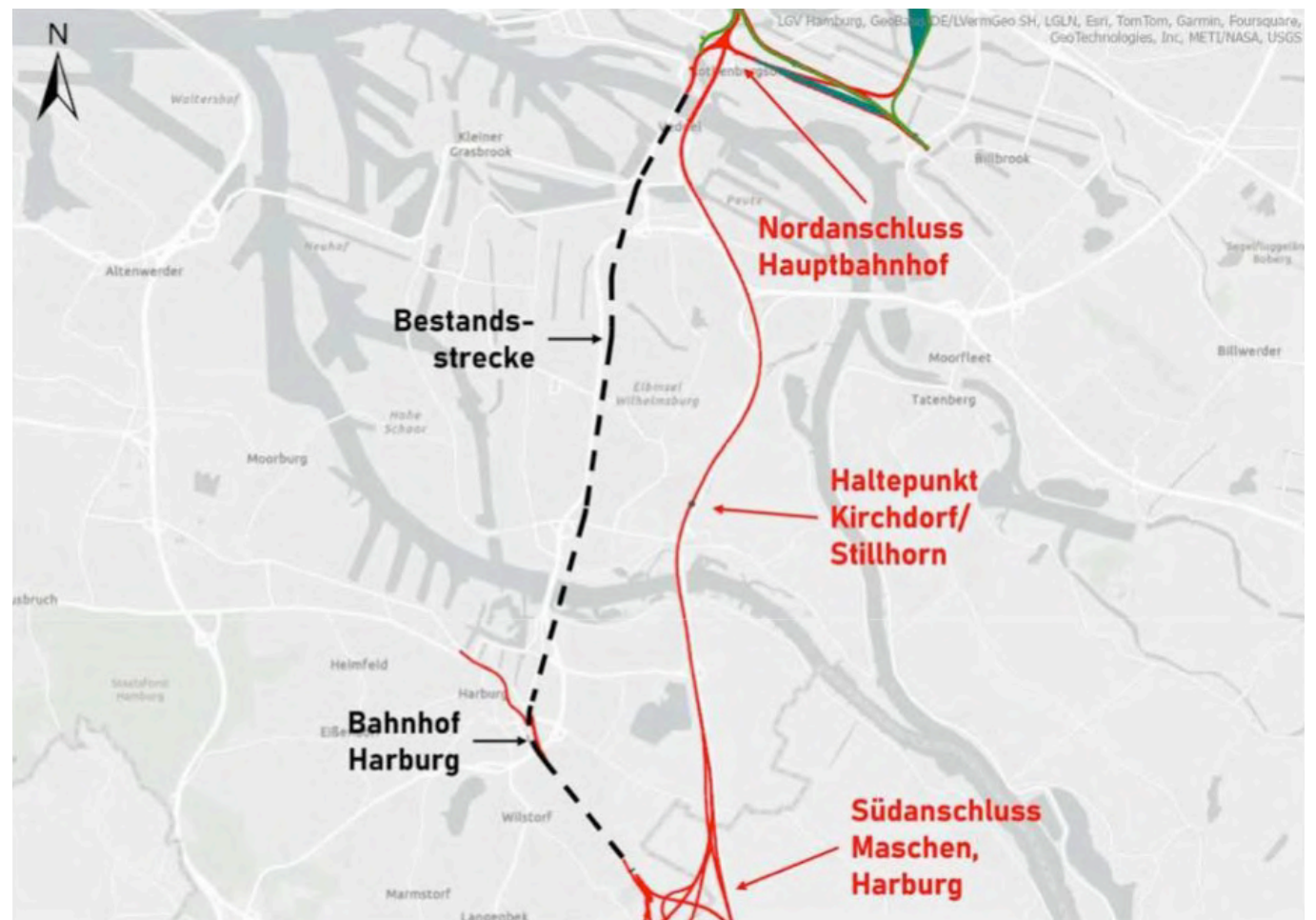
Abb.re: Güterumgehungsbahn mit Anbindung Berliner Tor und neuem Abstellbahnhof





STADTLANDKUNST Stiftung seit 2014 in Hamburg: Kultur der Stadtentwicklung  
**Potentiale des Schienenverkehrs** für eine lebenswerte Zukunft in Hamburg  
Veranstaltung 13.10.2025 im Haus der Patriot. Gesellschaft. Dokumentation der Beiträge S.10

Grafik 2. Elbquerung  
J. Spanier



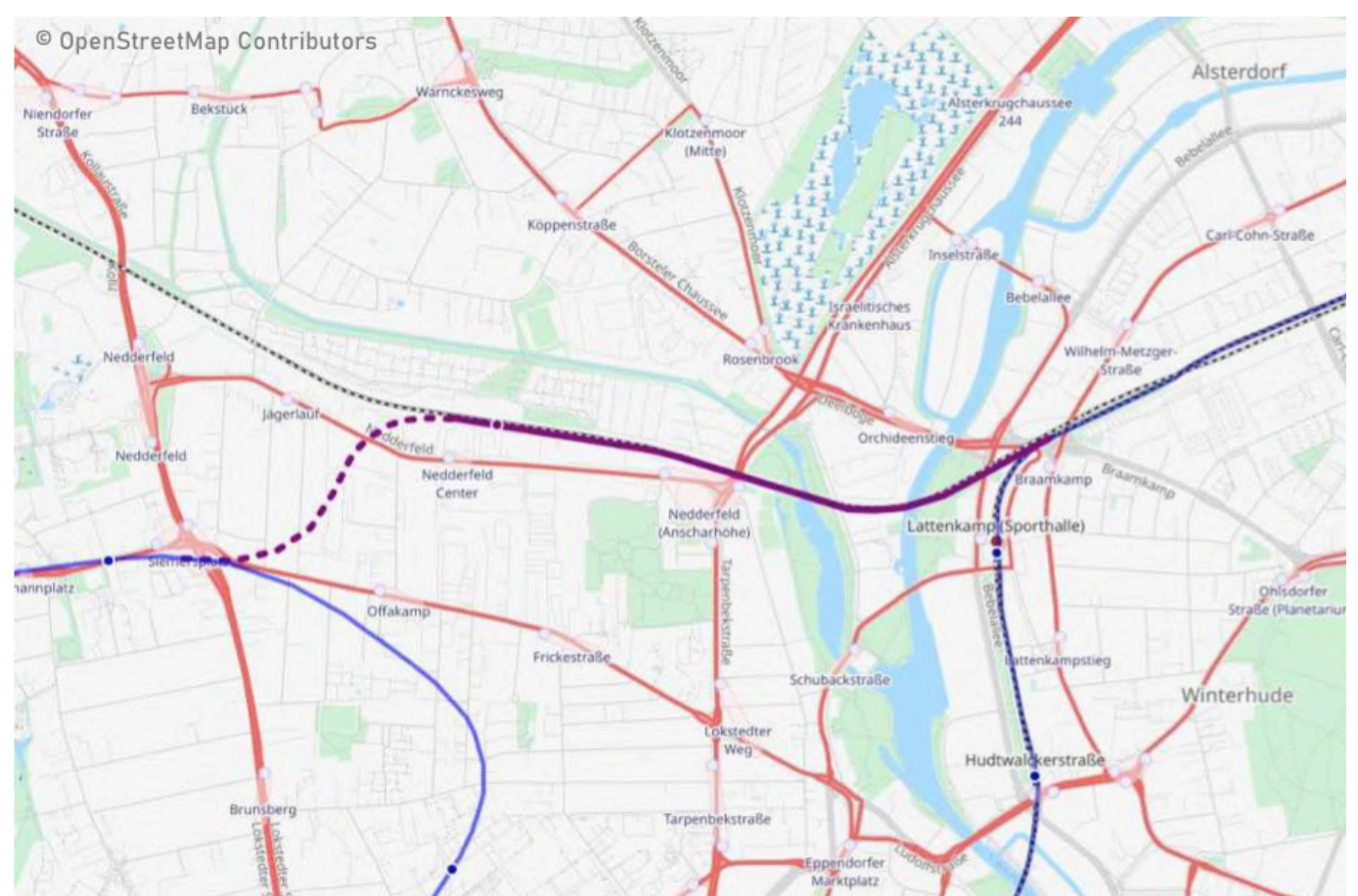
## Beitrag Jonas Spanier, Fortsetzung

Für eine 2. Elbquerung hält Jonas Spanier den Ausbau der Elbquerung in Lauenburg effektiv für Verkehre Lübeck-Lüneburg-Hannover, jedoch nicht für die Achsen Buchholz-Bremen sowie Neugraben-Stade. Er konzipiert deshalb eine 2. Elbquerung entlang der Autobahntrasse samt Umfahrung des Bahnhofs Harburg und neuer Schienenanbindung für Stillhorn/ Kirchdorf, s. Grafik oben.

Durch den neuen Bhf am Berliner Tor werde es möglich, einen Regionalbahnhof HafenCity an den Elbbrücken einzurichten, der die U4 mit Regionalbahnen verknüpfe. Dies führe zu Entlastung des Hbf.

Jonas schlägt weitere detaillierte Einzelmaßnahmen vor, z.B. eine U-Bahn-Spange zwischen U1 und U2 vor als Alternative zu Persomenverkehr auf der Güterumgehungsbahn, s. Grafik unten.

Grafik U-Bahn-Spange  
J. Spanier



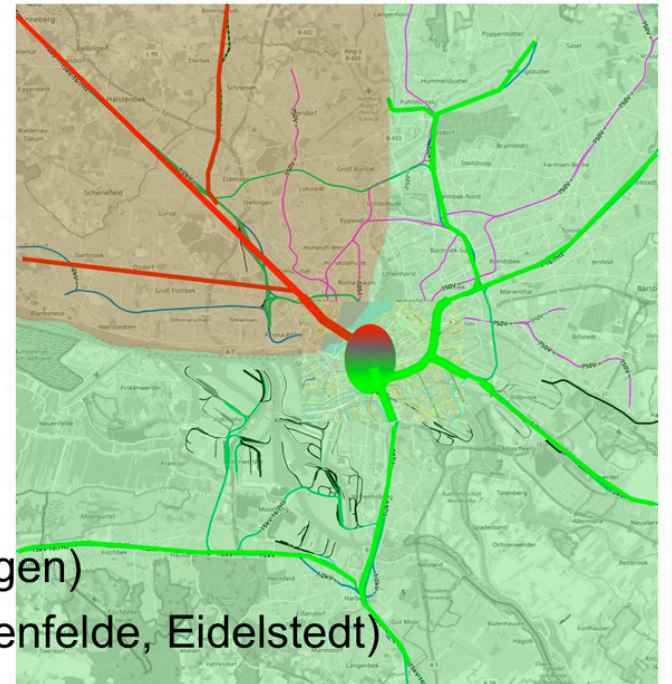


• **Hauptbahnhof:**

**Nordenwest : Dammtor**  
**Süden :**  
**Berliner Tor / HafenCity**

• **Über Dammtor**

- Westerland (Sylt)
- Kiel
- Jütland (noch Kopenhagen)
- Aussetzverkehre (Langenfelde, Eidelstedt)

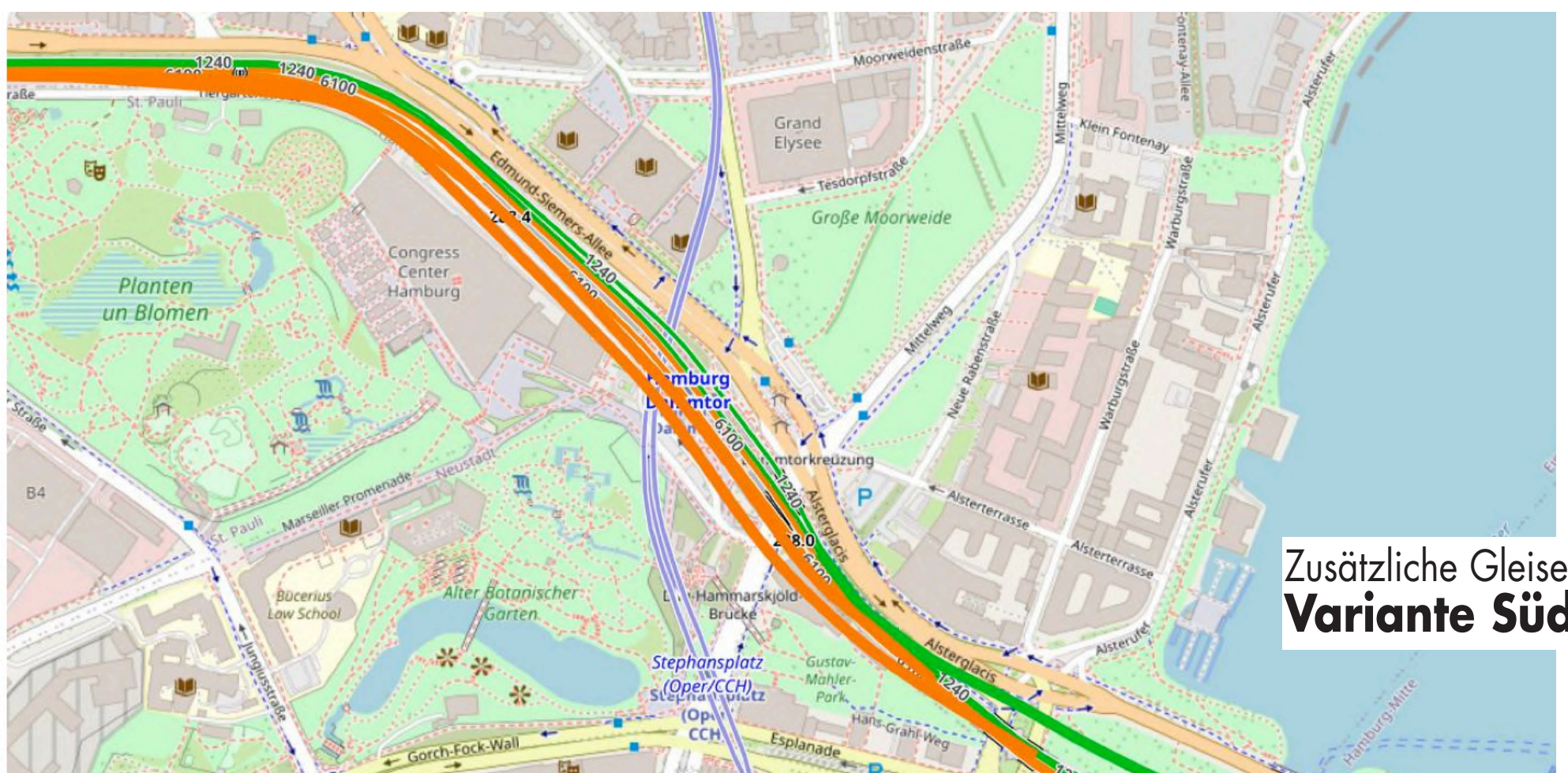


## Impulsbeitrag Mathias Bölckow

### Leistungsfähigere Strecke über Dammtorbahnhof

Mathias Bölckow, Sprecher des Bündnisses Nahverkehr der Metropolregion Hamburg und Mitglied im Fahrgastbeirat des HVV/ Sprecher AG Netz, erläutert die Alternativen zum VET am Dammtor:

- VET (Verbindungsbahntlastungstunnel): sehr teuer, sehr lange Bauzeit, weitere Nachteile
- Schon neuere Signalanlagen erhöhen die Kapazität der Strecke. Ein Entfall des Fernzughalts am Dammtor erhöht weiter diese Kapazität. Sehr kostengünstige Lösung, nur CCH und Messe sind dann nicht mehr direkt an Fernverkehr angebunden, bleiben aber angebunden an S- und U-Bahn.
- Dammtorbahnhof um 2 Bahnsteigkanten erweitern, dabei entsteht etwas geringere Kapazität als durch VET, aber deutlich mehr als z.Zt. vorhanden. Ausführung erfordert Eingriffe in Straßenraum und Gebäude, dürfte aber deutliche geringere Kosten verursachen als VET.





STADTLANDKUNST Stiftung seit 2014 in Hamburg: Kultur der Stadtentwicklung  
**Potentiale des Schienenverkehrs** für eine lebenswerte Zukunft in Hamburg  
Veranstaltung 13.10.2025 im Haus der Patriot. Gesellschaft. Dokumentation der Beiträge S.12



## Fachpodium

Im Foto von links: Roy Kühnast/ Logistik-Initiative SH, Wolfgang Raike/ Vorsitz. Tourismusverb. Hamburg e.V, Moderator Christian Hinkelmann, Jörg Penner/Architekt und Stadtplaner, Alexander Montana/ Inh. Bahnreiseveranstalter regiomaris u. Landesvorstand VCD.

### **Auf Fragen von Moderator Christian Hinkelmann hier exemplarisch einige Antworten:**

Wolfgang Raike: Es kommen 56% der Touristen mit der Bahn. Der Hauptbahnhof ist für ankommende Gäste eine Zumutung, sowohl hinsichtlich der Organisation der Verkehrs als auch hinsichtlich des sozialen Umfelds.. Dabei gilt: Touristen finden alles gut, was auch Einheimische gut finden. Er hat keine Einwände, die Außenbahnhöfe mehr zu nutzen. Eine Anbindung der Kreuzfahrtgäste über den Bhf Altona sieht er positiv.

NN: Bahnhof Dammtor evtl. mit Glasfassade wie in Straßburg denkmalgerecht erweitern.

Jörg Penner zu Dammtorbahnhof: Warum nicht Kfz in Minus-Ebene? Zur Idee Hbf Berliner Tor: Das erscheint zu aufwändig und nicht passend. „Ich frage mich eher, ob wirklich alle Züge bis Hauptbahnhof fahren müssen“. Zur westlichen Elbquerung: Hamburg bietet im Bahnverkehr keine Redundanzen, daher sollte eine echte 2. Elbquerung mit deutlich kürzeren Tunnelstrecken geprüft werden, auch wenn dieses Nutzungskonflikte mit HPA oder Umweltauflagen mit sich brächte. Diese müßten abgewogen werden.

Roy Kühnast: Bisher bietet nur Gleis 8 maximale Flexibilität, um von Süden kommende Züge direkt über die Vogelfluglinie nach Skandinavien weiterfahren zu lassen.

Von Nordosten/ Energieküste fährt Güterverkehr Richtung Hamburg, von Nordosten wird zukünftig verstärkt Güterverkehr aus Skandinavien erwartet. Die Industrie und Spediteure in SH wollen mehr Fracht auf die Schiene bringen und benötigen kurze Verbindungen, da die Frachtgebühr nach km bemessen wird.

SH hat auch Ideen für eine westliche Elbquerung. Die Entscheidungen müssen jedoch die Hamburger treffen.

Wolfgang Raike sieht massgeblich ein Bündel von Massnahmen.

Jörg Penner sieht als erforderlich die Nutzung der Güterumgehungsbahn, langfristig westliche Elbquerung.

Alexander Montana sieht die Verbindung nach Skandinavien derzeit katastrophal und verteidigt das Neubaukonzept am Berliner Tor, das s.E. ohnehin weiterentwickelt werden muß. Es muß geprüft werden, was für den bestehende Bhf mit vielen kleinen Maßnahmen erreichbar ist.





## Politik und Schlussrunde

Teilnehmer auf dem Podium:

Der freie Platz links war vorgesehen für Frau Dr. Frieling, stadtentwicklungspolitische Sprecherin der CDU-Fraktion der Bürgerschaft, die leider am Morgen der Veranstaltung aus gesundheitlichen Gründen absagen mußte. Im Bild von links: Ole Buschhüter, verkehrspolitischer Sprecher der SPD, Moderator Christian Hinkelmann, Heike Sudmann, verkehrspolitische Sprecherin Die Linke.

### Auf Fragen des Moderators Christian Hinkelmann exemplarische Antworten aus der Politik

Ole Torben Buschhüter, verkehrspolitischer Sprecher der SPD, hadert mit einem neuem Bahnhof Berliner Tor, damit werde Altona noch mehr abgehängt. Er fand den VET überzeugend, als die DB ihn vorgeschlagen hatte.

Heike Sudmann, verkehrspolitischer Sprecherin Die Linke, sieht viele gute Vorschläge, die in der Veranstaltung zusammengekommen sind. Sie schlägt vor, einen Runden Tisch zu starten mit allen Beteiligten in Hamburg, um gemeinsam eine Position und Vorschlag für Gutachtenfragen zu entwickeln und zu verabschieden.

### Exemplarische Beiträge aus dem Publikum, manche in der Pause:

- Das Bundesverkehrsministerium hat inzwischen selbst erkannt, dass der VET teuer und nicht effektiv ist, deshalb plane es ein Gutachten zum gesamten Schienenknoten.
- Außenbahnhöfe für IC-Halte nutzen, Rundbahnen und alte Linien reaktivieren.
- Eine Umlegung des Betriebswerks von Eidelstedt nach Billwerder gab es schon früher als Idee, würde das Sinn machen?
- Auf der Südseite des Hbf könnte evtl. eine 2. Ebene für Regionalzüge eingerichtet werden.
- Ein zeitlich begrenzter „Runder Tisch“ zu Austausch und Klärung der vielfältigen Maßnahmen: Gute Idee.

**Christian Hinkelmann dankt zum Abschluss** allen Beteiligten für die interessante und konstruktive Veranstaltung und freut sich auf eine Fortsetzung.

