



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt



## Die Hamburger Innenstadt für 10 Jahre eine Bahngroßbaustelle?

### Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. vom 21.1.2022 zur Befassung des Verkehrsausschusses der Bürgerschaft mit dem Verbindungsbahntentlastungstunnel

Zu begrüßen ist, dass sich die Hamburger Politik und die Deutsche Bahn sich nach Jahren des Nichtstuns nun endlich dem Problem der Kapazitätsengpässe im Hamburger Bahnnetz widmen und dafür eine Machbarkeitsstudie für den Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) in Auftrag gegeben haben. Kern der Planungen ist die Verlagerung der S-Bahn von der jetzigen Verbindungsbahn in den Keller, d.h. unter die Erde. Auf den jetzigen Gleisen der Verbindungsbahn sollen dann nur noch Fern- und Regionalzüge rollen. Das VET Projekt wird voraussichtlich für 10 Jahre und mehr die Hamburger Innenstadt in eine einzige Großbaustelle mit bis zu 40 Meter tiefen Baugruben verwandeln.

Am geplanten Bahnhof Diebsteich käme der Tunnel in Tieflage an. Dort müsste ein viergleisiger S-Bahnhof in Tieflage gebaut werden. Damit werden die jetzigen Bahnhofsverlagerungspläne zur Makulatur, wenn nicht ein nagelneuer Bahnhof wenige Jahre nach Inbetriebnahme wieder teilabgerissen werden soll. Würden die derzeitigen Planungen realisiert, dann stehen die Fundamente der Hochhäuser genau dort, wo der neue S-Bahnhof in Tieflage hin müsste.

**Das kann nur heißen:**

**Sofortiger Baustopp für Diebsteich**, soll hier nicht der Irrsinn des 21. Jahrhunderts in die Erde betonierte werden.



Es ist auch zu begrüßen, dass parallel zur VET Machbarkeitsstudie eine Studie zur Machbarkeit einer zweiten Eisenbahnüberquerung im Hamburger Westen in Auftrag gegeben wurde. Aber beide Studien sind nicht aufeinander abgestimmt.

Eine 2. Überquerung, die auch für Fern- und Regionalzüge geeignet ist, würde den VET überflüssig machen und eine Rückfallebene zu den störanfälligen Überbrücken schaffen.

**Viele Projekte, viel Koordinationsbedarf, viele Inkompatibilitäten – das kann nur ein gut abgestimmter „Master Plan“ für die Schiene in Hamburg lösen.**

**Als Probleme des VET-Projektes zeichnen sich zudem folgende Punkte ab:**

- 1. Extrem schwierige Bauarbeiten am Hauptbahnhof**, da hier die Stationen der U1, U3 und der U2 und U5 (wenn sie denn kommt) sowie die bestehenden S-Bahngleise gekreuzt werden müssen.
- 2. Gleichermaßen schwierige Bauarbeiten am Dammtorbahnhof**, weil hier die Gleise der U1 und U5 sowie der Bahnhof Dammtor selber gekreuzt werden.
- 3. Schwierige Raumverhältnisse an der Station Schlump**, da hier die Trassen der U3 und der U2 tief unter der Erde zu unterfahren sind.
- 4. Die hochfrequentierten S-Bahn-Stationen Sternschanze und Holstenstraße fallen weg.**
- 5. Völlig unklar ist die Einfädelung der S-Bahn dann in den Bahnhof Altona.**
- 6. Offen bleibt, wie die S32 West aus diesem Tunnel ausgefädelt werden soll.**
- 7. Alle Kostenfragen sind ungeklärt**, ebenso wie ein möglicher Realisierungszeitrahmen.
- 8. Aber auf Eines haben sich Stadt und Bahn schon festgelegt: Das Projekt soll nach der Maßgabe des Planungsbeschleunigungsgesetzes** gebaut werden, **um die Beteiligung kritischer Initiativen von vornherein auszuschließen**, auch wenn anfänglich Gegenteiliges behauptet wird.
- 9. Das Projekt VET beginnt gleich mit einer Lüge:** Der VET sei Voraussetzung für den Deutschlandtakt. Wenn dem so sei, dann können die Bürger noch weitere 15 Jahre auf die Einführung des Deutschlandtaktes warten. Nein, der Deutschlandtakt kann auch ohne dieses Milliarden schwere Großprojekt umgesetzt werden.
- 10. Stadt, Bahn und Bundesverkehrsministerium haben sich schon von vornherein auf einen S-Bahn-Tunnel festgelegt, und ein Fernbahntunnel, der weniger offene Baugruben bedeuten würde, von vornherein ausgeschlossen. Damit ist das Studienergebnis nicht mehr ergebnisoffen.**

**Prellbock fordert daher die Hamburger Politik auf, zuerst einen Masterplan „Starke Schiene für Hamburg“ zu erarbeiten, in dem alle diskutierten und geplanten Schienenausbauprojekte aufeinander abgestimmt werden. Eine westliche Überquerung muss, und ein VET kann Bestandteil eines solchen Planes sein. Die jetzt vergebene Studie darf andere Projekte nicht ausschließen.**

---

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

„ Es steht zu befürchten, dass mit dem Verbindungsbahntlastungstunnel wieder ein Milliarden schweres, klimaschädliches Großprojekt mit langen Realisierungszeiten aus der Taufe gehoben wird und dann kleinere Projekte, die schnell umgesetzt werden können, auf der Strecke bleiben. Man darf sich nicht jetzt schon auf den VET festlegen, wenn eine leistungsfähigere Alternative in Form einer westlichen Überquerung möglich ist. Auf jeden Fall ist bis zum Vorliegen der VET-Studie ein sofortiger Baustopp für Diebstreich unabdingbar.“

---

**Michael Jung**

**Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.**

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

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