



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

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**



Diebsteich wird zur ewigen Baustelle

VET weder notwendig noch sinnvoll und nicht finanzierbar

16.9.2024 Pressemitteilung Nr. 39 von Prellbock Altona e.V. zu den weiteren Verzögerungen der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes am Diebsteich

Ein Bahnhof im Nirgendwo – so beschrieb das Hamburger Abendblatt jüngst das, was zurzeit am Diebsteich entsteht. Die geplanten Bauten im Umfeld kommen alle später. Aber Stadt und Bahn behaupten steif und fest, dass der Bahnhof selbst im Jahr 2027 in Betrieb genommen werden kann. Dabei ist es schon bei der ersten Phase, dem Neubau der S-Bahnstation, zu einer Verdoppelung der angekündigten Bauzeit gekommen. Und ob die S-Bahnstation dann Anfang nächsten Jahres tatsächlich in Betrieb genommen wird, steht ebenfalls in den Sternen. Die Realitätsverweigerung von Deutscher Bahn (DB) und Hamburger Politik ist schon atemberaubend.

Zur Vorgeschichte: Ab 2006 bis 2013 wird unter der Maßgabe, die Bahninfrastruktur zu verschlanken und möglichst viele ehemalige Bahngrundstücke meistbietend zu Geld zu machen, die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich geplant. Nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses Ende 2017 wies Prellbock in einer Simulationsstudie nach, dass der geplante Bahnhof Diebsteich mit seinen sechs Bahnsteigkanten die ihm zugedachte Aufgabe, insbesondere bei Einführung des Deutschlandtaktes, nicht störungsfrei bewältigen wird, sondern einen neuen und zusätzlichen Engpass im Netz der DB darstellen würde. Vor diesem Hintergrund wurde vom Bundesverkehrsministerium 2019 die Idee lanciert, die S-Bahn von Langenfelde bis zum Hauptbahnhof in einen mehr als acht Kilometer langen sehr tiefen Tunnel, den sogenannten Verbindungsbahntlastungstunnel (VET), verschwinden zu lassen und die vier oberirdischen Gleise der Verbindungsbahn von Altona bis zum Hauptbahnhof nur noch für den Fern- und Regionalverkehr zu nutzen.



Prellbock fasste nach Vorlage der DB-Machbarkeitsstudie zum VET im April 2023 seine Kritikpunkte in 10 Thesen zusammen und stellte sie der Öffentlichkeit vor:

- 1.** Der VET bringt **keine zusätzliche Kapazität für die S-Bahn**.
- 2.** Aufgrund der vielen offenen Baugruben für die Stationen verwandelt das Projekt die Hamburger Innenstadt für 10 Jahre in eine **gigantische Baugrube mit massiven Behinderungen** für alle Verkehrsteilnehmer. Es trägt daher dazu bei, den Wirtschaftsstandort Hamburg zu schwächen.
- 3.** Die S-Bahnstationen des VET werden alle **in großer Tiefe** von bis zu 35 Meter unter Straßenniveau und **im Grundwasserbereich** liegen mit entsprechend langen Zugangswegen und schlechten Umsteigebedingungen. Das sorgt für **hohe Baukosten**.
- 4.** Der **Hauptbahnhof wird für rund 10 Jahre** nur vom Glockengießerwall her zugänglich und eine **Dauerbaustelle** sein.
- 5.** Der Tunnel wird schätzungsweise **10 Milliarden Euro** kosten und der anschließende Umbau der Verbindungsbahn noch einmal bis zu **5 Milliarden Euro**. Aber Kosten und Finanzierung waren nie Gegenstand aller bisherigen Untersuchungen zum VET.
- 6.** Der S-Bahntunnel wird nicht vor 2040 fertig. Der anschließende Umbau der Verbindungsbahn für den Regionalverkehr dauert noch einmal 5 Jahre. Also, **vor 2045 wird es keine zusätzlichen Kapazitäten für den Bahnverkehr in Hamburg geben!**
- 7.** Die vom Senat gewünschten Regionalbahnhalte an der Holstenstraße und an der Sternschanze werden sich nur unter sehr **hohem baulichen Aufwand** (Überwerfungsbauwerke) realisieren lassen und die **Fahrzeiten von Kiel zum Hauptbahnhof um bis zu 10 Minuten verlängern**.
- 8.** Der VET erzwingt eine **komplette Umplanung des Bahnhofs Diebsteich**. Auch wenn die DB nach wie vor behauptet, den Fern- und Regionalbahnhof bis 2028 fertig stellen zu können, es wird für mindestens 10 Jahre nur ein Provisorium sein.
- 9.** Die durch den privaten Investor ProHa Altona GmbH & Co KG zu erstellenden Hochhaustürme am Diebsteich können erst nach Fertigstellung der, in den Fundamenten für die Hochhäuser geplanten, S-Bahnstation errichtet werden. Also nicht vor 2040.
- 10.** Der ursprünglich ab 2030 nach Bahnhofsverlagerung geplante **Wohnungsbau auf der ehemaligen Bahnfläche Neue Mitte Altona 2 kann nicht beginnen**, weil diese Fläche für das VET-Abzweigungsbauwerk Kaltenkirchener Straße und für die unterirdische Einführung der S-Bahn in den jetzigen Altonaer Bahnhof benötigt wird.

Jetzt wurde zudem bekannt, dass auch das am Diebsteich geplante Regionalliga-Stadion für Altona 93 sowie die Musikhalle auf dem Thyssen-Krupp-Gelände von massiven Verzögerungen bedingt durch den VET betroffen sein werden.



Prellbock Altona fordert daher:

- 1.** Sofortige **Einstellung der Planungen für den VET.**
- 2.** **Umgehende Einstellung der Bauarbeiten für den Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich,** lediglich schnellstmögliche Fertigstellung eines barrierefreien S-Bahnhofs Diebsteich und Wiedereröffnung eines modernisierten Diebsteichtunnels für Fußgänger und Radfahrer.
- 3.** **Modernisierung des Bahnhofs Altona** an Ort und Stelle einschließlich Überarbeitung des architektonisch hässlichen Bahnhofsgebäudes. Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Altona.
- 4.** **Neuordnung des Gleisvorfeldes zum Bahnhof Altona** unter Verlagerung des Ausfahrtgleises Richtung Verbindungsbahn von der lärmintensiven Brücke auf einen Bahndamm einschließlich lärmtechnischer Sanierung aller dortigen Bahnanlagen.
- 5.** Bei **geschickter Neuordnung der Zulaufgleise** zum Bahnhof Altona und Abbau überflüssiger Anlagen (z. B. die Dieselbetankungsanlage) können dort **mindestens 50 % der ursprünglich geplanten Wohnungen errichtet werden.**
- 6.** Verwendung der bei Einstellung des VET- und Diebsteichprojektes frei werdenden Planungs- und Ingenieurtechnischen Kapazitäten sowie Finanzierungsmittel für die **Sanierung des Bahnnetzes in Hamburg.**

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

„ *Angesichts der geänderten wirtschaftlichen, politischen und finanziellen Rahmenbedingungen sollten DB, das Bundesverkehrsministerium und der Senat den politischen Mut aufbringen, sich von unrealistischen und unfinanzierbaren Projekten, die einstmals unter anderen Rahmenbedingungen geboren wurden, zu verabschieden. Alle verfügbaren Ressourcen müssen jetzt auf die Steigerung der Resilienz des Bahnbetriebs, den Bau leistungsfähiger Ausweichstrecken für Störfälle (u. a. 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen), Beseitigung eingleisiger Abschnitte auf zweigleisigen Bahnstrecken und die vollständige Elektrifizierung des gesamten Bahnnetzes konzentriert werden. Ein offener Dialog mit allen Stakeholdern in Hamburg zur Repriorisierung der Bahnprojekte (einschließlich des Nahverkehrs) ist überfällig.* “