



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**



## Hamburgs Klimabeirat jetzt mit Maulkorb

### Keine Stellungnahme zum VET geplant

14.10.2024 Pressemitteilung Nr. 42 von Prellbock Altona e. V.

Mit seiner kritischen Stellungnahme zur U5 hat Hamburgs Klimabeirat im vergangenen Jahr für einiges Aufsehen gesorgt. Ein zweites Mal wollen sich die 15 Mitglieder des hochkarätig besetzten Beirats offenbar keinen Ärger mit dem Senat einhandeln. Zum quer durch die Stadt geplanten sogenannten Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) will der Klimabeirat keine Stellungnahme abgeben, obwohl der Tunnel bezogen auf seine Klimaauswirkungen sicherlich eine vergleichbare Dimension hat wie der Bau der U5.

Gefragt, ob es eine Stellungnahme des Klimabeirats zum VET geben wird, antwortete Arne Lauinger von der Geschäftsstelle des Beirats folgendermaßen:

*„Der Klimabeirat sieht seine Aufgabe darin, zu strategischen Fragen des Klimaschutzes Stellung zu nehmen. Entsprechend war die Stellungnahme zur U5, insbesondere vor dem Hintergrund des langen Realisierungszeitraums, auf deren Wirksamkeit im Hinblick auf die Hamburger Klimaschutzziele fokussiert. Die Bewertung eines konkreten einzelnen Vorhabens wäre erkennbar anders gelagert, zum VET wird der Beirat daher nicht Stellung nehmen.“*

Das liest sich wie eine sehr schlechte Ausrede, denn VET und U5 sind ja beides konkrete Einzelvorhaben mit ähnlich langen Bauzeiten. Laut Klimaschutzgesetz berät der Beirat den Senat bei dessen Umsetzung. Das Gesetz verlangt, dass die Erfordernisse des Klimaschutzes bei allen Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigt werden müssen.

Dies ist beim VET-Projekt bislang in keiner Weise geschehen: Die durch den Tunnelbau entstehenden enormen CO<sub>2</sub>-Emissionen wurden in der von der Deutschen Bahn erstellten Machbarkeitsstudie nicht einmal ermittelt, obwohl sie das CO<sub>2</sub>-Budget der Stadt in erheblichem Umfang belasten würden.



Mit einer (optimistisch) geplanten Bauzeit bis 2045 sind der VET und der damit verbundene jahrelange Umbau der oberirdischen Verbindungsbahn keine angemessene Antwort auf die Dringlichkeit der Verkehrswende. Um die aktuelle Klimaschutzziele zu erreichen, müsste die Verkehrswende in Hamburg bis 2030 in einem erheblichen Umfang bereits erfolgt sein.

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

„ Es ist mehr als peinlich, dass sich die renommierten Professorinnen und Professoren, die im Klimabeirat sitzen, beim Thema VET nun offenbar selbst einen Maulkorb umhängen. Man kann nur noch hoffen, dass für das in jeder Hinsicht größtenwahnsinnige Projekt am Ende das Geld fehlen wird. “

## **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.** Das Projekt verwandelt wegen der vielen offenen Baugruben für die Stationen die Hamburger Innenstadt für mindestens 10 Jahre in eine gigantische Baugrube mit massiven Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmer und 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 alle im Grundwasserbereich (hohe Baukosten) liegen mit entsprechend langen Zugangswegen und schlechten Umsteigebedingungen.
- 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, der anschließende Umbau der Verbindungsbahn noch einmal bis zu 5 Milliarden Euro. Alle genaueren Informationen zu geschätzten Kosten und Finanzierung werden geheim gehalten.
- 6.** Der S-Bahntunnel wird nicht vor 2040 fertig. Der anschließende Umbau der Verbindungsbahn für den Regionalverkehr dauert noch einmal 5 Jahre. Und dies auch nur, wenn es keine Verzögerungen gibt, was bei einem so komplexen Bauvorhaben an ein Wunder grenzen würde. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird es also vor 2050 keine zusätzlichen Kapazitäten für den Bahnverkehr in Hamburg geben, sondern eine ewige Baustelle!
- 7.** Die vom Senat gewünschten Regionalbahnhalte an der Holstenstraße und an der Sternschanze werden sich nur unter sehr hohem baulichem Aufwand (Überwerfungsbauwerke) realisieren lassen und die Fahrtzeiten 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 dort bis 2027 fertig stellen zu können, wird er 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 Bahnverlagerung geplante Wohnungsbau auf der ehemaligen Bahnfläche Neue Mitte Altona 2 kann nicht beginnen, weil diese Fläche für das VET-Abzweigungsbauwerk Kaltenkirchener Straße und die unterirdische Einführung der S-Bahn in den jetzigen Altonaer Bahnhof benötigt wird.

Zuletzt 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.