



VOM UBA ANERKANTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e.V.

P R E S S E - I N F O

Andrea Goller
prellbock_presse_AG@mail.de

Andreas Müller-Goldenstedt
prellbock_presse_amg@mail.de
0049 1781806932

Prellbock Altona e.V.
Nernstweg 34
22765 Hamburg

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



**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Steigt Diebsteich-Investor aus?

Stadt entschädigt Investor für Vorleistungen!

Wie viele Millionen fließen, soll geheim bleiben!

Der VET wird von vornherein zum Skandalbauwerk!

11.11.2024 Pressemitteilung Nr. 45 von Prellbock Altona e.V.

Prellbock fand durch eigene Recherchen im Transparenzportal der Stadt Hamburg den 4. Nachtrag zum Grundstückskaufvertrag zwischen dem Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) und dem Diebsteich-Investor. Dieser in zentralen Punkten geschwärzte Vertrag beinhaltet die Zusage für den „Ersatz vergeblicher Aufwendungen“.



Der Vertrag mit der ProHa Altona GmbH & Co. KG wurde bereits Anfang Juni geschlossen, aber erst mit monatelanger Verzögerung im Transparenzportal veröffentlicht. Hintergrund ist, dass die geplanten Bahnhofsempfangsgebäude am Diebsteich nicht wie vorgesehen errichtet werden können, weil die bisherigen Planungen für die Gebäude mit denen für den Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) nicht vereinbar sind. Höhe und Zeitpunkt der Zahlungen sowie weitere Details werden geheim gehalten.

Aus den nicht geschwärzten Passagen des 4. Nachtrags zum Grundstückskaufvertrag für das Projekt Diebsteich geht hervor, dass der LIG einen „Aufwendungsersatz“ zu leisten und eine „Planungsentschädigung“ zu zahlen hat. Mit letzterer erwirbt der LIG die Rechte an der sogenannten „Planung Alt“ für die Empfangsgebäude, die aber obsolet wird, wenn der VET tatsächlich gebaut werden sollte.

Derzeit werde ein Tunnelverlauf favorisiert, bei dem die Tunnelhaltestelle der neuen S-Bahn größtenteils unterhalb des Bauvorhabens liegen würde, heißt es im Vertragsnachtrag. Dann wäre der gesamte Gebäudekomplex (Empfangshalle und Umfeldbauten) durch die Tunnelhaltestelle zu unterbauen.

Das bedeutet: Die dort ursprünglich vorgesehene Tiefgarage muss wegfallen und es fehlt an Stellplätzen für die in den geplanten Hochhaustürmen vorgesehenen Büros. Das macht den neuen Standort noch unattraktiver, als er ohnehin schon ist.

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

„Diebsteich entwickelt sich immer mehr zum Planungs-Desaster. Es steht in den Sternen, ob der Investor überhaupt noch an dem Projekt interessiert ist. Und es ist ein glatter Verstoß gegen das Transparenzgesetz, dass der Senat geheim halten will, wieviel Schadensersatz er zahlen muss oder sogar schon gezahlt hat.“

Der 4. Nachtrag zum Diebsteich-Vertrag findet sich hier:

<https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/verlegung-fernbahnhof-hamburg-altona-kaufvertrag-fhh-investor-4-nachtrag>

Die Korrespondenz zwischen Stadt und Investor vor Abschluss des 4. Nachtrags zum Vertrag findet sich hier: <https://fragdenstaat.de/a/312411>

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.

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.