



VOM UBA ANERKANNTER 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**



© DB AG

ght: DB AG

Stakeholder-Management nach Gutsherrenart

Pressemitteilung 12/2025 vom 14.4.2025 von Prellbock Altona e. V. zum Status der Klage gegen den Neubau der Autoreisezuganlage in Eidelstedt

Im August 2018 verhängte das Oberverwaltungsgericht Hamburg einen unbefristeten Baustopp für das Projekt „Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich“. Hauptgrund dafür war, dass die DB den Neubau des Fern- und Regionalbahnhofs ohne eine Autoreisezug (ARZ) -Verladeanlage geplant hatte. Dies widersprach eklatant dem Diskriminierungsverbot gemäß EU-Recht. Denn die DB, die sich 2016 aus dem Autoreisezuggeschäft zurückgezogen hatte, wollte hier einfach Eisenbahninfrastruktur abbauen, die aber sehr wohl noch von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der ÖBB, Urlaubsexpress und BTE genutzt wurde.

PM 12/2025



Da am Standort des Bahnhofs Diebsteich kein ausreichender Platz für eine ARZ-Anlage war, musste die DB nun einen neuen Standort für die Zugverladung von Autos finden. Nach längerer Suche entschied sich die DB für den Standort am DB-Ausbesserungswerk Eidelstedt in der Nähe der S-Bahnstation Eidelstedt, weil sie dort über ein entsprechendes Gelände verfügt. Der Planfeststellungsbeschluss für das Projekt erging Anfang 2023. Prellbock Altona beklagte den Beschluss, weil die Anlage u. a. in einem **Wasserschutzgebiet** errichtet werden soll, die Straßenverkehrsanbindung der Anlage unzureichend ist und die daraus folgenden Staus zu einer Behinderung des Busverkehrs sowie zu einer Gefährdung für Radfahrer und Fußgänger führen. Die Klagebegründung wurde im Frühjahr 2023 eingereicht und die entsprechenden Schriftsätze der Gegenseite erhielt Prellbock im Sommer 2023. Seitdem hörte man von der DB nichts mehr zu dem Projekt, da durch die massive Verzögerung beim Bahnhofsbau am Diebsteich (allein die S-Bahnstation ging mit mehr als 16 Monaten Verspätung – und dann auch nur als Provisorium – in Betrieb), das Projekt ARZ-Anlage für die DB keine Dringlichkeit besaß.

Interessanterweise hat die DB bisher nie eine Kostenschätzung für das Projekt abgegeben, geschweige denn einen Finanzierungsplan vorgelegt. Da der jetzt geplante Neubau der ARZ-Anlage aufgrund eines Planungsfehlers der DB erforderlich wurde, müsste die DB eigentlich den Bau auch aus eigenen Mitteln bezahlen. Zu befürchten ist, dass die DB die Kosten für das Projekt – Prellbock schätzt diese auf 70–100 Mio. Euro – über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) dem Bund, d.h. dem Steuerzahler aufbürden wird.

Auch um das zu klären, drängte Prellbock mehrfach auf die Anberaumung einer Hauptverhandlung zur eingereichten Klage. Diese wurde nun für Mitte Oktober 2025 festgesetzt. Die Antwort der Anwälte der DB vom 26.2.2025 auf das Schreiben des Gerichts zur Terminierung macht deutlich, dass man dort beabsichtigt, möglichst noch vor einer Entscheidung des Gerichts im Herbst mit reger Bautätigkeit vor Ort Fakten zu schaffen. So will die DB schon im Mai mit Gleisarbeiten und dem Tief- und Hochbau beginnen.

In Klartext heißt das wohl: Unabhängig was das Gericht entscheiden wird, wir fangen an zu bauen und schaffen Fakten, auch für den Fall, dass das Projekt vor Gericht für unzulässig erklärt wird.

Gerade bei einem so umstrittenen und teuren Projekt, das aus öffentlichen Mitteln finanziert werden soll, würde man annehmen, dass mit den Bauarbeiten erst nach Abschluss des Gerichtsverfahrens begonnen wird.

Aber leider ist nach Verabschiedung der Planungsbeschleunigungsgesetze, die mit der jüngsten Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes am 23.12.2023 Eingang in das Eisenbahnrecht fanden, das Vorgehen der DB durch geltendes Recht gedeckt. Es hat aber nichts mit einer Kommunikation auf Augenhöhe mit den Klägern und der Respektierung des OVGs als Rechtsinstanz zu tun, die die DB in ihrer Öffentlichkeitskommunikation immer proklamiert.

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

„ Die DB spricht viel von Kommunikation auf Augenhöhe mit den Stakeholdern. Sie hat eigene Abteilungen für das Stakeholder-Management. Aber was sind diese wert, wenn es im konkrete Konflikte geht und nach Guts-herrenart geholt wird. So gewinnt man kein Vertrauen und Akzeptanz der Zivilgesellschaft für problematische Projekte. Die DB wäre gut beraten – zumal für die Bauarbeiten der ARZ-Anlage kein Zeitdruck besteht – mit dem Beginn der Bauarbeiten zu warten, bis eine Gerichtsentscheidung vorliegt. Auch wäre es angezeigt, die Öffentlichkeit darüber zu informieren, was das Projekt kostet. Alles andere widerspricht der landauf landab verkündeten Kommunikationsstrategie der Deutschen Bahn. “