



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**

**Koalitionsvertrag eröffnet Optionen auf einen
Einstieg in den Ausstieg der Bahnhofsverlegung**

**Der Drops ist noch
lange nicht gelutscht!**

Dieser Drops ist noch
lange nicht gelutscht!

#Bahnhof Altona bleibt 🚂

**8.5.2025 Pressemitteilung 16 von Prellbock Altona e. V.
zur Perspektive des Bahnhofsbaus am Diebsteich:**

Halten wir doch einmal fest:

- ▶▶ Die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich wurde unter gänzlich anderen Rahmenbedingungen in den Jahren 2006 – 2013 geplant.
- ▶▶ Primäres Ziel war die Inwertsetzung nicht mehr genutzter Bahnflächen für die Immobilienspekulation. Das ist nach der Änderung von § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz so nicht mehr möglich.
- ▶▶ Die Bauarbeiten für die Errichtung des S-Bahnhofs Diebsteich begannen verzögert 2021. Der S-Bahnhof wurde mit 16 Monaten Verzögerung im Februar 2025 nur als nicht barrierefreier Torso mit nur einem einzelnen Festtreppenzugang in Betrieb genommen. Restfertigstellung nicht vor Ende 2028!
- ▶▶ Derzeit scheinen die Bauarbeiten am Diebsteich zu ruhen.
- ▶▶ **Der geplante Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich hat einen Kardinalfehler: Er ist mit nur 6 Bahnsteigkanten zu klein.** Daher wurde ab Ende 2019 der Verbindungsbahntentlastungstunnel (VET) geplant, um dem Bahnhofs Diebsteich zur vollen Funktionsfähigkeit zu verhelfen.
- ▶▶ Die Planungen für den VET haben substantiellen Einfluss auf die Planungen für das am Diebsteich durch einen Privatinvestor zu erstellende Bahnhofsgebäude mit den zwei Hochhaustürmen. Das Problem wurde nie gelöst. Daher hat der Investor – auch wegen des gewandelten Immobilienmarktes, gestiegener Zinsen und Kosten – das Interesse an dem Objekt verloren.



Im rot-grünen Koalitionsvertrag vom 27.4.2025 hört man vom VET nichts mehr. Das Projekt wurde „klammheimlich abmoderiert“, wie das Hamburger Abendblatt süffisant schrieb.

Damit wird Diebsteich zu einem Problemprojekt!

Gleichzeitig lesen wir im Koalitionsvertrag (S.62): „Wir setzen uns dafür ein, dass der Bund zeitnah eine Studie zum gesamten Bundesschienenwegeknoten Hamburg beauftragt, die umfassend wirtschaftlich tragfähige Lösungen zu aktuellen und künftigen Herausforderungen im Knoten aufzeigt.“

Das ist aus Sicht von Prellbock zu begrüßen.

Der Bau des Fern- und Regionalbahnhofs Diebsteich ist Bestandteil des Bundesschienenwegeknotens Hamburg!

Prellbock fragt daher: „Wie kann am Diebsteich weitergebaut werden, wenn erst jetzt eine Studie in Auftrag gegeben werden soll, in der die Probleme des Bahnknotens Hamburg erst untersucht werden sollen, mit dem Fokus auf „wirtschaftlich tragfähigen Lösungen? Bei rationaler Betrachtung erzwingt diese Aussage einen sofortigen Baustopp für das Diebsteich-Projekt, bis die Ergebnisse dieser Studie vorliegen. Denn Diebsteich ist weder wirtschaftlich noch löst es eines der Probleme im Bahnknoten Hamburg, schlimmer noch: Durch seine mangelnde Kapazität werden die Probleme eher verschärft. Diese Position von Prellbock ist den Verantwortlichen im Senat und bei der DB seit Jahren bekannt.

Prellbock hat in der Vergangenheit immer wieder Maßnahmen zur Leistungssteigerung des Bahnknotens Hamburg vorgeschlagen und diese strikt nach den Kriterien sortiert: Schnelle Umsetzbarkeit und Kosteneffizienz. Also schnell zu realisierende und preiswerte Projekte zuerst.



Daraus ergibt sich folgende Prioritätenliste:

- 1. Durchbindung von 6 RE- / RB-Linien zu drei starken Durchmesserlinien am Hamburger Hauptbahnhof.** Dies ließe sich mit dem vorhandenen Rollmaterial im Rahmen der laufenden Verkehrsverträge und des jetzigen Fahrplangefüges spätestens zum nächsten Fahrplanwechsel ohne Vorabinvestitionen umsetzen. Dies brächte eine erhebliche Entlastung des Hauptbahnhofs von Umsteigevorgängen und würde für die Reisenden zu signifikanten Reisezeitgewinnen führen.
- 2. Modernisierung des jetzigen Fern- und Regionalbahnhofs Altona, der mit seinen 8 Bahnsteigen über ausreichende Kapazitäten verfügt.** Das würde zu einem Drittel der Neubaukosten am Diebsteich machbar sein und zudem den Neubau der Autoreisezuganlage in Eidelstedt überflüssig machen. Die „Quietschekurve-Brücke“ kann durch ein Gleis im Normalniveau ersetzt werden.
- 3. Engpassbeseitigung auf der Verbindungsbahn zwischen Abzweig Rainweg und dem Hauptbahnhof.** Prellbock fordert hier den Neubau eines aufgeständerten Bahnsteiges über dem Dag-Hammarskjöld-Platz für den Dammtor-Bahnhof mit einem Zufahrtsgleis ab Rentzelbrücke. Ferner Bau eines Zufahrtsgleises von der Lombardsbrücke zu Gleis 13 und 14, um den Betriebsablauf am Hauptbahnhof zu verflüssigen. Mit einem weiteren Bahnsteig im Hbf am Gleis 9 ist dann genügend Kapazität vorhanden. Zudem benötigt der Hbf ein Überwerfungsbauwerk am Südkopf, um eine flexiblere Gleisbelegung zu ermöglichen.
- 4. Minimierung der Einschränkungen für den Bahnverkehr durch Sanierung bzw. Neubau der Elbbrücken.** Dieses Projekt ist die größte Herausforderung für den Bahnverkehr in Hamburg in den nächsten 15 Jahren. Im Moment ist es um dieses Megaprojekt auffällig still geworden. Der ingenieurtechnische Wettbewerb zum Sanierungskonzept für die Norderelbbrücken wurde verschoben. Derzeit herrscht Schweigen zu diesem Projekt, welches maßgeblich durch die Senkungerscheinungen und fehlende Baustelleneinrichtungsflächen durch den Elbtower erschwert wird.





**Diebsteich:
Der Bahnhof ohne Empfangsgebäude
dafür mit Friedhofsanschluss**

- 5. Ausbau der Güterumgehungsbahn**, denn es müssen möglichst alle Verkehre, die nicht zwingend zum Hbf müssen, um diesen herumgeleitet werden. Seit drei Jahren schmort eine Studie, die die Nutzung der Güterumgehungsbahn für den RE-/RB-Verkehr untersuchen sollte, in den Schubladen der Hamburger Behörden. Prellbock fordert ihre umgehende Veröffentlichung. Wir fordern den zweigleisigen Ausbau dieser Strecke einschließlich der Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes in Eidelstedt zur künftigen Nutzung dieser Strecke als einen Regionalbahnhalbring um Hamburg.
- 6. Stärkung der Resilienz im Bahnknoten Hamburg.** Im Koalitionsvertrag findet sich der kryptische Satz: „Für den überregionalen Schienenverkehr werden wir den Eisenbahnknoten Hamburg weiterhin zukunftsfähig, resilient und bedarfsgerecht ausbauen“. Prellbock fordert, die Resilienz für das Hamburger Bahnnetz ernst zu nehmen. D.h., Senat und Bahn müssten schnellstens mit der Planung einer 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen für den S- und Regionalverkehr beginnen, aufbauend auf der TU Harburg-Studie vom November 2024, die die grundlegende technische Machbarkeit eines solchen Tunnels bestätigte.

Fazit:

Der Koalitionsvertrag erzwingt geradezu eine Repriorisierung der wichtigsten Bahnprojekte in Hamburg. Daher muss ein sofortiger Baustopp am Diebsteich den Dialog einleiten, der erforderlich ist, um den Bahnverkehr in Hamburg zukunftsfähig zu machen. Ein „Weiter so“ würde nur viel Geld kosten und bestehende Fehlentwicklungen in Beton gießen. Das wäre auch den umweltpolitischen Zielen des Senats zuwider.

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

„Nimmt man das rot-grüne Koalitionspapier ernst, dann wäre der erste logische Schritt ein sofortiger Baustopp für das Diebsteich-Bahnhofsprojekt, bis die Ergebnisse der beim Bund angefragten Studie zum gesamten Bahnknoten Hamburg vorliegen. Stattdessen muss die DB jetzt mit den erforderlichen technischen Sanierungsarbeiten am Bestands-, Fern- und Regionalbahnhof Altona beginnen, um die Leistungsfähigkeit auf hohem Niveau zu erhalten. Dies ist erforderlich, um eine flexible Rückfallebene bei Störfällen am Hauptbahnhof zu haben. Resilienzüberlegungen müssen eine stärkere Beachtung bei der Betrachtung des Bahnknotens Hamburg finden. Daher ist aus Sicht von Prellbock eine 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen unerlässlich. Prellbock fordert dazu einen offenen Dialog auf Augenhöhe zwischen Senat, DB, kritischen Initiativen und Fahrgastverbänden über die künftige Schienenverkehrspolitik in Hamburg.“