



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**

# **Totgesagte leben länger, zumindest in den Planungsabteilungen der Deutschen Bahn**

**Pressemitteilung 29/2026 von Prellbock Altona e. V. zum Bebauungsplanentwurf  
Altona Nord 28 = Holstenareal**

Als anerkannter Umweltverband durfte Prellbock Altona als Träger öffentlicher Belange Einsicht in den Bebauungsplanentwurf für das Holstenareal nehmen. Abgesehen davon, dass das Holstenareal als vollversiegelte hochgradig verdichtete Betonwüste geplant wurde, waren u. a. die Ausführungen zum Thema Bahnlärm von größtem Interesse, grenzt doch das Baugelände im Norden direkt an die Verbindungsbahn.

Man traute seinen Augen nicht, da serviert die DB für das Lärmimmissionsgutachten (als Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens) dem Lärmgutachter Zugzahlen und -frequenzen für das Jahr 2030, die eine vollständige Fertigstellung des Verbindungsbahnentlastungstunnels (VET) einschließlich des Umbaus der S-Bahngleise auf der Verbindungsbahn für den Regional- und Fernverkehr unterstellen. Das heißt, die S-Bahn wird komplett im Tunnel geführt und fällt aus der Lärmbetrachtung heraus. So verschwinden ganz galant 306 Züge pro Tag aus der Lärmstatistik, wobei noch hinzuzufügen ist, dass die S-Bahnzüge bauartbedingt immer lauter sind als Fern- und Regionalbahnzüge. Der VET soll aktuellen Prognosen zufolge frühestens 2050 fertiggestellt sein. Angesichts knapper Kassen ist die Finanzierung jedoch komplett unklar.

Der Gutachter fasst die aufgrund der Fantasiezahlen der DB gewonnenen Ergebnisse wie folgt zusammen: „Die von der DB AG übermittelten Zugzahlen berücksichtigen bereits die zusätzlichen Zugverkehre nach dem Bau des VET und sind als Annahme auf der sicheren Seite anzusehen. Nach dem Bau des VET wird der gesamte S-Bahnverkehr unterirdisch abgewickelt, so dass die dadurch verursachten Lärmimmissionen entfallen und sich geringere Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet ergeben.“



## Daraus stellen sich für Prellbock folgende Fragen:

1. Glaubt die DB wirklich noch an eine komplette Fertigstellung des Milliardenprojektes VET bis 2030? Dies ist selbst unter optimistischsten Annahmen rein bautechnisch unmöglich.
2. Welche Stellen im Verwaltungswasserkopf der DB befassen sich noch mit dem Projekt VET, welches nicht einmal mehr Eingang in den bis 2029 geltenden Koalitionsvertrag des jetzigen Hamburger Senats gefunden hat und mittlerweile im Bundesverkehrswegeplan in der Liste „Projekte nach 2050 zu realisieren“ auftaucht?
3. Oder setzen die DB und die Hamburger Behörden insgeheim darauf, dass der VET doch noch früher kommt, um das Scheitern des Diebsteich-Bahnhofprojekts (zu geringe Kapazitäten) zu kaschieren?
4. Wie kann die Bezirksverwaltung Altona ein Lärmgutachten abnehmen und als Anhang zum Bebauungsplan der Öffentlichkeit präsentieren, das auf eindeutig erkennbar falschen Zahlenannahmen beruht?
5. Warum haben Gutachter und der Bezirk die von der DB gelieferten Zahlen nicht kritisch hinterfragt?
6. Sind der Bezirksverwaltung die aus dem Gutachten folgenden Konsequenzen eines zu geringen Lärmschutzes bewusst?
7. Warum stimmt sich der Bezirk nicht mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen ab, die kürzlich in einer öffentlichen Veranstaltung zum Bebauungsplan am Diebsteich den VET „als wünschenswertes Projekt für den Zeitraum nach 2050“ bezeichnete?
8. Wird der Bezirk ein neues Lärmgutachten in Auftrag geben, welches auf der Zahl der aktuellen Zugbewegungen (einschließlich S-Bahn) und ihrer Fortschreibung bis 2040 basiert?
9. Von der DB wäre es gut zu wissen, mit welchen Zugzahlen sie wirklich für Fern-, Regional-, Güter- und S-Bahnverkehr für das Jahr 2030 rechnet?
10. Wie viele Fachplaner befassen sich noch DB-intern mit dem Projekt VET? Denn das wäre angesichts des immer wieder beklagten Fachkräftemangels, der zu Verzögerungen bei der Planung von Sanierungs- und Reaktivierungsprojekten führt, nicht zu verantworten.

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

„ Die DB, das Bundesverkehrsministerium und die Hamburger Politik müssen sich endgültig von dem unrealistischen und unfinanzierbaren VET-Projekt verabschieden. Die frei werdenden personellen und finanziellen Ressourcen sind für den dringenden Sanierungsbedarf im Schienennetz und die überfälligen Schienenreaktivierungsprojekte einzusetzen. Solange das Projekt VET nicht offiziell abgesagt wird, finden Hinweise auf dieses Vorhaben und die damit verbundenen unrealistischen Verkehrs- und Kapazitätsannahmen immer wieder Eingang in Folgeprojekte, die dann auf Basis falscher Daten geplant werden und zu einem Flop werden können. Hamburg hat eine unselige Tradition von politisch immer wieder versprochenen, aber de facto nie realisierten Großprojekten. Mehr Ehrlichkeit angesichts knapper öffentlicher Kassen würden Bahnreisende, Bürger aber auch die Lokalpolitiker mehr als begrüßen. “

[info@prellbock-altona.de](mailto:info@prellbock-altona.de)

[www.prellbock-altona.de](http://www.prellbock-altona.de)