



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**



Die Quietschkurve muss weg – Sofortprogramm Lärmsanierung im Bahndreieck Altona zwingend erforderlich

Pressemitteilung 34/2026 von Prellbock Altona e. V.

Die Anwohner:innen der Neuen Mitte Altona (NMA) leiden seit mehr als fünf Jahren unter dem Gequietsche und Rumpeln der über die Eingleisbrücke (im Volksmund Quietschkurve genannt) Richtung Hauptbahnhof ausfahrenden Züge. Als die ersten Bürger in die Miet- und Eigentumswohnungen der NMA einzogen, wurde ihnen gesagt „spätestens 2023 sei die Stahlbrücke Geschichte. Der Fern- und Regionalbahnhof Altona ist dann nach Diebsteich umgezogen und die Brücke wird abgerissen.“ Das wird nach Lage der Dinge frühestens 2030 stattfinden – wenn überhaupt. D. h. nach den Planungen von Bahn und Stadt müssen die Anwohner der NMA das Rumpeln und Quietschen der ausfahrenden ICE-Züge weitere 5 Jahre ertragen. An ein Sofortprogramm zur Lärmreduzierung hat keiner gedacht. Prellbock hat schon seit 2017 wiederholt auf das Problem hingewiesen.

Der Bahnlärm hat sogar zugenommen, denn seit dem Abriss des Überwerfungsbauwerks Langenfelde vor einem Monat lässt die DB mehr Züge über die Quietschkurve ausfahren als vorher. Das muss aber nicht so sein. Denn unabhängig von dem Bahnhofsverlegungsprojekt kann die Quietschkurve schon vorher stillgelegt werden.



Prellbock Altona fordert daher die Umsetzung eines Sofortprogramms zur Lärmsanierung nicht nur der Quietschkurve, sondern des gesamten Bahndreiecks Altona. In zeitlicher Reihenfolge sind folgenden Schritte erforderlich:

- 1.** Einbau von Schienenstegdämpfern und einer Wasserschmierung (ähnlich wie bei der U3 zwischen den Haltestellen Rathaus und Rödingsmarkt) an den Gleisen der Stahlbrücke. Das ist innerhalb weniger Monate technisch machbar.
- 2.** Aufschüttung eines Bahndamms 150 Meter weiter westlich der Eingleisbrücke, über den die Ausfahrten Richtung Hauptbahnhof erfolgen sollen. Das kann binnen eines Jahres geschehen. Danach ist der Abbruch der Eingleisbrücke möglich (es sei denn, man will diese zur „Highline-Fußgänger-Promenade umbauen und in den jetzigen Park der NMA integrieren).
- 3.** Der neue Bahndamm, aber ebenso auch die Gleise an der Rainwegkurve (d. h. nördlich der NMA) erhalten Lärmschutzwände (LSW), die, sofern sie näher als 30 Meter an den Häusern errichtet werden, in Glas auszuführen sind, damit besonders die nach Norden ausgerichteten Wohnungen nicht durch die Lärmschutzwände weiter abgeschattet werden. Diese Maßnahme ist binnen 18 Monaten umsetzbar.
- 4.** Neuordnung der Gleisanlagen und Verlegung der Betankungsanlage für die Syltzüge, sofern diese nicht durch eine beschleunigte Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Sylt überhaupt überflüssig wird. Kesselwagen mit jeweils 30.000 Liter Dieselmotorkraftstoff haben allein aus Sicherheitserwägungen in der Nähe eines Wohngebietes nichts zu suchen. Ferner sind die Abstellgleise für Güterverkehrslokomotiven (zeitweilig stehen bis zu sechs dieser Loks dort rum) in den Hafen zu verlegen, wo sie auch hingehören. Auch diese Maßnahmen können unabhängig von dem Bahnhofprojekt innerhalb von 18 Monaten umgesetzt werden.
- 5.** Einhausung der in Dammlage verlaufenden S-Bahngleise mit vier Meter hohen Lärmschutzwänden. Denn die S-Bahn steht für zwei Drittel aller Zugbewegungen und daher auch des Bahnlärms in Altona. Dies ließe sich ebenfalls binnen zwei Jahren umsetzen.
- 6.** Erarbeitung eines umfassenden Lärmschutzkonzepts für das gesamte Altonaer Bahndreieck (umgrenzt von den Straßenzügen Präsident-Krahn-Straße – Harkortstraße – Stresemannstraße – Tasköprüstraße – Kohlentwiete – Gaußstraße – Barnerstraße – Scheel-Plessen-Straße) welches auch die Wohnungen an der Präsident Krahn und die Scheel-Plessen-Straße umfasst. Dazu gehört auch der Bau einer Bahnsteighalle (mit Photovoltaikmodulen auf dem Dach) über mindestens 2/3 der Bahnsteiglänge in Altona, um den Bahnhofslärm (Türschließungen, Durchsagen etc.) von den Anwohnern abzuschirmen. Ferner sind in einem weiteren Schritt die Ausfahrgleise Richtung Norden (Elmshorn/Kiel/Flensburg) weiter nach Westen zu verschieben. Somit kann die gesamte Fläche östlich des Wasserturmes für den Wohnungsbau genutzt werden.

Die vorgenannten Maßnahmen könnten, wenn DB und Politik es denn wollen, binnen zwei Jahren und zu Kosten eines mittleren zweistelligen Millionenbetrags umgesetzt werden.

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

„ Anstatt insgesamt eine Milliarde Euro für das kontraproduktive, für den Bahnverkehr wie für die Bahnreisenden in Hamburg schädliche Bahnhofsverlagerungsprojekt Diebsteich auszugeben, könnte zu einem Bruchteil der Kosten eine Lärmsanierung des Bahndreiecks Altona durchgeführt werden, zum Nutzen aller Anwohner der fertiggestellten bzw. geplanten/im Bau befindlichen Wohnquartiere (Holstenareal, FeGro-Gelände). Prellbock appelliert an die DB und die Politik, sich schnellstens dieses Problems anzunehmen und zusammen mit den Initiativen und Anwohnern eine einvernehmliche und schnell umsetzbare Lösung zu erarbeiten, anstatt starr an überholten Plänen und engstirnigen Vorschriften festzuhalten. Die Hamburger Politik muss endgültig die Realitäten erkennen und darf nicht länger überholten Hochhausfantasien und der Fiktion eines neuen Großstadtbahnhofs im Niemandsland hinterherrennen. Also: Diebsteich beenden und Lärmschutz sofort! “