



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**

Wurde/wird Diebsteich abmoderiert?

Express-Pressemitteilung 38/2026 von Prellbock Altona e. V.

Nach Vorlage des sog. Infraplans über den Bahnausbau bis 2030 durch das Bundesverkehrsministerium fragt Prellbock Altona:

Langsam werden auch die härtesten Befürworter der Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich nervös, wie jüngste Pressestatements des SPD-Fraktionsvorsitzenden in der Hamburgischen Bürgerschaft zeigen. Noch hält sich der Verkehrssenator bedeckt, obwohl er garantiert mehr weiß.

Vor Ort am Diebsteich gehen die Bauarbeiten nur schleppend voran.

Die Bagger des Abbruchunternehmens beißen sich an den fest gemauerten Fundamenten der wunderbar aus farbigen Ziegeln gemauerten Eisenbahnbrücke über die Plöner Straße aus dem Jahr 1904 die Zähne aus. Der Abriss dieser technisch in bestem Zustand befindlichen Brücke, die leider nicht unter Denkmalschutz stand, durch die DB im Rahmen der Diebsteich-Baumaßnahmen ist nach dem Abriss der Sternbrücke ein weiterer städtebaulicher Sündenfall, der nicht wieder gutzumachen ist.

Und seit kurzem ist das große Banner direkt am S-Bahnhof Diebsteich mit der Darstellung, wie es am Diebsteich einmal aussehen soll, abgehängt.

Angesichts des schwierigen Baugrundes, eines Überangebots an Büro- und Hotelflächen hat der Investor für die beiden so, den Technikbau, die Tiefgaragen für Räder und Autos sowie der Bahnhofshalle das Handtuch geworfen. Offiziell ist das noch nicht bestätigt, aber die Spatzen pfeifen es vom Dach. Zehn Jahre nach Abschluss des Architekturwettbewerbs für die Hochhäuser ist noch nicht einmal eine Baugrube ausgehoben. Warum hat die Stadt dem Investor die Baupläne abgekauft und diesen für „erbrachte Planungsvorleistungen“ entschädigt?

Schwierigkeiten macht vor allem der weiche Untergrund (Moorlinse) unter dem Diebsteich-Gelände. Der DB dämmert langsam, dass sie den Bahnhof ohne den Technikriegel nicht in Betrieb nehmen kann. Diesen sollte der Investor bauen. Also muss die DB jetzt neu planen. Weitere Verzögerungen und Kostensteigerungen sind vorprogrammiert.

Der Stadt dämmert ebenfalls, dass das von ihr immer abgestrittene Horrorszenario eintreten könnte: Statt ein „Leuchtturmprojekt“ mit einem Bahnhofsensemble mit „großstädtischer Anmutung“ einweihen zu können, wird sie über Jahre ein Provisorium aus Containern anbieten müssen.



Und nun als Höhepunkt: In dem am 6.10. vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten „Infraplan 2026“ findet die Bahnverlagerung von Altona nach Diebsteich mit keinem Wort Erwähnung! Dabei schreibt Bundesverkehrsminister Bilger vollmundig in seinem Vorwort zum Infraplan:

„Für eine bessere Steuerung der Bahn umfasst die Agenda ein neues strategisches Infrastruktur-Gesamtkonzept. Es verbindet langfristige Ziele mit einer konsistenten Priorisierung sowie konkreten Umsetzungsentscheidungen und schafft einen gemeinsamen strategischen Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur.“

Ein zentraler Baustein des Gesamtkonzepts ist der jährliche Infraplan. Mit dem Infraplan 2026 liegt er nun für die Jahre 2026 bis 2030 erstmals vor. Er macht sichtbar, welche Maßnahmen in den kommenden fünf Jahren durch die DB InfraGO AG umzusetzen sind, welche darüber hinaus in Vorbereitung sind und perspektivisch in die Umsetzung gehen könnten, und wie die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur Schritt für Schritt vorangetrieben wird. Der Infraplan umfasst erstmals alle Bereiche der Eisenbahninfrastruktur gemeinsam – also das gesamte Bestandsnetz inklusive Digitalisierung sowie Aus- und Neubau.“

Prellbock fragt:

- 1.** Ist der Infraplan 2026 jetzt als eine offizielle Absage des Diebsteich-Projekts zu verstehen?
- 2.** Wurde/wird die Fertigstellung des Bahnhofs Diebsteich auf einen Zeitraum nach 2030 verschoben?
- 3.** Lässt die DB die Bauarbeiten am Diebsteich langsam einschlafen?
- 4.** Was ist der Grund für das Totschweigen des Diebsteich-Projekts?
- 5.** Wird das Projekt Autoreisezuganlage überhaupt noch angefasst? Diese muss ja nach dem für die DB verlorenen Prozess neu geplant werden.
- 6.** Geht der DB das Geld für das Diebsteich-Projekt aus? Finanziell abgesichert ist in dem jetzt vorgelegten Infraplan für den Großraum Hamburg – Schleswig-Holstein weder das komplette S4-Projekt (nur ein Teil davon) noch die notwendige umfassende Sanierung bzw. der Neubau der Eisenbahn-Elbbrücken.”
- 7.** Warum wird dann aber die überfällige Sanierung des Bahnhofs Altona, der ein Bestandteil des Bestandsnetzes ist, nicht erwähnt?

Angesichts der Unklarheiten über das Diebsteich-Projekt fordert Prellbock Altona:

- ▶▶ Sofortige Einstellung aller Baumaßnahmen dort, bis auf die Wiederherstellung des Diebsteichtunnels.
- ▶▶ Sofortige Aufnahme von Planungen zur Sanierung und Modernisierung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona einschließlich der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds und der Busanlage dort.

Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e. V.:

„Generell ist die Vorlage des Infraplans zu begrüßen, da er eine halbwegs transparente Zusammenstellung der unzähligen, zum Teil unkoordinierten Bahnbaumaßnahmen liefert. Jetzt kommt es darauf an, in einem kritischen Dialog mit allen Beteiligten (DB, Politik, Initiativen, Fahrgastverbänden) diese Baumaßnahmen vernünftig zu priorisieren nach den Kriterien: Sanierung des Bestandsnetzes, Engpassbeseitigung, vollständige Elektrifizierung des Gesamtnetzes, Reaktivierung der Bahnstrecken, sodass in einem ersten Schritt alle Mittelzentren in Deutschland wieder einen Anschluss an das Bahnnetz erhalten. Angesichts der begrenzten Mittelverfügbarkeit müssen kleinteilige Projekte, die einen hohen Kapazitätseffekt haben, absolut Vorrang haben. Die Planungen für Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken und gigantische Tunnelprojekte sind einzustellen.“

Nur eine transparente Darstellung und eine offene Kommunikation mit den Bürgern über Kosten und Nutzen von Verkehrsprojekten schafft Akzeptanz. Dazu gehört auch der Mut, Projekte mit hohen Kosten und zweifelhaftem Nutzen schnellstmöglich zu beenden oder ihren Baubeginn zu stoppen. Das würde von politischer Stärke und Voraussicht zeugen. Mit dem unsinnigen und kontraproduktiven Diebsteich-Projekt könnte der Anfang gemacht werden. “