VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

PRESSE-INFO

PM 42/2026 12.11.2026

www.prellbock-altona.de
info@prellbock-altona.de

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

Für starken Umwelt- und Klimaschutz / Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg / Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt



Trübe Aussichten für Bahnkunden in den nächsten 15 Jahren

Zur ersten öffentlichen Veranstaltung seit zwei Jahren des Dialogforums Schiene Altona am 10.11.26 im Kollegiensaal des Altonaer Rathauses

Worum geht es:

Nach mehr als zwei Jahren Pause informierte das Dialogforum Schiene Altona, in dem der Finanz- und Verkehrssenator, die DB InfraGO und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) vertreten sind, über seine Arbeit. Im Mittelpunkt standen der aktuelle Stand und die geplanten Baumaßnahmen am Diebsteich, vorgestellt vom DB-Bauleiter, sowie die Ergebnisse der seit fünf Jahren unter Verschluss gehaltenen Studie zum Ausbau der Güterumgehungsbahn für den Personennahverkehr.

Aus den Präsentationen und anschließenden Diskussionen die wichtigsten Botschaften:

Von der Diebsteich-Baustelle nichts Neues

- Laut DB seien die Bauarbeiten am Diebsteich im Zeitplan, eine Fertigstellung wird für Ende 2029 angestrebt. Die Einhaltung der von der DB genannten Fertigstellungstermine ist bekanntermaßen mit Vorsicht zu genießen.
- Bis dahin wird es allerdings pro Jahr zwei lange Sperrpausen geben, so wie im Sommer 2026, d. h. es wird keine IC-Züge nach Sylt geben und die Regionalzüge aus Kiel, Flensburg, Itzehoe und Westerland sowie die Eurocity-Züge nach Kopenhagen werden in Pinneberg enden und beginnen und die Bahnreisenden auf die S-Bahn verwiesen.
- Durch den Abriss des Überwerfungsbauwerks Langenfelde wurde die Kapazität des Bahnhofs Altona um 40 % reduziert. Das wird bis zur Einstellung des Betriebs in Altona auch so bleiben und gilt gleichermaßen für den neuen Bahnhof Diebsteich. Diese Verschlechterung war dem Projektleiter keine Silbe wert.
- Wie der Bahnhof Diebsteich den Hauptbahnhof entlasten kann, dazu gab es keine neuen Infos, aber den Vertretern der DB dämmerte schon, dass sich die DB InfraGO mit Diebsteich einen neuen Engpass in ihr Bahnnetz einbaut. Es wurde deutlich, dass es wenig Koordination und Abstimmung zwischen Betriebs- und Bauabteilungen bei der DB gibt.
- Sicher ist, dass die beiden geplanten Hochhäuser am Diebsteich nicht kommen werden, was der Projektleiter in seiner Präsentation nicht erwähnte. Damit stehen die Betriebsgebäude, die in den ersten drei Geschossen der Hochhäuser untergebracht werden sollten, sowie die Bahnhofshalle in Frage. Ohne technische Betriebsgebäude gibt es keinen Bahnbetrieb, eine Inbetriebnahme Ende 2029 ist daher eher unwahrscheinlich. Zwar laufen angeblich intensive Gespräche mit dem Investor, doch auch eine neue Plangenehmigung steht noch aus.
- Der Baugrund am Diebsteich erweist sich entgegen den ursprünglichen Erwartungen als tückisch. Die DB muss über die gesamte Lebenszeit des Bahnhofs eine Wasserhaltung betreiben, denn die Fundamente des Bahnhofstunnels liegen im Grundwasserbereich. Um ein Aufschwimmen des Tunnels zu verhindern, besteht die Tunnelsohle aus einer 1,80 Meter dicken Betonplatte!
- Für den Neubau der Autoreisezuganlage müssen die Unterlagen erst noch beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden. Auch hier ist mit Verzögerungen zu rechnen.
- Auf die Kosten angesprochen, behauptet die Bahn, das gesamte Bahnhofsprojekt einschließlich Autoreisezuganlage für 600 Mio. Euro bauen zu können. Gleichzeitig hält sie die Kosten des bereits fertiggestellten S-Bahnhofs Diebsteich geheim, die Aufschluss über die wahre Kostenentwicklung geben könnten. Die Angabe ist daher hochgradig unglaubwürdig. Wie es um Kostenwahrheit bei der DB steht, zeigt Stuttgart 21. Selbst beim vergleichsweise kleinen Projekt Sternbrücke betrug der „Kostennachschlag“ allein für die Stadt Hamburg 19 Mio. Euro!
- Und über allem schwebt noch das Projekt Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET), welches aus Finanzgründen vom Bund erst auf den Zeitraum nach 2050 verschoben wurde. Sollte er dennoch kommen, muss der neue Bahnhof Diebsteich mehr oder minder komplett umgebaut werden.

Studie zur Güterumgehungsbahn: nach 5 Jahren Schmoren in den Behördenschubladen wurde nur ein Mäuslein geboren.

- Die Nutzung der Güterumgehungsbahn (GUB) wird nur in der Sparversion kommen, aber frühestens nach 2040, denn Finanzsenator Dressel will erst das U5-Projekt fertiggestellt sehen. Und für Bau und Inbetriebnahme des Gesamtprojekts U5 ist 2040 schon ein ambitionierter Zeithorizont.
- **Selbst die Sparversion – Regionalbahnverkehr im 15 Minutentakt von Pinneberg über Eidelstedt nach Barmbek - wäre eine große Verbesserung für die Pendler aus Schleswig-Holstein. Sie wird von Prellbock eindeutig begrüßt und könnte bei gutem Willen bis 2032 fertiggestellt sein**. Auch scheinen die Kosten mit 600 Mio. Euro für diese Strecke sich noch im überschaubaren Rahmen zu bewegen. Aber sämtliche Details blieben im Ungefähren. Dazu müsse noch eine weitere Studie her.

- Ein wünschenswerter Ausbau der GUB als Bestandteil eines großen S-Bahn-/Regionalbahn-Rings wurde nur rudimentär betrachtet. Schade, damit vergibt Hamburg die große Chance, endlich den S-Bahnbetrieb kundenfreundlicher und leistungsfähiger zu machen und zu einer Großstadt wie Berlin aufzuschließen.

Prellbock Altona fordert nach wie vor:

- Der Kopfbahnhof Altona muss unbedingt erhalten bleiben, zumindest für den Regionalverkehr, damit er wirkungsvoll den Hauptbahnhof entlasten und für Störfälle als voll funktionsfähiger Fern- und Regionalbahnhof zur Verfügung steht.
- Hamburg braucht einen S-Bahn-/Regionalbahn-Ring unter Einbeziehung der zweigleisig auszubauenden Güterumgehungsbahn und einer 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen. Diese Option darf nicht durch kurzfristige Entscheidungen verbaut werden.
- Wenn der Bund mit einer Studie zum Eisenbahnknoten Hamburg nicht in die Gänge kommt, sollte Hamburg selbst eine solche Studie initiieren, die dann die aus Hamburger Sicht notwendigen Bahnbauprojekte auflistet und somit die Verhandlungsposition Hamburgs gegenüber dem Bund verbessert.
- Die vollständige Studie zur Güterumgehungsbahn muss veröffentlicht werden.

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

„Der Hamburger Senat befindet sich in einer Zwickmühle: Einerseits kommt keines der Bahnprojekte so voran wie gewünscht, und es gäbe für Hamburg genügend Anlass, die DB härter zu kritisieren und sie unter Druck zu setzen, z. B. damit die Studie Bahnknoten Hamburg endlich in die Gänge kommt. Gleichzeitig muss aber Hamburg beim Bund „gut Wetter machen“, um die Bundeszuschüsse für die keineswegs durchfinanzierten Projekte U5, U4-Verlängerung über die Elbe, S4-Ausbau, Umbau Hauptbahnhof etc. nicht zu gefährden bzw. überhaupt entsprechende Finanzierungszusagen zu bekommen. Ferner muss Hamburg bei der DB antichambrieren, um die Bauleistungen der DB für die Hafenbahn nicht zu gefährden und die DB so bei Laune zu halten, damit die Beeinträchtigungen für den Bahnverkehr in Hamburg bei der Sanierung bzw. dem Neubau der Elbbrücken in den Jahren 2028–2038 nicht allzu brutal ausfallen. Hamburgs Finanzsenator fasste diese Situation auf dem Dialogforum diplomatisch so zusammen: Hamburg hat kein Planungs-, sondern ein Umsetzungsproblem bei Bahnprojekten, die internen Entscheidungsprozesse bei der DB sind und bleiben ein Mysterium.“

info@prellbock-altona.de **www.prellbock-altona.de**