VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

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

Prellbock-Positionspapier zu Diebsteich

November 2026

1. Das Diebsteich-Drama begann vor 20 Jahren in 2006 mit den ersten Planungsschritten. Faktisch unveränderlich wurde das Projekt mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 27.12.2017. Ursprünglich sollte der Bahnhof Ende 2021 fertig sein, offiziell heißt es jetzt Ende 2029, realistisch dürften 2030 oder 2031 sein, ein Vierteljahrhundert nach Planungsbeginn. In dieser Zeit haben sich die Bahnwelt, die Verkehrspolitik und die politischen Rahmenbedingungen massiv verändert.

2. Diebsteich sollte mit einer „Planung light“ (Ersatzneubau am gleichen Ort) ohne Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und ohne Verkehrsuntersuchung realisiert werden. Das hat sich schon gerächt (siehe einstweiliger Baustopp) und wird sich noch rächen, weil sich die DB mit Diebsteich einen üblen Flaschenhals in das norddeutsche Bahnsystem mit Auswirkungen auf das gesamte Bundesgebiet einbaut.

3. Die Konzeption des Bahnhofsprojekts als Public-Private-Partnership, in dem Privatinvestoren die Bahnhofshalle, 2 Hochhaustürme, Tiefgarage und die für den Bahnbetrieb relevanten Technikgebäude errichten sollen, gilt heute als nicht mehr zeitgemäß und kann faktisch als gescheitert angesehen werden. Sie produziert unnötige Schnittstellen, Verzögerungen, Auslegungsdiskussionen über Verträge, problematische Konzessionsvergaben und setzt ein Infrastrukturprojekt den Launen des Kapitalmarkts und der von ihm abhängigen Investoren aus.

4. Vielen Verantwortlichen ist zwischenzeitlich klar, dass Diebsteich eine Fehlplanung und -entscheidung ist. Jetzt schieben sich Stadt und Bahn gegenseitig die Verantwortung für dieses auch städtebaulich problematische Projekt zu.

5. Zunehmend wird deutlich: Die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona war kein Bahninfrastruktur-, sondern ein reines Immobilienprojekt. Der Stadt ging es um Flächen für den Wohnungsbau und um die Aufwertung von Vierteln für die Immobilienspekulation (Stichwort Gentrifizierung). Projekte wie Musikhalle und Stadionneubau sollten für Investoren attraktiv werden. Ziel der DB war es, die Kosten für die überfällige Erneuerung des Kopfbahnhofs Altona, die sie selbst hätte tragen müssen, weitgehend dem Steuerzahler aufzubürden – durch einen Neubau, der bahnrechtlich am „gleichen Ort“ liegt.

6. Die enge Lage zwischen Gewerbegebieten, Friedhöfen und Kleingärten des Bahnhofs Diebsteich ist dysfunktional, entsprach aber den Mehdornschen Kriterien der „Verschlankung der Eisenbahninfrastruktur“ und wurde von der Hamburger Politik nie kritisch hinterfragt. Kurz zuvor im Jahr 1997 lehnte die Hamburger Politik unter Bausenator Wagner eine Bahnhofsverlagerung aus Altona noch strikt ab.



Positiospapier_A4_BW_PRINT.indd 1 04.11.26 13:43

7. Schon seit 2019 war klar, dass der Bahnhof Diebsteich noch nicht einmal das Bestandsfahrplanangebot würde störungsfrei abwickeln können, von den im Rahmen des Deutschlandtakts geplanten Mehrverkehren ganz zu schweigen. Den Verantwortlichen im Bundesverkehrsministerium war schon 2019 klar, dass zur Herstellung der vollen Leistungsfähigkeit von Diebsteich ein innerstädtischer Tunnel (Verbindungsbahn-Entlastungstunnel, VET) für die S-Bahn nötig ist, um über eine viergleisige Verbindungsbahn den Fern- und Regionalverkehr Richtung Hauptbahnhof störungsfrei abwickeln zu können. Der VET hätte, und das war 2019 schon klar, eine komplette Neuplanung des Bahnhofsprojekts Diebsteich gebraucht. Das lehnten Stadt und Bahn kategorisch ab. **Ein 9 Mrd.-Euro-Projekt musste her, um ein fehlgeplantes 1 Mrd.-Euro-Projekt funktionsfähig zu machen**. Dieser wirtschaftliche Irrsinn wurde schnell jedem klar. Daher wurde 2025 der VET „abmoderiert", d. h. im Bundesverkehrswegeplan in den nicht vordringlichen Bedarf nach 2050 verschoben.

8. Über die Kosten von Diebsteich wird der Mantel des Schweigens gelegt. Man startete bei 360 Mio. Euro, 2021 wurden 550 Mio. Euro genannt, zwischenzeitlich sickerte eine Zahl von 700 Mio. Euro durch, zuzüglich rund 300 Mio. Euro für den Neubau der Autoreisezuganlage in Eidelstedt. Prellbock hatte schon immer die Gesamtkosten des Diebsteichprojekts inkl. des städtischen und Privatinvestorenanteils auf 1 bis 1,5 Mrd. Euro geschätzt und dürfte damit am Ende Recht behalten.

9. Zurzeit ist die Lage vertrackt. Der VET wird nicht kommen. Der Investor für die geplanten Gebäude am Diebsteich scheut die Risiken und die Stadt hat derzeit nicht das Geld, ihm direkt oder indirekt über langfristige Ankermietverträge aus der Patsche zu helfen. Eine seit drei Jahren angekündigte Studie Bahnknoten Hamburg, die – vielleicht als Lehre aus dem Diebsteich-Debakel heraus – untersuchen sollte, welche Bahninfrastruktur im Megaknoten Hamburg künftig gebraucht wird, lässt auf sich warten, soll erst im 3. Quartal 2027 vergeben werden. Ergebnisse dürften nicht vor Ende 2029 vorliegen. Will die DB mit dem Weiterbau am Diebsteich Fakten schaffen, obwohl vielleicht die Studie zu einem anderen Ergebnis über die Zweckmäßigkeit der Bahnhofsverlagerung kommt? Das könnte am Ende teuer werden.

10. Eine logische Konsequenz aus der Situation wäre, die Bauarbeiten am Diebsteich – bis auf die Wiederherstellung des Straßentunnels Plöner Straße und des Fußgängertunnels Plöner Stieg – einzustellen und alle Ressourcen darauf zu konzentrieren, den Bahnhof Altona umfassend zu sanieren und zu modernisieren. Dies ließe sich für einen Bruchteil der für das Diebsteichprojekt noch aufzuwendenden Mittel realisieren. Gerade in diesen Tagen wird deutlich, wie wichtig **die Funktion des Bahnhofs Altona als Reservebahnhof** für den Hauptbahnhof ist, eine Funktion, die Diebsteich nie erfüllen kann.

11. Um die städtebaulichen Interessen Altonas am Erhalt des Verkehrsknotens und das Rationalisierungsinteresse des DB-Fernverkehrs zu vereinen, sollte Folgendes untersucht werden: **ein reiner Fernverkehrshalt in Diebsteich und der Ausbau des Bahnhofs Altona für mindestens 50 % der Regionalverkehre aus Schleswig-Holstein sowie alle Autoreise- und Nachtzüge, unter Nutzung der Bestandsanlagen.** Eine Neuordnung der Gleisflächen im Vorfeld würde zudem Flächen für den Wohnungsbau frei machen.

Unsere Forderungen bleiben nach wie vor:

Sofortiger Baustopp am Diebsteich, ausgenommen der vollständig barrierefreie Ausbau der neuen S-Bahnstation und die Wiederherstellung des Diebsteichtunnels, sowie die klimagerechte Modernisierung des Bahnhofs Altona am jetzigen Standort!

Für Infos: www.prellbock-altona.de
Unseren Newsletter kann man auf
info@prellbock-altona.de bestellen

Und natürlich freuen wir uns, wenn Sie sich bei der Bürgerinitiative Prellbock-Altona selber engagieren:
Wir treffen uns jeden 4. Mittwoch im Monat um 18.30 in der W3, großer Saal, Nernstweg 32–34 22765 Hamburg

Impressum: Prellbock-Altona e.V. – gemeinnütziger Verein I Sprecher und verantwortlich: Michael Jung, Grabbestraße 6, 22765 Hamburg I info@prellbock-altona.de www.prellbock-altona.de