

Erstaunliche Parallelen zwischen Stuttgart 21 und Altona/Diebsteich

Interview mit Eberhard Happe

Winfried Wolf: Der Hamburger Bahnhof Altona soll aufgegeben werden. Anstelle dieses Kopfbahnhofs soll es am Rande des Stadtteils Altona, in Diebsteich, einen neuen Durchgangsbahnhof geben. Die Stadt Hamburg wird die Flächen des bestehenden Bahnhofs bis 30. Juni 2015 für 38,8 Millionen Euro von der Deutschen Bahn AG erwerben, gleichzeitig jedoch der DB den Bahnhof und das Bahngelände bis zur Verlagerung des Fernbahnhofs zur Verfügung stellen. Man hat das Gefühl, dass es da einige Parallelen zu Stuttgart 21 gibt.

Eberhard Happe: Bereits dieses Vorkasseprinzip ähnelt ja dem von Stuttgart 21: Die DB AG kassiert das Geld, benutzt das Gelände fünf oder sieben Jahre weiter. Womit sich der Betrag ja verzinst. Sodann: Als das Projekt Altona/Diebsteich vorgestellt wurde, hieß es: Die Grundstückserlöse würden die Kosten des neuen Bahnhofs in Diebsteich finanzieren. Dann „entdeckte“ die DB in Altona eine massive Bodenkontamination. Das heißt: geringerer Verkaufserlös. Jetzt sagt die Bahn: „Wir suchen ein neues Finanzierungsmodell.“ Das heißt dann wohl: Die Hamburger Bevölkerung muss nochmals kräftig zuzahlen. Die Kosten für die Verlegung wurden einmal auf 300 Millionen Euro geschätzt. Das alte Finanzierungsmodell – Gelände finanziert Neubau – und das neue („Mehrkosten zahlt Steuerzahler“) ist exakt das Modell S21.

Winfried Wolf: Warum zahlt der Steuerzahler überhaupt für Bahngelände?

Eberhard Happe: Das ist ja eine grundsätzliche Frage. Der größte Teil der Grundstücke, die sich heute im Eigentum der Deutschen Bahn AG befinden, kam zu den Eisenbahnen in Form von Geschenken von Kommunen. Immer war die Voraussetzung für die wertvollen Geschenke, dass die Eisenbahn dieses Gelände für immer und ewig nutzen würde, um auf demselben Eisenbahnverkehr stattfinden zu lassen. Es gab damals ja auch nicht den mindesten Anlass zur Vermutung, solches Gelände könnte einmal wieder durch die Bahn verkauft werden.

Ähnlich lief das in den 1840er Jahren in Altona. Damals wurde auf Betreiben von Kaufleuten aus Altona und Kiel die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gegründet. Allerdings war Altona damals dänisch; die Stadt kam erst als Resultat des deutsch-dänischen Kriegs 1864 zu Preußen. Auf diese Weise kam auch der Hauptbahnhof Altona zur Königlich-Preussischen Eisenbahn-Verwaltung deren

Rechtsnachfolgerin die Deutsche Bahn AG ist. Damit erhielt die Bahn dieses Gelände auf alle Fälle *geschenkt*. Solange die Bahn in uneingeschränktem Sinn ein öffentliches Unternehmen war, konnte man den Verkauf von Bahngelände mit Zugewinnen des Staates gleichsetzen. Doch die im Januar 1994 gegründete Deutsche Bahn AG ist formell eine privatisierte Bahn. Da stellt sich die Frage völlig anders. Es war ja interessanterweise der ehemalige Hamburger Bürgermeister Henning Voscherau, der am Beispiel des Hannoverschen Bahnhofs in Hamburg deutlich machte, dass dieses Gelände vor einem Jahrhundert der Bahn geschenkt und in den Kaufverträgen sogar festgehalten worden war, dass die Bahn diese Grundstücke der Hansestadt Hamburg dann ohne Entschädigung zurückgeben muss, wenn auf dem Gelände kein Eisenbahnbetrieb mehr stattfindet. Dennoch scheint Hamburg der Deutschen Bahn eine hohe Summe für den Rückerwerb des Geländes gezahlt zu haben.

Winfried Wolf: Als vor knapp zehn Jahren Leslie Franke und Herdolor Lorenz mit den Arbeiten am Film „Bahn unterm Hammer“ begannen – ich hatte die Ehre, am Drehbuch mitzuarbeiten – da wollten wir Herrn Voscherau gewinnen, dass er vor der Kamera eine entsprechende Aussage zum Thema Bahngelände und Eisenbahngeschichte macht. Voscherau winkte leider ab. Dabei könnte eine Rolle gespielt haben, dass damals der Bruder von Henning Voscherau, der BASF-Top-Manager Eggert Voscherau, zugleich Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG war. Doch zurück zu Altona und Diebsteich: Die Deutsche Bahn AG betont, dass der neue Durchgangsbahnhof in Altona eine höhere Effizienz hätte als der Altonaer Kopfbahnhof.

Eberhard Happe: Erneut: Fast die gleiche Argumentation wie in Stuttgart. Man wendet sich da an eine uninformierte Bevölkerung mit einem scheinbar einleuchtenden Argument: Da kann man dann „durchfahren“ und muss nicht wenden. Das ist unseriös. Natürlich machen Durchgangsbahnhöfe Sinn – dort, wo es bahnverkehrstechnisch geboten ist. Doch in Stuttgart ist das Unsinn – das wurde bereits vielfach dargestellt. Auch in Altona gibt es gute Gründe gegen das Projekt Diebsteich. Zunächst gilt: In Altona gibt es ja längst *durchgehende* Schienenverbindungen – so wie dies in Stuttgart mit dem in den 1970er Jahren geschaffenen S-Bahn-Tunnel der Fall ist. In Altona ging am 1. April 1979 die unterirdische *City-S-Bahn Hamburg* zum Hamburger Hauptbahnhof in Betrieb. Es entstand unter dem westlichen Teil des Bahnhofsgebäudes und des Bahnhofsvorplatzes eine viergleisige Tunnelstation. Übrigens wurde damals das schöne, alte Bahnhofsgebäude – gegen heftigen Widerstand der Bevölkerung abgerissen.

Winfried Wolf: Was spricht rein bahnverkehrstechnisch gegen eine Verlegung des Altonaer Bahnhofs?

Eberhard Happe: Wenn man sehen will, was die Stuttgarter nach der geplanten Fertigstellung des S21-Durchgangsbahnhof erwartet, muss man sich den Hamburger Hauptbahnhof anschauen: Doppelt belegte Gleise, gedrängt volle Bahnsteige, Bahnsteigverlegungen mit dem dann unvermeidlichen Reisendengeschlebe als Folge von Zulaufverspätungen. Dazu kommen dann täglich immer wieder Anfangsverspätungen aus kurzwendenden Fernzügen und als Folge von Verspätungen wegen besetzter Bahnsteig-Gleise oder belegter Trassen. In dieser Gemengelage bietet der Bahnhof Altona heute einen *Zwischenpuffer* sowohl für ankommende, wie für abfahrende Züge des Fernverkehrs. Da es immer wieder vorkommt, dass aufgrund irgendwelcher Zuglaufstörungen Umleitungen im Fernverkehrsnetz Züge in umgekehrter Reihung ankommen und die demzufolge gedreht werden müssen, braucht man in der Nähe der Endbahnhöfe leicht erreichbare *Gleisdreiecke*. Eine solche Möglichkeit besteht mit den Bahnhöfen Altona und Dammtor in idealer Weise. In falscher Reihung ankommende Fernzüge können in Dammtor leergemacht und über die Holstenkurve in die Wartungsbahnhöfe Langenfelde bzw. Eidelstedt gefahren werden. Für den nächsten Einsatz stehen sie dann in planmäßiger Reihung wieder bereit. Mit dem Verlust des Bahnhofs Altona steht eine solche Drehmöglichkeit außer im Hafen Hamburg also südlich der Elbe nicht mehr zur Verfügung. Die Drehprozedur dauert dann unter Umständen Stunden.

Winfried Wolf: Und was spricht gegen Diebsteich?

Eberhard Happe: Das Umfeld der S-Bahn-Haltestelle Diebsteich ist geprägt durch dichte Wohnbebauung, Kleingewerbe, Friedhöfe. Es gibt heute in diesem Umfeld keine die Bahn kreuzende Straße und damit auch keine innerstädtische Magistrale. Die Bedeutung von Diebsteich als Fernverkehrsterminal ist damit geradezu Null. Die Bereitstellingleise des Fernverkehrs in Stellingen sind einen Kilometer, die in Eidelstedt (nur ICE) sind vier Kilometer von Diebsteich entfernt. Damit entfällt jede betriebliche Notwendigkeit eines Terminals Diebsteich.

All das heißt: Diebsteich wäre nur eine reine Beschwichtigungsinvestition, die aller Wahrscheinlichkeit über ein befristetes Provisorium nie hinauskommen wird und für die Hamburg kräftig zur Kasse gebeten werden wird. Aber der Hamburger Senat hat ja mit solchen Investitionen Erfahrung.

Eberhard Happe war Bundesbahndirektor und Sachverständiger bei der Stuttgart21-Schlichtung im Sommer 2010.