

Bürgerinitiative „Prellbock Altona – Unser Bahnhof bleibt, wo er ist“
c/o Jochen Büttner

Postfach 720206
Hamburg 22152

Hamburg, den 09.01.2017

An den ersten Bürgermeister der
Freien und Hansestadt Hamburg
Olaf Scholz
Rathaus
20095 Hamburg

Offener Brief - Schließung des Fern- und Regionalbahnhof Altona

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Scholz,

würde der Bezirk Altona zu Schleswig-Holstein oder gar zu Dänemark gehören, bräuchten wir Ihnen diesen Brief nicht zu schreiben. Der Bezirk Altona gehört aber seit 1937 zu Hamburg.

Die Kommunikation innerhalb Hamburgs und die zu den angrenzenden Kreisen in Schleswig-Holstein müsste im Rahmen einer gelebten Metropolregion Hamburg gut sein. Aber in Hamburg passiert gerade etwas, was niemand versteht. Es ist so unverständlich, dass nicht einmal die Presse wahrnimmt, was für ein Unfug mit unseren Steuergeldern geplant wird. Es geht darum, dass mit hohem finanziellem Aufwand der Engpass des „Hamburger Eisenbahnknotens“ verschlimmert wird, an statt endlich eine Entlastung für die bestehende Infrastruktur zu schaffen. Wenn mehr Bürger mit der Eisenbahn fahren können, soll das ja gut für die Umwelt sein.

Schlimm ist, dass durch staatliche Investitionen der Deutschen Bahn und der Stadt Hamburg die Wirtschaftskraft der Metropolregion Hamburg geschwächt wird – ohne Not. Im Einzelnen:

Die Deutsche Bahn und die Freie und Hansestadt Hamburg planen den Regional- und Fernbahnhof Altona **aufzugeben**.

Die Deutsche Bahn erhofft sich durch den Bau eines Betriebsbahnhofes in Diebsteich kürzere Ein- und Aussetzfahrten für die in Hamburg beginnenden und endenden Fernzüge und damit weitere Rationalisierungserfolge für den eigenwirtschaftlich zu erbringenden Fernverkehr.

Die Freie und Hansestadt erhofft sich durch den Wegfall von nicht benötigten Gleisanlagen zusätzliches Bauland für gewünschten Wohnungsbau.

Diesen Interessen kann nicht widersprochen werden. Die Geschichte lehrt aber, dass Planungen mit Tunnelblick zu hohen volks- und betriebswirtschaftlichen Kosten führen.

Die Diskussion wird erschwert, weil die Bahn den geplanten Betriebsbahnhof Diebsteich in der Planung als Bahnhof Altona bezeichnet. Wer soll da erkennen, ob gerade der funktionierende und unverzichtbare Personenbahnhof Altona oder der zu schaffende Betriebsbahnhof in Diebsteich gemeint ist?

Die ausgelegten Planunterlagen zum geplanten Betriebsbahnhof Diebsteich weisen erhebliche Lücken in der Begründung auf – und noch schlimmer, im Rahmen der öffentlichen Anhörung kann die Bahn nicht widerlegen, dass sie als Begründung der Planung etwas Realitätsfernes, ja fast ein Paradoxon genutzt hat, welches sie im Rahmen der öffentlichen Anhörung nicht aufklären kann.

Die Planunterlagen machen im jetzigen Stadium nur Sinn, wenn der derzeitige Regional- und Fernbahnhof Altona aufgegeben und in den Betriebsbahnhof Diebsteich integriert wird. Während die Bahn in den Planunterlagen angibt, dass es durch den Betriebsbahnhof Diebsteich zu einer **Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs** kommen kann, konnte sie in der öffentlichen Anhörung nicht widerlegen, dass es bei einer Schließung des (jetzigen) Bahnhofes Altona zu einer zusätzlichen **Belastung des Hauptbahnhofs** kommen wird. In der öffentlichen Anhörung wurde deutlich, dass die Bahn (Netz) damit rechnet, dass ein großer Teil der Regional- und Fernverkehrsreisenden zukünftig den Hamburger Hauptbahnhof benutzen werden und das weitere Regionalzüge, wenn es der Hauptbahnhof verkraften würde, zu diesem geführt werden müssten. Denn der Betriebsbahnhof Diebsteich ist nur für S-Bahn Reisende aus Richtung Elbgaustraße und das direkte Umfeld (Gewerbeflächen, Friedhof und Wohnbebauung) gut zu erreichen.

Die Deutsche Bahn (Fernverkehr) reagiert, indem angekündigt wird, Intercityzüge aus dem Ruhrgebiet nach Lübeck fahrend auf **Hamburger Gebiet nur noch in Hamburg-Harburg** halten zu lassen und nicht mehr am Hamburger Hauptbahnhof, da die Kapazität am Hamburger Hbf begrenzt sei? Wenn dies akzeptiert wird, werden weitere Fernzüge nur noch am Bahnhof Harburg halten, um den Hauptbahnhof zu entlasten, der Mehrverkehre aus dem Bereich Altona aufnehmen muss. Ist das im Interesse von Stadt und Metropolregion Hamburg?

In den Planungen der Bahn spielt der Regionalverkehr keine Rolle. Würde der Fern- und Regionalbahnhof Altona zu Schleswig-Holstein gehören, wäre er hinter dem Lübecker und vor dem Kieler Hauptbahnhof im Ranking immerhin auf **Platz 2** in der Nutzung durch Reisende.

Diese Wichtigkeit des Bahnhofs Altona für den Regionalverkehr wird in Hamburg nicht gewürdigt. Die Nutzung der S-Bahn in Altona sei fünfmal so hoch, wie die Nutzung durch den Regional- und Fernbahnreisenden. Die Regionalreisenden, die in Altona in die S-Bahn gestiegen wären, könnten ja auch am Betriebs- und Personenbahnhof Diebsteich umsteigen. Für die Reisenden (Zahlen sind nicht bekannt), die als Ziel z.B.

- die S 1/S 11 Richtung Blankenese/Wedel,
- den Busbahnhof Altona für
 - den Bus zum Airbus Werk nach Finkenwerder oder
 - andere Richtungen,
- die wachsenden Stadtteilen Altona oder Ottensen
- IKEA am Bahnhof Altona haben,

gibt es keine Planungen. Die Stadt habe **versprochen**, den Standort Diebsteich an den ÖPNV anzubinden. In Fachkreisen ist bekannt, dass eine städtische Anbindung des Bahnhofs Diebsteich zu

Fahrzeitverlängerungen und zu erheblichen dauerhaften **finanziellen Mehrbelastungen** für die Stadt Hamburg führen wird, die die Betriebsersparnisse der Bahn bei weitem überwiegt.

Alternativen zur Stilllegung des Bahnhofes Altona wurden aus Kostengründen nicht geprüft. Die von unserer Initiative vorgelegte Alternativplanung, die die Führung von Regional-, Fern- und S-Bahngleisen bündelt, ist nach Aussagen der Bahnvertreter in der Anhörung betrieblich zwar umsetzbar und könne auch zu den von Hamburg gewünschten Bauflächen führen würde, es fehle aber das Geld für weitere Prüfungen einer solchen Planung.

Wäre Hamburg bereit, einen Interessenausgleich mit der Bahn herbeizuführen, der die finanziellen Mehrbelastungen der Stadt durch zusätzlichen ÖPNV, zusätzliche Schallschutzwände, zusätzlichen Aufwand für die Erschließung des Gewerbegebiets am Bahnhof Diebsteich und weitere Folgekosten für Hamburg und das Umland mit einbeziehen würde, wäre aus unserer Sicht auch prüfenswert, ob das Gleisvorfeld des Bahnhofes Altona, welches reduziert werden kann ohne den Bahnhof Altona aufzugeben, unter die Erde verschoben werden kann. In diesem Zusammenhang könnte endlich auch ernsthaft über eine Erschließung der neuen Wohngebiete an das Schnellbahnnetz nachgedacht werde.

Wo sonst gibt in Hamburg ein citynahes, so großes neu geplantes Wohngebiet, welches die Schnellbahn direkt vor den Augen und den Ohren hat, welches aber **mehr** Pkw-Stellplätze aufweist, als die aufgehobene Hamburger Stellplatzverordnung vorgeschrieben hatte, weil die Schnellbahnhöfe einfach zu weit weg sind?

Durch eine Anbindung des Quartiers an das Schnellbahnsystem kann zusätzliche Verkehrsbelastung in Hamburg **vermindert** und zusätzlicher Platz für Wohnraum **geschaffen** werden.

Der Bahnhof Altona selbst sollte an dem derzeitigen Platz bleiben. Wo sonst gibt es in Hamburg einen Bahnhof, der so komfortables **barrierefreies** Ein-, Aus- und Umsteigen ermöglicht.

Da für 17.000 Pendler täglich keine Alternativen zu einer Umwegfahrt vorgelegt wird, wird ein großer Teil dieser Pendler auf das Auto umsteigen müssen, es sei denn, dass Umwege und Fahrzeitverlängerung in Kauf genommen werden. Insoweit ist es realistisch, wenn für den Bahnhof Diebsteich im Gegensatz zu andern Bahnhöfen **keine** Fahrgastzuwächse prognostiziert werden. Wenn das Straßennetz die **zusätzlichen** Pendler nach Altona noch aufnehmen könnte, wo sollen diese denn parken? Bis auf das nicht ausgelastete Parkhaus von IKEA sind uns keine größeren Parkmöglichkeiten im Einzugsbereich des jetzigen Bahnhofes Altona und von Teufelsbrück bekannt.

Obwohl Sie die Fragen unseres ersten Briefes vom 31. März 2016 noch nicht beantwortet haben, schreiben wir Sie erneut haben, weil wir spüren, dass die Kommunikation und Abstimmung zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein, in der Metropolregion Hamburg und zwischen den einzelnen Fachbehörden und der Deutschen Bahn nur sehr unzureichend ist. Es fehlt ein zwischen allen Institutionen abgestimmtes **Gesamtkonzept**, welches die **Folgekosten** der Verlegung des Bahnhofes Altona darstellt und darstellt, wie der **Straßenraum**, insbesondere in den Stadtteilen Altona und Ottensen den Mehrverkehr der Pendler aufnehmen kann, für die nach Schließung des jetzigen Bahnhofes Altona die Nutzung des ÖPNV nicht mehr attraktiv ist.

Folgende Fragen wurden uns noch nicht beantwortet:

1. Angesichts der in letzter Zeit aufgetretenen überproportionalen Kostensteigerungen bei Infrastrukturgroßprojekten (Flughafen Berlin, Stuttgart 21) fragt Prellbock Altona:
Wie hoch sind aus heutiger Sicht die **Investitionskosten** incl. Kostensteigerungen, aufgegliedert **nach Jahren** für die Realisierungsperiode bis zur Fertigstellung für die Bahnstreckenverlegung, untergliedert nach:
 - Kosten der Verlegung der Bahnanlagen
 - Kosten für den Bahnhofsgebäudeneubau
 - Kosten für das Abräumen der Altanlagen incl. der Beseitigung von Altlasten
 - Kosten für die Schaffung eines Bahnhofsumfelds am neuen Standort mit entsprechender Anbindung an den ÖPNV (Straßenbaumaßnahmen, Abstellflächen, Parkhäuser, Neugestaltung des Busnetzes, möglicher Anschluss an die geplante U5 etc.).

Bitte stellen Sie die **Kosten untergliedert nach Aufwand für die DB AG und die FHH** dar. Sind die auf die Freie und Hansestadt Hamburg zukommenden Kosten bereits in der mittelfristigen Finanzplanung enthalten?

2. Wie sieht der **detaillierte Zeitplan** für die einzelnen Bauabschnitte der Bahnstreckenverlegung aus?
3. Angesichts der sich verschärfenden Wohnungsknappheit müsste eigentlich die 2.Phase des Projektes Neue Mitte Altona so schnell wie möglich realisiert werden und nicht, wie jetzt vorgesehen, Baubeginn nach 2023/2024. Welche beschleunigte Realisierung des Wohnungsbauprojektes ist bei einer **Reduzierung des Bahnhofsvorfeldes auf eine Vereinfachung und Neuordnung des Gleisvorfeldes** (incl. des Abrisses der nicht mehr benötigten Altanlagen) **am gegenwärtigen Standort** erreichbar, welche Kosten können eingespart werden?
4. Mit welchen **Einschränkungen** haben die Fahrgäste im Einzelnen während der laut Planfeststellungsunterlagen bis 2023/24 dauernden Baumaßnahmen zu rechnen?
5. Wie wird eine entsprechende **Anbindung für die 250.000 Bürger im Hamburger Westen** an den neuen Fernbahnhof zur Entlastung des Hauptbahnhof-Umstieges sichergestellt (z.B. neue S-Bahnlinie von Blankenese über Bahrenfeld - Diebsteich bis nach Ohlsdorf)? Wer bezahlt die neue Leistungsbestellung im SPNV?
6. Da der **Busbahnhof** vom jetzigen Standort des Bahnhofs Altona nicht verlegt werden kann und sollte, wie wird eine Anbindung des Alten Landes und Finkenwerders nach Altona an den neuen Bahnhof sichergestellt? Welche Fahrzeitauswirkungen hat das?
7. Welche Fahrtmöglichkeiten werden für die Tausende von **Pendlern zum AIRBUS-Werk** Finkenwerder geschaffen, die bisher mit der Regionalbahn aus Norden kommend mit Eilbussen zum Fähranleger Teufelsbrück fahren? Gibt es zusätzliche Umstiege?
8. Welche **Fahrgastzahlen**, aufgeschlüsselt nach Einsteigern, Aussteigern und Umsteigern, werden für den **neuen Bahnhof** erwartet?
9. Welches **Quell- und Zielverkehrspotential** für den Regional- und Fernverkehr besteht am alten Standort des Bahnhofs Altona? Welches Fahrgastpotential wird durch die Verlagerung des Bahnhofes **neu** erschlossen?

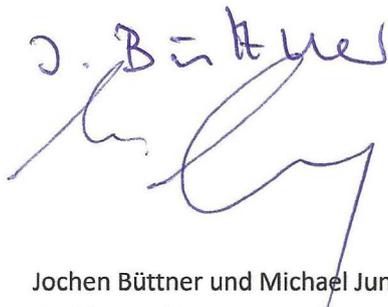
10. Welche **großräumigen Verlagerungen von Verkehrsströmen** im Bereich Altona/Ottensen/ Bahrenfeld/Altona-Nord werden durch die Bahnverlagerung erwartet?
11. Durch welche Maßnahmen soll am Standort Diebsteich ein **attraktives Bahnhofsumfeld** geschaffen werden, so dass neue Fahrgastpotentiale erschlossen werden können?
12. In welchem Umfang müssen für die Schaffung des repräsentativen Bahnhofsgebäudes und attraktiven Bahnhofsumfeldes **Gewerbegebiete/Kleingärten am Standort Diebsteich verlagert/aufgegeben** werden.
13. In welchem Umfang werden am neuen Bahnhof Diebsteich **Abstellanlagen für Fahrräder und Autos** geschaffen?
14. Nicht der Bahnhof Altona, sondern die **zweigleisige Strecke** vom Abzweig Rainweg bis zum **Hamburger Hauptbahnhof ist derzeit das Nadelöhr im Hamburger Schienenverkehr** und häufig Ursache der Verspätungen abfahrender Züge. Mit welchen Maßnahmen will die DB AG dieses Problem beheben?
15. In welchem Umfang wurden **Fahrgäste/Fahrgastverbände/Pendler in die Planungen zur Verlegung des Bahnhofs Altona einbezogen**? Ist eine Befragung der Bürger von Altona/Ottensen zu diesem Thema geplant?
16. Werden die Unterlagen zu der in den **Planfeststellungsunterlagen als Variante 2** bezeichneten Modernisierung des Bahnhofs am gegenwärtigen Standort auch öffentlich gemacht?
17. Welche **Kosten-Nutzen Berechnungen** gibt es zur Verlagerung des Bahnhofs und werden diese öffentlich gemacht?

Schade, dass diese Fragen bisher nicht beantwortet werden konnten. Sind die Planungen zur Verlegung des Bahnhofes Altona etwa mit der „heißen Nadel“ gestrickt?

Wir erlauben uns, Kopien dieses Briefes an die in der Anlage bezeichneten Personen und Institutionen zu schicken.

Mit freundlichen Grüßen

für die Bürgerinitiative „Prellbock Altona“



Jochen Büttner und Michael Jung für die Bürgerinitiative Prellbock Altona
Rückfragen bitte unter Tel.: 0170 4708026

Kopie an:

Ministerpräsident Schleswig Holstein

Wirtschaftsminister Schleswig Holstein

Vorsitzender des Regionsrats der Metropolregion Hamburg

Landräte der Kreise Steinburg, Segeberg und Pinneberg

Bürgermeister der Städte Neumünster, Itzehoe, Elmshorn, Uetersen, Pinneberg, Halstenbek, Rellingen, Bad Bramstedt,

Bürgermeister der Gemeinden Wrist, Dauenhof, Tornesch, Prisdorf

Mitglieder der Hamburger Bürgerschaft, des Landtages Schleswig-Holstein, der Kreistage Steinburg, Segeberg und Pinneberg, sowie der Stadt- und Gemeindevertretungen Neumünster, Itzehoe, Elmshorn, Uetersen, Pinneberg, Halstenbek, Rellingen, Bad Bramstedt, Wrist, Dauenhof, Tornesch, Prisdorf

Presse, Verbände, weitere Institutionen