



# Prellbock Altona

*Unser Bahnhof bleibt, wo er ist !*

Michael Jung - Sprecher der Bürgerinitiative „Prellbock Altona“

Grabbestr. 6  
22765 Hamburg  
[mbj1950@gmx.de](mailto:mbj1950@gmx.de)  
040 4390119

Herrn Minister für Wirtschaft,  
Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus  
Dr. Bernd Buchholz

Postfach 7128  
24171 Kiel

Hamburg, den 22.11.2017

**Schließung und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich -  
Hier: Auswirkungen auf Schleswig-Holstein - Ihr Schreiben vom  
3.11.2017**

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Buchholz,  
Vielen Dank für Ihr ausführliches Antwortschreiben vom 3.11.2017, in dem Sie auf mehrere Aspekte unserer Argumentation eingehen, aber leider auch wenig stichhaltige Argumente der DB AG ohne eigenständige Prüfung wiederholen. Erlauben Sie uns daher nachfolgende Anmerkungen:

Eines dieser Argumente ist, die Verbesserung der Erreichbarkeit des Bereichs Altona durch den Halt aller RE/RB-Linien am neuen Bahnhof Diebsteich. Mal abgesehen davon, dass dies auf der Strecke von Kiel zum Hauptbahnhof zu einer Fahrtzeitverlängerung von 5 Minuten führt und zusätzliche Stationsentgelte zu zahlen sind, die auf die HVV-Ticketpreise umgelegt werden, könnte und kann schon jetzt der Systemhalt in Elmshorn für einen Umstieg in Züge, die direkt zum Altonaer Kopfbahnhof fahren genutzt werden. Ferner spricht nichts dagegen, dass, da der neue Fahrplan ohnehin eine Zugteilung/Koppelung in Neumünster vorsieht, einer der Zugteile nach Altona und der andere zum Hauptbahnhof geführt wird.

Ihr nächstes Argument, „dass heute viele Buslinien nur bis Altona verkehren, spricht jedoch nicht gegen den neuen Standort Altona-Nord“ wird bei genauer Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten von selbst widerlegt. Durch die beengten Räumlichkeiten am Standort Diebsteich lässt sich dort kein Busbahnhof - Der Altonaer Busbahnhof ist der größte in Hamburg - einrichten und eine

„Busverknüpfung auf hohem Niveau“ kann am neuen Bahnhof nicht erfolgen, weil schlichtweg der Platz fehlt und die derzeit schon völlig überlastete Stresemannstraße eine Fahrtzeit verlängernde Verkehrsbarriere erster Güte ist. Diese müsste aber z.B. von einem Airbus-Pendlerbus, der vom Bahnhof Diebsteich zum Fähranleger Teufelsbrück führt, gequert werden.

Ebenso ist das Argument nicht zutreffend, dass „der Bahnhof Altona-Nord im selben Maße wie der jetzige Bahnhof Altona zum Wenden von Fernzügen genutzt werden kann“, weil die Verkleinerung der Kapazität von 8 auf 6 Bahnsteigkanten dafür keine ausreichende Kapazitätsreserven, besonders im Störfall, bietet. Schon heute sind die 8 Bahnsteigkanten in Altona in Spitzenzeiten und besonders bei Baumaßnahmen, wenn die RE-Züge aus Flensburg/Kiel nicht zum Hauptbahnhof durchgebunden werden können, sehr gut genutzt. Es ist richtig, dass aus Süden kommende Fernzüge direkt vom Bahnhof Diebsteich zu den Bahnwerken nach Langenfelde/ Eidelstedt überstellt werden können, allerdings müssen sie auch dort mindestens 5 Minuten zur Kontrolle einer vollständigen Zugräumung halten, genauso lange wie in Altona, somit ergibt sich keine Zeitersparnis.

Die von Ihnen erwähnten südlichen Wendegleise im Spurplan sind Abstellgleise und können nur bedingt als Wendegleise genutzt werden. Leider macht die DB AG keine Fahrplansimulationen im Störfall öffentlich, um das Argument zu erhärten.

Wie stimmen Ihnen voll zu, dass die Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofes vordringlich und unabhängig von der Bahnstreckeverlegung nach Diebsteich angegangen werden muss. Allerdings wird sich die Überfüllung des Hauptbahnhofes durch die Schließung und Verlagerung des Fernbahnhofs Altona noch massiv verstärken, weil alle Fahrgäste aus dem Hamburger Westen (Linie S1/S11), die bisher in Altona einstiegen, bis zum Hauptbahnhof durchfahren werden. Leider können wir Ihre Auffassung, dass eine Linie S4, sofern sie denn überhaupt finanziert werden kann, zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofes beiträgt, nicht teilen. Es wird lediglich die Überfüllung von Bahnsteig 5/6 auf Bahnsteig 1 und 2 verlagert, der ohnehin durch die Kurvenlage extrem unübersichtlich und eng ist.

Ferner wird die Fahrzeit der S4 mindestens 7 Minuten länger sein, als die des RE, dies ist für Pendler schon ein spürbarer Zeitverlust. Die Engpässe auf der Strecke nach Bad Oldesloe ließen sich günstiger und nachhaltiger durch den Bau eines 3 und stellenweise 4. Gleise auf dieser Strecke beheben.

Auch wenn die LuFV-Mittel Ländergebunden sind, heißt das nicht, dass die Projektgebunden sind. Es gibt im Hamburger Eisenbahnnetz zahlreiche Engpässe, die dringend der Beseitigung harren, statt die Mittel für ein kontraproduktives Projekt ohne jeglichen verkehrlichen Nutzen zu verausgaben.

Leider ist das von der DB AG immer wieder vorgebrachte Argument, dass mit dem neuen Bahnhof Altona-Nord in großem Maßstab Umsteigevorgänge zum Fernverkehr der Achsen Kiel-Hamburg, Flensburg – Hamburg und Westerland – Hamburg vom Hauptbahnhof nach Altona Nord zu verlegen, nur begrenzt

tragfähig. Ohne jegliche Investitionen könnten diese Umsteigevorgänge sogar bahnsteiggleich schon jetzt am Bahnhof Dammtor, der noch Kapazitätsreserven hat, abgewickelt werden, statt hunderte von Millionen mit ungeheuren nachteiligen Auswirkungen für Pendler und Fahrgäste während der 6-jährigen Bauzeit in ein überflüssiges Projekt zu investieren. Für die EUR 360 Mio. Kosten (Kostenstand 2014) allein für die schienenseitigen Baumaßnahmen, ließe sich die Strecke von Elmshorn nach Westerland elektrifizieren!

Und zu allerletzt ein Argument, welches sicher mehr die Einwohner Altonas als Schleswig-Holstein betrifft: Was würden Sie als Politiker sagen, wenn die DB AG den Hauptbahnhof von Kiel oder Lübeck am derzeitigen Standort schließen und 1,5 km entfernt in einer unwirtlichen, verkehrsmäßig nicht erschlossenen Gegend zwischen Friedhöfen, Gewerbegebieten und Kleingartenanlagen in einer Sparversion neu errichten, und sich das auch noch zu 80% aus Steuergeldern bezahlen lassen würden? Nur ganz nebenbei: Der jetzige Bahnhof Altona (incl. S-Bahn) ist mit 130.000 Reisenden /Tag der 15. meistfrequentierte Bahnhof in Deutschland und hat mehr Fahrgäste als Kiel und Lübeck zusammen! Eine solche gut funktionierende Verkehrsdrehschleife ohne Not zu zerschlagen, hat nichts mit Förderung des ÖPNV und des Eisenbahnverkehrs zu tun, aber die Bürger werden ja zu solchen Projekten nicht befragt. Interessanterweise haben auf einen Artikel in SPIEGEL-online vom 3.11.2017 77% der antwortenden 14.500 Leser sich für die Beibehaltung des Bahnhofs Altona, ausgesprochen, 13% für Diebsteich und 10% unentschieden. Auch das sollte zu denken geben.

Gerne sind wir bereit mit Ihnen diesen Dialog zu vertiefen und Ihnen auch die Örtlichkeiten am Bahnhof Diebsteich näher zu zeigen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Jung  
Sprecher der Bürgerinitiative „Prellbock Altona“