

**Liebe Prellbock intern,
hatte mit einem guten Arbeitskollegen ein Treffen und er fragte mich intensiv nach Prellbock aus. Hat dann die Grünen angeschrieben und auch eine Antwort bekommen. Siehe nachfolgende Email.**

Liebe Grünen in Altona,

in meinem Bekanntenkreis wurde behauptet, dass die Grünen gemeinsam mit der SPD die Schließung des Fernbahnhofs Altona und den Neubau eines Bahnhofs am Diebsteich forcieren.

Dass dieses eure Position ist, kann ich mir nicht vorstellen. Der Altonaer Bahnhof ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt, der Buslinie, S-Bahn, und Fernbahn optimal verknüpft. Tausende von Pendler wechseln hier von den Regionalbahnen auf S-Bahnen in alle Richtungen und Busse. Viele Firmen sind in Altona angesiedelt und der Bahnhof ist ein zentraler Anlaufpunkt in Altona. Diesen Bahnhof nach Diebsteich zu verlegen, wo nicht alle S-Bahnlinien (S11, S1, S2, S3, S31) und Buslinien verkehren, wäre verkehrspolitisch fatal. Ich selber steige bei Fernreisen - meist in Richtung Süden – i. d. R. (außer der Zug startet nicht in Altona, was aber meist nicht der Fall ist) in Altona ein.

Den Hauptbahnhof erlebe ich als überlaufen. Sollte allerdings der Bahnhof nach Diebsteich verlegt werden, würde ich im Hauptbahnhof von S-Bahn auf Fernbahn wechseln, da Diebsteich entgegen der Fahrtrichtung wäre und ich nochmal die S-Bahn wechseln müsste (im Altonaer Bahnhof!) statt direkt in den IC oder ICE zu steigen. Sicherlich würden viele andere Bahnfahrer genauso handeln und die Menschendichte und Enge im Hauptbahnhof erhöhen.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt sind die Kosten, die zum Großteil aus Steuern bezahlt werden. Die Erfahrung von Großprojekten in Hamburg (Elbphilharmonie) und Deutschland (Flughafen Berlin, Stuttgart 21) zeigen, dass die Kosten bedeutend höher sind, als zu Beginn geäußert. Von daher ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass Altona sein eigenes "Stuttgart 21" bekommt.

Die von mir geäußerten Argumente sind nur eine kleine Aspektesammlung. Sehr gut setzt sich die Initiative "Prellbock Altona" mit dem Thema auseinander: <http://prellbock-altona.de/>

Also meine Hoffnung ist, dass ihr nicht die Idee verfolgt, den Fernbahnhof nach Diebsteich zu verlegen, denn nur durch gut gelegene Bahnhöfe mit effektiven Verkehrsanbindungen und dem sinnvollen Einsatz von Steuergeldern sind die Zunahme des Individualverkehrs und der Klimawandel aufzuhalten!

Viele Grüße

**GRÜN= Antwort „Die Grünen“
ROT= Anmerkungen Bürgerinitiative Prellbock Altona**

Sehr geehrter Herr ,

vielen Dank für Ihre mail, in der Sie nach der Position der Grünen in Bezug auf die Verlagerung des Fernbahnhofes fragen – Ihre Mail wurde zuständigkeitshalber weitergeleitet. Ich werde sie zum Teil mit Fragen und Antworten, die schon mal an mich gestellt wurden, beantworten, um nicht alles doppelt schreiben zu müssen.

Zunächst einmal ist die Frage der Verlagerung einer Betriebsanlage der Bahn AG eine Entscheidung der Bahn AG, die Hamburg nicht beeinflussen kann oder hat.

Allein dies ist schon ein Axiom , das nicht weit trägt. Die DB AG befindet sich zum Glück noch immer zu 100% (im Gegensatz zu Post und Telekom) im Besitz des Bundes, damit der öffentlichen Hand. Insoweit gibt es die üblichen Mechanismen, politische Steuerung des Unternehmens vorzunehmen.

Die Bahn AG hat eine umfangreiche Prüfung in Bezug auf die notwendige Erneuerung der Gleisanlagen (Bahnviadukt/ Quietschkurve) vorgenommen, bei der sie sich am Ende aus Kostengründen und Betriebsablaufgründen für die Verlagerung entschieden hat.

Dies stimmt schlichtweg nicht. Die Abwägung war nicht öffentlich, die Unterlagen wurden uns vorenthalten, die DB AG wollte sie nicht rausrücken. Dies ist eine der zentralen Forderungen der Bürgerinitiative, dass die DB AG die Bewertung der Alternativen transparent und öffentlich macht.

Da Sie auch auf die Frage der Umsteigemöglichkeiten der Bahnkunden zu sprechen kommen (hier wird vielfach auch auf den Spiegel-Artikel/ Gutachten verwiesen). Hierzu eine Antwort, die ich schon mal geschrieben hatte:

1. Der Spiegel hat das Unternehmen Motion Intelligence aus Potsdam gebeten, zu gucken ob das Bauprojekt überhaupt profitierend für die Stadt sei und ist dabei auf ein ernüchterndes Ergebnis gekommen. Laut den Ergebnissen von Motion Intelligence verschlechtert sich die Situation für mehr Leute als, dass sich sich verbessert.

Das Gutachten des Spiegels ist in der Frage der Bahnstiftungsverlegung irrelevant, da es nicht um eine zeitliche Entlastung der Bahnkunden bei der Entlastung des Hauptbahnhofes geht, sondern um eine Entlastung der Bahngleisanlagen.

Auch das ist schlichtweg falsch. Die Entlastung des Hauptbahnhofes verlangt beides, die Entlastung der zeitlich engen Gleisbelegung als auch die bessere Verteilung der Passagierströme, so dass die Anlagen des Hbf. insgesamt störungsfreier genutzt werden können. Aber auch dazu muss man Geld in die Hand nehmen. Eine substantielle Kapazitätserhöhung des Hbf. ist nicht unter EUR 250 Mio. zu machen.

Der Hauptbahnhof platzt aus allen Nähten und verschiedene Maßnahmen sollen ihn entlasten. Einige Regionalbahnen werden dann ab Diebsteich Richtung Norden abfahren und so Gleiskapazitäten im Hbf. freimachen .

Das ist eine interessante Argumentation und uns bisher neu. Ursprünglich war das Argument, dass mit Diebsteich mehr Bahnen aus Schleswig Holstein zum Hbf. durchfahren können. Jetzt wird gesagt, was durchaus richtig ist, dass mehr Bahnen aus Schleswig Holstein in Diebsteich enden sollen. Dies ist insofern ehrlich, da der Hauptengpass im Hamburger Eisenbahnnetz die zweigleisige Verbindungsbahn ist und nicht der Bahnhof Altona!!! Für mehr wendende Bahnen in Diebsteich ist allerdings die Kapazität des Bahnhofs nicht ausgelegt, das bestätigt die Aussage der Bürgerinitiative, dass der Bahnhof Diebsteich kapazitätsmäßig zu eng ausgelegt ist.

Zudem werden dort, wenn die S4 nach Bad Oldesloe und die S21 nach Kaltenkirchen fertiggestellt sind, ebenfalls weitere Gleiskapazitäten frei und entlasten den Südsteig im Hbf. durch anders gelagerte Fußgängerströme.

Diese Entlastung, wenn überhaupt, weil sie die Belastung nur von einem auf den anderen Bahnsteig verschiebt, wird frühestens ab 2025 eintreten.

Der Sackbahnhof erzeugt zudem höhere Kosten und Fahrzeiten und wird nach den Berechnungen der Bahn – die ihre eigenen sind, da die Bahn AG ein Unternehmen ist, welches wirtschaftlich rechnen muss – zu Entlastungen führen.

Das sind die wiedergekäuten DB-Argumente. Die Kosteneinsparungen sind minimal und werden zu Lasten des Nahverkehrs erzielt, der mit Kostensteigerungen (aufgrund höherer Stationsentgelte wegen des zusätzlichen Haltes in Diebsteich) zu rechnen hat. Diese werden aber auf die HVVB-Ticket-Preise umgelegt.

Das Investitionsvolumen, welches am jetzigen Standort (wie u.a. für das „Quietsch-Kurven-Viadukt“) ausgegeben werden müsste, da die Anlagen dringend sanierungsbedürftig sind, steht in keinem Verhältnis und macht die Verlagerung insgesamt mit den o.a. Aspekten ökonomischer, zeiteffizienter und für den Hbf. entlastender.

Dies sind ebenfalls die durch keine Fakten und Zahlen unterlegten DB AG Argumente:

Im Übrigen verbleiben von den 130.000 derzeitigen Fahrgästen (Ein-Aus-Um-steiger) am jetzigen Bahnhof Altona 117.000, da nur 13.000 Fernbahnkunden sind. Am zukünftigen Bahnhof wird es 22.000 Ein-Aus-Umsteiger geben, davon 12.500 S-Bahnkunden und 9.500 Fernbahnhofkunden. Somit werden sich mal gerade 2.500 Kunden umorientieren.

Auch diese Zahlen sind interessant. Die DB AG sprach bisher immer von 30.000 Kunden im Fern- und Regionalverkehr, wobei nur 7.000 Kunden dem Fernverkehr zuzurechnen seien. Zieht man die Fahrgäste aus dem Regionalverkehr ab, dann werden - genauso wie die Bürgerinitiative das vorhersagt - am neuen Bahnhof weniger Fernbahnkunden ein- und aussteigen als am jetzigen Bahnhof Altona. Und diese Passagiere, die vor allem aus den von der S1 West erschlossenen Stadtteilen stammen, werden die Überlastung am Hauptbahnhof verstärken. Die prognostizierten Aus- und Umsteigerzahlen am Bahnhof Diebsteich werden nur erzeugt, indem durch die Fahrplangestaltung die Fahrgäste gezwungen werden dort umzusteigen. Dies könnte bei anderer Fahrplangestaltung ebenso gut auch am Dammtor, dann sogar bahnsteiggleich organisiert werden.

2. „Die Stadt Hamburg und die DB weigerten sich die Dokumente zur Berechnung ihrer Ergebnisse zu veröffentlichen.“

Die Stadt (FHH) weigert sich nicht Berechnungen zu veröffentlichen. Gemäß dem Transparenzgesetz darf die FHH Daten nicht nicht veröffentlichen.

Trotz Transparenzgesetz (wofür heißt das so?) könnte die FHH Zahlen veröffentlichen. Aber da man ‚lauwarme‘ Grundstücksgeschäfte (die interessanterweise über die nur beschränkt publizitätspflichtige LIG (Landesbetrieb für Immobilienwirtschaft und Grundstücke) abgewickelt werden) mit zweifelhaften Investoren macht, kann sich die FHH nicht mehr Transparenz leisten. Wäre interessant da mal mehr Details zu erfahren.

Wie kann es sein, dass man nach den Eskalationen der Demonstrationen in Stuttgart nicht den Bürger und Bürgerinnen der Stadt Hamburg Einblick in die Dokumente über das Bauprojekt von Altona gewährt?

Die Daten gehören aber dem Unternehmen Bahn AG, welches durch die relevanten Bahngesetze nicht verpflichtet ist, ihre Unternehmensdaten zu veröffentlichen. Allein schon aus Konkurrenzschutzgründen braucht sie das nicht, da aus diesen Berechnungen andere Bahnunternehmen ggf. ihre Angebotsstruktur bei Bewerbungen für Bahnleistungen anders berechnen könnten.

Auch dies ist schlichtweg falsch oder eine Lüge. Im Infrastrukturbereich hat die DB AG keine Konkurrenz, da ist sie schlichtweg Monopolist. Man muss hier klar differenzieren zwischen der Interessenslage von DB Fernverkehr als Eisenbahnanbieter und DB Netz als Infrastrukturbetreiber, der gem. EU-Gesetzen verpflichtet ist, seine Infrastruktur diskriminierungsfrei auch Dritten zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt ist die Bahn berechtigt ihre Betriebsanlagen – die nach dem Planfeststellungsgesetz genehmigt und errichtet werden (müssen) – als Unternehmen so zu gestalten, wie es für den Betrieb der Bahn notwendig und wirtschaftlich ist.

Die DB AG als Infrastrukturbetreiber darf die Bahnanlagen nicht nur nach den Interessen ihrer eigenen Betriebsunternehmen gestalten, das verbietet EU-Recht!!!

Kontrolliert wird das ganze durch das Eisenbahn-Bundesamt (https://www.eba.bund.de/DE/home_node.html). Ein Unternehmen wie bspw. Volkswagen lässt sich ja auch nicht in seine Berechnungen oder Fabrikstruktur einsehen ... Die Bahn hat natürlich in Teilen dem Gemeinwohl zu dienen, welches durch die relevanten Beteiligungsgesetze geregelt ist, wo es sicherlich auch Verbesserungsmöglichkeiten gibt, aber insgesamt muss und soll die Bahn effizient und bezahlbar den Schienenverkehr organisieren.

Auch das ist falsch. In Deutschland betreibt die DB AG und ggfs. dritte Anbieter wie HKX den Fernverkehr auf eigene Rechnung. Der Nahverkehr wird von den Aufgabenträgern wie Nah-SH und HVV bestellt und bezahlt, da hat die DB AG, wenn sie nicht als Konzessionär für Nahverkehrsnetze auftritt, überhaupt nichts zu sagen. DB Netz hat lediglich die Infrastruktur dafür zur Verfügung zu stellen!!!

Ansonsten können sie hier alle relevanten Unterlagen einsehen:

<http://bahnprojekt-hamburg-altona.de/das-projekt/>

3. Desweiteren fehlt, wie schon in Stuttgart, die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung.

Ein Vergleich mit Stuttgart 21 ist völlig absurd. So etwas zu vergleichen lehne ich strikt ab. Aber warum weigert die DB sich die Betriebssimulation offen zu legen? Wenn alles so wäre, wie die DB AG das behauptet, dann wäre es ja gut und wir hätten das Nachsehen. Aber das krampfhaft Verstecken/Verschweigen muss doch geradezu den Verdacht erwecken, dass die DB AG Annahmen falsch, oder die Befürchtungen der Bürgerinitiative berechtigt sind.

Stuttgart 21 ist ein schwerwiegender Eingriff unmittelbar in die City von Stuttgart – bei dem der Bahnhof an Ort und Stelle unter die Erde gelegt wird – und dabei noch gedreht wird. In Hamburg bauen wir mal grad ein paar Bahngleise mit den dazu gehörenden Bahnsteigen – als Bahnanlagen auf einzig Bahngrundstücken.

Diese dümmliche Darstellung des Projekts, die ganz der DB AG Diktion entspricht, verkennt völlig die tiefgreifenden stadtstrukturellen Auswirkungen, die die Schließung und Verlagerung des 15.-größten Bahnhofs in Deutschland auf die jetzige und perspektivische Stadtentwicklung in Altona mit seinen über 2.600 Gewerbebetrieben und im gesamten Hamburger Westen hat.

In Stuttgart wird die halbe Innenstadt umgekrempelt. Das wollen sie nicht ernsthaft nebeneinanderstellen. Außerdem hat die Bahn sehr wohl konstruktive und ökonomische Berechnungen angestellt, diese als Unternehmensdaten (!) nebeneinandergestellt – und entschieden, dass eine Verlegung wie o.a. sinnvoller ist.

Der Autor scheint über intime Kenntnisse der Bahnunterlagen zu verfügen. Aber warum weigert die DB AG sich bei einem Projekt, welches zu 80% aus Steuermitteln gezahlt wird, die Unterlagen offen zu legen?! Wäre das zu 100% DB-AG-Geld, dann könnte man vielleicht Verständnis für die Haltung aufbringen.

Sie müssen das Ganze im Zusammenhang mit dem „Entlastungsprogramm Hauptbahnhof“, der S4 und der S21 als Gesamtpaket verstehen.

Auch das ist Werfen von Nebelkerzen. Ob das S4 Projekt überhaupt kommt, ist angesichts des negativen Kosten-Nutzen-Faktors zweifelhaft, die Finanzierung ist bisher nicht gesichert. Das Projekt S21 wird durch die zu enge kapazitative Auslegung des Bahnhofs Diebsteich (nur 2 S-Bahngleise) sehr schwierig umzusetzen. S4 und S21 schließen sich aufgrund der Kapazitätsengpässe am Diebsteich nahezu aus.

Die Grünen unterstützen die durch die Verlagerung des Bahnhofes entstehenden Entwicklungsmöglichkeiten, wie in Mitte Altona (35000 Wohnungen, 8 ha Park) - und auch am Diebsteich.

Leider nimmt es der Vertreter der Grünen mit den Fakten nicht so genau. Auf dem Bahngelände (Altona I + II) werden allenfalls 3.500 Wohnungen gebaut, aber um den Faktor 10 muss man sich nicht scheren, wenn auch die anderen Fakten so zusammengebogen werden, wie es einem gerade passt.

Selbstredend wird am Ende des Tages die Umgebung Diebsteich nicht mehr so aussehen wie jetzt.

Das ist die einzige ehrliche Aussage, die aber im Klartext heißt: Kleingärten werden platt gemacht, Friedhöfe abgeräumt und Gewerbegebiete vernichtet. Wie das dann mal im Endzustand so aussehen könnte, hat dankenswerter Weise die Handelskammer in ihrer Studie „Bahnhofsquartier Altona“ vom Februar 2017 dargelegt. Aber genau das wollen die Bürger nicht!!!

Die Stadt Hamburg hat eine sog. städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (§165 BauGB) eingeleitet, die Grundstücksspekulation verhindert und Vorkaufsrechte einräumt. Sie hat zudem Grundstücke von der Post (diese Grundstücke werden mit 2 Hochhaustürmen für Büro

und Hotel bebaut!!) und Thyssen (das ist noch nicht durch die Hamburger Gremien abgesegnet!!) gekauft, die im Späteren *auch mit Wohnungsbau* umgewandelt werden. Soll heißen, dass wir diesen „Stadtteil“ neu gestalten werden, zu einem gemischt strukturierten mit Gewerbe, Wohnen, Sport usw. Dies widerspricht dem auch von den Grünen mitgetragenen Grünachsenkonzept für Hamburg Altona. Auf jeden Fall werden die 164 Kleingärten rings um den Diebsteich dran glauben müssen!!!

Somit ist der Vorwurf eines Bahnhofes in der „Pampa“ von Seiten Prellbocks eher auf stadtentwicklungspolitisches Unverständnis zurückzuführen.

Dies kann 1:1 an den Herrn der Grünen zurückgegeben werden, der überhaupt nicht erahnt, welchen Schaden er mit der Bahnverlegung dem Stadtteil Altona-Ottensen mit seinen 2.600 Gewerbetrieben zufügt.

Prellbock stellt Behauptungen – wie bspw. die Kosten von 1 Mrd. Euro – die sie durch nichts, absolut nichts belegt haben (s. a. Artikel im Wochenblatt „Sie geht von mindestens 250 bis 500 Millionen Euro aus, die sich letztendlich „mit ziemlicher Sicherheit“ auf eine Milliarde Euro summieren würden.“). Woher will ausgerechnet Prellbock „mit ziemlicher Sicherheit“ dieses wissen (!). Sie behaupten das einfach, vergleichen das mit Stuttgart (hierzu s. o.), was aus meiner Sicht völliger Blödsinn ist.

Die Ableitung ist relativ simpel: Die von der DB AG genannten Kosten von EUR 360 Mio. (Kostenbasis 2014 ??, seitdem sind die Baukosten um 30% gestiegen) beinhalten noch nicht die Verlegung der Autoreisezugverladeanlage, die mit mindesten EUR 50 Mio. zu Buche schlägt. Stuttgart 21 sollte bei Planfeststellung EUR 2,6 Mrd. kosten. Jetzt sind wir bei EUR 8,2 Mrd.!!! Sind da unsere Prognosen so völlig unrealistisch? Hinzu kommt, dass in diesem Betrag die Kosten, die auf die FHH zukommen, wie für den Abriss der alten Bahnanlagen, die Dekontaminierung des Bodens, die straßenseitige Anbindung des neuen Bahnhofs und die „Gestaltung eines großstädtischen Bahnhofsumfeldes“ usw. überhaupt noch nicht enthalten und bisher nicht auch nur ansatzweise benannt wurden!!!

Sie behaupten zudem, dass man „nur die Gleise zusammenlegen müsste und die S-Bahnabstellgleise abschaffen, dann kann man auch die Wohnungen bauen“.

Genau das hat Prellbock aber nie behauptet. Die S-Bahnabstellgleise werden bei unserer Konzeption nicht angetastet. Sondern wir haben nur gesagt, dass bei paralleler Führung der Fernbahnaus- und einfahrgleise parallel zur S-Bahn die Flächen für den Wohnungsbau frei würden und zwar 80% der Flächen, die die FHH bisher vorsieht.

Erstens hat die Bahn AG öffentlich gesagt, dass man die S-Bahngleise nicht abschaffen kann, weil sie keine anderen haben (und auch wo anderes keinen Platz dafür haben). Zweitens würde dann die 8 ha Park sowie eine große Anzahl an Wohnungen nicht gebaut werden können – und das unterstützen wir keinesfalls.

Die Grünen wie auch die DB AG haben nie ernsthaft den Vorschlag der Bürgerinitiative geprüft!!! Bei Realisierung des BI-Vorschlages könnte mit dem Wohnungsbau auf den Flächen Neue Mitte Altona 2-3 Jahre früher als bei Umsetzung des DB AG Projektes begonnen werden.

Zur Behauptung „Wegfall des Fernbahnhofs bedeutet einen massiven Verlust an Kaufkraft für umliegende Geschäfte, Imbissstände und Restaurants verweise ich auf die o. a. Fahrgastzahlen, wo klar wird, dass von 130.000 derzeitigen Fahrgästen 117.000 in Altona verbleiben – da kann von „massiven Verlust“ keine Rede sein – zudem kommen ja ca. 10.000 neue Bewohner hinzu (sowie die Wohnungen auf dem Holstengelände, Kolbenschmidt, usw.) – die ebenfalls wieder Kaufkraft nach Altona bringen.

10% Einnahmeverluste für Geschäfte kann man schon als massiv erachten. Ferner ist es so, dass an dem verbleibendem S-Bahnhof Altona die Mehrzahl der Passagiere nur von einem auf das andere S-Bahngleis wechselt und damit die Bahnsteigebene nicht verlässt und damit als Konsumenten ausfällt! Die neu hinzukommenden 10.000 Einwohner von Neue Mitte Altona I+II werden auch bemerken, dass der fußläufige Weg zum jetzigen Altonaer Bahnhof

näher ist als zum Bahnhof Diebsteich, ganz zu schweigen von der Trennfunktion der Stresemannstraße.

Zum Abschluss möchte ich erwähnen, dass diese Diskussion jetzt seit 13 (!) Jahren geführt wird und spätestens nach dem Beschluss der Bürgerschaft zum Masterplan Mitte Altona 2012 – also vor 6 Jahren – (<http://www.hamburg.de/planungsprozess/>) hätte allen klar sein müssen, wo die Reise hin geht. Jetzt ist diese Debatte zu spät.

Die Debatte ist nicht zu spät, das zeigt Stuttgart 21 auf das Beste!

Die Grünen begrüßen die Entwicklung von dringend notwendigen Wohnungsbauf Flächen durch Umwandlung von ehem. anders genutzten Flächen wie in Mitte Altona, Holsten, Kolbenschmidt und Trabrennbahn – da wir hier Innenentwicklung vor Außenentwicklung in den Grünbereichen vorziehen.

Das ist reine Ideologie, leider ohne Substanz und Faktenkenntnisse. Der Grüne Herr scheint selber kein Bahnfahrer zu sein.

Ich hoffe ich habe Ihre Fragen umfassend beantwortet. Sollten Sie weitere haben – jederzeit.

Viele Grüße