



Pressekonferenz

1 Jahr Baustopp am Diebsteich – Wie weiter?

Donnerstag 22.8.2019
Intercity Hotel Bahnhof Altona





Themenblöcke

- 1. Veranlassung
- 2. Stand des Gerichtsverfahrens
- Bisherige Ergebnisse des Dialogverfahrens mit Bahn und Stadt, sog. Faktencheck
- 4. Kapazitätsuntersuchung Doege/Knauer zu Altona und Diebsteich im Vergleich
- 5. Modernisierung Kopfbahnhof Altona
- 6. Vorschläge von Prellbock/VCD für eine verbesserte Anbindung des Hamburger Westen an die Schnellbahn
- 7. Wie geht es weiter?





Veranlassung

- Das Gesetz: Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 dient der "Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt".
- Das heißt nach Gesetz: Wenn Investitionen in die Bahninfrastruktur getätigt werden, müssen sich diese durch Vorteile für Fahrgäste und Bahnbetrieb bei mindestens gleichbleibender Sicherheit und Umweltauswirkung auszeichnen.
- → Das heißt konkret: Die Verlegung von Altona nach Diebsteich muss zu einer Verbesserung für Fahrgäste und den Bahnbetrieb führen. Andernfalls besteht keine Rechtfertigung zur Planung, geschweige denn zur Realisierung.
- → Wir klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss, weil wir von der Sinnhaftigkeit des Projektes nicht überzeugt sind und der Nachweis des verkehrlichen und betrieblichen Nutzens nicht erbracht wurde.





Stand des Gerichtsverfahrens

29.12.2017, 29.3.2018	Planfeststellungsbeschluss plus Planergänzungsbeschluss
12.2.2018	Eilantrag auf Baustopp und Klage eingereicht
22.8.2018	Beschluss des OVG: unbefristeter Baustopp
August 2018	Gericht fordert weitere Unterlagen vom EBA/DB Netz per 15.9.2018 an
2.4.2019	Lieferung von Unterlagen durch DB-Netz nach dreimaliger Fristverlängerung
15.5.2019	Erwiderung der Kläger auf die DB-Netz Schriftsätze
August 2019	ein Termin für eine Hauptverhandlung wurde bisher nicht festgesetzt





Stand des Dialogverfahrens ("Faktencheck")

Von VCD / Prellbock gestellte Fragen beantworten Bahn und Stadt

Welche Vor- und Nachteile ergeben sich aus Sicht heutiger Fahrgäste?	Mit Stand Planfeststellungsbeschluss lagen keine belastbaren Daten zu Fahrgastmengen vor. Im Rahmen des Dialogverfahrens wird ein Verkehrsmodell aufgebaut und mit aktuellen Daten versorgt. Ergebnisse Ende September. Stand heute: Keine belastbaren Fakten
Hamburg wächst, Forderung nach Verdopplung der Fahrgastzahlen. Wie kommen Altona und Diebsteich damit zurecht?	Eine Verkehrsprognose war nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie wird mit Bezugsjahr 2030 im Rahmen der Verkehrsmodellierung erstellt. Stand heute: Keine belastbaren Fakten
Mit Zunahme der Nachfrage werden auch mehr Züge benötigt. Kann Diebsteich einen hochwertigen Betrieb gewährleisten?	Die Bahn legt dar, dass das heutige Betriebsprogramm am Diebsteich auf maximal fünf Gleisen abgewickelt werden kann. Damit wäre ein Gleis Reserve. Eine von Prellbock / VCD initiierte Simulation der Uni Oldenburg zeigt, dass Diebsteich bereits 20% Zugsteigerung und geringfügige Verspätungen nicht ansatzweise aufnehmen kann. Stand heute: Diebsteich ist schlichtweg zu klein.





Stand des Dialogverfahrens ("Faktencheck")

Von VCD / Prellbock gestellte Fragen beantworten Bahn und Stadt

Welche Beeinträchtigungen ergeben sich umweltseitig aus Bau und Betrieb?	Nach Aussage der DB sind bei Diebsteich weniger Emissionen zu erwarten als in Altona. Die Berechnungsmethodik steht noch aus. Abriss und Neubau sind nicht berücksichtigt. Planfeststellungsbeschluss: "Aus Umweltsicht ist die Variante 2, Ausbau Kopfbahnhof zu bevorzugen".
Wieviel Wohn- und Büroeinheiten sind an den Standorten Diebsteich und Altona möglich?	Auch mit Beibehaltung des Fernbahnhofs Altona wird weiterer Wohnungsbau möglich sein. Das bestätigt der eingesetzte Gutachter Pöyry. Planunterlagen werden derzeit erstellt und sollen bis September vorliegen.
Welche Kosten sind nach heutigem Stand für Diebsteich erforderlich, welche für die Alternativmaßnahme Ertüchtigung Altona?	Die Bahn beziffert den Neubau am Diebsteich mit 360 Mio. € (Kostenstand 2013, nach Kostenkennwert-Katalog), die Optimierung von Altona mit € 290 Mio. €. Begleitkosten auf Seiten der Stadt Hamburg für: - Abriss-/Dekontaminierung der Altanlagen, - Straßenbaumaßnahmen, - verbesserte Busanbindung zum Diebsteich, - zum Neubau einer Autoreisezuganlage in Eidelstedt?, etc. sind nicht berücksichtigt.





Geänderte politische Rahmenbedingungen seit Planungsbeginn DB in 1996

- 1. GroKo Vertrag: Verdoppelung Fahrgastzahlen im Fernverkehr bis 2030
- **2.** Klimaschutzdebatte, Fridays for Future Bewegung, ...
- 3. DB Strategiepapier "Starke Schiene" v. 19.6.2019
- 4. Einführung **Deutschlandtakt**
- **5.** Hamburg definiert sich als wachsende Stadt Antworten auf geändertes Mobilitätsverhalten
- 6. Nahverkehrsplanungen der S32, U5 gehen an Altona + Diebsteich vorbei
- 7. Diskussionen in der **Politik**:
 - Senkung MwSt. auf Fernverkehrsbahntickets
 - O DB Satzung: Nicht mehr Gewinn- sondern Gemeinwohlorientierung

Fazit: Diebsteich ist als Projekt komplett neu zu denken.

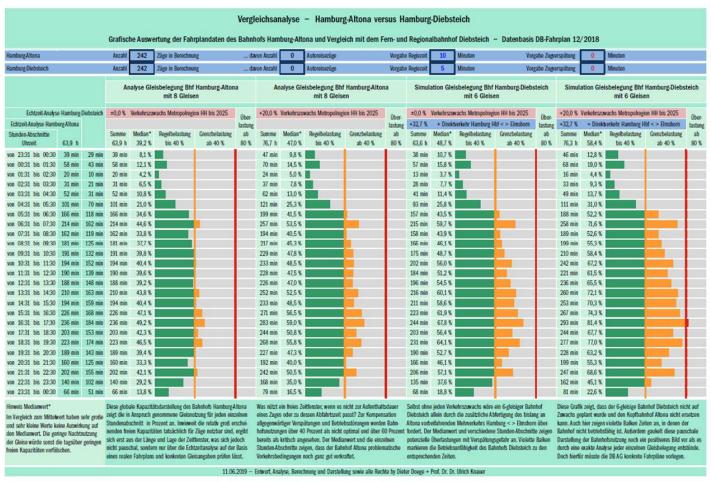


Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Kapazität Altona / Diebsteich bei 20% mehr Zügen...



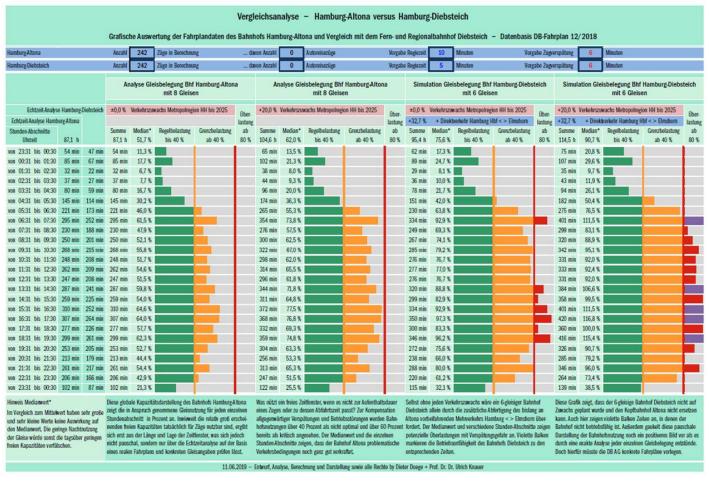


Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



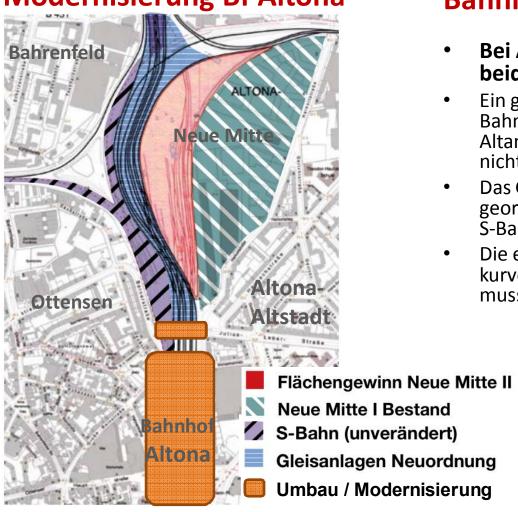
...und zusätzlich bei 6 Minuten Verspätung







Modernisierung Bf Altona



Bahnhof oder Wohnungsbau?

- Bei Aufhebung von Denkverboten ist beides miteinander vereinbar!
- Ein großer Teil der Bahnflächen vor dem Bahnhof Altona sind nicht mehr genutzte Altanlagen, die für den Bahnhofsbetrieb nicht erforderlich sind.
- Das Gleisfeld kann kompakter neu geordnet werden, entlang der westlichen S-Bahn Gleise.
- Die eingleisige Brücke (sog. "Quietschekurve") entlang der Neubauwohnungen muss abgebaut werden.

Der Wohnungsbau in der Neuen Mitte II könnte mit der Modernisierung Altonas sogar SCHNELLER erfolgen als mit dem Bau des Bahnhofs Diebsteich





Modernisierung und Optimierung Bf Altona

- Erneuerung der Bahnsteige und Überdachung (Hallendach?)
- Kompletterneuerung **Lessingtunnel**, zusätzliche Bahnsteigzugänge von dort Amsterdam Centraal



Kiel



- -Umgestaltung Paul-Nevermann-Platz:
 - -Ausbau des **Busbahnhofs**
 - -Direkte ebenerdige Wegeführung vom Bahnsteig zum ZOB
 - -Direkte und leistungsfähige Fuß- und Radwegachse Altona
- Erneuerung Bahnhofsgebäude (Architektenwettbewerb?)
- Fahrradparkhaus
- Lärmschutzmaßnahmen auch an S-Bahngleisen!







Überlegungen von Prellbock/VCD: Schnellbahnknoten für den Hamburger Westen am Diebsteich bei Verzicht auf Fern- und Regionalbahnhof (1)

> Aufwertung und Neugestaltung S-Bahn-Station Diebsteich

> 2 S-Bahnsteige am Diebsteich zur Ausfädelung einer S32 dort

> Vorteile: Weitestgehend oberirdische Linienführung oder in

Einschnitten, nur kurze

Tunnelstrecken

→ schneller und kostengünstiger







Überlegungen von Prellbock/VCD: Schnellbahnknoten für den Hamburger Westen am Diebsteich bei Verzicht auf Fernund Regionalbahnhof (2)

S-Bahn Ringlinie

- > 1.Phase: 2-gleisiger Ausbau der Güterumgehungsbahn
 - ➤ Weitestgehende Nutzung vorhandener Bahninfrastruktur
 → schnelle Umsetzung, niedrigere Kosten
 - Nimmt Tangentialverkehre (z.B. Pinneberg Barmbek) auf, entlastet Hauptbahnhof
- 2.Phase: Lückenschluss durch zweite Elbquerung im Westen

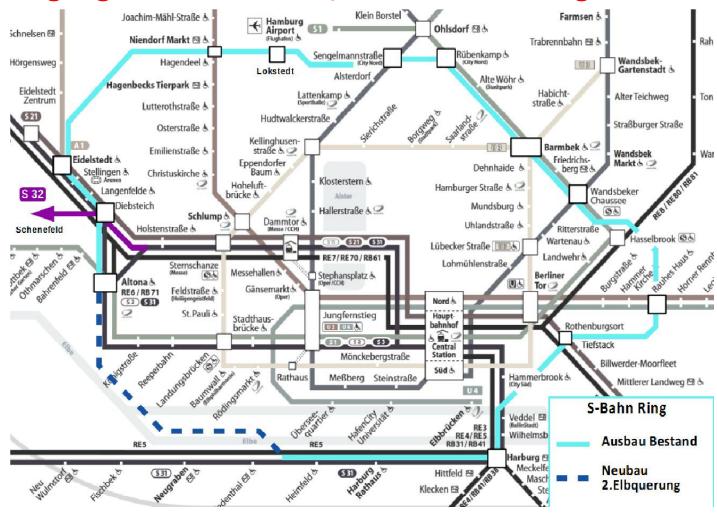


Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Überlegungen von Prellbock/VCD – S-Bahn Ring







Wie geht es weiter?

- 1. Das **Dialogverfahren** wird im September mit Vorliegen von Ergebnissen der Nachfragemodellierung und Planunterlagen Wohnungsbau **fortgesetzt**. Wir begrüßen den Prozess und erwarten, dass bis dahin Lücken bei den Fakten geschlossen werden.
- 2. Der Ausbau des Schienenverkehrs in Hamburg erfordert gesellschaftlichen Konsens. VCD / Prellbock wie auch andere Initiativen haben erste Ideen entwickelt und unterstützen den Dialogprozess. Bahn und Stadt als "Treiber des Projektes" sind aufgefordert, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrs im Hamburger Westen zu planen und zu bewerten.
- 3. Der **Anlass zum Beschreiten des Rechtswegs ist weiterhin gegeben**. Das Dialogverfahren läuft unabhängig von der Klage.





Notizen





Verworrene Eigentumsverhältnisse am jetzigen Bahnhof Altona Hauptgebäude erschweren Sanierung ← Ein "zerrissener" Bahnhof zwischen Privatisierung und Daseinsvorsorge

- + Osthälfte des Bahnhofsgebäudes: von Lidl bis Sportspass und bis zur Mittelachse mehrere Male verkauft, Eigentümer derzeit ein südafrikanischer Immobilienfond
- + Westhälfte: gehört der Deutschen Bahn, vermutlich DB Immo
- + Parkhaus: weiterverkauft, Eigentümer nicht bekannt
- + Bahnsteige: DB Station & Services AG
- + Gleise: DB Netze AG
- + Bahnhofsumfeld: Stadt Hamburg und/oder Bezirk Altona?
- + Busbahnhof: Hamburger Hochbahn
- + Wer ist für welche Instandhaltungen und Reparaturen zuständig? Wer imitiert und koordiniert diese?
- + Wer verbessert die Infrastruktur um den Bahnhof für Fußgänger, Fahrrad? insbesondere auf der immer stärker frequentierten Achse "Große Bergstraße Ottenser Hauptstraße Busbahnhof", die mitten durch den Bahnhof führt.





Wegeführung S32 West:

Posttrog – Gewerbegebiet
 Rondenbarg/Schnackenburgallee Volksparkstadion – Desy/Science City –
 Elbe-Einkaufszentrum – Osdorfer Born –
 Schenefeld





Wegeführung S-Bahn Ring:

Harburg – Rothenburgsort – Horn
 (Verknüpfung U4/U2) – Wandsbeker
 Chaussee – Barmbek (U3/S1) – Rübenkamp
 (S1 → Flughafen) - Sengelmannstraße
 (Verknüpfung U5/U1) – Lokstedt – Eidelstedt
 (Überwerfungsbauwerk) – Stellingen –
 Diebsteich (Verknüpfung S3, S21, S32)





- Auszug DB Strategie "Starke Schiene" vom 19.06.2019
- 3. Der Fernverkehr wird die Zahl seiner Fahrgäste verdoppeln.
 - 30-Minuten-Takt zwischen Deutschlands Metropolen
- 4. Die DB wird im ÖPNV zusätzlich eine Milliarde Kunden gewinnen.
- 8. Die Bahnhöfe werden zu Drehscheiben moderner Mobilität.

https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-konzentriert-sich-voll-und-ganz-auf-eine-starke-Schiene-4196884