



## Der Autor

Arno Luik ist Autor des Buches „Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Bahn“.

Mittwoch, 19. Februar 2020

MOR  
GEN  
POST



Die undatierte Visualisierung des Architektenbüros C.F. Møller zeigt den geplanten Bahnhof Altona am Diebsteich.

Illustration: C. F. Møller

Ein funktionierender Bahnhof wird zerstört. Wider besseres Wissen, gegen jeden Sachverstand wird mit der Verlegung ein Flaschenhals geschaffen, der den Bahnverkehr für immer behindert. Die Macher denken nicht an die nachfolgenden Generationen. Die denken nur an das Geld, das sie durch Immobilien kriegen. Es ist alles so verdächtig. Ich verstehe nicht, warum die Hamburger nicht aufschreiben!

Wahrscheinlich weil der alte Bahnhof so hässlich ist. Und weil der rot-grüne Senat gemeinsam mit der Bahn es überdies gut verstanden hat, das Projekt leise voranzutreiben. Und auch das Versprechen, Wohnraum zu schaffen, ließ wohl viele Bürger nicht genau hinblicken auf das, was mitten in ihrer Stadt passiert.

Die Bahn aber lacht: Für die Gleisanlage hat sie 40 Millionen Euro bekommen. Den alten Bahnhof, den sie in den vergangenen Jahren bewusst verkommen hat lassen, muss sie nicht renovieren, da spart sie viel Geld. Das Neue, das sie baut und das um die 400 Millionen Euro kosten wird (es werden wohl mehr als eine Milliarde), zahlt primär der Bürger – für eine Verschlechterung seiner Lebensverhältnisse. Das ergab vor drei Jahren ein Studie. Danach bringt der Bahnhofsumzug für über 350 000 Pendler, Reisende und Anwohner Nachteile, für 43 000 Menschen wird es eventuell etwas besser.

Warum zerschlägt man unter dem verschwenderischen Einsatz von zig Millionen Euro einen perfekten Bahnhof, der – Ökologie! Klima!! – für die Zukunft bestens gerüstet ist, um in 15 Meter Höhe ein Dauerergernis für Behinderte und Ältere zu schaffen, eine Dauerbelästigung für alle, etwas

schlichtweg Unbequemes, etwas Kundenunfreundliches? Etwas, worüber sich Zigtausende Tag für Tag ärgern, worunter sie leiden werden. Sie werden wohl, obwohl sie es wahrscheinlich gar nicht wollen, aus Notwehr wieder Auto fahren.

Es ist zum Verzweifeln. Getrieben von der „Fridays for Future“-Bewegung redet die Politik seit gut einem Jahr davon, mehr Personen, mehr Güter auf die Schienen zu bringen – dem Klima zuliebe. Aber der rot-grüne Senat und die Bahn machen das Gegenteil, sie ruinieren mit ihrem Handeln das Klima; denn diese Verlegung ist ein Förderprogramm für die Autoindustrie. Noch eine Umweltsünde, die leider kaum Beachtung findet: Dieser Beton-Hochbahnhof in Diebsteich setzt beim Bau große Mengen an Treibhausgasen frei – eine Umweltsünde, die so leicht vermeidbar wäre. Erstaunlich, dass die Grünen bei diesem Umweltfrevel mitmachen.

Und es ist traurig, dass der Verkehrsclub Deutschland, der mit einer Klage vor einem Jahr das Projekt überraschenderweise gestoppt hatte, seine Klage nun zurückgezogen hat – und damit



**Ich verstehe nicht, warum die Hamburger nicht aufschreiben.**

Arno Luik

diesen Bahnhofs-Umzug ermöglicht. Aber warum knickte der VCD ein, warum bloß? Folge dem Geld.

In einem Vertragsentwurf des Finanzsenators Andreas Dressel (SPD) für ein ominöses „Dialogforum“ (in dem die Stadt, die DB Netz AG, DB Station&Service AG, der VCD vertreten sein werden) hieß es vor einigen Wochen: „Um die Mitarbeit der ehrenamtlichen Beteiligten insbesondere aufseiten des VCD effektiv zu ermöglichen, wird das Dialogforum angemessen mit Personal- und Sachmitteln ausgestattet.“ Nett. Im gültigen Einigungspapier dieses „Dialogforums“ ist dann nicht mehr direkt vom VCD die Rede, sondern nur davon, dass dieses „Dialogforum“ für die 2020er Jahre mit einem „Verfügungsfonds in Höhe von jährlich bis zu 150 000 Euro“ ausgestattet werden soll. Toll.

Nochmals: Diese Bahnhofsverlegung ist ein Projekt für Investoren, der Bahnverkehr wird Opfer von Immobilienhaien. Ärgerlich: Die Alternativpläne der „Prellbock Altona“-Bürgerinitiative, die auch Wohnraum ohne schädliche Bahnhofsverlegung ermöglicht hätten, wurden vom rot-grünen Senat ignoriert.

Verkehrsminister Andreas Scheuers irrer Kampf gegen das Tempolimit lässt sich schnell beheben. Was Bahn und der rot-grüne Senat in Altona anrichten wollen, dies lässt sich kaum mehr beheben. Mit viel Zement, viel Beton, sehr viel Geld wird eine rationale, eine ökologische Verkehrspolitik für immer behindert.

► Arno Luik ist Autor von „Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Bahn“. Am Dienstag, 25. Februar, wird er seinen Bestseller bei der 150. „Schwarzen Nacht“ in der Schnittke-Akademie International, Max-Brauer-Allee 24, vorstellen. Beginn der Veranstaltung ist um 20 Uhr, Eintritt: 10 Euro.