

## Kommentar zur VCD LV Nord Mitgliederinformation vom 29.3.2020

Auf den ersten Blick liest sich die Mitgliederinformation ganz schlüssig und es sieht so aus, als hätte der VCD einen großen Verhandlungserfolg erzielt. Mit Kenntnis einiger Hintergründe und bei genauem Lesen des Mitgliedschreibens, des Verständigungspapiers sowie der Kurzfassung des SMA-Gutachtens mit dem Testat stellen sich allerdings einige Dinge doch etwas anders da. Darauf soll im Folgenden eingegangen werden.

1. Dass der Planfeststellungsbeschluss nur von max. 25 Zügen Stunde ausgeht wurde von Prellbock herausgearbeitet und nicht vom VCD. Das hätte man auch einmal erwähnen dürfen.
2. Woher kommt nun die ominöse Zahl von 31 Zügen? Diese ergibt sich daraus, dass der von Prellbock beauftragte und bezahlte Gutachter, das Büro Knauer+Döge, auf Basis des veröffentlichten Sommerfahrplans 2020 der DB (vor Corona) einen synthetischen Fahrplan für Diebsteich erstellt hat, basierend auf dem Fahrplan für den Kopfbahnhof Altona sowie der derzeit an Altona vorbeifahrenden Züge Richtung Kiel, Flensburg, Itzehoe, Westerland/Richtung Dänemark. Von Deutschlandtakt, Verdoppelung der Fahrgastzahlen (was 30% mehr Züge bedeuten würde), sowie der Verstärkung des Fernverkehrstaktes auf 2 Züge/Std./Richtung, ist dabei noch gar nicht die Rede. Die von Prellbock erstellte Studie kommt zu dem Ergebnis, dass dafür eine Abfertigungskapazität von 48 Zügen/Std. erforderlich ist. Dies wurde im Prinzip in den Faktencheckgesprächen von der DB nicht in Abrede gestellt.
3. Der Verweis auf ein Antwortschreiben des PStSFerlemann auf ein Schreiben des VCD führt in die Irre und ist ein Ablenkungsmanöver. Da nicht geschrieben wird, was der VCD Herrn Ferlemann gefragt hat, kann man der Antwort nur entnehmen, dass Herr Ferlemann komplett ahnungslos ist, oder bewusst in die Irre geführt wurde. Wie dargelegt sind 31 Züge/Std. nur Bestandsabwicklung ohne jeglichen Zuwachs an Zugzahlen, also ist die Aussage, dass „gewährleistet wird, dass die zu erwartende Steigerung des Schienenverkehrs auch mit dem neuen Bahnhof bewältigt werden kann“ so schlichtweg nicht stimmt. Dass der neue Bahnhof den Planungen für den Deutschlandtakt zugrunde liegt ist insoweit richtig, weil bei Planung desselbigen pauschal unterstellt wurde, dass bei seiner Einführung in 2030 das Bahnhofsprojekt abgeschlossen ist. Wenn der Bahnhof dann halt zu klein ist, muss der Fahrplan angepasst werden.
4. Wenn Herr Ferlemann dann schreibt: „Für den S-Bahntunnel sind keine baulichen Vorleistungen im Bereich des neuen Bahnhof Hamburg Altona notwendig“, dann sagt das nur, dass ihn der VCD in seinem Schreiben nicht auf die geländetechnischen Gegebenheiten und baulichen Umstände des Bahnhofs am Diebsteich hingewiesen hat. Die DB hat ja selber zugegeben, dass nach Realisierung des Ferlemann-Tunnels der Bahnhof Diebsteich eine Konfiguration von 8 Fern- und Regionalbahngleisen oberirdisch und 4 S-Bahngleisen in Ebene -1 benötigt. Natürlich kann man bei laufendem Betrieb unter dem Fernbahnhof einen komplett neuen 4-gleisigen S-Bahnhof in Tunnellage bauen. Dies ist nicht nur teuer und technisch komplex, sondern, weil dann vor dem Bauort die beiden Hochhaustürme stehen, von der Baustellenlogistik her extrem anspruchsvoll. Daher war eine Forderung von Prellbock ein Moratorium für das Diebsteichprojekt bis Lage, technische Ausführung und Finanzierung des Ferlemann-Tunnel geklärt sind, um dann ggfs. im Rohbau eine Tunnelbox für den S-Bahnhof in Tieflage am Diebsteich im Zusammenhang mit dem Neubau des Fernbahnhofs zu

errichten. Die DB hat diese Forderung, obwohl sie ihr technisch einleuchtete abgelehnt, weil dann ein neues Planfeststellungsverfahren fällig gewesen wäre. Diese Diskussion war den Verhandlungsführern des VCD bekannt und hätte hier ruhig erwähnt werden können.

5. Über die Auswahl von SMA als Gutachter kann man lange streiten. Ein Ingenieurbüro, welches mehr als  $\frac{3}{4}$  seiner Aufträge von der DB erhält ist nun beim besten Willen nicht unabhängig. Die fachliche Qualifikation von SMA soll hier nicht angezweifelt werden. Liest man das Gutachten in der veröffentlichten Kurzform, dann wird mehr als deutlich, dass sich die Gutachter nach allen Seiten hin abgesichert und äußerst zurückhaltend geäußert haben, vermutlich weil sie sehr wohl die Schwachstellen des Projektes kennen. Liest man das Gutachten genauer, dann müssen einen und auch den beteiligten Eisenbahningenieuren des VCD, doch folgende Punkte sofort auffallen:
- Das Testat bestätigt im Prinzip nur, dass die DB ihre eigenen Modelle richtig angewendet hat. Es ist keine neutrale Überprüfung des Projektes Diebsteich.
  - Die Untersuchung findet nur auf der Basis von Modellannahmen statt, es erfolgt keine Simulation des künftigen Bahnbetriebes in Echtzeit einschließlich der bahnüblichen Verspätungen, was heute eigentlich Stand der Wissenschaft ist.
  - Der Gutachter SMA hat nur eine sehr eingeschränkte Untersuchung vorgenommen, das entwertet das Ergebnis. So heißt es: *„Die Testierung der Leistungsfähigkeit dies Gesamtknotens Hamburg, u.a. mit Hamburg Hauptbahnhof ist damit ausdrücklich nicht Bestandteil der Untersuchung“*. Dies bestätigt vollumfänglich die Kritik von Prellbock, dass der Kopfbahnhof Altona eine ganz wesentliche Pufferfunktion für das Funktionieren des Hauptbahnhofs hat.
  - Ferner stellt SMA fest: *„Auch ein möglicher Zustand mit einer umfassenden Leistungssteigerung im Knoten Hamburg (u.a. beispielsweise mit viergleisiger Verbindungsbahn) ist nicht Gegenstand der Untersuchung“*. Damit sagt SMA nichts anderes, als dass der Vorschlag des Parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann zum Ausbau der Verbindungsbahn mit den gegenwärtigen Planungen des Bahnhofs Diebsteich nicht umsetzbar ist. Dies bestätigt die Kritik von Prellbock, dass der Bahnhof Diebsteich eine unzureichende Leistungsfähigkeit hat und damit nicht zukunftsfähig ist. Ebenso widerspricht das dem oben zitierten Antwortschreiben von Herrn Ferlemann.
  - Ebenso eindeutig ist die einschränkende Aussage von SMA dass *„die Kapazitäten der Zulaufstrecken (Altona – Elmshorn; Altona - Hamburg Hbf.) bekanntermaßen (vgl. Deutschlandtakt) für diese Zugzahlen ungenügend sind, warum sich die Aussage zur ausreichenden Leistungsfähigkeit nur auf den Bahnhof Altona (gemeint ist Diebsteich) selbst und die die unmittelbar davor und danach liegenden Streckenabschnitte bezieht“*. Damit entwertet SMA selbst das von ihnen ausgestellte „Testat“. Dies widerspricht auch der Behauptung des VCD, dass die modifizierte Variante des Bahnhofs Diebsteich zur Stärkung des Systems Bahn beiträgt.

- Der Knüller des Gutachtens wird zwischen den Zeilen versteckt: „Der Bahnhof Hamburg Hbf. und die Verbindungsbahn sind aktuell als überlastet erklärte Schienenwege. Der Entfall des Halts in Dammtor bei vielen Linien ist zweckmäßig, um überhaupt eine Belastung von 31 Zügen in Altona modellieren zu können“. Das heißt im Klartext nichts anderes: Dammtor muss zum Regionalbahnhof herabgestuft werden, damit Diebsteich überhaupt funktionieren kann. IC und ICE-Züge werden künftig nicht mehr am Dammtor halten! Eine bessere Bestätigung unserer Kritik an dem Diebsteich-Projekt kann es gar nicht geben. Der Senat opfert hiermit den Messe und Kongressbahnhof Dammtor – obwohl er gerade für hunderte von Millionen Euro das CCH hat modernisieren lassen -, nur um ein sinnentleertes Prestigeprojekt Diebsteich zu realisieren, und der VCD klatscht Beifall. Das hat Stärkung des Systems Schiene nun aber gar nichts zu tun.
6. Zur Rechtfertigung, dass der VCD jetzt der DB Netz durch das Zurückziehen der Klage den Freibrief gegeben hat einen für den Bahnbetrieb, die Bürger und Fahrgäste dysfunktionalen Bahnhof zu realisieren – ein Projekt bei dem nicht das System Schiene und der Fahrgast, sondern Immobilienspekulanten im Mittelpunkt stehen – werden nun sehr interessante Argumente aufgetischt:
- „So war weder auf Bundes- noch auf Landesebene noch beim Bezirk eine nennenswerte Stimmung „Pro Bahnhof Altona“ zu erzeugen“: Hierbei wird verkannt, dass die große Mehrheit der Bevölkerung in Altona gegen die Bahnhofsverlagerung war und ist, aber der VCD sich bei Aktionen in der Öffentlichkeit - um es moderat auszudrücken - mehr als zurückgehalten hat. Die gesamte Öffentlichkeitsarbeit, Flugblattaktionen, Veranstaltungen wurden von Prellbock getragen. Nur einmal war der VCD mit einer Person dabei. Hier stellt sich doch die Frage, wo waren die mehr als 3.000 Mitglieder des VCD LV-Nord? Zudem hat sich der VCD die Klage, die ihm jetzt eine gewisse Publicity verschafft noch komplett von Prellbock bezahlen lassen. Gleiches gilt für die Gutachten, hier hätte ja der VCD seine Expertise seiner Eisenbahningenieure einbringen können!
  - Die Story mit der Verlagerung der RB71 zum Hbf. wurde häufig zitiert, aber nie belegt, entspricht auch nicht den Wünschen der Fahrgäste und ist zudem ein politisch gesteuertes Projekt um Diebsteich durchzusetzen. Hier hätte der VCD ja sein Lobbying-Potential einsetzen können, um gegenzusteuern.
  - „Wir mussten erkennen, dass unser vorrangiges Ziel, die Rolle der Fahrgäste und das System Schiene insgesamt zu stärken, nicht über das erklärte Ziel „Erhalt des Bahnhofs Altona“ zu erreichen war.“ Dazu hat nicht zuletzt auch die weitgehende Inaktivität des VCD beigetragen. Selbst die Klagebegründung über weite Teile hat Prellbock erarbeitet und nicht der VCD, der ja in der Anfangsphase noch nicht einmal einen Widerspruch gegen die Planfeststellungsunterlagen für das Projekt eingelegt hatte. Zudem hat Prellbock auch die Belange der von der Verlegung betroffenen Stadtteile, Bürger und Gewerbetreibenden im Auge und nicht nur eine abstrakte „Stärkung des Systems Schiene“, was sich ja jetzt als hohle Phrase entpuppt.

- „Wir haben die Klage gegen einen vor Gericht geschlossenen Vertrag mit Stadt und Bahn nebst politischer Zustimmung der Hamburger Bürgerschaft eingetauscht. Die Vereinbarung steht und lässt sich zukünftig durch anderslautende politische Beschlüsse nicht aufheben.“ Markig formuliert. Leider ist dem nicht so. Zum einen ist die Bürgerschaft jederzeit in der Lage frühere Beschlüsse zu revidieren. Zum anderen ist der Beschluss der Bürgerschaft weitgehend inhaltsleer und der Vertrag, wenn er denn in seiner finalen Form der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird, enthält starke Worte, aber ohne jegliche inhaltliche Substanz und Pönalisierung. Es werden jede Menge unverbindlicher Prüfaufträge erteilt, aber keine zeitliche Zielerreichung, Verantwortlichkeiten und Kontrollen festgelegt.
- „Auch bei positivem Ausgang des Rechtsstreites wären die in der Verständigung erzielten Ergebnisse nicht annähernd erreichbar gewesen. Wir hatten aber auch die Sorge, dass bei Aufheben des Planfeststellungsbeschlusses der neue Bahnhof verhindert wird.“ Heißt das, dass der VCD überhaupt nicht gegen den Bahnhof Diebsteich war, wie er immer behauptete? Wäre der Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig erklärt worden, davon war nach der Begründung des Baustoppbeschlusses auszugehen, hätte die DB einen neuen fertigen müssen und es wäre zusätzliche Zeit gewonnen die Öffentlichkeit von der Unsinnigkeit des Projektes zu überzeugen.
- Interessant ist zu lesen, dass, so der VCD, „aus Gerichtskreisen war zu erfahren ... wir auch hätten verlieren können“. Spannend wäre zu wissen, ob das Gericht, was vor einer Verhandlung eigentlich komplett unüblich ist, oder wer sonst, diese Botschaft dem VCD zugesteckt hat.
- Die Schlusspassage dieser Mitgliederinformation ist nun eine völlige Verdrehung der Tatsachen: „Unterm Strich werden wir am neuen Bahnhof 50% mehr Fahrgäste gegenüber heute am bestehenden und 25% mehr ÖPNV-Nutzer in Altona und Eimsbüttel vertraglich zugesichert erreichen.“ Das ist nun eine schlichte Mogelpackung und Verdummung der Öffentlichkeit. Der von der DB eingesetzte Experte Prof. Schleich musste zugeben, dass bei gleichem Fahrplanangebot am Diebsteich rd. 10% weniger Fahrgäste (im Fern- und Regionalverkehr) zu erwarten sind als in Altona!!! Mehr Fahrgäste gibt es nur bei einer Ausweitung des Angebots. Dem stehen aber die Kapazitätsengpässe des geplanten Bahnhofs Diebsteich im Wege. Die höheren Fahrgastzahlen können am Diebsteich, der kein originäres Einzugsgebiet hat und deswegen im Wesentlichen als Umsteigebahnhof konzipiert ist, nur durch eine entsprechende Fahrplangestaltung, die die Fahrgäste zum Umsteigen zwingt, erzeugt werden. Die angeblich 25% mehr ÖPNV-Nutzer in Altona und Eimsbüttel, wobei hier unklar ist welche regionale Abgrenzung gemeint ist, führen im Endergebnis zu weniger ÖPNV-Fahrgästen als gemäß den Klimaschutzzielen des Senats angepeilt werden. Beide Steigerungszahlen beziehen sich auf einen Zeitraum nach 20 Jahren!!! Wer will das dann noch kontrollieren. Die völlig unverständliche Formulierung der Vereinbarung will ich hier nicht zitieren (faste ein halbe Seite), aber es wäre fair, wenn der VCD das Verständigungspapier

seinen Mitgliedern in voller Länge zur Verfügung stellen würde, damit sich jedes Mitglied selber ein Bild über die (dürftigen) Verhandlungsergebnisse machen kann.

- Wenn dann abschließend behauptet wird, dass „das Leistungsangebot in Altona und in weiten anderen Teilen der Stadt u.a. durch Nutzung der Güterumgehungsbahn deutlich verbessert, der Hauptbahnhof entlastet und die Leistungsfähigkeit erstmalig vertraglich gesichert ist“, dann entspricht das schlichtweg nicht der Wahrheit. Die Nutzung der Güterumgehungsbahn für den SPNV (von Prellbock schon auf der Pressekonferenz am 22.8.2019 vorgestellt) und potentiell als nördlicher Teil eines Hamburger S-Bahn-Ringes, ist im Verständigungspapier nur als unverbindlicher Prüfauftrag ohne zeitliche Festlegung bis wann der abgeschlossen sein soll, vereinbart. Die Südausfädelung der Güterumgehungsbahn, die zum Diebsteich führen soll, ist sogar nur als potentielle Möglichkeit erwähnt. Wieso der Hauptbahnhof entlastet wird bleibt komplett schleierhaft, da die Nutzer der S1/S11 zum Hauptbahnhof durchfahren und nicht in Diebsteich in den Fernverkehr wechseln und durch den Entfall der IC/ICE-Halte am Dammtor strömen noch mehr Fahrgäste zum Hauptbahnhof. Und die vertragliche Zusicherung der Leistungsfähigkeit ist Makulatur, denn die einzige Pönale, die vorgesehen ist, wenn diese nicht erreicht wird, eine zusätzliche Zahlung der DB AG i.H.v. EUR 100.000 p.a. an das Dialogforum in dem der VCD Sitz und Stimme hat. Das ist für die DB Spielgeld. Eine Hauptverhandlung vor dem OVG wäre teurer gekommen.

M. Jung für Prellbock

Hamburg, den 2.4.2020