



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Mehr Bahn für Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

Für eine attraktive Bahn
mitten in der Stadt

23.04.2020 Pressemitteilung von Prellbock Altona e.V.

Zum abgeschlossenen Vergleich zwischen Stadt, Bahn, EBA und VCD:

Ein fauler Vergleich macht kein gutes Projekt

Bei verminderter Medienaufmerksamkeit durch die Corona-Krise versuchen Stadt, Bahn und VCD jetzt schnellstmöglich Fakten zu schaffen. Triumphierend wird hervorgehoben: „OVG erklärt Rechtsstreit um Verlegung des Bahnhofs Altona nach Vergleich für beendet“.

Mit dem Vergleich wurde eine wünschenswerte gerichtliche Diskussion und Klärung der offenen Fragen, die sich aus den Planfeststellungsunterlagen der DB AG für das Projekt Diebsteich zwingend ergeben, abgeschnitten. Zudem wird leider der Vergleichstext nicht veröffentlicht, so dass nicht bekannt ist, welche Nebenabsprachen die beteiligten Parteien getroffen haben. Damit ist aber keines der Probleme des Diebsteich-Projektes gelöst.

Die Zustimmung des VCD zu dem Vergleich haben sich Bahn und Stadt teuer erkauft: So heißt es in dem Verständigungspapier vom 10.2.2020 unter Punkt 11.d und e, welches die Grundlage für den Vergleich ist: „Um die Mitarbeit der ehrenamtlichen Beteiligten (und das ist in diesem Fall nur der VCD) effektiv zu ermöglichen, wird das Dialogforum angemessen mit Personal- und Sachmitteln ausgestattet. Das Dialogforum erhält ferner für die ersten fünf Jahre einen Verfügungsfonds in Höhe von jährlich bis zu 150.000 Euro, um auf Basis einvernehmlicher Entscheidungen Gutachten zu beauftragen oder Maßnahmen, die der Zielerreichung dieser Verständigung dienen, finanzieren zu können. Die Kosten tragen DB und FHH hälftig“. Dazu Michael Jung, Vorstand der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.: „*Peinlich, wenn ein demokratischer, ökologischer Umweltverband sich so offenkundig einkaufen lässt.*“

Der Vergleich – und damit die Möglichkeit für die DB, ein völlig veraltetes Projekt durchzusetzen – ändert nichts an den grundlegenden Mängeln des Diebsteich-Projektes. Diese sind und bleiben:

- Angebotsverschlechterungen für einen Großteil der Fahrgäste aus dem Hamburger Westen (Einzugsbereich S1/S11).
- Der Wegfall der Regional- und Fernbahnverbindungen ab Altona schadet massiv dem durch die Corona-Krise ohnehin geschwächten Handel und den 2.700 Gewerbebetrieben, davon viele Start-up-Unternehmen in Altona-Ottensen
- Trotz des aufgrund der Analysen und Gutachten von Prellbock erzwungenen Einbaus von 50% mehr Weichen und Signalen am Bahnhof Diebsteich wird dieser ein Engpass im Hamburger Bahnnetz werden. Die jetzt genannte Abfertigungskapazität von 31 Zügen pro Stunde entspricht dem, was schon auf Basis des heutigen Fahrplanes erforderlich ist. Für zukünftige Kapazitätserweiterungen ist kein Platz. Der Kopfbahnhof Altona kann bis zu 48/Züge/Stunde abwickeln.
- Der Altonaer Kopfbahnhof hat für den Bahnbetrieb bei Verspätungen eine wichtige Pufferfunktion. Diese kann Diebsteich als Durchgangsbahnhof nicht bereitstellen. Damit wird sich das Risiko von Verspätungen deutlich erhöhen.
- Damit der Bahnhof Diebsteich überhaupt funktionieren kann, werden die ICE/IC-Halte am Dammtor aufgegeben. Der Dammtor-Bahnhof wird zum Regionalbahnhof herabgestuft, im Klartext: für Diebsteich geopfert.
- Hamburg verbaut sich mit dem Diebsteich-Projekt die Chance, am Diebsteich ein Schnellbahndrehkreuz für den Hamburger Westen zu errichten. Mit diesem Vergleich, der es der DB erlaubt, ein veraltetes Projekt aus den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts mehr oder minder unverändert zu bauen, erteilt Hamburg effektiv dem Projekt einer S32 zur Science City und nach Lurup/Osdorf/Schenefeld eine Absage.
- Ebenso wird damit ein stabiler fahrplanmäßiger Betrieb der geplanten S4, die in Diebsteich Kopf machen soll, nahezu unmöglich, und die Umsetzung des Projektes S21 nach Kaltenkirchen wird zusätzlich erschwert.

- Projekten, wie dem Ausbau der Güterumgebungsbahn zu einer Ring-S-Bahn nach Berliner Vorbild, wird die Realisierungschance entzogen.
- Ganz zu schweigen von den Plänen des Parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann für einen neuen S-Bahntunnel zur Kapazitätserweiterung der Verbindungsbahn. Für all diese Projekte ist ein viergleisiger S-Bahnhof am Diebsteich nötig. Der ist in den Plänen von Stadt und Bahn nicht vorgesehen.
- Der erforderliche Neubau der Autoreisezuganlage dürfte mit diesem Vergleich auch erst einmal vertagt sein, denn der VCD verzichtet auf sein Klagerecht bei dem Projekt. Aber gerade der ersatzlose Wegfall der Autoverladeanlage war der Hauptgrund, warum das Gericht den Planfeststellungsbeschluss für voraussichtlich rechtswidrig hielt und einen unbefristeten Baustopp verhängte. Das Gericht verlangte sogar eine planfestgestellte Autoreisezuganlage als Voraussetzung für die Aufhebung des Baustopps. Davon ist jetzt nicht mehr die Rede, und die DB hat entgegen der eigenen Ankündigung noch nicht einmal die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt eingereicht.
- Revidierte Kostenschätzungen werden nicht vorgelegt, zahlen tut das ganze Projekt eh der Steuerzahler (wenn er das Post Corona noch kann), insoweit interessiert Geld die DB nicht.
- Und eine echte Bürgerbeteiligung bleibt zum wiederholten Male auf der Strecke.

Gleichzeitig kündigen DB und Stadt das nächste Großprojekt an: Abriss und Neubau der denkmalgeschützten Sternbrücke.

Dieses soll nach gleichem Muster wie Diebsteich durchgezogen werden. Erst lässt die DB die Sternbrücke durch unterlassene Instandhaltung vorsätzlich verfallens. Stadt und Bahn kungeln hinter verschlossenen Türen das Projekt aus. Instandhaltung und Renovierung werden dabei von vornherein ausgeschlossen – denn das müsste die Bahn bezahlen. Dann wird eine stadtbildzerstörende Bügelbrücke geplant, koste es, was es wolle, Bund und Stadt zahlen die Rechnung. Und die Bürgerbeteiligung verkommt zur Farce. Proteste von Denkmalschützern werden in den Wind geschlagen.

Dazu Michael Jung, Vorsitzender des Vereins Prellbock Altona e.V.: „Es ist traurig mit anzusehen, wie Senat und Bahn entgegen allen Warnungen und Protesten veraltete Bahnprojekte aus dem vorigen Jahrhundert durchziehen, ohne die geänderten Rahmenbedingungen durch Klimawandel, Verkehrswende und jetzt Corona zu berücksichtigen. Vielmehr muss die Corona-Krise als Chance genutzt werden, aus der Zeit gefallene Projekte aus Sicht der Fahrgäste neu zu denken und sie dem künftig geringeren verfügbaren Finanzvolumen anzupassen. Daher: Statt Neubau – jetzt Sternbrücke und den Bahnhof Altona an Ort und Stelle sanieren und Instandsetzen.“

„Unser Bahnhof Altona bleibt, wo er ist“.

Hamburg, den 22.04.2020

Prellbock Altona

info@prellbock-altona.de www.prellbock-altona.de