

17 Gute Gründe für die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich ...

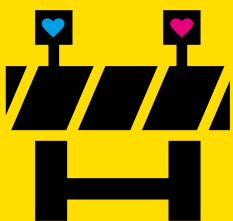


... sind ein dreister Täuschungsversuch der DB!

Die DB hat jüngst im Bereich Altona eine Postwurfsendung verteilt, in der ihre für Baustellen zuständige Figur „Max Maulwurf“ 17 „Gute Gründe für die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich“ aufzählt. Keiner dieser Gründe – wirklich kein einziger! – hat dem Faktencheck standgehalten, der nach dem vom Gericht verfügten Baustopp 2018/2019 stattfand: Manche sind schlicht unwahr, manche sind nicht stichhaltig, weil man das gewünschte Ziel auch anders erreichen kann, und bei manchen Themen haben sich DB und Projektentwickler geweigert, Beweise für ihre Behauptungen auf den Tisch zu legen.

Deshalb sagt Prellbock Altona e.V.: Es gibt keinen einzigen „guten Grund“ für die Bahnhofsverlegung. Nur ein paar Immobilienkonzerne, Planungsbüros, Banker und Investoren hätten etwas davon – für die im Hamburgs Westen der Metropolregion wohnende und arbeitende Bevölkerung und sowie für Reisende gäbe es nur Nachteile.

Überzeugen Sie sich selbst:



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

1. 1.900 neue Wohnungen nur bei Bahnhofsverlegung: FALSCH! Es könnten sogar noch mehr Wohnungen und Grünflächen entstehen, wenn man alle verfügbaren Flächen in Altona (also auch die S-Bahn) sowie am Diebsteich (z. B. Thyssen Krupp Gelände) neu ordnen würde – und das, ohne den Bahnhof zu opfern! Öffentlich fördern möchte „Prellbock“ wesentlich mehr als nur ein Drittel der Wohnungen.

2. Lärmentlastung für die Mitte Altonas: FALSCH! Die S-Bahn-Trassen, auf die zwei Drittel aller Zugbewegungen in Altona entfallen, bleiben genau wie heute – also ohne Schallschutzwände – erhalten. Für den Abbau der alten Eingangsbrücke (die noch bis mindestens 2028 weiterbetrieben wird) ist eine Verlegung nach Diebsteich nicht notwendig. Bei einer Modernisierung des Bahnhofs Altona könnte diese sogar früher abgebaut werden. Paradox ist, dass die Lärmentlastung für die Anwohner der neuen Mitte Altonas zu **mehr Lärmbelastung für die Anwohner am Diebsteich** führt.

3. Schallschutzwände im Rahmen der Bahnhofsverlegung: JA, ABER ...! Schallschutzwände werden nur an neu trassierten Gleisen gebaut, aber **nicht an bestehenden Gleisen** (z.B. an der S-Bahn im Bereich des jetzigen Bahnhofs und der Querung der Stresemannstraße). Die zukünftigen Bewohner der Neuen Mitte II und die Anwohner der Schleswiger Strasse/Am Diebsteich werden einen direkten Blick auf 6 Meter hohe, undurchsichtige Schallschutzwände haben.

4. Durchgehende Grünverbindung: FALSCH! Eine durchgängige Grünverbindung zur Elbe kann es **gar nicht geben**, denn dafür müssten nicht nur das Altonaer Bahnhofsgebäude (in Besitz eines Investmentfonds), sondern auch der Busbahnhof abgerissen sowie die querenden Straßen überbrückt werden.

5. Altona bleibt zentraler Knotenpunkt für S-Bahn und Busse: SCHÖNREDNERE! Der jetzige Bahnhof Altona ist zentraler Knotenpunkt, weil dort S-Bahn und Busse mit Regional- und Fernbahn verknüpft sind – mit der Verlegung nach Diebsteich geht diese Verknüpfung verloren. Altona gehört zu den 20 größten Bahnhöfen Deutschlands und hat den größten Busbahnhof Hamburgs! **Dort und nicht am Diebsteich ist der richtige Standort für einen Knotenpunkt!**

6. Mehr Einwohner im Umkreis von 2 km: FALSCHER VERGLEICH! Nur richtig, wenn man Eimsbüttel dazu zählt. Aber aus Eimsbüttel wird man zum Dammtor oder Hbf schneller kommen als zum Diebsteich – **die Anbindung zählt, nicht die Luftlinie**. Fußläufig ist höchstens 1 km – und **in diesem Umkreis wohnen am Diebsteich nur 15.000 Menschen, in Altona und Ottensen aber 67.000**, mit steigender Tendenz. Prellbock sagt: **Lasst den Bahnhof, wo er ist, anstatt ihn den Menschen wegzunehmen!**

7. Bahnhof rückt Diebsteich ins Zentrum: FALSCH! Die Entfernung zum Rathausmarkt wird nicht geringer, wenn am Diebsteich Friedhof, Kleingärten und preiswerte Wohnungen durch Hotelturn, Bürohochhaus, Mehrzweckhalle und Stadion ersetzt und die bisherigen Bewohner durch die „Aufwertung“ des Quartiers vertrieben werden. **Zentral ist nur eines: das Interesse der Immobilienspekulanten an der Bahnhofsverlegung.**

8. 600 Fahrradstellplätze am Diebsteich: EIN SCHLECHTER WITZ! Am jetzigen Bahnhof Altona parken tagsüber mehr als 2.000 Räder, ein vergleichbarer Bahnhof in den Niederlanden hätte 20.000 überdachte Fahrradstellplätze, aber soweit denken die Planer in der Autostadt Hamburg nicht.

9. Vier Buslinien am Diebsteich: EXTREM DÜRFITIG! Am jetzigen Bahnhof Altona halten tagsüber Buslinien in 20 und nachts in 6 Richtungen. **Schon 4 Buslinien am Bahnhof Diebsteich unterzubringen wird aus Platzgründen kaum funktionieren.** Zudem ist das umliegende Straßennetz nicht leistungsfähig genug.

10. Der neue Bahnhof ist barrierefrei: DAS STELLT DIE REALITÄT AUF DEN KOPF! Barrierefrei ist der jetzige Bahnhof Altona, denn die Bahnsteige sind von den Bürgersteigen und der Busanlage ebenerdig ohne eine einzige Stufe zu erreichen! Deswegen nutzen viele Familien oder Reisende mit schwerem oder sperrigem Gepäck gezielt Altona, nicht etwa den Hbf oder Dammtor. Am Diebsteich hingegen wären die Bahnsteige für mobilitätseingeschränkte Reisende **nur über Aufzüge zu erreichen** – die bei der DB bekanntermaßen zu 30 % der Zeit nicht funktionieren. **Dem „zu erwartenden Fahrgastzuwachs gerecht“ wäre ein modernisierter Bahnhof Altona mit seinen Kapazitätsreserven, zentraler Lage und idealer Verknüpfung zwischen allen Verkehrsmitteln**, und nicht ein auf Kante genähter Bahnhof in Minimalausführung am Friedhof!

Beim Quartier Diebsteich handelt es sich vorrangig um ein Industrie- und Gewerbegebiet mit entsprechendem LKW-Verkehr. Seitens der Behörde gibt es **kein angemessenes Verkehrskonzept**, welches in der Lage wäre, in der Hauptverkehrszeit die vier neuen Buslinien, den An- und Abreiseverkehr der Bahn- und Hotelgäste, die Besucherströme der Konzerthalle und des Regionalligastadions und die LKW koordinieren könnte und den Anwohnern eine ungehinderte Anfahrt zu ihren Wohnungen zu gewährleisten.

11. Reduzierte Umsteigewege: MOGELPACKUNG! In Altona kommt man ebenerdig von einem Bahnsteig zum anderen. **In Diebsteich muss man erst eine lange Treppe runter und zum nächsten Gleis wieder eine lange Treppe hochlaufen: Umsteigen besonders mit Gepäck wird beschwerlich.** Ein modernisierter Bahnhof Altona könnte auch zusätzliche Direktabgänge bekommen – am Lessingtunnel sowie zur S-Bahn.

12. Steigerung der Fahrgastzahlen: UNBEWIESENE BEHAUPTUNG! Die DB hat sich bisher geweigert, Verkehrsuntersuchungen vorzulegen. **Offenbar kann sie ihre Behauptung nicht beweisen.**

13. Zusätzlich 150 Zughalte und 230 S-Bahnen: MOGELPACKUNG! Zwar sollen die meisten nach Norden fahrenden Züge in Diebsteich halten, aber dafür würden die Halte der Fernzüge aus dem Süden und Osten sowie der Regionalzüge aus dem Norden in Altona entfallen. **Zudem müssten Halte am Dammtor entfallen, damit der Betrieb am Diebsteich mit seinen nur 6 Gleisen nicht zusammenbricht.** Es werden in Altona weiterhin mehr S-Bahnen in mehr Richtungen abfahren als künftig am Diebsteich. Bei 230 zusätzlichen S-Bahnen am Diebsteich bräuchte man für einen reibungslosen Betrieb vier Gleise. Die Diebsteich-Planung sieht aber nur zwei Gleise für die S-Bahn vor. **Damit verbaut sich Hamburg eine Erweiterung des S-Bahnnetzes nach Westen** (wie für die seit Jahrzehnten geforderte S-Bahnlinie (S32) nach Lurup/Osdorf/Schenefeld).

14. Diebsteich wird den Deutschland-Takt aufnehmen können: UNBEWIESENE BEHAUPTUNG! Kein einziger unabhängiger Experte nimmt der Bahn diese Behauptung ab, denn die Planung für Diebsteich stammt aus den 1990er Jahren, als bei der DB das Schrumpfen des Angebots und der Rückbau der Infrastruktur angesagt war und nicht etwa, wie jetzt, die Verdoppelung der Fahrgastzahlen. Dass die DB die Kapazität des Bahnhofs gegenüber dieser alten Planung jetzt auf dem Papier um nur (!) 25 % erhöht hat, beweist die von Prellbock schon immer kritisierte Unzulänglichkeit der DB-Pläne. **Außerdem: die reale Kapazität des bestehenden Bahnhofs Altona ist deutlich höher als die von der DB errechnete theoretische Kapazität von Diebsteich.**

15. Schnellerer Durchgangsbahnhof: FALSCH UND MOGELPACKUNG! Diebsteich wäre für die meisten Züge ein **ENDbahnhof**. Was nützt der schönste Durchgangsbahnhof, wenn gemäß des Betriebskonzepts 90 % aller Fernzüge und 50 % aller Regionalzüge dort beginnen und enden sollen? **Der neue Bahnhof wird eher zusätzliche Verspätungen produzieren, denn er hat keine Reservekapazitäten.**

16. Besserer Anschluss des Hamburger Westens („Eimsbüttel und Altona“): EIN SCHLECHTER WITZ! Die Elbvororte sind bisher durch die S1/S11 perfekt an den Regional- und Fernverkehr angebunden, während der Bezirk Eimsbüttel durch die U2 und mehrere Buslinien direkt mit Dammtor und Hbf verbunden ist. **Diebsteich wäre für diese Menschen ein unsinniger Umweg mit beschwerlichem Umsteigen, sodass noch mehr Reisende als bisher den überlasteten Hbf ansteuern würden.** Und welche Gemeinden Schleswig-Holsteins ausgerechnet durch einen zu kleinen Bahnhof Diebsteich besser angeschlossen werden sollen als durch den seit langem geforderten Ausbau von Elmshorn und Pinneberg, bleibt das Geheimnis der DB-Planer.

17. Weniger Emissionen durch kürzere Leerfahrten: MOGELPACKUNG! Erstens sind in Altona für viele Züge überhaupt keine Leerfahrten nötig, während am Diebsteich immer über ein Kehrgleis gewendet werden soll. Zweitens fallen die Emissionen bei Leerfahrten in niedrigem Tempo nicht ins Gewicht gegenüber den Emissionen durch das notwendige Abbremsen (Feinstaub) und Wiederanfahren (CO₂) bei zusätzlichen 150 Fern- und Regionalzügen pro Tag. Und drittens: **DB und Stadt weigern sich, eine CO₂-Bilanz für Bahnhofsabriss und Neubau aufzustellen**, denn sie wissen, welche große Umweltbelastung dadurch verursacht würde. Unser Fazit als engagierte Kritiker des Geschehens ist deswegen: **„Erhalt geht vor Neubau“**(<https://www.mcc-berlin.net/forschung/co2-budget.html>).



