



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

**Pressemitteilung zur Anhörung im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft zum
Bahnhof Diebsteich am 22.10.2020**

Es blieben viele Fragen unbeantwortet – ist das Testat eine Mogelpackung?

In Gegenwart der Senatoren Dr. Dressel und Dr. Tjarks, Vertretern der Deutschen Bahn, des VCD und von Prellbock-Altona diskutierte der Verkehrsausschuss der Bürgerschaft nicht nur über das am 10.02.2020 abgeschlossene Verständigungspapier, sondern auch über zahlreiche Aspekte des Bahnhofsjprojekts Diebsteich.

Die Deutsche Bahn verkündete stolz, dass sie ungeachtet vieler ungeklärter Fragen mit den bauvorbereitenden Maßnahmen fortfahren wird.

Als erstes wird das durchaus wertvolle 3 Hektar große Feuchtbiotop des ehemaligen Posttroges unter den Augen eines grünen Verkehrssenators mit Bauschutt verfüllt und mit dem Fällen von Bäumen auf bahn-eigenen Gelände begonnen!

In 2021 sollen dann die Bagger anrollen und die DB will auch einen „goldenen Spatenstich feiern“!

Prellbock hatte im Rahmen der Klage nachgewiesen, dass der von der DB geplante Fern- und Regionalbahnhof eine unzureichende Kapazität hat.

Daraufhin sah sich die DB jetzt gezwungen, 18 zusätzliche Weichen einzuplanen, bzw. eine neue Planung mit diesen Weichen zu versuchen. Allerdings konnte die DB in der gestrigen Anhörung nicht darlegen, wo die Weichen eingebaut werden.

**Vermutlich wird eine erneute Auslegung der dann neuen
Planfeststellungsunterlagen erforderlich sein.**

Fern/Regionalbahnhof Dammtor

Heftige Diskussionen gab es darüber, warum und wie viele Halte von IC/ICE Zügen am Bahnhof Dammtor entfallen müssen, damit der Bahnhof Diebsteich seine volle Leistungsfähigkeit entfalten kann.

Dies bestätigt die Aussage von Prellbock: **„Diebsteich kannibalisiert Dammtor!“**

Irritiert waren die Ausschussmitglieder darüber, dass die DB Netz nicht bereit war, die ausführliche Fassung des Testat-Gutachtens, welches die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Diebsteich beweisen soll, den Abgeordneten – auch vertraulich – zugänglich zu machen.

Selbst der obersten Bahnaufsichtsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt in Bonn, wurde das Gutachten nicht vorgelegt.

Da drängt sich nach wie vor der Verdacht auf, dass das Gutachten eine Mogelpackung ist, die nur dazu gedacht war, den VCD zur Zurücknahme der Klage zu bewegen.

Eine interessante Diskussion ergab sich zu dem vom Staatssekretär Ferlemann im Bundesverkehrsministerium vorgeschlagenen S-Bahntunnel zwischen Hauptbahnhof und Altona zur Entlastung der Verbindungsbahn.

Alle Parteien begrüßten diesen Vorschlag, aber dieser erfordert zwingend einen viergleisigen S-Bahnhof am Diebsteich.

Dieser muss – sollte der Fernbahnhof gebaut werden - wegen der beengten Platzverhältnisse am Diebsteich dann in Tieflage entstehen. Wird der Bahnhof -wie jetzt von der DB geplant- gebaut, wird damit der neue S-Bahntunnel faktisch verhindert. Denn es wäre technisch außerordentlich aufwendig und extrem teuer, unter einem neuen Fernbahnhof bei laufendem Betrieb einen 4-gleisigen S-Bahnhof zu bauen. Bleibt der Fern- und Regionalbahnhof am jetzigen Standort in Altona, dann wäre am Diebsteich Platz für einen modernen mehrgleisigen S-Bahnknoten im Hamburger Westen.

Das wäre allemal die kostengünstigste Lösung.

Gleichermaßen werden durch das Vorgehen der Bahn die Zukunftsprojekte:

- Ausbau der Güterumgehungsbahn zu einem S-Bahn-Ring und
- Bau einer S-Bahn-Elbquerung in Tunnellage parallel zum A7 Autobahntunnel,

die von allen Parteien begrüßt wurden, verhindert.

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.:

„Es ist unverantwortlich und eine Verschwendung von Steuergeldern, mit dem Bau von Hunderte von Millionen Euro teuren Verkehrsprojekten zu beginnen, ohne dass die Schnittstellen mit anderen künftigen Verkehrsprojekten sowie die Gesamtfinanzierung geklärt sind. Daher fordern wir ein Moratorium für den Bau von Diebsteich, bis eine abgestimmte Schienenverkehrsplanung für die Metropolregion Hamburg vorliegt.“

Andere Fragen blieben ebenso unbeantwortet:

- Die Stadt will die geplante U5 in Stellingen mit der S-Bahn verknüpfen, die geplante S-Bahn S32 in die Science City und nach Osdorf/Schenefeld soll in der S-Bahnstation Holstenstraße ausgefädelt werden. Der neue Fernbahnhof liegt als Torso dazwischen. So etwas nennt sich dann gute Einbindung den ÖPNV und abgestimmte Verkehrsplanung?
- Wichtige Fragen waren im Verkehrsausschuss:
Wie hoch sind die Gesamtkosten für das Diebsteichprojekt?
Welche Steigerungen haben sich seit der von der Bahn und den Medien immer noch zitierten Angabe von 360 Mio. Euro nur für die bahnseitigen Baumaßnahmen, ergeben, die allerdings aus dem Jahr 2013 stammt?
Keine kritische Nachfrage des Finanzsenators dazu?
Wer trägt die Mehrkosten?
Was sind die Kosten für die Stadt?

Und welche Kosten kommen auf die Stadt zu, wenn der Privatinvestor in Nach-Corona-Zeiten keine Büro- und Hoteltürme mehr bauen will/kann, weil schlichtweg dafür keine Nachfrage mehr besteht?

Wir erwarten von der Hamburger Politik, dass sie konstruktiv auf die Vorschläge der Bürger und Bürgerinitiativen eingeht und dass auf Hamburger Stadtgebiet keine neuen Prestigeprojekte zu Lasten des Steuerzahlers gebaut werden.

Daher gilt für den Bahnhof Altona jetzt erst recht: Bahnmodernisierung an Ort und Stelle! „Unser Bahnhof Altona bleibt, wo er ist“.

Hamburg, den 23.10.2020

Prellbock Altona

info@prellbock-altona.de

www.prellbock-altona.de