Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt- und Klimaschutz / Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg / Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Hintergrundinformationen der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. zur Einladung von Bahnvorstand Pofalla zum 1. Spatenstich am 5.7.2021

Offizieller Spatenstich zum Diebsteich-Projekt = Beerdigung 2. Klasse für die „Starke Schiene in Hamburg“

Zum 5.7. hat DB-Infrastrukturvorstand Pofalla die Presse zu einem Spatenstich für Den Fern- und Regionalbahnhof Altona eingeladen. Andere Gäste dürfen sich das nur virtuell ansehen, vor allem deswegen, weil Bahn und Politik in Hamburg Angst vor Bürgerprotesten gegen das Milliarden schwere Unsinnsprojekt aus dem vergangenen Jahrhundert haben.

Im Text der offiziellen Einladung, die Prellbock vorliegt, beinhaltet jeder Satz eine grobe Unwahrheit oder zumindest eine Falschinformation.

„Als Durchgangs-statt Kopfbahnhof bietet der neue Fern- und Regionalbahnhof am Diebsteich zukünftig sowohl dem Hamburger Westen als den angrenzenden Gemeinden Schleswig-Holsteins eine verbesserten Anschluss an das Fern-. Regional- und S-Bahnnetz“.

Wahr hingegen ist: Da die Linien S 1 und S11 nicht über den Bahnhof Diebsteich, aber sehr wohl über den jetzigen Bahnhof Altona fahren wird der Hamburger Westen komplett von seinem Fern- und Regionalbahnhof abgeklemmt. Reisende aus diesen Stadtteilen müssen dann zum ohnehin überfüllten Hauptbahnhof oder zum Dammtor (hier halten aber nicht alle Fernzüge) fahren. Wieso schleswig-holsteinische Gemeinden einen verbesserten Anschluss an das Bahnnetz erfahren ist genauso falsch. Vielleicht liegt es an den mangelnden Geographie- Kenntnissen des Herrn Pofalla.

„Der barrierefreie neue Bahnhof ermöglichst allen Fahrgästen deutlich kürzere Umsteigewege sowie verbesserte Fahrtzeiten, da schnellere Zugabfertigung realisiert und Verspätungen reduziert werden können.“

Dieser Satz enthält gleich fünf Falschinformationen:

1. Der neue Bahnhof ist nur formal Barrierefrei über Aufzüge, die zu einem Drittel der Zeit nicht funktionieren. Der jetzige Bahnhof ermöglicht als einziger Fern- und Regionalbahnhof in Hamburg einen ebenerdigen voll barrierefreien Zugang vom Straßenniveau und dem Busbahnhof zu den Gleisen auf kürzestem Wege. Zu den Bahnsteigen des neuen Bahnhofs muss man in die 1. Etage.

2. Die Umsteigewege in Altona sind ebenerdig, das wissen mobilitätseingeschränkte Passagiere, Reisende mit viel Gepäck, Familien mit Kinderwagen und Radler besonders zu schätzen. Am Diebsteich muss man immer, um von einem Bahnsteig zum anderen zu gelangen, eine Treppe runter und dann wieder ein Treppe rauflaufen. Daher dauern Umsteigevorgänge länger.

3. Durch den zusätzlichen Halt am Diebsteich von Zügen, die bisher direkt zum Hauptbahnhof durchfuhren, verlängert sich die Fahrtzeit z.B. von Kiel zum Hauptbahnhof um 5 Minuten!

4. Wieso am Diebsteich schnellere Zugabfertigungen realisiert werden können, ist den mangelnden Bahnkenntnissen des Herrn Pofalla zuzuschreiben. Eine Zugabfertigung ist immer der gleiche technische Vorgang und der dauert an einem Kopfbahnhof genauso lange wie an einem Durchgangsbahnhof!

5. Wieso Diebsteich Verspätungen reduzieren kann, bleibt das Geheimnis des Herrn Pofalla. Es ist leider umgekehrt richtig. Altona kann aufgrund seiner Pufferfunktion und seiner Kapazitätsreserven Bahnsteigkanten für kurzwendende Fernzüge zur Verfügung stellen. Aufgrund der beengten Verhältnisse am Diebseich (6 statt 8 Bahnsteigkanten, aber 50 % mehr Züge) können dort Züge nicht eine viertel Stunde und länger warten, bis zur erneuten Abfahrt. Sie müssen in die Bahnbetriebswerke oder die Abstellanlage gefahren werden. Das produziert zusätzliche Verspätungen.

„150 zusätzliche Züge sowie 230 zusätzliche S-Bahnen werden pro Tag am neuen Bahnhof halten“.

Soweit so gut, aber Diebsteich hat mit seinen nur 6 Bahnsteigkanten überhaupt nicht die Kapazität diese zusätzlichen Züge abzufertigen. 230 Zusätzliche S-Bahnfahrten gehen mit den nur zwei S-Bahngleisen nicht. Für die Ausfädelung einer S32 nach Lurup/Osdorf/Schenefeld ist nach den jetzigen Planungen ebenfalls kein Platz. Das hat Prellbock wiederholt durch wissenschaftliche Gutachten nachgewiesen. Ein von der DB in Auftrag gegebenes Gegengutachten der Schweizer Bahnconsultingfirma SMA, das das Gegenteil beweisen soll, wird seit mehr als einem Jahr unter Verschluss gehalten! Angeblich soll die DB das Gutachten wegen formaler Mängel zurückgezogen haben.

„Dank des attraktiven Standorts und der guten Infrastruktur werden die Fahrgastzahlen eine bemerkenswerte Steigerung erfahren“.

Diese Satz enthält drei Falschaussagen:

1. Es gibt keinen attraktiveren Standort für den 15.größen Bahnhof im Netz der DB als den jetzigen Standort in Altona/Ottensen an der Schnittstelle zweier belebter Fußgängerzonen. Wieso der Standort Diebsteich zwischen Kleingarten-anlagen, Friedhöfen und Gewerbegebieten für einen „großstädtischen Bahnhof attraktiv sein soll liegt daran, dass Herr Pofalla die Örtlichkeiten nicht kennt, oder er will der weiteren Gentrifizierung, der Kleingartenanlagen und ehemalige Friedhöfe geopfert werden müssen, den Weg bereiten.

2. Mit der guten Infrastruktur ist es am Diebseich nicht so weit her. Dort halten nur drei Buslinien, aber in Altona 19. Die Straßenseitige Zufahrt vom Westen ist beengt und muss auf der östlichen Seite erst noch hergestellt werden.

3. Wieso die Fahrgastzahlen eine bemerkenswerte Steigerung erfahren sollen bleibt das Geheimnis des Herrn Pofalla. Fast 70.000 Einwohner können den jetzigen Bahnhof Altona zu Fuß (1 km Umkreis) erreichen, und über 2.000 Gewerbebetriebe liegen in diesem Radius. Am Diebsteich sind es nur rund 10.000 zw. 350. Vermutlich wird die DB die höheren Fahrgastzahlen durch eine entsprechende Fahrplangestaltung erzeugen, in dem die Fahrgäste gezwungen werden am Diebsteich umzusteigen.

„Der zukunftsfähige Bahnhof wird dem Fahrgastzuwachs gerecht und ist bestens darauf vorbereitet, den Deutschland-Takt aufzunehmen“.

Der Satz liest sich so wie der einsame Rufer im Walde. Diebsteich ist ein Projekt aus den 90er Jahren des v origen Jahrhunderts und leider überhaupt nicht zukunftsfähig, weil von vornherein zu klein geplant. Er kann gerade einmal das jetzige Fahrplanangebot – sofern es keine Störfälle gibt – abwickeln. Für einen Halbstundentakt im Fernverkehr ist der Bahnhof Diebsteich nicht ausgelegt. Um den Deutschlandtakt über die nur zweigleisige Verbindungsbahn störungsfrei abwickeln zu können soll nach den Vorstellungen des Bundesverkehrsministeriums die S-Bahn in einen sog. Verbindungsbahnentlastungstunnel (sog. Ferlemann-Tunnel) verlegt werden. Diese Tunnel verlangt aber eine komplette Neuplanung des Bahnhofs Diebsteich!

„Der moderne Neubau bietet Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomieangebote sowie ein Fahrradparkhaus und wertet das neue Quartier zusätzlich auf“.

Wieder drei Halbwahrheiten in einem Satz:

1. Der neue Bahnhof erhält nur eine Sparausstattung mit einigen Kiosken und Läden auf dem Niveau eines Kleinstadtbahnhofs sowie einem kleinen Fahrkartenschalter mit nur zwei Bedienplätzen (Altona hat sieben, aber der wird geschlossen). Altona hat ein vielfältiges Einkaufsangebot mit Media-Markt, Lidl und Rossmann im Bahnhof und hunderten von Fachgeschäften einschließlich dem Mercado und IKEA in den beiden Fußgängerzonen.

2. Am Altonaer Bahnhof werden täglich rund 2.000 Fahrräder geparkt. Vernünftige Abstellanlagen dort sind leider von der DB oder der Stadt nie gebaut worden, obwohl in dem wenig genutzten Parkhaus an der Scheel-Plessen-Straße Platz für tausende von überdachten Fahrradstellplätzen wäre. Angesichts der geringen am Diebsteich zu erwartenden Passagierzahlen, dürften 600 Fahrradstellplätze vielleicht sogar reichen.

3. Und dann soll der Bahnhof das Quartier aufwerten? Wenn man damit den Bau einer Musikhalle mit 5.000 Plätzen und eines Regionalliga-Stadions für 15.000 Zuschauer und die Öffnung des Quartiers für die Immobilienspekulation und die nachfolgende Gentrifizierung meint, dann hat Herr Pofalla damit sogar Recht.

„In Bezug auf ökologische Aspekte profitiert Hamburg vom neuen Bahnhof. Die Strecke für Leerfahrten verkürzt sich, wodurch Emissionssenkungen erzielt werden.“

Dies ist eine dreiste Irreführung. Die Emissionssenkungen durch Verkürzung der Leerfahrten sind minimal und werden durch die Mehremissionen durch die 380 zusätzlichen Zughalte mehr als überkompensiert.
Völlig außer Betracht bleiben die hohen Emissionen für den Bau- und den Abriss des alten Bahnhofs. Stadt und Bahn weigern sich seit 4 Jahren beharrlich eine vergleichende CO_2-Bilanz zwischen Abriss und Neubau und der Modernisierung des Altonaer Bahnhofs am jetzigen Orte zu erstellen. Das Projekt ist nicht vereinbar mit dem Hamburger Klimaschutzplan und daher nicht zukunftsorientiert.

„Die Mitte von Altona wird lärmmäßig signifikant entlastet durch die hier zukünftig nicht mehr verkehrenden Fern- und Regionalzüge. Mit dem Bauvorhaben werden zusätzliche Schallschutzwände errichtet.“

Die hauptsächliche Lärmbelastung für die Bewohner der neuen Mitte Altona entsteht durch die S-Bahn, auf die heute 2/3 aller Zugbewegungen in Altona entfallen. Künftig sollen 230 S-Bahnzüge hinzukommen. Aber Lärmschutzwände für die S-Bahn hat die DB mit Billigung der Stadt überhaupt nicht vorgesehen. Eine weitere Lärmquelle ist die Eingleisbrücke (sog. Quietschekurve an der Ausfahrt zur Verbindungsbahn. Diese hätte von der DB schon vor Jahren abgerissen und durch einen weiter von der Wohnbebauung entfernt liegenden Bahndamm ersetzen können. Hat sie aber nicht getan. Also bleibt diese Lärmquelle den Anwohnern bis 2030 erhalten! Und zusätzliche Schallschutzwände werden nur am Diebseich errichtet, und zwar solche von sechs Metern Höhe, die den Anwohnern die Sicht versperren.

Wir sehen, die Argumente der DB haben sich seit fünf Jahren nicht verändert, aber die Umwelt und die Anforderungen an einen Bahnverkehr im Zeichen des Klimawandels aber schon. Darauf liefert das Diebsteich-Projekt keine Antwort. Stur wird ein Projekt von Vorgestern umgesetzt, nur weil man Planrecht hat. So etwas ist rückwärtsgewandt und nicht zukunftsfähig. Und Hamburg verbaut sich damit die Chance das S-Bahn-Netz nach Westen zu erweitern.

Und zu guter Letzt: Bevor der erste Spatenstich erfolgt ist, sind die Kosten für das Bahnhofsprojekt Diebsteich – so wie es Prellbock Altona e.V. seit 3 Jahren vorhergesagt hat – auf über eine halbe Milliarde Euro (exakt von 360 auf 548 Mio. Euro) gestiegen. Erinnern wir uns: Bei Planfeststellung des S-Bahnhofs Ottensen lagen die Kosten bei 10 Mio. Euro, bei Baubeginn bei 22 Mio. Euro. Nach einem halben Jahr des Baus bereits bei 35,2 Mio. Euro und jetzt schon bei 40,7 Mio. Euro und die Fertigstellung wurde um 8 Monate verschoben, d.h. es ist noch Zeit wetiere Kostensteigerungen mitzuteilen. Legen wir diese Steigerungsrate von 400% auf die jetzt genannten Kosten des Diebsteich-Projekts an, dann dürften die Kosten schnell in Richtung der von Prellbock seit Jahren vorhergesagten Summe von über einer Milliarde Euro und mehr steigen. Und darin sind noch nicht einmal die Kosten für das Bahnhofsgebäude mit den Hochhäusern, die Autoreisezuganlage und den Abriss der Altanlagen und die Bodendekontaminierung enthalten. Zu diesen Kosten schweigen sich Bahn, Presse und Fernsehen aus. Kosten von 1,5 Mrd. Euro bis zur Fertigstellung des Gesamtprojektes liegen durchaus im Bereich des Wahrscheinlichen!

Wichtige Fragen sind nach wie vor nicht geklärt:

1. **Wie hoch sind die wirklichen Gesamtkosten des Projektes? Wer bezahlt die Mehrkosten? Die Bahn oder der Steuerzahler?**
2. **Warum liegen die Pläne für die zusätzlichen Weichen und Signale gemäß schriftlicher Auskunft beim Eisenbahn-Bundesamt, (EBA), der zuständigen Aufsichtsbehörde, nicht vor? Hier wäre eine erneute öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erforderlich?**
3. **Wie soll eine S32 zur Science City/Osdorf/Lurup am Diebsteich ausgefädelt werden? Oder soll diese gar nicht gebaut werden?**
4. **Wie wird das Projekt in den geplanten Deutschlandtakt passen?**
5. **Wie passt das Projekt zu dem sog. Verbindungsbahnentlastungstunnel (Ferlemanntunnel)? Dieses Projekt erfordert eine komplette Umplanung des Bahnhofs Diebsteich.**
6. **Wo ist die Baugenehmigung für das Bahnhofsgebäude? Der Investor scheint angesichts der Corona-bedingten Veränderungen auf dem Immobilienmarkt die Lust auf Hotel- und Bürohochhäuser verloren zu haben. So wird es dann einen Hundehüttenbahnhof geben!**
7. **Mit dem Projekt betoniert die Bahn mit Billigung der Stadt einen dringend notwendigen Ausbau des S-Bahnnetzes im Hamburger Westen förmlich zu. Projekte wie eine 2. Eisenbahn-Elbquerung parallel zur A7 oder eine Ring-S-Bahn über die Güterumgehungsbahn haben dann keine Chancen mehr.**
8. **Wie sieht eine Klimabilanz des Projektes aus? Das ist eine ganz zentrale Frage angesichts der verschärften Klimaschutzvorgaben.**
9. **Warum hat die Anhörungsbehörde eine erneute Auslegung der vollständigen Planfeststellungsunterlagen für die Autoreisezuganlage an der Elbgaustraße gefordert? (Auslegung bis 6.7.2021) Dann sind erneute Einsprüche möglich!**

SPD und Grüne wie auch die Bahn kennen nur eins: Augen zu und durch. Ist das Projekt noch so unsinnig: Hauptsache, es wird gebaut, oder wie der Abteilungsleiter Verkehr in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende einmal sagte: „Lieber ein schlechtes Projekt als gar kein Projekt!“ Gebaut werden soll ohne Rücksicht auf das Stadtklima, die Anwohner und Anwohnerinnen am Diebsteich oder die Bevölkerung in Altona, die ihren prima funktionierenden Bahnhof verlieren.

Jetzt hat die Immobilienspekukation gesiegt! Weitere Viertel der Stadt werden für die Gentrifizierung geöffnet! Die Stadt hofft auf Spekulationsgewinne aus den frei werdenden Grundstücken am jetzigen Bahnhofsstandort von rund 350 Mio. Euro, vielleicht bis 2027 noch mehr.

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e. V.:
„Es ist traurig mit anzusehen, wie ein nicht zukunftsfähiges Projekt basierend auf Planungen aus den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts gegen alle bessere Kenntnis und Widerstände in der Bevölkerung durchgesetzt wird. Zukunft geht anders. Das Projekt schwächt den Schienenverkehr in Hamburg. Es dient lediglich den Immobilienspekulanten und der Betonmafia. Es schadet den Bürgern Hamburgs, der Verkehrswende und den Zielen des Hamburger Klimaplans!“

Prellbock Altona e.V. fordert daher unverändert:

- **Sofortige Einstellung des Diebsteich-Projektes und Sanierung des Bahnhofs Altona an Ort und Stelle. Dies entspricht den Wünschen der Bürger und Bürgerinnen, der Fahrgäste sowie den verkehrspolitischen Notwendigkeiten des Deutschlandtaktes.**
- **Umfassende Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen an den Planungen für das Bahnhofsareal in Altona.**
- **Dabei muss generell gelten: Modernisierung und Sanierung geht immer vor Abriss und Neubau – schon allein aus Klimaschutzgründen. Anders lässt sich der Hamburger Klimaschutzplan 2030 nicht erfüllen.**

Michael Jung
Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.
Für starken Umwelt- und Klimaschutz
Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg
Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt
info@prellbock-altona.de I www.prellbock-altona.de