

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

Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. vom 13.1.2022

Prellbock wird im laufenden Jahr in einer Reihe von Pressemitteilungen kleinteilige Bahnprojekte im Raum Hamburg vorstellen, die großen Nutzen für die Fahrgäste haben, deren Realisierung aber immer wieder aufgeschoben wird, obwohl Stadt und auch die Dienststellen der DB wissen, dass diese Projekte sich leicht und ohne langwierigen Planungsvorlauf umsetzen lassen. Leider liegt der Fokus viel zu sehr auf prestigeträchtigen, teuren Großprojekten von zweifelhaftem Nutzen. Aber daran scheint die DB mehr zu verdienen und die Politik kann sich bei Einweihung dieser besser im Glanze der Fernscheinscheinwerfer sonnen.

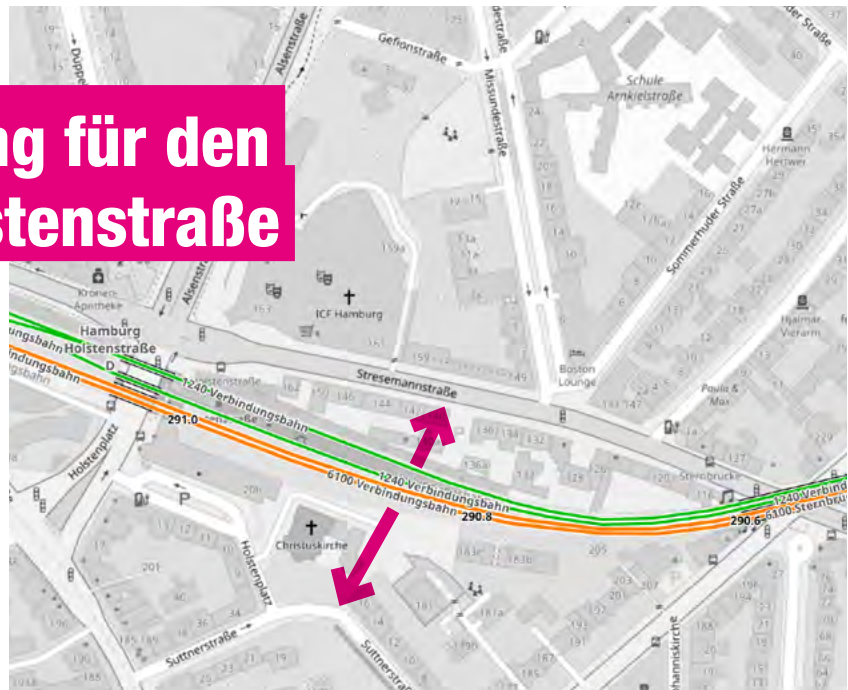
Projekt 1

Zweiter Ausgang für den S-Bahnhof Holstenstraße

Bekanntermaßen liegt die S-Bahnstation Holstenstraße in einem dicht besiedelten Quartier. Die Zahl der Anwohner wird um weitere 5.000 zunehmen, wenn das Wohnquartier Holstenstraße fertiggestellt ist, sofern die Stadt einer nächsten Spekulationsrunde nicht weiterhin tatenlos zuschaut. Der S-Bahnhof ist zudem ein wichtiger Umsteigeknoten zum Busverkehr. Dementsprechend

sind die Auf- und Abgänge zu dieser Station in Richtung Holstenplatz, besonders zur Hauptverkehrszeit, völlig überfüllt. Notwendig ist ein zweiter Ausgang am Ostende des Bahnsteigs in Richtung Missundestraße ggfs. mit Fußgängerbrücke über die Stresemannstraße nach Norden und zur Christuskirche/Suttnerstraße und den in den letzten Jahren gebauten neuen Wohnquartieren nach Süden hin. Dieser zweite Ausgang, für den es in der Vergangenheit schon einmal Planungen gab, würde die Fußgängerströme entzerren und im Evakuierungsfall einen zusätzlichen Fluchtweg bieten. Dieser ist angesichts des Gedränges auf den Treppen am jetzigen Hauptausgang dringend erforderlich und aus Sicherheitsgründen geboten. Eine Vertreterin von DB Station&Service bezeichnete dies als einen sinnvollen Vorschlag, den die DB auch schon einmal selber erwogen hatte.

Dieses Projekt ließe sich bei gutem Willen innerhalb von anderthalb Jahren zu Kosten von rund 10 Mio. Euro umsetzen, wenn man denn nur wollte. Solange Gelder für überflüssige Projekte wie die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich in Höhe von mehr als einer halben Milliarde Euro zur Verfügung stehen, sollte die Finanzierung einer solchen kleinteiligen Maßnahme keine Schwierigkeiten bereiten.



OpenRailwayMap, Daten © OpenStreetMap-Mitwirkende



Projekt 2

Neubau einer S-Bahnstation „Neue Mitte Altona“ an den Bestandsstrecken der S11/S31/S3e



OpenRailwayMap, Daten © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Neue Mitte Altona wurde einstmals als autoarmes Quartier geplant und angelegt. Leider ist die Erschließung dieses Quartiers durch den ÖPNV aber alles andere als gut. Der Weg zu den S-Bahnstationen Holstenstraße oder Altona ist relativ weit und die S-Bahnstation Diebsteich durch die Barrierewirkung der Stresemannstraße faktisch nicht erreichbar. Und nur eine kümmerliche Buslinie verbindet dieses Quartier, in dem im ersten Bauabschnitt 5.000 Bürger*innen wohnen, mit dem Bahnhof Altona. Werden das Holstenquartier und der zweite Bauabschnitt der Neuen Mitte Altona (bei Beibehaltung des Bahnhofs Altona bei leicht reduzierter Größe des Gleisvorfeldes) fertiggestellt, verdreifacht sich die Anwohnerzahl. Daher ist eine neue S-Bahnstation an den Bestandslinien vor der Abzweigung nach Norden dringend geboten. Diese läge östlich des Selgros Gebäudes und müsste zwei Bahnsteige haben, an beiden S-Bahnstecken. Sie müsste einen Ausgang nach Westen in Richtung des Wohnquartiers Stahltwiete und den daran anschließenden Gewerbebetrieben (Kühnelände/Phoenixhöfe) erhalten. Nach Osten muss ein Zugang in Verlängerung der Emma-Poel-Straße der Neuen Mitte Altona 1 geschaffen werden.

Da hier mehrere Fußgängertunnel als Zugang zu bauen sind, muss man für die Station mit Kosten von rund 50 Mio. Euro und einer Bauzeit von zwei Jahren rechnen. Das Ergebnis wertet die neuen Quartiere auf und die Anwohner werden den verbesserten Zugang zum ÖPNV mit Sicherheit schätzen. Angesichts der angekündigten vermehrten Bereitstellung von Investitionsmitteln für den Schienenbereich sollte für ein solches Projekt durchaus Geld vorhanden sein. Das wäre die Probe aufs Exempel, was die Ankündigungen im Ampel-Koalitionsvertrag taugen.



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

„ Es war Wahlkampf und im Wochentakt wurden neue Projekte von autonom fahrenden Bussen und Taxen sowie von führerlosen S- und U-Bahnen angekündigt. Ebenso werden am laufenden Meter neue Schienenverkehrsprojekte angekündigt, aber nirgends wird gesagt, wie das alles finanziert werden soll. Im Vorfeld des Kongresses wird Hamburg mit überflüssigen E-Rollern zugemüllt, nur um „moderne Mobilität“ zu demonstrieren. Die Interessen der Bürgerinnen und Bürger bleiben bei diesem Schauspiel außen vor, die wahren Probleme im Hamburger Stadtverkehr werden vertuscht, man will sich ja als erfolgreiche Kongressstadt und Stadt der modernen Mobilität nach der Corona-Pandemie präsentieren. Eine zukunftsfähige Gestaltung des städtischen Verkehrs geht anders. “



Prellbock Altona e.V. fordert daher von Stadt und Bahn:

Verzicht auf kostspielige und klimaschädliche Großprojekte mit langen Realisierungszeiten. Konzentration auf schnell umsetzbare Projekte mit hohem Nutzen für die Fahrgäste. Es gilt der Grundsatz: Der ÖPNV muss zu den Kunden kommen, erst dann wird die Verkehrswende für die Bürger erfahrbar.

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 | www.prellbock-altona.de