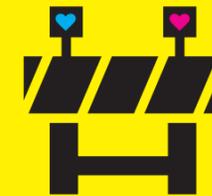


VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND
Prellbock Altona e. V.



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND
Prellbock Altona e. V.

Daher fordert Prellbock:

- ▶ Bis auf Fertigstellung des S-Bahnhofs Diebsteich Einstellung aller Bauarbeiten zur Verlegung des Fern- und Regionalbahnhof. Klimafreundliche Modernisierung des Bahnhofs Altona an Ort und Stelle, und zwar jetzt!
- ▶ Kein VET, stattdessen Erweiterung der Verbindungsbahn durch einen zusätzlichen Bahnsteig am Dammtor und Bau einer zweiten Eisenbahn-Elbquerung im Hamburger Westen, damit nicht alle Verkehre zwangsweise über den Hauptbahnhof geführt werden müssen.

Mischen Sie sich ein.

Schreiben Sie Protestmails an den 1. Bürgermeister Dr. Tschentscher, den Chef der DB, Dr. Lutz, die Chefin des Eisenbahnbundesamtes-Außenstelle Hamburg, Frau Pätzold, sowie an die Bezirksamtschefin in Altona, Frau Dr. von Berg (Grüne).

Für Protestschreiben:

- ▶ **1. Bürgermeister**, Rathausplatz 1, 20095 Hamburg; peter.tschentscher@sk-hamburg.de;
- ▶ **Dr. Richard Lutz**, DB AG, Potsdamer Platz 2, 10795 Berlin; richard.lutz@deutschebahn.com;
- ▶ **Frau von Berg**, Rathaus Altona, Platz der Republik 1, 22765 Hamburg, stefanie.vonberg@altona.hamburg.de;
- ▶ **Frau Claudia Pätzold**, EBA-Außenstelle Hamburg/Schwerin, Schanzstraße 80, 20357 Hamburg, PaetzoldC@eba.bund.de

Engagieren Sie sich in der Bürgerinitiative Prellbock, informieren Sie Ihre Nachbarn, Freunde, Kollegen, Kunden, Geschäftspartner. Treffen jeden 4. Mittwoch im Monat, 18.30 im Seminarraum der Werkstatt 3, 1. Stock, Nernstweg 32

ALTONAS ZUKUNFT AN SPEKULANTEN VERZOCKT

Wir kämpfen weiter!

Die Bürgerinitiative braucht weiterhin viel Geld. Unterstützen Sie uns bitte mit Ihrer Spende!

Spendenkonto Prellbock
DE03 8306 5408 0004 1354 90

Stichwort: Spende Prellbock

GENODEF1 SLR

VR-Bank Altenburger Land eG

PayPal: spenden@prellbock-altona.de



Für Infos: www.prellbock-altona.de

Unseren Newsletter kann man auf info@prellbock-altona.de bestellen

Deutsche Bahn:

Aus Fehlern nichts gelernt



Im August 2018, also vor fünf Jahren, erwirkte Prellbock-Altona zusammen mit dem VCD einen unbefristeten Baustopp für die Fernbahnhofsverlegung Diebsteich vor dem Hamburger Obergericht. Der Baustopp wurde leider im April 2020 nach anderthalb Jahren durch einen Kungeldeal zwischen dem VCD als Hauptkläger und dem Hamburger Senat sowie der Deutsche Bahn (DB) aufgehoben. Prellbock wurde ausgetrickst.

Was hat sich seitdem getan?

Die DB und der Hamburger Senat halten unbeirrt an dem Diebsteich-Projekt fest, obwohl die Pläne, nach denen gebaut werden soll, mindestens 10 Jahre alt sind, als von Klimawandel und Deutschlandtakt noch nicht die Rede war.

Die Mängel des Diebsteich-Projektes bleiben unverändert bestehen:

1. Der neue Bahnhof ist zu klein, er soll mit 2 5% weniger Bahnsteigen 50 % mehr Verkehr abwickeln. Das wird in der Praxis nicht funktionieren. Er wird nicht weniger, sondern mehr Verspätungen produzieren.
2. Die Schließung und Verlagerung des 15. größten Fern- und Regionalbahnhofs im Netz der Deutschen Bahn zerreißt einen gut funktionierenden Verkehrsknoten mit guten Umsteigebedingungen zwischen den 20 Buslinien am größten Hamburger Busbahnhof und den 5 S-Bahnlinien. Am Diebsteich halten nur 3 S-Bahnlinien und vier Buslinien.
3. Rund 70.000 Hamburger können den einzigen vollständig barrierefreien Fern- und Regionalbahnhof nicht mehr fulufig erreichen.
4. 2.200 Gewerbebetriebe im Umkreis des jetzigen Altonaer Bahnhofs verlieren ihren Regional- und Fernbahnanchluss vor der Haustür.
5. Der Bahnhof als Kommunikationsmittelpunkt und Treffpunkt an der Schnittstelle zwischen zwei belebten Fugngerknoten wird faktisch aufgehoben und auf eine unterirdische S-Bahnstation reduziert.
6. Der Diebsteichbahnhof ist zu Fu, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln aber interessanterweise auch mit dem Auto nur schwer zu erreichen.
7. Die bei Touristen beliebte Autoverladeanlage muss in eine für Touristen völlig unattraktive Ecke nach Eidelstedt verlegt werden.
8. Ein Bahnhof gehört dorthin, wo die Bürger:innen leben und nicht in eine abgelegene Ecke zwischen Gewerbegebieten, Friedhöfen und Kleingartenanlagen.
9. Die Bahnhofsverlagerung produziert unkalkulierbare Kosten. Die letzte Kostenschätzung von 550 Mio. Euro ist mehr als überholt. Es ist von Gesamtkosten von mehr als einer Milliarde Euro auszugehen.
10. Die Bahnhofsverlagerung setzt rund 500.000 t CO₂ frei, die das Hamburger Klimabudget unnötig belasten. Somit ist das Projekt ein eklatanter Verstoß gegen das Hamburgische Klimaschutzgesetz.

Aber es kommt noch dicker:

Bei den Verantwortlichen von Bahn und Stadt hat sich mittlerweile auch die Erkenntnis eingestellt, dass der Bahnhof Diebsteich in der jetzigen Auslegung nicht funktionieren wird. Eine Erkenntnis, die Bahn und Politik aus dem kosten- und zeitmäßig völlig aus dem Ruder gelaufenen Projekt Stuttgart 21, bei dem es auch um die Beseitigung eines gut funktionierenden Kopfbahnhofes geht, schon vor Jahren hätten gewinnen können.

So wie in Stuttgart der neue unterirdische Durchgangsbahnhof durch umfangreiche ergänzende Tunnelbauten flott gemacht werden soll, soll jetzt der sogenannte Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) zwischen Diebsteich/Altona und dem Hauptbahnhof den Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich so ertüchtigen, dass er für den Deutschlandtakt funktioniert.

Was heißt das:

1. Die S-Bahn wird von der Verbindungsbahn weg, in den Keller verlegt. Die S-Bahnreisenden werden wie eine Rohrpost behandelt.
2. Der Tunnel bringt keine erweiterte Kapazität für die S-Bahn.
3. Die S-Bahngleise auf der Verbindungsbahn müssen für die Nutzung als Fernbahngleise umgebaut werden.
4. Die S-Bahnstationen am Dammtor liegt dann in 35 Meter Tiefe unter der Erdoberfläche
5. Die S-Bahnstation Sternschanze wird im 30 Meter Tiefe unter die U-Bahnstation am Schlump verlegt.
6. Die S-Bahnstation Holstenstraße wird höchstwahrscheinlich an den Alsenplatz verlegt.
7. Am Kaltenkirchener Platz entsteht ein dreistckiges unterirdisches Abzweigungsbauwerk.
8. Wie die S-Bahn in den Altonaer Bahnhof und in den Bahnhof Diebsteich eingefädelt werden soll, ist weiterhin unklar. Vermutlich wird sie am Diebsteich unter die geplanten Hochhäuser gepackt, deren Fertigstellung sich dann bis 2040 verzögert. Die S-Bahn erblickt erst in Langenfelde wieder das Tageslicht.
9. Zum Bau der unterirdischen Stationen werden riesige offene Baugruben von 250 Länge, 35 Meter Breite und bis zu 50 Meter Tiefe benötigt. Die Hamburger Innenstadt wird zusammen mit dem Bau der U5 über zehn Jahre hinweg eine einzige Baustelle sein.
10. Und das ganze Projekt kostet 10–12 Mrd. Euro, die dringend anderweitig gebraucht werden, für die Reaktivierung von Bahnstrecken oder auch für die Kindergrundsicherung!
11. Das Projekt wird weitere 1,5 Mio. Tonnen CO₂ freisetzen, aber das kümmert den Senat und die grünen Senatoren nicht. Scheinheiliger kann man mit Umweltschutz nicht umgehen!

Diebsteich und VET haben noch mehr gemeinsam:

- ▶ Sie wurden von DB und Senat im stillen Kämmerlein geplant, die Bevölkerung, Initiativen nicht einbezogen. Demokratische Planung sieht anders aus.
- ▶ Kritische Fragen zu den Projekten werden systematisch unterdrückt.
- ▶ Bürger-, Fahrgast- und umweltfreundliche Alternativen zu den Projekten wurden nie ernsthaft geprüft!
- ▶ Die DB hat die Bestandsanlagen schon Jahrzehnte vorher bewusst vergammeln lassen, damit nur ein Neubau „wirtschaftlich sinnvoll“ ist.
- ▶ Sie haben großflächige Umweltzerstörungen zur Folge. Allein am Diebsteich wurden 425 Bäume umgehackt!
- ▶ Sie sind sauteuer, und wir wissen, die jetzt genannten Kosten werden nicht die Kosten sein, die bis Fertigstellung anfallen.
- ▶ Während der Bauzeit von 10–15 Jahren werden diese Projekte zu massiven Behinderungen im Bahnverkehr (Streckensperrungen mit Schienenersatzverkehr), für Radler, Fugnger und auch Autofahrer führen.
- ▶ Wie bei Bahnprojekten üblich, wird es zu erheblichen Überschreitungen der geplanten Bauzeiten kommen. 2030 – wenn nicht der Bahnhof noch verhindert werden kann - ist eher realistisch.
- ▶ Sie sind Ausdruck der unendlichen Arroganz der Hamburger Politik und der DB gegenüber Fahrgästen, Bürgern und Anwohnern der von den Bauarbeiten betroffenen Viertel.
- ▶ **And last but not least: Ihr Nutzen für eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn geht gegen Null. Mit den für diese Projekte verausgabten Geldern könnte man in Deutschland alle nicht elektrifizierten Bahnstrecken mit einer Oberleitung versehen und alle eingleisigen Engpassstellen beseitigen!**