



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

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**

Bahnprojekt Diebsteich neu denken –

Sparzwänge der Deutschen Bahn als Chance nutzen

Zur Meldung „Neuer Fernbahnhof Diebsteich startet wohl als Provisorium“
im Hamburger Abendblatt vom 6.5.2024

Am 7.5.2024 kassierte die DB vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart eine massive Klatsche. Danach muss die DB AG die Mehrkosten von Stuttgart 21 in Höhe von 7 Milliarden Euro alleine tragen. Damit ist die DB mit ihrer Klage gescheitert, die Stadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg zur Mitfinanzierung der Kostenüberschreitungen für das Bahnprojekt S21 heranzuziehen. Dieses Urteil dürfte auch Auswirkungen auf andere DB-Projekte haben, die ebenfalls von massiven Kostensteigerungen geplagt werden.

Nach der umfassenden Berichterstattung im Hamburger Abendblatt zu den Problemen des Bahnverlagerungsprojektes Diebsteich – wobei die sprunghaft gestiegenen Kosten noch überhaupt kein Thema sind – ist die Diskussion eröffnet, welche Projekte dem System Bahn und den Bahnfahrern in Hamburg nutzen oder eher schaden.



Ein „Weiter so“ darf es nicht geben! So ist die Durchhalteparole seitens der DB unverantwortlich, das Bahnprojekt Diebsteich werde wie geplant fertiggestellt, ob mit oder ohne Empfangsgebäude und egal ob die Kapazität des Bahnhofs ausreichend ist oder nicht. Letzteres führte zu der Presseschlagzeile: „Bahnhof Diebsteich als Hundehütte!“ (Dies war 2018 ein Zitat des ehemaligen Baudirektors Jörn Walther).

Es ergeben sich folgende Fragen:

- ▶▶ Warum wurde der Projektleiter Azzeddine Brahimi entlassen und bisher kein neuer Projektleiter benannt?
- ▶▶ Wie hoch sind die Kosten für das Bahnprojekt Diebsteich aus heutiger Sicht und welche Maßnahmen umfassen diese? Die jüngste Kostenschätzung über 550 Millionen Euro aus Juni 2021 ist hoffnungslos veraltet und unrealistisch. Wer bezahlt was; aus welchen Finanzierungsquellen? Wer trägt die aufgelaufenen Mehrkosten bis zur vollständigen Fertigstellung?
- ▶▶ Warum informiert die DB AG die Bevölkerung nur mangelhaft über ihr Bauprojekt am Diebsteich?
- ▶▶ Soll der 2023/24 neu gebaute S-Bahnhof-Diebsteich ohne Barrierefreiheit in Betrieb genommen werden?
- ▶▶ Welche Verträge gibt es zwischen Senat/FHH und DB AG zum Gelände des jetzigen Bahnhofs Altona? Gibt es Fristen oder Rücktritts-Klauseln? Kann der Deal komplett aufgehoben werden?
- ▶▶ Was genau wurde durch den Planfeststellungsbeschluss genehmigt – kann das Bauvorhaben überhaupt rechtlich weiterbetrieben werden, wenn sich die Grundvoraussetzungen geändert haben?
- ▶▶ Kann der Fern- und Regionalbahnhof ohne Empfangsgebäude und Bahnhofsvorbau betrieben werden? Wäre der Bahnhof dann überhaupt noch funktional? Bräuchte es dafür nicht einen neuen Planfeststellungsbeschluss? Welchen „Wert“ haben Planfeststellungsbeschlüsse des EBA, wenn zwischenzeitlich die Vorgaben komplett geändert werden?
- ▶▶ Welchen Wert hat das Verständigungspapier zwischen FHH, DB AG und VCD-Nord, wenn der Bahnhof vorerst dysfunktional errichtet wird und der Rest noch in den Sternen steht?

Den Kopf in den Sand stecken gilt jetzt nicht! Angesichts der finanziellen Engpässe, denen sich die DB gegenüber sieht, ist jetzt eine ergebnisoffene Diskussion erforderlich, wie das System Bahn in Hamburg gestärkt, der Nutzen für die Fahrgäste maximiert und schnell eine Verbesserung an den neuralgischen Punkten des Bahnverkehrs in Hamburg (Hauptbahnhof, Elbquerungen, fehlende Systemredundanzen) erreicht werden können.

Für die Hamburger Politik könnte es ein großer Gewinn sein, sich aufgrund finanzieller Notwendigkeiten von Projekten zu verabschieden, die unter falschen Voraussetzungen seit den 1990er Jahren vorangetrieben wurden. Denn die Mehrheit der Altonaer Bevölkerung lehnt die Bahnverlagerung Projekt bis heute eindeutig ab. Aber die wurde ja auch nicht gefragt!

Prellbock Altona fordert daher:

- 1.** Sofortiger Baustopp für den Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich.
- 2.** Konzentration der Bauarbeiten auf die beschleunigte Fertigstellung des S-Bahnhofs Diebsteich.
- 3.** Sanierung und Wiedereröffnung des Diebsteichtunnels für Radfahrer und Fußgänger
- 4.** Sanierung und Modernisierung der bahntechnischen Anlagen des jetzigen Fern- und Regionalbahnhofs Altona
- 5.** Modernisierung und klimagerechte Ertüchtigung der Gebäudehülle des jetzigen Bahnhofs Altona einschließlich des Baus einer Bahnsteighalle, um die Passagiere im Regional- und Fernverkehr besser vor den Witterungsunbilden zu schützen.
- 6.** Sofortiger Planungsbeginn für kapazitätssteigernde Maßnahmen auf der Verbindungsbahn (zusätzliches Einfahrtgleis zum Bahnhof Dammtor, Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteiges aufgeständert über dem Dag-Hammarskjöld-Platz am Dammtor, Bau eines zusätzlichen Einfahrtgleises von der Lombardsbrücke zu Gleis 14 am Hauptbahnhof, Überwerfungsbauwerke auf der südlichen Zufahrt zum Hauptbahnhof).



7. Sofortige Umsetzung der Durchbindung von RE/RB-Linien am Hauptbahnhof (wäre ohne Investitionsvorlauf zum nächsten Fahrplanwechsel möglich).
8. Beschränkung des S4-Ost-Ausbaues auf die Strecke bis nach Rahlstedt. Nördlich davon ist die Taktdichte der RE/RB-Verbindungen zu verstärken.
9. Sofortiger Planungsbeginn für eine 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen, um den Hauptbahnhof zu entlasten und eine Ausweichstrecke bei Störungen auf der Verbindungsbahn oder den Elbbrücken zu haben.
10. Sofortiger Planungsbeginn für die Ertüchtigung der Güterumgebungsbahn für den Regionalverkehr, um möglichst viele Fahrgäste um den Hauptbahnhof herumzuleiten.

Fazit:

Ein „Weiter so“ ist nicht mehr zulässig, insbesondere, da zu vermuten ist, dass die DB angesichts knapper Finanzmittel einfach die Projektlaufzeiten streckt. Hamburg darf sich seine Zukunft nicht zubetonieren.

1. **Es muss vielmehr angesichts der Mittelknappheit für Schienenverkehrsprojekte eine unvoreingenommene und ergebnisoffene Neubewertung aller angefangenen und geplanten Projekte unter Einbeziehung aller „Stakeholder“ auf Augenhöhe erfolgen.**
2. **Es muss eine Konzentration auf die sinnvoll machbaren, finanzierbaren und schnell im Interesse der Fahrgäste umsetzbaren Projekte erfolgen.**
3. **Ein pragmatisches Herangehen, ohne ideologische Scheuklappen, ist gefragt. Dabei muss immer Sanierung / Modernisierung Vorrang haben vor Neubau, allein schon aus Klimaschutzgründen.**

Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e. V.:

„ Die absehbare Knappheit an Finanzierungsmitteln für Bahnprojekte (ob nun bahneigene Mittel oder Gelder aus dem Bundeshaushalt) und das offenkundige Desaster, das sich am Diebsteich abzeichnet, bieten die einmalige Chance einer unvoreingenommenen Neubewertung der anstehenden Projekte. Dabei ist ein Verzicht auf den Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich und den erst durch den Bahnhof Diebsteich erforderlichen VET ein großer Gewinn für den Bahnverkehr in Hamburg, wenn die frei werdenden Mittel für die Modernisierung des jetzigen Bahnhofs Altona und der Verbindungsbahn eingesetzt werden. “

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