



Prellbock Altona

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

10 Gründe warum der Bahnhof Altona bleiben muss, wo er ist

Die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona ist scheinbar beschlossene Sache. Nach den Planungen von Stadt und deutscher Bahn sollen am gegenwärtigen Standort 2023 die Lichter ausgehen. Die Planungen hierzu laufen jetzt an. Die Pendler, Bahnreisenden und auch die Bürger Altonas werden zu den Plänen, die den Stadtteil nachhaltig verändern werden, nicht gefragt. Aber so etwas hat in Hamburg schon Tradition. Bürgermeister Olaf Scholz und Bahnchef Grube sind sich einig, aber Altonaer Bürger sehen das anders. Diese haben die **Bürgerinitiative „Prellbock Altona- unser Bahnhof bleibt, wo er ist“** gegründet.

Denn es gibt mindestens **10 gewichtige Gründe, den Bahnhof am jetzigen Standort beizubehalten:**

- 1. Die Bahnverlagerung verhindert Wohnungsbau für Jahre**
Bürgermeister Scholz argumentiert: Die Verlegung des Bahnhofs ist Voraussetzung für das Wohnungsprojekt „Neue Mitte Altona, 2. Bauabschnitt“. Das ist Volksverdummung. Das Gegenteil ist der Fall. Hier werden die Interessen der Pendler gegen die der Wohnungssuchenden ausgespielt. Fakt ist: Der erste Bauabschnitt der „Neuen Mitte Altona“ kann und wird derzeit ohne Verlegung des Bahnhofs realisiert. Der zweite Bauabschnitt kann bei Beibehaltung des Bahnhofs und intelligenter Neuordnung der Bahnanlagen am gegenwärtigen Standort nahezu im vollen Umfang und viel früher realisiert werden. Dazu müssen nur die zwei Fernbahngleise parallel zu den S-Bahn-Gleisen verlegt und die Abstellgleise, die Betankungsanlage und der alte Wasserturm abgerissen werden. Dies wäre innerhalb weniger Jahre zu realisieren. **Die Bahnverlagerung verzögert also den Neubau von Wohnungen um mindestens 10 Jahre!!!** Denn bis zur Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs müssen die Altanlagen in vollem Umfang bestehen bleiben, d.h. bis 2023 oder vermutlich bis 2027 (bei den üblichen Bauverzögerungen). Dann braucht es 2 Jahre zum Abriss der Altanlagen und zur Altlastensanierung. Somit werden die ersten Mieter frühestens 2030 in die neuen Wohnungen einziehen können. So sieht Hamburger Wohnungspolitik aus!!!
- 2. Unbezahlbare Kosten - Kostenschätzung nach oben offen**
Die **Kosten der Bahnverlagerung** werden von der Bahn mit **EUR 380 Mio.** beziffert, allerdings **ohne die von der Stadt zu tragenden Kosten** für den Straßenbau zur Anbindung des Bahnhofs, die Erschließung des Bahnhofsumfeldes und den Bau eines repräsentativen Bahnhofsgebäudes, welches die Deutsche Bahn nicht bezahlen will. Diese Kosten wurden bisher von der Stadt nicht beziffert, dürften sich aber in der Größenordnung von mindestens EUR 250-300 Mio. bewegen. Nach den bisherigen Erfahrungen bei Großprojekten der Deutschen Bahn und der Stadt explodieren die Kosten nachträglich erheblich. Daher ist **bis zum Abschluss der Verlegung von mindestens einer halben Milliarde EUR allein für die Bahnanlagen auszugehen.** Einschließlich der von der Stadt Hamburg zu tragenden Kosten (nach jüngsten Informationen sollen

hier private Grundstücksspekulanten und Investoren eingebunden werden) ergibt sich ein **Kostenvolumen des Gesamtprojektes** bis zur Fertigstellung von mehr als **EUR 800 Mio. bis 1 Mrd. EUR für ein Projekt, das keiner braucht.** Und weder Bahn noch Stadt haben das Geld dafür. Geld mit dem man wesentlich sinnvollere Sachen im Sinne der Pendler und Bahn- und Busnutzer finanzieren könnte. Zum Beispiel die Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs, die Errichtung einer modernen Straßenbahn.

3. Ein nicht einhaltbarer Zeitplan

Bis 2023 ist die Verlagerung einschließlich der Schaffung eines neuen Bahnhofsumfeldes in Diebsteich nicht zu schaffen. Nach den bisherigen Erfahrungen mit Bahnprojekten (Stuttgart 21, S4 in Hamburg, Einrichtung einer neuen S-Bahnstation in Ottensen) ist mit Verzögerungen von mindesten 4 Jahren zu rechnen. Vorsichtshalber sprechen Bahn und Stadt in der am 15.1.2016 abgeschlossenen Absichtserklärung schon davon: „dass Provisorien möglich (und zulässig) seien“. Also wird die Verlagerung nicht vor 2027 abgeschlossen sein. Vorsichtshalber spricht die Bahn schon jetzt von Fertigstellung des Gesamtprojektes Ende 2024!

4. Ein falscher Standort ohne Erschließung

Der Standort Diebsteich ist für einen neuen Bahnhof denkbar ungeeignet. Auf der Westseite des Bahnhofs ist ein großer Friedhof und Kleingartenanlagen und auf der östlichen Seite sind Gewerbegebiete, die verlagert werden müssten. Das wäre das Aus für die meisten dieser Betriebe und deren Arbeitsplätze. Eine leistungsfähige Straßenanbindung zum neuen Bahnhof existiert nicht. Eine leistungsfähige Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr: Fehlanzeige! Und der Busbahnhof in Altona kann aus Platzgründen nicht verlagert werden. Zudem muss die Stadt erst noch die Grundstücke für das Bahnhofsgebäude und den Vorplatz von der Post erwerben.

5. Verlängerte Fahrtzeiten für Pendler

Pendler, die aus Heide, Husum, Elmshorn, Itzehoe oder Neumünster usw. kommen und z.B. bei Airbus arbeiten, müssen einmal mehr umsteigen, weil die Regionalexpresszüge in Diebsteich enden oder halten. Sie müssen für eine Station in die S-Bahn nach Altona umsteigen und können erst von dort den Bus nach Teufelsbrück nutzen. Das verlängert die Fahrzeit um mindesten 10 Minuten.

6. Neuer Bahnhof führt zu mehr Verspätungen

Der neue Bahnhof hat weniger Bahnsteige (6) als der jetzige Bahnhof (8). Die Pufferfunktion des jetzigen Bahnhofs bei Verspätungen der ankommenden Züge fällt weg. Und damit auch das Argument der Bahn, der neue Bahnhof würde die Pünktlichkeit des Zugverkehrs in Hamburg erhöhen. Der eigentliche Engpass im Hamburger Bahnnetz liegt in der nur zweigleisigen Strecke von der Holstenstraße bis zum Hauptbahnhof. Und daran wird der neue Bahnhof nichts ändern. Während der Bauzeit werden die Verspätungen sogar zunehmen. Die Aussage von Bahn und Stadt, „dass der neue Bahnhof die Attraktivität des Angebots der Bahn in Hamburg steigert“ ist durch nichts belegt.

7. Der Hamburger Westen wird vom Fernbahnnetz abgeklemmt

250.000 Bürger aus dem Hamburger Westen, aber auch aus dem Alten Land, die bisher mit S-Bahn oder Bus gut den Bahnhof Altona erreichen konnten, werden gezwungen, mit der S-Bahn bis zum Hauptbahnhof durchzufahren, weil es keine direkte S-Bahnverbindung zwischen Blankenese /Bahrenfeld und dem Bahnhof Diebsteich geben wird.

8. Bahnhof Diebsteich für Fußgänger und Radler nur schwer zu erreichen

Von Altona/Ottensen aber auch von der neuen Mitte Altona ist der Bahnhof Diebsteich zu Fuß nicht und für Radfahrer extrem schlecht zu erreichen. Hier wirkt die stark befahrene Stresemannstraße als richtige Barriere. Der Stadtteil „Neue Mitte Altona“ soll als autoarmer Stadtteil gestaltet werden, aber man nimmt den Bewohnern den Anschluss an die Fern- und Regionalbahn. Das ist keine zukunftsweisende Verkehrspolitik!!!

9. **Ein ödes Bahnhofsumfeld**

Im direkten Einzugsbereich des geplanten Bahnhofs Diebsteich wohnen kaum Leute. Ein „urbanes Stadtumfeld“ von dem die Stadtentwicklungssenatorin träumt, die sich vermutlich noch nie ein Bild von der Lage vor Ort gemacht hat, lässt sich dort nicht schaffen, es sei denn man verlagert einen Friedhof (!!!), kauft die Gewerbebetriebe raus, macht eine Kleingartensiedlung platt und nimmt richtig viel Geld in die Hand. Geld, das Hamburg nicht hat, weil zuvor noch die Sanierung der HSH-Nordbank bezahlt werden muss, die die Stadt locker 3-6 Mrd. EUR kosten wird.

10. **Dem Stadtteil wird sein Herz genommen**

Keiner der 3 anderen Hamburger Regional- und Fernbahnhöfe ist so gut in den Stadtteil eingebunden, wirklich barrierefrei (ohne dauernd defekte Fahrstühle, Rolltreppen etc.) und hat so kurze Wege zum Taxi, zur S-Bahn, zum Bus und in den Stadtteil wie der Altonaer Bahnhof. Im Umkreis von 1 km um den bisherigen Bahnhof wohnen mindesten 150.000 Bürger Hamburgs, Tendenz steigend. Das sind mehr als in fußläufiger Entfernung zu den anderen Hamburger Bahnhöfen wohnen. Der Wegfall von rund 60.000 Passagieren pro Tag durch die Bahnstufenverlagerung wird die umliegenden Restaurants, Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen (u.a. Arztzentren) hart treffen.

Und Hamburg zahlt der Bahn für die überflüssige Verlegung noch EUR 39 Mio. aus unseren Steuergeldern!

Gegen diese bürgerfeindliche Politik regt sich Widerstand. Bürger Altonas haben daher die

Bürgerinitiative „Prellbock Altona - Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!“ gegründet. **Die Bürgerinitiative trifft sich regelmäßig jeden 4. Mittwoch im Monat.**

Kontakt: Am Felde 2, Hinterhof, Altona Ottensen. www.prellbock-altona.de

Die Bürgerinitiative fordert:

- **den Fern- und Regionalbahnhof Altona am gegenwärtigen Standort zu belassen,**
- **das Gleisvorfeld neu zu ordnen, die nicht benötigten Altanlagen abzubauen und soweit erforderlich die Bahnsteiganlagen des jetzigen Bahnhofs zu modernisieren,**
- **unverzüglich mit der Planung und Umsetzung des Wohnungsprojektes „Neue Mitte Altona, Phase II“ zu beginnen**
- **umgehend den Lessingtunnel zu sanieren und dort neue Bahnsteigzugänge zu den 4 bestehenden Bahnsteigen schaffen.**