

Zur Frage der Schließung oder Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona

Worum geht es?

1994 wurden die westdeutsche Bundesbahn und die ostdeutsche Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG zusammengelegt. Obwohl der einzige Aktionär dieses Konstrukts der deutsche Staat ist, agiert die Bahn seither als privatwirtschaftlicher Betrieb, der seine Aktivitäten auf der Basis von Vorstandsentscheidungen (früher unter Mehdorn, jetzt unter Grube - Jahresgrundgehalt 2,7 Mio. Euro) unter betriebswirtschaftlichen Aspekten fällt. Im Aufsichtsrat ist die Bundesregierung mit 3 Staatssekretären vertreten.

2001 übertrug die Bahn 30 Mio. qm Betriebsgelände an die als Verwertungs- und Abwicklungsfirma gegründete Aurelis GmbH&Co.KG. Die Aurelis wurde 2007 hälftig an Hochtief und einen überseeischen Finanzinvestor verkauft. Mit ihr ein großer Teil des 1996 stillgelegten Altonaer Güterbahnhofsgeländes incl. der unter Denkmalschutz stehenden Abfertigungshallen nordwestlich vom Lessingtunnel.

Der riesige Gebäudekomplex der ehemaligen Bahndirektion zwischen der Museumstr., Platz der Republik, Am Felde und Busbahnhof wurde 2011/12 von der Bahn AG direkt an den Finanzinvestor DWI verkauft.

Gleichwohl die Bahn nach ihrer Verstaatlichung in den 1880er Jahren all diese Grundstücke vom Magistrat der damals selbständigen Stadt Altona für den Betrieb des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs kostenlos zur Verfügung gestellt bekam, hat der Hamburger Senat als Rechtsnachfolger des Altonaer Magistrats laut eigener Aussage keinerlei Mitspracherecht an den unter das Betriebsgeheimnis fallenden Entscheidungen des Bahnvorstandes. Erst recht gibt es auch keinerlei Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Beschlüssen des Bahnvorstandes.

Seit ungefähr 15 Jahren hat die Bahn immer wieder davon gesprochen, den Altonaer Kopfbahnhof an seinem jetzigen Standort zu schließen und nach Norden in das Friedhofs- und Industriegebiet bei Diebsteich/Langenfelde zu verlegen. Mitte 2012, nachdem die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt BSU bereits einen Architekturwettbewerb für die Bebauung des gesamten Bahngeländes durchgeführt hatte, hieß es plötzlich von seiten der Bahn, man habe nunmehr (!) ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die Wirtschaftlichkeit einer möglichen Verlegung zu prüfen.

Die mögliche Schließung oder Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs hat aber nicht nur eine große Bedeutung für die Reisenden und Pendler, sondern auch für die geplante Bebauung der sog. Neuen Mitte Altona und für die städtebauliche Struktur Altonas. Die Auflösung des ehemaligen Stadtzentrums mit seinen öffentlichen Einrichtungen wie dem Bismarckbad, dem Finanzamt würde durch die Schließung des Fern- und Regionalbahnhofs weiter vorangetrieben, nachdem die Chance vertan wurde, in dem Ende März 2013 geräumten Bahndirektionskomplex ein allgemein nutzbares öffentliches Stadtzentrum unter Einbeziehung der Bevölkerung zu gestalten.

