



# Prellbock Altona e.V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Mehr Bahn für Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für eine attraktive Bahn  
mitten in der Stadt

Presseerklärung von Prellbock Altona zum „Verständigungspapier“ zwischen Senat, Deutscher Bahn und VCD

### **Bahnhof Diebsteich: Verständigungspapier nicht rechtsgültig? - VCD-Unterzeichner war allein nicht vertretungsberechtigt**

Deutsche Bahn, Finanzsenator Dressel und VCD haben die „Faktencheck“-Gespräche zur Verlagerung des Bahnhofs Altona vergangene Woche überstürzt mit einer „Verständigung“ beendet.

Senator Dressel ging es vor allem darum, vor den Bürgerschaftswahlen eine Erfolgsmeldung verbreiten zu können. Prellbock hatte von vornherein Zweifel an dem überstürzten Vorgehen und wurde daher von den anderen Parteien von den Gesprächen ausgeschlossen. Jetzt stellt sich heraus, dass das „Verständigungspapier“ rechtlich nicht bindend war, weil der Vertreter des VCD-Nord dieses nach § 8.1. der VCD-Satzung allein nicht unterschreiben durfte. Dies zeigt auch ein Blick in das Vereinsregister (siehe Auszug im Anhang). Demnach wird der VCD von mindestens zwei Vorstands-Mitgliedern gemeinsam vertreten.

Das hätten der Dr. jur. Dressel und der in der Schlussphase der Verhandlungen beteiligte ehemalige Präsident des Hamburgischen Verfassungsgerichtes, Friedrich-Joachim Mehmel, eigentlich wissen müssen.

Und der VCD-Vertreter, der allein unterschrieben hat, ist womöglich der Verlockung erlegen, komfortabel in einem neu zu schaffenden „Dialogforum“ für die 2020er Jahre zu sitzen. Dieses Dialogforum soll laut Verständigungspapier „angemessen mit Personal- und Sachmitteln“ und mit einem „Verfügungsfonds“ in Höhe von bis zu EUR 150.000 pro Jahr ausgestattet werden.

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona *„Hiermit bestätigen sich die Bedenken von Prellbock, der vor einer Wahlkampfshow gewarnt hatte. Da war wohl der Wunsch nach einer Einigung um jeden Preis vor den Bürgerschaftswahlen größer, als ein korrektes rechtliches Vorgehen.“*

Auf Forderungen, das Einigungspapier einer Mitgliederversammlung des VCD Nord vorab zur Billigung vorzulegen, hat der VCD Vorstand nicht reagiert. Die Einberufung einer außerordentlichen Mitgliederversammlung sabotiert der Vorstand, indem er die Adressen der Mitglieder nicht herausgibt.

\*\*\*

Bei genauerer Analyse des Verständigungspapiers wird deutlich, dass trotz verbaler Schaumschlägerei die geänderten politischen Rahmenbedingungen für das Diebsteich-Projekt wie

- Die Vorgabe der Politik, die Fahrgastzahlen im Bahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln
- Die Einführung des Deutschlandtaktes bis 2030 und der damit verbundene 30-Minuten Takt zwischen Metropolen.
- Die Klimaschutzdebatte und die Aufnahme des Klimaschutzes als Ziel in die Hamburgische Verfassung
- Und last but not least: das Projekt eines Bahntunnels zwischen Hauptbahnhof und Altona, vorgeschlagen von Staatssekretär Ferlemann, dem Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr

nicht berücksichtigt wurden.

Das Papier ist eine rein politische Mogelpackung. Es erlaubt der DB-Netz AG auf Basis des unveränderten Planfeststellungsbeschlusses vom 29.12.2017 den Bahnhof Diebsteich nach den Plänen aus dem Jahr 2013 mit unzureichender Leistungsfähigkeit und nur sechs Fern- und Regionalbahn- sowie zwei S-Bahngleisen zu bauen!!! Die zugesagte zusätzliche Kapazität stellt nur sicher, dass der jetzige Fahrplan überhaupt abgewickelt werden kann. Das heißt in Klartext: Der Bahnhof hat keinerlei Reservekapazität! Er ist für das gewünschte Wachstum im Bahnverkehr ungeeignet und damit nicht zukunftsfähig. Alle als Verbesserungen verkauften „Zusagen“ sind lediglich unverbindliche Prüfaufträge, wobei noch nicht einmal festgelegt wurde, bis wann entsprechende Untersuchungen abgeschlossen sein sollen. Die einzige halbwegs verbindlich klingende Zusage der DB besteht darin, 50 zusätzliche Bäume als Ausgleich für die umfassenden Rodungsarbeiten zu pflanzen.

Bahn und Senat erwarten jetzt höhere Passagierzahlen, dafür ist aber der Brandschutz des Bahnhofes überhaupt nicht ausgelegt.

Interessant ist ferner die Aussage der DB auf der Senatspressekonferenz, dass die Bauzeit 6-7 Jahre betragen wird. Früher war immer von 5 Jahren die Rede. Zu den Kosten machte die DB überhaupt keine Angaben. Sie sagte nur, dass diese über den bisher genannten EUR 360 Mio. (das war Kostenstand 2013) liegen werden. Prellbock warnt schon seit Jahren vor fehlenden aktuellen Kostenangaben. Wir vermuten die Wahrheit kommt wie bei Stuttgart 21 nur scheinbar ans Licht. Wir schätzen die Gesamtkosten des Projektes auf mehr als EUR 1 Mrd.

Dazu Michael Jung: *„Wir bleiben bei unserer Kritik an dem Bahnhofprojekt Diebsteich:*

- *Die Schließung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona ist zum Schaden für Altona/Ottensen und den gesamten Hamburger Westen.*
- *Durch den massiven Abbau von Signalen und Weichen im Rahmen des Projekts erhöht sich die Störanfälligkeit des Bahnverkehrs in gesamt Hamburg.*
- *Während der sehr langen Bauzeit müssen die Reisenden mit massiven Behinderungen rechnen.*
- *Senat und DB zerstören einen gut funktionierenden Verkehrsknoten in Hamburg.*
- *Das Projekt ist einzig von den Interessen der Immobilienwirtschaft getrieben und dient nicht den Fahrgästen.*
- *Das Projekt widerspricht allen Hamburger Klimaschutzziele, daher weigern sich DB und Senat auch dafür eine umfassende CO<sup>2</sup>-Bilanz aufzustellen.“*

Die Bürgerinitiative Prellbock wird weiterhin dafür eintreten, dass Unser Bahnhof bleibt, wo er ist.

Hamburg, den 18.02.2020

Prellbock Altona

info@prellbock-altona.de [www.prellbock-altona.de](http://www.prellbock-altona.de)