



LV Nord *Sonder*Newsletter 1/2020

Liebe VCD Mitglieder und Interessierte! Dies ist eine Sonderausgabe unseres VCD Nord Newsletter anlässlich der Beilegung des Rechtsstreits zwischen dem VCD Nord und dem Eisenbahnbundesamt wg. der Verlegung des Regional- und Fernbahnhofs Altona. Sicher haben Sie den Medien bereits das wesentliche Ergebnis entnehmen können.

Der Durchbruch wurde in der Nacht vom 09. auf den 10.02. im kleinen Kreis erzielt, die Formulierungen am Montag abgestimmt und die Vereinbarung rechtskräftig unterschrieben. Alle Beteiligten hatten Stillschweigen vereinbart. Es war daher leider nicht möglich, Sie als Mitglied noch vor der anschließenden Landespressekonferenz zu informieren. Dies möchten wir hiermit nachholen.

Beilegung des Rechtsstreits zum Regional- und Fernbahnhof Altona

Worum geht es?

Das Eisenbahnbundesamt hatte 2017 die Verlegung des Regional- und Fernbahnhofs Altona an den Standort Diebsteich genehmigt. Der VCD Nord hat dagegen geklagt, weil er mit der Verlegung eine Verschlechterung für die Fahrgäste und das System Schiene befürchtete.

Das Hamburger Oberverwaltungsgericht (OVG) gab dem Eilantrag statt und verhängte 2018 einen sofortigen unbefristeten Baustopp.

Faktencheck

Von März bis November 2019 fanden unter Leitung des Hamburger Finanzsenators Gespräche und Arbeitsgruppensitzungen mit dem Ziel statt, das Vorhaben aus Sicht von Fahrgastbelangen, Betrieb und Infrastruktur, Wohnungsbau, Ökologie, Finanzierung und zukünftigen Entwicklungen zu beleuchten. Es zeigte sich, dass wichtige Fragen nicht hinreichend behandelt waren. Am Ende fanden wir unsere anfängliche Skepsis hinsichtlich des Projektes in vorliegender Form bestätigt.

Verhandlungen

Nach dem Faktencheck war klar, dass ein reiner Ersatz der beiden Bahnhöfe in der geplanten Form nicht akzeptabel war. Vielmehr war unabdingbar, dass die Planung gezielt nachzubessern war, das System Schiene umfassend gestärkt und entstehende Nachteile für Fahrgäste deutlich überkompensiert werden mussten. Am Ende stand ein Kompromiss, in dem sich alle Beteiligten bewegen mussten. Der VCD konnte sich in wesentlichen Punkten durchsetzen und die Vorstände von Land und Bund zustimmen.

Der Kompromiss

Der VCD stimmt der Verlegung des Regional- und Fernbahnhofs an den Standort Diebsteich zu. Im Gegenzug werden gegenüber heute umfangreiche Verbesserungen für das System Schiene und Fahrgäste vereinbart (Zitate aus der Vereinbarung in „...“):

- **Leistungsfähigkeit mit Inbetriebnahme:** „Zusätzliche Gleis- und Weichenverbindungen erhöhen die Kapazität deutlich. Statt ursprünglich 25 Züge in der Spitzenstunde garantiert die DB 31 Züge in der Spitzenstunde. Ein externer Gutachter muss die Ergebnisse zertifizieren.“ Kann die Kapazität nicht erreicht werden, wird nicht gebaut.
- **Erweiterungsmöglichkeiten:** „Die Partner dieser Verständigung werden die Umsetzung des sog. Ferlemann (Bahnbeauftragter der Bundesregierung) - Vorschlags gegenüber dem Bundesverkehrsministerium mit Nachdruck einfordern und unterstützen. Dieser muss aus Sicht der Partner dieser Verständigung eine Erweiterung der Verbindungsbahn auf 4 (Fernbahn- bzw. Regionalbahn-) Gleise, durch einen – nach heutigem Stand - neuen zweigleisigen S-Bahn-Tunnel Hauptbahnhof-Altona/Diebsteich beinhalten. Perspektivisch ist am Diebsteich ein Bahnhof mit 8 Fern-/Regionalbahngleisen oberirdisch und 4 S-Bahngleisen unterirdisch anzustreben. Der Bau des Bahnhofs Altona-Nord am Diebsteich ist so zu planen und zu realisieren, dass er weder die Realisierung des Deutschland- und Hamburg-Takts noch die Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlags einschränkt (Aufwärts-Kompatibilität).“ Damit wird sichergestellt, dass der neue Bahnhof zu keinem Zeitpunkt ein Nadelöhr bilden wird. Der Gutachter begleitet und prüft diesen Prozess kontinuierlich.
- **Schnellbahn-Drehkreuz Diebsteich:** „Die S-Bahn-Station Diebsteich ist zu einem Schnellbahn-Drehkreuz unter Berücksichtigung und Verknüpfung des Regional- und Fernverkehrs weiterzuentwickeln, von dem Verbindungen in Richtung Westen (Lurup, perspektivisch Schenefeld), Nordwesten (Pinneberg), Norden (Kaltenkirchen), Osten (Lokstedt, Barmbek, Wandsbek), Südosten (Verbindungsbahn), Süden (Altona, Citytunnel) und Westen (Ottensen, Blankenese) ermöglicht werden.“

- **S4 West:** „Als erster Entwicklungsschritt zum Schnellbahn-Drehkreuz sagen FHH und die DB schon heute verbindlich zu, die Umsetzung der S 4 West mindestens nach Elmshorn mit Hochdruck voranzutreiben und das Bundesverkehrsministerium noch 2020 um kurzfristige Beauftragung zu bitten. Mit der Erstellung eines Überführungsbauwerkes nördlich von Altona-Nord zur höhenfreien Verknüpfung der S-Bahn mit der Fernbahn können mit der S 4 West Fahrgäste aus dem Hamburger Nordwesten und Schleswig-Holstein umstiegsfrei Altona erreichen. Die Erstellung des Bauwerkes soll direkt im Anschluss an Bahnhofsneubau und die Inbetriebnahme der S 4 Ost erfolgen.“
- **S32:** „Insbesondere ist noch im Jahre 2020 mit einer erneuten, verbindlichen Varianten-Prüfung der Führung der S32 über Diebsteich zu beginnen, ohne eine mögliche Bundesförderung zu gefährden.“ Damit wird die erfolgte Festlegung der Führung über S Holstenstraße mit dem Ziel überprüft, auch den neuen Bahnhof **und** S-Altona anzubinden.
- **Durchbindung Regionalverkehr:** „Hamburg sagt in einem ersten Schritt schon jetzt zu, gemeinsam mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen eine umfangreiche Untersuchung „SPNV-Durchbindung Schleswig-Holstein – Hamburg Hbf. – Niedersachsen“ in Auftrag zu geben. Ziel ist es, mit der Durchbindung heute im Hamburger Hauptbahnhof wendender Züge, diesen wichtigen Knoten entlasten zu können, um zusätzliche Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu gewinnen.“
- **Güterumgebungsbahn:** „Die Führung von Regionalverkehr über die Güterumgebungsbahn wird angestrebt. In einem dreistufigen Verfahren mit der Erstellung eines Zielkonzeptes, Fahrplankonstruktion und Betriebssimulation soll ermittelt werden, wie eine derartige Durchbindung sinnvoll zu gestalten ist, welche Voraussetzungen hierfür erfüllt werden müssen und wie diese Durchbindung (auch mit Unterwegsbahnhöfen wie Lokstedt, Sengelmannstraße, Barmbek, Wandsbeker Chaussee und einem Halbstundentakt) aussehen kann. Die Ergebnisse sollen möglichst bis Mitte 2021 vorliegen. Auf diesem Wege kann die Güterumgebungsbahn schon vor Inbetriebnahme des Bahnhofs Altona-Nord für Durchbindungen von Zügen des SPNV genutzt werden; die Partner der Verständigung setzen sich für eine entsprechende Bestellung ein“.
- Die **Busanlage Altona** wird komplett erneuert und erweitert, die Wege zur S-Bahn verkürzt.
- **Fahrgastaufkommen im Einzugsbereich (Bezirk Altona, Eimsbütel):** „Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs der von der Verlegung direkt und indirekt betroffenen Fahrgäste bezogen auf die Gesamtzahl an Wegen aller Verkehrsmittel um perspektivisch **mindestens 25 %** (relativ)“.
- **Fahrgastaufkommen am neuen Bahnhof:** „Mehrung der Ein-, Aus- und Umsteiger am Regional- und Fernbahnhof Altona Nord von 17.000 (Stand 2019) um perspektivisch **mindestens 50 %** auf 25.500 nach Inbetriebnahme (mit Bezug auf Regional- und Fernverkehr).“
- **Dialogforum:** „Aus dem Faktencheck wird für die 2020er Jahre ein festes und verbindliches Dialogforum zu den Themen, die Gegenstand dieser Verständigung sind, eingerichtet. Träger des Forums sind die Partner dieser Verständigung. Sie können weitere Akteure in das Dialogforum einbinden.“ Der organisatorische Rahmen wird öffentlich durch die DB ausgeschrieben. Eine Beteiligung des VCD an der Ausschreibung ist ausgeschlossen.
- **Hinweis zu Kostenerstattung:** Die Mitarbeit des VCD im Dialogforum erfolgt, ebenso wie die gesamte bisherige Arbeit im Rahmen des Faktenchecks und der Konsensbildung, ehrenamtlich und ohne jegliche Kostenerstattung durch Dritte, insbesondere Bahn und Stadt. Dies gilt ausdrücklich sogar für Reisen zu Sitzungen des Arbeitskreises Verkehrsmodellierung, die sich der VCD aus Gründen der Unabhängigkeit und der Unangreifbarkeit nicht hat erstatten lassen.

Warum der Kompromiss jetzt, und warum überhaupt?

Die Bürgerschaftswahl hat das über lange Zeit verhaltene Interesse der Politik für das Projekt erhöht und die Bereitschaft zu Zugeständnissen vergrößert. Es war nach unserer Ansicht nicht der schlechteste Zeitpunkt, das Verfahren zu beenden.

Bei Gewinn der Klage hätte es keine Garantie für Zugverkehr am Bahnhof Altona gegeben. Es hätte jetzt ausgehandelte Festlegungen etwa zu S4 West und zur Durchbindung der Regionallinien nicht gegeben. Die wichtigste auf Altona zulaufende Linie, die RB 71, wird nach Beschluss des Landes SH von Ende 2019 zum Hauptbahnhof verlegt. Damit gehen 40% der Fahrgäste von Altona verloren. Nach aktuellen Zahlen verblieben dann dort werktäglich 10.000 Fahrgäste, verglichen mit nunmehr garantierten 25.500 am neuen Bahnhof.

Hätten wir verloren, wären alle Mühen und erzielten Zugeständnisse von Seiten Bahn und Stadt umsonst gewesen. Wir sahen zwar Chancen, das Hauptsacheverfahren zu gewinnen, aber der Gewinn eines langen weiteren Rechtsstreits in Leipzig war, wie die verlorene Klage gegen Stuttgart 21 zeigt, ungewiss. Zumal bei einem der wesentlichen Gründe für den Baustopp, der fehlenden Autoverladung, die nun in Eidelstedt errichtet werden soll, nachgebessert wurde. Auch brachten vergleichbare Fälle in der Region mit langem Rechtsstreit und deutlich mehr politischer Rückendeckung und medialer Beachtung viel weniger Erfolg. Das Risiko, mit einer verlorenen Klage oder einem vom Gericht diktierten Vergleich einen zu kleinen Bahnhof, oder gar keinen, zu erhalten, war real, und das konnten wir nicht eingehen.

Die politische Bewertung ist eindeutig: Es war uns während der zwei Jahre rechtlicher Auseinandersetzung leider nicht gelungen, auch nur einen Hauch mehrheitlicher Zustimmung für den Erhalt des Regional- und Fernbahnhofs zu gewinnen. Es ging also darum, möglichst viel für Fahrgäste und das System Schiene herauszuschlagen.

Der Kompromiss geht weit über unser Ziel hinaus, eine Verschlechterung zu vermeiden. Die Bürgerschaft hat ihn mit überwältigender Mehrheit und ohne Gegenstimme beschlossen.

Reaktionen:

Uns erreichen zahlreiche Reaktionen, die das gesamte Spektrum von bitterster Enttäuschung („Verrat“) bis zu umfassenden Glückwünschen („Durchbruch für Mobilitätswende“) abdecken. Beachtlich ist, dass manche von „unverbindlichen Zusagen“ sprechen, anderen jedoch die Verbindlichkeit viel zu weit geht: Letztere sprechen vom „Entern der demokratisch legitimierten Exekutive durch Freischärler“ und einer „Nebenregierung durch den VCD“. In den Medien überwiegt positive Zustimmung und die Feststellung, der VCD habe „weitreichende Zugeständnisse ausgehandelt“.

Wenn Sie den Newsletter abonnieren oder abbestellen möchten, schicken Sie bitte eine Mail an: nord@vcd.org

Datenschutz:

Liebe/r Newsletter Abonnent/in, ab Ende Mai 2018 gilt die neue EU-Datenschutzgrundverordnung. Diese stärkt Ihren Schutz und regelt den Umgang mit personenbezogenen Daten Ihre Person betreffend. Deshalb bitten wir um Ihre Einwilligung zur Verarbeitung besonderer Kategorien personenbezogener Daten.

Ihre E-Mail-Adresse ist im Verteiler unseres Newsletter enthalten. Wir würden uns freuen, Ihnen diesen Newsletter weiterhin zustellen zu dürfen. Wir speichern Ihre E-Mail-Adresse nur für die Zusendung des Newsletter. Diese Daten werden vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben. Sie können den Newsletter jederzeit unter newsletter@vcd-nord.de abbestellen. Dann wird Ihre E-Mail-Adresse aus den Newsletter-Verteiler umgehend gelöscht.

