

Die Besserwisser

Altona bekommt einen neuen Fernbahnhof: Das war ausgemachte Sache. Doch die Bahn hat ihre Rechnung ohne ein paar Bürger gemacht, die jetzt sachkundig einen Baustopp erstritten haben **VON CHRISTOPH TWICKEL**

Ein älterer Herr mit weißen Haaren und einem Stapel Flugblätter in den Händen steht einem jungen Mann mit Security-Weste gegenüber. »Wir haben eine polizeiliche Genehmigung«, sagt der ältere Herr und zeigt dem Mann eine E-Mail mit der Erlaubnis auf seinem Smartphone. Der Mann mit der Security-Weste, der für die Bahn arbeitet, widerspricht: »Im Bahnhof gilt unser Hausrecht.« Der ältere Herr weiß es besser. »Stimmt nicht!«, sagt er, das Hausrecht habe die Bahn nur noch auf den Bahnsteigen. »Alles andere im Bahnhof hat sie ja verkauft!« Der Security-Mann verstummt und der ältere Herr verteilt weiter seine Flugblätter, auf denen ein großer Sieg verkündet wird: »Erfolg für Bürgerinitiative: Oberverwaltungsgericht verhängt unbefristeten Baustopp«, lautet die Überschrift. Gedruckt hat die Zettel die Bürgerinitiative Prellbock Altona.

Der ältere Herr mit weißem Haar ist einer ihrer Gründer. Er heißt Michael Jung, ist Jahrgang 1950, und derzeit so etwas wie der Altraum eines jeden Bahngangstellers. Weil er einfach alles besser weiß. Keine Flugblätter im Bahnhof? Falsch! Bahnhöfe und Flughäfen seien öffentliche Orte, an denen das Versammlungsrecht gelte, dozieren Jung. Eine Kopie des sogenannten Fraport-Urteils, in dem das steht, wird einer seiner Mitsstreiter später einem bestehenden Polizisten überreichen.

Auf der einen Seite hilflose Uniformierte, auf der anderen Seite der paragrafenfeste Vertreter einer Bürgerinitiative: Die Szene im Entrée des Altonaer Bahnhofs ist bezeichnend für das, was an diesem Ort gerade vor sich geht. Die Bahn will einen neuen Bahnhof im Bezirk bauen, zwei Kilometer weiter nördlich, an der jetzigen S-Bahn-Station Diebsteich. Die Verlagerung war ausgemachte Sache. Doch ein Gericht hat sie jetzt vorerst gestoppt. Am 22. August gab das Oberverwaltungsgericht Hamburg einem Eilantrag des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) statt, der eng mit der Initiative Prellbock Altona zusammenarbeitet. Die Richter stellen fest: Die Pläne leiden »an einer unzureichenden Problembewältigung hinsichtlich der Verlegung der Verladeeinrichtung für Autozugverkehr«. Die Bahn hat zwar zugesichert, man wolle eine neue Autoreiseanlage an anderer Stelle bauen. Aber das war den Richtern nicht konkret genug. Sie stoppten das Projekt nicht nur, sondern deuteten auch an, dass es noch größere Probleme geben könnte: Weitere »Fragen zur Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses« bleiben »einer vertieften Prüfung im Hauptsacheverfahren vorbehalten«, schreiben sie.

Es ist ein herber Rückschlag für die Bahn. Es ist ein herber Rückschlag für den Senat, der mit der Verlagerung einen alten Bahnhof loswerden will, um Fläche für dringend benötigten Wohnungsbau zu gewinnen. Es ist ein Triumph für Michael Jung, der die Verlagerung für wenig sinnvoll hält. »Stadt und Bahn sollten die Chance zum Neustart nutzen und die Planungen überdenken«, sagt er. Er sagt das nicht, weil er tendenziell gegen alles Neue und Moderne wäre. Er sagt das, weil er glaubt, gute Gründe dafür zu haben, dass der Erhalt und die Modernisierung die bessere Lösung sind. Viele Monate schon macht er sich mit seinen Mitsreitern der Initiative Prellbock Altona Gedanken über die Zukunft des Bahnhofs. Es sind Diskussionen unter Fachleuten.

Dabei ist zum Beispiel Rainer Schneider, Vorsitzender des VCD Nord, der das Eilverfahren gegen den Planungsbeschluss angestrengt hat. »Wir haben mehrere Verkehrsingenieure und Verkehrsplaner im Verein«, sagt der Wirtschaftsingenieur, Jahrgang 1962, der als Geschäftsführer eines internationalen Verkehrsplanungsunternehmens gearbeitet hat. »Wir haben immer wieder die Hände über dem Kopf zusammenschlagen: keine Umweltverträglichkeitsprüfung, keine Verkehrsprognose, keine Kapazitätsplanung und keine Leistungsfähigkeitsuntersuchung. Warum hat die Bahn das nicht gemacht?«

Die Gegner sind Verkehrsingenieure, Verkehrsplaner und ehemalige Bahnmitarbeiter

Dabei ist auch Eberhard Happe, ein ehemaliger Bahndirektor, heute Rentner, der einst als Heizer in einer Dampflok angefangen hat und viele Jahre am Bahnhof Altona die Fahrplan-Logistik organisiert hat. »Diebstreich wird ein Geisterbahnhof«, glaubt er. Die Annahme der Bahn, dass dort täglich 22.000 Reisende um- und einsteigen, hält er für unrealistisch. Wenn der Altonaer Bahnhof wegfiel, würden die meisten Fahrgäste am Dammtor umsteigen, um das Gedränge im Hauptbahnhof zu vermeiden. Es blieben nur die Reisenden übrig, die Altona und die Elbvororte erreichen wollten.

Und natürlich ist da Michael Jung selbst, studierter Geograf und drei Jahrzehnte lang bei einer großen deutschen Bank unter anderem mit der Finanzierung von Bahnprojekten befasst. Die Bahnpläne nähmen die Menschen in Altona nicht mit, findet er. »Da haben sich Techniker etwas überlegt und das ganze Umfeld nicht mitbedacht.« Die Bahn werde heute von Controllern regiert, »nicht von Eisenbahnern«. Seit den Neunzigern hätten sie die Bahn zu einem Unternehmen umgebaut, das nur mache, was sich wirtschaftlich lohne.

Die Verlagerungsgegner haben ausreichend Fachwissen und Zeit, sich durch Aktenberge zu wühlen, um Schwachstellen aufzuspüren. »Nicht vergnügs-

steuerpflichtig« sei das, sagt Jung, aber notwendig. Bei der Bahn hat man die Herren als schrullige Wutbürger und Eisenbahn-Nostalgiker abgetan. Er könne »nicht nachvollziehen«, dass sie am alten Standort festhalten sagt Azzedine Brahimi, der Leiter des Großprojekts Hamburg Altona. Aber die Gegner des Bahnhofs haben genauso ihre Argumente wie die Bahn selbst.

Die Bahn sagt: Mit einem neuen Fern- und S-Bahnhof Diebsteich können die von Norden kommenden Züge direkt weiter in Richtung Dammtor und Hauptbahnhof fahren. Der Umweg über den Kopfbahnhof Altona entfällt. Die Initiativen argumentieren, mit dem alten Bahnhof würde ein »gut funktionierender multimodaler Verkehrsknoten« entwertet, der »alle Verkehrsmittel an einem Ort verbindet«.

Die Bahn sagt: Die S-Bahn und der Busbahnhof würden ja bleiben, und nur zehn Prozent der Fahrgäste kämen wegen des Fernverkehrs nach Altona. Die Initiativen bezweifeln diese Größe. »Da werden in den Unterlagen für Altona Zahlen angegeben, die gar nicht belegt werden«, sagt Eberhard Happe.

Die Bahn sagt: Ein Durchgangsbahnhof ist effektiver, dort kann ein Zug in drei Minuten statt in zehn abgefertigt werden. Die Initiativen argumentieren, ein Kopfbahnhof könne Störungen besser abpuffern und sei deshalb flexibler. Die Bahn erwidert, dass genau das Gegenteil der Fall sei. Außerdem sei im Durchgangsbahnhof das Umsteigen einfacher: Man steigt am Gleis gegenüber ein oder nimmt die Treppe beziehungsweise den Fahrstuhl in der Bahnsteigmitte. Dem widersprechen die Initiativen: Nur ein Kopfbahnhof sei wirklich barrierefrei. »In Altona steigen ältere Leute um, wie sollen die alle mit Koffern am Diebsteich in den Fahrstuhl passen?«, fragt Eberhard Happe.

Sie schmähen sich gegenseitig als weltfremde Eisenbahn-Rentner und Bilanzoptimierer

Die Initiativen behaupten, die Bahn verlagerne nur, weil es günstiger für sie sei: Die Sanierung des alten Bahnhofs müsste sie selbst zahlen, den neuen Bahnhof zahlt der Bund und damit der Steuerzahler. Stimmt nicht, entgegnet die Bahn, »auch eine Sanierung des heutigen Bahnhofs Altona würde einen maßgeblichen Finanzierungsanteil des Bundes haben«.

Und wie sieht es aus beim wichtigsten Argument für die Verlagerung? Schließlich soll auf den ehemaligen Bahngleisen Platz für 1900 neue Wohnungen frei werden, die Stadt hat das Areal schon gekauft und angekündigt, dort überwiegend bezahlbaren Wohnraum bauen zu lassen.

Das wäre auch ohne eine Bahnhofsverlagerung möglich, behaupten die Initiativen: Wenn man das Ein- und Ausfahrtsgleis für den Fern- und Regionalbahnhof parallel entlang der S-Bahn-Gleise führe, seien 80 Prozent des Wohnungsbaus auch bei Erhalt des Bahnhofs zu realisieren. Die Bahn widerspricht: Der Vorschlag sei nur »eine grobe Idee, bei der die bauliche Umsetzbarkeit nicht nachgewiesen ist«, sagt ein Bahnsprecher.

Geht auf jeden Fall. Geht nicht. Doch. Nein. Doch. Es ist ein Glaubenskrieg, der zwischen Verlagerungskritikern und Bahn tobt. Man schmäht sich wechselseitig als weltfremde Eisenbahn-Rentner und neoliberale Bilanzoptimierer. Dabei wäre der Streit zumindest objektivierbar – nämlich dann, wenn die Bahn den Variantenvergleich, den sie angestellt hat, wenigstens in Teilen veröffentlichten würde. Auf Anfrage heißt es aber nur: »Eine Auslegung oder Veröffentlichung dieser Unterlagen ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und deshalb auch nicht vorgesehen.«

Die mangelnde Transparenz gibt Gerüchten Raum: Hat die Bahn überhaupt vernünftig gerechnet und geplant?

Das Oberverwaltungsgericht mahnte an, »etliche Aspekte« des Planfeststellungsbeschlusses bedürften »einer vertieften Prüfung im Hauptsacheverfahren, evtl. auch unter Beziehung weiterer Unterlagen«. Und Robert Jarowoy, der für die Linke im Bauausschuss Altona sitzt und Prellbock mitgegründet hat, berichtet von dem offiziellen Anhörungsverfahren im Oktober 2016, bei dem der Projektleiter der DB Netz AG auf zwei große Umzugskartons mit Akten gezeigt hätte. »Da ist alles drin«, habe der Herr von der Bahn gesagt. »Aber wir zeigen es Ihnen nicht.«

Die Gegner der Bahn haben sich eingearbeitet und die Schwächen des Großkonzerns erkannt. Sie haben einen ersten Erfolg vor Gericht erstritten und gezeigt, dass sie sich sehr gut auskennen in der Materie. Dass das Gericht im Hauptverfahren den gesamten Planfeststellungsbeschluss aufheben wird, erscheint jetzt nicht als abwegig. Bis zu zwei Jahre könne es dauern, bis die Bahn wieder an dem Punkt sei, wo sie vor dem OVG-Urteil zu sein glaubte, schätzt Michael Jung.

Bei der Bahn selbst ist man still geworden. Man akzeptiere den OVG-Beschluss und wolle ihn nun »intensiv prüfen«. Zum weiteren Vorgehen will man »keine weiteren Aussagen« machen, erklärt eine Bahnsprecherin. Für Rainer Schneider vom VCD rächt sich in dem Urteil der Hochmut der Bahn. »Wir haben immer gesagt: Legt uns doch die Gutachten vor – wenn dabei herauskommt, dass Diebstreich besser ist, dann sehen wir das doch ein, wir verstehen ja etwas davon«, sagt er. »Aber wir haben sie nicht bekommen. Die Antworten des Eisenbahnbundesamtes und der Deutschen Bahn waren arrogant und von oben herab.«

Es sieht ganz so aus, als hätte die Bahn ihre Gegner unterschätzt.



Rainer Schneider

vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) hatte mit seinem Eilantrag gegen die Bahnpläne Erfolg. »Wir wollen nicht die Bahn kaputt machen, sondern wir wollen das System Bahn stützen, indem wir die Interessen der Fahrgäste vertreten«, sagt er. »Wir bringen uns sehr gerne ein, und solange wir uns nicht fachlich widerlegt sehen, machen wir weiter.«

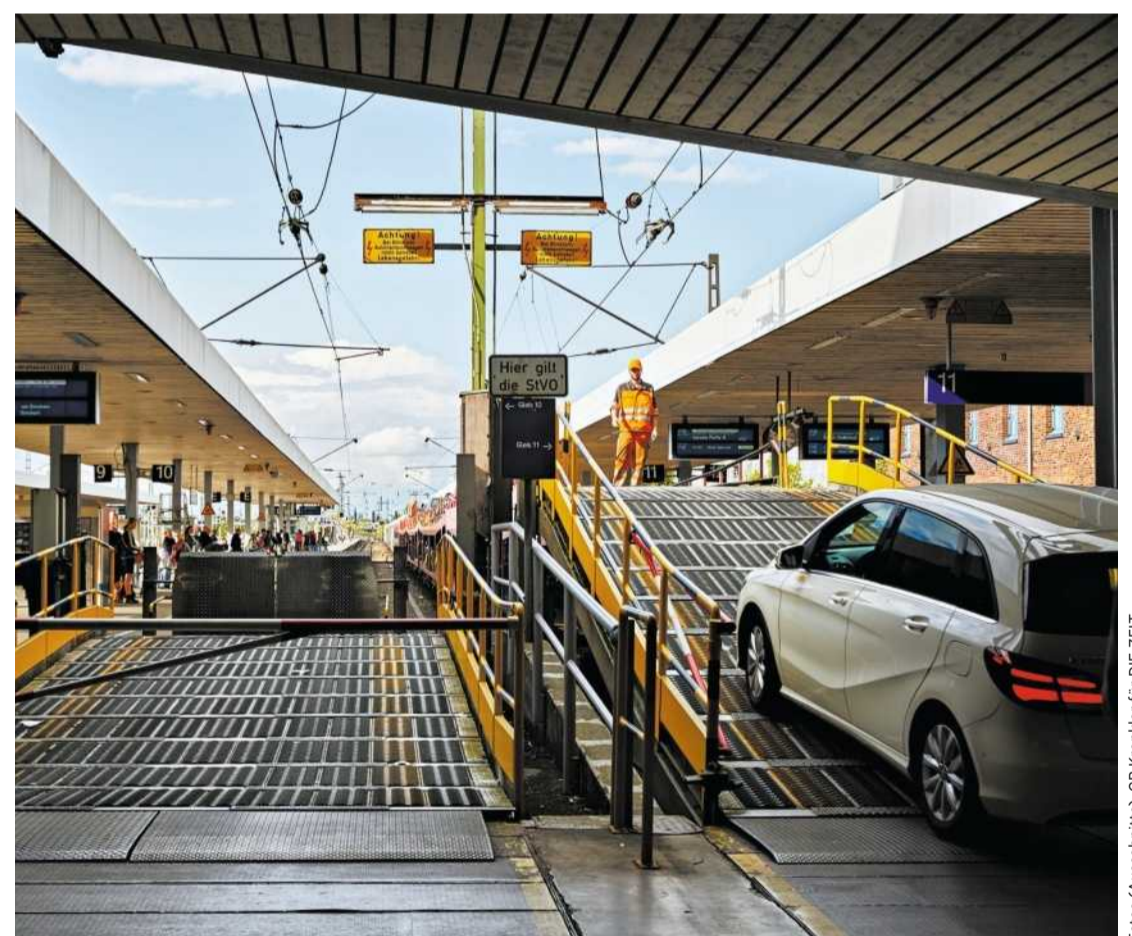


Michael Jung

von der Bürgerinitiative Prellbock Altona kämpft seit Jahren für eine Modernisierung des jetzigen Bahnhofs. »Natürlich haben wir auf das Urteil das eine oder andre Bierchen getrunken oder die Damen auch einen Sekt«, sagt er. »Aber uns geht es nicht ums Jubilieren, sondern um die sachliche Arbeit.«

Die Verladestation

für Autoreisezüge am Bahnhof Altona. Am neuen Bahnhof Diebsteich ist eine solche Einrichtung nicht geplant, die Bahn hat versprochen, an anderer Stelle wieder eine einzurichten. Doch diese Zusage war dem Oberverwaltungsgericht zu vage – es stoppte die Pläne zur Verlagerung des Altonaer Bahnhofs.



Fotos (Ausschnitte): CP Krenker für DIE ZEIT



Barbara Huber

verteilt Flugblätter gegen die Bahnhofsverlagerung. Über 20 Jahre lang hat sie als Bahngangstellers als Passagiere im Autoreisezug bedient. Dann stellte die Bahn das Angebot ein – sie und ihre Kolleginnen und Kollegen wurden entlassen. Dass jetzt die Ferngleise in Altona abgebaut werden, ärgert sie.