

POLITIK AM MENSCHEN VOR  
VERLEGUNG DES ALTONAER  
DES ALTONAER BAHNHOFES  
BAHNHOFES NACH DIEBSTEICH  
NACH DIEBSTEICH BAU-IRR  
DIEBSTEICH BAU-IRR  
BAU-IRR BAU-IRR  
S-CHAOS VERKEHRS-CHAOS  
S-CHAOS VERKEHRS-CHAOS  
ZERSTÖRUNG VON GÄRTEN  
VON GÄRTEN UND GRÜN  
UND GRÜN ZERSTÖRUNG  
POLITIK AM MENSCHEN VOR  
AM MENSCHEN VORBEI POLITIK  
VORBEI POLITIK AM MENSCHEN  
VERLEGUNG DES ALTONAER

Ein Blick auf den Bahnhof Hamburg-Altona am 27. Juni 2016.  
Rechts hält ein ICE-Zug auf Gleis 12, im Hintergrund fährt ein weiterer gerade auf der „Quietschkurve“, der jetzigen Begrenzung der „Neuen Mitte Altona“ Rund um den Wasserturm könnten mit Gewissheit in einem 2. Bauabschnitt Wohnungen entstehen, wenn der Alternativvorschlag der Bürgerinitiative statt einer Diebsteich-Neubaustation umgesetzt würde



# UMGESTALTUNG BAHNHOF HAMBURG-ALTONA

**EINE UNTERSUCHUNG, WIE STÄDTEBAULICHEN,  
BETRIEBLICHEN UND VERKEHRLICHEN BELANGEN  
GLEICHERMASSEN GEDIENT WERDEN KANN**

## ■ ANLASS

Die Freie und Hansestadt Hamburg (Stadt) und die Deutsche Bahn AG (Bahn) planen, den oberirdischen Fern- und Regionalbahnteil des heutigen Bahnhofs Hamburg-Altona (Altona) aufzugeben und durch Erweiterung der jetzigen S-Bahn-Station Diebsteich (Diebsteich) zu ersetzen. Die Stadt plant auf den frei werdenden Flächen teils Wohnungsbau, teils Grünflächen, Altona soll nur S-Bahn-Station bleiben. Die Bahn begründet den Nutzen der Maßnahme weitgehend durch betriebliche Vorteile zum Einsetzen und Abstellen von Zügen.

## ■ KOMFORTEINBUSSEN FÜR FAHRGÄSTE UND PENDLER

Nicht berücksichtigt sind bei den Planungen zur „Verlegung“ des Fernbahnhofs nach Diebsteich jedoch zentrale Punkte, die doch gerade den Vorteil einer Station am jetzigen Standort ausmachen: die **Nutzerfreundlichkeit für die Fahrgäste** (Nutzer).

## ■ ALTONA HEUTE BIETET BESTE ERREICHBARKEIT:

- » Fußläufig für mehrere zehntausend Anwohnern gut zu erreichen
- » durch fünf S-Bahn-Linien und gut 15 Buslinien optimal an den ÖPNV angebunden. Damit ermöglicht Altona im Gegensatz zu Diebsteich die
- » Möglichkeit zur Weiterfahrt in Fern- und Regionalzügen mit max. einem Umstieg für ca. eine Viertelmillion Einwohner des westlichen und südwestlichen Einzugsgebiets
- » Altona als einzige wirklich barrierefreie Fern- und Regionalbahnstation Hamburgs bindet auch eingeschränkt bewegliche Fahrgäste bequem an das örtliche **Ärztzentrum** an, das wegen seiner zahlreichen Fachärzte auch viele Patienten aus dem nördlichem Umland Hamburg aufsuchen
- » Ein **Parkhaus** ist ebenso vorhanden wie die Anlagen zur Be- und Entladung der **Autoreisezüge** und
- » das unmittelbare Umfeld besticht durch sein vielfältiges gastronomisches und Einkaufsangebot, da der Bahnhof zwischen zwei beliebten **Fußgängerzonen** liegt.
- » **Pendler** mit Zielen in Altona oder im Westen und Südwesten Hamburgs, z. B. die **Airbus-Mitarbeiter**, müssen in Altona einmal weniger umsteigen als über Diebsteich. Daraus – und aus der längeren Streckenführung – ergibt sich für sie eine mindestens **10 Minuten längere Fahrzeit**.
- » Der heutige Umstieg von Bewohnern der **Elbvororte an der S1 nach Wedel** würde zur Vermeidung eines weiteren Umsteigens zu den ost- oder südwärts fahrenden Fernzügen statt wie heute in Altona sicherlich im Hauptbahnhof Hamburg stattfinden und die dort schon heute **prekären Umsteigebedingungen** weiter verschärfen.

**Alle genannten Punkte legen nahe, den Bahnhof komplett in seiner jetzigen Lage zu belassen und damit alle bisherigen Funktionen an Ort und Stelle aufrechtzuerhalten.**

**Eine Aufteilung auf zwei Standorte bietet diese Nutzerfreundlichkeit nicht mehr.**

## ■ MANGELHAFTER TRANSPARENZ BEI DER PLANUNG

Aufgrund seines mehrfach höheren örtlichen Reisenden-Aufkommens und weitaus mehr Umsteigern erfüllt Altona die Voraussetzungen **nach GG Art. § 87e (4)** wesentlich eher als Diebsteich mit seinem marginalen Ortsaufkommen und – nach DB-eigenen Schätzungen – der halben Umsteigerquote. Die örtlichen Gegebenheiten im Umfeld des Bahnhofs Diebsteich lassen nicht zu, dass durch den vorgesehenen (wenngleich noch nicht spezifizierten) Neubau von Büros und Wohnungen die zusätzliche Viertelmillion potentieller Direktnutzer entsteht. In diesem Fall gilt das **vorhandene Verkehrsbedürfnis nur für Hamburg-Altona** als Grundvoraussetzung zum Weiterbetrieb der Bahn anstatt einer Aufgabenteilung mit Diebsteich.

Dass der Bahnhof Hamburg-Altona zu den 20 meistfrequentierten Stationen Deutschlands zählt, zeigt seine große Bedeutung. Aktuelle und genaue Zahlen fehlen zwar, denn leider geben öffentliche Stellen **keinerlei Auskunft über neuere Verkehrszahlen**, einige bekannte sind veraltet. Obwohl dies behördliche Aufgaben wären, ist der interessierte Bürger hier auf eigene Ermittlungen angewiesen. Ebenso fehlen Angaben über Verkehrsbeziehungen. So liegt **keine Verkehrsstromanalyse** vor, weder für das heutige Altona noch für die Station Diebsteich nach ihrem Ausbau.

Das gilt auch für ein zukünftiges **Betriebsprogramm** der Bahn, das am Diebsteich schon infolge der baulichen Einschränkungen notwendig wird (nur 6 Bahnsteiggleise, dabei zwei als Durchfahringleise nur zum Kurzhalt geeignet), für Altona wäre es wünschenswert. **Wesentlich mehr Zukunftsperspektiven** bietet da Altona mit 8 Bahnsteigkanten sowie weiteren zwei örtlich getrennten autarken Durchfahringleisen. Dazu dient Altona als Puffer für das Bereitstellen oder Abräumen der in Hamburg beginnenden bzw. endenden Züge. Das **sichert dem Fahrgast entspanntes Ein- oder Aussteigen** im Gegensatz zum hektischen Getriebe eines nur kurz haltenden Zuges wie am Diebsteich oder am Hauptbahnhof.

Ein weiterer Vorteil Altonas ist seine Funktion als **Reservebahnhof**. Bei Betriebsstörungen kann Altona als Wendestation einspringen, wie es immer wieder vorkommt, während Diebsteich dies mangels Gleiskapazitäten nur sehr begrenzt könnte und somit die **Erreichbarkeit Schleswig-Holsteins eingeschränkt** wäre.

## ■ TECHNISCHE MODERNISIERUNG JA – VERLEGUNG NEIN

Natürlich muss der Bahnhof technisch instandgesetzt und notwendige Reparaturen müssen nach jahrelanger Vernachlässigung dringend ausgeführt werden.

Bei der Renovierung lassen sich sowohl die baulichen Instandsetzungen an den Bahnsteigen mit Neubau des „Lessingtunnels“ (Julius-Leber-Gleisunterführung) zur Erweiterung mit Zugang zu den Bahnsteigen auch von Norden aus der „Neuen Mitte Altona“ und damit ihrer einzigen fußläufigen Bahnanbindung einrichten, als – und das ist noch wesentlicher – die Gleisanlagen parallel westwärts an die S-Bahn-Gleise verlegen Da die Ertüchtigung vermutlich schnell machbar ist, kann die Erweiterung der Wohnbebauung eher stattfinden

Aufgrund der erweiterten Kapazität der separat verlaufenden Verbindungsbahn – einem berüchtigten eisenbahnbetrieblichen Nadelöhr – ergibt sich durch Anpassung der Gleisverbindungen für die Bahn sogar ein flüssigerer Betriebsablauf. Das ist möglich, weil kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrten mit Erreichbarkeit sämtlicher Gleise Altonas aus allen bzw. in alle Richtungen hergestellt werden können.

### **Altona zeitweilig ganz ohne Bahnanbindung?**

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist bei dem durch die Bahn beantragten Planfeststellungsverfahren nicht beachtet worden: Die Bahn hat keinen Nebeneinanderbetrieb des heutigen Bahnhofs mit der neuen Station am Diebsteich vorgesehen. Daher impliziert sie die Aufgabe samt Abriss des oberirdischen Bahnhofsteiles Altona ohne Würdigung eines von ihr oder der Stadt nicht zu beeinflussenden **Entwicklungsverfahrens**, das nach § 11 des AEG bei dauernder Einstellung des Betriebs einer Strecke **zwingend vorgeschrieben** ist.

Beginn bzw. Ende dreier zweigleisiger Strecken sind die Prellböcke im Bahnhof Altona, die nicht mehr erreicht werden würden. Die Entwidmung ist durch den Betreiber der Strecken nach bestimmten Kriterien zu beantragen. Die volle Betriebsfähigkeit der Anlagen in Altona mit allen Streckenverbindungen ist also bis zu dem Zeitpunkt vorzuhalten, zu dem feststeht, ob ggf. ein Nachfolger die Infrastruktur von der DB AG übernimmt. Einen zusätzlichen Endbahnhof für die eigenwirtschaftlich betriebenen (Fern-) Züge könnte sich die Bahn bauen, sie muss aber die Infrastruktur – hier Altona – weiterhin anderen Zug-Betreibern bis zu einer eventuellen Übernahme durch ein anderes Infrastrukturunternehmen bereitstellen und für die Beibehaltung der Gleisverbindungen von Altona an die vorhandenen Streckengleise sorgen.

Das wiederum führt nicht daran vorbei, sich um das Eigentum an Grundstücken, an den Immobilien usw. zu kümmern. Die Bahn hat die Grundstücksflächen in Altona südlich ihrer Planfeststellungsgrenzen an die Stadt verkauft bzw. vorgesehen (zumindest müssen wir dies wegen nicht zu erhaltender Informationen unterstellen). Die weit unter dem Grundstückswert wohl erfolgte Übertragung für etwa 40 Millionen Euro schließt für die Stadt ein, das Gelände zu sanieren (Dekontamination),

den Abriss nicht mehr benötigter ober- wie unterirdischer Anlagen, das Einebnen von Dämmen usw. Nach vagen Schätzungen kommen dafür mehr als 100 Millionen Euro in Betracht, so dass die Stadt Kosten von mindestens 150 Millionen Euro zu tragen hat.

Der Öffentlichkeit wurden hinsichtlich dieses Vertrages keine genauen Angaben gemacht, so dass derzeit für den Bürger nicht feststellbar ist, wer die laufenden Unterhaltungskosten an bspw. den Immobilien trägt. Vollends unklar ist die Situation mit Blick auf die Gleisanlagen, den Oberbau der Bahn, da der DB Netz AG zwar die Betriebsrechte (und –pflichten) von der Stadt übertragen wurden, Genaueres jedoch nicht bekannt ist. Diese Konstellation, dass das Eigentum an Bahnanlagen andere Eigentümer als die Bahn besitzen, gibt es auch woanders, bspw. in Bezug auf die Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal. Die Bahn hat nach dieser Sachlage die Betriebsfähigkeit sicherzustellen: Wer zahlt oder auch mögliche Umbauten finanziert, ist von der Öffentlichkeit nicht feststellbar.

Die eigentlichen Kosten des Bahnhofs-Umbaus am Diebsteich, die die Bahn für die Ausführung der beantragten Arbeiten der Planfeststellung tragen muss, belaufen sich nach Angaben der Bahn auf rund 350 Millionen Euro. Davon wird nur ein Bruchteil von der Bahn selbst getragen, das meiste ist wegen der von ihr festgelegten Definition als „Neubaumaßnahme“ nach Finanzierungsvereinbarungen direkt von staatlichen Stellen und somit **vom Steuerzahler zu tragen**. Gleichzeitig aber stellt die Bahn fest, dass es sich um die „Verlegung“ des Bahnhofs Altona auf dessen Gelände handeln soll. Insgesamt ist von Bahn und Stadt bei diesem Projekt – nur bahnspezifisch – eine Mindestsumme von einer halben Milliarde Baukosten aufzubringen. Dazu kommen für die Stadt noch weitere Posten als Infrastrukturmaßnahmen, wie z. B. neue Straßen- und Wegeverbindungen, Einrichtung von Omnibuslinien, Ver- und Entsorgungsleitungen und anderes, so dass das Gesamtprojekt eines neuen Diebsteich-Bahnhofs bald eine Dreiviertelmilliarde kosten würde, weitgehend vom Steuerzahler zu leisten.

Über solche Zusammenhänge schweigt sich der Planfeststellungsantrag aus: **„Kosten sind nicht Teil der Planfeststellung“ heißt es lapidar**. Von der Stadt sind bislang keinerlei Angaben gemacht worden. Eine Anpassung des heutigen Hamburg-Altona mit Verlegung der Gleise nach Westen und Neuordnung des Gleisfeldes samt Ertüchtigung bzw. Erneuerung der notwendigen Verbindungsgleise an das Bestandsnetz lässt infolge des geringeren Aufwands darauf schließen, dass der **Verbleib des Bahnhofs Altona mit Weiterbetrieb an alter Stelle erheblich kostengünstiger auszuführen wäre**.

## ■ VORTEILE DES ALTERNATIVEN PLANUNGSVORSCHLAGS FÜR FAHRGÄSTE, STADT UND BAHN

Diese Darstellung zeigt, dass die Betriebsaufgabe des Fern- und Regionalbahnhofs in Altona sowohl für die Stadt (evtl keine weitere Bebauung in der „Neuen Mitte Altona“) als auch für die Bahn (Betrieb zweier Bahnhofsanlagen) mit großen Unwägbarkeiten verbunden ist. Dem Fahrgast als Hauptbetroffenen sollte man die vielen geschilderten Nachteile auf S. 1 nicht aufzwingen. Für den Fahrgast wird heute Personenbeförderung durchgeführt, rein betriebswirtschaftliche Gründe der Bahn haben dem gegenüber zurückzustehen und sind im Übrigen nicht als diskriminierungsfreie Begründung für öffentliche Planungen anzusehen.

Dass die von der Bahn angeführten betriebswirtschaftlichen Gründe nicht zutreffen, ist durch notwendige Zusatzhalte weiterer Züge mit Mehrenergieverbrauch wegen zusätzlicher Anfahrten am Diebsteich erwiesen und damit kein hinreichender Grund zum Bau der Ersatzstation. Der **Zugewinn für die Bahn** bei Ausführung des Kompromissvorschlages entsteht vor allem durch einen **flüssigeren Betriebsablauf für Durchgangsfahrten**, die unbehindert von ein- bzw. auszusetzenden Zügen durchgeführt werden können.

Auch die Stadt Hamburg trägt einen entscheidenden Vorteil davon, sofern sie sich unserem alternativen Planungsvorschlag anschließt: Sie kann sicher sein, bei nur wenig Einschränkung der Baufläche einen 2. Bauabschnitt der „Neuen Mitte Altona“ ausführen lassen zu können. Eher wird es auch gehen. Voraussetzung ist dafür lediglich, dass die Ein- und Ausfahrgleise parallel zu den jetzigen der S-Bahn verlegt werden. Weil es sich bei der Veränderung der Gleisanlagen um einen bedeutenden Eingriff in die Substanz des Gleisbildes handelt, kommt den Lärmschutzmassnahmen dieselbe Beachtung zu wie bei Neubauten.

Willkommener Nebeneffekt für alle zukünftigen Nutzer der Neuen Mitte Altona: Die von Fern- und Regionalzügen benutzte Eingleisbrücke, auch **Quietsch- oder Kreischkurve** genannt, stellt heute die Grenze des ersten Bauabschnittes dar und müsste als Fahrmöglichkeit erhalten bleiben, bis entweder eine Entwidmung durchgeführt ist oder ein anderer Infrastrukturbetreiber bereit ist, Änderungen am Gleisbild vorzunehmen. Da heutzutage nicht feststeht, wie eine Weiternutzung erfolgen würde, ist ein 2. Bauabschnitt nur bei Akzeptanz des Weiterbetriebes mit verschlankter Gleisanlage mit Weiterutzung des Bahnhofes in Altonas Zentrum sicher. Und es quietscht nicht mehr in der Kurve ...



## ■ BEHINDERUNGEN IM S-BAHNHOF DIEBSTEICH – AUCH NACH NEUBAU

Im Zusammenhang mit den Fern- und Regionalbahnsteigen sollen auch die S-Bahn-Anlagen am Diebsteich verändert werden, Es bliebe weiterhin ein Bahnsteig für beide Richtungen, nördlich gäbe es ein Wendegleis. Um den erhöhten Umsteigeverbindungen Rechnung zu tragen, würden vier S-Bahn-Linien den S-Bahnsteig in der Hauptverkehrszeit bedienen – eine, wohl die geplante S4, wendete dort von/nach Richtung Hamburg Hbf. Es dürfte im durchschnittlichen 2 ½-Minuten-Abstand der Züge zu betrieblichen Behinderungen kommen, einerseits durch zeitweise hohen Fahrgastandrang, andererseits durch die Abhängigkeit, dass wendende Züge auch die Gegenrichtung bei Unregelmäßigkeiten mitbeeinflussen. Ein weiteres Problem überhaupt aber wäre, dass mit pünktlichem Verkehren der Züge kaum gerechnet werden könnte, weil die vorgesehene S-Bahn-Planung dieser neuen S4 an drei Stellen enge Fahrplanzeiten mit „Zwangspunkten“ hätte und bei ihrer vorgesehenen Führung Behinderungen aller 7 oder 8 S-Bahn-Linien auslöste. Schon etwas mehr als 2 Minuten Verspätung nur eines Zuges brächte für die Stunden der Hauptverkehrszeit den pünktlichen S-Bahn-Betrieb zum Zusammenbruch. Falls Altona Endstation dieser Linie würde, gäbe es noch zwei Zwangspunkte, die Unpünktlichkeitsquote verminderte sich um den Faktor „hoch 2“, bedeutend genug bliebe der Verspätungsfaktor dennoch. Das sind allgemeine Auswirkungen der verfehlten (Schienen-) Verkehrspolitik Hamburgs.

## ■ FAZIT

Man sieht an diesen Ausführungen, dass die Aufgabe des Fern- und Regionalbahnteils von Hamburg-Altona mit vielen Unbequemlichkeiten und Unwägbarkeiten verbunden ist – verbessert wird für die meisten Nutzer bei Ausführung der Diebsteich-Bahnofspläne nichts.

Die Eisenbahn verliert weitere Zuverlässigkeit durch weniger Zeitpuffer und durch geringere Gleiskapazitäten. Die Stadt kann nicht sicher sein, überhaupt weitere Wohnbebauung in Altona als 2. Bauabschnitt der „Neue Mitte Altona“ durchführen zu können.

Wenn auch in den Planfeststellungsunterlagen die rein technische Planung des Diebsteich-Bahnhofs nur wenige Ungereimtheiten enthält, so ist mit ungenügender, rein betrieblich bedingter, nicht zwingend notwendiger „Begründung“ kaum vorstellbar, dass täglich viele tausend Reisende Zeitverluste und Unbequemlichkeiten hinnehmen müssen.

Der Vorschlag zur Umgestaltung des heutigen Bahnhofs Hamburg-Altona hingegen bringt allen Beteiligten Vorteile – die **Fahrgäste sparen Zeit und Wege, die Bahn hat flexiblere und zuverlässige Betriebsabwicklung, die Stadt kann sicher und schneller den Wohnungsbau aufnehmen.**

**Zusammengefasst: Es wäre unwirtschaftlich, unverantwortlich und für die Fahrgäste mit erheblichen Nachteilen verbunden, den heutigen Fern- und Regionalbahnhof Altona zugunsten der geplanten Verlegung nach Diebsteich aufzugeben. Daher ....**

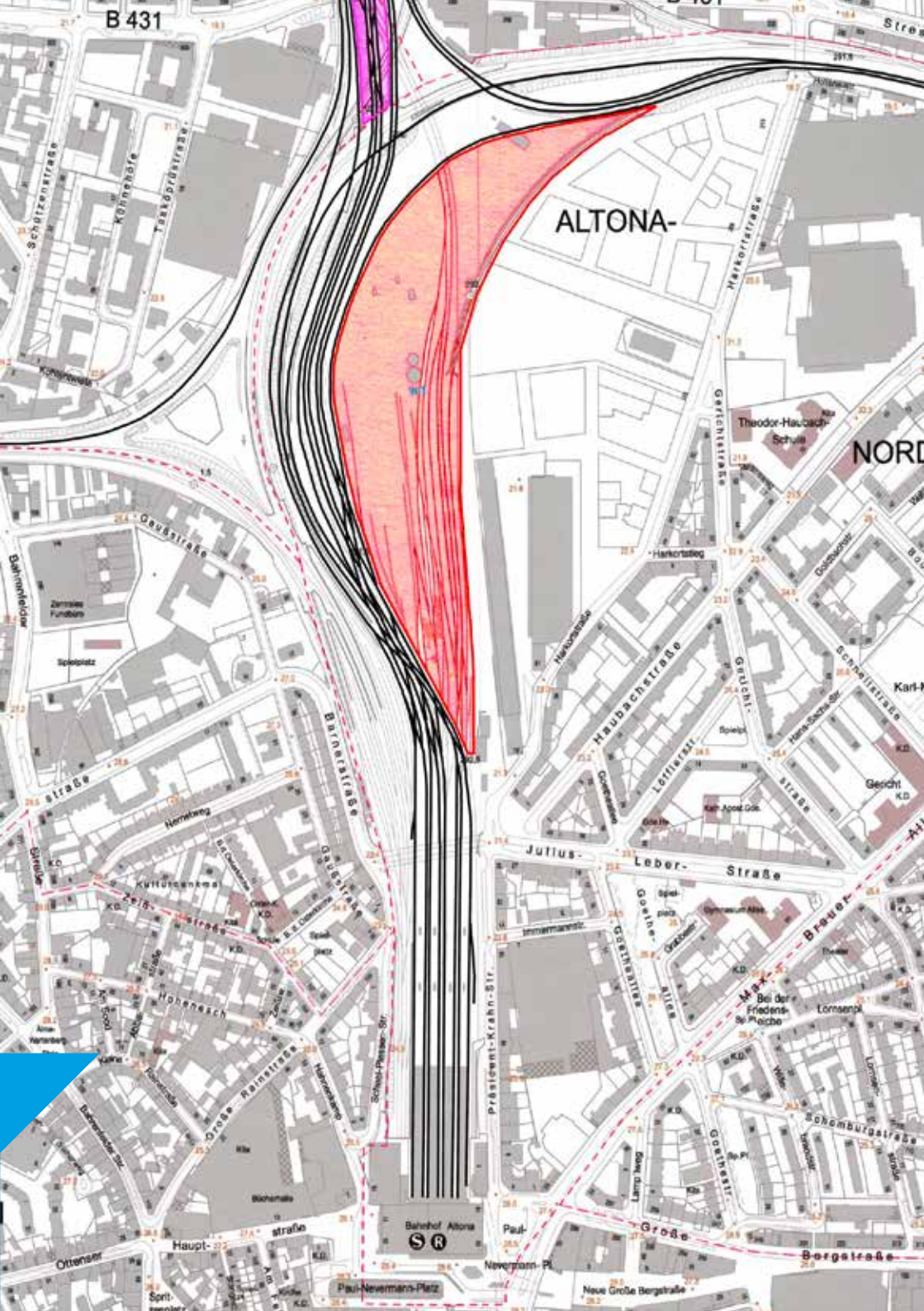
## HÄNDE WEG VON MASSNAHMEN ZUR TEILUNG DER AUFGABEN DES BAHNHOFES HAMBURG-ALTONA!

### UNSER BAHNHOF BLEIBT, WO ER IST!

Nach den Vorstellungen der Bürgerinitiative könnte Bahnhof Hamburg-Altona am heutigen Ort verbleiben. Mit Anpassung der Bahnanlagen kann ein zweiter Abschnitt der „Neuen Mitte Altona“ (rot eingefärbt) – mit Bahnanschluss! – gebaut werden.

Die violette Farbe zeigt die nach Norden verlegten Flächen der Abstellanlagen des Bahnhofes, die dem Wohnungsbau weichen.

B 431



ALTONA-

NORD

Bahnhof Altona  
SR

Paul-Neumann-Platz

Neue Große Bergstraße

