

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Herrn
Michael Jung
Bürgerinitiative „Prellbock Altona“
Grabbestr. 6
22765 Hamburg

3. November 2017

Sehr geehrter Herr Jung,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 02. Oktober 2017, in dem Sie auf die Nachteile für Schleswig-Holstein hinweisen, die durch eine Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich entstehen könnten.

Zu Ihren angeführten Punkten nehme ich gern Stellung:

Für Reisende im fußläufigen Umfeld des jetzigen Bahnhofs Altona entsteht tatsächlich ein Umsteigezwang auf die S-Bahn oder den Bus in Altona-Nord. Gleichzeitig erhöht sich die Erreichbarkeit des Bereichs Altona durch die Möglichkeit des Halts aller Züge im neuen Bahnhof Altona-Nord. Im Gegensatz zum jetzigen Bahnhof Altona wird der neue Bahnhof Altona-Nord von allen auf Hamburg zulaufenden Regionalverkehrslinien angefahren werden können, also auch von den heute kurz vor Altona zum Hauptbahnhof abbiegenden Linien. Damit erhöht sich die Auswahl der Züge deutlich, da insbesondere auch von den Regionalexpress-Linien aus Richtung Kiel / Flensburg ein Halt im Hamburger Westen bedient werden kann.

Im Gegensatz dazu steht die Entfernung zwischen dem neuen Bahnhof und dem jetzigen Busbahnhof in Altona. Die Tatsache, dass heute viele Buslinien nur bis Altona verkehren, spricht jedoch nicht gegen den neuen Standort Altona-Nord. Vielmehr sollte zusammen mit der Stadt Hamburg und dem HVV darauf geachtet werden, dass die Busverknüpfung, insbesondere auch zu Arbeitsplatzschwerpunkten wie Airbus, auch am neuen Bahnhof Altona-Nord auf hohem Niveau erfolgen kann.

Der Bahnhof Altona-Nord kann im selben Maße wie der jetzige Bahnhof Altona zum Wenden von Fernzügen genutzt werden. Aufgrund der geographischen Lage Hamburgs werden dort endende Fernzüge jedoch in der Regel direkt zur Behandlung nach Langenfelde oder Eidelstedt überstellt. Dies kann in Zukunft direkt ohne Fahrtrichtungswechsel und damit deutlich zeitsparender abgewickelt werden.

Der geplante Spurplan von Altona-Nord sieht unter anderem separate südliche Wendegleise vor. Dadurch ist es möglich, im Falle von Störungen auf der Verbindungsbahn den Regionalverkehr komplett in Altona-Nord wenden zu lassen.

Die Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofs ist unabhängig von Altona oder Altona-Nord aufzulösen. Durch den Bau der S4 wird der Hamburger Hauptbahnhof von ca. 50 Zugfahrten der Linie RB 81 entlastet. Die freiwerdenden Kapazitäten können von anderen Zügen des Nah- und Fernverkehrs genutzt werden.

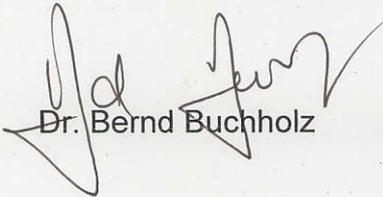
Das Regionalzugangebot zwischen Hamburg und Bad Oldesloe kann nicht mehr weiter ausgebaut werden. Bereits heute muss Stunden, in denen der Eurocity nach Kopenhagen verkehrt, der Viertelstundentakt der Regionalbahnen ausfallen. Mit zunehmendem Fern- und Güterverkehr nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung ist mit einem weiteren Anstieg dieser Verkehre und damit ohne eine S4 mit steigenden Problemen für den Nahverkehr zu rechnen. Die Fahrzeiten der S4 zum Hamburger Hauptbahnhof sind unwesentlich länger als heute im Regionalverkehr. Für Ziele in der Hamburger Innenstadt verkürzt sich die Fahrzeit durch den Entfall des Umstiegs sogar.

Die genannten LuFV Mittel, die für den neuen Bahnhof in Altona-Nord eingesetzt werden, sind ländergebunden und könnten daher nicht in Schleswig-Holstein für andere Projekte eingesetzt werden.

Mit dem neuen Bahnhof in Altona-Nord besteht erstmals die Möglichkeit, in großem Maßstab Umsteigevorgänge zum Fernverkehr der Achsen Kiel – Hamburg, Flensburg – Hamburg und Westerland – Hamburg vom Hauptbahnhof nach Altona-Nord zu verlegen.

Das Land Schleswig-Holstein hat möglich seine Interessen in die Planungsverfahren eingebracht. Aufgrund der o.g. Argumente teile ich Ihre Befürchtungen nicht.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Bernd Buchholz