



Verlegung des Fernbahnhofs  
**Wir schaffen Platz für Altona**

# Verlegung des Fernbahnhofs – Wir schaffen Platz für Altona

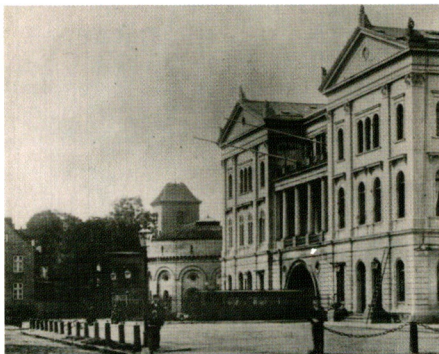
Der Bahnhof Hamburg Altona ist ein fester Bestandteil des Stadtbildes und Reisenden aus ganz Europa ein Begriff. Mittlerweile über 100 Jahre alt, ist er aber den Anforderungen, die bis zu 130.000 Reisende pro Tag stellen, nicht mehr gewachsen. Deshalb wird der Fernbahnhof in den Norden Altonas verlegt, während der S-Bahnhof am bisherigen Standort bestehen bleibt. Dies bringt die dringend benötigten zusätzlichen Kapazitäten – und schafft neuen Wohnraum für Hamburg.

## Projektbeschreibung

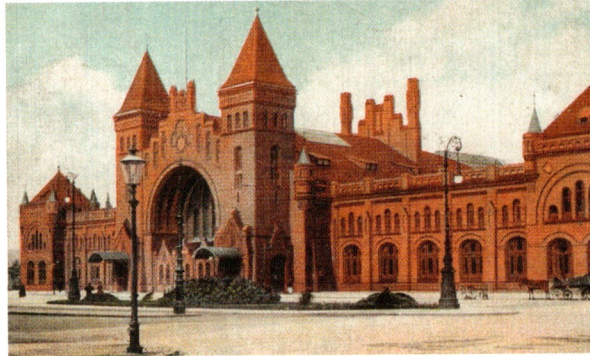
Gleisanlagen, Gebäude und weitere Bauwerke des bisherigen Bahnhofs Altona müssten in den kommenden Jahren aufwändig und kostspielig saniert bzw. neu gebaut werden. Außerdem liegt der Nutzungsgrad der Anlagen derzeit bei lediglich 60 Prozent und die Konstruktion als Kopfbahnhof erfordert einen – verglichen mit Durchgangsbahnhöfen – sehr hohen Zeit- und Personalaufwand.

Zudem muss der Hamburger Hauptbahnhof entlastet werden – eine Aufgabe, die Altona nur mit einem leistungsfähigen Fernbahnhof erfüllen kann.

Nach sorgfältiger Abwägung ist die Deutsche Bahn 2014 zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Neubau des Altonaer Fernbahnhofs an anderer Stelle die wirtschaftlich und betrieblich günstigere Lösung im Vergleich zur Sanierung der alten Anlagen darstellt. Deswegen zieht der Bahnhof in den kommenden Jahren innerhalb von Altona an die Stelle des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich um. Dort entsteht ein neuer Fernverkehrsbahnhof samt Empfangsgebäude. Der neue Bahnhof wird komplett barrierefrei sein, alle Bahnsteige sind künftig stufenlos zu erreichen.



Südseite des dänischen Bahnhofs, an der Palmaille (um 1880)



Postkartenansicht von der Südseite des fertiggestellten Altonaer Bahnhofs (nach 1896)

Durch den Wegfall von Trassenkonflikten sind die Züge hier künftig deutlich weniger anfällig für Verspätungen. In Diebsteich sind die Fahrgäste zudem besser als bisher an den Nahverkehr angebunden. Für die Anwohner ist besonders von Bedeutung, dass viele Leerfahrten, die am Kopfbahnhof nötig waren, künftig entfallen, das bedeutet weniger Emissionen.

Die Menschen in Altona müssen durch den Umzug außerdem keine Umstellung im Nahverkehr fürchten, denn der S-Bahn-Halt Hamburg-Altona bleibt an alter Stelle bestehen. Dort, wo sich bisher der Fernbahnhof befindet, werden allerdings rund 138.000 Quadratmeter Fläche frei. Die Stadt Hamburg hat dieses Areal von der Bahn erworben, als Teil der „Neuen Mitte Altona“ können hier nun 1.900 weitere Wohnungen entstehen. Insgesamt umfasst das Wohnungsbauprojekt 3.600 Wohnungen, acht Hektar sind für Grün- und Freiflächen vorgesehen.

## Lärmschutz

Grundsätzlich wird sich die Belastung der Anwohner im Bereich des alten Fernbahnhofs durch den Umzug verbessern, da deutlicher Züge den Bahnhof anfahren. Basis für die Lärmvorsorge am neuen Standort

Diebstreich sind die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Darin sind Regeln zur Lärmvermeidung bei Neubauten und wesentlichen Veränderungen von Verkehrswegen sowie verbindliche Grenzwerte festgeschrieben.

Für ein Planfeststellungsverfahren, wie

es seit Dezember 2015 auch für die Maßnahmen in Altona durchgeführt wird, mussten schalltechnische Untersuchungen von einem unabhängigen Gutachter durchgeführt werden. Aus der Höhe der Lärmbelastung und den örtlichen Gegebenheiten wurden konkrete Schallschutzmaßnahmen abgeleitet.

## Umweltschutz

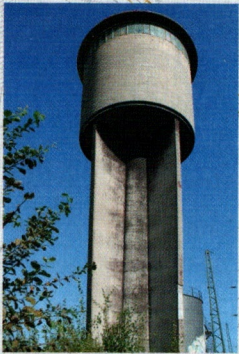
Den rechtlichen Rahmen für die Umweltschutz-Maßnahmen im Projekt geben die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes und des Umweltleitfadens des Eisenbahn-Bundesamts sowie weitere Gesetze und Richtlinien vor. Um sicher zu stellen, dass alle Umweltbelange berücksichtigt werden, wird zu Beginn eines Bauvorhabens eine inhaltlich gesetzlich geregelte und von unabhängigen Gutachtern erstellte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt. Aufgabe der UVS ist es, die Auswirkungen eines geplanten Vorhabens auf Menschen, Tiere, Umwelt und Natur umfassend zu ermitteln, zu analysieren und zu bewerten. Auf Basis der Prüfungsergebnisse erarbeitet die Deutsche Bahn einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB), der letztendlich die Kompensationsplanung mit konkreten Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen beinhaltet.

### Bahnhof Altona (alt)

Auf der Fläche des alten Bahnhofs Altona verbleiben alle Einrichtungen, die für den S-Bahn-Betrieb nötig sind. Außerdem bleiben markante und erhaltenswerte Bauwerke bestehen, die symbolhaft für das Viertel rund um den Bahnhof stehen. Insbesondere sind dies der Bahnwasserturm aus dem Jahre 1955 sowie die Kleiderkammer, die um 1900 erbaut wurde.

### Neubau ESTW und Werkstatt

Alle Gleisanlagen des neuen Bahnhofs werden in ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) eingebunden. Auf dieser Fläche entstehen zudem eine Werkstatt für Leit- und Sicherungstechnik sowie Lagerflächen.



Wasserturm



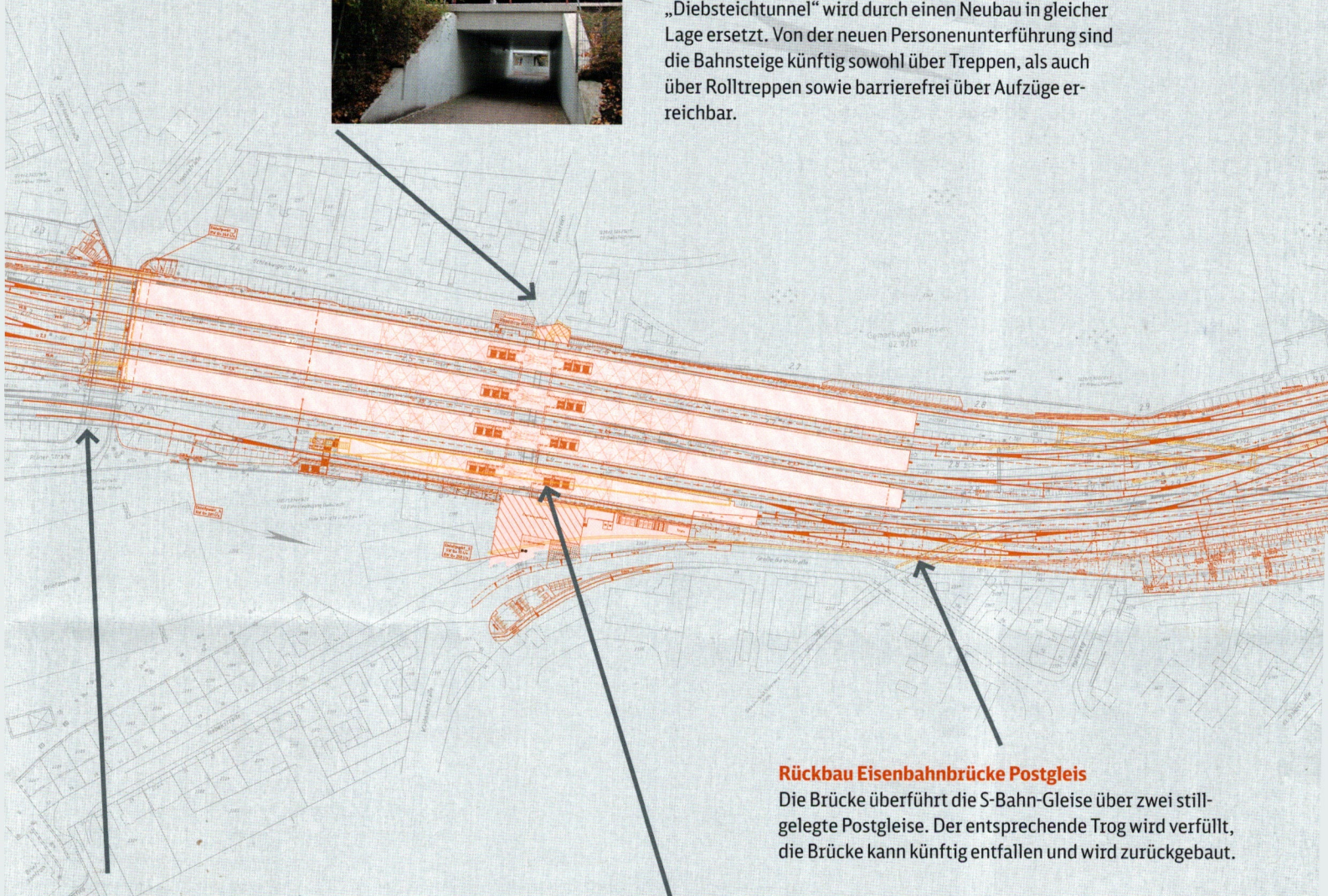
### Rückbau der Eingleisbrücke

Ebenso wie sämtliche Gleisanlagen unterhalb der Eisenbahnbrücke wird auch die Eingleisbrücke in Zukunft nicht mehr benötigt. Beides wird ersatzlos rückgebaut.



### Eisenbahnbrücke Diebsteichtunnel

Die alte, von Fußgängern genutzte Stadtteilverbindung „Diebsteichtunnel“ wird durch einen Neubau in gleicher Lage ersetzt. Von der neuen Personenunterführung sind die Bahnsteige künftig sowohl über Treppen, als auch über Rolltreppen sowie barrierefrei über Aufzüge erreichbar.



### Rückbau Eisenbahnbrücke Postgleis

Die Brücke überführt die S-Bahn-Gleise über zwei stillgelegte Postgleise. Der entsprechende Trog wird verfüllt, die Brücke kann künftig entfallen und wird zurückgebaut.



### Eisenbahnbrücke Plöner Straße

Die Brücke über die Plöner Straße wird im westlichen Bereich an die sechs neu trassierten Fernbahngleise angepasst. Dafür wird sie abgerissen und an gleicher Stelle neu gebaut. Sie erhält große Lichtöffnungen und zwei Raumfugen. Die darunter liegende Fahrbahn der Plöner Straße bleibt unverändert.

### Neubau Bahnhof Hamburg-Altona am Standort Diebsteich

Der neue Bahnhof erhält ein Empfangsgebäude sowie drei Bahnsteige bzw. sechs Gleise für den Fernverkehr und einen Bahnsteig bzw. zwei Gleise für die S-Bahn.

## Daten und Fakten

### Neubau Fernverkehrsbahnhof Diebsteich

- drei Bahnsteige mit sechs Gleisen für den Fernverkehr
- ein Bahnsteig mit zwei Gleisen für den S-Bahn-Verkehr
- Empfangsgebäude

dabei fallen u. a. an:

- ca. 200.000 Tonnen Bodenaushub
- rund 11.300 Holz- und 12.800 Betonschwellen
- etwa 62.000 Tonnen Altschotter
- 15.500 lfd. Meter Schienen, damit ca. 1.600 Tonnen Kernschrott

### Freisetzung von rund 138.000 Quadratmeter Fläche am bisherigen Bahnhof Altona

#### Weitere Neubauten

- ca. 25 Kilometer Gleise
- 48 Weichen
- Elektronisches Stellwerk (ESTW)
- Tankanlage
- Abstellanlagen
- Dienstgebäude DB Netz AG
- Lagergebäude

#### Erneuerung von zwei Eisenbahnbrücken

- Brücke Plöner Straße
- Diebsteichtunnel

#### Rückbauten

- Eingleisbrücke
- Postgleisbrücke
- AKN-Brücke
- Kreuzungsbauwerk Langenfelde

## Kontakt

DB Netz AG  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg  
E-Mail: [altona@deutschebahn.com](mailto:altona@deutschebahn.com)  
[www.bahnprojekt-hamburg-altona.de](http://www.bahnprojekt-hamburg-altona.de)

## Impressum

DB Netz AG  
Theodor-Heuss-Allee 5-7  
60486 Frankfurt am Main  
[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

Fotos:  
DB Netz AG GmbH (Titel, S. 3, S. 4),  
Stadtteilarchiv Ottensen (S. 2 oben),  
Stadtteilarchiv Ottensen-OBV-Archiv  
(S. 2 unten)

Änderungen vorbehalten,  
Einzelangaben ohne Gewähr.  
Stand: Dezember 2015

# Altona und sein Bahnhof – eine Stadtteilgeschichte

## Erster Bahnhof von 1844

Der erste Bahnhof der Stadt Altona wurde 1844 direkt oberhalb eines steilen Abhangs zur Elbe am westlichen Stadtrand errichtet. Bei der Bevölkerung war er wegen des Verkehrslärms schnell unbeliebt, so dass Altonas damaliger Bürgermeister die parallel zur Längsachse des Bahnhofes verlaufende Bahnhofstraße (heute Max-Brauer-Allee) anlegen ließ. Ihre Bebauung schirmte den Bahnlärm ab.

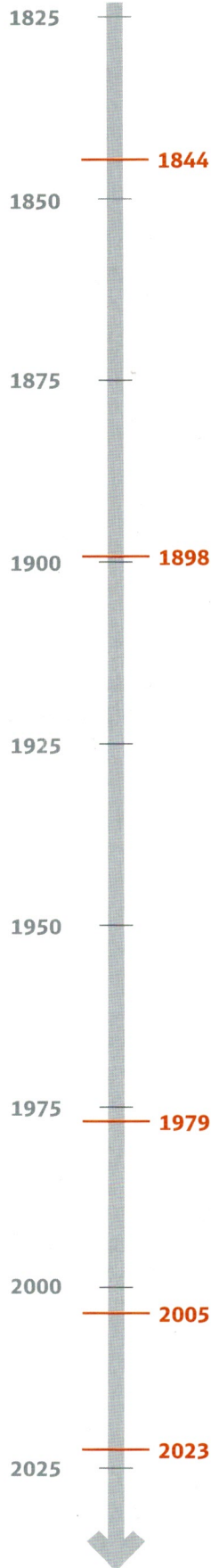
In den 1880er Jahren nahm der Eisenbahnverkehr zu und machte eine Erweiterung des Bahnhofs nötig. Inzwischen hatte jedoch die Bebauung in Altona und Ottensen stark zugenommen und behinderte die Baupläne. Deshalb beschloss man, den Bahnhof etwa 500 m weiter nördlich neu zu errichten. Auf dem freigewordenen Bahngelände zwischen altem und neuem Bahnhof entstand eine große Grünanlage mit seitlichen Hauptverkehrsstraßen, dem heutigen Platz der Republik. An seinen Seiten wuchs in den folgenden Jahren mit zahlreichen repräsentativen Bauten eine großzügige neue Stadtachse.

Den südlichen Abschluss des Platzes bildete das alte Bahnhofsgebäude im klassizistischen Stil. Es erhielt einen zusätzlichen Flügel an der Nordseite und nahm die Stadtverwaltung auf. Das Gebäude ist heute Sitz des Bezirksamtes Altona.

## Zweiter Bahnhof von 1898

Damit der Eisenbahnverkehr weiter laufen konnte, wurde der neue Bahnhof parallel zur Stilllegung des alten in mehreren Phasen von 1893 bis 1898 eingerichtet. Eine Beibehaltung des Kopfbahnhofs war seinerzeit selbstverständlich, da im Dampflokbetrieb ein Lokwechsel unumgänglich war.

Als die Stadt Altona 1938 durch das Groß-Hamburg Gesetz eingemeindet wurde, erhielt der Altonaer Hauptbahnhof den Namen Bahnhof Hamburg-Altona. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof schwer beschädigt, jedoch in den 1950er Jahren in gleicher Form wieder aufgebaut.



## Dritter Bahnhof von 1979

Für die am 1. April 1979 in Betrieb gehende unterirdische City-S-Bahn Hamburg zum Hamburger Hauptbahnhof entstand eine neue viergleisige Tunnelstation. Das Empfangsgebäude aus Backstein im neoromanischen Gründerzeitstil wurde durch einen zweistöckigen Bau aus grauen Betonfertigteilen ersetzt, an den sich südöstlich der Quader einer Kaufhof-Filiale anschloss. Grund dafür war, dass das alte Bahnhofsgebäude den Erschütterungen beim Bau der City-S-Bahn nicht standhalten konnte. Der Tunnel wurde in offener Bauweise errichtet, das Empfangsgebäude wäre in Mitleidenschaft gezogen worden.

## Saniertes Bahnhofsgebäude von 2005

Nachdem der Kaufhof den Standort Anfang der 2000er Jahre aufgegeben hatte, wurde der Komplex bis ins Frühjahr 2006 umfangreich umgebaut.

An der Gebäuderückseite schließt westlich der Gleise ein Parkhaus an, auf der gegenüberliegenden östlichen Seite befindet sich das InterCityHotel Hamburg-Altona.

## Vierter Bahnhof bis Ende 2023

Bereits 2009 wurde eine Vorstudie im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt erstellt, die Entwürfe für die Neubebauung des Gleisgeländes untersucht. Mittlerweile gibt es einen Masterplan für die Bebauung des Geländes. Im April 2011 kaufte eine Projektgesellschaft, die gewerbliche Großimmobilien baut und betreibt, 60.000 Quadratmeter des Geländes von der Holsten-Brauerei; in diesem Plangebiet für einen neuen Stadtteil „Mitte Altona“ werden erstmals Wohnungen gebaut.

Am 1. Juli 2014 gab die Deutsche Bahn bekannt, den Fern- und Regionalbahnhof bis Ende 2023 an den Standort der heutigen S-Bahn-Station Diebsteich zu verlegen. Die Stadt Hamburg hat die Flächen des bestehenden Bahnhofs erworben und der DB bis zur Verlagerung des Fernbahnhofs zur Verfügung gestellt. Nachdem die DB AG Mitte 2014 die Verlegung des Bahnhofes von Altona nach Diebsteich beschlossen hat, finden weitere vorbereitende Untersuchungen der Stadt für die Neubebauung des Gleisgeländes statt.