

# Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 15.11.2016

## und Antwort des Senats

### - Drucksache 21/6714 -

#### **Betr.: Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich statt Altona - eine schlechte Entscheidung für Hamburg**

*Die DB will den Fern- und Regionalbahnhof Altona nach Diebsteich verlagern. Nicht nur in Altona wird diese Verlagerung von vielen Bürger\_innen und Expert\_innen als unsinnig angesehen.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Die städtebaulichen Chancen für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), die sich aus der geplanten Verlegung des Fernbahnhofs ergeben, sind erheblich. Die in den vergangenen Jahrzehnten aufgegebenen betrieblichen Flächen der DB AG im westlichen Herzen Hamburgs können städtebaulich auch in Bereichen entwickelt werden, die bei einem Verbleiben des Fernbahnhofs weiterhin als Bahnanlagen genutzt werden müssten. Dies wird langfristig zu einem neuen Stadtbild in Altona führen und die Attraktivität Hamburgs weiter erhöhen.

Die Entscheidung, den Bahnhof Altona aus betrieblichen Gründen zu verlagern ist eine Entscheidung der DB AG. Der Bahnstufensneubau findet weitgehend auf DB-eigenem Gelände statt. Mit der Aufgabe des Kopfbahnhofes ergeben sich erhebliche Effizienzgewinne und zwar sowohl für die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch für die DB-Netz AG, da hierdurch im Bereich der Fernbahn erhebliche Fahrwege ebenso wie Infrastrukturanlagen (z.B. Gleise, Weichen, Signale) eingespart werden können, ohne dass die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird.

Die Bereitstellung der Züge kann schneller und betrieblich sicherer erfolgen. Dadurch erhöht sich die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes insgesamt. Die Folge ist ein stabiler Fahrplan und eine Verbesserung der Pünktlichkeit. Insgesamt werden Engpassbereiche wie die Verbindungsbahn und der Hauptbahnhof entlastet.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der DB AG wie folgt:

1. *Die DB AG nennt Kosten von EUR 360 Mio. für das Bahnstufenverlagerungsprojekt.*
  - a. *Wieviel davon wird von der DB AG aufgebracht?*
  - b. *Wieviel davon kommt aus Bundesmitteln?*

Die Kosten von 360 Mio. € werden anteilig zu großen Teilen vom Bund aus der sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB AG und aus Eigenmitteln der DB AG im zweistelligen Millionenbereich aufgebracht.

Da die zugehörigen Regularien (LuFV) jeweils zeitlich begrenzt gültig und die Anteile abhängig von der Baudurchführung (z.B. Entsorgungsmengen) sind, kann eine konkrete Aufschlüsselung nicht erfolgen.

- c. *Wer trägt - ggfs. mit welchen Anteilen - mögliche Kostenüberschreitungen?*

Für die Verlagerung des Bahnhofs trägt die FHH kein Kostenrisiko. Etwaige Kostenüberschreitungen würden den Finanzierungsregularien zwischen Bund und DB AG unterliegen.

2. *Die Freie und Hansestadt Hamburg hat der DB AG die freiwerdenden Bahnflächen für EUR 38,8 Mio. abgekauft. War der FHH dabei bewusst, dass der Kauf incl. der aufstehenden Bahnanlagen erfolgt, d.h. die Stadt für den Abriss derselbigen aufkommen muss?*
- a. *Wenn ja, wie hoch werden die Kosten hierfür eingeschätzt?*

Ja. Die Kosten für die Beseitigung der Gleisanlagen und Hochbauten sind in den Wertgutachten mit 4.200.000 € berücksichtigt.

- b. *Wie hoch werden die Kosten der ebenfalls von FHH zu tragenden Beseitigung der Bodenkontaminierung eingeschätzt?*

Siehe Drs. 20/12356 und 20/12372.

- c. *Die DB AG will im Rahmen des Verlagerungsprojektes keine Lärmschutzwände an den S-Bahngleisen bauen. Diese sind aber für die neuen Wohnungen in der Neuen Mitte Altona II erforderlich. Wie hoch sind die Kosten hierfür und wer trägt diese?*

Innerhalb des DB-Vorhabens (Bahnhofsverlagerung) werden Lärmschutzwände im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften im Bereich der Stresemannstraße, Schleswiger Straße, Am Ziegelteich und im 1. Bauabschnitt der Neuen Mitte Altona umgesetzt (Gesamtlänge ca. 2,6 km).

Ob und welche Art von Schallschutzmaßnahmen für den 2. Entwicklungsabschnitt Mitte Altona erforderlich sind, ist derzeit noch nicht bekannt. Dies wird, inklusive der Frage möglicher Kosten und Kostenträgerschaft, im Rahmen der schallschutztechnischen Untersuchungen des dann anstehenden Bauabzugsverfahrens geklärt.

- d. *Wie und wo sind die von Hamburg zu tragenden Kosten von a) - c) in der mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt?*

Die Kosten der FHH sind in der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 2023 bis 2026 zu berücksichtigen.

3. *Die DB AG behauptet, umfängliche Verkehrsuntersuchungen der Bahnhofsverlagerungen durchgeführt zu haben. Es sei u.a. eine Studie von der Firma Intraplan erstellt worden, die die DB AG aber nicht öffentlich machen will.*
- a. *Sind der FHH die Untersuchungen bekannt? Wenn nein, weshalb nicht?*
- b. *Wann wird die FHH die Ergebnisse öffentlich zugänglich machen?*

Die Untersuchungen sind der FHH nur teilweise bekannt (im Übrigen siehe Antwort zu 6.d.). Unterlagen, die die DB AG im Rahmen der Planfeststellung in ihrem Geschäftsbetrieb erstellt hat oder durch Dritte hat erstellen lassen, unterliegen dem Betriebs- und Geschäftsgeheimnis.

- c. *Von wann sind diese Untersuchungen?*

Die Untersuchungen von Intraplan sind nach Auskunft der DB AG in 2012 und 2013 erstellt worden.

4. *Für die Erschließung des Bahnhofsumfeldes am Standort Diebsteich sind umfassende Investitionen für Zuwegung usw. erforderlich.*
- a. *Auf welche Summe werden diese Investitionen geschätzt?*
- b. *Wer wird diese Investitionen finanzieren?*

Aufgrund der städtischen Lage des Bahnhofes soll bei der Anbindung des Bahnhofes der Fokus auf den Nahbereich gelegt werden. Es ist daher beabsichtigt, den Bahnhof gut in das Netz von Linienbus-

sen einzubinden und die Erreichbarkeit auch für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer zu verbessern.

Die Öffentliche Plandiskussion fand am 21. September 2016 statt. Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes können noch keine Angaben zu diesen Fragen gemacht werden.

5. *Bekanntermaßen ist der Standort Diebsteich unzureichend in das ÖPNV-Netz Hamburgs eingebunden.*

Schon heute werden die Stadtteile Bahrenfeld im Westen und Altona Nord im Osten im Bereich Diebsteich mit zwei S-Bahnlinien und den Buslinien 3, 180 und 288 gut erschlossen.

- a. *Wie sieht die geplante ÖPNV-Erschließung des Standorts aus?*

Es wird sichergestellt, dass der künftige Fern- und Regionalbahnhof Altona umfassend an das Schnellbahn- und Stadtbusnetz angeschlossen wird. Im S-Bahn-Bereich erfolgt dies über die Verbindungen Richtung Elbgaustraße, Altona (heutiger Bahnhof), Dammtor und Jungfernstieg (heutige bzw. künftige Linien), im Busbereich über zum Teil neue Verbindungen in Richtung Eimsbüttel/Eppendorf, Stellingen/Eidelstedt sowie Bahrenfeld und Othmarschen/Flottbek.

- b. *Welche zusätzlichen Leistungen müssen beim HVV bestellt werden und welche Zusatzkosten wird das verursachen?*

Das genaue Leistungsangebot der künftig den neuen Fern- und Regionalbahnhof Altona anbindenden ÖPNV-Linien wird ca. ein bis zwei Jahre vor dessen Eröffnung festgelegt. Angaben zu den damit verbundenen Kosten sind somit derzeit nicht möglich.

- c. *Wie sind die geplanten Angebote von Park-and Ride und Langzeitparken?*

Am neuen Bahnhof Altona sollen keine P+R-Möglichkeiten geschaffen werden. Dies entspricht dem Ziel des P+R-Entwicklungskonzepts (siehe Drs. 20/9662), Autofahrerinnen und Autofahrer möglichst früh im Routenverlauf ein Angebot zu machen, auf den ÖPNV umzusteigen. Auch der Standort Altona (heutiger Bahnhof) ist nicht mit P+R-Möglichkeiten ausgestattet. Am neuen Standort sind Plätze für Taxen und Kurzzeitparkerinnen und Kurzparker sowie für Car-Sharing vorgesehen.

- d. *Welche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind hier geplant?*

Im direkten Umfeld des Bahnhofes sind Fahrradabstellmöglichkeiten sowie Flächen für Leihräder vorgesehen. Des Weiteren bestehen Überlegungen, ein Fahrradparkhaus integriert in das Gesamtvorhaben mit herzustellen.

6. *Die DB AG behauptet, die Alternativen „Modernisierung des Bahnhofs am gegenwärtigen Standort“ vs. Schließung des Fern- und Regionalbahnhofs am gegenwärtigen Standort und Verlagerung“ in einer Machbarkeitsstudie sorgfältig miteinander abgewogen zu haben.*
- a. *Sind der FHH die Ergebnisse der Alternativenabwägung bekannt? Wenn nein, weshalb nicht?*
- b. *Wann wird die FHH diese Ergebnisse öffentlich zugänglich machen?*
- c. *Hat die FHH die Ergebnisse der DB AG durch eine\_n neutralen Drittgutachter\_in überprüfen lassen? Wenn nein, weshalb nicht?*

Ja. Die DB AG hat im Rahmen einer Machbarkeitsstudie drei Varianten untersucht, bevor sie die Planungen für die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona aufgenommen und den Planfeststellungsantrag gestellt hat. Die DB AG ist ein Unternehmen des Bundes und unterliegt nicht der Aufsicht durch die FHH. Eine Veröffentlichung der DB-Unterlagen durch die FHH ist nicht vorgesehen.

- d. *Welche Prognosen im Fahrgast- und Kundenaufkommen für die vier Systeme Bus, S-Bahn, Regio- und Fernbahn in Altona liegen dem Senat für 2025 bis 2030 vor?*

Der Senat hat einen Teil der Verkehrsuntersuchung zur Bahnhofsverlagerung von Intraplan (2012) durch die DB AG zur Verfügung gestellt bekommen, der sich auf Fahrgastströme bezieht. Der Prognosezeitraum ist in dieser Untersuchung auf das Jahr 2025 angesetzt. Eine solche Untersuchung für das Jahr 2030 liegt der FHH nicht vor.

- e. *Gibt es dazu Total-Kostenabschätzungen durch den Senat? Wenn ja, bitte darstellen.*

Nein.

7. *Die BSW bzw. der Oberbaudirektor hat umfassende Wünsche an die Neugestaltung des Bahnhofs (zweiter Zugang von der Plöner Straße, andere Bahnsteigdächer, Höhe Bahnhofshalle usw.) gestellt. Die DB scheint nicht darauf eingehen zu wollen.*
- a. *Wie ist der Verhandlungsstand?*
  - b. *Welche Konsequenzen hat eine Nichtberücksichtigung der Wünsche der FHH für die Zustimmung des Senats zur Verlagerung des Fernbahnhofs Altona nach Diebsteich?*
  - c. *Welche rechtlichen Möglichkeiten hat der Senat, wenn er seine Wünsche gegenüber der DB durchsetzen möchte?*

Der Senat äußert sich nicht zu den laufenden Verhandlungen.

8. *Der Bahnhof Diebsteich kann nicht an die Linie S1 angebunden werden. Damit ist der gesamte Hamburger Westen, der durch diese S-Bahnlinie erschlossen wird, vom Zugang zu diesem Bahnhof abgeklemmt und wird daher bis zum Dammtor/Hauptbahnhof durchfahren.*
- a. *Ist dem Senat bewusst, dass dadurch die ohnehin gefährliche Überfüllung am Hauptbahnhof verstärkt wird?*

Die bisher beobachtete Frequentierung der Bahnsteiggleise am Hauptbahnhof führt zwar teilweise zu längeren Umsteigezeiten, ist aber nicht gefährlich.

Die Belastung auf der in der Frage genannten Relation würde mutmaßlich steigen, sofern Fahrgäste aus Richtung Wedel/Blankenese künftig den (umsteigefrei mit der S1 erreichbaren) Hauptbahnhof zum Übergang in die Fernzüge Richtung Süden nutzen. Alternativ steht Fahrgästen aus Richtung Blankenese mit der Station Hamburg Dammtor ein weiterer (mit der S11 ebenfalls umsteigefrei erreichbarer) Fernbahnzugang zur Verfügung. Zum anderen werden von der verstärkten Bedienung des neuen Bahnhofs Altona durch den schnellen Fern- und Regionalverkehr aus Richtung Kiel, Flensburg und Sylt Verlagerungseffekte erwartet, die wiederum zur Entlastung des Hauptbahnhofes führen (z.B. Verlagerung von Umsteigevorgängen vom Hauptbahnhof zum neuen Bahnhof Altona). Auch können die Verkehrsströme zwischen Schleswig-Holstein und dem Hamburger Westen künftig kürzer und schneller über den neuen Bahnhof Altona anstatt dem Hauptbahnhof abgewickelt werden.

- b. *Welche Auswirkung wird dieser Mehrverkehr auf die Pläne zur Kapazitätserweiterung des Hauptbahnhofs haben?*

Der Saldo der unter der Antwort zu 8.a. beschriebenen Mehrverkehrs- und Entlastungseffekte (zusätzliche mit der S-Bahn aus Richtung Hamburger Westen kommende Fernbahn-Umsteiger am Hauptbahnhof und Dammtorbahnhof, zugleich dort weniger aus Richtung Schleswig-Holstein kommende Umsteiger vom Regionalverkehr) wird voraussichtlich nur zu einer geringen Mehrbelastung am Hauptbahnhof führen und dort keine grundlegende Kapazitätserweiterung erfordern. Dies gilt umso mehr, wenn zusätzlich noch die Linie S4 zwischen Altona (neu), Altona (Mitte), Hauptbahnhof und Ahrensburg/Bad Oldesloe sowie die damit verbundenen Entlastungseffekte am Hauptbahnhof realisiert wer-

den (z.B. Entzerrung und Verteilung der Fahrgastströme von der bislang dort beginnenden/endenden Linie RB81 Hauptbahnhof – Bad Oldesloe auf die Stationen der City-S-Bahn).

- c. *Wird der Senat auch die umliegenden Städte und Gemeinden, deren Bewohner\_innen über den Altonaer Bahnhof nach Hamburg einpendeln, in die Verkehrsplanungen einbeziehen? Wenn ja, wie? Wenn nein, weshalb nicht?*

Das Vorhaben ist in der Metropolregion Hamburg und in den Nachbarländern bekannt.

9. *Die Autoreisezuganlagen am gegenwärtigen Bahnhof Altona, die einst aus öffentlichen Mitteln errichtet wurden, werden durch die Bahnhofsschließung funktionslos und würden nach den Plänen von der FHH abgerissen werden.*
- a. *Ist der FHH bekannt, dass andere in- und ausländische Bahnbetreiber\_innen diese Anlagen weiter nutzen wollen? Wenn ja, welche Konsequenzen ergeben sich für die FHH daraus?*
- b. *Wie will die FHH sicherstellen, dass diese öffentliche Bahninfrastruktur nach Rückzug der DB AG aus Altona für dritte Nutzer\_innen funktionsfähig weiter erhalten bleibt?*

Ausreichende Flächen für eine Verladeanlage für Autoreisezüge sind am neuen Bahnhof Hamburg-Altona nicht vorhanden. Die Anlagen zur Autoverladung sind eine Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Es ist Aufgabe der zuständigen Unternehmen und Aufsichts- und Genehmigungsbehörden des Bundes zu prüfen, ob und ggf. wo Ersatz geschaffen werden wird.

10. *Der Altonaer Bahnhof ist der einzige Fern- und Regionalbahnhof in Hamburg, der ebenerdig ohne störanfällige Aufzüge und Fahrtreppen vom Straßenniveau aus erreicht werden kann. Hat die FHH die Bahnhofsschließungspläne je mit den Behindertenverbänden diskutiert und mit diesen abgestimmt?*

Die DB AG plant den Bahnhof Hamburg-Altona nach Maßgabe der Verordnungen der Europäischen Union (insbesondere: Verordnung Nr. 1300/2014 der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität), der gesetzlichen Vorschriften, der einschlägigen technischen Normen, der Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ der DB Station & Service AG sowie des Leitfadens zur Gestaltung von Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen in Schnellbahnhaltstellen der Hamburger Verkehrsverbund GmbH barrierefrei auszuführen.

Durch Aufzuanlagen wird sichergestellt, dass die Bahnsteige barrierefrei erreichbar sind. Die Abstimmung der Planungen zur Barrierefreiheit mit den Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenverbände erfolgt im Rahmen der Genehmigungs- und Entwurfsplanung durch die DB AG.

Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs werden in der Hamburger Verkehrsverbund GmbH gemeinschaftlich von allen beteiligten Gebietskörperschaften koordiniert. Darüber hinaus finden verkehrliche Kooperationen und Absprachen auf Ebenen der Metropolregion Hamburg, im Rahmen der Beteiligung der Länder an der Bundesverkehrswegeplanung und ggf. entsprechenden Knotenuntersuchungen beim Bund, der kontinuierlichen Verkehrsentwicklung und der Fernstraßenplanung statt.