




Aumühle, den 26.4.2016

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Rechtsamt
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg


Einwendungen zu den Planfeststellungsunterlagen für den funktionalen Abbau des Fernbahnhofs Altona und Errichtung eines Fernbahnhofs am Standort Diebsteich



Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Verlegung des Fernbahnhofs Altona an den Standort Diebsteich und Einbeziehung der dortigen -Bahnhofstation einschließlich Umbenennung, sowie die Neubenennung der derzeitigen -Bahnhofstation Altona hat aus unserer Sicht nachteilige Auswirkungen auf die Fahrgäste. Von daher fühlen wir uns betroffen.

Durch die rein betrieblich sinnvolle Verlegung werden jedoch nur die Bahnsteige verlegt. Die zentralen Funktionen Altonas bleiben an ihrem Standort. Zudem erreicht nur ein Teil der -Bahnstrecken, welche zum jetzigen Bahnhof Altona führen, den neuen Bahnhof. Von daher werden die Funktionen **Zentraler Ort** und **Fernbahnanschluss** auseinandergerissen.

Der neue Standort liegt in der Einöde, und das könnte nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand geändert werden. Dazu gehören die Anbindung des Osdorfer Borns mit einer Schnellbahn an den neuen Altonaer Bahnhof, die Integration der Strecke aus Richtung Blankenese/Wedel mit allen zugehörigen Stationen in den S-Bahnbereich des neuen Altonaer Bahnhofs (ohne dass Züge Kopfmachen müssen!), die Verlegung zentraler Einrichtungen (Einkaufsmöglichkeiten wie IKEA, Mercado und Media Markt) von ihrem jetzigen Standort zum neuen Bahnhof Altona und die Einrichtung eines urbanen Jahrhunderts gewachsenen Stadtteils in unmittelbarer Nachbarschaft anstelle von Friedhöfen und Industriegebäuden.

Dieses alles ist nicht geplant. Somit bleibt die jetzige -Bahnhofstation Altona DAS (zentrale) Altona, jedoch künftig ohne Fernbahnanschluss. Auch Regionalzüge können das Zentrum Altonas nicht mehr direkt erreichen.

Insgesamt wird für die Anbindung der Hansestadt Hamburg an das Fernbahnnetz durch den Hamburger Hauptbahnhof sichergestellt. Dieser hat durch seine sehr gute Lage für die Stadt eine einmalige Funktion (Knoten aller /-Bahnlinien) und kann daher kaum durch andere Bahnhöfe sinnvoll ergänzt werden. Sämtliche Regionalzüge aus dem Umland sollen möglichst zum Hauptbahnhof fahren und tun es auch weitgehend. Die Zentrale Funktion des Bahnhofs Altona beschränkt sich somit auf Altona und Otensen.

Am Diebsteich ist keine zentrale Funktion zu erkennen, so dass diese Station (abgesehen von Notfällen, wie Betriebsstörungen) nicht als Endpunkt für Regional- und Fernzüge als Alternative zum Hauptbahnhof dienen kann. Auch die jetzt in Altona endenden Regionalzüge aus Richtung Elmshorn müssten zum Hauptbahnhof verlängert werden. Die im Erläuterungsbericht prognostizierten Zugzahlen des Fernverkehrs (im Schnitt 5 Züge pro Stunde – 3 ICE und 1 IC jeweils stündlich, 2 IC jeweils zweistündlich, sowie die präzise Angabe „div.“ Verstärkerzüge – unterstellen wir mal 1 Zug pro Stunde) müssten genügend Fahrplantrassen zulassen, dass alle Regionalzüge aus Richtung Elmshorn zum Hauptbahnhof fahren können. 12 Züge pro Stunde fasst die Verbindungsbahn einschließlich Halt in Dammtor.

Unabhängig von der Bahnstreckenverlegung wird der Fernbahnbereich des Bahnhofs Altona immer weniger genutzt werden. Schon heute erreichen nur noch bis zu 3 Regionalzüge pro Stunde den Bahnhof Altona und diese kommen aus Richtung Elmshorn. Vom Hauptbahnhof erreichen keine Regionalzüge mehr den Bahnhof Altona, dafür nur Fernzüge, welche dort ausnahmslos enden. Im verkehrlichen Sinne ist Altona (Fernbahn) schon lange kein Kopfbahnhof mehr, sondern nur noch Endbahnhof. Züge, welche früher in Altona kopfmachten umfahren heute diesen Bahnhof. Ein unnötiger Zwischenhalt bleibt den Fahrgästen dadurch erspart. Ein Lokwechsel ist ebenfalls in Hamburg überflüssig, da alle Fernbahnstrecken ins Hamburger Umland elektrifiziert sind. Die Züge nach Westerland können in Itzehoe die Lok wechseln.

Der Regionalzugverkehr wird den Fernbahnhof Altona mittelfristig ohnehin nicht mehr bedienen, da die RE-Züge aus Richtung Westerland lieber zum Hauptbahnhof fahren und die RB-Züge in das S-Bahnnetz integriert werden sollen (Express-S-Bahn nach Elmshorn). Autoreise-Züge und DB-Nachtverkehr entfallen in absehbarer Zeit. Somit wäre der Bahnhof Hamburg Altona ein reiner Endbahnhof für Fernzüge. In seiner jetzigen Lage mit einem gewissen Erschließungswert eines **zentralen Ortes** (Altona) verbunden, jedoch betrieblich sehr aufwändig. Die vorgesehene neue Lage ist zwar betrieblich sehr günstig, aber ohne verkehrliche Bedeutung.

Dieser Sachverhalt ist bei den Planungen zur Gestaltung der neuen Station in Diebsteich offenbar nicht berücksichtigt worden.

Für durchlaufende Fernzüge und die Regionalzüge ergibt der Halt am neuen Standort (Diebsteich) somit keinen Sinn. Die in das S-Bahnnetz integrierten RB-Züge werden das Zentrum von Altona ohnehin erreichen, einige RE-Züge und die durchlaufenden Fernverkehrszüge fahren heute schon an Altona vorbei. Ein Halt abseits vom Altonaer Zentrum bringt keinen Nutzen, sondern eher Schaden. Einziger Sinn wäre ein Umsteigen aus RE-Zügen aus Richtung Elmshorn in Fernverkehrszüge, welche in Altona beginnen, und umgekehrt. Das kann jedoch bequemer in Dammtor (Umstieg am selben Bahnsteig) oder im Hauptbahnhof mit attraktiverem Umfeld (Innenstadtnähe) erfolgen. Umsteigen mit Bahnsteigwechsel, dazu in der Einöde, ist wenig attraktiv. Somit kann darauf verzichtet werden. Im Gegenteil, wenn, wie in alten Zeiten, die Fahrgäste aus Schleswig-Holstein bereits in Altona die Züge (und damit die letzten nicht reservierten Plätze) besetzen, wird das Fernbahnreisen für die Fahrgäste aus dem Hamburger Osten unattraktiver, da der Zustieg am Hauptbahnhof faktisch reservierungspflichtig ist oder eben eine Stehplatzgarantie. Somit müssen diese Fahrgäste dann den Umweg über Altona fahren, um die Chance auf einen vernünftigen Sitzplatz zu bekommen. Die derzeitige Situation bietet den Fahrgästen bessere Chancen auf einen attraktiven Sitzplatz.

Eine weitere Gefahr sehen wir in der Verlagerung von Verkehrsströmen weg von der S-Bahn (aus Richtung Westen) auf Buslinien, welche möglicherweise zwecks besseren Erreichens des neuen Fernbahnhofs erst eingerichtet werden, was Reduzierungen im S-Bahnangebot (zumindest aber das Unterlassen wünschenswerter Angebotsausweitungen) zur Folge haben könnte. Außerdem sehen wir die Gefahr, dass Fahrgäste aus Richtung Westen anstatt der S-Bahn künftig Bus und Regionalbahn zur Reise in die

Innenstadt nutzen. So etwas führt zu einer unnötigen Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofs und auch der Regionalzüge zwischen Altona und Hbf, während dann bei der S-Bahn Kapazitäten frei wären.

Eine verkehrliche Verbesserung (bessere Erschließung, kürzere Wege im Nahverkehr) stellt der Altonaer Bahnhof am neuen Standort (Diebsteich) nicht dar, auch wenn im Erläuterungsbericht an verschiedenen Stellen gebetsmühlenartig in immer gleicher Textform gegenteilige Äußerungen zu lesen sind, welche weder begründet noch erläutert werden. Der Fernbahnhof Altona wird am Standort Diebsteich auf seine betriebliche Minimalfunktion reduziert, eine Restfunktion zum Aussetzen von Fernverkehrszügen, was sonst am Hamburger Hauptbahnhof zu unverhältnismäßig langen Standzeiten führen würde. Das ist verständlich. Allerdings sollten sich weitere Planungen darauf beschränken, den neuen Bahnhof in dieser Funktion zu sehen und diesen Umstand nicht mit überflüssigen Zusatzleitungen (RE-Halte, Halte durchlaufender Fernzüge, verstärkte Busanbindung) zu kaschieren, welche nutzlos verpuffen werden und eher schaden. Der Halt ein- und aussetzender Fernzüge in der Einöde wird aufgrund des Fehlens der Zentrale-Ort-Funktionen in Diebsteich kaum genutzt werden. Das vorhandene, ggf. erweiterte S-Bahnangebot an dieser Station reicht dann für Zu- und Abbringerdienste aus.

Dieses vorausgeschickt, erheben wir folgende Einwände:

1. Abbindung Altonas vom Fernverkehr

Wir sehen die gänzliche Abbindung Altonas vom Fernverkehr als negativ. Damit meinen wir die ein- und aussetzenden Züge. Dass die durchlaufenden Züge an Altona vorbei fahren ist in Ordnung. Der neue Standort in Diebsteich ist betrieblich nachvollziehbar, bietet aber keinen Ersatz für den bisherigen Bahnhof, weil keine Erschließung eines **zentralen Ortes** mehr gegeben und die Bahnstrecke aus Richtung Blankenese/Wedel nicht angebunden ist.

2. Namensbezeichnung

Die jetzige S-Bahnstation Altona muss als Knotenpunkt im S-Bahnnetz und Erschließung des Zentrums von Altona ihren Namen behalten. Die einzige Alternative wäre Ottensen, wird aber schon anderweitig sinnvoll vergeben werden. Straßennamen (gar nach Personen) werden der Bedeutung dieser S-Bahnstation nicht gerecht. Auch Namenszusätze (wie Zentrum, Altstadt usw.) machen den Namen zu lang und mindern die Bedeutung. **Einer Umbenennung widersprechen wir ausdrücklich!**

Der Neue Fernbahnhof kann ohne weiteres „Hamburg Diebsteich“ heißen, was auch für Fernreisende eine eindeutige Information wäre. Ihnen würde signalisiert, dass sie zu einem anderen Ziel fahren als bisher.

3. Einwände zur Gestaltung und geplanten Nutzung des Bauwerkes selbst

- Die vorhandene Fußgängerunterführung an der Station Diebsteich soll erneuert werden. Dabei wird sie breiter, erhält Ladenpassagen und Zugänge zu den künftigen Fernbahnsteigen. Der westliche Zugang ist derzeit mit einer Treppe versehen. Auch der neue Zugang wird wieder eine Treppe erhalten. Für die Herstellung der Barrierefreiheit soll zusätzlich ein Aufzug eingebaut

werden. Wir sehen hier die Möglichkeit, eine Rampe zu bauen, als die bessere Alternative an. Eine Rampe ist weniger störanfällig als ein Aufzug und bietet somit eine größere Zuverlässigkeit. Sie kann außerdem beschleunigt genutzt werden, da keine Wartezeit entsteht und jeder das Tempo der Nutzung selbst bestimmen kann. Insbesondere für Radfahrer bietet das mehr Bequemlichkeit.

- Die durchgehenden Hauptgleise der Strecke Elmshorn - Hamburg, sollten separat verlaufen und nicht an einer Bahnsteigkante vorbeiführen. Dieses dient der Sicherheit für Fahrgäste. Somit können auch durchlaufende Züge den Bahnhof besser ohne Halt passieren. Das können Güterzüge sein, aber auch die RE-Züge und durchlaufenden Fernzüge, welche unserer Meinung nach nicht im neuen Bahnhof halten sollen. Die durchgehenden Hauptgleise sollten jeweils außen neben den äußeren Bahnsteiggleisen verlaufen.

Zu diesem Zweck schlagen wir vor, auf einen der drei neu geplanten Bahnsteige zu verzichten. Die Begründung im Erläuterungsbericht, warum zwei Bahnsteige mit vier Bahnsteiggleisen nicht ausreichen sollen, ist unserer Meinung nach nicht stichhaltig. Die neue Station wird keineswegs eine hohe verkehrliche Bedeutung erhalten und dient rein betrieblichen Zwecken. Die Integration der RB-Züge in die S-Bahn und die Weiterführung aller RE-Züge zum HBF wurde bei den Planungen nicht berücksichtigt. Außer bei Betriebsstörungen und ggf. Sonderzügen werden in und aus Richtung Norden im Bf Altona keinerlei Züge beginnen und enden. Somit reichen zwei Bahnsteige aus. Das ist billiger, übersichtlicher und zwingt auch zu einer besseren Betriebsführung (keine Bahnsteigwendung möglich, was auch dann das bahnteiggleiche Umsteigen sicherstellen würde, falls doch ausnahmsweise Züge aus Richtung Norden dort enden müssten.) Durch den Wegfall eines Bahnsteiges würden nicht nur zwangsläufig zwei Durchfahrtsgleise entstehen (sofern nicht auch die Anzahl der Gleise reduziert werden würde), sondern noch der Platz für zwei weitere Durchfahrtsgleise geschaffen werden, welche die Express-S-Bahn nach Elmshorn nutzen könnte.

- Die geplante Express-S-Bahn nach Elmshorn sollte bereits gleich hinter Altona ausgefädelt werden. In Diebsteich ist ein Halt aufgrund der verkehrlich geringen Bedeutung nicht sinnvoll. Es gibt auch Kapazitätsprobleme, da dort nur ein Bahnsteig für die S-Bahn zur Verfügung steht.
- Ein für die Express-S-Bahn zu gebrauchendes Überwerfungsbauwerk (Brücke der Gleise Bahrenfeld – Elmshorn und Altona – Elmshorn) nördlich Diebsteich über die Fernbahngleise soll laut Planungen entfernt werden. Dieses Bauwerk bzw. der Platz für einen Neubau desselben sollte unserer Meinung nach aber erhalten bleiben, da das derzeitige abgängig ist. Das neue Bauwerk müsste den künftigen Anforderungen angepasst werden.
- Auf den Halt durchlaufender Züge sollte wegen des geringen Nutzens und der Gefahr der Fehlnutzung verzichtet werden. (Begründung siehe oben)

Mit freundlichen Grüßen

Martin Potthast

(Sprecher der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG)