



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Altona

Drucksachen–Nr.: 20-2391

Auskunftsersuchen

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Verkehrsausschuss	18.07.2016
Öffentlich	Planungsausschuss	20.07.2016
Öffentlich	Bezirksversammlung	22.09.2016

**Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona
Auskunftsersuchen von Robert Jarowoy, Horst Schneider, Blanca Merz,
Wolfgang Ziegert, Hasan Burgucuoglu und Karsten Strasser (alle Fraktion DIE
LINKE)**

Wir bitten um Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. PENDLER/ FAHRGÄSTE

- a) Wie sollen die Pendlerströme gesteuert werden, für die ein zusätzlicher Umstieg nötig wird?
- b) Wie soll die Verschlechterung für die pendelnden Mitarbeiter von Airbus bzw. DESY abgefedert werden?
- c) Werden künftig zusätzliche S-Bahn-Leistungen zur Anbindung des Hamburger Westens bestellt?
- d) Gibt es bereits Vorstellungen, wie Pendlern und Anwohnern die erheblichen Einschränkungen während der achtjährigen Bauzeit erklärt werden sollen?
- e) Welche Maßnahmen sind geplant, um für den neuen Bahnhof eine ähnlich gute Verknüpfung mit dem Busnetz sicherzustellen, wie sie durch den Busbahnhof am gegenwärtigen Standort dargestellt wird?
- f) In welcher Höhe werden zusätzlich Fahrgäste am Standort Diebsteich erwartet? In welcher Höhe Fahrgastrückgänge durch die Aufgabe am alten Standort?

2. KOSTEN

Welcher städtische Kostenbeitrag für den Bau eines repräsentativen Bahnhofsgebäudes und die Schaffung eines urbanen Bahnhofsumfelds am neuen Standort wird für angemessen gehalten?

3. STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG

- a) Welche Möglichkeiten werden gesehen, den mindestens 10.000 neu zu erwartenden Zuzüglern nach Altona ein attraktives Umfeld anzubieten, wenn gleichzeitig dem Viertel mit dem Fernbahnhof ein wesentliches Element genommen wird?
- b) Warum wird durch die Billigung des Verlagerungsprozesses eine Verzögerung des notwendigen Wohnungsbaus (Neue Mitte Altona 2) hingenommen?

4. SONSTIGES

- a) Wie soll verhindert werden, dass durch die Aufgabe des Bahnhofs am jetzigen Standort die vorzusehende Überlastung des Hauptbahnhofs noch verstärkt wird?
- b) Welche Zahl von Fahrradstellplätzen und Pkw-Parkplätzen wird am Standort Diebsteich als notwendig erachtet?
- c) Wie soll mit den Kleingärtnern und Gewerbetreibenden umgegangen werden, deren Flächen für die Schaffung eines urbanen Bahnhofsumfelds am neuen Standort benötigt werden?
- d) Gibt es Pläne, den Friedhof Diebsteich zu entwidmen? Wird dieses seitens der Behörden unterstützt?
- e) Wie wird die Kommunikation mit den Anwohnern/ Bürgern/ Gewerbetreibenden geführt, die negativ von der Bahnhofsschließung am gegenwärtigen Standort betroffen sind?
- f) Durch die Schließung des Regional- und Fernbahnhofs Altona werden voraussichtlich 50 und mehr Arbeitsplätze vernichtet. Welche Schritte werden gegen den Arbeitsplatzabbau unternommen?

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) nimmt zum Auskunftersuchen zum Teil auf der Grundlage von Auskünften der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) und der Deutschen Bahn AG (DB) wie folgt Stellung:

Sämtliche Angaben beruhen auf dem derzeitigen Erkenntnisstand.

Zu 1.a:

Seitens des HVV wird es rechtzeitig zur Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs ausführliche Fahrgastinformationen insbesondere für Pendlerinnen und Pendler geben, für die ggf. ein Umstieg in die S-Bahn erforderlich wäre.

Zu 1.b:

Für die Beschäftigten der Firma Airbus wird als Verbindung vom Bahnhof Altona nach Teufelsbrück (Anleger der Fähre Ri. Airbus) ohne weitere Zwischenhalte die Eilbuslinie E86 angeboten, die derzeit von ca. 5.500 Fahrgästen je Richtung genutzt wird. Die Auswertung des HVV einer aktuellen Befragung der Fahrgäste auf dieser Linie ergab, dass dabei ca. 100 Fahrgäste pro Richtung an Werktagen von den regionalen Schienenverkehren am Bahnhof Altona auf die Eilbuslinie E86 umsteigen. Gemessen an der Gesamtnachfrage auf der Eilbuslinie E86 ist dieser Anteil mit bis zu 2 Prozent als gering zu bewerten. Für diesen Kundenkreis verlängert sich durch den Umstieg am Bahnhof Altona Nord auf die S-Bahn die Anreise bis zum Bahnhof Altona, wogegen die Eilbuslinie E 86 mit ihrem dichten Fahrtenangebot direkte Möglichkeiten zur Weiterfahrt bietet.

Zwischen dem Bahnhof Altona Nord und Bahrenfeld Trabrennbahn („Ebertplatz“) ist nach dem derzeitigen Stand eine Buslinie geplant, die am westlichen Ausgang des neuen Bahnhofs beginnt. Mit dieser Busverbindung über den Holstenkamp würde gegenüber der derzeitigen

Ausgangssituation mit Umstieg am Bahnhof Altona eine deutlich kürzere und direktere Anbindung zwischen DESY und dem Schienenverkehr angeboten, so dass sich die Erreichbarkeit für diesen Kundenkreis verbessern würde.

Zu 1.c:

Das Angebot wird laufend mit der vorhandenen Nachfrage abgeglichen und bei Bedarf angepasst.

Zu 1.d:

Die Baustelleninformationen für Fahrgäste und Anwohner erfolgen in der für Großbaustellen der DB, die Einflüsse auf Anwohnerinnen und Anwohner, Pendlerinnen und Pendler sowie Gewerbetreibende etc. haben, üblichen und bewährten Weise. Auch der HVV und die anderen Verbundverkehrsunternehmen werden die Fahrgäste zu gegebener Zeit hinreichend informieren. Diese Informationen werden umfangreich in analogen, wie digitalen Medien kommuniziert (z.B. über Postwurfsendungen, Aushänge, Online-Baustellenportale der DB usw.).

Alle Fahrgäste, die mit Fern- oder Regionalzügen aus Richtung Neumünster/Kiel/Flensburg/Westerland etc. anreisen, werden über die gesamte Bauzeit hinweg den Fernbahnhof Altona weiter nutzen können. Es werden fortwährend zwei Gleise für den täglichen Schienenverkehr aufrechterhalten. Lediglich in den Jahren 2018 bis 2023 ist jeweils im Zeitraum 25. Dezember bis 2. Januar eine Vollsperrung vom Hauptbahnhof bis zum Betriebsbahnhof Langenfelde geplant. Der S-Bahnhof Diebsteich kann für ein Jahr (Juli 2019 bis Juli 2020) nicht angefahren werden. In diesem Zeitraum wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Sämtliche S-Bahnverbindungen in Richtung Eidelstedt werden mit einer bauzeitlichen Umfahrung zwischen den S-Bahnhöfen Holstenstraße/ Stellingen weiterhin bedient.

Zu 1.e:

Der Bahnhof Altona Nord wird mit Busverkehren aus den Stadtteilen Schnelsen und Eidelstedt sowie Bahrenfeld und Othmarschen direkt erreichbar sein. Darüber hinaus ist eine direkte Busanbindung in den Stadtteil Eimsbüttel vorgesehen. Zwischen den Bahnhöfen Altona und Altona Nord wird zusätzlich zur S-Bahn eine Busverbindung bestehen, die über den neuen Stadtteil Altona Mitte geführt wird. Somit sind sämtliche angrenzenden Stadtteile an den neuen Bahnhof angebunden. Einzelheiten zu den Linien und deren Führung werden rechtzeitig vor der Inbetriebnahme festgelegt.

Zu 1.f:

Am künftigen Standort Diebsteich werden laut DB pro Jahr zwischen 20.000 und 25.000 zusätzliche Fahrgäste erwartet. Der voraussichtliche Rückgang am alten Standort beträgt demgegenüber zwischen 15.000 und 20.000 Fahrgäste pro Jahr.

Zu 2:

Der eigentliche Bahnhofsneubau ist zunächst ein Bauvorhaben der DB. Eine Übernahme von Kosten durch die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) ist nicht vorgesehen.

Zu 3.a:

Der S-Bahnhof verbleibt am jetzigen Standort in Altona. Der Bezirk Altona behält auch nach der Verlagerung des Fernbahnhofs an den Diebsteich seinen Fernbahnanschluss. Der Bahnbetrieb wird für die Bahn und damit auch für die Nutzerinnen und Nutzer der Bahn verbessert, dies kommt auch den Altonaer Bürgerinnen und Bürgern zugute. Durch die Möglichkeit der Realisierung des zweiten Bauabschnittes Mitte Altona wird es auf den derzeitigen Fernbahngleisen eine direkte Grünverbindung aus dem Zentrum von Altona in die neue öffentliche Parkanlage im Quartier „Mitte Altona“ geben, der zum großen Teil mit dem Bau des ersten Abschnitts entsteht. Es werden neue Wohnungen und eine Stadteilschule gebaut. Für den neuen Stadtteil „Mitte Altona“ bleibt die Entfernung zum Fernbahnhof in etwa gleich.

Zu 3.b:

Die Realisierung des zweiten Bauabschnittes wird erst durch die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs möglich. Eine Zeitverzögerung durch die Verlagerung des Fernbahnhofs gibt es nicht.

Zu 4.a:

Die Belastung des Hauptbahnhofs wird sich durch die Aufgabe des Bahnhofs am jetzigen Standort nicht verstärken.

Zu 4.b:

Die Anzahl für Fahrradstellplätze und Parkstände am neuen Fernbahnhof Altona ergeben sich aus der Bahnhofnutzung und den Nutzungen des Empfangsgebäudes. Derzeit laufen intensive Abstimmungsprozesse zwischen der FHH und der DB zur Umsetzung des „Letters of Intent (LOI) Empfangsgebäude als gemeinsames Entwicklungsprojekt“. In dem Zusammenhang werden die notwendigen Fahrradstellplätze und Pkw-Parkplätze bestimmt.

Das Bike&Ride (B+R)-Entwicklungskonzept der FHH enthält für das Stationsumfeld Diebsteich 32 Fahrradstellplätze (davon sechs Mietplätze) für den Bestand und 102 Stellplätze (davon 20 Mietplätze) für die Planung im Jahr 2025. Diese Zahlen beziehen sich lediglich auf die Entwicklung des B+R-Angebots an der bestehenden S-Bahn-Station. Für den Neubau des Bahnhofs mit einer deutlich erweiterten Funktion im Vergleich zur vorhandenen S-Bahn-Station ist von einem wesentlich größeren Bedarf an Fahrradstellplätzen auszugehen, der im weiteren Prozess näher definiert wird.

Der Bahnhof wird kein P+R-Standort werden.

Zu 4.c:

Für die Realisierung des Empfangsgebäudes inklusive des Vorplatzes wird die Fläche des ehemaligen Seepostamtes benötigt. Flächen von Gewerbebetrieben und Kleingärten werden nach derzeitigem Stand nicht in Anspruch genommen.

Zu 4.d:

Nein.

Zu 4.e:

Grundsätzlich wird seitens der DB mit allen von den Auswirkungen betroffenen Personen ausführlich, transparent und kontinuierlich kommuniziert. Hierunter fallen Formate wie Bürgersprechstunden, Informationsveranstaltungen, Informationsbroschüren, Online-Inhalte u.v.m.

Zu 4.f:

Durch die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona und die Stadtentwicklungsmaßnahme „Neue Mitte Altona“ werden sowohl am bisherigen wie auch am künftigen Standort Arbeitsplätze entstehen.

Petition:

Die Bezirksversammlung wird um Kenntnisnahme gebeten.

Anlage/n:

ohne