Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uli König (PIRATEN)

und

Antwort

der Landesregierung - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Verlegung des Bahnhofs HH-Altona (Nachfrage)

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Antwort zu meiner Anfrage Drs. 18/5049 stellte ich auch die Frage nach der Stellungnahme des NAH.SH zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona im Planfeststellungsverfahren. Da diese Frage in der Antwort nicht berücksichtigt wurde, wiederhole ich diese Anfrage hiermit noch einmal und bitte die Landesregierung um eine ausführliche Beantwortung dieser Frage.

- 1. Ist eine formelle Beteiligung der NAH.SH im Planfeststellungsverfahren für die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona generell notwendig und inzwischen erfolgt?
- 1.a. Falls ja: wie lautet die Stellungnahme der NAH.SH?

Antwort:

Ja. Die Stellungnahme der NAH.SH GmbH ist als Anlage beigefügt.



Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) Raiffeisenstraße 1 24103 Kiel

T 0431-66019-0 F 0431-66019-19 info@nah.sh www.NAH.SH

Bahn: Kiel Hbf Bus: Kiel Hauptbahnhof

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Staatssekretär Dr. Frank Nägele Geschäftsführer: **Bernhard Wewers** Prokuristin: Petra Coordes

Bankverbindung Commerzbank Kiel IBAN DE35210400100744496100 BIC COBADEFFXXX

USt-IdNr. DE176971760

Handelsregister HRB 4226 Amtsgericht Kiel Sitz der Gesellschaft Kiel

NAH.SH GmbH | Raiffeisenstr. 1 | 24103 Kiel

Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Rechtsamt RP 25 Anhörungsbehörde Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Jochen Schulz

jochen.schulz@nah.sh

Durchwahl

Datum

Kiel, 14.11.2016

0431-66019-29

Ihr Schreiben vom 11.10.2016 – Planfeststellungsverfahren für die Verlegung des Bahnhofes Hamburg-Altona; Geschäftszeichen: RP25/150.1411-600

Vorab per Fax: 040 - 4273 - 13725

und per Mail an: Matthias.Hacker@bmvi.hamburg.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügt erhalten Sie unsere Stellungnahme zu den Planunterlagen für das Planfeststellungsverfahren für die Verlegung des Bahnhofes Hamburg-Altona.

Aus unserer Sicht fehlen für die Einschätzung des Vorhabens wichtige Unterlagen zu betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens.

Unsere weiteren Anregungen und Forderungen entnehmen Sie bitte der beigefügten Stellungnahme. Aufgrund der Relevanz des Projektes für die Organisation des schleswig-holsteinischen SPNV erachten wir einen separaten Erörterungstermin als erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Wewers

i. A. Jochen Schulz

Anlage

Eine Kopie dieses Schreibens erhält das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit und Technologie des Landes Schleswig-Holstein



Stellungnahme der NAH.SH zu den Planfeststellungsunterlagen für den Neubau des Bahnhofes Hamburg – Altona

Vorbemerkung

Der Bahnhof Hamburg-Altona hat eine sehr große Bedeutung für die Züge des schleswig-holsteinischen SPNV. Derzeit ist der Bahnhof Endpunkt der RE-Linie 6 aus/nach Westerland und der RB-Linie 71 aus/nach Elmshorn-Itzehoe/Wrist und wird von täglich ca. 10.000 Fahrgästen aus diesen Linien genutzt. Betrieblich dient der Bahnhof auch der Abstellung von für den SPNV nach/aus Schleswig-Holstein eingesetzten Zuggarnituren sowohl über Nacht, als auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten und er dient auch der Stärkung und Schwächung von Zugeinheiten. Sowohl geplant als auch ungeplant, kann der Bahnhof im Falle von Bauarbeiten oder Betriebsstörungen weitere Züge aus Kiel/Flensburg/Itzehoe aufnehmen, die im Regelbetrieb den Bahnhof Hamburg Hbf ansteuern. Hierfür besitzt er zurzeit acht Bahnsteiggleise.

In Zukunft wird der Bahnhof eine noch größere Bedeutung erhalten, da dann auch die RE-Züge der Linien 7 und 70 (Hamburg-Kiel/FL und Hamburg-Kiel) den Bahnhof Altona bedienen werden und zumindest ein Teil der Umsteigevorgänge dann vom Hamburger Hauptbahnhof nach Altona wechseln dürfte.

Im Laufe der Konzeption des Bahnhofes konnte die NAH.SH nur sehr vereinzelt Einblick in die Überlegungen erhalten. Eine tatsächliche Vorab-Abstimmung fand nicht statt.

Bewertung der Planung des neuen Bahnhofs Altona

Mit sechs 400 m langen Bahnsteiggleisen für den Fern- und Regionalverkehr und 2 Bahnsteiggleisen für die S-Bahn und einer Erschließung über einen Fußgängertunnel (wobei die Breite von knapp 8 m bei hohem Passagierandrang nicht ausreichend sein düfte), Treppen, Rolltreppen und Aufzügen erscheint die Grundkonfiguration des Bahnhofes aktuellen und zukünftigen Anforderungen im Großen und Ganzen zu genügen. Kritisch gesehen wird aber die Ausstattung mit nur 2 Bahnsteigkanten für die S-Bahn. Bei einer denkbaren späteren Realisierung der S 4 West würde sich die Systemwechselstelle in der Nähe des Bahnhofes befinden und ein zusätzlicher S-Bahnsteig für die Pufferung von in den Bahnhof einfahrenden Zügen von großer Bedeutung sein.

Die Bahnsteigdächer sind mit einer Länge von vermutlich über 200 m ausreichend dimensioniert. Die Aufzugskabinen sollten größer ausfallen (Standardbreite in Schleswig-Holstein: 1,40 m, hier nur 1,10 m).

Grundsätzlich ist das Umsteigen zwischen langen Zügen bei nur einer Verbindung zwischen den Bahnsteigen aber mit recht langen Umsteigewegen verbunden. Andere Projekte vergleichbarer Größenordnungen werden oftmals mit zwei Unterführungen geplant.

Bezüglich der Ausgestaltung des Bahnhofes auf der städtischen Seite ist festzuhalten, dass hier zahlreiche Projektbestandteile noch in Entwicklung sind und diese auch Aufgaben der Freie und Hansestadt Hamburg betreffen. Der in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Stand ist in erster Linie als bahntechnischer Entwurf zu bewerten. Die Integration in das städtische Umfeld und die multimodalen Angebote (weiterführende Verkehrsmittel) sind zumindest nach Betrachtung der Planfeststellungsunterlagen nicht ausreichend. Dies kann auch für Verkehre nach Schleswig-Holstein eine Rolle spielen, wenn etwa aufgrund von Streckensperrungen Busse eingesetzt werden müssen. Anlaufende Planungen Hamburgs lassen aber erwarten, dass hier noch der erforderliche städtebauliche und verkehrliche Rahmen geschaffen wird.



Statt derzeit 11 Abstellgleise am heutigen Bahnhof Altona werden zukünftig allerdings nur noch 4 Abstellgleise zur Verfügung stehen. Für weitere Abstellmöglichkeiten wird auf den ca. 1 km entfernten Betriebsbahnhof Hamburg-Langenfelde verwiesen. Hier ist erforderlich, genauer zu wissen, welche Gleise dort zu Verfügung stehen und wie diese anfahrbar sind. Ansonsten könnte die Betriebsabwicklung von Nordbahn und DB Regio (Marschbahn) erschwert werden. Dieses könnte Nachforderungen zur Folge haben oder spätestens bei der nächsten Ausschreibung von Verkehrsleistungen eine Rolle spielen.

Nicht deutlich genug dargestellt sind außerdem die Auswirkungen auf den Zugverkehr während der Bauphasen. Es muss sichergestellt werden, dass Einschnitte in die SPNV-Leistungen nur ausnahmsweise und z.B. nur an Wochenenden erfolgen müssen.

Zusammenfassung der Forderungen und Kritikpunkte der NAH.SH an das Projekt Neubau Bahnhof Hamburg-Altona Nord

- Die Einschätzung betrieblicher Auswirkungen ist nicht in ausreichender Tiefe möglich, da die Aussagen zur Kompatibilität des Bahnhofes mit betrieblichen Anforderungen
 über allgemeine Aussagen nicht hinausreichen; einen eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten;
- Für ein künftiges Projekt S 4 West fehlt ein S-Bahnsteig, der die Pufferung von stadteinwärts fahrenden S-Bahnen ermöglichen würde;
- Der Bequemlichkeit und Schnelligkeit des Umsteigens muss ein größerer Stellenwert gegeben werden: Die Aufzugskabinen sind viel zu klein (Es wurde die Standardgröße mit einer Breite von 1,10 m genommen), der Bahnsteigtunnel ist zu schmal (er ist nur 8 m breit, wird z.T. als Zugang zu Vermarktungsflächen genommen und dient gleichzeitig aus als Stadtteilverbindung)
- Das Gesamtlayout des Bahnhofes erfordert eine zweite Querung: Die Konzentration auf eine Querung sorgt für zu lange Wege z.B. von den ersten Wagen von 400 m langen Fernzügen bis zur Unterführung;
- Die Abstellkapzitäten in Langenfelde sind darzustellen: Am Standort Altona Nord erfolgt eine deutliche Reduzierung der Anzahl von Abstellgleisen; es sind keine genauen Aussagen zu Ausweichmöglichkeiten bei der Abstellung in Hamburg-Langenfelde gegeben; Diese sollten Teil der Planfestellung werden;
- Die Robustheit des Bahnhofslayouts ist nicht belegt: Z.B. was passiert wenn die Hamburger Verbindungsbahn oder der Hbf gesperrt ist? (dieses Ereignis tritt j\u00e4hrlich mindestens 50 mal auf);

Jochen Schulz

14.11.2016