

Große Anfrage

der Abg. Franziska Grunwaldt, Dennis Thering, Birgit Stöver, Michael Westenberger,
Dennis Gladiator, Carsten Ovens (CDU) und Fraktion

und Antwort des Senats

- Drucksache 21/8808 -

Btr.: Neuer Fernbahnhof Altona-Nord am Standort Diebsteich

Am 27. Februar 2017 fand im voll besetzten Kollegienaal des Altonaer Rathauses eine Veranstaltung von der Initiative „Prellbock Altona“ zur Verlagerung des Altonaer Bahnhofs zum neuen Standort Diebsteich statt. Das Podium war besetzt mit Vertretern der DB Netz AG, des Senats und der Initiative. Der Austausch der unterschiedlichen Meinungen wurde von einer Moderatorin begleitet.

Ziel der Veranstaltung, so die Initiative „Prellbock Altona“, sollte sein, mehr Klarheit und Transparenz in die bisherigen Planungen zu bringen. Dieses Ziel ist größtenteils durch emotionale und hitzige Redebeiträge nicht erreicht worden. Insofern war es schwierig, aus den unterschiedlichen Meinungen und Behauptungen ein klares Bild zu gewinnen. Dabei liegt eine entsprechende Transparenz nicht nur im Interesse der Altonaer, sondern auch der Hamburger, der Menschen in der Metropolregion und darüber hinaus.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Durch die Entscheidung der Deutschen Bahn, den Fernbahnhof an den Standort Diebsteich zu verlagern, entsteht ein nachhaltiger Impuls für eine langfristige Veränderung des umgebenden Stadtraums. Das Umfeld des neuen Fernbahnhofs wird mit der Ansiedlung eines ICE-Haltepunkts deutlich an Zentralität gewinnen. Durch seine veränderte Lage wird der Fernbahnhof nicht mehr nur für Altona und den Hamburger Westen der wesentliche Zugangspunkt zum Fern- und Regionalbahnverkehr sein, sondern auch für maßgebliche Teile des Kerngebiets von Eimsbüttel eine neue und attraktive Alternative zum Dammtor-Bahnhof sowie zum Hauptbahnhof darstellen. Die Nahtstelle der Bezirke Altona und Eimsbüttel ist geprägt durch industrielle, gewerbliche und Wohnnutzungen, aber auch Sport- und Friedhofsanlagen. Durch den Fern- und Regionalbahnanschluss wird neben der Erreichbarkeit besonders die funktionale Bedeutung dieses Stadtraums im gesamtstädtischen Gefüge deutlich aufgewertet. Die Ansiedlung des neuen Fernbahnhofs wird Katalysator für einen langfristigen Stadtentwicklungsprozess in mehreren Schritten sein. Dafür hat der Senat am 28. Februar 2017 mit der Einleitung vorbereitender Untersuchungen im Umfeld des künftigen Fernbahnhofs Hamburg-Altona begonnen. Die Rahmenplanung, die innerhalb der vorbereitenden Untersuchungen mit umfassendem Beteiligungsprozess erarbeitet werden wird, hat das Ziel die städtebaulich-landschaftsplanerischen Leitlinien für das Areal fest zu legen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG), des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn), der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) und der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) wie folgt:

- I. Verkehrliche und verkehrspolitische Aspekte
1. Welche Gründe und politischen Entscheidungen (bitte den Zeitstrahl benennen) haben den Senat bzw. die zuständigen Behörden dazu bewogen, eine Grundsatzentscheidung zur Verlagerung des Fernbahnhofs mit der Deutschen Bahn treffen?

Die Verlagerungsentscheidung hat die DB AG getroffen. Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) hat ihre städtebaulichen Planungen von der Grundsatzentscheidung der DB AG abhängig gemacht. Dieses gestufte Vorgehen zu beiden Entwicklungsabschnitten ist auch am Masterplan Mitte Altona dargestellt (siehe <http://www.hamburg.de/contentblob/3878498/6eb7b579840b36bec10a2b72f523dd01/data/broschuere-masterplan-mitte-altona.pdf>).

2. *Welche wirtschaftlichen Vorteile haben die Deutsche Bahn (DB) bewogen, sich für eine Verlagerung des Fernbahnhofes zu entscheiden?*

Die DB Netz AG plant, den bestehenden Kopfbahnhof durch einen betrieblich vorteilhafteren, zugleich aus weniger umfangreichen Gleisanlagen bestehenden und günstiger zu bewirtschaftenden Durchgangsbahnhof zu ersetzen.

3. *Welche Vorteile sind für die Fahrgäste aus*
- a) *Altona,*
 - b) *dem Hamburger Westen,*
 - c) *Hamburg insgesamt,*
 - d) *der Metropolregion,*
 - e) *dem sonstigen Bundesgebiet*
- im Regionalverkehr und im Fernverkehr nach der Verlagerung zu erwarten?*

Es ist vorgesehen, den Bahnhof Hamburg-Altona (neu) mit Buslinien aus den angrenzenden Stadtteilen Bahrenfeld, Eidelstedt und Eimsbüttel anzubinden. Für die Fahrgäste aus diesen Stadtteilen ergeben sich dadurch neue und direkte Verbindungen mit einem schnelleren Umstieg zum Angebot des Fern- und Regionalverkehrs sowie zur S-Bahn.

Ebenfalls erwartet die DB Netz AG wegen der gesteigerten betrieblichen Leistungsfähigkeit des künftigen Durchgangsbahnhofs anstelle des bisherigen Kopfbahnhofs Hamburg-Altona eine Erhöhung der Pünktlichkeit und eine Stabilisierung der Fahrpläne im Regional- und Fernverkehr.

Für die Fahrgäste werden sich nach den Planungen der DB Netz AG zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien des Nah- und des Fernverkehrs ergeben. Darüber hinaus werden sich für die Fahrgäste aus dem Bezirk Altona sowie aus den westlich gelegenen Stadtteilen des Bezirks Eimsbüttel zahlreiche zusätzliche Ein- und Aussteigemöglichkeiten in die Züge des Nah- und des Fernverkehrs ergeben. So werden im Bahnhof Hamburg-Altona (neu) alle Züge des Fern- und Regionalverkehrs in bzw. aus Richtung Elmshorn halten.

4. *Sind im Rahmen der Untersuchungen auch Nachteile für die Fahrgäste aus*
- a) *Altona,*
 - b) *dem Hamburger Westen,*
 - c) *Hamburg insgesamt,*
 - d) *der Metropolregion,*
 - e) *dem sonstigen Bundesgebiet aufgetaucht? Wenn ja, welche und wie soll diesen in Zukunft begegnet werden?*

Für Fahrgäste im Busverkehr ergeben sich keine negativen Veränderungen gegenüber der heutigen Situation, da bestehende Verbindungen erhalten bleiben (siehe Antwort zu 5.).

Fahrgäste im Bahnverkehr, die bisher den Bahnhof Hamburg-Altona nutzen und Ziele im unmittelbaren Umfeld des bestehenden Kopfbahnhofs am Paul-Neveermann-Platz haben oder dort in die S-Bahn oder in die Busse umsteigen möchten, werden nach Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona zum neuen Durchgangsbahnhof dort in S-Bahnen in die Richtung des heutigen Kopfbahnhofs umsteigen müssen, um ihre Ziele zu erreichen.

Fahrgäste der S-Bahn aus Richtung Wedel/Blankenese, die bisher in Hamburg-Altona in Züge des Nah- und des Fernverkehrs umsteigen, müssen nach Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona entweder bis Hamburg Hbf durchfahren und dort in den Fernverkehr oder ab dem fortbestehenden S-Bahnhof am Paul-Neveermann-Platz in die S-Bahnen Richtung Elbgaustraße umsteigen, um am neuen Durchgangsbahnhof Hamburg-Altona die Züge des Nah- und des Fernverkehrs erreichen zu können. Im Bahnhof Hamburg-Altona (neu) werden alle Züge des Fern- und Regionalverkehrs in bzw. aus Richtung Elmshorn halten.

5. *Welche Funktionen werden dem Busbahnhof am alten Standort zugeordnet bzw. inwiefern wird er konzeptionell bei der Verlagerung berücksichtigt?*

Der Busbahnhof am alten Standort dient auch weiterhin als zentraler Verkehrsknoten des öffentlichen Nahverkehrs im Hamburger Westen.

Die Planungen sehen vor, die Busanlage am Bahnhof Altona unverändert mit dem bestehenden Angebot der Busverkehre zu erhalten und weiter zu entwickeln, eine Verringerung des Verkehrsaufkommens im Busverkehr wird nicht erwartet. Die Verknüpfung zwischen dem Angebot der S-Bahnlinien und den Busverkehren hat für Altona auch nach der Realisierung des Bahnhofs Altona-Nord weiterhin eine sehr hohe Bedeutung. Durch die zentrale Lage zwischen den Einkaufsstandorten entlang der Ottenser Hauptstraße und der Großen Bergstraße sowie zu den umliegenden Büronutzungen und Wohngebieten wird die Busanlage Altona weiterhin ein bedeutendes Ziel für die Fahrgäste darstellen.

6. *Was ist mit dem Autoverladeterminale am alten Standort vorgesehen?*

Die DB Netz AG plant, die bestehende Verladeanlage für Autoreisezüge im Bahnhof Hamburg-Altona an einen anderen Standort zu verlagern. Der zukünftige Standort steht noch nicht fest. Die DB Netz AG führt mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Bahnhof Hamburg-Altona mit Autoreisezügen bedienen, gegenwärtig Gespräche über die Verlagerung der Verladeanlage für Autoreisezüge.

7. *Welche betrieblichen Vorteile sind aus der Verlagerung insgesamt für die DB zu erwarten?*

Für die mit der DB AG verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und sämtliche sonstigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den neuen Durchgangsbahnhof mit Zügen des Nah- und des Fernverkehrs bedienen werden, sind

- die Reduzierung von Leerfahrten für die Bereitstellung von Zügen,
 - eine Erhöhung der Pünktlichkeit und eine Stabilisierung der Fahrpläne im Nah- und im Fernverkehr sowie
 - die Möglichkeit, ihren Fahrgästen zusätzliche Ein-, Um- und Aussteigemöglichkeiten anbieten zu können
- zu erwarten.

Für die DB Netz AG sind

- eine Vereinfachung der Betriebsabläufe durch den Ersatz des bestehenden Kopfbahnhofs durch einen Durchgangsbahnhof und die Reduzierung von Leerfahrten für die Bereitstellung von Zügen sowie
 - eine Verringerung des Aufwandes für die Bewirtschaftung und für die Unterhaltung der Betriebsanlagen des Bahnhofs Hamburg-Altona
- zu erwarten.

8. *Sind die Fragen 2. bis 7. gutachterlich untersucht worden und wenn ja, wie hoch ist in etwa die Differenz in Euro insgesamt zwischen Instandsetzung am alten Standort und der Verlagerung an den neuen Standort?*

Die DB Netz AG plant, den bestehenden Kopfbahnhof durch einen modernen Durchgangsbahnhof zu ersetzen. Eine solche Planung ließe sich an dem Standort des bestehenden Kopfbahnhofs nicht umsetzen. Eine Erhaltung des bestehenden Kopfbahnhofs kommt für die DB Netz AG deshalb nicht in Betracht.

9. *Seit wann genau planen der Senat bzw. die zuständigen Behörden die Verlagerung des Fernbahnhofs Altona an den neuen Standort Diebsteich?*

Seit Ende des Jahres 1990 gibt es Überlegungen der DB, seit dem Jahr 2003 eine Studie und seit dem Jahr 2009 eine Planung zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona. Ab Ende des Jahres 2013 erfolgte die Vorbereitung zum Variantenentscheid, verbunden mit der konkreten Befassung zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona.

Die DB AG gab am 1. Juli 2014 die Entscheidung bekannt, den Fern- und Regionalbahnhof an den Standort der heutigen S-Bahn-Station Diebsteich zu verlegen. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

10. *Mit welchem Eröffnungszeitpunkt wurde bei Planungsbeginn gerechnet? Bitte Jahr und Quartal angeben.*

Die DB AG plant, den neuen Durchgangsbahnhof zum Jahreswechsel 2023/2024 für den Eisenbahnverkehr in Betrieb zu nehmen.

11. *Mit welchem Eröffnungszeitpunkt wird aktuell gerechnet? Bitte Jahr und Quartal angeben.*

Die Inbetriebnahme des Fernbahnhofs ist von der DB AG seit Beginn des Projektes, das heißt seit der Entscheidung zur Verlagerung, für den Jahreswechsel 2023/2024 vorgesehen.

12. *Zuletzt, beispielsweise in der Sitzung des Planungsausschusses der Bezirksversammlung Eimsbüttel vom 14. Februar 2017, wurde der Eröffnungszeitpunkt von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) mit „Ende 2023“ angegeben. In Drs. 21/8542 schreibt der Senat nun in seinem Vorwort und ohne weitere Erklärung von „der geplanten Eröffnung des neuen Fernbahnhofs im Jahr 2024“.*
- Welche Ursachen und Gründe haben zu der Verschiebung des Eröffnungszeitpunktes in das Jahr 2024 geführt?*
 - Welche Stelle hat wann entschieden, dass der Eröffnungszeitpunkt erst 2024 sein wird?*
 - Welche Mehrkosten entstehen der FHH durch diese Verschiebung des Eröffnungszeitpunktes?*

Es ist keine zeitliche Verschiebung bekannt. Im Übrigen siehe Antwort zu 10. und 11.

13. *Der Bahnhof Hamburg-Altona ist einer von 21 Bahnhöfen der höchsten Bahnhofskategorie der DB¹. Wie hat sich seit 2011 die Zahl der Reisenden (inkl. Besucher) pro Tag am Bahnhof Altona entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln und jeweils den jährlichen Durchschnittswert angeben.*

Am heutigen Bahnhof Altona wurden im Jahr 2016 ca. 130.000 Reisende täglich (Ein-, Aus-, und Umsteiger) gezählt, davon nutzen ca. 117.000 Reisende die S-Bahn. Eine Übersicht, aufgeschlüsselt nach Jahresscheiben, liegt nicht vor.

14. *Wie hat sich seit 2011 die Zahl der Nutzer des*
- Schiienenpersonennahverkehrs (SPNV),*
 - Schiienenpersonenfernverkehrs (SPFV)*
 - pro Tag am Bahnhof Altona entwickelt?*

Seit dem Jahr 2011 hat die Zahl der Reisenden in Altona insgesamt um ca. zehn Prozent zugenommen. Angaben über Besucherzahlen liegen nicht vor.

15. *Welche durchschnittliche Zahl an Nutzern des*
- Schiienenpersonennahverkehrs (SPNV),*
 - Schiienenpersonenfernverkehrs (SPFV)*
- pro Tag wird nach jetzigem Stand für den neuen Bahnhof Altona nach der Verlagerung an den Standort Diebsteich erwartet?*

Insgesamt werden an einem durchschnittlichen Werktag ca. 22.000 Fahrgäste erwartet (Fernbahn, Regionalbahn, S-Bahn).

16. *Welche Bürgerbeteiligungen hat es bis heute im Zusammenhang mit der Verlagerung des Fernbahnhofs gegeben und wie sieht die weitere Bürgerbeteiligung im Realisierungszeitraum aus?*

Die DB Netz AG hat den Planfeststellungsantrag am 30. November 2015 gestellt, das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss jedoch noch nicht erlassen. Dagegen ist das Anhörungsverfahren bereits abgeschlossen. Die Anhörungsbehörde hatte die Planfeststellungsunterlagen der DB Netz AG vom 14. März bis zum 13. April 2016 in dem

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_deutschen_Bahnh%C3%B6fe_der_Kategorie_1

Dienstgebäude des Bezirksamtes Altona, in dem Dienstgebäude des Bezirksamtes Eimsbüttel und in dem Dienstgebäude des Bezirksamtes Wandsbek zur Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Außerdem hat sie die Planfeststellungsunterlagen im Internet („<http://www.hamburg.de/bwvi/np-aktuelle-planfeststellungsverfahren/5195950/verlegung-bahnhof-altona/>“) zum Abruf bereitgestellt. Die Stellungnahmen und Einwendungen hat sie vom 4. bis zum 10. Oktober 2016 mit den Trägern öffentlicher Belange, den Umwelt- und den Naturschutzverbänden sowie den Betroffenen erörtert. Zusätzlich zum Planfeststellungsverfahren betreibt die DB Netz AG Öffentlichkeitsarbeit für die Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona. Neben öffentlichen Veranstaltungen hat sie verschiedene Handzettel, Faltblätter und Plakate veröffentlicht, einen Internetauftritt eingerichtet und anlassbezogen Pressemeldungen herausgegeben.

Die DB Netz AG wird ihre Öffentlichkeitsarbeit für die Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona bis zu der Eröffnung des neuen Durchgangsbahnhofs fortsetzen. Unter anderem wird sie vom 30. Juni bis zum 2. Juli 2017 mit einem Stand auf dem Straßenfest „altonale“ auf dem Paul-Neve-Platz vertreten sein.

Die Planungen zur Verlegung des Bahnhofs Altona sind nicht zuletzt aufgrund der öffentlichen Diskussionen um das Projekt „Neue Mitte Altona“ allgemein bekannt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 27 (Fernbahnhof Hamburg-Altona (neu) am Diebsteich) veranstaltete der Planungsausschuss des Bezirksamtes Altona am 21. September 2016 die Öffentliche Plandiskussion im Rathaus Altona. Der nächste Verfahrensschritt mit Bürgerbeteiligung, die öffentliche Auslegung, ist für Mitte des Jahres 2018 geplant. Die weitere Bürgerbeteiligung für die vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) und die Rahmenplanung wird derzeit erarbeitet.

- 17. Wie weit sind die vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB und wann ist mit ersten Ergebnissen zu rechnen bzw. wann sind die Untersuchungen abgeschlossen?*

Mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB wird ein externer Dienstleister beauftragt. Das zur Auswahl dieses Dienstleisters erforderliche europaweite Vergabeverfahren wird derzeit durchgeführt und voraussichtlich Ende des Jahres 2017 abgeschlossen sein. Die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen wird voraussichtlich bis Herbst des Jahres 2019 dauern.

- 18. Sind bereits Gutachten für die verkehrliche Erschließung des neuen Bahnhofs und des gesamten Gebiets in Auftrag gegeben worden? Wenn ja, wann ist mit der Vorlage zu rechnen?*

Die erste Kfz-Verkehrsuntersuchung im übergeordneten Straßennetz, die auch zusätzliche Verkehre am Standort Diebsteich des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona (neu) betrachtet, ist die "Verkehrsuntersuchung Neue Mitte Altona" vom Dezember des Jahres 2010. Diese baut auf dem "Verkehrsgutachten für die Entwicklung der Bahnflächen Altona" (= Mitte Altona) vom Juli des Jahres 2009 auf und berücksichtigt auch eine potenzielle Bebauung der Postflächen. Mit der "Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord" vom Juni des Jahres 2014 wurde der Untersuchungsraum nach Westen ausgeweitet und die Verkehrserzeugung aktualisiert.

Eine erneute Fortschreibung und Aktualisierung als "Verkehrsuntersuchung Östliches Altona" ist derzeit in Vorbereitung. Dies betrifft insbesondere:

- Konkretisierung/Fortschreibung der städtebaulichen Entwicklungen (insbesondere geänderte Nutzungen);
- Berücksichtigung neuer städtebaulicher Entwicklungen (insbesondere Holsten-Areal);
- Berücksichtigung aktueller Verkehrszählungen;
- Berücksichtigung der seither umgesetzten Maßnahmen (z. B. Busoptimierung).

Mit der Verkehrsuntersuchung soll eine aktuelle Planungsgrundlage für die verkehrliche Bewertung sämtlicher Entwicklungen geschaffen werden mit dem Ziel der Ermittlung der Ausbaubedarfe, um auch mittelfristig die Verkehrsabwicklung im übergeordneten Straßennetz des Untersuchungsraums in einer ausreichenden Qualität sicherzustellen.

- 19. Die Verlagerung an den Standort Diebsteich wird u.a. mit einer Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs begründet.*
- a) Inwiefern liegen dieser These welche von wem in Auftrag gegebenen und von wem erstellten Gutachten zugrunde?*

Die Erwartung, dass der Hamburger Hauptbahnhof durch die Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona entlastet wird, beruht auf Untersuchungen der DB Netz AG.

- b) *Inwiefern wird der Hauptbahnhof entlastet und welche konkreten Indikatoren werden/wurden für die prognostizierte Entlastungswirkung herangezogen?*

Die Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofes ergibt sich aus der zu erwartenden Erhöhung der Pünktlichkeit und der zu erwartenden Stabilisierung der Fahrpläne im Nah- und im Fernverkehr sowie den zusätzlichen Ein-, Um- und Aussteigemöglichkeiten auf dem Bahnhof Hamburg-Altona nach der Verlagerung. Künftig können im Bahnhof Hamburg-Altona (neu) die Fahrgäste alle Züge des Fern- und Regionalverkehrs in bzw. aus Richtung Elmshorn erreichen.

20. *In seiner Antwort auf Drs. 21/8542 schreibt der Senat u.a.: „Es ist kein Ziel der Maßnahme, die Bahnpendler auf das Auto umzulenken und zusätzlich den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Stadtteil zu ziehen.“*

- a) *Welche Ziele verfolgt der Senat bzw. die zuständige Behörde dann mit dieser Maßnahme im Allgemeinen? Wie sind diese Ziele konzeptualisiert, welche Maßnahmen zur Zielerreichung sind geplant und mittels welcher Indikatoren soll der Zielerreichungsgrad dargestellt werden?*
- b) *Welche Ziele verfolgt der Senat bzw. die zuständige Behörde mit dieser Maßnahme im Speziellen mit Blick auf die Bahnpendler? Wie sind diese Ziele konzeptualisiert, welche Maßnahmen zur Zielerreichung sind geplant und mittels welcher Indikatoren soll der Zielerreichungsgrad dargestellt werden?*

Ziel der Maßnahme ist eine Optimierung der Anlagen der DB-Netz AG und des Bahnbetriebs. Im Übrigen siehe Antworten zu 1. und 9.

21. *In seiner Antwort auf Drs. 21/8542 schreibt der Senat u.a.: „Die verkehrlichen Planungen erfolgen im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und des Bezirksamtes Altona und werden durch diese in die übergeordneten städtebaulichen Planungsverfahren der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Projektgruppe Planung Mitte Altona) eingebracht. Eine Aufschlüsselung der Stundenanteile einzelner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zugeordnet zu der Planung des verkehrlichen Umfeldes, wird statistisch nicht erfasst.“*

- a) *Welche Stellen verfügen im Rahmen dieser Projektstruktur für die Planung des neuen Fernbahnhofs Altona in welchen Fragen über Letztentscheidungsbefugnisse?*

Für das Planfeststellungsverfahren zur Verlegung des Fernbahnhofs ist die DB Netz AG zuständig. Das Eisenbahnbundesamt ist die Genehmigungsbehörde. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ist für die verkehrliche Erschließung zuständig. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) ist für das Bebauungsplanverfahren Altona Nord 27 / Bahrenfeld 72 zuständig, das insbesondere das Empfangsgebäude umfasst. Der Bebauungsplan wird durch den Senat festgestellt. Ebenso ist die BSW für die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) für das Umfeld des künftigen Bahnhofs Hamburg-Altona (neu) zuständig. Für die Grundstücksausschreibung zur Suche eines Investors für das Empfangsgebäude ist die Finanzbehörde / Landesbetriebs Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) zuständig. Die Kommission für Bodenordnung muss dem Verkauf zustimmen.

In der Regel erfolgen die verkehrlichen Planungen von Bezirksstraßen außerhalb von Vorbehaltsgebieten durch das zuständige Bezirksamt in eigener Verantwortung und die verkehrlichen Planungen von Straßen in Vorbehaltsgebieten und von Hauptverkehrsstraßen durch die BWVI in eigener Verantwortung.

Im Verantwortungsbereich des LIG liegt das EU-weite Bieterverfahren. Vor diesem Hintergrund wird der LIG durch den Geschäftsführer in der behördenübergreifenden Lenkungsrunde vertreten.

- b) *Wie viel Personal in welchen Abteilungen bzw. Referaten welcher städtischen Behörden/Betriebe/Ämter ist seit dem Projektbeginn mit den Planungen für den neuen Fernbahnhof Altona am Standort Diebsteich beschäftigt? Bitte jahresweise aufschlüsseln und für jede Einheit die Zahl der dafür eingesetzten Stellen, Beschäftigten und VZÄ angeben.*

Im Landesbetrieb Immobilien und Grundvermögen wurde für den o.g. Zweck im Sommer 2016 ein Projekt mit zwei Vollzeitäquivalenten (VZÄ) eingesetzt.

Im Bezirksamt Altona ist seit Projektbeginn im Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung eine Person (entsprechend ein VZÄ) mit 50 Prozent der Arbeitszeit mit den Planungen für den neuen Fernbahnhof Altona am Standort Diebsteich beschäftigt.

Innerhalb der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) und der BWVI erfolgt die Aufgabenwahrnehmung für dieses Vorhaben im Rahmen der Regelaufgaben der jeweiligen Behörde. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mit unterschiedlichen Stellenanteilen beteiligt, eine genauere Aufteilung ist daher nicht möglich.

II. Bauliche und stadtentwicklungspolitische Aspekte

22. *Ist bereits eine europaweite Grundstücksausschreibung (bitte Grundstücke planerisch darstellen) für ein städtebaulich ansprechendes Bahnhofgebäude erfolgt? Wenn ja,*

- a) *welches sind die Eckpunkte dieser Ausschreibung?*

Ja. Das Bieterverfahren sieht eine Grundstücksveräußerung mit Bauverpflichtung an eine geeignete Investorin oder einen geeigneten Investor vor, der am neuen Bahnstandsstandort einen städtebaulich und hochbaulich ansprechenden Gebäudekomplex errichten soll (siehe Anlage).

Für die Gebäudeanteile, die von der DB AG benötigt werden, wird im Innenverhältnis zwischen der DB AG und der Investorin oder dem Investor ein Bauplanungs- und Errichtungsvertrag abgeschlossen.

Die Investorin oder der Investor wird verpflichtet, ein hochbauliches Wettbewerb mit 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie ein Workshop-Verfahren zur Gestaltung des Vorplatzes mit mindestens drei Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchzuführen. Im Übrigen siehe Drs. 21/8161.

- b) *wann soll dieses Verfahren abgeschlossen werden?*

Nach derzeitigem Planungsstand soll das Verfahren bis Ende August des Jahres 2017 abgeschlossen sein.

- c) *Inwiefern bestehen in der Ausschreibung Vorgaben zur Ausstattung der Bahnhofsempfangshalle mit Einzelhandel und Gewerbe?*

Wenn nein, warum nicht?

Im Erdgeschoss sind neben den bahnbetrieblichen Nutzungen ausschließlich kleinteiliger Einzelhandel, Gastronomie sowie publikumsnahe Dienstleistungen als mögliche Nutzungsarten zugelassen.

Es ist geplant, dass die Empfangshalle im Eigentum der DB Station & Service AG stehen und als Zuwegung zu den Bahnsteigen dienen wird. Es ist nicht geplant, die Empfangshalle „mit Einzelhandel und Gewerbe“ auszustatten.

In einem unmittelbar an die Empfangshalle angrenzenden Gebäude mit Zugängen zu der Empfangshalle sollen ein Reisezentrum der DB AG und Einzelhandelsgeschäfte untergebracht werden.

23. *Wie ist die weitere Entscheidungsfindung in diesem Zusammenhang? Wird es dabei eine Bürgerbeteiligung geben? Wenn ja, wie soll diese aussehen? Wenn nein, warum nicht?*

Das eingeleitete Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen insbesondere für das Empfangsgebäude schaffen. Im Übrigen siehe Antwort zu 16.

24. *Welche Vor- und Nachteile sehen der Senat bzw. die zuständigen Behörden im Zusammenhang mit der Verwirklichung des ersten und zweiten Bauabschnitts des Projekts „Neue Mitte Altona“ unter Lärmgesichtspunkten durch den Bahnbetrieb?*

Die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofes nach Norden, der Rückbau von Bahnanlagen auf dem Gebiet des zweiten Bauabschnitts des Masterplangebietes „Mitte Altona“ sowie der Ersatzneubau von Bahnanlagen nördlich des Masterplangebietes „Mitte Altona“ führen unter Lärmgesichtspunkten zu einer deutlichen Verbesserung für die beiden Bauabschnitte. Durch den Rückbau werden sich die Bereiche, die derzeit noch von Bahnlärm betroffen sind, zukünftig deutlich reduzieren. Für die neu zu bauenden Schienenstrecken ergibt sich gegenüber dem Bestand der Vorteil, dass die Anlagen dem neuesten Stand der Technik entsprechen und zum Masterplangebiet „Mitte Altona“ hin zusätzlich Lärmschutzwände errichtet werden. Hierdurch wird sich der Bahnlärm im nördlichen Bereich des Masterplangebietes „Mitte Altona“ im Vergleich zur Ist-Situation deutlich verringern. Für das Masterplangebiet „Mitte Altona“ ergeben sich durch die Planung der DB AG unter Lärmgesichtspunkten keine Nachteile.

25. *Ein Fernbahnhof benötigt ausreichend Parkraum. Welche Flächen sollen bei der Verlagerung des Bahnhofs für Parkraum zur Verfügung gestellt werden und wie vielen Stellplätzen entspricht das?*

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können noch keine exakt quantifizierbaren Aussagen über das zukünftige Parkplatzangebot gemacht werden.

26. *Das bisherige Umfeld des zukünftigen Fernbahnhofs ist durch Kleingärten und Kleingewerbe geprägt. Wie soll/wird sich das Umfeld des neuen Fernbahnhofs verändern bzw. anpassen? Gibt es hierfür eine Rahmenplanung? Wenn ja, welche konkret? Wenn nein, warum nicht?*

Die gewerbliche Prägung und die Grün- und Friedhofsnutzung des Bahnhofsumfelds sollen grundsätzlich nicht infrage gestellt werden. Bei der beabsichtigten Entwicklung des Areals zu einem modernen, urbanen, durch Arbeitsstätten, vor allem auch des produzierenden Gewerbes, geprägten Stadtquartiers sollen künftig fortbestehende und neu anzusiedelnde Nutzungen in Einklang gebracht werden. Eine städtebauliche Rahmenplanung wird im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen erarbeitet. Im Übrigen siehe Antwort zu 17.

27. *Wie bewertet der Senat bzw. die zuständige Behörde die Konzeption der Handelskammer für das künftige Umfeld des neuen Fernbahnhofs?*

Der Beitrag der Handelskammer (HK) ist ein Diskussionsbeitrag zur anstehenden planerischen Auseinandersetzung mit der Quartiersentwicklung im Umfeld des neuen Fernbahnhofs am Diebsteich.

28. *Teilt der Senat bzw. die zuständige Behörde die Bedenken der Handelskammer nach steigenden Grundstückspreisen und Spekulationen? Wenn ja, welche Maßnahmen trifft der Senat bzw. die zuständige Behörde dagegen? Wenn nein, warum nicht?*

Der Senat hat zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung am 21. Februar 2017 die Verordnung über die Begründung eines Vorkaufsrechts im Umfeld des künftigen Fernbahnhofs Hamburg-Altona erlassen. Durch die Preislimitierung nach § 28 Abs. 3 S. 1 BauGB kann auf eine Dämpfung der Bodenpreise hingewirkt werden.

29. *Sind von der Verlagerung des Fernbahnhofs angrenzende Gewerbeflächen betroffen? Wenn ja, um welche Flächengröße handelt es sich und wie viele Betriebe sind betroffen?*

Unmittelbar von der Verlagerung des Fernbahnhofs ist nur die sogenannte „Seepost“ mit einer Grundstücksfläche von ca. 9.877 m² betroffen.

30. *Wo erhalten die Betriebe Ersatzflächen? Wer übernimmt die Kosten der Umzüge?*

Die Planungen und Überlegungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

- 31. Sind von Verlagerung des Fernbahnhofs angrenzende Kleingartenflächen betroffen? Wenn ja, um welche Flächengröße handelt es sich und wie viele Kleingärten sind betroffen?*

Die DB Netz AG plant 15 Parzellen mit einer Fläche von insgesamt ca. 7.200 m² zurückzubauen. Weiterhin werden Teile von 13 Parzellen mit einer Fläche von insgesamt ca. 600 m² vorübergehend für einen Baustellenerschließungsweg in Anspruch genommen.

Weitere Kleingartenflächen im direkten Umfeld des Fernbahnhofs sind von der Verlagerung nicht betroffen.

- 32. Wo erhalten die Kleingärtner Ersatzflächen? Wer übernimmt die Kosten der Umzüge?*

Die wegfallenden Kleingärten befinden sich auf Bahngelände. Die entsprechenden Verträge wurden fristgerecht gekündigt. Die DB AG verfügt über keine Ersatzflächen.

- 33. Wie wird das verbleibende Umfeld von Auswirkungen des neuen Fernbahnhofs geschützt? Haben angrenzende Gewerbebetriebe weiterhin Entwicklungsmöglichkeiten?*

Mögliche Auswirkungen des Fernbahnhofs auf das Umfeld und Maßnahmen zum Schutz des Umfeldes sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird Ende des Jahres 2017 gerechnet. Die angrenzenden Gewerbebetriebe haben weiterhin Entwicklungsmöglichkeiten. Im Übrigen siehe Antwort zu 29.