

Antrag

**der Abgeordneten Dirk Kienscherf, Martina Friederichs, Martina Koeppen,
Anne Krischok, Uwe Lohmann, Dorothee Martin, Dr. Christel Oldenburg,
Lars Pochnicht, Michael Weinreich, Ole Thorben Buschhüter, Matthias Czech,
Gert Kekstadt, Frank Schmitt, Henriette von Enckevort (SPD) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, Martin Bill, Phyliss Demirel, Olaf Duge,
Anna Gallina (GRÜNE) und Fraktion**

Betr.: Neuer Fernbahnhof Altona-Nord (Diebsteich): Jetzt die richtigen städtebaulichen Weichenstellungen für Altonas neuen Verkehrsknotenpunkt und dessen Umfeld vornehmen

Aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen wird der heutige Kopfbahnhof Hamburg-Altona mit seinen umfangreichen Regional- und Fernverkehren grundsätzlich aufgegeben und in den Bereich der heutigen S-Bahn-Station Diebsteich verlagert. Durch den Verkauf der Flächen des heutigen Kopfbahnhofes an die Freie und Hansestadt Hamburg ist eine lange Jahre geforderte Grundsatzentscheidung nun Realität geworden und die Ziele und Pläne für eines der großen städtebaulichen Projekte Hamburgs können insgesamt umgesetzt werden – die rund 75 Hektar umfassende neue Mitte Altona.

Der bisherige Kopfbahnhof im Altonaer Zentrum soll im Gegenzug geschlossen werden. Der unterirdische S-Bahn-Bahnhof Altona (rund 70.000 Reisende pro Tag) bleibt erhalten. Auf dem durch die Verlagerung frei werdenden Gelände kann der zweite Bauabschnitt des neuen Quartiers Mitte Altona mit rund 1.900 Wohneinheiten realisiert werden, sodass ein neuer Stadtteil mit insgesamt 3.500 Wohnungen entstehen kann.

Am Diebsteich wird ein Durchgangsbahnhof mit sechs Fernbahngleisen und zwei S-Bahn-Gleisen an vier Bahnsteigen gebaut. Der Zugang zu den 400 Meter langen Bahnsteigen soll über den heutigen Fußgängertunnel am Diebsteich erfolgen, der dann verbreitert wird. Außerdem sieht die derzeitige Planung ein neues barrierefreies Empfangsgebäude vor. Der neue Fernbahnhof Altona-Nord soll Ende 2023 eröffnet werden. Ende 2015 wurden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren eingereicht, das voraussichtlich bis Ende 2017 abgeschlossen sein soll. Dieses gesetzlich vorgeschriebene Genehmigungsverfahren beteiligt Behörden und Bürgerinnen und Bürger. Parallel dazu sollen die Einzelheiten der Gestaltung des neuen Bahnhofs und die Entwicklung des Umfelds abgestimmt werden.

Die aktuellen Planungen zeigen einen Verzicht auf eine Bahnhofshalle. Stattdessen sind offene Bahnsteige mit kurzen Überständen vorgesehen. Angemessen jedoch wäre eine der Bedeutung und den Chancen dieses Bahnhofsprojektes funktional und architektonisch entsprechende Lösung. Die Architektur des neuen Bahnhofs Altona-Nord sollte sich in Qualität, Ästhetik und Funktion an entsprechenden Referenzen orientieren. Für den neuen Bahnhof Altona-Nord sollte es deshalb ein Gebäude mit hoher Aufenthaltsqualität geben, das die wesentlichen Teile der Bahnsteiganlagen überspannt. Denkbar wäre zum Beispiel eine filigrane Glas-Stahlkonstruktion mit

parallel laufenden Tonnendächern, die in der Mittelachse der Bahnsteige von Stützen getragen werden (zum Beispiel ähnlich Berlin-Spandau). Gleichzeitig ist darauf zu achten, barrierefreie und möglichst direkte Wegeverbindungen innerhalb des Bahnhofes zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herzustellen, sodass Umsteigeprozesse erleichtert werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. sich für die Realisierung eines städtebaulich ansprechenden Bahnhofsgebäudes für den neuen Fernbahnhof Altona-Nord einzusetzen. Dieses schließt neben einem Empfangsgebäude auch eine gleisüberspannende Überdachung der wesentlichen Bahnsteigbereiche mit ein. Es sollte zusammen mit dem Empfangsgebäude eine attraktive Ästhetik und Architektur aufweisen und Servicebereiche, Gastronomie und Einzelhandel für den Reisebedarf umfassen. Ein Wetterschutz sollte für sämtliche Bahnsteigbereiche gewährleistet sein. Insgesamt sollte das Bauvorhaben mit weiteren Nutzungen, wie beispielsweise kleinteiligem Einzelhandel, Hotellerie oder Büroflächen, in angemessenem Rahmen baulich verknüpft werden. Im Rahmen der Neukonzeption und baulichen Veränderung ist dabei zu berücksichtigen, dass im Bereich des Bahnhofes eine neue, angemessen breite und attraktive Fußgänger- und Fahrradwegeverbindung zwischen Bahnenfeld und Eimsbüttel realisiert wird;
2. sich dafür einzusetzen, dass zur Erreichung der entsprechenden Qualität ein internationaler Architekturwettbewerb durchgeführt wird;
3. sicherzustellen, dass alle Wege barrierefrei sind und die Wegeverbindungen zu den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen ihnen nutzerfreundliche Umsteigeprozesse ermöglichen. Hierbei ist besonders Wert auf direkte Anbindungen zum öffentlichen Nahverkehr (Busbahnhof) und weiteren umweltfreundlichen Verkehren (zum Beispiel Carsharing, StadtRAD-Station, Bike-and-ride) zu legen; entsprechende Flächen und Wegebeziehungen sollen frühzeitig mit eingeplant werden;
4. zur Information der Bürgerinnen und Bürger eine Bürgerinformationsplattform einzurichten, sobald eine konkretisierte Vorplanung für die Ausschreibung zum Architekturwettbewerb vorliegt;
5. gemeinsam mit dem Bezirk Altona einen geeigneten Namen für den neuen Bahnhof zu finden. Dabei soll darauf Rücksicht genommen werden, dass der Name „Hamburg-Altona“ fest mit dem jetzigen Standort verbunden ist und mit der Fortführung des Bus- und S-Bahnhofs ein Großteil des täglichen Fahrgastaufkommens dort verbleiben wird;
6. das derzeit laufende Verfahren der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Baugesetzbuch mindestens bis zur Kieler Straße im Osten, zum Holstenkamp im Norden sowie zur Stresemannstraße im Süden zu erweitern, um den Gestaltungsprozess des neuen Bahnhofumfeldes strukturiert steuern zu können. Hierfür sollen die vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 auf eine neu festzulegende Gebietsgrenze erweitert werden.