



Hamburg Altona – Ein kurzer Abriss zur Geschichte

Hamburg Altona. Meine erste Begegnung mit diesem Namen hatte ich, als ich mit dem IR von Rostock in Richtung Schwerin gefahren bin. „Hamburg Altona“ stand am Zugzielanzeiger. Für mich ein Bahnhof irgendwo hinter Hamburg Hauptbahnhof, an dem der Zug endete. Umgestiegen bin ich in Hamburg Altona nur, als ich aus Hannover nach Niebüll reiste. Während der langen Umsteigezeit konnte ich in der Altonaer Altstadt einen Tee trinken gehen. Damit ist mein Erfahrungswissen zum Bahnhof Hamburg Altona auch schon erschöpft.

Die Stadt Altona, damals Teil des dänischen Königreichs, bekam ihren ersten Bahnhof im Jahr 1844 mit der Verbindung nach Kiel über Elmshorn und Neumünster. Die erste

Eisenbahnverbindung zwischen Altona und Hamburg, die Hamburger-Altonaer Verbindungsbahn, ging 1866 in Betrieb. 1898 wurde der „Altonaer Hauptbahnhof“ rund

700 Meter nach Norden verlegt. Das Bahnhofsgebäude des ersten Bahnhofs wurde nach der Verlegung umgebaut und wird seither als Rathaus

genutzt. Mit der Eingemeindung der Großstadt Altona (~240.000 Einwohner:innen) durch das Groß-Hamburg-Gesetz im Jahre 1938 erhielt der Bahnhof seinen heutigen Namen „Hamburg Altona“. Im Zuge des Baus der City-S-Bahn Hamburg in den 1970er-Jahren wurde das Bahnhofsgebäude des zweiten Bahnhofs 1974 abgebrochen und neu errichtet.

Verkehrlich enden und beginnen heute noch viele Fernverkehrslinien (ICE, EC, NJ, FLX) in Hamburg Altona. Diese werden alle über Hamburg Hauptbahnhof geführt. Im Regionalverkehr enden der RE 6 von Sylt und die RB 71 aus Itzehoe bzw. Wrist in Hamburg Altona. Zudem gibt es täglich Autozüge der ÖBB sowie vereinzelte Urlaubszüge, die in Hamburg Altona starten und enden. Eine Besonderheit ist, dass die Verladung auf den Autozug im Personenbahnhof erfolgt.

Derzeit wird der rund zwei Kilometer Luftlinie nördlich vom heutigen S-Bahn-Haltepunkt Hamburg Diebsteich zu einem Bahnhof ausgebaut. Nach dessen Fertigstellung, derzeit für 2027 geplant, soll der Kopfbahnhof Hamburg Altona aufgegeben

werden. Der S-Bahn-Bahnhof Altona soll bestehen bleiben. Auf dem bisherigen Bahngelände soll der 2. Bauabschnitt des Quartier Mitte Altona entstehen. Der neue Bahnhof Hamburg Diebsteich soll zusätzlich zu den bestehenden S-Bahn-Gleisen über drei Bahnsteige mit sechs Gleisen für Nah- und Fernverkehr verfügen. Eine Autoreisezuganlage soll in Hamburg Eidelstedt nordwestlich des S-Bahnhofs Elbgaustraße gebaut werden.

Die Kosten für den Bahnhof Hamburg Diebsteich betragen nach derzeitigen Schätzungen 550 Millionen Euro statt der ursprünglichen 360 Millionen Euro. Verbesserungen für Reisende und Anwohner:innen sind hierbei mit 106 Millionen Euro berücksichtigt.

Die Verlegung des Bahnhofs Hamburg Altona nach Hamburg Diebsteich ist nicht unumstritten. PRO BAHN hat sich zum Thema „Fern- und Nahverkehrsbahnhof für den Hamburger Westen“ 2019 Gedanken gemacht. Es steht folgende Frage im Raum, die von zwei Mitgliedern von PRO BAHN diskutiert wird: „Ist die Verlegung des Altonaer Bahnhofs nach Norden sinnvoll?“

 (mm)

IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Ist die Verlegung des Altonaer Bahnhofs nach Norden sinnvoll?

Die heutige Situation ist nur aus der Geschichte verständlich: zwei Städte, die eine dänisch, später preußisch (Altona) mit einer Orientierung in den Landesteil Schleswig, die andere selbstständig (Hamburg) und orientiert eher nach Norden und Osten (Lübeck und Berlin). Mit dieser Orientierung sind dann auch die Bahnanlagen entstanden.

Das war lange Zeit auch kein Problem, ja sogar für den Betrieb optimal. Zu Dampflokzeiten kamen die Loks frisch aufgerüstet aus dem Bahnbetriebswerk Altona, durchgehende Züge brauchten ohnehin eine neue Lok. Auch als die Elektrifizierung Hamburg erreichte, war es ideal: Die Dieselmzüge fuhren von Altona nach Kiel und Westerland, durchgehende IC- und D-Züge bekamen in Altona am Zugende eine Diesellok, die den Zug dann weiterzog. Mit der Elektrifizierung der Strecke nach Kiel/Flensburg änderte sich die Situation grundlegend. Für durchgehende Züge wurde Altona zu einem zeit- und aufwendigen Umweg mit Kopfmachen. IC-/ICE-Züge nutzten dann die Kurve am Abzweig Rainweg an Altona vorbei. RE-Züge aus Kiel und Flensburg nahmen auch diesen Weg, da der Auftraggeber, die nah.sh, festgestellt hatte, dass circa 75 Prozent der Fahrgäste ihr Ziel in den Bahnhöfen Dammtor und Hauptbahnhof haben. Das gilt auch für Fahrgäste aus Westerland, allerdings gibt es auf der Verbindungsbahn keine Trasse für den entsprechenden RE 6. Nach Altona ist stündlich eine Regionalbahn RB 71 von/nach Wrist bestellt.

Ca. 75% der Fahrgäste [aus Kiel und Flensburg haben] ihr Ziel in den Bahnhöfen Dammtor und Hauptbahnhof.

Reisende aus dem Hamburger Westen und Altona, die nach Kiel oder Flensburg wollen, müssen nun erst ein Stück in die Gegenrichtung nach Dammtor fahren. Optimal ist das sicher nicht. Fernzugreisende aus dem Hamburger Westen müssen heute immer nachschauen, ob der Zug aus Schleswig-Holstein kommt und an Altona vorbeifährt oder ob er in Altona eingesetzt wird. Diese Situation hat uns schon vor Jahren dazu veranlasst, einen Bahnhof im Hamburger Westen zu fordern, an dem alle Züge halten und so einfaches Umsteigen ermöglicht wird. Wir haben seinerzeit Stellingen als optimalen Standort angesehen. Gleichzeitig hätte dort die AKN aus Kaltenkirchen angeschlossen werden können wie auch Nahverkehrszüge von der Güterumgehungsbahn. Nun soll es nach dem Beschluss des Senats der weiter südlich gelegene Standort Diebsteich sein, der genauso zu einem echten Eisenbahn-Drehkreuz werden kann.

Es ist jetzt unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass dieser Bahnhof mit einer ausreichenden Kapazität gebaut wird und dass er zu einem wirklichen Drehkreuz einschließlich S-Bahn und Bus wird und somit den Hamburger Hauptbahnhof entlastet.



Karl-Peter Neumann

Fahrgastverband PRO BAHN
LV SH-HH

1. Der jetzige oberirdische Fern- und Regionalbahnhof Altona (Kopfbahnhof) bietet eine geradezu ideale Verknüpfung mit fünf S-Bahn-Linien und dem größten Hamburger Busbahnhof mit 19 Linien.
2. Der Bahnhof ist als Scharnier zwischen zwei belebten Fußgängerzonen faktisch der Stadtmittelpunkt von Altona/Ottensen. Circa 75.000 Einwohner – mit stark steigender Tendenz – können ihn fußläufig (ein Kilometer Radius) erreichen. In diesem Umkreis liegen über 2.200 Arbeitsstätten mit rund 15.000 Beschäftigten im Handel, Gewerbe, Bildungs- und Gesundheitssektor.
3. Der Bahnhof Altona ist voll barrierefrei. Die Bahnsteige sind in weniger als 50 Metern ebenerdig vom Straßenniveau aus zu erreichen. Das gibt es an keinem anderen Bahnhof in Hamburg. Daher ist Altona bei mobilitätseingeschränkten Passagieren auch so beliebt.
4. In einem Kopfbahnhof werden die Züge 5–10 Minuten vor Abfahrt bereitgestellt. Das gibt genügend Zeit zum Einsteigen und zur Platzsuche, kein Gedrängel wie am überlasteten Hauptbahnhof. Man spart zudem den Kauf einer Platzkarte.
5. Betriebstechnisch hat der Bahnhof eine wichtige Pufferfunktion. Die überlasteten Bahnbetriebswerke Langenfelde und Eidelstedt können revidierte Züge an einer der acht Bahnsteigkanten zwischensparken. Verspätet ankommende Fernzüge können am Kopfbahnhof Altona eine Kurzwende machen, vermeidet also „Verspätungen aus vorangegangener Fahrt“.
6. 80 Prozent aller Fernzüge, die Hamburg ansteuern, werden am Kopfbahnhof Altona aus- oder eingesetzt. Die längere Standzeit erleichtert die Abschlusskontrolle. Mehr durchgehende Fernzüge nach Schleswig-Holstein sind mangels Fahrgästen unwirtschaftlich.
7. Der Altonaer Bahnhof trägt wirksam zur Entlastung des Hauptbahnhofs bei, da Reisende aus dem Westen Hamburgs (Linien S 1 und S 11, die nicht in Diebsteich halten) dort in die Fernzüge einsteigen.
8. Pendler aus Schleswig-Holstein, die im Hamburger Westen oder bei Airbus arbeiten, müssen am Diebsteich zusätzlich umsteigen. Das bedingt eine Fahrzeitverlängerung um 5–10 Minuten/Strecke.
9. Der Bahnhof Altona hat eine Autoreisezuganlage für die Abfertigung von maximal vier Zügen gleichzeitig. Im Verlagerungsfall muss diese in Eidelstedt neu gebaut werden (Kosten > 50 Millionen Euro). Für die längeren Standzeiten eines Autoreisezuges ist ein Kopfbahnhof besser geeignet.
10. Der Kopfbahnhof Altona bietet sich als Start- und Zielbahnhof für Nachtzüge besonders an, da er ausreichend Bahnsteigkapazitäten hat.

Fazit: Der Bahnhof Altona ist kein Engpass im Hamburger Bahnverkehr, sondern die nur zweigleisige Verbindungsbahn und der Hauptbahnhof, der technisch als Durchgangsbahnhof ausgelegt, aber zu zwei Dritteln aller Zugbewegungen als Kopfbahnhof genutzt wird.

Der Bahnhof Altona ist kein Engpass [...], sondern die nur zweigleisige Verbindungsbahn und der Hauptbahnhof.



Dirk Elmer

Fahrgastverband PRO BAHN
LV SH-HH