



Peter Tschentscher (von links, SPD), Erster Bürgermeister von Hamburg, Ronald Pofalla, Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn, und Enak Ferlemann (CDU), parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, leiten mit einem **symbolischen Knopfdruck** den Baustart des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona ein. Er entsteht am heutigen S-Bahnhof Diebsteich und soll 2027 den rund zwei Kilometer südlich gelegenen Kopfbahnhof Altona im Fern- und Regionalverkehr ersetzen. Foto: Reinhardt/dpa

Baustart für den neuen Fernbahnhof

Enak Ferlemann (CDU): 2027 werden alle Hamburger begeistert sein – Initiative „Prellbock“ will den Bau noch stoppen

Von Julian Willuhn

HAMBURG. Noch ist das Gelände an der bereits existierenden S-Bahnstation Diebsteich im Hamburger Westen nur eine Brachfläche. Seit Montag wird dort jedoch gebaut. Bis 2027 soll der Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona entstehen und dann den bisherigen Kopfbahnhof im Zentrum von Altona weiter südlich ersetzen.

Wenn der neue Bahnhof fertig ist, sollen dort 380 Züge am Tag zusätzlich halten, das wäre eine Steigerung um 25 Prozent. Weil der neue Bahnhof Durchgangsverkehr ermöglicht, soll im Vergleich zum alten Kopfbahnhof Zeit gespart werden und die Züge so pünktlicher werden. Das neue Bahnhofsgebäude außerdem soll komfortabler werden als der marode Bau im Herzen von Altona.

Rund um den neuen Bahnhof plant die Stadt mit zwei Gebäu-

den für Hotels und Büroflächen, 58 und 76 Meter hoch, dazu ein Parkplatz für 300 Autos und 600 Fahrräder. In der Nähe sollen außerdem eine Konzerthalle und ein regionalligataugliches Fußballstadion entstehen.

Gleichzeitig soll der Abriss des nicht mehr benötigten Gleisvorfelds am alten Bahnhof Platz für 1900 Wohnungen und eine fünf Hektar große Grünanlage schaffen. Der unterirdische S-Bahnhof Altona bleibt bestehen.

Beim feierlichen Start der Bauarbeiten waren Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD), DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla und Enak Ferlemann (CDU), Staatssekretär im Verkehrsministerium, vor Ort. Sie zeigten sich erfreut, dass das 548 Millionen Euro teure Bauvorhaben endlich seinen Spatenstich erlebt.

„Attraktive Bahnhöfe sorgen dafür, dass noch mehr Menschen auf die Bahn umsteigen. So bringen wir die Klimawende voran“, sagte Pofalla.

Ferlemann betonte die Notwendigkeit des Mammutprojekts: „Wenn ich ehrgeizige Ziele für den Klimaschutz setze, muss ich auch erklären, mit welcher Infrastruktur das funktionieren soll.“ 2027 würden ob des dann ferti-

gen Bahnhofs „alle begeistert sein“.

Noch hat der neue Fernbahnhof Altona jedoch lautstarke Kritiker. Die Initiative „Prellbock Altona“ demonstrierte vor dem Bauareal und hielt später am Montag eine eigene Veranstaltung vor dem alten Bahnhof Altona ab. Der neue Bahnhof bei Diebsteich sei mit sechs Gleisen zu klein, um die zusätzlichen Züge abzuwickeln. Zudem tausche die Stadt einen zentral gelegenen Fernbahnhof zwischen zwei Einkaufsstraßen gegen einen neuen Verkehrsknotenpunkt an deutlich abgelegener Stelle. Zudem fehle die Anbindung an den Busbahnhof in Altona.

„Prellbock“ fordert stattdessen, den bestehenden Bahnhof in Altona zu sanieren, dies sei auch

die ressourcenschonendere Alternative. „Prellbock“-Sprecher Michael Jung vermutet, dass es der Stadt vor allem darum ginge, die Interessen von Immobilienspekulanten zu bedienen.

2018 hatte bereits der Verkehrsclub VCD gegen das Projekt geklagt und einen zweijährigen Baustopp sowie mehrere Nachbesserungen durchgesetzt. Auch deswegen erhöhten sich die Baukosten um 180 Millionen Euro.

Jung erwartet, dass die Kosten weiter explodieren – und sieht darin eine Chance für seine Initiative: „Nach der Bundestagswahl wird Kassensturz gemacht. Der Spatenstich war verfrüht“, sagte er im Gespräch mit shz.de. Falls das Mega-Projekt immer teurer wird, hofft „Prellbock“ den Bau noch stoppen zu können.