

## Zahlen & Fakten

Neubau Fernverkehrsbahnhof Diebsteich: drei Bahnsteige mit sechs Gleisen für den Fernverkehr, ein Bahnsteig mit zwei Gleisen für den S-Bahn-Verkehr, Empfangsgebäude

Dabei fallen u. a. an: ca. **200.000** Tonnen Bodenaushub, rund **11.300** Holz- und **12.800** Betonschwellen, etwa **62.000** Tonnen Altschotter, **15.500** lfd. Meter Schienen, damit ca. **1.600** Tonnen Kernschrott; Freisetzung von rund **138.000** Quadratmeter Fläche am bisherigen Bahnhof Altona; weitere Neubauten: ca. **25** Kilometer Gleise, **48** Weichen, Elektronisches Stellwerk (ESTW), Tankanlage, Abstellanlagen, Dienstgebäude DB Netz AG, Lagergebäude; Erneuerung von zwei Eisenbahnbrücken: Brücke Plöner Straße, Diebsteichtunnel; Rückbauten: Eingleisbrücke, Postgleisbrücke, AKN-Brücke, Kreuzungsbauwerk Langenfelde



## Verlegung des Fernbahnhofs Wir schaffen Platz für Altona

### Impressum

Herausgeber:  
DB Netz AG  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg  
E-Mail: [altona@deutschebahn.com](mailto:altona@deutschebahn.com)  
[www.bahnprojekt-hamburg-altona.de](http://www.bahnprojekt-hamburg-altona.de)

Fotos:  
DB Netz AG (Titel, S. 2, S. 4)  
ginton – Fotolia (S. 5)

Änderungen vorbehalten  
Einzelangaben ohne Gewähr  
Stand: Mai 2017



Wird neu gebaut: Die Eisenbahnbrücke Plöner Straße

**Der Bahnhof Hamburg-Altona ist ein fester Bestandteil des Stadtbildes und Reisenden aus ganz Europa ein Begriff. Mittlerweile über 100 Jahre alt, ist er aber den Anforderungen, die bis zu 130.000 Reisende pro Tag stellen, nicht mehr gewachsen. Deshalb wird der Fernbahnhof in den Norden Altonas verlegt, während der S-Bahnhof am bisherigen Standort bestehen bleibt. Dies bringt die dringend benötigten zusätzlichen Kapazitäten – und schafft neuen Wohnraum für Hamburg.**

## Projekthintergrund

Gleisanlagen und Bauwerke des bisherigen Bahnhofs Altona müssten in den kommenden Jahren aufwändig und kostspielig saniert bzw. neu gebaut werden. Außerdem liegt der Nutzungsgrad der Anlagen derzeit bei lediglich 60 Prozent und die Konstruktion als Kopfbahnhof erfordert einen sehr hohen Zeit- und Personalaufwand. Eine eingehende Prüfung hat ergeben, dass ein Neubau des Altonaer Fernbahnhofs an anderer Stelle die wirtschaftlich und betrieblich günstigste Lösung darstellt. Deswegen wird der Fernbahnhof in den

kommenden Jahren innerhalb von Altona an die Stelle des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich umziehen. Dort entsteht ein neuer Fernverkehrs-Bahnhof samt Empfangsgebäude. Der neue Bahnhof wird komplett barrierefrei sein, alle Bahnsteige sind künftig stufenlos zu erreichen.

## Ziele

Durch den Wegfall von Trassenkonflikten kann die Pünktlichkeit deutlich verbessert werden. In Diebsteich haben die Fahrgäste zudem eine bessere Anbindung an den Nahverkehr als bisher. Viele Leerfahrten, die am Kopfbahnhof nötig waren, entfallen künftig, was für Anwohner weniger Emissionen bedeutet. Für die Menschen in Altona wird es durch den Umzug außerdem zu keiner Umstellung im Nahverkehr kommen, da der S-Bahn-Halt Hamburg-Altona an alter Stelle bestehen bleibt. Durch den Umzug werden allerdings rund 138.000 Quadratmeter Fläche für den Wohnungsbau frei. Die Stadt Hamburg hat dieses Areal von der Bahn erworben, als Teil der „Neuen Mitte Altona“ können hier nun 1.900 weitere Wohnungen entstehen. Insgesamt umfasst das Wohnungsbauprojekt 3.600 Wohnungen, acht Hektar sind für Grün- und Freiflächen vorgesehen.

## Baumaßnahmen

Der neue Fernverkehrsbahnhof in Diebsteich erhält drei Bahnsteige mit sechs Gleisen für den Fernverkehr. Für die S-Bahn ist ein Bahnsteig mit zwei Gleisen vorgesehen. Alle Gleisanlagen des neuen Bahnhofs werden in ein neues elek-

tronisches Stellwerk (ESTW) eingebunden. Des Weiteren ist der Neubau von ca. 25 Kilometern Gleisen und 48 Weichen notwendig. Zwei Eisenbahnbrücken werden erneuert, vier Brücken müssen zurückgebaut werden.

## Schallschutz

Grundsätzlich wird sich die Belastung der Anwohner im Bereich des alten Fernbahnhofs durch den Umzug verbessern, da deutlich weniger Züge den Bahnhof anfahren. Die schalltechnischen Untersuchungen unabhängiger Gutachter haben ergeben, dass entlang der Neubaustrecke sowohl aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Als aktive Maßnahme werden vor allem hochabsorbierende Lärmschutzwände gebaut. Beim passiven Schallschutz an Gebäuden kommen beispielsweise Schallschutzfenster zum Einsatz.

## Umweltschutz

Den rechtlichen Rahmen für die Umweltschutz-Maßnahmen im Projekt geben die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes und des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamts sowie weitere Gesetze und Richtlinien vor. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) legt die Bahn Kompensations- und Ersatzmaßnahmen für den Eingriff in die Natur fest. Im Projekt Verlegung Fernbahnhof Altona sind unter anderem die Neupflanzung von 121 Bäumen, das Anlegen von Gewässern und Blänken für Brutvögel sowie die Dachbegrünung von Gebäuden vorgesehen.



Markante Gebäude wie der Bahnwasserturm bleiben erhalten

