

Beantwortung der Fragen aus der 1. Informationsveranstaltung vom 2. Dezember

2021

Zusammengefasste Fragen aus dem Chat *Antwort*

1. Impuls: Bahnhof Diebsteich

Ist ein neues Planfeststellungsverfahren durch die geänderte Gleis- und Weichenplanung notwendig?

DB:
Gemäß dem Testat vom März 2020 sind 18 zusätzliche Weichen erforderlich, um in der Spitzenstunde 31 Züge abfertigen zu können. Im Rahmen der detaillierten Entwurfsplanung und Trassierung konnten anstatt mit 18 mit nunmehr 21 zusätzlichen Weichen bauliche Vorteile erzielt werden. Die drei zusätzlichen Weichen führen zu mehr parallelen Fahrmöglichkeiten und Redundanzen im Bahnhof Hamburg-Altona insbesondere bei Störungen und Baumaßnahmen. Über das weitere Verfahren entscheidet das Eisenbahnbundesamt. Der Planänderungsbeschluss wird Ende 2023 erwartet.

Welche Auswirkungen wird der geplante Verbindungsbahntlastungstunnel auf den Bahnhof Diebsteich haben?

DB / Freie und Hansestadt Hamburg:
Bund, DB und FHH haben zum Verbindungsbahntlastungstunnel eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie werden die Fragen mit untersucht. Die Projekte werden aufeinander abgestimmt.

Wie wird bei möglicherweise notwendigen Änderungen am geplanten Bahnhof umgegangen?

DB:
Ja, der neue Bahnhof ist mit dem Deutschlandtakt kompatibel und ist von besonderer Bedeutung.

Ist der Deutschlandtakt mit dem Bahnhof Altona (neu) kompatibel?

Soll ein möglicher Tiefbahnhof am neuen Bahnhof Altona 2- oder 4- gleisig sein?

DB:
Dies wird im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zum Verbindungsbahnentlastungstunnel untersucht werden.

Der jetzige Kopfbahnhof Altona bewältigt die 135.000 Passagiere locker, ohne Gedränge und hat dazu noch Kapazitätsreserven! Wie hoch werden die Passagierzahlen ihrer Meinung nach am Diebsteich erwartet?

DB:
Am heutigen Bahnhof Altona wurden 2016 ca. 130.000 Reisende täglich (Ein-, Aus-, und Umsteiger) gezählt, davon nutzen ca. 117.000 Reisende die S-Bahn. Die verbleibenden 13.000 Reisenden nutzen den Fern- und Regionalverkehr. Für den zukünftigen Bahnhof Hamburg-Altona werden täglich ca. 22.000 Reisende erwartet.

Wie viele Passagiere nutzen derzeit den Bahnhof Diebsteich?

DB:
Es sind ca. 12.500 Ein- und Aussteiger/ Tag am heutigen S-Bahnhof Diebsteich.

Wie wird der Schienenersatzverkehr während der Bauzeit gestaltet?

Der S-Bahnhof Diebsteich kann voraussichtlich vom Oktober 2022 bis Oktober 2023 von der S-Bahn nicht angefahren werden. Der S-Bahnverkehr wird in dieser Zeit über ein Umfahrgleis am S-Bahnhof vorbeigeführt. In diesem Zeitraum wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Die DB wird rechtzeitig über die konkreten Einschränkungen informieren.

Wie lange wird er notwendig sein?

Wie ist die Querung des Bahnhofs durch den Radverkehr vorgesehen, v.a. mit Blick auf die stadtweite Bedeutung des FRg?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Im Zuge der Bahnhofsentwicklung soll neben der Freizeitroute eine neue Veloroute entwickelt werden. Diese fädelt im Schanzenviertel aus der Veloroute 2 aus und verläuft über den neuen Fernbahnhof und die geplante Science City Bahrenfeld nach Lurup. Am neuen Fernbahnhof wird der Radverkehr (einschl. der Freizeitroute 9) durch den Plöner Tunnel geführt. Östlich des Bahnhofs soll sie

zunächst über die Waidmannstraße (langfristig Augustenburger Straße) und westlich des Bahnhofes über den Holstenkamp verlaufen. Beide Routen, also Velo- und Freizeitroute, können im Bereich des Fernbahnhofs gebündelt werden, dies erleichtert dann auch die Orientierung.

Bleibt der Diebsteichtunnel während der Bauzeit passierbar?

DB:

Der Diebsteichtunnel sowie die Fußgängerbrücke sind während der Bauzeit nicht passierbar.

Die Unterführungen unter der Eisenbahnbrücke Plöner Straße bleibt während der Bauphase für Fußgänger bestehen.

Der Zugang zum S-Bahnhof Diebsteich wird mit Hilfe einer alternativen Fußgängerführung über das Gelände des Seepostgebäudes gewährleistet. Der Weg soll ab März 2022 nutzbar sein.

Wie groß ist die geplante Fahrradstation am Bahnhof Diebsteich?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Hier sind nach derzeitigem Stand 600 Abstellplätze vorgesehen.

Wie sieht das CO₂-Budget für den Bahnhof, aber auch für die Hochhäuser und die Musikhalle aus?

DB:

Im Rahmen der Umweltbilanz geht es grundsätzlich um eine gesamte Life-Cycle-Betrachtung. So sieht es auch das Umwelt-Bundesamt (UBA-Studie von 2013/2015 - mit CO₂-Werten der 2000er Jahre). In der UBA-Studie schnitt die Bahn trotz der hohen CO₂-Kosten beim Infrastrukturausbau in der Gesamtbilanz am besten ab.

Werden diese Projekte in die stadteigene Klimabilanz eingerechnet?

Freie und Hansestadt Hamburg:

Im Rahmen der Bauleitplanung wird den Erfordernissen des Klimaschutzes

entsprechend dem § 1a Abs. 5 BauGB Rechnung getragen. Die Erstellung der Energie- und Treibhausgas-Bilanzen Hamburgs erfolgt jährlich durch das Statistikamt Nord. Dabei werden die CO₂-Emissionen mittels der Verursacherbilanz erfasst. Diese bezieht sich auf den Endenergieverbrauch und hat damit einen direkten Bezug zum Verbrauchsverhalten. Die nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme anfallenden Treibhausgas-Emissionen durch Nutzung und Betrieb der jeweiligen Vorhaben werden demnach zukünftig auch in der Verursacherbilanz Hamburgs erfasst. Die durch Herstellung und Transport verursachten Treibhausgas-Emissionen werden prinzipiell an den Orten bilanziert, an denen der Prozess zur Herstellung bzw. Transport stattfand. Dies können die Verursacherbilanzen anderer Bundesländer oder, sofern die Herstellung und der Transport im Ausland erfolgten, nationale Treibhausgasbilanzen (Nationale Inventarberichte) sein.

Warum wird die Langversion der SMA-Studie nicht veröffentlicht?

DB:
Das SMA-Gutachten ist im Jahr 2020 seitens der DB veröffentlicht worden.
Die Langfassung ist für innerbetrieblichen Verwendung bestimmt.

Wie verhalten Sie sich zu den Vorwürfen, das Vergaberecht für das Bahnhofsgebäude sei nicht eingehalten worden?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Die Freie und Hansestadt Hamburg hat im Rahmen der SKA 22/6289 zur Frage "Droht ein EU-Verletzungsverfahren?" (und zwischenzeitlich auch in der SKA 22/6989 „Verträge zum Diebsteich-Bahnhof...“) Stellung genommen.

Wie hoch werden die Kosten für den Bahnhof Diebsteich angesichts der derzeit rasant steigenden Baupreise derzeit beziffert?

DB:
Die Gesamtkosten werden von den beteiligten Akteuren wie folgt getragen und beziffert: Bund 381 Mio. EUR, DB 150 Mio. EUR, Freie und Hansestadt Hamburg 17 Mio. EUR.

Wie wird während der Bauzeit der Kreuzungsbereich Schleswiger Straße/ Plöner Straße/ Leverkusenstraße geregelt?

DB:
Die Unterführungen unter der Eisenbahnbrücke Plöner Straße bleibt während der Bauphase für Fußgänger bestehen. Eine Sperrung der Straße für den Autoverkehr kann zeitweise notwendig werden, soll aber vermieden werden.

2. Impuls: B-Plan

Wurden von der Stadt oder der DB für die Hotel- und Bürogebäude Auslastungsgarantien an den Investor gegeben?

DB:
Seitens der DB gab es keinerlei derartiger Zusagen.

Freie und Hansestadt Hamburg:
Bzgl. Tiefgarage – Die Tiefgarage gehört dem Investor und war Teil der Gesamtausschreibung.
Bzgl. Fahrradparkhaus – Vertraglich wurde vereinbart und war Teil der Gesamtausschreibung; Wenn der Käufer/Investor fristgemäß anzeigt, dass er die Fahrradstation an die FHH vermieten will, ist die FHH verpflichtet zu mieten.

Ist der Rahmenplan auch als S-Bahndrehkreuz ohne Fernbahn denkbar?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Natürlich ist der Rahmenplan auch ohne Fernbahnanschluss denkbar.

Ist eine Überdachung der Fußwege vom Bahnhof bis zu den Bushaltestellen geplant?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Eine Überdachung in dieser Form ist aus städtebaulichen Erwägungen bisher nicht vorgesehen.

Wie kam die Entscheidung zustande, die geplante Musikhalle jetzt schon in die Hände der "Hamburg Music Hall GmbH" zu geben?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Auf Grundlage eines Letter of Intent (LOI) zwischen Freie und Hansestadt Hamburg und Hamburger Music Hall GmbH (HMH) ist bislang nur ein Nutzerbedarfsprogramm für den grundsätzlichen Betrieb einer Musikhalle mit bis zu 5.000 Personen erstellt worden.

Mit welchen Investitionsvolumina ist für das Stadion und die Musikhalle zu rechnen. Wer bezahlt das?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Abschließende Kostenberechnungen liegen noch nicht vor. Ein Finanzierungskonzept wird derzeit seitens FHH erarbeitet.

Können Sie bereits konkretere Angaben (Planungsstand, Zeitschiene), zur Nachnutzung der Paket-Post mit dem Handwerkerhof machen?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Die Paketpost wird bis 2027 noch größtenteils durch die Post AG genutzt. Für die bereits leerstehenden Abschnitte gibt es Verträge mit Zwischennutzern. An einem Gesamtkonzept für die Paketpost, das ab 2027 umgesetzt werden kann, wird unter Federführung des LIGs gearbeitet.

Weshalb wird, trotz der versprochenen Busverbindungen des Bahnhofs Altona (neu) als Anbindungsmöglichkeit dargestellt? Welche Bereiche sollen damit erschlossen werden?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Die Planungen zum zukünftigen Nahverkehrsangebot im Umfeld des Fernbahnhofs berücksichtigen eine sehr leistungsstarke Kombination aus den vorhandenen Angeboten von S-Bahn und Bus, zusätzlichen Buslinien sowie ergänzender flexibler Mobilitätsangebote. Fest eingeplant sind zusätzliche Busverbindungen in Richtung Altona sowie in Richtung Eimsbüttel, Stellingen, Eidelstedt und Schnelsen. Dies wird nach derzeitigem Stand durch die Verschwenkung bestehender Buslinien erreicht. Im Rahmen des Hamburg-Taktes sind zudem weitere Busverbindungen in Richtung Hamburger Westen (Bahrenfeld, Othmarschen, Nienstedten, Blankenese) und

in den Hamburger Norden (Eppendorf, Winterhude, Flughafen, Langenhorn) vorgesehen.

Ein zentraler HVV-switch-Punkt im direkten Bahnhofsumfeld (Vorplatz) ist angedacht, um einen einfachen Wechsel zwischen Fern-/Regionalzügen und insbesondere Carsharing zu ermöglichen. Die Größe des HVV-switch-Punkts soll 10-12 Carsharing-Stellplätze betragen. Auf dem Bahnhofsvorfeld Diebsteich wird eine enge räumliche Verknüpfung des HVV-switch-Punkts mit einer StadtRad-Station, Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität (z.B. E-Scooter) sowie Haltemöglichkeiten für On-Demand-Ride-Pooling Dienste angestrebt. Diese Angebote sollen im direkten Umfeld des Fernbahnhofes ein flexibles und nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot im Rahmen des Hamburg-Taktes gewährleisten.

3. Impuls: GUB

Soll die S32 über den Bahnhof Diebsteich geführt werden?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:

Dies hängt von dem Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung zum Verbindungsbahntlastungstunnel ab. Daher kann diese Frage noch nicht beantwortet werden und wird im Rahmen der weiteren Untersuchungen/Planungen betrachtet.

Soll der Schienenpersonennahverkehr bis Barmbek oder auch bis Harburg geführt werden?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:

Die Prüfung einer möglichen Nutzung der Güterumgehungsbahn durch Schienenpersonennahverkehr wird sowohl in Richtung Norden als auch in Richtung Süden geprüft, siehe Verständigungspapier. Dem Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung kann nicht vorgegriffen werden.

| | |
|--|--|
| Ist eine mögliche Sanierung der Süderelbebrücken Bestandteil der Machbarkeitsstudie? | DB: Gem. den aktuellen Planungen werden wir mit dem Bauvorhaben an der Eisenbahnüberführung Süderelbe 2028 beginnen. Aufgrund des technischen Bedarfs handelt es sich hierbei um einen Ersatzneubau. Eine Sanierung ist, aufgrund des insgesamt als schlecht einzustufenden Bauwerkszustandes, nicht möglich. |
| Ist eine Ausfädelung in Richtung Nordwesten/Elmshorn Bestandteil der Machbarkeitsuntersuchung? | Freie und Hansestadt Hamburg / DB: Es wird auch ein Szenario aus Schleswig-Holstein kommend (siehe Verständigungsunterlage, Punkt 4.b.bb.) im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung geprüft. |
| Dürfen dann Güterzüge auch auf der S-Bahn fahren? | Freie und Hansestadt Hamburg / DB: Grundannahme der Machbarkeitsuntersuchung: Die Güterumgebungsbahn steht weiterhin für den Güterverkehr zur Verfügung. |
| Ist die Einbindung der GUB von Norden in den Bahnhof Diebsteich Bestandteil der Untersuchung? | Freie und Hansestadt Hamburg / DB: Dieser Aspekt wird im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung untersucht. |
| Wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie geprüft, ob ein Überwerfungsbauwerk Eidelstedt erforderlich sein wird? | Freie und Hansestadt Hamburg / DB: Dieser Aspekt wird im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung geprüft. |
| Wie viele Bewerber gab es für die Ausführung der Machbarkeitsstudie? | DB: Da Vergabeverfahren grundsätzlich dem Vertraulichkeitsgrundsatz unterliegen, können wir die Frage nicht beantworten. |

Wann wird das Ergebnis der Machbarkeitsstudie GUB veröffentlicht?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:
Die Veröffentlichung erfolgt nach der Fertigstellung der Machbarkeitsuntersuchung und wird für das Jahr 2022 angestrebt.

Ist die Untersuchung einer P+R Anlage am Horner Kreisel Bestandteil der Untersuchung?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:
Die Untersuchung einer P+R Anlage am Horner Kreisel ist nicht Teil der Machbarkeitsuntersuchung zur Nutzung der Güterumgehungsbahn für den SPNV.

Wie soll der Abzweig von der GUB in Richtung Lübeck gestaltet werden?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:
Dieser Aspekt wird im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung geprüft.

In der Presse wurde von 2 zusätzlichen Gleisen an den Elbbrücken berichtet, die aber im Westen liegen. Wie wollen sie die zusätzliche Überwerfung zwischen Rothenburgsort zu den Elbbrücken bewerkstelligen?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:
Es gibt eine Untersuchung zu weiteren Gleisen über die Norderelbe. Abhängig vom Ergebnis dieser Untersuchung und der Machbarkeitsuntersuchung aus dem Dialogforum wird die optimale Einbindung zwischen Rothenburgsort und den Elbbrücken geprüft werden.

4. Impuls: Sanierung HH Bahnhöfe

Ist am S-Bahnhof Holstenstraße ein zweiter Ausgang zur Entlastung der Anlieger und Entfluchtung des Bahnhofs geplant?

DB:
Ja, bei der DB gibt es bereits Überlegungen, die in diese Richtung gehen. Konkrete Einzelheiten können wir zu diesem Zeitpunkt nicht benennen.

Sind bereits jetzt die Auswirkungen der Planungen zum

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:
Zu diesem Zeitpunkt liegen noch keine

Geschäftsstelle Dialogforum Schiene Hamburg-Altona
c/o Arcadis Germany GmbH
Willy-Brandt-Straße 1
D-20457 Hamburg

T: 0172 - 94 16 860
E: geschaeftsstelle@dialogforum-schiene-hamburg-altona.de
Web: www.dialogforum-schiene-hamburg-altona.de

Verbindungsbahntlastungstunnel auf den Bhf. Sternschanze erkennbar?

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vor. Aus diesem Grund kann diese Frage derzeit nicht beantwortet werden.

Wieso wurde erst bei Sanierungsmaßnahmen im Rahmen des Neubaus S-Bahn-Station Ottensen festgestellt, dass die Brücke marode ist?

DB:
Die betroffene Brücke ist Baujahr 1982, d.h. sie ist 39 Jahre alt. Sie sollte ursprünglich nur Korrosionsschutz erhalten, musste aber aufgrund von Materialermüdung im Werk überarbeitet werden.

Findet die Eröffnung des Bahnhof Ottensen wie bisher geplant im August 2022 statt?

DB:
Aufgrund neuer Erkenntnisse verschiebt sich die Eröffnung auf Dezember 2022.

Welche Unterhalts- und Instandhaltungsmaßnahmen erfolgen am jetzigen Bahnhof Altona und Autoreisezuganlage bis zur Inbetriebnahme?

DB:
Die DB AG ist für die Instandhaltung des Streckennetzes inklusive aller betriebsnotwendigen Anlagen verantwortlich. Wir halten unsere Anlagen laufend instand.

Wieviel von den für Sanierungsmaßnahmen im Jahr 2021 bereitgestellten 90 Mio. entfallen auf den Bahnhof Altona?

DB:
In den letzten Jahren hat die DB rd. 37 Mio. EUR in Altona investiert (Minus-1-Ebene, Food Court, unterirdische Personenverkehrsanlage-Tunnelstation und viele Fördertechnikaustausche).
Im Jahr 2021 waren es 1,5 Mio. EUR.

Warum hat es 3-4 Jahre gedauert, Treppen am Hauptbahnhof zu errichten?

DB:
Bevor Baumaßnahmen an Bahnhöfen im laufenden Betrieb durchgeführt werden können, sind umfangreiche Planungsarbeiten notwendig. Fundamente müssen gesetzt und Kabel verlegt werden. Für den Einhub der Treppen müssen betriebliche Sperrpausen vereinbart und detailgenaue Planungen für die Baulogistik erstellt werden.

Sind weitere Treppen an der Altmannbrücke geplant?

DB:
An der Altmannbrücke werden keine weiteren Treppen installiert. An dieser Stelle sind die Bahnsteige zu schmal um einen sicheren Ein- und Ausstiegsbereich um die Treppen herum zu gewährleisten.

Wird der Bahnhof Altona in Zukunft öfter gereinigt, vor allem mit Blick auf das Taubenproblem und den Warteraum?

DB:
Der DB ist dieses Thema bekannt und der Reinigungszyklus wurde bereits erhöht. Mit weiterführenden Maßnahmen wie Taubenvergrämung versucht die DB, diese Situation weiter zu verbessern.

Wie wurde die Auswahl der Architekturbüros für die Maßnahmen am Hamburger Hbf. durchgeführt?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Im Teilnahmewettbewerb für den Wettbewerb zur Erweiterung des Hauptbahnhofs haben sich insgesamt 59 Büros oder Zusammenschlüsse von Büros beworben. Die von der Ausloberin festgelegte, verhältnismäßig hohe Anzahl von 30 Büros als Teilnehmende der ersten Wettbewerbsphase war der Größe und Bedeutung der Aufgabe angemessen. Ein Wettbewerb mit allen 59 Bewerbern kam jedoch aus Gründen der Beherrschbarkeit des Verfahrens nicht in Betracht. Deswegen wurde ein Losverfahren zur Auswahl des begrenzten Teilnehmerkreises angewendet, von dem nur fünf Büros ausgenommen waren, die seitens der Ausloberin in Abstimmung mit der DB zur Teilnahme gesetzt wurden. Das Losverfahren ist ein vergaberechtlich anerkanntes, in der Vergabeverordnung geregeltes und in Wettbewerbsverfahren üblicher Weg zur Verringerung der Teilnehmerzahl.
Ob und inwieweit die EU-Kommission ein

solches Vorgehen kritisch sieht, ist nicht bekannt, jedenfalls entspricht es der geltenden Gesetzeslage.

Die Auswahl der Wettbewerbsbeiträge für die 2. Wettbewerbsphase erfolgte durch das Preisgericht.

Maßgeblich für die Entscheidungen des Preisgerichts zum Verbleib und Ausscheiden einzelner Arbeiten im Wettbewerbsverfahren waren der Anspruch und die Aussage der Arbeiten vor dem Hintergrund der Erfüllung der Wettbewerbsziele. Nur acht Arbeiten fanden vor diesem Hintergrund eine erforderliche Mehrheit im Preisgericht zur Qualifizierung für die zweite Wettbewerbsphase.

Weitere Fragen oder Statements

Wird eine zweite Eisenbahnelbequerung parallel zu A7 geplant?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:
Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat zu einer möglichen zweiten Elbquerung/weiteren Gleisen eine Studie in Auftrag gegeben.

Wie ist der Stand der Durchbindungsuntersuchung? Wird es zum Beispiel eine Verbindung von Kiel nach Uelzen geben?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Die Durchbindungsuntersuchung befindet sich in der Abschlussphase. Zu einzelnen (möglichen Verbindungen) kann daher noch keine Stellung genommen werden.

Welches Unternehmen erstellt die Machbarkeitsstudie zum Verbindungsbahntlastungstunnel und wann wird sie veröffentlicht?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:
Mit der Machbarkeitsstudie für den Verbindungsbahntlastungstunnel beauftragt ist eine Ingenieurgemeinschaft aus SSF Ingenieure, der Dorsch Gruppe GRE (German Rail Engineering GmbH) und Amberg Engineering. Als Nachunternehmer sind dabei: Hanack und Partner (für die Vermessung), PSU

(Prof. Schaller UmweltConsult GmbH für die Umwelt), Baugeologisches Büro Bauer (Baugrund) und Intraplan (Verkehrsprognose). Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen in diesem Jahr vorliegen.

Wieso halten einige ICE/IC nicht mehr am Bahnhof Dammtor?

DB:
Einige Fernverkehrslinien müssen am Bahnhof Hamburg-Dammtor aus kapazitiven Gründen durchfahren.

Warum sind im Lessingtunnel 10 Leuchten defekt?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Die kaputten Leuchten im Lessingtunnel wurden ausgetauscht.

Prellbock Altona e.V. hat eine Studie zur Durchverbindung von Regionalzügen am Hamburger Hauptbahnhof erstellt. Wann wird die Bahn dazu eine Stellungnahme abgeben?

Freie und Hansestadt Hamburg / DB:
Aktuell erstellen die betroffenen Länder gemeinsam mit der DB eine eigene Durchbindungsuntersuchung. Die Kurzstudie von Prellbock wurde betrachtet, aber als kein zusätzlicher Mehrwert gesehen.

Wie kann die Kommunikation verbessert werden, damit internationale Gäste die Flughafen-S-Bahn leichter finden und sich nicht verirren?

DB:
Im Rahmen der Überprüfung der gesamten Wegeleitung am Hamburger Hbf. wird die vorhandene Wegeleitung zum Flughafen- S-Bahnsteig nochmal geprüft.
Bei Fragen steht das Servicepersonal am Hamburger Hbf. heute schon rund um die Uhr zur Verfügung.

Ist es im Zuge der U5-Planungen eventuell geplant, einen Haltepunkt im Bereich Stellingen für Regionalverkehre einzurichten, um eine zusätzliche Umsteigemöglichkeit zwischen S-Bahn/ U-Bahn und Regionalverkehr zu schaffen?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Es ist im Zuge der U5 nicht geplant, einen Haltepunkt im Bereich Stellingen für Regionalverkehre einzurichten.

Wie ist der Stand im Gerichtsverfahren
Volksbank gegen Stadt Hamburg?

Freie und Hansestadt Hamburg:
Der Erwerb des Handelshauses am Bahnhof Altona (alt) durch die FHH ist abgeschlossen. Das Klageverfahren der Volksbank Braunschweig-Wolfsburg ist noch anhängig. Zur Dauer des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens kann keine Prognose abgegeben werden.

Vom Altonaer Bahnhof fanden Deportationen statt. Ist zukünftig eine Gedenkstätte geplant?

DB:
Seit der Einweihung ihres Mahnmals Gleis 17 am Bahnhof Grunewald in Berlin 1998 setzt sich die Deutsche Bahn AG für eine verantwortungsvolle und vor allem eine aktive Erinnerungskultur ein. Wir sind bei Fragen zu den Deportationen und der Frage des Erinnerens immer auch mit den jeweiligen Städten im Gespräch. Dabei geht es oft darum, wie man die bestehenden Erinnerungsorte bewahrt. In Hamburg Altona erinnert an die gewaltsame Abschiebung jüdischer Menschen mit polnischen Pässen im Oktober 1938 ein Gedenkstein auf dem Paul-Nevermann-Platz. An die systematischen Deportationen erinnern der Gedenkort und das Dokumentationszentrum am ehemaligen Hannoverschen Bahnhof.
Konkrete Pläne, ob im neuen Bahnhof bzw. bei Schließung des jetzigen Bahnhofs Altona an die Geschehnisse 1938 erinnert werden soll, gibt es noch nicht. Wir werden darüber wie schon bei der Errichtung des Gedenkortes am Hannoverschen Bahnhof im Gespräch mit der Stadt bleiben.