

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Cansu Özdemir, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, Violetta Bock, Jorrit Bosch, Dr. Fabian Fahl, Katalin Gennburg, Mareike Hermeier, Ina Latendorf, Caren Lay, Sahra Mirow, David Schliesing, Sascha Wagner und der Fraktion Die Linke

Kosten der Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona

In Hamburg betreibt die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona an den Standort der bisherigen S-Bahn-Station Diebsteich. Die Inbetriebnahme des neuen Fern- und Regionalbahnhofs hat sich gegenüber der ursprünglich bis Ende 2023 vorgesehenen Fertigstellung über mehrere Zwischentermine hinweg inzwischen auf Ende 2029 verschoben, während bislang im Wesentlichen nur der Umbau der S-Bahn-Station Diebsteich abgeschlossen ist und die Arbeiten an den neuen Fern- und Regionalbahnsteigen ins Stocken geraten sind. Vor diesem Hintergrund stellen sich Fragen nach der Kostenentwicklung, der konkreten Finanzierung, den zusätzlichen Aufwendungen insbesondere im Zusammenhang mit der Verlegung der Autoreisezuganlage nach Hamburg-Eidelstedt sowie nach der Rolle externer Projektsteuerung und der Auswirkungen aktueller Gerichtsentscheidungen auf den weiteren Projektverlauf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung nach aktuellem Stand für die Verlegung der bahnbetrieblichen Anlagen des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona an den Standort Diebsteich, sofern das Vorhaben ohne weitere Komplikationen bis Ende 2029 abgeschlossen werden kann?
2. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierung der Verlegung der bahnbetrieblichen Anlagen derzeit im Einzelnen dar (bitte unter Angabe der Beträge gegliedert nach Leistungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Erlösen aus dem Flächenverkauf an die Freie und Hansestadt Hamburg angeben)?
3. Welcher Betrag wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bislang insgesamt für die Verlegung der bahnbetrieblichen Anlagen des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona ausgegeben?
4. Welche zusätzlichen Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die geplante Verlegung der bislang am Bahnhof Hamburg-Altona betriebenen Autoreisezuganlage nach Hamburg-Eidelstedt, und welcher Betrag wird hierfür derzeit veranschlagt?

5. Welche Auswirkungen hat das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Hamburg vom 10. November 2025, mit dem der Planfeststellungsbeschluss für die Autoreisezuganlage wegen Rechtsfehlern des Entwässerungskonzepts für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt worden ist, auf Zeitplan, Kosten und Ausgestaltung der Verlegung der Autoreisezuganlage nach Kenntnis der Bundesregierung?
6. In welcher Höhe hat, der mit dem Bau der neuen Bahnhofsempfangsgebäude beauftragte, private Investor ProHa Altona GmbH & Co. KG nach Kenntnis der Bundesregierung bislang Schadensersatzzahlungen erhalten, weil sich der Neubau nicht wie geplant realisieren lässt?
7. Bestehen die Verträge der DB InfraGo AG mit dem privaten Investor ProHa Altona GmbH & Co. KG nach Kenntnis der Bundesregierung fort, und wenn nein, in welcher Weise wurden diese geändert oder gekündigt?
8. Wie begründet die Bundesregierung die von der DB InfraGo AG am 3. Februar 2025 an die iwB Ingenieure – Infrastruktur GmbH & Co. KG für die Projektsteuerung im Nachtragsmanagement und am 11. Februar 2025 an die AHC GmbH – Unternehmensberatung für Projektsteuerung/Planungskoordination (Los 1 Umverlegung Bahnhof Altona, Los 2 Autoreisezuganlage Eidelstedt) vergebenen Aufträge vor dem Hintergrund, dass es sich um ein seit Jahren laufendes Vorhaben handelt?
9. Wer hat die nun von der DB InfraGo AG extern vergebenen Aufgaben der Projektsteuerung und des Nachtragsmanagements nach Kenntnis der Bundesregierung bislang wahrgenommen?
10. Aus welchen Gründen war es nach Kenntnis der Bundesregierung erforderlich, zwei verschiedene Unternehmen mit Projektsteuerungsleistungen im Rahmen der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona bzw. der Autoreisezuganlage Eidelstedt zu beauftragen?
11. Welches jeweilige Auftragsvolumen besitzen nach Kenntnis der Bundesregierung die von der DB InfraGo AG an die iwB Ingenieure – Infrastruktur GmbH & Co. KG und an die AHC GmbH – Unternehmensberatung vergebenen Verträge?
12. Welche konkrete Rolle spielt nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit das Projektteam „Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona“, das mit 13 beteiligten Baufirmen zusammenarbeitet?
13. Ist im Zuge des Führungswechsels und der Neuaufstellung der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung eine Überprüfung des Verlegungsprojekts Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona vorgenommen worden?
14. Wenn Frage 13 bejaht wird, mit welchen Ergebnissen und ggf. mit welchen Änderungen am Projekt wurde diese Überprüfung abgeschlossen (bitte nach Zeitpunkten und wesentlichen Schlussfolgerungen differenzieren)?
15. Wenn Frage 13 verneint wird, aus welchen Gründen ist bislang keine Überprüfung erfolgt, und bis wann ist gegebenenfalls eine solche Überprüfung geplant?

Berlin, den 23. Januar 2026

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion