Deutscher Bundestag **Drucksache 21/4907**
21. Wahlperiode 19.03.2026

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cansu Özdemir, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/3806 –

Kosten der Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist derzeit mit Gesamtkosten zwischen 550 und 600 Mio. Euro für die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona an den Standort Diebsteich zu rechen.

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)?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 19. März 2026 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Finanzierung erfolgt überwiegend aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, aus DB-Eigenmitteln und Mitteln der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Aufteilung der Beträge erfolgt nach Abschluss der Kostenfeststellung. Die Erlöse aus dem Flächenverkauf fließen im Rahmen der Eigenmittelquote der DB AG in das Projekt zurück.

3. Welcher Betrag wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bislang insgesamt für die Verlegung der bahnbetrieblichen Anlagen des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona ausgegeben?

Es ist nach Auskunft der DB AG nicht möglich, die Ausgaben für die bahnbetrieblichen Anlagen des Fern- und Regionalbahnhofs aufzuschlüsseln. Beispielsweise wird die neue Personenunterführung des Bahnhofs sowohl von Fern-, Regional- und Nahverkehr genutzt.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund eines Urteils des Oberverwaltungsgerichts Hamburg vom 10. November 2025 muss die Planung für das Entwässerungskonzept der Autoreisezuganlage in Hamburg-Eidelstedt angepasst werden. Da die Urteilsbegründung aussteht, ist eine Bewertung der Auswirkungen auf Zeitplan, Kosten und Ausgestaltung der Verlegung der Autoreisezuganlage derzeit nicht möglich.

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?

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?

Die Fragen 6, 7 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den angefragten Informationen nach Schadensersatzzahlungen und Vertragsdetails handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG und der aufgeführten privaten Unternehmen. Die Offenlegung der Informatio-

nen kann wirtschaftliche Nachteile sowohl der DB AG als auch der genannten Unternehmen zur Folge haben. Im Hinblick auf die DB AG kann dies auch das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigen. Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sowohl der DB AG als auch der betroffenen privaten Unternehmen wurden die erbetenen Informationen als Verschlusssache „VS – Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.*

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?

Für die Jahre 2021 bis 2024 waren für das Nachtragsmanagement im Rahmen der Projektsteuerung Auftragnehmer beauftragt. Mit Ablauf der entsprechenden Verträge war eine Fortführung der Leistung nicht mehr möglich. Die Vergabe dieser Leistung erfolgte gemäß den geltenden Vergaberichtlinien im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens neu.

9. Wer hat die nun von der DB InfraGo AG extern vergebenen Aufgaben der Projektsteuerung und des Nachtragsmanagements nach Kenntnis der Bundesregierung bislang wahrgenommen?

Die Projektsteuerung und das Nachtragsmanagement erfolgen durch die DB InfraGO AG.

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?

Jedes der beiden Projekte stellt nach Auskunft der DB AG eigenständige Anforderungen, Zeitpläne und Komplexitäten an das Projektmanagement. Die Vergabe unterstützender Projektsteuerungsleistungen erfolgte mit zeitlichem Versatz jeweils nach geltenden Vergaberichtlinien im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung. Im Zuge dieses Vergabeverfahrens wurden für die beiden Projekte jeweils unterschiedliche Auftragnehmer für die Projektsteuerung beauftragt.

12. Welche konkrete Rolle spielt nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit das Projektteam „Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona“, das mit 13 beteiligten Baufirmen zusammenarbeitet?

Das Projektteam „Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona“ verantwortet nach Auskunft der DB AG die qualitäts-, budget- und termingerechte Durchführung der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona sowie der Autoreisezuganlage.

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

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?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona eine entscheidender Beitrag für Hamburg als wichtigster Schienenverkehrsknotenpunkt im Norden.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333