

Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

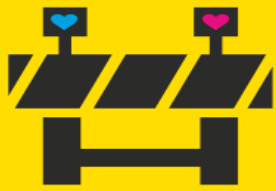
**/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Schließung und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona an den Diebsteich?

Bisherige Ergebnisse der Faktenchecks

März bis Dezember 2019



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

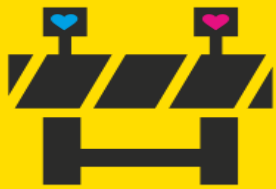
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Warum Diebsteich der falsche Standort ist

- **Enge Platzverhältnisse** → Bahnhof mit **6** Fern- und **2** S-Bahngleisen zu klein für zukünftig zu bewältigende Verkehre
- **Schlechte Einbindung in das bestehende S-/U-Bahnnetz** (geplante Verknüpfung S32 an Holstenstraße, U5 in Stellingen)
- **Schlechte Straßenanbindung**
- **Schlechte Busanbindung**, aus Platzgründen lassen sich dort kaum mehr als 3 Linien bewältigen
- **Wenige Einwohner** / Arbeitsplätze in fußläufiger Entfernung
- Durch **Straßen mit Barrierewirkung** (Holstenkamp, Stresemannstraße, Kieler-Straße, Fruchttallee) von Einwohnerzentren abgetrennt
- Friedhöfe, Kleingärten, Gewerbegebiete = **ungeeignetes Umfeld** für großstädtischen Bahnhof
- **Keine Expansionsmöglichkeiten** für zukünftige Entwicklungen
- **Kein Platz für eine Autoreisezuganlage**, dafür muss neuer Standort entwickelt und finanziert werden.



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

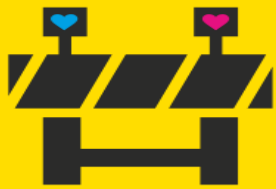
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Was sind die unstrittigen Vorteile von Altona:

- Ein **gut funktionierender Verkehrsknoten** Fern-/Regional-S-Bahn und Bus
- **Bahnhof mit wichtiger eisenbahnbetrieblicher Pufferfunktion** bei Verspätungen, Störfällen und Bauarbeiten.
- fußläufig erreichbar durch **67.000 Einwohner** (Tendenz steigend)
- Standortvorteil: > **2.600 Gewerbebetriebe** in 1 km Umkreis (Diebsteich nur 350).
- **Einziger wirklich barrierefreie Fern- und Regionalbahnhof** in Hamburg mit kürzesten Wegen zwischen Straße und Bahnsteig.
- **Hohe Akzeptanz**, Scharnier zwischen 2 sehr belebten Fußgängerzonen. Bewohner sehnen sich nach **Wiedererrichtung des historischen Bahnhofsgebäudes**.



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

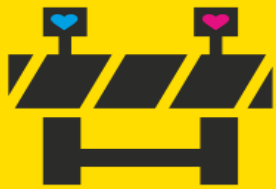
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Verlagerungsargumente der DB AG widerlegt:

- **Angeblich höhere Kapazität:** Diebsteich zu klein, kann geplante Verkehre nicht bewältigen. Mit 2/3 der Gleise aber 50% Mehrverkehr, das funktioniert nicht.
- **Anlagen in Altona angeblich nur zu 60% genutzt:** bezieht sich auf gesamtes Areal, was z.T. schon mit Wohnungen bebaut ist.
- **Anlagen in Altona angeblich > 100 Jahre alt:** bezieht sich nur auf einen Teil des Lessingtunnels
- **Diebsteich hilft bei Entlastung des Hauptbahnhofs:** nicht belegt, eher umgekehrt, weil S1/S11 Fahrgäste aus Hamburgs Westen und Wedel direkt zum Hbf. durchfahren würden statt nach Diebsteich.
- **CO²-Minderung** durch kürzere Bereitstellungsfahrten, aber höhere CO²-Emissionen durch zusätzliche Halte am Diebsteich



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

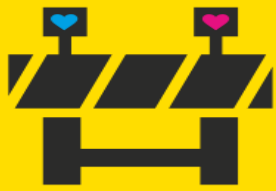
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Diebsteich ist eine Planung aus den 90er Jahren:

- ❖ **Planungsbeginn ab 1993**
- ❖ **1996** schrieb DB selber: **Nachteile Diebsteich:**
 - Enge Platzverhältnisse,
 - Auf Dauer unattraktives Angebot,
 - weiterer Standort für Auto- und Nachtreisezüge erforderlich,
 - schlechte Infrastruktur im Umfeld des neuen Umsteigebahnhofs,
 - ungenügende Straßenanbindung und somit schlechte Verknüpfung mit Individualverkehr, Verbesserung sehr aufwendig,
 - Bau im laufenden Betrieb nur mit sehr vielen Zwischenbauzuständen realisierbar, da anderenfalls die Anbindung Hamburg-Altonas während der Bauzeit nicht gewährleistet werden kann.
 - Bei Umbau zahlreiche Vollsperrungen erforderlich.
- ❖ **Untersuchungsbericht DB AG 2003:** „Engpässe im Raum Hamburg: Hamburg Hbf.: Bahnsteigbereich und Bahnhofsköpfe; Verbindungsbahn einschließlich Dammtor, Güterverbindungsbahn....“ aber nicht: Altona!!!
- ❖ Trotzdem **Empfehlung an DB-Vorstand 2003:** „Ersatzanlage in Altona Nord weil: erhebliche Reduktion der Anlagen (Weichen von 126 auf 31, Signale von 344 auf 130, geringere Betriebsführungskosten, **Flächenvermarktung sehr günstig!!!**
- ❖ **Dokument Vorplanung Diebsteich:** „Zwischen DB Netz AG und DB Station&Service AG wurde daher vereinbart, für die zu erstellende Vorplanung eine „Minimallösung“ ohne maßgebende Reisendenerhöhung für Fern- und Regionalbahn sowie der S-Bahn und ohne Vorhaltemaßnahmen für eine neue S4 West zu entwickeln.“
Aber an der Planung für Diebsteich hat sich bis heute nichts geändert!!!



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

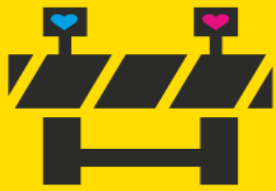
**/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Geänderte Rahmenbedingungen:

- Klimawandel
- Verkehrswende
- Deutschlandtakt
- Versprechen der DB AG: Keine Streckenstillegungen mehr
- Verdoppelung Passagierzahlen bis 2030 im Fernverkehr
- Verstärkung Fernverkehrstakt auf 30 Minuten Zugfolge
- Strategiepapier: „Starke Schiene“
- Geändertes Mobilitätsverhalten
- Konzept: Wachsende Stadt Hamburg

In der Planung für Diebsteich nicht berücksichtigt



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

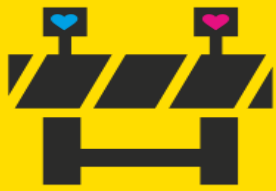
/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Warum ist die Kapazität am Diebsteich unzureichend?

Die Bahn hat nur die Leistungsfähigkeit des Fernbahnhofs am Diebsteich untersucht. Ein Vergleich mit Altona erfolgte nicht. Nach Eisenbahngesetz ist der Nachweis, dass Diebsteich besser ist als Altona, aber zwingend.

- Vorgelegte Simulation der DB weist für Diebsteich maximal 24 Züge/Std. aus
- DB hält nach Planänderung Diebsteich 31 Züge/Std. für fahrbar, Beweis steht noch aus,
- In Simulationen **nicht berücksichtigt:**
 - Verspätungsniveau 5:59 (=DB pünktlich)
 - Verdoppelung Passagierzahlen im Fernverkehr bis 2030, → 30-35% mehr Züge
 - Der versprochene Halbstunden-Takt zwischen Metropolen
 - S-Bahn-Verkehr insgesamt: Problem: S4 (Wender) und S32 zur Science City - Osdorf/Schenefeld
- Im Störfall auf der Verbindungsbahn müssen in Diebsteich bis zu 6 RE/RB-Einheiten geparkt werden. Abstellkapazitäten dafür unzureichend (1.400 m vs. 2.300 m Altona).
- Abstellgleise in Kurvenlage erlauben kein Kuppeln
- Zuführung zu südl Abstellgleisen über eine gemeinsame Weiche → im Störfall Blockade der gesamten Abstellgruppe



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

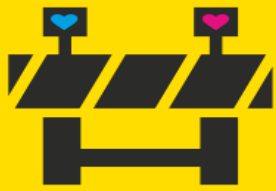
/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Modellierung der Verkehrsnachfrage kann Vorteile von Diebsteich aus Sicht der Fahrgäste nicht bestätigen

Bei Modellierung im Auftrag der DB weist Diebsteich gegenüber Altona trotz Angebotsverbesserung (Verlängerung S4 Ost von Altona nach Diebsteich) keine fahrgastseitige Verbesserung auf.

- Nur durch Einrechnung weiterer Mehrleistungen (Verlängerung RB 71 zum Hbf.), die auch ohne Diebsteich erbracht werden können, kommt die DB auf ein marginal positives Ergebnis für Diebsteich (+2,3%).
- Bei gleichem Angebotsumfang (S4 wird in beiden Fällen nach S Diebsteich verlängert, RB 71 endet in beiden Fällen in Altona bzw. Altona Nord) wird auch von Seiten der Bahn eine Verschlechterung für die Fahrgäste eingeräumt.



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

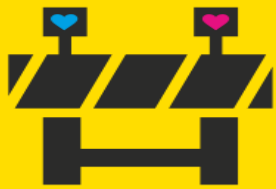
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Ergebnisse der AG Flächenfreisetzung:

- **Flächenfreisetzung in geringerem Volumen** als ursprünglich von der BI erwartet ← Zugrundlegung erweiterter Gleisabstände wie für 160 km/h-Streckengleise, weit mehr als Bestandsanlagen in Altona.
- Aber: laut DB sind **Bauvorschriften der EBO „lediglich ‘Soll’-Vorschriften, von denen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten oder sonstiger besonderer Umstände abgewichen werden kann“.**
- Überproportional hoher Anteil der freigesetzten Flächen werden für Erschließungsstraßen und Grünanlagen gebraucht → **überproportional hohe Bebauungsdichte in NMA 2:** lt. BSW 221 WE/ha, NMA1 172 WE/ha, Holstenquartier 162 WE/ha, Spreehafenviertel 73 WE/ha, Rathausviertel Wilhelmsburg 50 WE/ha
- Fundierte Zweifel, ob **Wohnungsbau NMA 2 w/ Bahnlärm durch S-Bahn überhaupt genehmigungsfähig** ist.



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

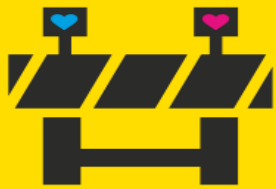
**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Kompromissvorschlag von BI, vorgelegt beim Faktencheck im Juni 2019

- Wohnungsbau in der Neuen Mitte II in reduzierter Form unter lärmtechnischer Einhausung Bahnanlagen
- Wohnungsbau am Diebsteich, ggf. durch Nutzung der von der Stadt bereits erworbenen Gewerbeflächen (Post, Thyssen-Schulte)
- Schaffung zusätzlicher Flächen für Wohnbebauung und Parks durch Überdeckung von Teilen der Fern- und S-Bahn > 2.500 Wohnungen realisierbar.



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

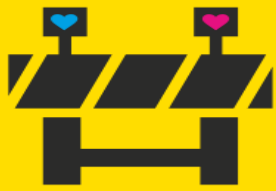
**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Kostenschätzungen: Mehrfach seit 10/2016 angefordert, aber keine schlüssigen Zahlen geliefert:

- Derzeit genannte Kosten von EUR 360 Mio. für die Verlegung umfassen nur bahnseitige Baumaßnahmen, sind nur überschlägig errechnet
- Der von der DB dem BMVI vorgelegte Variantenvergleich mit Wirtschaftlichkeitsrechnung wurde nicht zugänglich gemacht (das BMVI behauptet sogar, dieser liege ihm nicht vor)
- Kosten für Neubau Autoreisezugverladeanlage noch nicht beziffert
- Kosten für die Optimierung am heutigen Standort womöglich übertrieben, da eine Anreiz besteht, diese möglichst hoch anzusetzen (siehe nächste Folie zur Finanzierung)
- Die vermutliche kostengünstigste Variante (Optimierung mit Beibehaltung der ARZ-Anlage am heutigen Standort) nicht untersucht
- Finanzielle Risiken für die Stadt nicht einschätzbar (Schwärzungen im Vertrag mit dem Investor)
- Folgekosten für die Stadt (Straßenbau, ÖPNV-Anschluss, Abriss Altanlagen, Dekontaminierung) nicht beziffert

Wir fordern: Ermittlung der Kosten wie bei S4-Projekt für Neubau und Sanierung:

- Basiskosten, Kostenvarianz, Preissteigerungen bis Fertigstellung, Planungskosten
- **Summe Gesamtkosten**
- Nebenkosten Stadt: Straßenbau, Abriss, Bodendekontaminierung
- Investor: Baukosten Hochhäuser und Mantelbebauung Investor
- **Summe Projektkosten insgesamt**



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

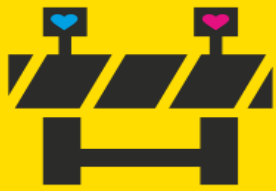
**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Finanzierung nicht transparent, auch auf Nachfrage nichts geliefert:

- Zu den derzeit genannten Kosten von EUR 360 Mio. gibt es nur rudimentäre Angaben, wer wieviel finanziert.
- Die Höhe der Bundesmittel (LuFV) für die Verlegung errechnet sich auf der Grundlage der Kosten einer Optimierung am heutigen Standort, daher besteht ein Anreiz für die DB, diese Kosten möglichst hoch anzusetzen

Wir fordern: Darstellung der Finanzierung nach Quellen wie bei S4-Projekt für Neubau und Modernisierung Bestandsbahnhof:

- Eigenmittel Deutsche Bahn
- LuFV-Mittel (getrennt nach LuFV II + III)
- GVFG oder sonstige Bundesmittel (BSchWAG)
- **Summe Gesamtkosten**
- FHH Haushalt
- LIG
- Privater Investor, getrennt nach Eigenmittel und Fremdfinanzierung
- **Summe Projektkosten insgesamt**



Prellbock Altona e.V
Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

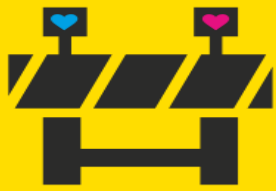
**/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Variantenvergleich nicht fachgerecht:

Wir fordern:

**Kosten-Nutzen-Analyse nach dem
Standardisierten Verfahren für Neubau und
Modernisierung Bestandsbahnhof!**



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

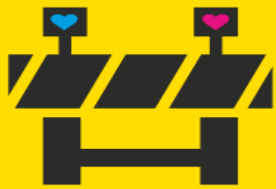
- *"Die Zeit des Zögerns ist vorbei. Der Klimawandel ist mit Händen zu greifen. Wir alle tragen deshalb die Verantwortung jetzt zu handeln und den Planeten für nachfolgende Generationen lebenswert zu überlassen."*
- <https://www.bahn.de/p/view/service/umwelt/index.shtml>

CO²-Bilanz nicht erstellt:

Wir fordern: Eine CO²-Bilanz mit Vergleich zwischen Bahnstahsverlegung und Optimierung am heutigen Standort aufgeschlüsselt nach:

- Bahnseitige Baumaßnahmen
- Bau des Bahnhofsempfangsgebäudes (einschließlich Hochhäuser)
- Straßen- und sonstige Baumaßnahmen im öffentlichen Raum
- Abriss Altanlagen
- Neubau der Autoreisezuganlage
- Emissionen im laufenden Betrieb

→ CO²-Bilanz durch unabhängigen Experten zu erstellen!



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

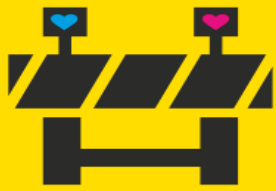
**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Kompromissvorschlag von BI Prellbock zur Aufwertung von Diebsteich:

- **Barrierefreier Ausbau, Erneuerung Diebsteichtunnel**
- **4-gleisiger S-Bahnhof**, um dort die Linien S2, S21, S3, S4 und S32 (nach Westen) aufzunehmen, sowie zukünftige Ring-S-Bahn über Güterumgehungsbahn
- **Bau eines Regionalbahnsteigs** um Umsteigebeziehung für Reisende aus Westerland/Kiel/Flensburg Richtung Altona / Citytunnel (+ zukünftig S-Bahn-Ring) zu verbessern
- **Fernverkehr startet und endet nach wie vor in Altona** (modernisiert), sofern nicht durchgebunden



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

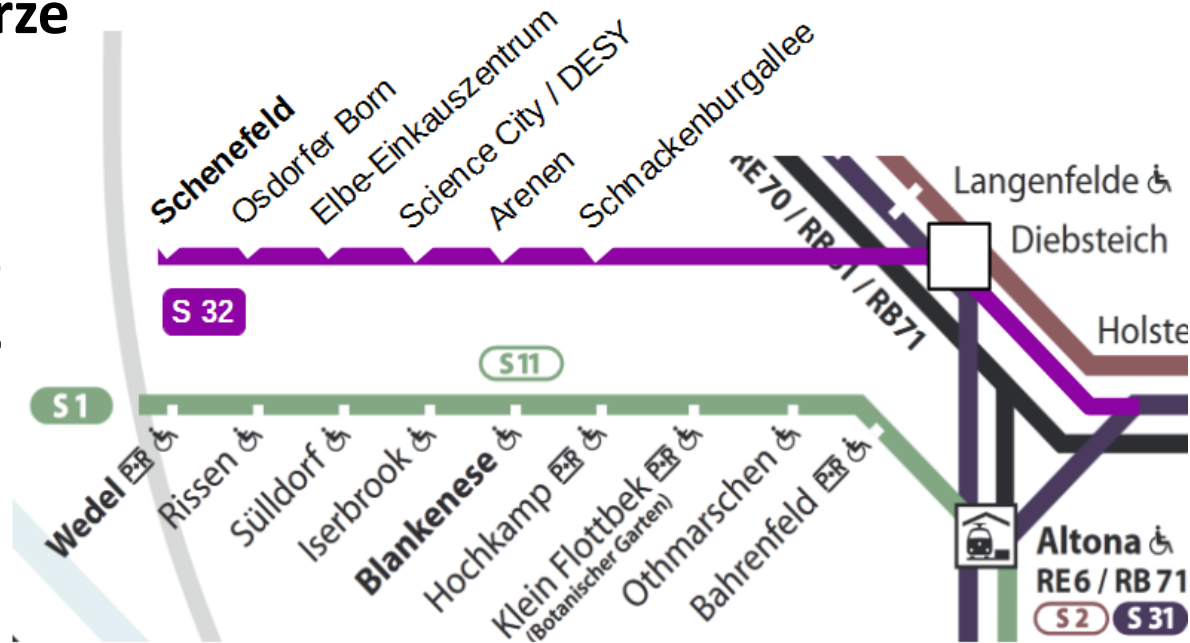
Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

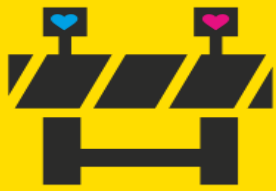
Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Überlegungen von Prellbock: Schnellbahnknoten für den Hamburger Westen am Diebsteich bei Verzicht auf Fern- und Regionalbahnhof (1)

- Aufwertung und Neugestaltung S-Bahn-Station Diebsteich
- 2 S-Bahnsteige am Diebsteich zur Ausfädelung einer S32 dort
- Vorteile: Weitestgehend oberirdische Linienführung oder in Einschnitten, nur kurze Tunnelstrecken

→ schneller umsetzbar
und kostengünstiger





Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

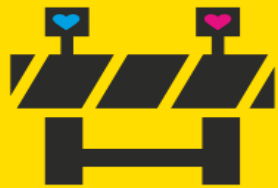
**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Überlegungen von Prellbock: Schnellbahnknoten für den Hamburger Westen am Diebsteich bei Verzicht auf Fern- und Regionalbahnhof (2)

S-Bahn Ringlinie

- **1.Phase:** Vorlaufbetrieb mit Regionalbahnzügen im Stundentakt. Tangentiale Verbindung Elmshorn – Barmbek – Harburg, lt. DB schon jetzt möglich, entlastet Hauptbahnhof
- **2. Phase:** vollständig 2-gleisiger Ausbau der Güterumgehungsbahn
 - Weitestgehende Nutzung vorhandener Bahninfrastruktur
→ schnelle Umsetzung, niedrigere Kosten
 - Gute Verknüpfung mit bestehendem U-/S-Bahn-Netz möglich (S2/S21 Rohenburgsort, U3/U4 Rauhes Haus, S-/RB- Hasselbrook, U1 -Bahn Wandbeker Chaussee, U-/S-Bahn Barmbek, S1 -Bahn Rübenkamp, U1/U5 – Sengelmannstraße, U2 Niendorf Markt)
- **3.Phase:** Lückenschluss durch zweite Elbquerung im Westen



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Überlegungen von Prellbock – S-Bahn Ring

