

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**

Bahnhof Diebsteich verbaut Zukunft des Bahnverkehrs in Hamburg

Zu den Ergebnissen der bisherigen

Faktencheckgespräche

Prellbock Pressekonferenz

Hamburg 12. Februar 2020



Prellbock Altona e. V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

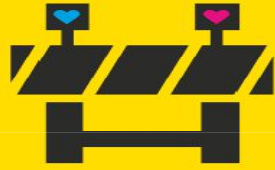
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Status der Faktencheckgespräche:

- ❖ **12 Diskussionsrunden** mit DB, Stadt (Dressel, LIG, BSW, Bezirksamt Altona), Nah-SH, Investor
- ❖ DB und FHH haben viel Papier produziert, wenig Substanz geliefert
- ❖ **Entscheidende Fragen nicht beantwortet:**
 - Ist Kapazität ausreichend
 - Berücksichtigung Deutschlandtakt und Ferlemann-Vorschlag
 - Störfallszenario
 - Kosten- und Finanzierung
 - Variantenvergleich
 - CO²-Bilanz
- ❖ Dressel, DB und VCD haben „**Verständigungspapier**“ erstellt, welches im wesentlichen **unverbindliche Prüfaufträge** enthält.
- ❖ Dressel will „**Dialogforum**“ für den VCD vor, welches angemessen mit Personal und Sachmitteln ausgestattet werden soll, einrichten. Kosten tragen DB und FHH hälftig.
- ❖ Prellbock sieht Faktencheck als beendet an, weil DB nicht bereit ist, die Pläne für Diebseich an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen.



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

Das neue Objekt der Begierde





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

Planungen für den Durchgangsbahnhof Diebsteich

- Nur 6 Gleise Fern- + Regionalbahn 2 Gleise S-Bahn
- Bahnhof im wesentlichen als Umsteigebahnhof zwischen Regionalverkehr aus SLH und Fernverkehr konzipiert – es gibt keine Verkehrsstudien
- Statt Bahnhofsgebäude 2 Hochhaustürme für Hotel und Büro dazwischen „Bahnhofshalle“ – Bahnbetriebsgebäude
- **Radikale Infrastrukturreduzierung** (u.a. Abbau von 2/3 aller Weichen und Signale)
- **Bahn** baut nur Gleisanlagen und Bahnsteige
- **Investor** ProHa Altona GmbH&Co KG baut Hochhäuser
- **Stadt** baut Straßenzuwegung, Bahnhofsvorplatz
- **Stadt ist verantwortlich für Abriss Altanlagen und Dekontaminierung Boden**
- ❖ Kosten für rein bahnseitige Baumaßnahmen EUR 360 Mio. (Basis 2013 auf Basis des sog. Kostenkennwertekatalogs der DB)
- ❖ Kosten für Stadt und Privatinvestor unbekannt
- ❖ **Gesamtkosten bis Fertigstellung vermutlich > EUR 1 Mrd.**



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

Planung für Diebsteich berücksichtigt nicht geänderte Rahmenbedingungen:

- Klimawandel → Verkehrswende → Deutschlandtakt
- Versprechen der DB AG: Keine Streckenstilllegungen mehr
- Verdoppelung Passagierzahlen bis 2030 im Fernverkehr
- Verstärkung Fernverkehrstakt auf 30 Minuten Zugfolge
- Strategiepapier: „Starke Schiene“
- Vorschlag PStS Ferlemann „Untertunnelung der Verbindungsbahn“
= Engpass im Hamburger Bahnnetz mit max. 24 Zügen/Std.
- Geändertes Mobilitätsverhalten
- Konzept: Wachsende Stadt Hamburg



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**

Kapazitätsproblematik am Diebsteich

1. Diebsteich Planung derzeit max. 24 Züge/Std.
2. Lt. Fahrplan 2020 wären in Diebsteich max. **31** Züge/Std. abzufertigen (ohne Flixtrain).
3. ← Diebsteich muss zusätzlich Züge (7) HH-Kiel/Flensburg, HH-Hbf. –Itzehoe und HH-Kopenhagen und mind. 3 durchlaufende IC-Paare Köln/Frankfurt/Dresden-Westerland abfertigen.
4. Angestrebte Verdoppelung Fahrgastzahlen bis 2030 erfordert + 30% mehr Züge = **9** Abfertigungen/Std.
5. Verdichtung Fernverkehr auf 30 Minuten Takt erfordert **8** zusätzliche Zugtrassen/Std. = Deutschlandtakt
6. → **Diebsteich benötigt Abfertigungskapazität für 48 Züge/Spitzenstunde.**



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

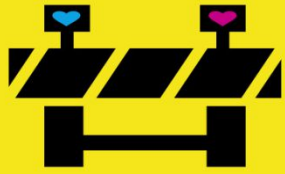
**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Wie muss ein zukunftsfähiger Bahnhof Diebsteich aussehen?

- **48 Züge/Std. erfordern 8 Fern- und Regionalbahngleise, dass gibt selbst die DB zu!**
- **Ausbau des S-Bahnnetzes (S4 Ost und West, S21 nach Kaltenkirchen, S32 nach Lurup/Osdorf/Schenefled, 1. Stufe Ring-S-Bahn über die Güterumgehungsbahn erfordert einen 4-gleisigen S-Bahnhof (= 2 Bahnsteige)**
- **Aufgrund der engen Platzverhältnisse am Diebsteich lässt sich das nur in 2 Etagen anordnen.**
- **Ferlemann-Vorschlag mit S-Bahn-Tunnel unter der Verbindungsbahn bedingt automatisch S-Bahnstation in Tieflage**
- **Vorschlag Dr. Hein für Bahnquerung im Hamburger Westen (parallel zur A7) verlangt, wenn nicht Bahnhof Altona in Tieflage verlegt wird, ebenfalls o.g. Ausbau von Diebsteich.**
- **→ Komplette Neuplanung von Diebsteich ist unumgänglich**



Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

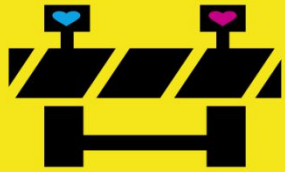
Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

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

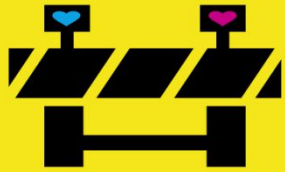
Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

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 – Sengelmanstraße, U2 Niendorf Markt)
- **3.Phase:** Lückenschluss durch zweite Elbquerung im Westen
siehe Plan Dr. Ing. Hein, ETR 12/2019 + Prellbock-Veranstaltung 13.2.2020, VHS, Waitzstraße, Othmarschen



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

