



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Mobilität für Menschen.

Faktencheck 13.11.2019

**Ergebnisse aus den beiden Arbeitsgruppen zur Leistungsfähigkeit,
Fahrgastmodellierung und Flächenfreisetzung**

**zusätzlich zum Thema CO²-Bilanz, Kosten- und Finanzierung sowie mögliche Rolle
von Diebsteich als Schnellbahnknoten im Hamburger Westen**



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Mobilität für Menschen.

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, zwingend.

- Simulation der DB weist für Diebsteich maximal 24 Züge/Std. aus
- Fahrplan 2020 sieht an Spitzentagen schon 28-31 Züge/Std. vor
- In Simulation nicht berücksichtigt:
 - Verspätungsniveau 5:59 (=DB pünktlich)
 - Verdoppelung Passagierzahlen im Fernverkehr bis 2030, → 30-35% mehr Züge
 - Der versprochene Halbstunden-Takt zwischen Metropolen
 - S4 (Wender) und S32 zur Science City - Osdorf/Lurup/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 erlaubt kein Kuppeln
- Zuführung zur südlichen Abstellgruppe über eine gemeinsame Weiche → im Störfall Blockade der gesamten Abstellgruppe



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Mobilität für Menschen.

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 noch 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 von Seiten der Bahn eine Verschlechterung für die Fahrgäste eingeräumt.**



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Mobilität für Menschen.

Ergebnisse der AG Flächenfreisetzung:

- **Flächenfreisetzung in geringerem Volumen** als ursprünglich von der BI erwartet ← Zugrundlegung erweiterter Gleisabstände wie für 160 km/h-Streckengleise, damit weit mehr als bei Bestandsgleislagen in Altona.
- Aber: lt. Klageerwiderung DB v. 25.10.19 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
- Vertreterin BSW bezweifelt ob **Wohnungsbau NMA 2 w/ Bahnlärm durch S-Bahn überhaupt genehmigungsfähig** ist.



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Mobilität für Menschen.

Kompromissvorschlag von BI und VCD, vorgelegt beim Faktencheck im Juni 2019

- Wohnungsbau in der Neuen Mitte II in reduzierter Form unter lärmtechnischer Einhausung Bahn
- 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!



Mobilität für Menschen.

Kostenschätzungen: Mehrfach seit 10/2016 angefordert, aber nichts konsistentes 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!



Mobilität für Menschen.

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!



Mobilität für Menschen.

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!



Mobilität für Menschen.

- ***"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 Bahnstoffsverlegung 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!



Mobilität für Menschen.

Kompromissvorschlag von BI und VCD zur Aufwertung von Diebsteich:

- Barrierefreier Ausbau, Erneuerung Diebsteichtunnel
- 4-gleisiger S-Bahnhof, um dort die Linien S2, S21, S3 S4 (Wender) und S32 (nach Westen) aufzunehmen, sowie zukünftige Ring-S-Bahn über Güterumgebungsbahn
- Bau von 1 Regionalbahnsteig um Umsteigebeziehung für Reisende aus Westerland/Kiel/Flensburg Richtung Altona / Citytunnel zu verbessern + zukünftig S-Bahn-Ring
- Fernverkehr startet und endet nach wie vor in Altona (modernisiert), sofern nicht durchgebunden



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Mobilität für Menschen.

Überlegungen von Prellbock/VCD: 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 und kostengünstiger**





Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Mobilität für Menschen.

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

S-Bahn Ringlinie

- **1.Phase: 2-gleisiger Ausbau der Güterumgehungsbahn**
 - **Weitestgehende Nutzung vorhandener Bahninfrastruktur**
→ schnelle Umsetzung, niedrigere Kosten
 - **Nimmt Tangentialverkehre (z.B. Pinneberg – Barmbek) auf, entlastet Hauptbahnhof**
- **2.Phase: Lückenschluss durch zweite Elbquerung im Westen**



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



Mobilität für Menschen.

Überlegungen von Prellbock/VCD – S-Bahn Ring

