



**Chancen nachhaltig nutzen**

**ein moderner Fern-und Regionalbahnhof Altona, wo er 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**

**Prellbock e.V. ist aktiv seit 2015.**

**Das sind unsere Grundpositionen (1):**

- 1. Wir lieben die Bahn**
- 2. Wir sind für eine starke Schiene, eine bessere S- und U-Bahn, Wiedereinführung der Tram, mehr Regional- und Fernverkehr im Deutschlandtakt**
- 3. Wir fordern einen Verkehrsentwicklungsplan für die Schiene in der Metropolregion Hamburg als Voraussetzung für aufeinander abgestimmte Großinvestitionen**



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

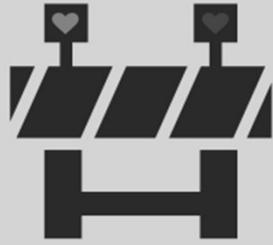
**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

## **Grundpositionen von Prellbock e.V. (2):**

- 1. Wir sind für einen starken Umweltschutz und für die Verkehrswende**
- 2. Wir haben die begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten im Auge**
- 3. Wir sind für eine Ausweitung des sozialen Wohnungsbaus**
- 4. Wir halten das Dialogforum für gut und wollen daran teilnehmen.**



**Prellbock Altona e.V**

**Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!**

**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

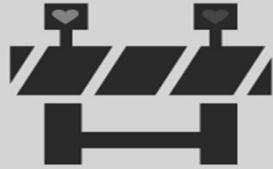
**/ Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

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

# **Bahnhof Altona am Diebsteich? Eine Fehlplanung mit Folgen**

**Diskussion im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft Hamburg**

**Hamburg, 22. Oktober 2020**



# Prellbock Altona e.V

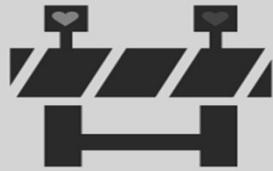
## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt





# Prellbock Altona e. V

**Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!**

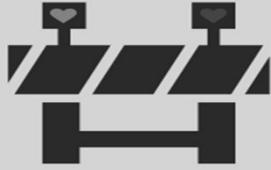
**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**



**Und so sieht er heute aus**



# 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 leistet der jetzige Kopfbahnhof Altona:

- 8 Bahnsteiggleise (2 RB-Linien, 9 IC/ICE Linien + Flixtrain/ NJ, UEX, BTE)
- zusätzlich zwei Durchfahrtsgleise von der Verbindungsbahn nach Norden
- 4 S-Bahngleise, 5 S-Bahnlinien
- Autoreisezuganlage mit vier gleichzeitig zu nutzenden Lade-/Entladeeinrichtungen
- Größter Busbahnhof Hamburgs mit 19 Buslinien/wichtige Nachtlinien
- 137.000 Fahrgäste/Tag (Fern-, Regional- und S-Bahn)  
das sind mehr Fahrgäste als die fünf größten schleswig-holsteinischen Bahnhöfe Kiel, Lübeck, Elmshorn, Pinneberg und Neumünster **zusammen**.
- 56.000 Busfahrgäste/Tag

**DB selber sagt: „Der heutige Bahnhof Altona ist eine Verkehrsdrehscheibe und erfüllt die heutigen Fahrgastbelange, er bietet ein vielfältiges Angebot für Reisende und hat touristisches Potential. Er ist ein Bahnhof im Herzen einer Großstadt. Es besteht allerdings ein erheblicher Sanierungsbedarf“.**

# Lage Bahnhof Altona

67.000 Einwohner

Mitten in Altona

5 S-Bahnlinien

multimodal

2.600 Gewerbe

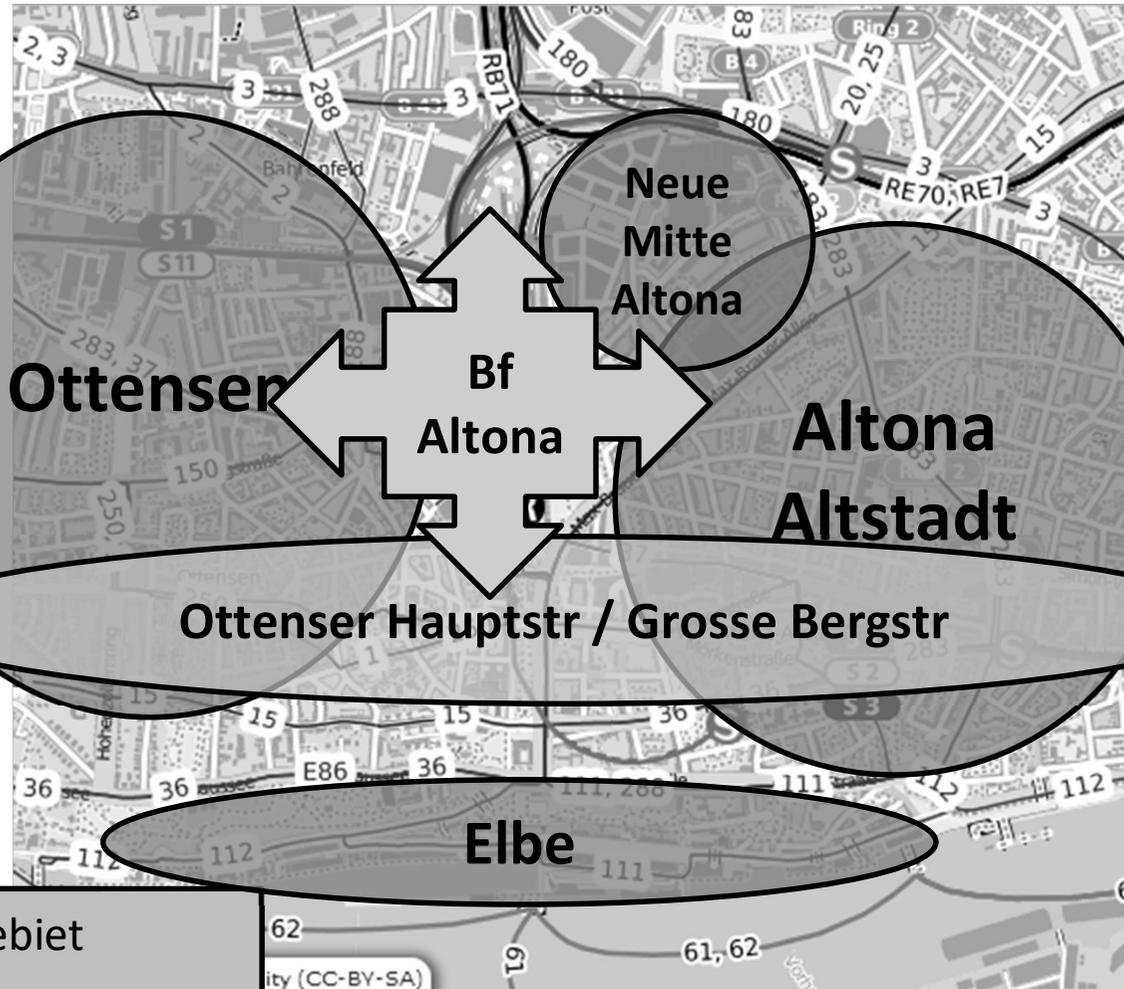
volles Serviceangebot

Einkaufsmeile

5 Nachtbusse

19 Buslinien

barrierefrei



Ottenser

Bf

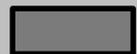
Altona

Neue  
Mitte  
Altona

Altona  
Altstadt

Ottenser Hauptstr / Grosse Bergstr

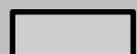
Elbe



Wohngebiet



Einkaufszone



ÖPNV Knotenpunkt

Autoreisezüge

<a href="http://www.prellbock-altona.de">www.prellbock-altona.de</a>		ALTONA	DIEBSTEICH
	<b>KOSTEN</b>	~200-300 Mio (neuer moderner Bahnhof, Neuordnung Gleisvorfeld, Sanierung S-Diebsteich, etc)	~ 700-800 Mio (360 Mio + <b>unbekannte Kosten</b> für Erschließung Diebsteich, Abriss Bf Altona, etc)
	<b>BAHNHOFSTYP</b>	<b>Großstadtkopfbahnhof</b> 8 Bahnsteiggleise + 2 Durchfahrtsgleise alle Services, Gastronomie, Einkauf, Reisecenter	Technisch ein <b>Durchgangsbahnhof</b> Betrieblich: <b>Kopfbahnhof</b> für 2/3 d.Züge 6 Bahnsteiggleise + 0 Durchfahrtsgleise
	<b>S-BAHNLINIEN</b>	5 (4 Gleise)	2 (nur 2 Gleise)
	<b>BUSLINIEN</b>	19 (ZOB)	3 mit 2 Haltestellen, kein ZOB, keine leistungsfähige Straßenanbindung
	<b>LAGE</b>	Mitten in Altona	Gewerbegebiet & Friedhof
	<b>EINWOHNER</b> <i>in Fußreichweite</i>	67.000	15.000
	<b>GEWERBE</b> <i>in Fußreichweite</i>	2.600 mit 15.000 Beschäftigten	350
	<b>UMSTEIFREI</b> <i>ins nördl. Schl-Holstein, Sylt, etc.</i>	JA	1 zusätzlicher Umstieg (von Altona aus)
	<b>AUTOREISEZÜGE</b>	JA	NEIN
	<b>NACHTZÜGE</b>	JA	??? Unklare Zukunft
	<b>BARRIEREFREI</b>	JA (ebenerdiger Zugang vom Straßenniveau)	JEIN (abhängig von Verfügbarkeit Aufzügen / Rolltreppen)
	<b>ENTLASTUNG Hbf.</b>	JA	<u>Zusätzliche</u> BELASTUNG



# Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

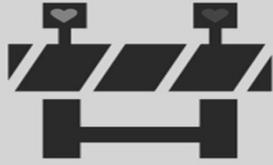
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Was die Planungen von DB + Stadt nicht berücksichtigen:

- Für > 130.000 Altonaer ist der Kopfbahnhof der Kommunikations- und soziale Mittelpunkt zweier dynamischer Stadtteile
- Verlagerung ist massiver Eingriff in das Sozial- und Bauegefüge der wachsenden Stadt Altona sowie am neuen Standort Diebsteich
- Bahnhof ist zentraler Ort der Kundenansprache und -bindung für die DB AG, und genießt hohe Kundenakzeptanz
- Bezirk Altona ist wichtiges Einfallstor für > 106.000 Pendler aus dem nordwestlichen Schleswig-Holstein, davon 60.000 mit dem ÖPNV  
(Studie von Orange Edge Mobilitätsplanung HH-Harburg, 2020)
- Rein betriebswirtschaftliche Betrachtung der DB AG greift zu kurz und sorgen für Zugausfälle und Verspätungen
- Die Bahnhofsverlagerung ist primär ein Immobilien- und kein Verkehrsprojekt
- Bürger haben Mitbestimmungsrecht bei steuerfinanzierten öffentlichen Großinvestitionen – sie wurden nicht gefragt



# **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 (1):  
ist veraltet und berücksichtigt nicht die geänderten  
Rahmenbedingungen**
  - **Klimaschutzvorgaben in Deutschland und der EU und die aktuellen  
Hamburger Klimaziele**
  - **Verkehrswende und Deutschlandtakt (Diebsteich taucht im 3. Gutachterentwurf nicht  
auf!)**
  - **Verdoppelung Passagierzahlen bis 2030 im Fernverkehr**
  - **Verstärkung Fernverkehrstakt auf 30 Minuten Zugfolge beginnend  
12/2020**
  - **Strategiepapier: „Starke Schiene“**
  - **Geändertes Mobilitätsverhalten**
  - **Konzept: Wachsende Stadt Hamburg**



# Prellbock Altona e.V

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

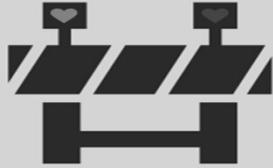
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

/ Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Planung für Diebsteich (2):

- **verbaut S-Bahn Projekte im Hamburger Westen:**
  - Vorschlag PStS Ferlemann „Untertunnelung der Verbindungsbahn“  
→ 4-gleisiger S-Bahnhof am Diebsteich zwingend erforderlich
  - S-Bahn-Projekte S32, S4 West (Widerspruch zu Buchholz Vorschlag), S21
  - Nutzung der Güterumgehungsbahn für einen S-Bahn-Ring
  - FDP-Vorschlag: Eisenbahn-Elbquerung parallel zur A7
  - SH-Wirtschaftsminister Buchholz will S3 Expresslinie Pinneberg - Hamburg
- **Kollidiert mit Senatsplanungen:**
  - U5 Verknüpfung in Stellingen
  - S32 Ausfädelung an der Holstenstraße



# Prellbock Altona e.V

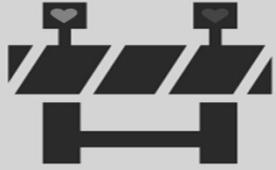
## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

- **Planungen für Diebsteich (3):  
Viele Fragen bleiben offen**
  - ❖ **Wie soll Aufwärtskompatibilität hergestellt werden?**
  - ❖ **Wie kann ein 4-gleisiger S-Bahnhof in Tieflage (für Ferlemann-Tunnel zwingend erforderlich) nachträglich erstellt werden?  
Zuerst der Hochbau, dann der Keller?**
  - ❖ **Wo kommen die 18 zusätzlichen Weichen am Diebsteich hin?**
  - ❖ **Wer bezahlt die Autoreisezuganlage in Eidelstedt?**
  - ❖ **Wie sieht der Kosten-/Finanzierungs-/Zeitplan aus?**
  - ❖ **Warum erhält die oberste Aufsichtsbehörde (EBA in Bonn) nicht die vollständige Fassung des SMA-Gutachtens, sondern nur 10 Präsentationsfolien?**
  - ❖ **Wie sieht die CO<sup>2</sup>-Bilanz des Projekts aus? (unabhängiges Gutachten)**
  - ❖ **Was macht Hamburg, wenn Investor Büro- und Hoteltürme angesichts von Corona nicht baut?**



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

**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

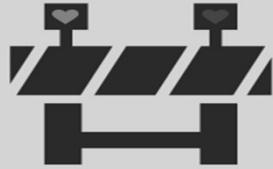
**Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

**Noch ist es für Umplanungen nicht zu  
spät!**

**Prellbock steht für Gespräche zur  
Verfügung!**

**Vielen Dank**



# Prellbock Altona e.V

**Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!**

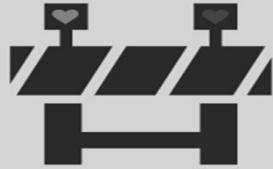
**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**



**Fernbahnhof  
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**

# **Back-up Charts für Diskussion**



# 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**

## Back-up: Gleisverläufe Bahnhof Altona





# 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 Umfeld am Diebsteich





# Prellbock Altona e.V

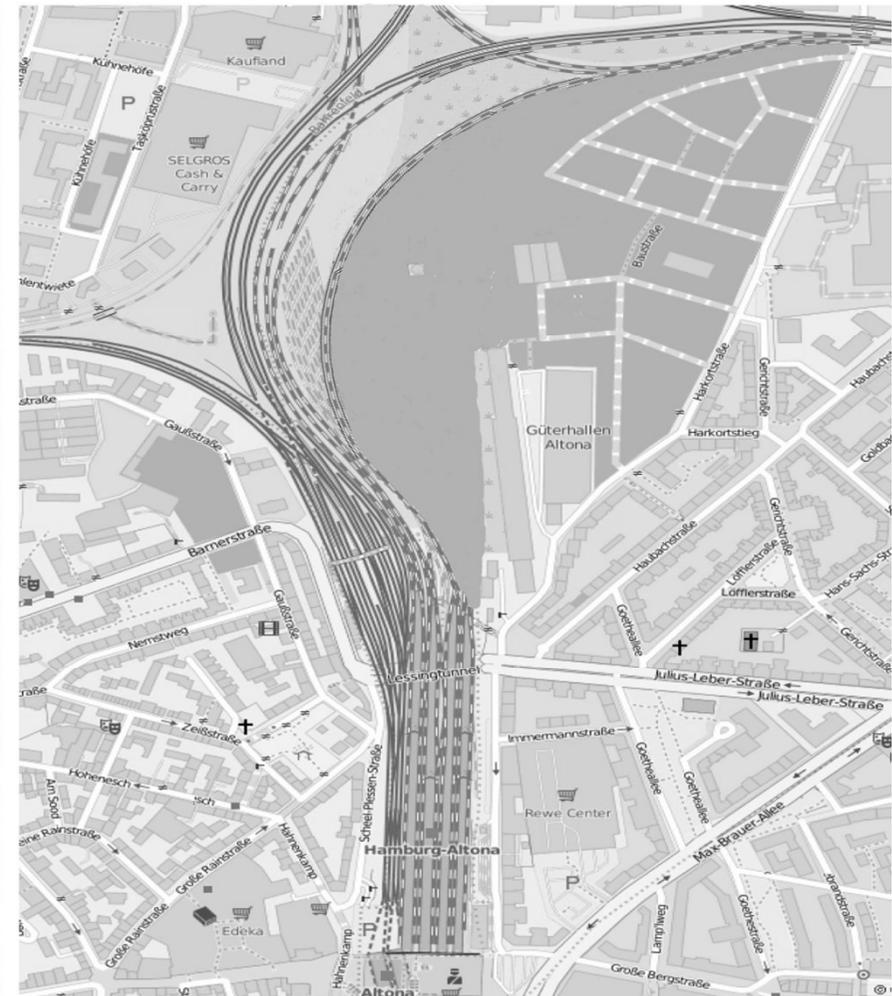
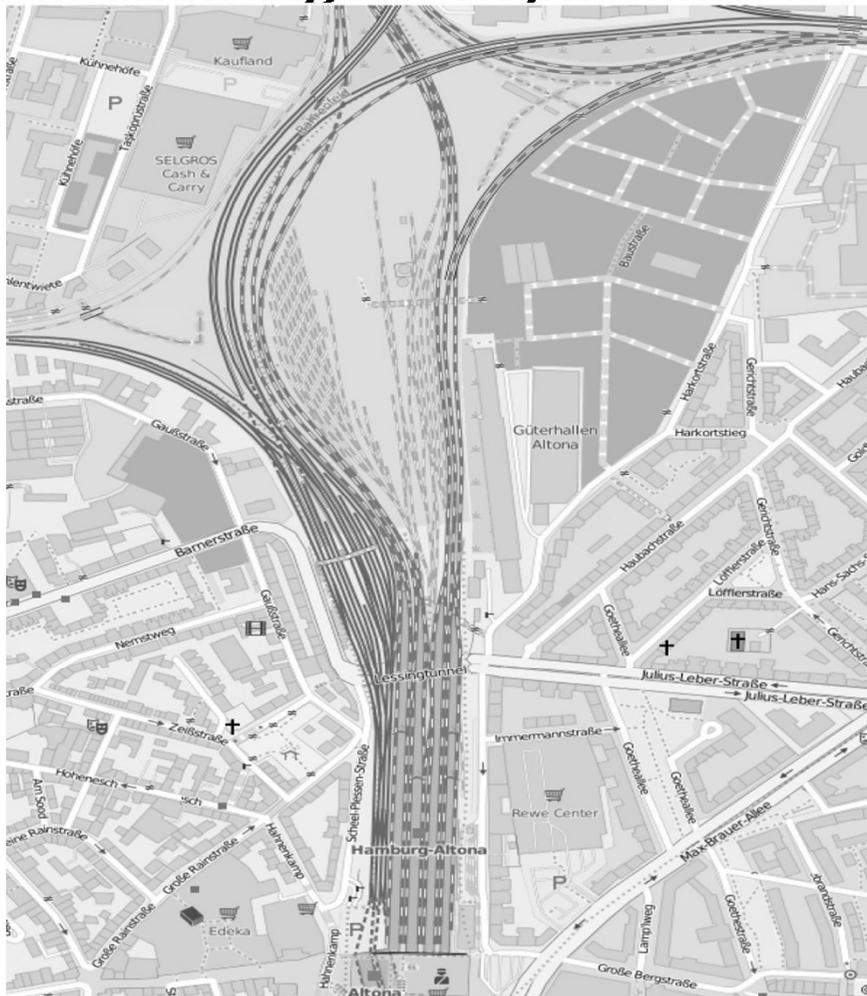
Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

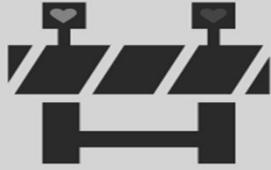
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Back-up: Flächengewinnung für 2. Bauabschnitt NMA bei Beibehaltung der Kopfbahnhofs





# Prellbock Altona e. V

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

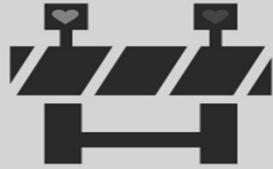
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

### Back-up: 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? Muss Stadt hier eintreten?
- **Stadt** baut Straßenzuwegung, Bahnhofsvorplatz
- Stadt ist verantwortlich für Abriss Altanlagen und Dekontaminierung Boden am jetzigen Bahnstandsstandort
- ❖ Kosten für rein bahnseitige Baumaßnahmen EUR 360 Mio. (Basis 2013 auf Basis des sog. Kostenkennwertekatalogs der DB) → unrealistisch
- ❖ 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

## Back-up: Verlagerungsargumente der DB AG widerlegt:

- **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.
- **CO<sup>2</sup>-Minderung durch kürzere Bereitstellungsfahrten,** aber höhere CO<sup>2</sup>-Emissionen durch Anfahren nach zusätzlichen Halten am Diebsteich und S4-Abstellgleise in Bahrenfeld
- **Angeblich höhere Kapazität:** Diebsteich zu klein, kann geplante Verkehre nicht bewältigen. Mit  $\frac{3}{4}$  der Gleise aber 50 % Mehrverkehr, das funktioniert nicht.



# 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

## Back-up: 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

### Back-up: 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 durch SMA-Testat wird unter Verschluss gehalten
- 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/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 erlauben 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!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Back-up: 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 ein 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 (Was passiert, wenn dem Investor die Puste ausgeht?)
- Folgekosten für die Stadt (Straßenbau, ÖPNV-Anschluss, Abriss Altanlagen, Dekontaminierung) nicht beziffert

### Wir fordern: Kostenvergleich 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

### **Back-up: Finanzierung intransparent, 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
- Wer trägt voraussehbare Kostensteigerungen?

### **Wir fordern: Darstellung der Finanzierung nach Quellen für Neubau sowie 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

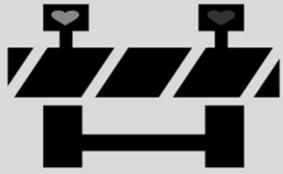
### Diebsteich = Stuttgart 21 im Kleinformat?

- Kostensteigerung von Null (Selbstfinanzierung durch Immobilienverkäufe) über 2,4; 5,4; 8,2 auf jetzt >10 Mrd. Euro
- Fertigstellung 2016 → 2021 → 2025 → 2030?
- Mit 8 Durchgangsgleisen für Deutschlandtakt viel zu klein → zusätzlicher Kopfbahnhof eine Etage tiefer und 20 km zusätzliche Tunnels in der Diskussion!
- Wachsende technische Probleme (Bahnsteiggefälle, Brandschutz, Gesteinsgeologie)

→ DB Chef Dr. Lutz: *„Mit Kenntnisstand von heute hätten wir S21 nie gebaut!“*

→ zu Diebsteich: *“Der Bahnhof Hamburg Hbf. und die Verbindungsbahn sind aktuell als überlastet erklärte Schienenwege. Der Entfall des Halts in Dammtor bei vielen Linien ist zweckmäßig, um überhaupt eine Belastung von 31 Zügen in Altona (=Diebsteich) modellieren zu können.“*

Vorteil Diebsteich: Noch ist kein Baum gefällt, noch kein Bagger angerollt!



# Prellbock Altona e.V

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

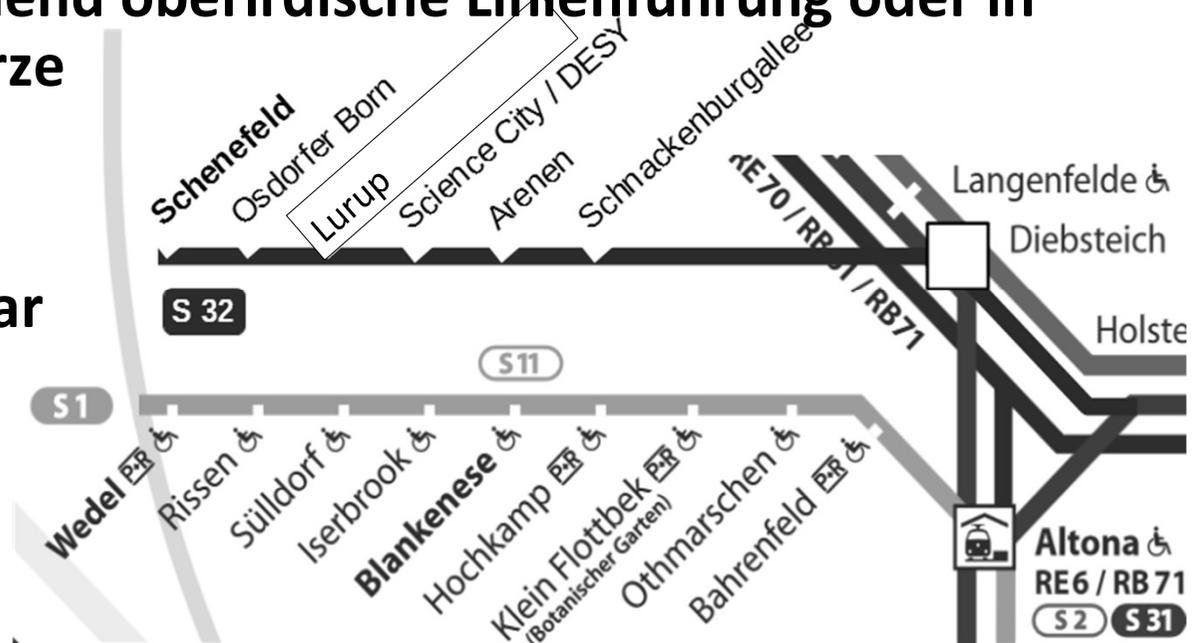
Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

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

- 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**

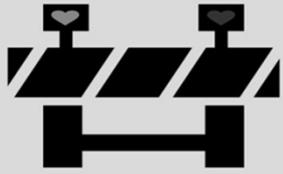
**Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

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

## **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 Güterumgebungsbahn**
  - **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**



# 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

### Back-up: Überlegungen von Prellbock – S-Bahn Ring

