

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

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

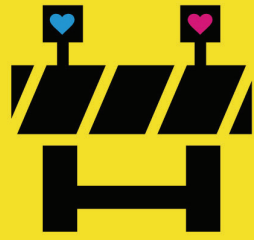
**Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Das Diebsteich – Desaster: Wie der Deutschlandtakt am neuen Bahnhof scheitert

Untersuchung von Prellbock Altona e.V.

Hamburg, Juni 2022



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

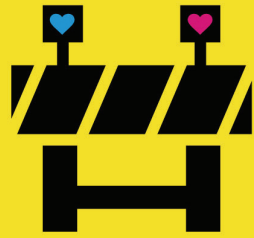
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Realität Altona heute: 11 Züge auf 8 + 2 Gleisen!





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

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

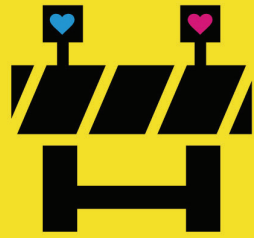
**/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

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

Neuer Bahnhof soll bis 2028 (?) fertig sein
Zielfahrplan Deutschlandtakt ab 2030

*Packt der geplante Fern- und Regionalbahnhof
Diebsteich den Deutschlandtakt?*

**Da die Deutsche Bahn ihre Studien geheim hält,
haben Prellbock-Experten eine eigene
Untersuchung erstellt**



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

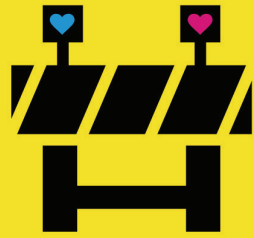
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

1. Die Ausgangslage heute: Fern-/ Regionalbahnhof Altona

- Kopfbahnhof mit **8 Bahnsteigkanten**
 - 2 Gleise doppelt belegbar
 - Autoverladeeinrichtungen an 4 Gleisen
- Je 2 Gleise nach Norden und Osten (Verbindungsbahn)
- 2 kreuzungsfreie Ausziehgleise zu den Bahnbetriebswerken
- **2 Durchfahrgleise von der Verbindungsbahn nach Norden, am Bahnhof Altona vorbei**
- 4 unterirdische S-Bahn-Gleise



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

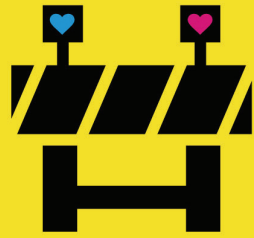
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

2. Auslegung von Diebsteich nach den Plänen der DB: (1)

- Durchgangsbahnhof mit **nur 6 Bahnsteigkanten** für den Fern- und Regionalverkehr
- **Keine Durchfahrgleise**
- **Nur 2 oberirdische S-Bahngleise** für perspektivisch 4 Linien (S3, S21, S32 und S4 als Wender)
- **massiver Abbau von Infrastruktur gegenüber Bestand Altona**
→ Geringe Betriebsflexibilität, hohe Störanfälligkeit
- **Diebsteich soll mit nur 60% der Gleiskapazität 50% mehr Züge abfertigen!**



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

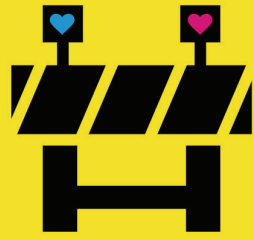
/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

2. Auslegung von Diebsteich nach den Plänen der DB: (2)

- Neue Projekte wie
 - Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) *(BMVI + Senat)*
 - 2. Eisenbahnelbquerung im Westen *(BMVI)*
 - Ausbau/Nutzung der Güterumgehungsbahn für den Schienenpersonenverkehr *(Senat + DB)*

sind im derzeitigen Diebsteich-Bauvorhaben nicht berücksichtigt!

→ **Es droht ein teurer Umbau nach dem Neubau, um den gegenwärtig von Senat und BMVI favorisierten VET anzubinden**



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

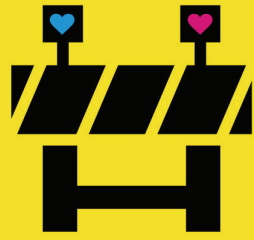
**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

3. Anforderungen durch den Deutschlandtakt

- Resultieren aus **3. Entwurf des Zielfahrplans für das Jahr 2030** (von Juni 2020)
 - Überlappen sich mit **Programm „Starke Schiene“**
 - Verdoppelung der Zahl der Reisenden im Fernverkehr
 - + 1,5 Mrd. Fahrgäste im Regionalverkehr
 - Steigerung Marktanteil Schiene im Güterverkehr auf 25%
- für Diebsteich: Abfertigung von mind.
29 Zügen in der Spitzenstunde**



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

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

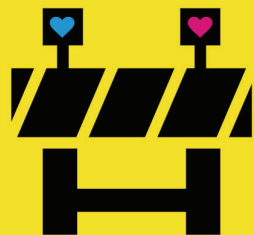
**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

4. Ein gewagtes politisches Versprechen aus dem Bundesverkehrsministerium

- Staatssekretär Ferlemann, der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, versichert:

*„der neue Bahnhof(...)verfügt über
ausreichende Kapazitäten zur Abwicklung des
im Deutschlandtakt unterstellten Verkehrs“*

(Schreiben vom 28. Februar 2020)



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

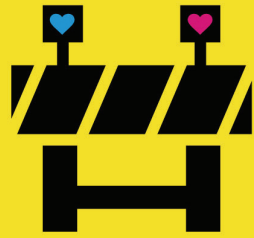
**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Da mehr Verkehr auf die umweltschonende Schiene verlagert werden soll, wurde seitens der Deutschen Bahn AG eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona mit einer Abwicklung von bis zu 31 Zügen in der Spitzenstunde bei einer guten Betriebsqualität zugesichert. Dadurch wird gewährleistet, dass die zu erwartende Steigerung des Schienenverkehrs auch mit dem neuen Bahnhof bewältigt werden kann. Darüber hinaus ist der neue Bahnhof Hamburg-Altona den Planungen zum Deutschlandtakt zugrunde gelegt und verfügt über ausreichende Kapazitäten zur Abwicklung des im Deutschlandtakt unterstellten Verkehrs. Dabei bitte ich zu beachten, dass sich die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr nicht auf einzelne Bahnhöfe oder Regionen bezieht, sondern auf ganz Deutschland.

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
Beauftragter der Bundesregierung
für den Schienenverkehr



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

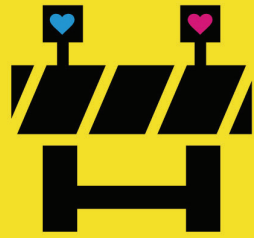
**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

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

5. Die geheime SMA-Studie:

- Nach Kritik von Prellbock „Diebsteich ist zu klein“ gibt DB bei der Planungsfirma SMA Gutachten ein in Auftrag, das belegen soll: Diebsteich ist ausreichend dimensioniert für 31 Züge/Stunde!
- Gutachten gelangte nur in Kurzfassung an die Öffentlichkeit und an die Politik.
- Langfassung seit über 2 Jahren hermetisch unter Verschluss.



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

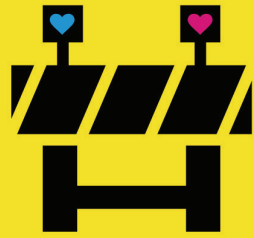
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

5. Die geheime SMA Studie:

- "Die Experten des Schweizer Beratungsunternehmens SMA und Partner AG sehen nach ihrer gutachterlichen Prüfung den geplanten neuen Bahnhof Hamburg-Altona als genügend leistungsfähig an, um in der Spitzenzeit 31 Züge abzuwickeln." (Pressemitteilung von DB, FHH und VCD Nord, 30. März 2020)
 - Philipp Schröder, SMA und Partner AG: *„Der geplante neue Bahnhof weist auch dank vieler paralleler Fahrmöglichkeiten sehr gute Voraussetzungen für eine hohe Leistungsfähigkeit aus. Alle prognostizierten Zugfahrten sowie alle Abstell- und Bereitstellungsfahrten sind richtlinienkonform konfliktfrei darstellbar. Das von der DB Netz AG gewählte Vorgehen bei der Fahrplandefinition ist nachvollziehbar und die angenommene Nachfrage stellt ein realistisches Szenario dar.“*
- Aussagen nicht nachprüfbar, da SMA-Studie unter Verschluss.
- Prellbock hat jetzt eine eigene Studie zur Überprüfung der Kapazität des Bahnhofs Diebsteich erstellt und dabei Vorgaben der Deutschen Bahn für die SMA-Studie berücksichtigt.



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

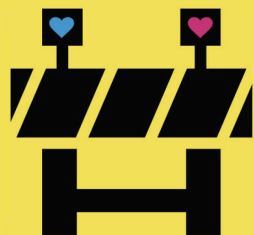
**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

6. Untersuchungsgang von Prellbock:

- Zugankunfts- und Abfahrtszeiten gemäß 3. Entwurf des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt
- → 29 Züge/Stunde am Diebsteich
- Aufenthaltszeiten der Züge am Bahnsteig gem. Fahrplan
- Mindesthaltezeiten am Bahnsteig gemäß Vorgaben der DB:
 - 5 Minuten bei einsetzenden Zügen
 - 7 Minuten bei Aussetzern
 - 1 Minute jeweils Ein- und Ausfahrtzeit
- Simuliert wurde die Bahnsteigbelegung für eine volle Stunde



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Legende

Zugkategorien

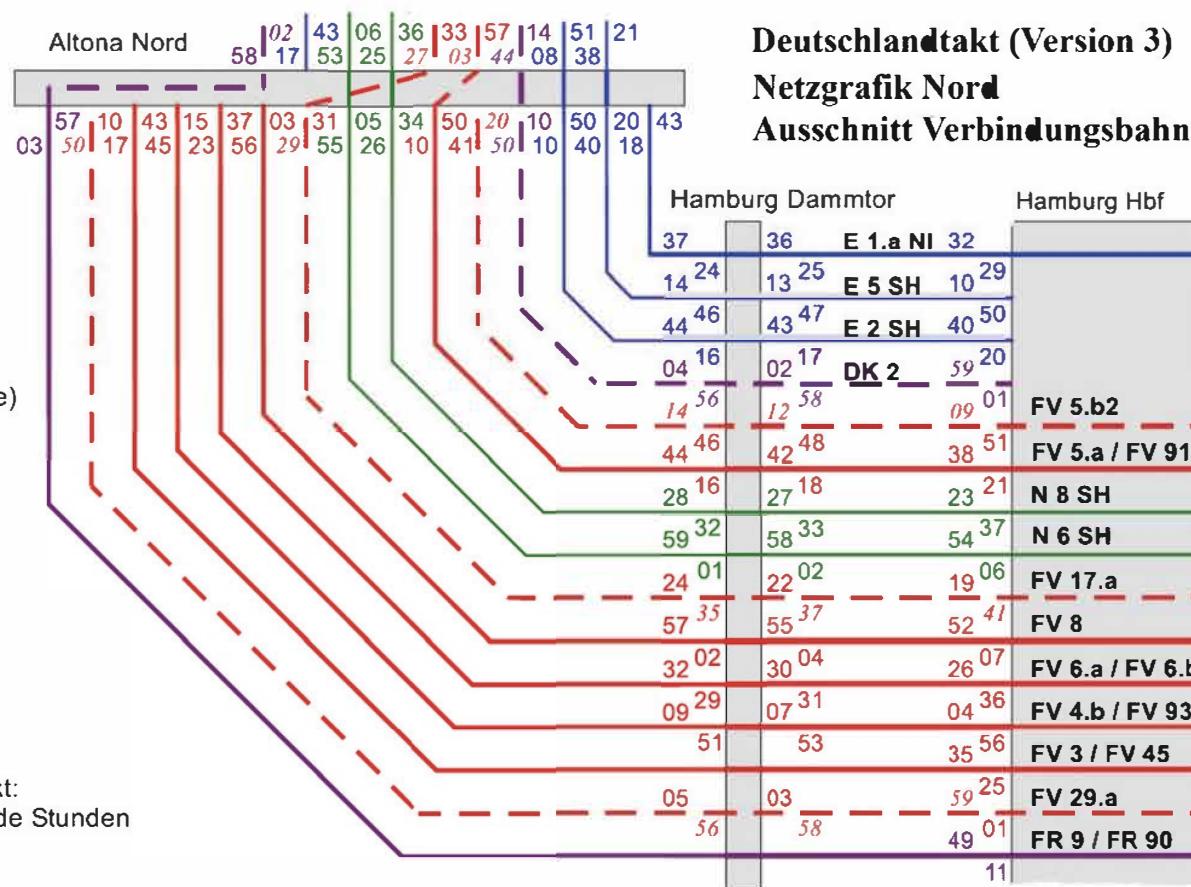
- FV (Fernverkehr)
- FR (Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr)
- Express (beschleunigter Regionalverkehr)
- Nahverkehrszug (Bedienung in der Regel aller Halte)

Frequenzen

- Zug verkehrt stündlich
- - - Zug verkehrt alle 2 Stunden

Weitere Erklärungen

- 55 — Ankunftsminute im Bahnhof A
05 — Abfahrtsminute im Bahnhof A
- 55 — Zu beachten beim Zweistundentakt:
05 — Kursive Minutenangaben: Ungerade Stunden
A — Normalschrift: Gerade Stunden



Fahrten im Deutschlandtakt (Version 3): Diebsteich – Hamburg Hbf und zurück

5 Minuten Haltezeit im Bahnhof für ein-, 7 Minuten für aussetzende Züge

Anmerkungen und Abkürzungen:

F = DB-Fernzug (IC / ICE usw.)

R = Regionalzug (RE usw.)

N = Nahverkehrszug (RB usw.)

A = Aussetzende Züge zu den Betriebshöfen Eidelstedt bzw. Langenfelde

E = Einsetzende Züge von den Betriebshöfen Eidelstedt bzw. Langenfelde

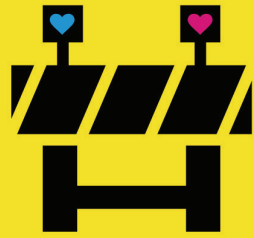
NW = Wender am Bahnsteig Diebsteich von / nach Norden

SW = Wender am Bahnsteig/Abstellgleis Diebsteich von / nach Süden

Kursive Minutenangaben = vorhergehende bzw. nachfolgende Stunde

(xx) = Durchfahrzeiten von Zügen ohne Verkehrshalt an der Station Dammtor

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|----|------|----|----|------|----|----|----|----|----|------|----|----|----|------|----|------|
| | | F | R | F | F | R | R | F | N | F | R | F | F | F | N | F | F |
| | | | | | E | NW | SW | E | | | | E | | E | | E | E |
| Diebsteich | an | 58 | 08 | 03 | 12 | 17 | | 18 | 25 | 27 | 38 | 40 | 44 | 45 | 53 | 51 | 58 |
| Diebsteich | ab | 03 | 10 | 10 | 17 | | 18 | 23 | 26 | 29 | 40 | 45 | 50 | 50 | 55 | 56 | 03 |
| Dammtor | an | (09) | 16 | 16 | (23) | | 24 | 29 | 32 | 35 | 46 | 51 | 56 | 56 | 01 | 02 | (09) |
| Hbf | an | 11 | 20 | 21 | 25 | | 29 | 36 | 37 | 41 | 50 | 56 | 01 | 01 | 06 | 07 | 11 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | F | F | N | F | F | R | N | F | R | F | R | F | R | F | | |
| Hbf | ab | 49 | 52 | 54 | 04 | 09 | 10 | 23 | 26 | 32 | 35 | | 38 | 40 | 49 | | |
| Dammtor | ab | (51) | 57 | 59 | 09 | 14 | 14 | 28 | 32 | 37 | (37) | | 44 | 44 | (51) | | |
| Diebsteich | an | 57 | 03 | 05 | 15 | 20 | 20 | 34 | 37 | 43 | 43 | | 50 | 50 | 57 | | |
| Diebsteich | ab | 02 | 10 | 06 | 22 | 27 | 21 | 36 | 44 | | 50 | 43 | 57 | 51 | 04 | | |
| | | | A | | A | A | | | A | SW | A | NW | A | | A | | |



Prellbock Altona e. V.

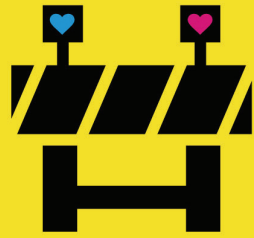
Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

- Wichtig:
 $\frac{3}{4}$ aller Fernzüge werden auch künftig in Diebsteich ein- bzw. ausgesetzt (**also kein „Durchfahren“!**).
- Hinzu kommen wendende Regionalzüge (z.B. nach Westerland und zur Zeit auch Wrist), die wegen Kapazitätsengpässen auf der Verbindungsbahn auch künftig in Diebsteich enden werden.
- Bei der Berechnung wurden durchfahrende Züge, Fernzüge von Nicht DB-Gesellschaften, Nachtzüge, Autoreisezüge, Sonderzüge, Bauzüge, Güterzüge nicht berücksichtigt.



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

7. Ergebnisse der Prellbock Untersuchung:

- In jeder Stunde entstehen Situationen, in denen **7 Bahnsteigkanten** gebraucht werden (aber nur 6 verfügbar!)
- Kein Platz für durchfahrende Züge (z.B. Hilfszüge, Güterzüge)
- Ist der Bahnhof erst einmal zugelaufen, dann blockieren sich die Züge wechselseitig. Es dauert lange, bis ein solcher Stau sich wieder auflöst.
- **Keine Reserven für mögliche Angebotsausweitungen**
- **Keine Reserve für Störungen.** Funktioniert z.B. eine Weiche nicht, dann können nicht alle Bahnsteige planmäßig belegt werden.

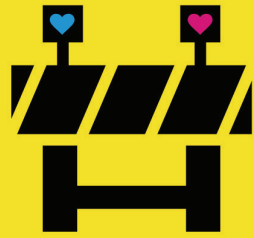


Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

In jeder Zeile ist eine Zugarnitur dargestellt. Eine Aufteilung auf die 6 vorhandenen Bahnsteigkanten konnte wegen der Unmöglichkeit, alle Züge nach den Fahrplanangaben halten zu lassen, nicht vorgenommen werden. Es musste somit auch die Prüfung entfallen, ob das vorgesehene Gleisbild überhaupt eine zeitgerechte Abwicklung der Fahrten ermöglicht. Zusätzlich entfallen Redundanzmöglichkeiten bei Störungen. Die unteren 4 Zeilen der Tabelle zeigen minutenscharf die Überlastungszeiten des Bahnhofes an – Schwarz die Minuten absoluter Überlastung, Grau die Vollausslastung aller Bahnsteige und damit auch die Unmöglichkeit weiterer Zugaufenthalte. In der obersten Zeile sind die Minutenangaben der jeweiligen Stunde vermerkt.



Überlastung



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

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

7. Ergebnisse der Prellbock Untersuchung:

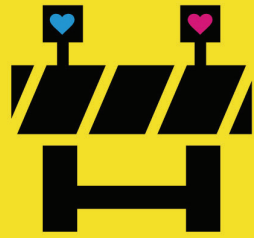
- Die von der DB unterstellten Mindestaufenthaltszeiten und insbesondere die Ein- und Ausfahrtzeiten sind zu knapp kalkuliert. Sie funktionieren in der Computersimulation, aber nicht im täglichen Eisenbahnbetrieb.
- Daher hat Prellbock auch ein **Downside-Szenario** gerechnet mit Ein- und Ausfahrtszeiten und Mindestaufenthaltszeiten, wie sie im täglichen Eisenbahnbetrieb üblicherweise anfallen.
- Dieses Szenario zeigt noch deutlicher: **Diebsteich wird mit 6 Bahnsteigkanten für den Fern- und Regionalverkehr nicht funktionieren**



Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Die unteren 4 Zeilen der Tabelle zeigen minutenscharf die Überlastungszeiten des Bahnhofes an – Schwarz die Minuten absoluter Überlastung, Grau die Vollausslastung aller Bahnsteige und damit auch die Unmöglichkeit weiterer Zugaufenthalte. In der obersten Zeile sind die Minutenangaben der jeweiligen Stunde vermerkt.

[illegible]



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

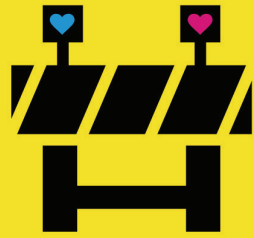
/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

- Fazit:

Diebsteich gemäß jetziger Planung wird ein neuer Engpass im Netz der DB.

- Altona war nie ein Engpass und hat Reserven für künftige Angebotsausweitungen.



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

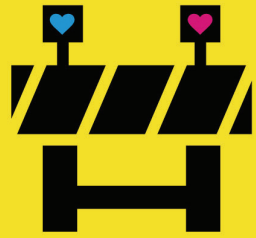
**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**

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

Schlussbemerkung:

- Ein fehlgeplanter Bahnhof Diebsteich mit wahrscheinlich mehr als 1 Milliarde Euro Baukosten müsste durch den „VET“ für bestimmt 9 Milliarden Euro „ertüchtigt“ werden, damit er funktioniert.
- → VET vielleicht fertig ab 2040
- Hamburg muss 10 Jahre mit Nadelöhr Diebsteich leben



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

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**



**Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene**



**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

**Diebsteich ist der
zweite Stuttgart 21**

**Vielen Dank für ihre
Aufmerksamkeit**