

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung I Öffentlichkeitsbeteiligung





Hamburg

## **AGENDA**

- 01 Erfordernis des Verbindungsbahnentlastungstunnels
- 02 Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung
- 03 Öffentlichkeitsbeteiligung



# ERFORDERNIS DES VERBINDUNGSBAHN-ENTLASTUNGSTUNNELS





## DER DEUTSCHLANDTAKT

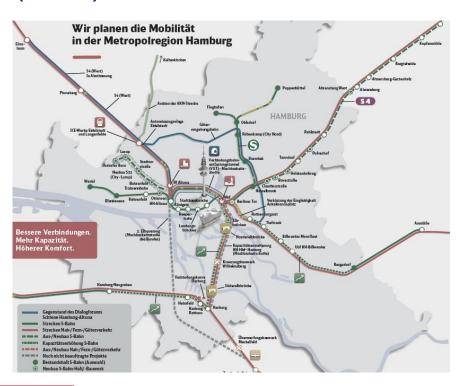


- Grundsatz: "Erst der Fahrplan, dann die Infrastrukturplanung."
- Konzeption des Schienenverkehrs auf der Grundlage eines integralen Taktfahrplans und optimierter Anschlussbeziehungen
- Planungsgrundlage für den weiteren Neuund Ausbau der Schienenwege und der Bahnhöfe
- Determinante eines **optimierten**Schienenwegekapazitätsmanagements

(Quelle: www.deutschlandtakt.de)



# DER VERBINDUNGSBAHNENTLASTUNGSTUNNEL (VET) ALS BESTANDTEIL DES DEUTSCHLANDTAKTS



- Der VET ist Teil der "Großen Lösung" für Hamburg und eine aus dem Deutschlandtakt abgeleitete Maßnahme
- Der VET ist für die Nutzung der aktuellen
   S-Bahn-Gleise auf der Verbindungsbahn wie auch der Gleise 3 und 4 im Hauptbahnhof für den Regionalund Fernverkehr unerlässlich
- Der VET ergänzt sich mit "Hauptbahnhof Gleis 9/10" sowie "Infrastrukturausbau Norderelbbrücken-Harburg" bei der Umsetzung des D-Taktes in Hamburg

(Darstellung der BVM)

## VORTEILE DES VET FÜR DIE MENSCHEN IN HAMBURG

- Neue und häufigere Verbindungen im Regional- und Fernverkehr durch...
- > mehr Kapazität durch die Nutzung der Gleise 3 und 4 im Hauptbahnhof
- > eine Verdopplung der Kapazitäten auf der Verbindungsbahn
- die Option, Regionalzuglinien in engerer Taktung durchzubinden
- Weitere Potenziale:
- Reduzierung der Pkw-km im Verbundgebiet des HVV
- Potenzial für Verkürzungen der Reisezeiten durch direktere Verbindungen mit weniger Umstiegen
- Potenzial für Fahrgaststeigerungen



## VORTEILE DES VET FÜR DIE MENSCHEN IN HAMBURG

- Senkung der Auslastung der Verbindungsbahn von rd. 140 % auf rd. 80 %
- Potenzial für eine Steigerung der Zugzahlen um täglich rd. 150 Züge
- davon täglich rd. 70 Nahverkehrszüge
- > Steigerung der Sitzplatzkapazitäten um täglich mindestens 22.000 Sitzplätze im Nahverkehr und mindestens 33.000 Sitzplätze im Fernverkehr

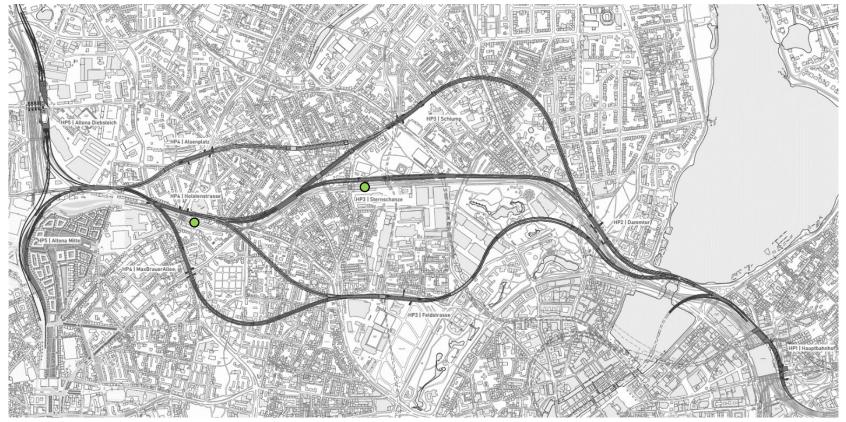


# ERGEBNISSE DER MACHBARKEITSUNTER-SUCHUNG



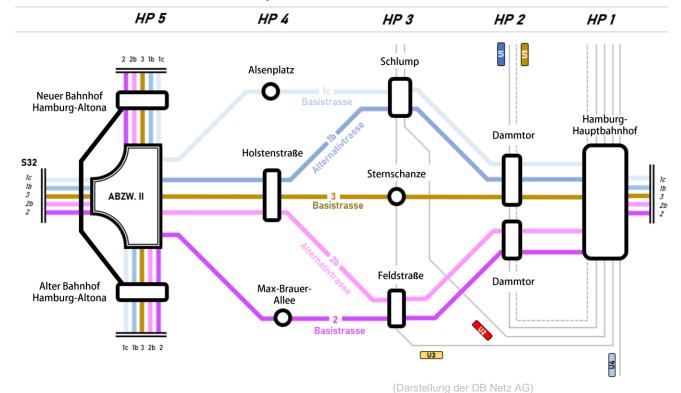


## FÜNF VARIANTEN SIND TECHNISCH MACHBAR

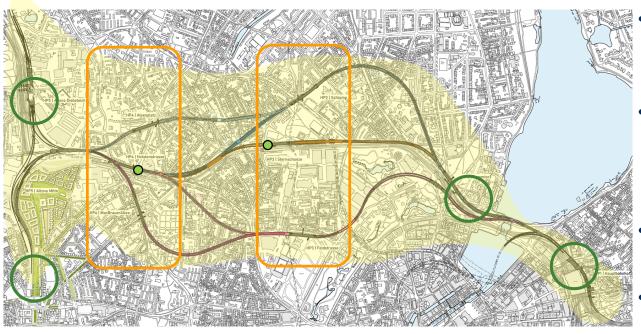


(Darstellung der DB Netz AG)

# ERMITTELT WURDEN DREI GRUNDVARIANTEN (NORD, MITTE, SÜD) UND ZWEI KOMBI-VARIANTEN



## RAHMENBEDINGUNGEN DER STUDIE



- Untersuchungsraum berücksichtigt ÖPNV-Netz
- Hauptbahnhof,
  Dammtor, Altona (Alt)
  und Altona (Neu)
  gesetzt
- Mindestens zwei weitere Stationen
- Prüfung neuer Regionalverkehrshalte

0

(Darstellung der DB Netz AG)



## POTENZIAL FÜR NEUE VERKEHRSBEZIEHUNGEN





#### **Nordvariante**

 Die Südvariante besitzt das größte Potenzial für neue innerstädtische Verkehrsbeziehungen



Mit der Nordvariante und der Südvariante wären Aufwertungen des Regionalverkehrs durch die Einrichtung neuer Regionalverkehrshalte Sternschanze und Holstenstraße möglich

#### Südvariante

(Darstellungen der DB Netz AG)

## VARIANTENDISKUSSION: POTENZIAL FÜR NEUE INNERSTÄDTISCHE VERKEHRSBEZIEHUNGEN

- Aktuell verkehren je Stunde und Richtung 3 Nahverkehrszüge
- Der Deutschlandtakt sieht je Stunde und Richtung 5 Nahverkehrszüge auf der Verbindungsbahn vor
- Durch Ergänzungen bei den Leistungsbestellungen soll ein 10-Minuten-Takt (6 Züge je Stunde und Richtung) herbeigeführt werden
- Der Deutschlandtakt wird zu ersten Durchbindungen von Regionalzügen zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein führen



## DIE ANBINDUNG IN ALTONA UND AM HAUPTBAHNHOF IST FÜR ALLE VARIANTEN GLEICH



#### **Altona**

- Alle VET-Varianten schließen an das Abzweigbauwerk am Kaltenkircher Platz an
- Die Trassenführung zwischen dem Abzweigbauwerk und den Bahnhöfen Altona (Alt) und Altona-Diebsteich (Neu) ist bei allen VET-Varianten identisch

#### Hauptbahnhof

 Alle VET-Varianten schließen an eine neue S-Bahn-Station am Hauptbahnhof östlich der jetzigen S-Bahn-Gleise an

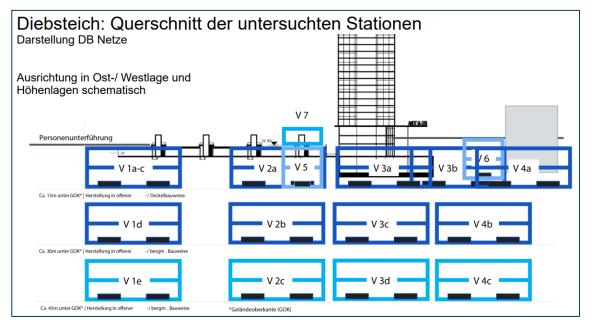




(Darstellungen der DB Netz AG



# ANBINDUNG AM NEUEN BAHNHOF ALTONA (DIEBSTEICH)

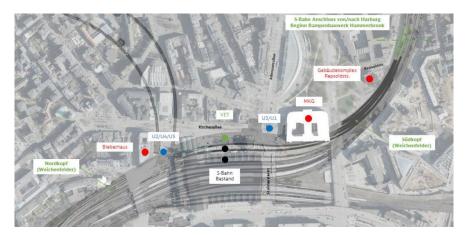


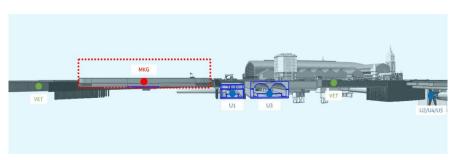
- 18 Varianten wurden untersucht
- Ergebnis der Abstimmung mit allen Beteiligten: Vertieft untersucht wird eine S-Bahn-Station mit vier Gleiskanten unter dem zukünftigen Empfangsgebäude
- Koordination beider Projekte möglich, da das Gebäude noch nicht gebaut ist

(Darstellung der DB Netz AG)



### ANBINDUNG AM HAUPTBAHNHOF





- Neue unterirdische S-Bahn-Station auf der Ostseite des Hauptbahnhofs
- Einzig technisch machbare Variante; diverse Alternativen wurden geprüft
- Kontinuierlicher Austausch mit Anliegern, um Lösungen für etwaige Betroffenheiten zu erarbeiten
- Oberste Prämisse für die weitere Planung:
   Beeinträchtigungen so gering wie möglich halten

(Darstellungen der DB Netz AG)



# ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG





# TRANSPARENZ UND BETEILIGUNG IM RAHMEN DER VARIANTENDISKUSSION

- Information von politischen Gremien der Bezirke Altona, Eimsbüttel und Hamburg-Mitte
- Intensive Abstimmung mit Schnittstellenprojekten, Verbänden/Initiativen und Betroffenen
- Öffentliche Infoveranstaltungen für alle Interessierten

> Abfrage von Bewertungskriterien, die aus Sicht der Hamburger:innen besonders relevant sind



### NEUE PROJEKT-WEBSITE AB HEUTE ONLINE

- Ab sofort alle Infos unter <u>www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de</u>
- Gemeinsame Darstellung von VET und weiteren DB-Projekten rund um den Hamburger Hauptbahnhof

- Vorteile:
  - Zielstellung und Zusammenhänge werden deutlich
  - Alle Infos auf einen Blick
  - Ein Ansprechpartner



## BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT IM WEITEREN PROJEKTVERLAUF

#### Bürgerinformation

Informelle Bürgerbeteiligung

Planfeststellungsverfahren

Formelle Bürgerbeteiligung

Bauphase

Machbarkeitsuntersuchung

Vorplanung bis Genehmigungsplanung

#### Bürgerinformation

- Über die Presse wird die breite Öffentlichkeit über die Machbarkeitsstudie für den VET informiert
- Grundlegende Informationen werden auf einer Website zusammengefasst

#### Information und Austausch

- Veröffentlichung aktueller Infos auf der Website
- Gemeinsame Infoveranstaltungen für Anwohner und Anlieger
- Gemeinsame Pressetermine
- Austausch mit Betroffenen und nach Möglichkeit frühzeitige Berücksichtigung ihrer Belange

#### Beteiligung im Verfahren

 Privatpersonen und Träger öffentlicher Belange können im Rahmen des Anhörungsverfahrens offizielle Einwendungen zum Projekt einbringen

#### Information und Dialog

- Regelmäßige Infos zu anstehenden Bauaktivitäten über Presse, Website, Infotermine, Postwurfsendungen und weitere Kommunikationswege
- Austausch mit Anwohnern und Anliegern, nach Möglichkeit Berücksichtigung ihrer Interessen bei der Bauablaufplanung

(Darstellung der DB Netz AG)



### IHR DIREKTER DRAHT ZUM PROJEKTTEAM

Sie haben Fragen oder Hinweise zum Projekt? Schreiben Sie eine E-Mail an:

vet@deutschebahn.com

Alle Informationen auf einen Blick finden Sie ab sofort im Internet:

www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de

