

Für mehr Fahrgastkomfort Für starken Umwelt-Für die Verkehrswende und Klimaschutz zu mehr Schiene mitten in der Stadt Das Diebsteich – Desaster: Heilung durch den VET? oder besser: 2. Elbquerung Fachgespräch von Prellbock Altona e.V. Hamburg, 22.Februar 2023



Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

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





Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Das Problem:

- Bahnhof Diebsteich ist mit 6 Gleisen zu klein für den Deutschlandtakt (gem. 3. Zielfahrplan-Entwurf, siehe Prellbock Simulation vom Sommer 2022)
- Bahn und BMDV wissen das
- Bauarbeiten am Diebsteich haben begonnen, ohne abschließende Plangenehmigung für die 21 zusätzlichen Weichen
- Drei Studien für große Bahnprojekte, die alle Diebsteich tangieren, sind nicht fertig

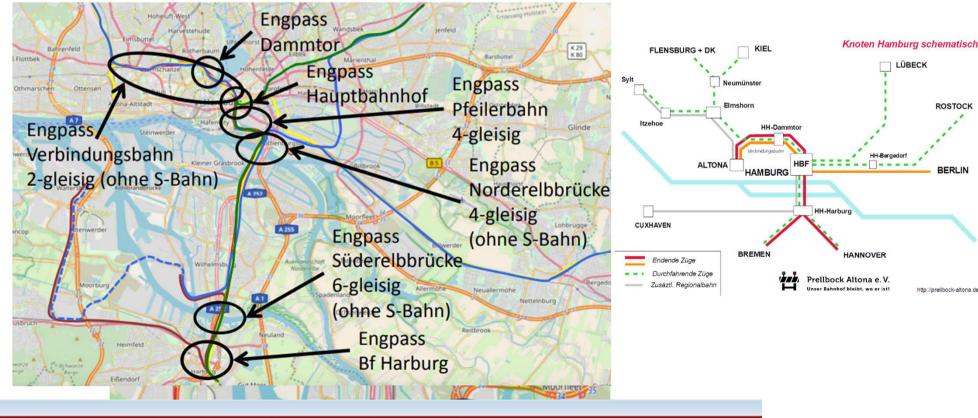


Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

heinrail consult

Einleitung – Engpassbereiche Hamburgs





Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Drei Studien mit großen Auswirkungen auf das Layout des Bahnhofs Diebsteich sind massiv verspätet:

- Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) (BMDV + Senat+ DB + SMA)
- 2. Eisenbahnelbquerung im Westen (BMDV+ Uni Harburg)
- Ausbau/Nutzung der Güterumgehungsbahn für den Schienenpersonenverkehr (Senat + DB+ AVG-Consult)

Diese Studien sind im derzeitigen Diebsteich-Bauvorhaben nicht berücksichtigt!

Die Studien sind Geheimsache. Zwischenergebnisse werden nicht veröffentlicht. Verbände und Initiativen nicht informiert und/oder eingebunden. Es gibt keinen Beirat zur Koordination der Studien. Anfragen an die Ersteller der Studie werden nicht beantwortet.

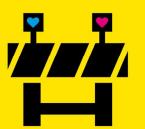


Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

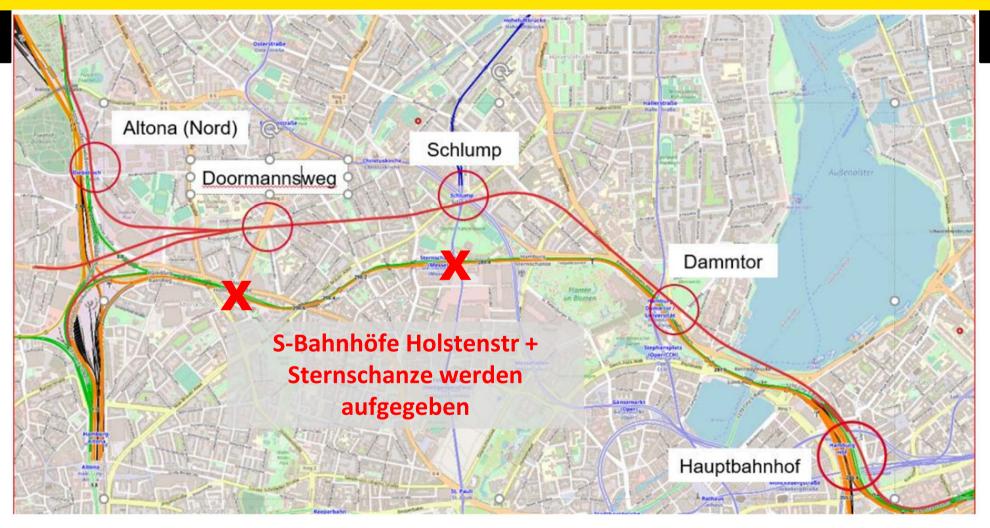
Der Verbindungsbahnentlastungstunnel

VET



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!





VET Verlauf



Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET)

Pro:

- ➤ Macht 4 Gleise frei auf der Verbindungsbahn für den Fern- und Regionalverkehr
- > S-Bahn im Tunnel
- ➤ Soll den Hauptbahnhof entlasten



Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) Contra:

- 6-8 km Tunnel quer durch die Stadt
- Aufgabe der beliebten S-Bahn-Stationen Sternschanze und Holstenstraße
- ➤ Neue S-Bahnstationen in bis zu 35 Meter Tiefe mit Baugruben von 250x20x30 Meter
- Anbindung S-Bahn an Altona und Diebsteich technisch nicht gelöst, dto. S32 nach Osdorf
- Neubau S-Bahnstation am Hbf. und Dammtor technisch höchst komplex. Kollision mit U-Bahnlinien
- Lange Bauzeit, Fertigstellung nicht vor 2040 (It. BMDV)
- Umbau der Verbindungsbahn erforderlich bis 2045
- ➤ Hohe Kosten, geschätzt 9 Mrd. Euro ++
- Beseitigt nur einen der 6 Engpässe im Hamburger Bahnnetz



Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Die zweite Elbquerung

2EQ



Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

hein**rail** consult

Idee: westlicher Bypass für Hamburg





Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

2. Elbquerung im Hamburger Westen (2.EQ) Das Projekt:

- Linienführung: Ausfädelung am westlichen Ende des S3/S31 S-Bahntunnels vor Hausbruch dann östlich parallel zur A7 über Waltershof ebenerdig/auf Damm/aufgeständert, dann parallel zum Autobahntunnel abtauchend in einer Schleife zum Bahnhof Altona (Ebene -2) im Bahnhofsvorfeld Altona auftauchend mit Einfädelung in die Verbindungsbahn bwz. Fortführung nach Diebsteich.
- **❖ 1. Stufe: Auslegung als S-Bahntunnel, Steigung max. 4%**
- ❖ Kostensenkende und klimaschonende Option: Umwidmung der östlichen Röhre des Elbtunnels für die Bahn würde Baukosten halbieren.
- ❖ 2. Stufe: 2. Tunnel für Fern- und Regionalbahn, Steigung 2,5% Ausfädelung in Neugraben, nordwärts laufend über Finkenwerder, Elbquerung bei Teufelsbrück in Schleife auftauchend östlich des Bahnhofs Altona auf Trasse Schellfischtunnel. Fernbahnsteig auf Ebene -1. Fortführung nach Norden und zur Verbindungsbahn.



Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

2. Elbquerung im Hamburger Westen Pro:

- Kann per TBM von Süden her aufgefahren werden. Keine offenen Baugruben im Stadtgebiet
- Nur ca. 3 km Tunnelstrecke
- Schafft echte Redundanz für Störfälle auf den Elbbrücken
- Erschließt neue Gebiete für den ÖPNV
- Verkürzt die Fahrtzeit von Altona / westl. SLH nach Harburg um 15 Minuten
- Ist zusammen mit der Güterumgehungsbahn Bestandteil eines künftigen S-Bahn-Ringes
- > Trägt deutlich zur Entlastung des Hauptbahnhofs bei



Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

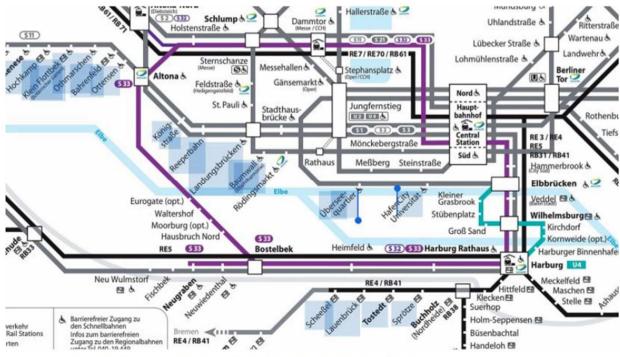
HAMBURG

11.04.20

(Vorschlag SPD Harburg)

Löst ein S-Bahn-Ring Harburgs Verkehrsproblem?

Lars Hansen



Ein Hamburger S-Bahn-Ring müsste den Süden zwingend mit einschließen, sagt MdB Metin Hakverdi.

Foto: Hakverdi-Wiesner / xl

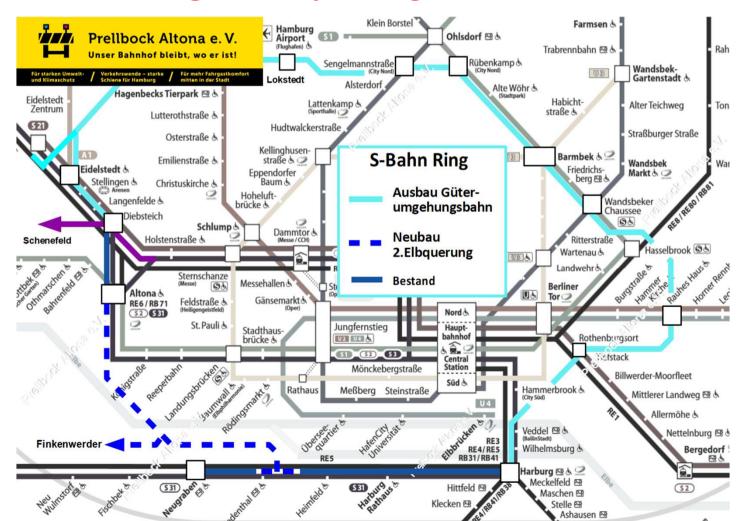
Hamburg braucht einen S-Bahn-Ring und dieser muss den Süden einschließen, fordert der Bundestagsabgeordnete Metin Hakverdi.

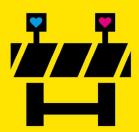


Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

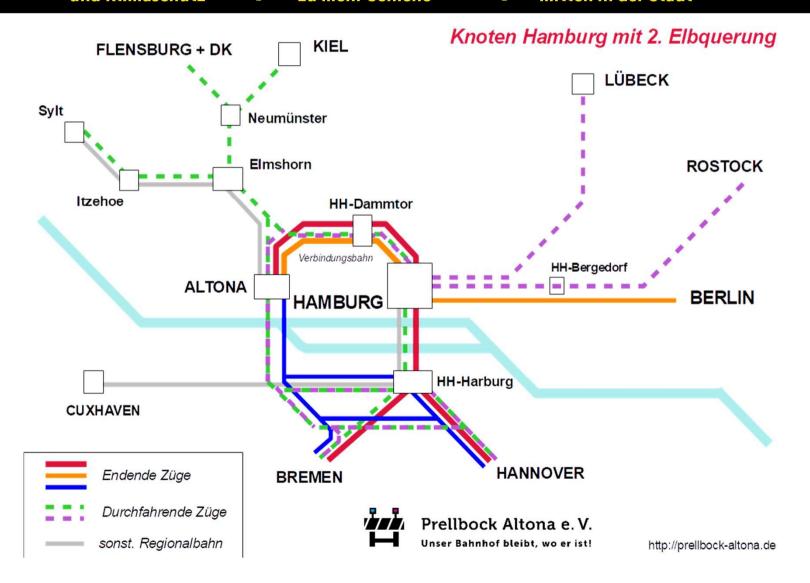
Großer S-Bahn Ring: 2. Elbquerung + GUB





Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt





Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

2. Elbquerung im Hamburger Westen Contra:

- > 4 Jahre Bauzeit
- Möglicher Linienkonflikt mit Tunnelröhre für die neue Köhlbrandquerung
 - Planung muss 2.EQ berücksichtigen!
- > Ankunft in Altona in Ebene -2
- Kosten, aber geringer als bei VET w/ kürzerer Tunnelstrecke



Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

www.prellbock-altona.de ENGPASSBESEITIGUNG	Neue westl. Elbquerung	VET
VERBINDUNGSBAHN	JA	JA
DAMMTOR	JA	JA
Е НАИРТВАНИНОЯ	JA, Ausbau stark zu empfehlen	Ausbau erforderlich
SÜDL ZUFÜHRUNGEN HBF	JA	Nein
NORDERELBBRÜCKEN	JA	Nein
SÜDERELBBRÜCKEN	JA	Nein
HARBURG	Ausbau je nach Variante nötig	Nein
រុំស៊ីស៊ីរ៉ូរ៉ូស៊ីស៊ី ENTLASTUNG des Hbfs	JA	Zusätzliche BELASTUNG
REDUNDANZ	JA	Nein
NEUE VERBINDUNGEN NEUSTRUKTURIERUNG VERKEHR	JA	Nein



Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Die Lösung

- 1. Bau der 2.EQ für die S-Bahn
- 2. Verzicht auf den VET
- 3. Ertüchtigung der Verbindungsbahn durch
- ✓ Verkürzung der Blockabstände
- ✓ Bau eines 3. Gleises von Sternschanze bis Dammtor
- ✓ Aufgeständerter Bahnsteig für 2 Fernbahngleise im Westen des Bahnhofs Dammtor vor dem Gebäude
- ✓ Bau eines Einfahrtgleises von der Lombardsbrücke bis Gleis 13-14 am Hbf.



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 2040/45
- Mit 2. EQ Stabilisierung des Bahnbetriebes in Hamburg zu geringeren Kosten und 10 Jahre früher.



Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

 Diebsteich ist das
 2. Stuttgart 21, der VET soll ihn funktionsfähig machen.

- Nur eine 2. Elbquerung bringt wirklich Entlastung
- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Backup



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



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!



Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

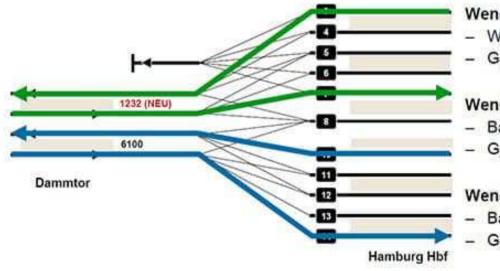
Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Potenzielle Gleisnutzung Hbf mit VET

ZIELFAHRPLAN D-TAKT NORDDEUTSCHLAND

Konzeptioneller Ansatz für den Westkopf/Nordkopf von Hamburg Hbf

Gleisnutzungsregime im Westkopf/Nordkopf von Hamburg Hbf



Wendende Züge von/nach Büchen

- Wende auf Ausziehgleis
- Ggf. Bahnsteigwende auf Gleis 4 oder 6

Wendende Züge von/nach Lübeck

- Bahnsteigwende Gleis 5
- Ggf. Wende auf Ausziehgleis

Wendende Züge von/nach Harburg

- Bahnsteigwende auf Gleis 11, 12 oder 13
- Ggf. Durchbindung auf Verbindungsbahn



Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt



Unter dem S-Bahnhof Elbbrücken hat am Montagmorgen ein Lastwagen gebrannt. Das Feuer wirkte sich auch auf den Zugverkehr aus.



ndr.de

Elbbrücken: Zugverkehr nach Lkw-Brand eingeschränkt

Unter dem S-Bahnhof Elbbrücken hat am Montagmorgen ein Lastwagen gebrannt. Das Feuer wirkte sich auch auf den Zugverkehr aus.

Umfangreiche Instandsetzungsarbeiten bis Mitte September

Nach Schäden aufgrund eines Lkw-Brands ist der S-Bahnverkehr der Linien S3/31 an der Station Elbbrücken vorübergehend nur eingeschränkt möglich.

Am Brückenbauwerk der Deutschen Bahn für das Streckengleis in Richtung Hauptbahnhof müssen nach dem Brand umfangreiche Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden. Die Schäden betreffen den Stahlüberbau, die Widerlager und die Lager. Aufgrund der starken Hitzeentwicklung müssen mehrere Stahlträger erneuert oder ausgetauscht werden.

Um den Betrieb auf dem Gleis in Richtung Hamburg Hauptbahnhof wieder aufnehmen zu können, ist im Brückenbereich ein Provisorium geplant. Der eigentliche Austausch der Brückenlager folgt später. Diese Arbeiten werden voraussichtlich bis zum 18. September andauern.

Auch am Bahnsteig Richtung Hamburg Hauptbahnhof sind starke Schäden entstanden. Der Bahnsteig ist nicht nutzbar und daher bis auf Weiteres gesperrt. Die Züge Richtung Hamburg Hbf können nicht halten. Es laufen weiterhin Prüfungen, die noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Erst nach Abschluss dieser Untersuchungen kann ein Zeitplan erarbeitet werden.

Das Brückenbauwerk für das Streckengleis Richtung Harburg konnte nach einer Begutachtung umgehend wieder für den S-Bahnverkehr freigegeben werden.

Ersatzangebot für Fahrgäste

Zwischen Wilhelmsburg und Hammerbrook ist ein S-Bahnpendelverkehr im 20-Minuten-Takt eingerichtet.

Zusätzlich fahren Busse im 10-Minuten-Takt zwischen Wilhelmsburg und Elbbrücken. Dort ist ein Umstieg auf die U-Bahnlinie 4 mit Verbindung zum Hauptbahnhof möglich.

Alternativ können Fahrgäste den Regionalverkehr zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg mit den Zügen des metronom und von Start Unterelbe nutzen.

Fahrgästen mit HVV-Zeitkarten stehen zudem die Züge des Fernverkehrs zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg zur Verfügung.



Für starken Umweltund Klimaschutz Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

