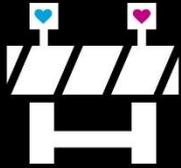


Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e.V.

mischt sich ein ...

10 Argumente

Warum der Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) keines der Engpassprobleme der Bahninfrastruktur in Hamburg löst, nur viel Geld kostet, weder dem Deutschlandtakt nutzt, sondern der Verkehrswende und dem Klima schadet

- 1. Der Bau des VET verwandelt die Hamburger Innenstadt für mindestens 10 Jahre in eine gigantische Baustelle**
mit fünf riesigen (LBT250x30x25-50) Meter großen und fünf kleineren (25x20+25-50) (für die Notausstiege) Baugruben mit entsprechenden Verkehrsbehinderungen für Fußgänger, Rad- und Autofahrer und schadet damit dem Wirtschaftsstandort Hamburg und ganz besonders der City.
- 2. Die Stationsbauten am Hauptbahnhof, am Dammtorbahnhof und am Kaltenkirchener Platz werden eine große technische Herausforderung**
mit entsprechenden Risiken darstellen. Bis auf die Haltestelle Hauptbahnhof müssen alle Haltestellen des VET unterhalb des Grundwasserspiegels errichtet werden. Insgesamt müssen für den VET rund 10 Kilometer zweigleisige Tunnel gegraben werden.
Der gedachte und geplante aber viel zu kleine Fernbahnhof Bahnhof Diebsteich wird frühestens in 2040 nicht mehr nur ein Provisorium sein.
- 3. Die Verlegung der S-Bahn in den VET bringt keine zusätzliche Kapazität für das Hamburger S-Bahnnetz,** verlängert aber die Reisezeiten durch die bis 35 Meter unter der Straßenoberfläche liegenden Stationen.
- 4. Die Angeblich zusätzliche Kapazität auf der Verbindungsbahn wird durch die geplanten Unterwegshalte von im 10 Minutentakt verkehrenden RE/RB-Lienen an der Holstenstraße und an der Sternschanze wieder aufgeessen.**
- 5. Der VET ist keine Voraussetzung für die Einführung des Deutschlandtaktes.**
Bei entsprechender Gestaltung der Taktknoten in Harburg, Altona und Elmshorn lässt sich der D-Takt auch ohne VET realisieren.
- 6. Der VET beseitigt bestenfalls eine von sechs Engpassstellen im Hamburger Bahnnetz.** Der größte Engpass Elbbrücken (Norder- und Süderelbbrücken, Bahnhof Harburg) wird damit überhaupt nicht beseitigt. **Die Bündelung aller Verkehre am Hbf. entspricht nicht den Bedürfnissen der Fahrgäste.**

7. **Das VET-Projekt wird frühestens 2045 fertig sein.** Solange wird es keinen Beitrag zur Verkehrswende und zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Bahn leisten.
8. **Bei den Bauarbeiten des VET werden mindestens 1,5 Mio. t CO2 freigesetzt.**
Eine CO2 Neutralität durch direkt dem VET zurechenbare, vermehrte Bahnfahrten wird frühestens nach 200 Jahren erreicht.
9. **Die Kosten des VET werden aus heutiger Sicht bei über 10 Mrd. Euro liegen.**
Davon soll der Bund 75% zahlen. Damit entfallen auf Hamburg 2,5 Mrd. Euro für ein Projekt, welches vielleicht nach 20 Jahren einen wie auch immer gearteten Nutzen entfalten kann.
Mehr Geld für ein an sich sinnloses Projekt zum Fenster rauswerfen geht nicht.
10. **Der VET dient lediglich dazu das fehlgeplante Diebsteichprojekt einigermaßen funktionstüchtig zu machen.** Preiswertere, schneller umsetzbare, ökologisch vertretbarere Alternativen (Ertüchtigung der Verbindungsbahn, Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs am Dammtor-Bahnhof über dem Dag-Hammerskjöld-Platz, zusätzlicher Bahnsteig im Hauptbahnhof, zusätzliches Zuführgleis ab Lombardsbrücke, 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen, Durchbindung von RE/RB-Linien am Hbf. werden erst gar nicht intensiv untersucht.

Fazit: Der VET ist eine gigantische Geldverschwendung ohne einen greifbaren Nutzen für die Fahrgäste und den Wirtschaftsstandort Hamburg!

Hamburg im September 2023