

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

**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

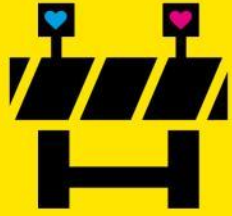
**Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

# **Die Tunnel-Orgie stoppen** **Verbindungsbahn ausbauen** **ohne VET**

**Pressekonferenz Prellbock Altona e.V.**

**Hamburg, 07.11.2023**



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

**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

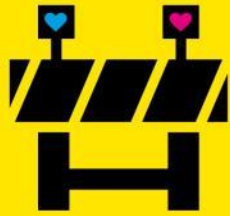
**Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

# **Das Projekt**

# **Verbindungsbahnentlastungstunnel**

# **(VET)**



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

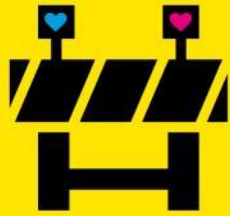
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Das Problem:

- **Bahnhof Diebsteich ist mit 6 Gleisen zu klein für den Deutschlandtakt**  
(gem. 3. Zielfahrplan-Entwurf, siehe Prellbock Simulation vom Sommer 2022)  
[http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2022/06/27.06.2022\\_Praesentation.pdf](http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2022/06/27.06.2022_Praesentation.pdf)
- **Bahn, Senat und BMDV wissen das**
- **Mangelnde Redundanzen im Bahnknoten Hamburg erhöhen Störanfälligkeit**
- **Viele Großbaustellen zur gleichen Zeit beeinträchtigen Bahnverkehr in Hamburg in den kommenden 15 Jahren**



# 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

## Die Lösung von DB, BMDV und Senat:

### ▪ Bau des Verbindungsbahntlastungstunnels (VET)

mit der Begründung:

#### 1. Integraler Bestandteil des Deutschlandtaktes

(gem. 3. Zielfahrplan-Entwurf von SMA)

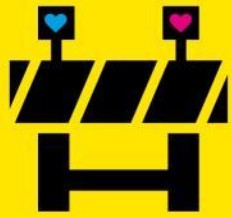
#### 2. Lösung der Probleme im Bahnknoten Hamburg

#### 3. Verbesserung der Pünktlichkeit

#### 4. Alle Fahrgäste wollen zum Hauptbahnhof

**→ VET ist alternativlos**





# Prellbock Altona e.V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

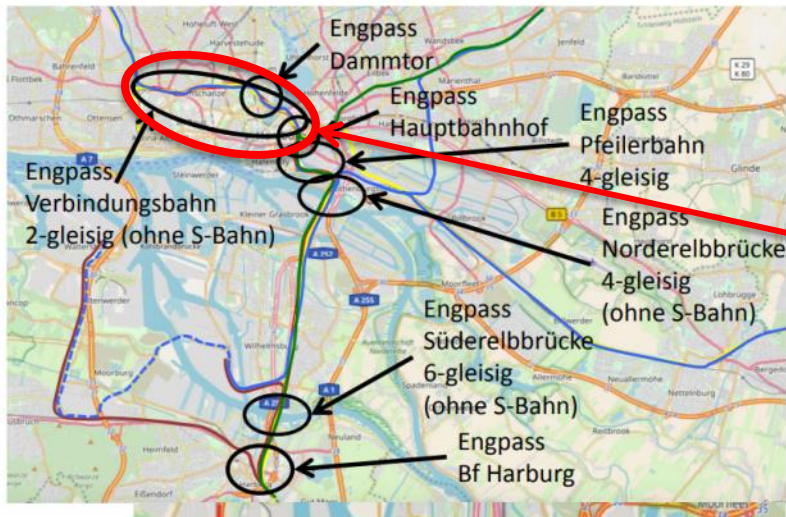
Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

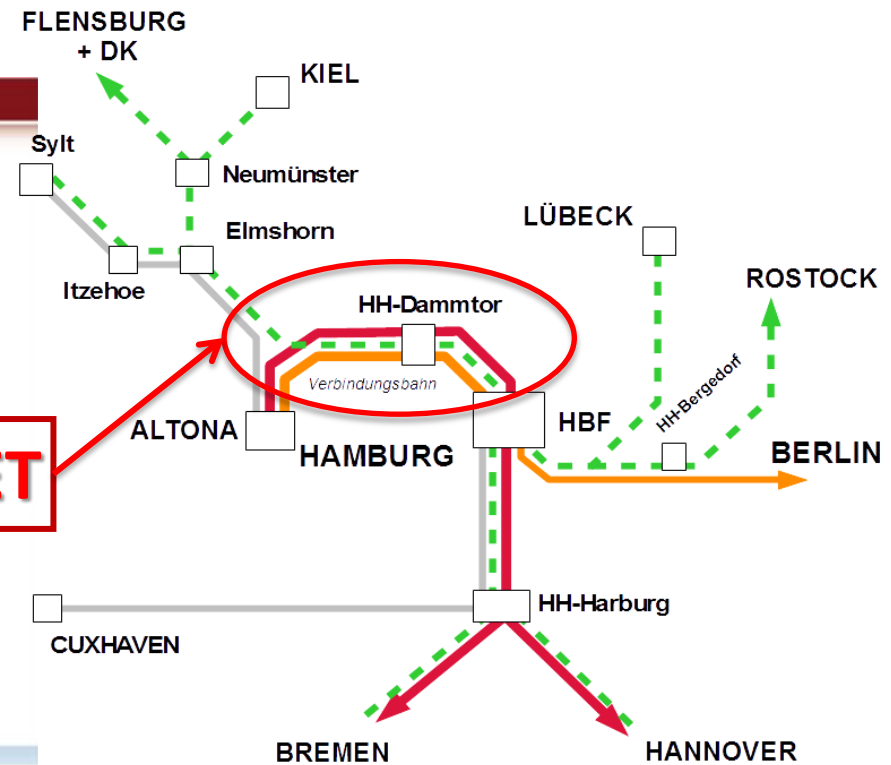
Knoten Hamburg heute

### Einleitung – Engpassbereiche Hamburgs



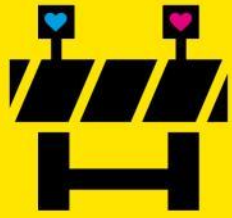
heinrail consult

**VET**



geographisch

schematisch



# Prellbock Altona e.V.

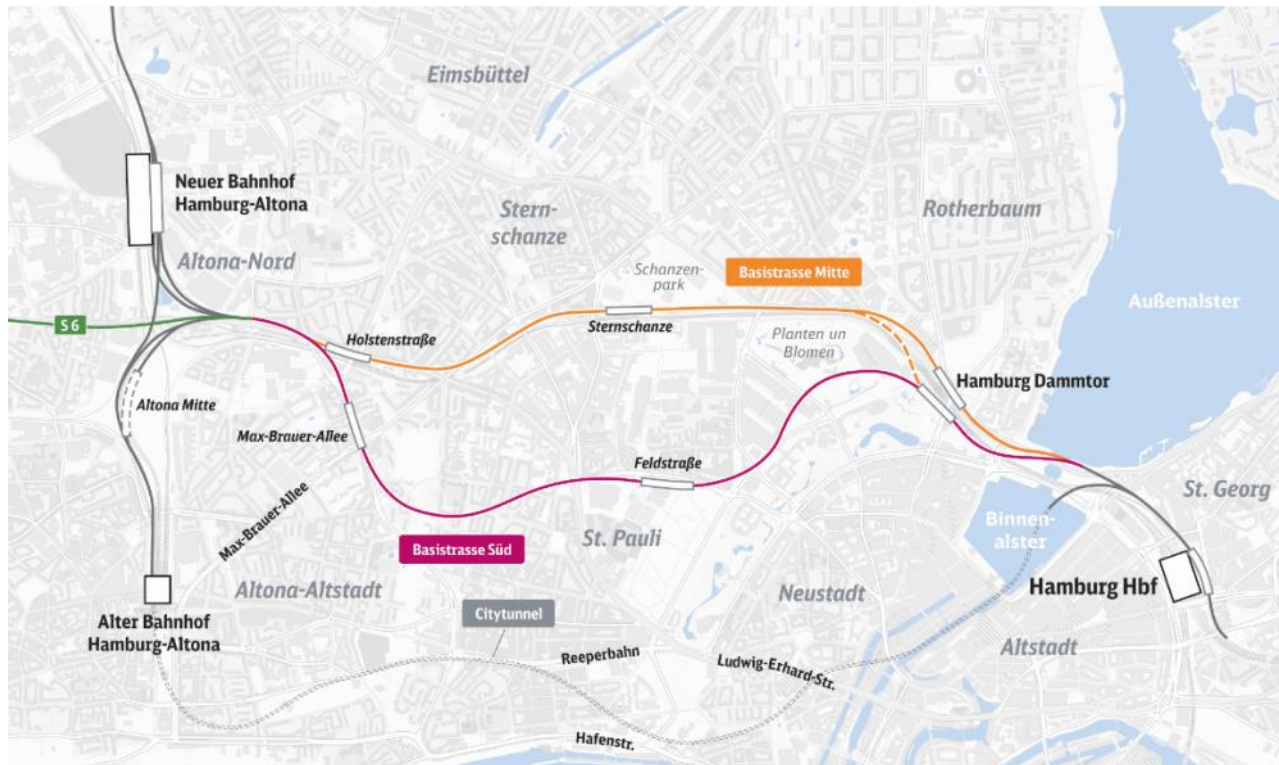
## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

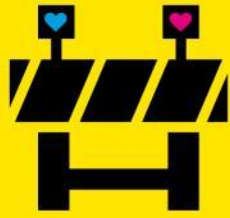
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## VET ursprüngliche Trassenvarianten reduziert auf 2





# Prellbock Altona e.V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

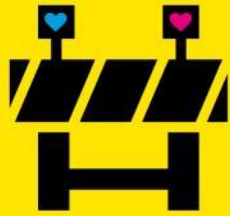
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Übersicht über die geplanten Stationsbauten des VET

*jeweils nur die Vorzugsvariante*

Station	Bahnsteig in Ebene	Tiefenlage Bahnsteig in Meter unter GOK	Grundwasser anstehend bei in Meter	Länge offene Baugrube in m	Für den Bau zu sperrende Straßenzüge	Dauer der Sperrung (Jahre)	Bemerkung
<b>Hauptbahnhof</b>	-1	-4.5	-10.0	280	Hachmannplatz + Steintordamm	10	Hbf. nur von Westen her zugänglich Kreuzung U1, U3; U2/U4
<b>Dammtor</b>	-5	-33.5	-9.5	250	Dag-Hammerskjöld Platz + Dammtordamm	5	Komplexes Bauwerk w/ Kreuzung U1 + U5
<b>Sternschanze (*)</b>	-4	-29.5	-5.0	250	Sternschanze + Dänenweg	4	Kreuzung U3, Buswendeplatz, Veloroute
<b>Holstenstraße (*)</b>	-2	-16.5	-10.0	250	Stresemannstraße	4	Sperrung B4
<b>Feldstraße (*)</b>	-2	-18.0	-10.0	280	Feldstraße	4	Kreuzung mit U3
<b>Max-Brauer-Allee (*)</b>	-2	-17.0	-10.0	250	Holstenstraße + Max-Brauer-Allee	4	Wichtige Straßenkreuzung
<b>Altona-Mitte</b>	-1 u. -2	-10.0	-15.0		keine		
<b>Diebsteich</b>	-2	-17.0	-5.0	370	Schleswiger Straße oder Große Bahnstr	4	Bei Platzierung Station unterhalb Hochhäuser größere Tiefenlage

*(\*) Je nach Trassenvariante werden nur 2 Stationen aus diesem Paket realisiert!*



# 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

## Kostenschätzungen zum VET: Phase 1 Tunnelbau

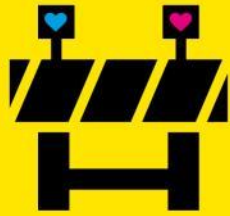
- Schüssler-Studie 2020: **3,067 Mrd. Euro** – **Kostenlüge ???**
- **Realistischer Vergleich: 2. S-Bahnstammstrecke München** (Baubeginn 2016)
  - ungefähr gleiches Bauvolumen und Bodenbedingungen wie VET
  - ursprünglich 2,5 Mrd, Fertigstellung 2026
  - **Kostensteigerungen bis heute auf 8,5 Mrd. Euro**
  - Fertigstellung **+ 10 Jahre** ca. 2036
  - Kritiker erwarten Gesamtkosten von **14 Mrd. Euro \***

➔ **Prellbock schätzt Gesamtbaukosten VET auf 10-12 Mrd. Euro.**

- **DB und Senat weigern sich bisher Kostenschätzung abzugeben (hohe Unsicherheit bei den Stationsbauten!!!)**

(\*) <https://www.br.de/nachrichten/bayern/zweite-muenchner-s-bahn-stammstrecke-wird-noch-teurer,TZROS5V>





# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

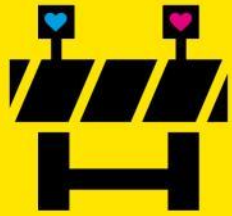
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## **! Achtung: VET ist nur ein TEIL der Gesamtmaßnahme !**

- Phase 1: Bau des VET, Verlagerung der S-Bahn (10 Jahre)
- Phase 2: Umbau der S-Bahn-Gleise auf der Verbindungsbahn für Fern-/Regioverkehr (5 Jahre)
  - Phase 2 kann erst nach voller Inbetriebnahme des VET beginnen
  - Zusätzl Kapazität erst mit Fertigstellung Phase 2 verfügbar
  - Erfahrungsgemäß werden Bauzeiten erheblich überschreitet

**Alle bisher vorgestellten Untersuchungen  
beschränken sich NUR auf Phase 1 !**



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

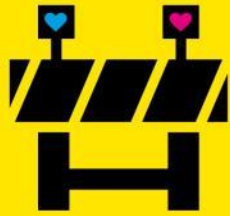
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Kostenschätzungen zum VET: Phase 2 Umbau der Verbindungsbahn

- **Umbau der Verbindungsbahngleise der S-Bahn für Fern- / Regionalbahn:**
  - 1. Bau der Oberleitung ggfs. Bahndammverbreiterung für Masten
  - 2. Anpassung der Gleismittenabstände
  - 3. neue Signaltechnik
  - 4. Aufstellen von Lärmschutzwänden
  - 5. Anpassung Station Holstenstr mit 4 Bahnsteigkanten für Regionalverkehr
  - 6. Bau umfangreicher Überwerfungsbauwerke im Bereich Sternschanze inkl. Neubau der EÜ Schanzenstraße. Ein Halt der RE-Züge im Bereich Sternschanze ist aus technischen Gründen nicht möglich!
- **Fertigstellung frühestens 2045 (Bau kann erst nach Fertigstellung VET beginnen)**
  - ➔ **bis dahin keine Zusatzkapazität auf der Verbindungsbahn. Erhebliche Einschränkungen während der Bauarbeiten!**
- **Kosten 2 Mrd. Euro ???**



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

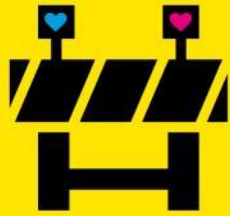
**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

***Warum der VET nichts bringt, ja sogar  
schädlich ist...***

- 1. aus eisenbahntechnischer Sicht**
- 2. aus Stadtenwicklungssicht**
- 3. aus Fahrgastsicht**
- 4. aus ökonomischer Sicht**



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

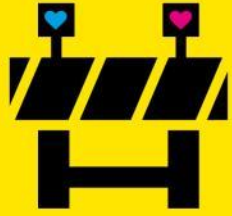
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

- **Keine zusätzliche Kapazität für die S-Bahn**
- sehr tiefe Bahnhöfe => **Umsteigebeziehungen weniger attraktiv**
- **Engpässe** Elbbrücken, südliche Zuführung zum Hbf., Strecke nach Harburg **bleiben erhalten**
- **Keine Redundanz**
- **Keine neuen Verbindungen**
- **Lange und häufige Sperrpausen** während der insgesamt **15-jährigen Bauzeit (realistisch wohl mehr...)**
- **Zusatzkapazität der Verbindungsbahn wird durch RE/RB-Halte Holstenstr + Sternschanze de facto aufgefressen**





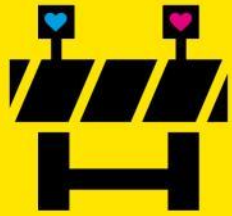
**Prellbock Altona e. V.**  
**Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!**

**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

**VET ist nicht alternativlos!**



# Prellbock Altona e. V.

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

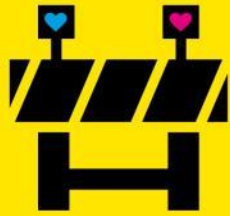
**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

## **Die Alternativen**

- 1. Durchbindung RE/RB-Verkehre am Hbf.**
- 2. Ertüchtigung der Verbindungsbahn + Hbf.,  
Ausbau Dammtorbahnhof auf 6 Gleise**
- 3. Zweigleisiger Ausbau und Öffnung der  
Güterumgehungsbahn für den SPNV**
- 4. Bau der 2. Eisenbahnelquerung**



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

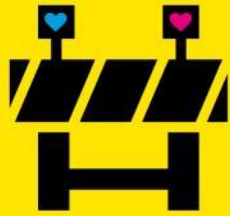
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

### 1. Durchbindung RE/RB-Verkehre am Hbf.

Situation heute: Alle RE/RB-Linien enden im Hbf !

- Blockieren Bahnsteigkanten, **Gleis ist für andere Züge nicht passierbar**
  - Reduzierung der Kapazität
- **Alle Fahrgäste müssen am Hbf umsteigen**
  - Zusätzliche Belastung des Hbfs
- **Weniger Direktverbindungen**
  - Längere Fahrzeiten, **Geringere Attraktivität des SPNV**
- Hintergrund: **Fleckerlteppich an Verkehrsverträgen (5 Bundesländer!)**
  - Das “Konzept” ist auf die Verkehrsverträge statt auf die Fahrgastströme optimiert



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

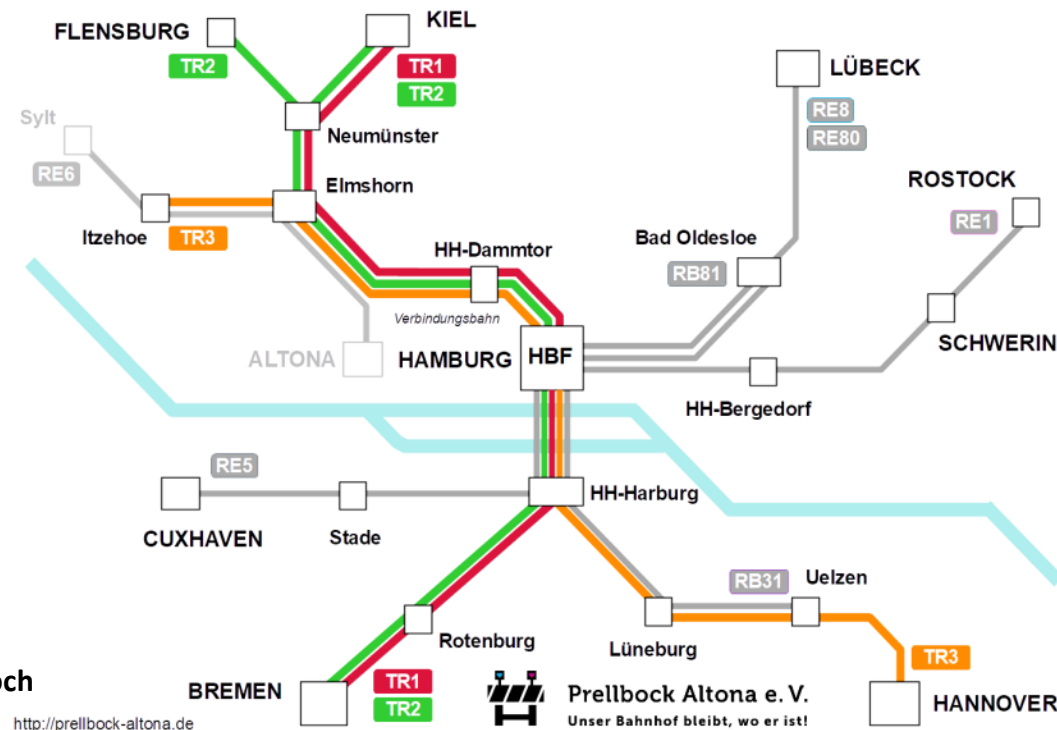
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

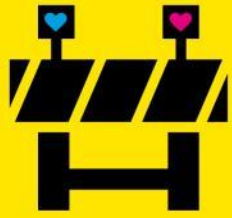
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 1. Durchbindung Regio-Linien am Hbf

- **Technisch sofort umsetzbar** -  
rein politische Entscheidung
- Hohe **Entlastungswirkung**
- Vermeidung von  
Umsteigevorgängen
- **Fahrzeitverkürzung**
- **Betriebskosteneinsparung**  
(z.B. weniger Züge notwendig)
- Vorgestellt von Prellbock auf Pressekonferenz  
12.8.2021. Die zum gleichen Zeitpunkt erstellte  
Studie der DB zu diesem Thema wurde bisher noch  
nicht freigegeben.







# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

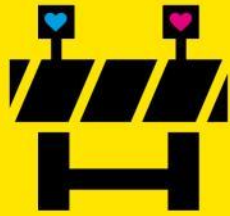
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2. Ertüchtigung der Verbindungsbahn, Ausbau Dammtor, Umbau Hbf.

### 2.1. schon heute machbar:

- Umstellung auf ETCS bringt entgegen landläufiger Meinung keine Kapazitätserhöhung
- Schon mit heutiger Signaltechnik sind 20 Züge/Richtung möglich (ohne Halte), mit Halten **15 pro Stunde/Richtung**
- das entspricht exakt der versprochenen Kapazitäts-steigerung auf 13 Züge/h/Richtung auf der Verbindungsbahn gem. DB
- Zugfolgezeit von 4 Min. auf Verbindungsbahn **gab's schon in den 80ern**



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

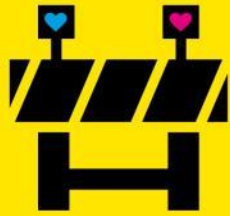
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2. Ertüchtigung der Verbindungsbahn, Ausbau Dammtor, Umbau Hbf.

### 2.2. Baumaßnahmen am Hbf.

- a) Ausfädelung eines **Gleises aus der Pfeilerbahn** am Südkopf des Hbf. hin zu Gleis 9
- b) Bau eines **neuen Bahnsteiges für Gleis 9**, Wegfall des Durchfahrtsgleises, Gleis 10
- c) Bau eines **zusätzlichen Gleises von der Lombardsbrücke** bis zum Beginn des Bahnsteigs Gleis 13/14
- d) Verbreiterung Bahnsteig 13/14 um mindestens 1 Meter nach Westen



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

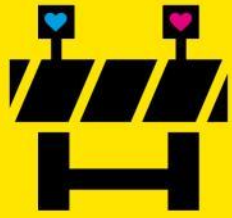
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2.2 a) Ausfädelung Gleis Pfeilerbahn => Gleis 9

- **Problematik:** der Hbf besteht in Wirklichkeit aus “2 halben Bahnhöfen” (=Keilbahnhof)
- **Suboptimale Gleisbelegung**
  - *Freie Kapazität auf “Lübecker” Gleisen während Harburger Gleise völlig überlastet sind*
- Weniger Betriebsflexibilität
- Zu viele Zugkreuzungen
- Hohe Störanfälligkeit



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

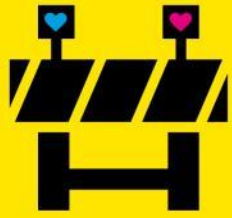
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2.2 a) Ausfädelung Gleis Pfeilerbahn => Gleis 9



- Östl. Gleise 8+9(+11) werden aus Harburg erreicht
- Fahrten aus / nach Süden und Osten kreuzungsfrei
- Optimalere Gleisbelegung
- Bessere Nutzung der Kapazitäten





# Prellbock Altona e. V.

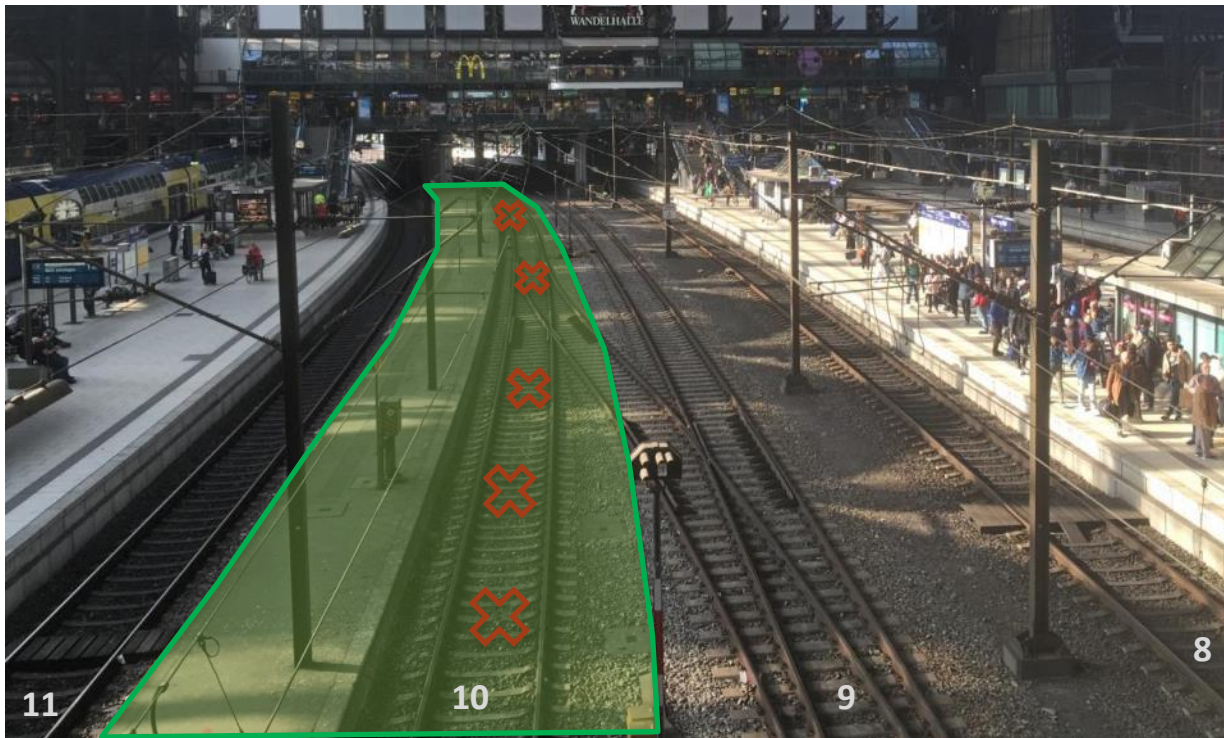
## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

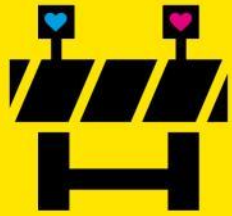
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

### 2.2 b) Neuer Bahnsteig Gl 9, Wegfall des Durchfahrtsgleises 10



- Hbf hat 2 Durchfahrtsgleise für Güterverkehr Skandinavien – Berlin
- Nach Bau der festen Fehmarnbeltquerung nicht mehr nötig
- Gewinn eines Bahnsteiggleises durch Entfall Gleis 10



# Prellbock Altona e.V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

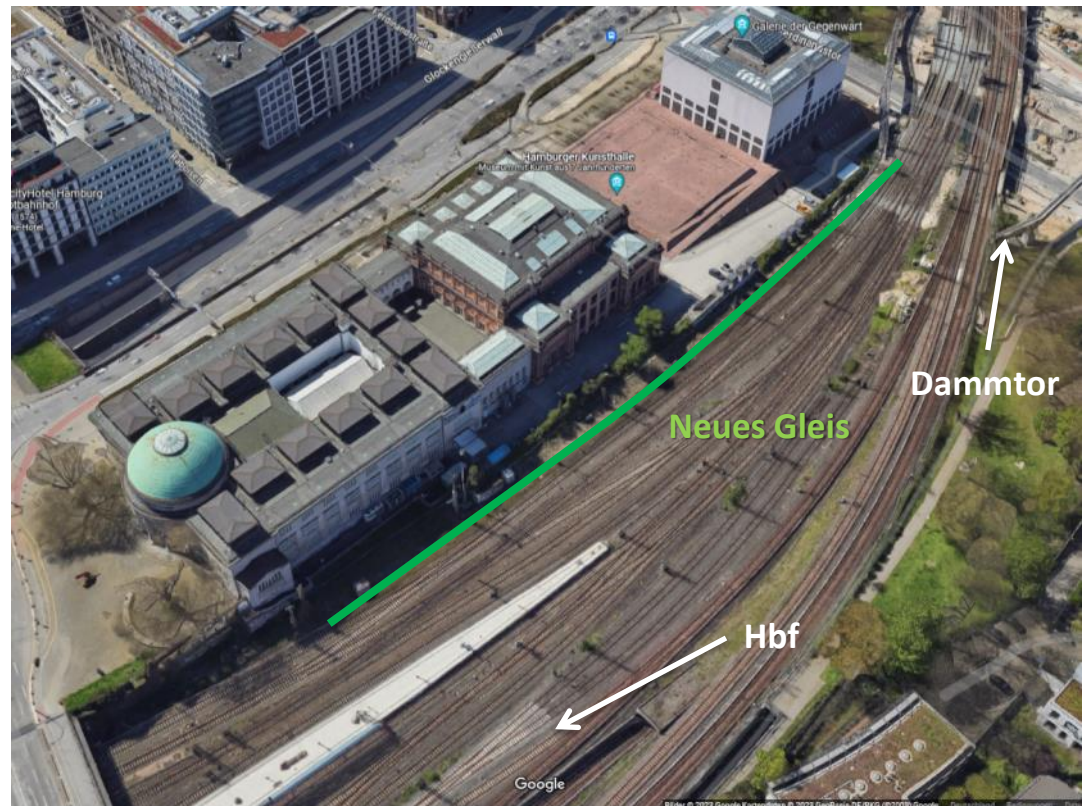
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

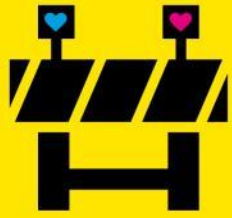
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

### 2.2 c) Zusätzl Gleis Lombardsbrücke => Gleis 13/14

- Verbesserte Einordnung der Züge aus Dammtor in den Hbf
- Steigerung der Zugfolge
- Heute ungenutzte Rangiergleise und Brachflächen







# Prellbock Altona e. V.

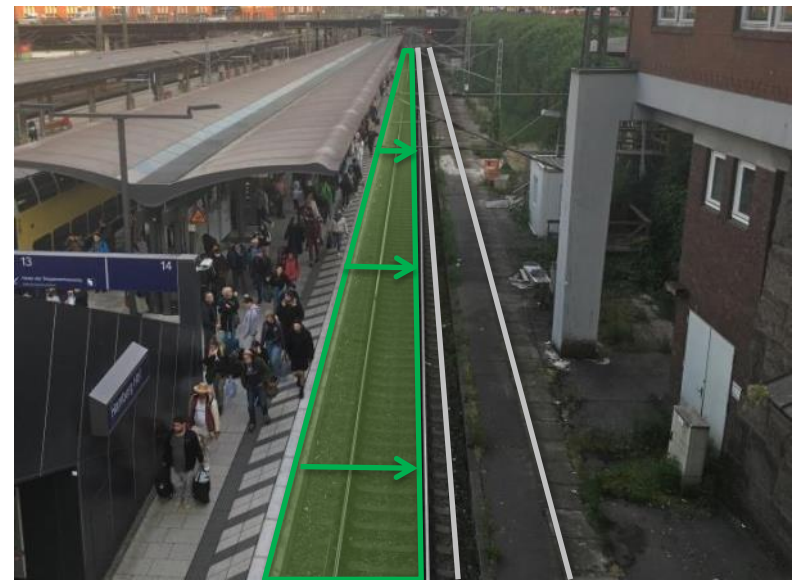
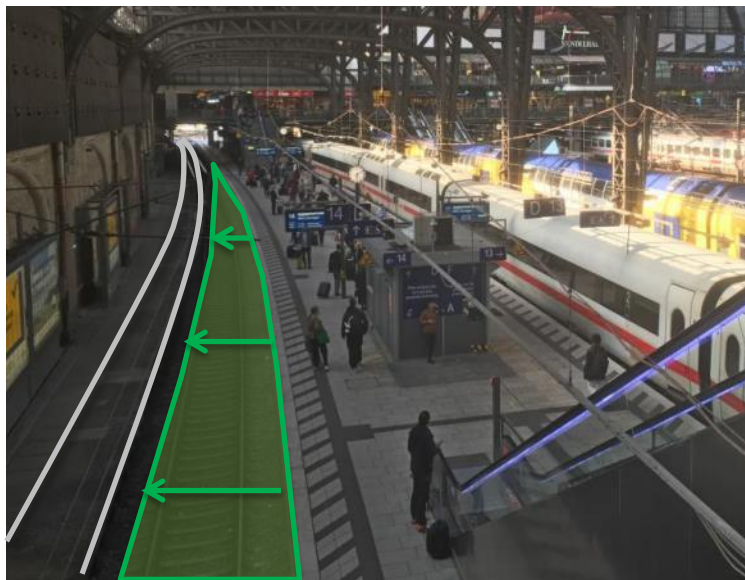
## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

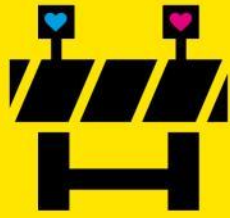
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Verbreiterung Bahnsteig 13/14



- Mehr Sicherheit
- Verbesserter Personenfluss
- Heute leerstehende Fläche



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

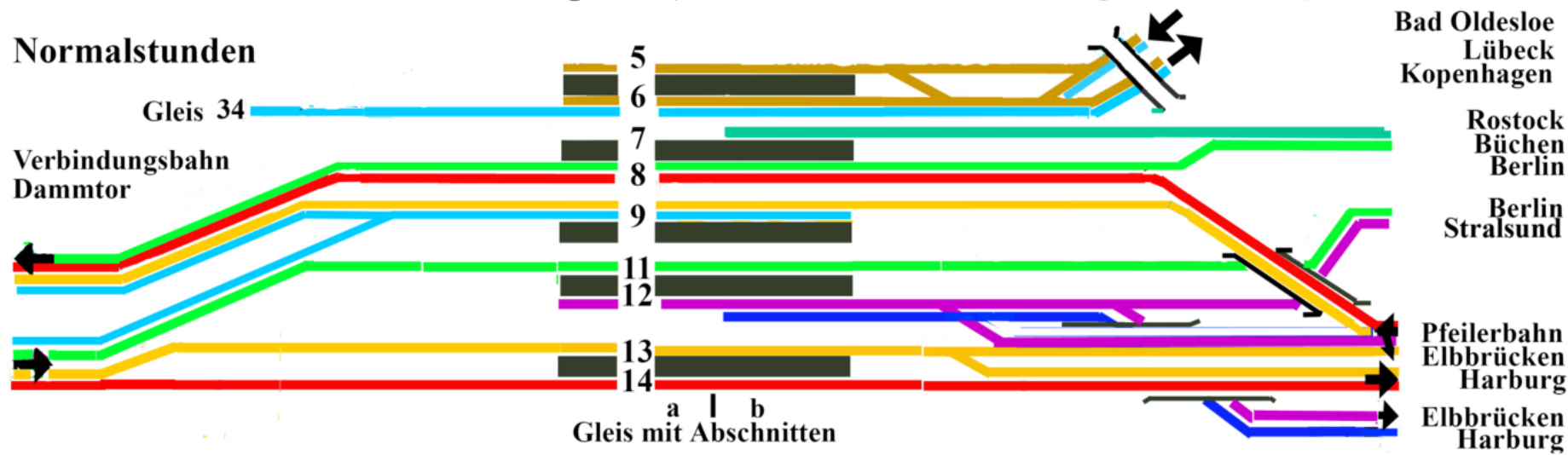
Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

### Hamburg Hbf Prinzip kreuzungsarmer Betriebsabwicklung

Es sind nicht alle Gleise dargestellt. Mit Bahnsteig Gleis 9, Pfeilerbahn-Brücken-Ausfädelung und TR-Konzept

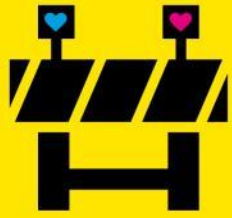


Normale Gleisnutzung in Hamburg Hbf		Normalverkehrszeit Zugarnituren stündlich	
5	Wender RE Lübeck	4	
6	Wender RE Lübeck Hfv, Fv Kopenhagen	2	Fv Wendung und Reinigung Gleis 34
7a	frei		
7b	Wender RE Büchen / Rostock	2	
8	Züge Osten / Süden zur Verbindungsbahn	5	
9a	RE / RB Süden zur Verbindungsbahn	3	Einfahrt bei besetztem Gleis 9b über Gleis 8 und 31 nach 9a
9b	Wender Fv Aarhus einzelne Züge	1	Ein- und Ausfahrt durch Gleis 9a nach 9b Reinigung am Bstg
11	Züge Verbindungsbahn nach Osten	2	
12	Wender Fv Osten - Süden, Fv Süden - Osten	1	
12b	Wender Cuxhaven	1	
13	Züge Verbindungsbahn nach Süden	3	
13b	Wender RB Lüneburg	1	
14	Züge Verbindungsbahn nach Süden	3	

- Minimierung der Zugkreuzungen
- Verbesserte Verteilung der Züge auf die Gleise
- Mehr Flexibilität, weniger Störanfälligkeit

Die Skizze ist nur ein Vorschlag, je nach Fahrplangestaltung können auch andere Lösungen sinnvoll sein.





# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

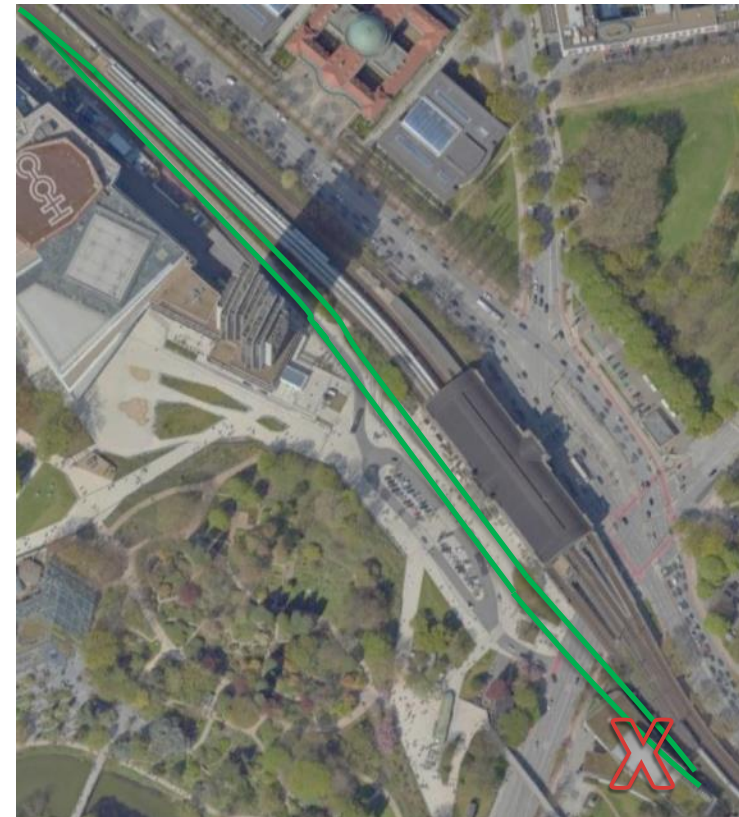
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

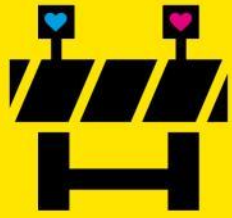
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2. Ertüchtigung der Verbindungsbahn, Ausbau Dammtor, Umbau Hbf.

### 2.3. Baumaßnahmen Bf Dammtor

- 6-gleisiger Ausbau Hbf – Dammtor
- zusätzl Gleis von Brücke Rentzelstr bis Bahnhof Dammtor
- aufgeständerter Bahnsteig am Dag-Hammerskjöld-Platz
- CinemaxX Kino müsste weichen...





# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

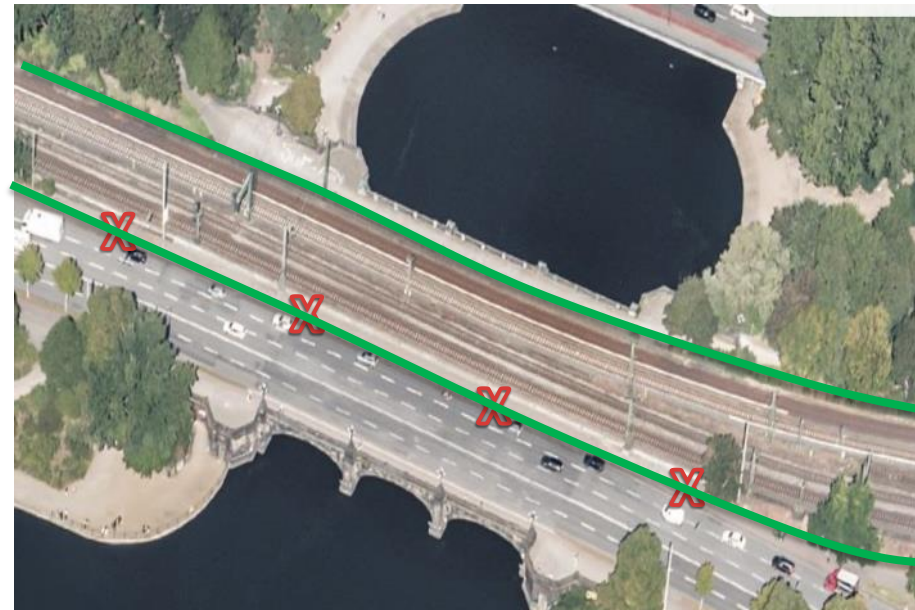
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

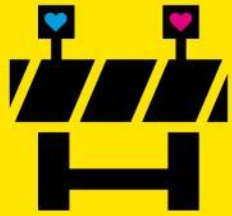
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2. Ertüchtigung der Verbindungsbahn, Ausbau Dammtor, Umbau Hbf.

### 2.4. Baumaßnahmen Lombardsbrücke

- **zwei zusätzl Gleise**
  - Verschiebung Gleise nach Norden
  - Verzicht auf Fuß/Radweg in Mittellage
  - Reduzierung Kfz-Spuren von 5 auf „nur“ 4?





# Prellbock Altona e.V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

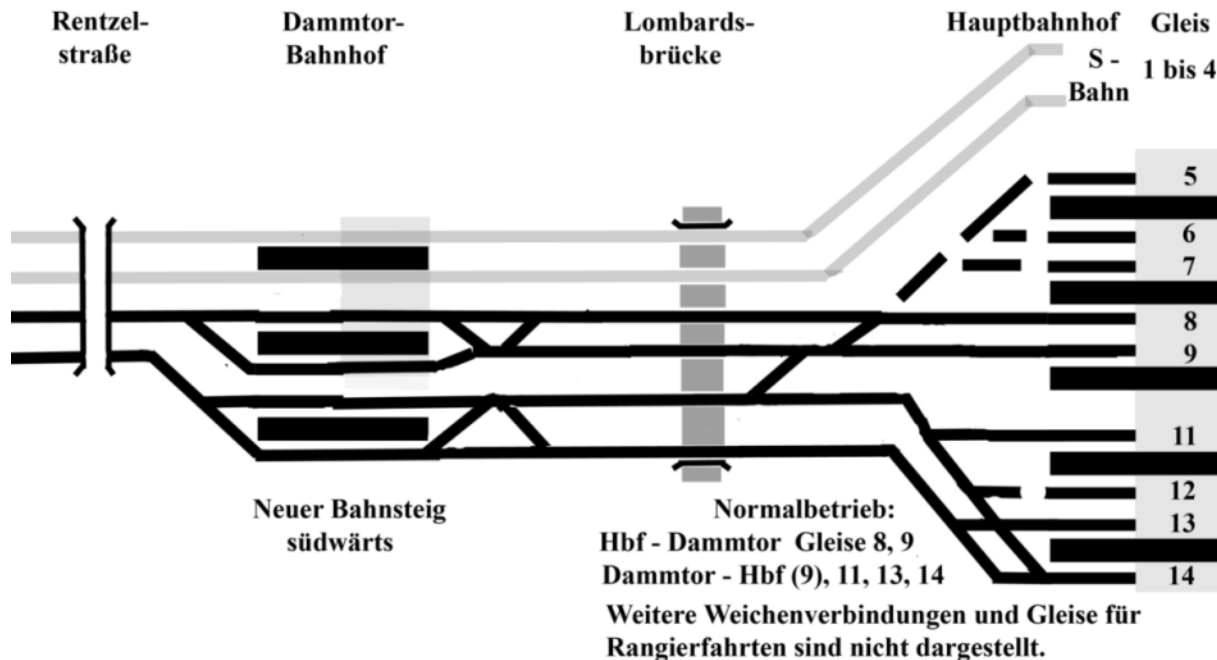
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

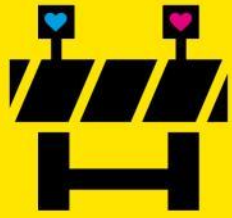
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2. Ertüchtigung der Verbindungsbahn, Ausbau Dammtor, Umbau Hbf.

### Ausbauprinzip Verbindungsbahn Hamburg-Dammtor - Hamburg Hbf



- Verbesserte Einordnung der Züge aus Dammtor in den Hbf
- Steigerung der Kapazität im Nordkopf des Hbfs



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

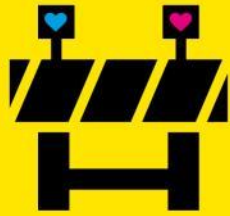
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2. Beseitigung von Verspätungsursachen im Nordzulauf des Hbf

### 2.5. Baumaßnahmen Pinneberg - Elmshorn

- Ausbau Bf Elmshorn zu einem Taktknoten im Deutschlandtakt
- Bau einer **zusätzl. Bahnsteigkante** östlich von Bahnsteig 1
  - bahnsteiggleiches Umsteigen RE6 ↔ RE7 nordgehend.
- **Überwerfungsbauwerk** am Nordkopf des Bahnhofs Elmshorn
  - Erhöhung Streckenkapazität von/nach Kiel/Flensburg
- **Viergleisiger Ausbau** Pinneberg – Elmshorn





# 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

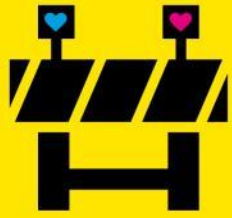
### 3. Ausbau der Güterumgehungsbahn

- Heute nur für Güterverkehr genutzt (90 Züge/Tag)
  - vsl. ab 2028 Reduzierung auf 50 Züge/Tag von Jütlandroute und Brunsbüttel (Fertigstellung Fehmarnbeltquerung)
- 1-gleisig in Hochlage, Trasse grösstenteils **bereits auf 2-gleisigen Ausbau ausgelegt**

### Notwendige Maßnahmen:

- Herstellung voller **Zweigleisigkeit**
- Überwerfungsbauwerk in Eidelstedt (Ausfädelung nach Süden)





# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

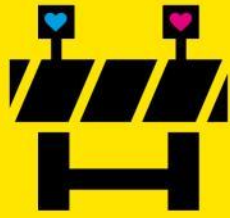
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt



## Vielseitige Nutzungen

## Neue Verbindungen:

- z.B. RE/RB Hbf. – Barmbek – Elmshorn
- Ringbahn



# Prellbock Altona e.V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

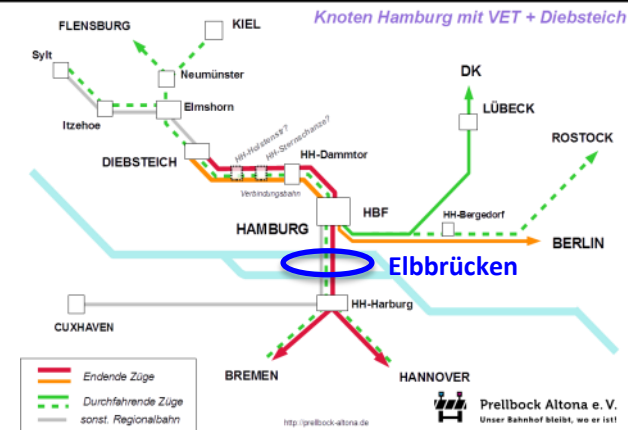
Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

## 2.4. Elbquerung im Hamburger Westen

- **Problematik Elbquerung heute**
  - **Alternativlos** – keine Redundanz
  - Gesamter Verkehr Ri Süden **MUSS** über die Elbbrücken
    - Nicht nur für Hamburg: auch jeglicher Zugverkehr Skandinavien ↔ Westeuropa
    - Nächste Querungsmöglichkeit ist Wittenberge! (\*)
  - **Unterbrechung der Elbbrücken** schneidet Hamburg und Skandinavien vom Großteil des Bahnverkehrs ab



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

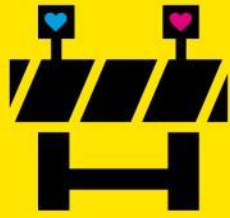


ndr.de  
Elbbrücken: Zugverkehr nach Lkw-Brand eingeschränkt  
Unter dem S-Bahnhof Elbbrücken hat am Montagmorgen ein Lastwagen gebrannt. Das Feuer wirkte sich auch auf den Zugverkehr aus.

10:28 vorm. - 8. Aug. 2022 - TweetDeck

(\*) Brücke bei Lauenburg ist marode, eingleisig, nicht elektrifiziert





# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

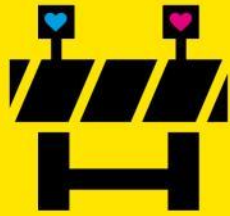
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2.4. Elbquerung im Hamburger Westen





# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

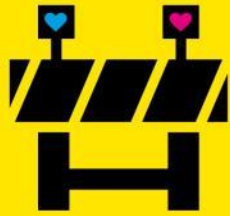
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2.4. Elbquerung im Hamburger Westen

- *Vorteile aus bahntechnischer Sicht*
- **Umfährt alle Engpässe** von Harburg bis Holstenstr
- Schafft **echte Redundanz** für Störfälle auf den Elbbrücken
- Hamburg hätte **zwei vollwertige, vom Süden her unabhängig anfahrbare Hauptbahnhöfe**
- Erschließt **neue Gebiete für den ÖPNV**
- **Verkürzt die Fahrtzeit** von Altona / westl. S-H nach Süden
- **S-Bahn-Ring** (zusammen mit der Güterumgehungsbahn)
- Trägt deutlich zur **Entlastung des Hauptbahnhofs** bei
- Für **D-Takt nicht zwingend**, aber wünschenswertes „Plus“



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

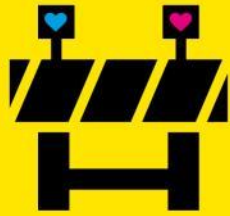
Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## 2.4. Elbquerung im Hamburger Westen

### ➤ *Vorteile aus baulicher Sicht*

- Kann per TBM von Süden her aufgefahren werden. **Keine offenen Baugruben im Stadtgebiet**
- **Bau größtenteils parallel zum Normalbetrieb – Minimierung der Sperrungen**
- **Nur ca. 3 km Tunnelstrecke für S-Bahn** (Rest oberirdisch durch Hafengebiet)
- **Kapazität sofort nach Eröffnung nutzbar** (VET: erst nach Umbau Verbindungsbahn)
- **Abfuhr Aushub per Schiff – Vermeidung LKWs**





# Prellbock Altona e. V.









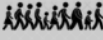

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

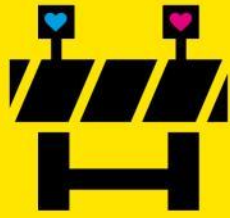
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Engpassbeseitigung: Neue Elbquerung vs VET

 Prellbock Altona e. V. Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!	Neue westl. Elbquerung	VET
<b>ENGPASSBESEITIGUNG</b>		
 VERBINDUNGSBAHN	JA	JA
 DAMMTOR	JA	JA
 HAUPTBAHNHOF	Ausbau erforderlich	Ausbau erforderlich
 SÜDL ZUFÜHRUNGEN HBF	JA	Nein
 NORDERELBBRÜCKEN	JA	Nein
 SÜDERELBBRÜCKEN	JA	Nein
 HARBURG	Ausbau je nach Variante nötig	Nein
 Fahrgastströme am Hbf	JA	Zusätzliche BELASTUNG
 REDUNDANZ	JA	Nein
NEUE VERBINDUNGEN NEUSTRUKTURIERUNG VERKEHR	JA	Nein



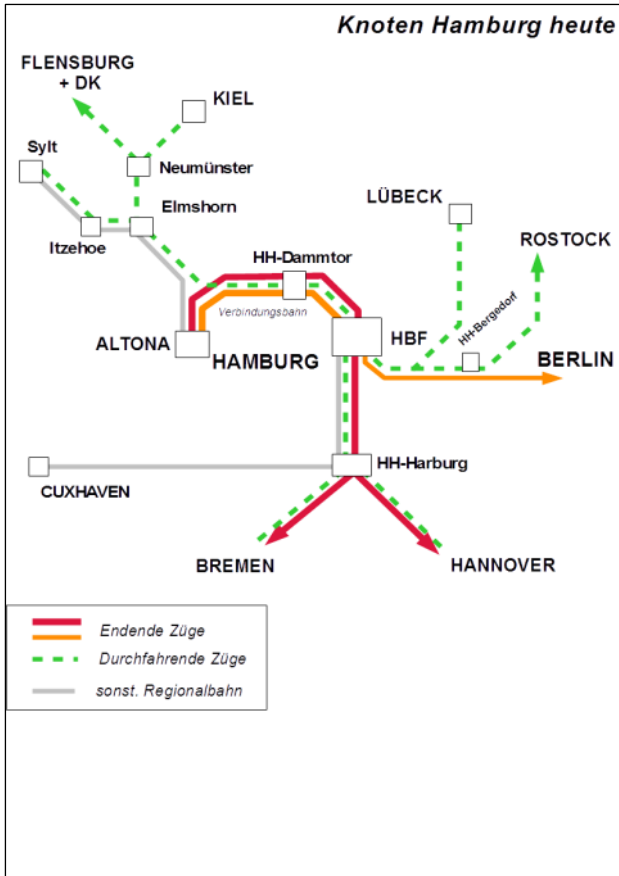
# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

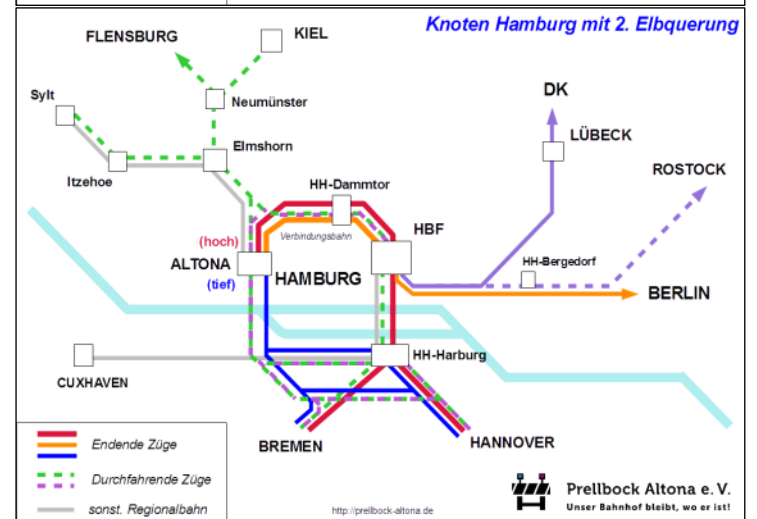
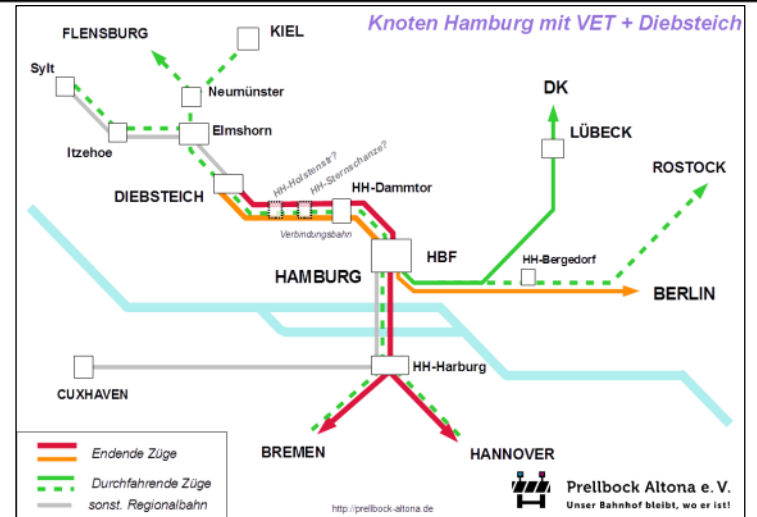
Für starken Umwelt- und Klimaschutz

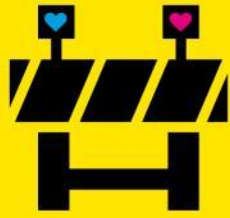
Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt



heute





# Prellbock Altona e. V.

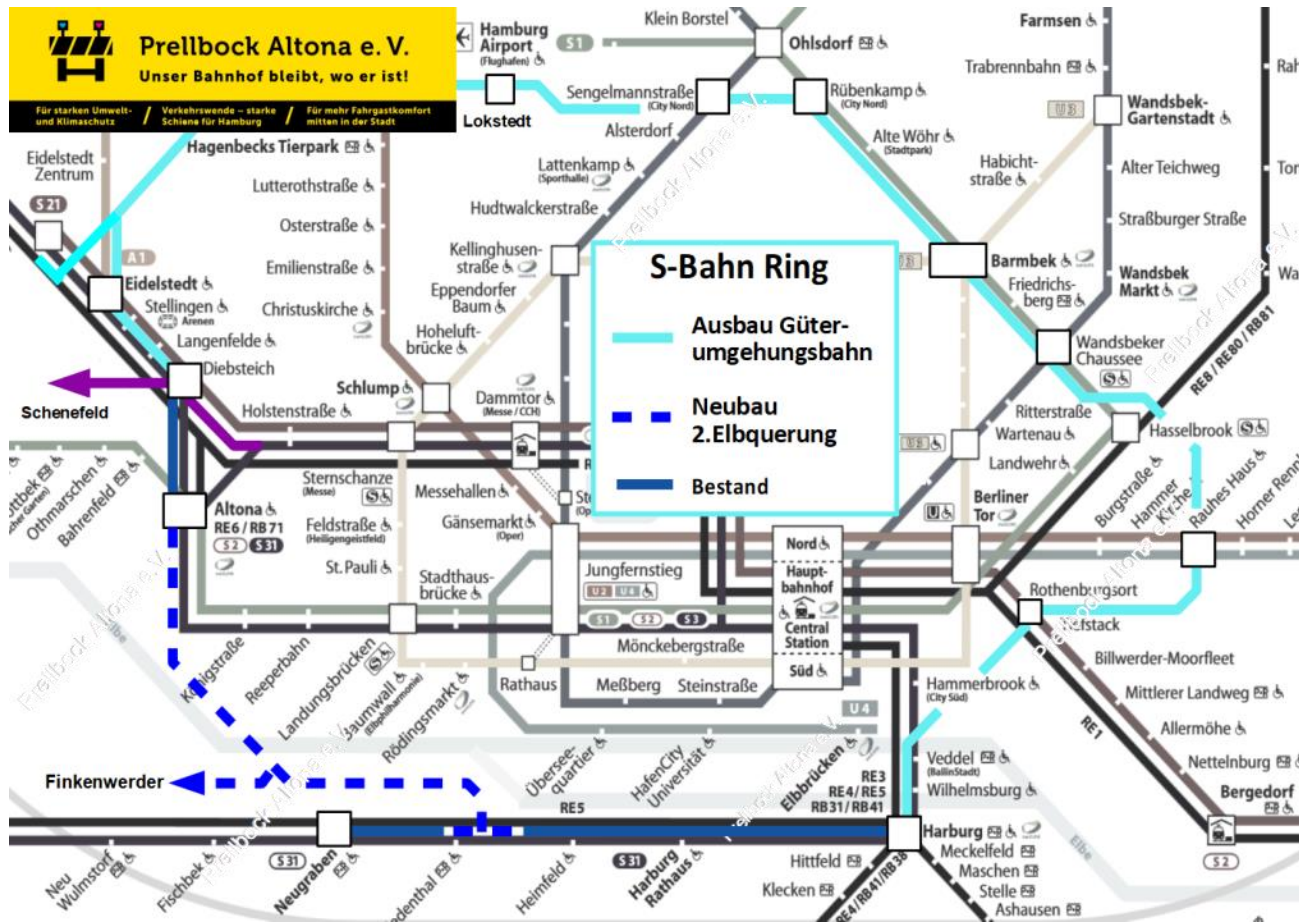
## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

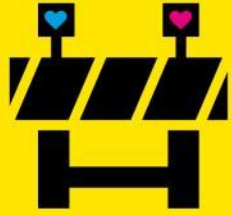
Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Für die Verkehrswende zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

## Beispiel: Großer S-Bahn Ring: 2. Elbquerung + GUB





# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

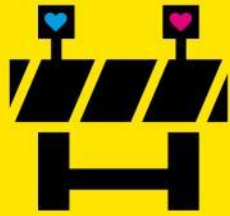


Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene



Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

# Fazit



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

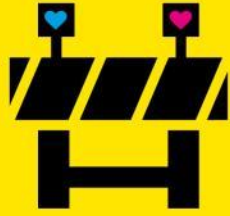
Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## **Der VET**

- ***schadet dem Wirtschaftsstandort Hamburg***
- ***Ist keine Voraussetzung für die Einführung des Deutschlandtaktes***
- ***Bringt minimale zusätzliche Kapazitäten auf der Verbindungsbahn frühestens 2045***
- ***Notwendige Umbaumaßnahmen auf der Verbindungsbahn (noch) nicht untersucht.***
- ***Dient nicht dem Prinzip: Resilienz durch Redundanz, d.h. trägt nicht zur Stabilisierung des Bahnbetriebes in Hamburg bei.***





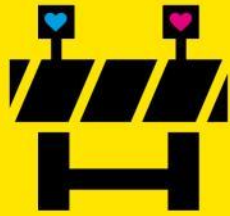
**Prellbock Altona e. V.**  
**Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!**

**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

**Back-up VET**



# Prellbock Altona e. V.

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

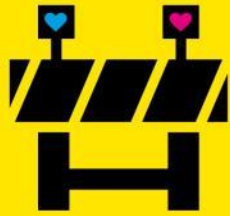
**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

## **Baubestandteile des VET**

- **21 km eingleisige Tunnelröhren mit je 8m Durchmesser**
- **5 offene Baugruben mit LxBxT Abmessungen von 220x50x20-40 m für die Stationen**
- **3-stöckiges Abzweigbauwerk am Kaltenkirchener Platz mit einer Baugrube LxBxT von 250x60x50 m**
- **6 Notausstiegsschächte mit Baugruben von 25x20x30 m**
- **6 Start- und Zielschächte für die Tunnelbohrmaschinen mit Abmessungen von 20-200x15x25 m**
- **Unterfahrung des Museums für Kunst und Gewerbe**
- **Unterfahrung des Bieberhauses (Ohnsorg-Theater)**



# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

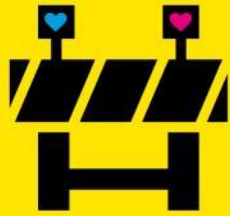
Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende  
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Das Bauvolumen:

- Rd. 2,75 Mio. m<sup>3</sup> Aushub für die offenen Baugruben
- Rd. 1 Mio. m<sup>3</sup> Aushub für Tunnelstrecken
- Alles muss per LKW abgefahren werden
  - Das macht rd. 250.000 LKW-Ladungen à 30 Tonnen
  - Problem, wo soll das Material deponiert werden?
  - Zusatzbelastungen für den Innerstädtischen Verkehr
- Rd. 880.000 m<sup>3</sup> Stahlbeton für die Tunnelröhren
- Rd. 300.000 m<sup>3</sup> Stahlbeton für die Stationsbauten und die Notausstiegsschächte
- Rd. 100.000 m<sup>3</sup> Stahlbeton für Pfahlgründungen, Unterfahrungen der Bestandsbauten und sonstiges
- Bis auf eine Station (Hbf.) alle Stationen im Grundwasserbereich



# 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

## Klimawirkungen des VET

- von der DB nicht berechnet („Nicht Bestandteil einer MBS“)
- **Vorläufige Schätzung Prellbock** auf Basis:
  - Bauvolumenabschätzung von 1.168.500 m<sup>3</sup> Stahlbeton
  - spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen von Beton und Stahl von 500 kg/CO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> Beton und 2.200 kg/t Stahl und 300 kg Stahl/m<sup>3</sup> Beton
- **Ca. 1,35 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> extra**, die vermeidbar wären (Kalkulation ohne Emissionen der Baumaschinen etc. während der 10-15 jährigen Bauzeit.)
- Trotz des angeblich durch den VET induzierten Bahnmehrverkehrs ist das Projekt **frühestens in 250-300 Jahren CO<sub>2</sub>-neutral**