Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Pressekonferenz

1 Jahr Baustopp am Diebsteich – Wie weiter?

Donnerstag 22.8.2019

Intercity Hotel Bahnhof Altona

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Themenblöcke

1. Veranlassung
2. Stand des Gerichtsverfahrens
3. Bisherige Ergebnisse des Dialogverfahrens mit Bahn und Stadt, sog. Faktencheck
4. Kapazitätsuntersuchung Doege/Knauer zu Altona und Diebsteich im Vergleich
5. Modernisierung Kopfbahnhof Altona
6. Vorschläge von Prellbock/VCD für eine verbesserte Anbindung des Hamburger Westen an die Schnellbahn
7. Wie geht es weiter?

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Veranlassung

- Das Gesetz: Das **Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993** dient der „Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt“.

- Das heißt nach Gesetz: Wenn Investitionen in die Bahninfrastruktur getätigt werden, müssen sich diese durch **Vorteile für Fahrgäste und Bahnbetrieb bei mindestens gleichbleibender Sicherheit und Umweltauswirkung** auszeichnen.

➔ Das heißt konkret: **Die Verlegung von Altona nach Diebsteich muss zu einer Verbesserung für Fahrgäste und den Bahnbetrieb führen**. Andernfalls besteht keine Rechtfertigung zur Planung, geschweige denn zur Realisierung.

➔ Wir klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss, weil wir von der Sinnhaftigkeit des Projektes nicht überzeugt sind und der **Nachweis des verkehrlichen und betrieblichen Nutzens nicht erbracht** wurde.

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Stand des Gerichtsverfahrens

29.12.2017, 29.3.2018	**Planfeststellungsbeschluss plus Planergänzungsbeschluss**
12.2.2018	Eilantrag auf Baustopp und Klage eingereicht
22.8.2018	Beschluss des OVG: unbefristeter **Baustopp**
August 2018	Gericht fordert weitere Unterlagen vom EBA/DB Netz per 15.9.2018 an
2.4.2019	**Lieferung von Unterlagen durch DB-Netz** nach dreimaliger Fristverlängerung
15.5.2019	Erwiderung der Kläger auf die DB-Netz Schriftsätze
August 2019	**ein Termin für eine Hauptverhandlung wurde bisher nicht festgesetzt**

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Stand des Dialogverfahrens („Faktencheck“)

Von VCD / Prellbock gestellte Fragen beantworten Bahn und Stadt

Welche **Vor- und Nachteile ergeben sich aus Sicht heutiger Fahrgäste**?	Mit Stand Planfeststellungsbeschluss lagen keine belastbaren Daten zu Fahrgastmengen vor. Im Rahmen des Dialogverfahrens wird ein Verkehrsmodell aufgebaut und mit aktuellen Daten versorgt. Ergebnisse Ende September. **Stand heute: Keine belastbaren Fakten**
Hamburg wächst, Forderung nach **Verdopplung der Fahrgast-zahlen**. Wie kommen Altona und Diebsteich damit zurecht?	Eine Verkehrsprognose war nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie wird mit Bezugsjahr 2030 im Rahmen der Verkehrsmodellierung erstellt. **Stand heute: Keine belastbaren Fakten**
Mit Zunahme der Nachfrage werden auch mehr Züge benötigt. **Kann Diebsteich einen hochwertigen Betrieb gewährleisten?**	Die Bahn legt dar, dass das heutige Betriebsprogramm am Diebsteich auf maximal fünf Gleisen abgewickelt werden kann. Damit wäre ein Gleis Reserve. Eine von Prellbock / VCD initiierte Simulation der Uni Oldenburg zeigt, dass **Diebsteich bereits 20% Zugsteigerung und geringfügige Verspätungen nicht ansatzweise aufnehmen kann**. Stand heute: **Diebsteich ist schlichtweg zu klein**.

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Stand des Dialogverfahrens („Faktencheck“)

Von VCD / Prellbock gestellte Fragen beantworten Bahn und Stadt

Welche Beeinträchtigungen ergeben sich umweltseitig aus Bau und Betrieb?	Nach Aussage der DB sind bei Diebsteich weniger Emissionen zu erwarten als in Altona. Die Berechnungsmethodik steht noch aus. Abriss und Neubau sind nicht berücksichtigt. Planfeststellungsbeschluss: ***„Aus Umweltsicht ist die Variante 2, Ausbau Kopfbahnhof zu bevorzugen“.***
Wieviel **Wohn- und Büroeinheiten** sind an den Standorten Diebsteich und Altona möglich?	**Auch mit Beibehaltung des Fernbahnhofs Altona wird weiterer Wohnungsbau möglich sein**. Das bestätigt der eingesetzte Gutachter Pöyry. Planunterlagen werden derzeit erstellt und sollen bis September vorliegen.
Welche **Kosten** sind nach heutigem Stand für Diebsteich erforderlich, welche für die Alternativmaßnahme Ertüchtigung Altona?	Die Bahn beziffert den **Neubau am Diebsteich mit 360 Mio. € (Kostenstand 2013, nach Kostenkennwert-Katalog), die Optimierung von Altona mit € 290 Mio. €**. Begleitkosten auf Seiten der Stadt Hamburg für: - Abriss-/Dekontaminierung der Altanlagen, - Straßenbaumaßnahmen, - verbesserte Busanbindung zum Diebsteich, - zum Neubau einer Autoreisezuganlage in Eidelstedt?, etc. sind **nicht berücksichtigt**.

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Geänderte politische Rahmenbedingungen seit Planungsbeginn DB in 1996

1. GroKo Vertrag: **Verdoppelung Fahrgastzahlen im Fernverkehr bis 2030**
2. **Klimaschutzdebatte**, Fridays for Future Bewegung, ...
3. DB Strategiepapier „**Starke Schiene**“ v. 19.6.2019
4. Einführung **Deutschlandtakt**
5. **Hamburg definiert sich als wachsende Stadt** – Antworten auf geändertes Mobilitätsverhalten
6. Nahverkehrsplanungen der **S32, U5 gehen an Altona + Diebsteich vorbei**
7. Diskussionen in der **Politik**:
   - Senkung MwSt. auf Fernverkehrsbahntickets
   - DB Satzung : Nicht mehr Gewinn- sondern Gemeinwohlorientierung

Fazit: Diebsteich ist als Projekt komplett neu zu denken.

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Kapazität Altona / Diebsteich bei 20% mehr Zügen…

Vergleichsanalyse – Hamburg-Altona versus Hamburg-Diebsteich

Grafische Auswertung der Fahrplandaten des Bahnhofs Hamburg-Altona und Vergleich mit dem Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich – Datenbasis DB-Fahrplan 12/2018

Hamburg-Altona	Anzahl	242	Züge in Berechnung	… davon Anzahl	0	Autoreisezüge	Vorgabe Regelzeit	10	Minuten	Vorgabe Zugverspätung	0	Minuten
Hamburg-Diebsteich	Anzahl	242	Züge in Berechnung	… davon Anzahl	0	Autoreisezüge	Vorgabe Regelzeit	5	Minuten	Vorgabe Zugverspätung	0	Minuten

	Analyse Gleisbelegung Bhf Hamburg-Altona mit 8 Gleisen					Analyse Gleisbelegung Bhf Hamburg-Altona mit 8 Gleisen					Simulation Gleisbelegung Bhf Hamburg-Diebsteich mit 6 Gleisen					Simulation Gleisbelegung Bhf Hamburg-Diebsteich mit 6 Gleisen				
Echtzeit-Analyse Hamburg-Diebsteich	±0,0 % Verkehrszuwachs Metropolregion HH bis 2025				Über-lastung	+20,0 % Verkehrszuwachs Metropolregion HH bis 2025				Über-lastung	±0,0 % Verkehrszuwachs Metropolregion HH bis 2025				Über-lastung	+20,0 % Verkehrszuwachs Metropolregion HH bis 2025				Über-lastung
Echtzeit-Analyse Hamburg-Altona											+32,7 % + Direktverkehr Hamburg Hbf < > Elmshorn					+32,7 % + Direktverkehr Hamburg Hbf < > Elmshorn				
Stunden-Abschnitte Uhrzeit	Summe 63,9 h	Median* 39,2 %	Regelbelastung bis 40 %	Grenzbelastung ab 40 %	ab 80 %	Summe 76,7 h	Median* 47,0 %	Regelbelastung bis 40 %	Grenzbelastung ab 40 %	ab 80 %	Summe 63,6 h	Median* 48,7 %	Regelbelastung bis 40 %	Grenzbelastung ab 40 %	ab 80 %	Summe 76,3 h	Median* 58,4 %	Regelbelastung bis 40 %	Grenzbelastung ab 40 %	ab 80 %
von 23:31 bis 00:30	39 min	29 min	39 min	8,1 %		47 min	9,8 %				38 min	10,7 %				46 min	12,8 %			
von 00:31 bis 01:30	58 min	43 min	58 min	12,1 %		70 min	14,5 %				57 min	15,8 %				68 min	19,0 %			
von 01:31 bis 02:30	20 min	10 min	20 min	4,2 %		24 min	5,0 %				13 min	3,7 %				16 min	4,4 %			
von 02:31 bis 03:30	31 min	21 min	31 min	6,5 %		37 min	7,8 %				28 min	7,7 %				33 min	9,3 %			
von 03:31 bis 04:30	52 min	31 min	52 min	10,8 %		62 min	13,0 %				41 min	11,4 %				49 min	13,7 %			
von 04:31 bis 05:30	101 min	70 min	101 min	21,0 %		121 min	25,3 %				93 min	25,8 %				111 min	31,0 %			
von 05:31 bis 06:30	166 min	118 min	166 min	34,6 %		199 min	41,5 %				157 min	43,5 %				188 min	52,2 %			
von 06:31 bis 07:30	214 min	162 min	214 min	44,6 %		257 min	53,5 %				215 min	59,7 %				258 min	71,6 %			
von 07:31 bis 08:30	162 min	119 min	162 min	33,8 %		194 min	40,5 %				158 min	43,9 %				189 min	52,6 %			
von 08:31 bis 09:30	181 min	125 min	181 min	37,7 %		217 min	45,3 %				166 min	46,1 %				199 min	55,3 %			
von 09:31 bis 10:30	191 min	132 min	191 min	39,8 %		229 min	47,8 %				175 min	48,7 %				210 min	58,4 %			
von 10:31 bis 11:30	194 min	152 min	194 min	40,4 %		233 min	48,5 %				202 min	56,0 %				242 min	67,2 %			
von 11:31 bis 12:30	190 min	139 min	190 min	39,6 %		228 min	47,5 %				184 min	51,2 %				221 min	61,5 %			
von 12:31 bis 13:30	188 min	148 min	188 min	39,2 %		226 min	47,0 %				196 min	54,5 %				236 min	65,5 %			
von 13:31 bis 14:30	210 min	163 min	210 min	43,8 %		252 min	52,5 %				216 min	60,1 %				260 min	72,1 %			
von 14:31 bis 15:30	194 min	159 min	194 min	40,4 %		233 min	48,5 %				211 min	58,6 %				253 min	70,3 %			
von 15:31 bis 16:30	226 min	168 min	226 min	47,1 %		271 min	56,5 %				223 min	61,9 %				267 min	74,3 %			
von 16:31 bis 17:30	236 min	184 min	236 min	49,2 %		283 min	59,0 %				244 min	67,8 %				293 min	81,4 %			
von 17:31 bis 18:30	203 min	153 min	203 min	42,3 %		244 min	50,8 %				203 min	56,4 %				244 min	67,7 %			
von 18:31 bis 19:30	223 min	174 min	223 min	46,5 %		268 min	55,8 %				231 min	64,1 %				277 min	77,0 %			
von 19:31 bis 20:30	189 min	143 min	189 min	39,4 %		227 min	47,3 %				190 min	52,7 %				228 min	63,2 %			
von 20:31 bis 21:30	160 min	125 min	160 min	33,3 %		192 min	40,0 %				166 min	46,1 %				199 min	55,3 %			
von 21:31 bis 22:30	202 min	155 min	202 min	42,1 %		242 min	50,5 %				206 min	57,1 %				247 min	68,6 %			
von 22:31 bis 23:30	140 min	102 min	140 min	29,2 %		168 min	35,0 %				135 min	37,6 %				162 min	45,1 %			
von 23:31 bis 00:30	66 min	51 min	66 min	13,8 %		79 min	16,5 %				68 min	18,8 %				81 min	22,6 %			

Hinweis Medianwert*

Im Vergleich zum Mittelwert haben sehr große und sehr kleine Werte keine Auswirkung auf den Medianwert. Die geringe Nachtnutzung der Gleise würde sonst die tagsüber geringen freien Kapazitäten verfälschen.

Diese globale Kapazitätsdarstellung des Bahnhofs Hamburg-Altona zeigt die in Anspruch genommene Gleisnutzung für jeden einzelnen Stundenabschnitt in Prozent an. Inwieweit die relativ groß erscheinenden freien Kapazitäten tatsächlich für Züge nutzbar sind, ergibt sich erst aus der Länge und Lage der Zeitfenster, was sich jedoch nicht pauschal, sondern nur über die Echtzeitanalyse auf der Basis eines realen Fahrplans und konkreten Gleisangaben prüfen lässt.

Was nützt ein freies Zeitfenster, wenn es nicht zur Aufenthaltsdauer eines Zuges oder zu dessen Abfahrtszeit passt? Zur Kompensation allgegenwärtiger Verspätungen und Betriebsstörungen werden Bahnhofsnutzungen über 40 Prozent als nicht optimal und über 60 Prozent bereits als kritisch angesehen. Der Medianwert und die einzelnen Stunden-Abschnitte zeigen, dass der Bahnhof Altona problematische Verkehrsbedingungen noch ganz gut verkraftet.

Selbst ohne jeden Verkehrszuwachs wäre ein 6-gleisiger Bahnhof Diebsteich allein durch die zusätzliche Abfertigung des bislang an Altona vorbeifahrenden Mehrverkehrs Hamburg < > Elmshorn überfordert. Der Medianwert und verschiedene Stunden-Abschnitte zeigen potenzielle Überlastungen mit Verspätungsgefahr an. Violette Balken markieren die Betriebsunfähigkeit des Bahnhofs Diebsteich zu den entsprechenden Zeiten.

Diese Grafik zeigt, dass der 6-gleisige Bahnhof Diebsteich nicht auf Zuwachs geplant wurde und den Kopfbahnhof Altona nicht ersetzen kann. Auch hier zeigen violette Balken Zeiten an, in denen der Bahnhof nicht betriebsfähig ist. Außerdem gaukelt diese pauschale Darstellung der Bahnhofsnutzung noch ein positiveres Bild vor als es durch eine exakte Analyse jeder einzelnen Gleisbelegung entstünde. Doch hierfür müsste die DB AG konkrete Fahrpläne vorlegen.

11.06.2019 – Entwurf, Analyse, Berechnung und Darstellung sowie alle Rechte by Dieter Doege + Prof. Dr. Dr. Ulrich Knauer

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

…und zusätzlich bei 6 Minuten Verspätung

Vergleichsanalyse – Hamburg-Altona versus Hamburg-Diebsteich

Grafische Auswertung der Fahrplandaten des Bahnhofs Hamburg-Altona und Vergleich mit dem Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich – Datenbasis DB-Fahrplan 12/2018

Hamburg-Altona	Anzahl	242	Züge in Berechnung	… davon Anzahl	0	Autoreisezüge	Vorgabe Regelzeit	10	Minuten	Vorgabe Zugverspätung	6	Minuten
Hamburg-Diebsteich	Anzahl	242	Züge in Berechnung	… davon Anzahl	0	Autoreisezüge	Vorgabe Regelzeit	5	Minuten	Vorgabe Zugverspätung	6	Minuten

	Analyse Gleisbelegung Bhf Hamburg-Altona mit 8 Gleisen					Analyse Gleisbelegung Bhf Hamburg-Altona mit 8 Gleisen					Simulation Gleisbelegung Bhf Hamburg-Diebsteich mit 6 Gleisen					Simulation Gleisbelegung Bhf Hamburg-Diebsteich mit 6 Gleisen				
Echtzeit-Analyse Hamburg-Diebsteich			±0,0 % Verkehrszuwachs Metropolregion HH bis 2025		Über-lastung	+20,0 % Verkehrszuwachs Metropolregion HH bis 2025				Über-lastung	±0,0 % Verkehrszuwachs Metropolregion HH bis 2025				Über-lastung	+20,0 % Verkehrszuwachs Metropolregion HH bis 2025				Über-lastung
Echtzeit-Analyse Hamburg-Altona											+32,7 % + Direktverkehr Hamburg Hbf < > Elmshorn					+32,7 % + Direktverkehr Hamburg Hbf < > Elmshorn				
Stunden-Abschnitte Uhrzeit	87,1 h		Summe 87,1 h	Median* 51,7 %	Regelbelastung bis 40 %	Grenzbelastung ab 40 %	ab 80 %	Summe 104,6 h	Median* 62,0 %	Regelbelastung bis 40 %	Grenzbelastung ab 40 %	ab 80 %	Summe 95,4 h	Median* 75,6 %	Regelbelastung bis 40 %	Grenzbelastung ab 40 %	ab 80 %	Summe 114,5 h	Median* 90,7 %	Regelbelastung bis 40 %	Grenzbelastung ab 40 %	ab 80 %
von 23:31 bis 00:30	54 min	47 min	54 min	11,3 %				65 min	13,5 %				62 min	17,3 %				75 min	20,8 %			
von 00:31 bis 01:30	85 min	67 min	85 min	17,7 %				102 min	21,3 %				89 min	24,7 %				107 min	29,6 %			
von 01:31 bis 02:30	32 min	22 min	32 min	6,7 %				38 min	8,0 %				29 min	8,1 %				35 min	9,7 %			
von 02:31 bis 03:30	37 min	27 min	37 min	7,7 %				44 min	9,3 %				36 min	10,0 %				43 min	11,9 %			
von 03:31 bis 04:30	80 min	59 min	80 min	16,7 %				96 min	20,0 %				78 min	21,7 %				94 min	26,1 %			
von 04:31 bis 05:30	145 min	114 min	145 min	30,2 %				174 min	36,3 %				151 min	42,0 %				182 min	50,4 %			
von 05:31 bis 06:30	221 min	173 min	221 min	46,0 %				265 min	55,3 %				230 min	63,8 %				275 min	76,5 %			
von 06:31 bis 07:30	295 min	252 min	295 min	61,5 %				354 min	73,8 %				334 min	92,9 %				401 min	111,5 %			
von 07:31 bis 08:30	230 min	188 min	230 min	47,9 %				276 min	57,5 %				249 min	69,3 %				299 min	83,1 %			
von 08:31 bis 09:30	250 min	201 min	250 min	52,1 %				300 min	62,5 %				267 min	74,1 %				320 min	88,9 %			
von 09:31 bis 10:30	268 min	215 min	268 min	55,8 %				322 min	67,0 %				285 min	79,2 %				342 min	95,1 %			
von 10:31 bis 11:30	248 min	208 min	248 min	51,7 %				298 min	62,0 %				276 min	76,7 %				331 min	92,0 %			
von 11:31 bis 12:30	262 min	209 min	262 min	54,6 %				314 min	65,5 %				277 min	77,0 %				333 min	92,4 %			
von 12:31 bis 13:30	247 min	208 min	247 min	51,5 %				296 min	61,8 %				276 min	76,7 %				331 min	92,0 %			
von 13:31 bis 14:30	287 min	241 min	287 min	59,8 %				344 min	71,8 %				320 min	88,8 %				384 min	106,6 %			
von 14:31 bis 15:30	259 min	225 min	259 min	54,0 %				311 min	64,8 %				299 min	82,9 %				358 min	99,5 %			
von 15:31 bis 16:30	310 min	252 min	310 min	64,6 %				372 min	77,5 %				334 min	92,9 %				401 min	111,5 %			
von 16:31 bis 17:30	307 min	264 min	307 min	64,0 %				368 min	76,8 %				350 min	97,3 %				420 min	116,8 %			
von 17:31 bis 18:30	277 min	226 min	277 min	57,7 %				332 min	69,3 %				300 min	83,3 %				360 min	100,0 %			
von 18:31 bis 19:30	299 min	261 min	299 min	62,3 %				359 min	74,8 %				346 min	96,2 %				416 min	115,4 %			
von 19:31 bis 20:30	253 min	205 min	253 min	52,7 %				304 min	63,3 %				272 min	75,6 %				326 min	90,7 %			
von 20:31 bis 21:30	213 min	179 min	213 min	44,4 %				256 min	53,3 %				238 min	66,0 %				285 min	79,2 %			
von 21:31 bis 22:30	261 min	217 min	261 min	54,4 %				313 min	65,3 %				288 min	80,0 %				346 min	96,0 %			
von 22:31 bis 23:30	206 min	166 min	206 min	42,9 %				247 min	51,5 %				220 min	61,2 %				264 min	73,4 %			
von 23:31 bis 00:30	102 min	87 min	102 min	21,3 %				122 min	25,5 %				115 min	32,1 %				139 min	38,5 %			

Hinweis Medianwert*

Im Vergleich zum Mittelwert haben sehr große und sehr kleine Werte keine Auswirkung auf den Medianwert. Die geringe Nachtnutzung der Gleise würde sonst die tagsüber geringen freien Kapazitäten verfälschen.

Diese globale Kapazitätsdarstellung des Bahnhofs Hamburg-Altona zeigt die in Anspruch genommene Gleisnutzung für jeden einzelnen Stundenabschnitt in Prozent an. Inwieweit die relativ groß erscheinenden freien Kapazitäten tatsächlich für Züge nutzbar sind, ergibt sich erst aus der Länge und Lage der Zeitfenster, was sich jedoch nicht pauschal, sondern nur über die Echtzeitanalyse auf der Basis eines realen Fahrplans und konkreten Gleisangaben prüfen lässt.

Was nützt ein freies Zeitfenster, wenn es nicht zur Aufenthaltsdauer eines Zuges oder zu dessen Abfahrtszeit passt? Zur Kompensation allgegenwärtiger Verspätungen und Betriebsstörungen werden Bahnhofsnutzungen über 40 Prozent als nicht optimal und über 60 Prozent bereits als kritisch angesehen. Der Medianwert und die einzelnen Stunden-Abschnitte zeigen, dass der Bahnhof Altona problematische Verkehrsbedingungen noch ganz gut verkraftet.

Selbst ohne jeden Verkehrszuwachs wäre ein 6-gleisiger Bahnhof Diebsteich allein durch die zusätzliche Abfertigung des bislang an Altona vorbeifahrenden Mehrverkehrs Hamburg < > Elmshorn überfordert. Der Medianwert und verschiedene Stunden-Abschnitte zeigen potenzielle Überlastungen mit Verspätungsgefahr an. Violette Balken markieren die Betriebsunfähigkeit des Bahnhofs Diebsteich zu den entsprechenden Zeiten.

Diese Grafik zeigt, dass der 6-gleisige Bahnhof Diebsteich nicht auf Zuwachs geplant wurde und den Kopfbahnhof Altona nicht ersetzen kann. Auch hier zeigen violette Balken Zeiten an, in denen der Bahnhof nicht betriebsfähig ist. Außerdem gaukelt diese pauschale Darstellung der Bahnhofsnutzung noch ein positiveres Bild vor als es durch eine exakte Analyse jeder einzelnen Gleisbelegung entstünde. Doch hierfür müsste die DB AG konkrete Fahrpläne vorlegen.

11.06.2019 – Entwurf, Analyse, Berechnung und Darstellung sowie alle Rechte by Dieter Doege + Prof. Dr. Dr. Ulrich Knauer

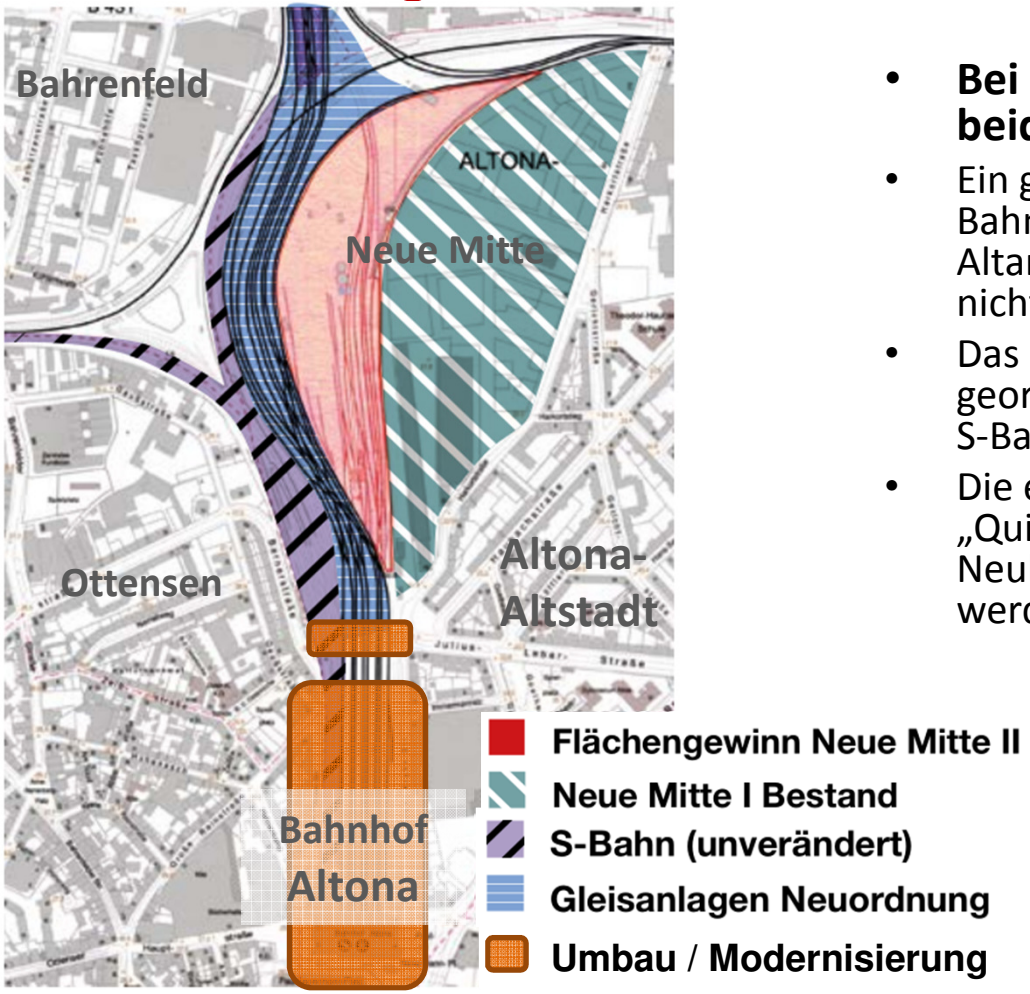
Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Modernisierung Bf Altona



Bahnhof oder Wohnugsbau?

- **Bei Aufhebung von Denkverboten ist beides miteinander vereinbar!**
- Ein großer Teil der Bahnflächen vor dem Bahnhof Altona sind nicht mehr genutzte Altanlagen, die für den Bahnhofsbetrieb nicht erforderlich sind.
- Das Gleisfeld kann kompakter neu geordnet werden, entlang der westlichen S-Bahn Gleise.
- Die eingleisige Brücke (sog. „Quietschekurve“) entlang der Neubauwohnungen muss abgebaut werden.

Der Wohnungsbau in der Neuen Mitte II könnte mit der Modernisierung Altonas sogar SCHNELLER erfolgen als mit dem Bau des Bahnhofs Diebsteich

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Modernisierung und Optimierung Bf Altona

- Erneuerung der **Bahnsteige** und Überdachung (Hallendach?)
- Kompletterneuerung **Lessingtunnel,** zusätzliche Bahnsteigzugänge von dort

-Umgestaltung Paul-Nevermann-Platz:

-Ausbau des **Busbahnhofs**

-Direkte ebenerdige Wegeführung vom Bahnsteig zum ZOB

-Direkte und leistungsfähige **Fuß- und Radwegachse Altona**

- Erneuerung **Bahnhofsgebäude** (Architektenwettbewerb?)
- **Fahrradparkhaus**
- Lärmschutzmaßnahmen - auch an S-Bahngleisen!

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Überlegungen von Prellbock/VCD: Schnellbahnknoten für den Hamburger Westen am Diebsteich bei Verzicht auf Fern- und Regionalbahnhof (1)

- **Aufwertung und Neugestaltung S-Bahn-Station Diebsteich**
- **2 S-Bahnsteige am Diebsteich zur Ausfädelung einer S32 dort**
- **Vorteile: Weitestgehend oberirdische Linienführung oder in Einschnitten, nur kurze Tunnelstrecken**

→ schneller und kostengünstiger

Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Überlegungen von Prellbock/VCD: Schnellbahnknoten für den Hamburger Westen am Diebsteich bei Verzicht auf Fern- und Regionalbahnhof (2)

S-Bahn Ringlinie

- **1.Phase: 2-gleisiger Ausbau der Güterumgehungsbahn**
  - **Weitestgehende Nutzung vorhandener Bahninfrastruktur → schnelle Umsetzung, niedrigere Kosten**
  - **Nimmt Tangentialverkehre (z.B. Pinneberg – Barmbek) auf, entlastet Hauptbahnhof**
- **2.Phase: Lückenschluss durch zweite Elbquerung im Westen**

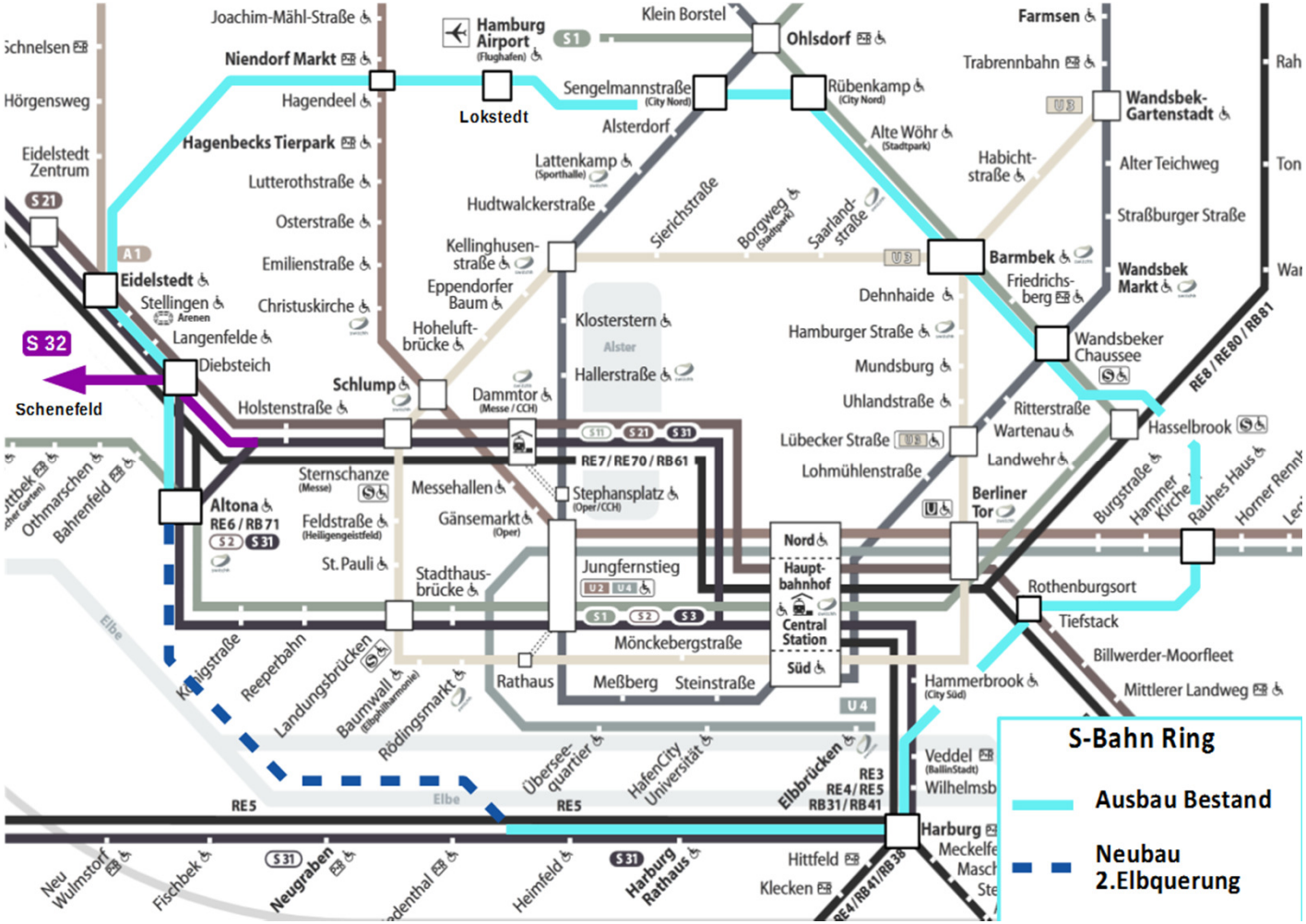
Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Überlegungen von Prellbock/VCD – S-Bahn Ring



Prellbock Altona e.V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

VCD

Mobilität für Menschen.

Wie geht es weiter?

1. Das **Dialogverfahren** wird im September mit Vorliegen von Ergebnissen der Nachfragemodellierung und Planunterlagen Wohnungsbau **fortgesetzt**. Wir begrüßen den Prozess und erwarten, dass bis dahin Lücken bei den Fakten geschlossen werden.
2. Der Ausbau des Schienenverkehrs in Hamburg erfordert gesellschaftlichen Konsens. VCD / Prellbock wie auch andere Initiativen haben erste Ideen entwickelt und unterstützen den Dialogprozess. **Bahn und Stadt als „Treiber des Projektes“ sind aufgefordert, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrs im Hamburger Westen zu planen und zu bewerten**.
3. Der **Anlass zum Beschreiten des Rechtswegs ist weiterhin gegeben**. Das Dialogverfahren läuft unabhängig von der Klage.