



Umweltverband Prellbock Altona e.V.

31.Mai 2023

Argumentationspapier zum Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET)

Vorbemerkung:

Der **VET ist ein hochpolitisches Projekt**. Das zeigt sich darin, dass es jetzt schon mit der Präsentation am 22. März 2023 vor dem Verkehrsausschuss der Bürgerschaft und Ende April 2023 mit der Veröffentlichung der Langfassung (281 Seiten) der Machbarkeitsstudie (MBS) der Öffentlichkeit vorgestellt wird, obwohl die zeitgleich vergebenen Studien zur Güterumgehungsbahn und zur 2. Eisenbahn-Elbquerung (2. EEQ) noch nicht vorliegen. Alle drei Projekte bedingen einander und sind eng miteinander verzahnt.

Es fällt auf, dass die MBS zum VET mit keinem Wort auf die anderen Studien eingeht und dass keine Schnittstellen betrachtet werden. Der hohe politische Druck, der seitens des Senats für dieses Projekt entwickelt wird, lässt darauf schließen, dass es – insbesondere, was die Finanzierung parallellaufender Projekte (Bau der U5, S4, U4-Verlängerung, S21 nach Kaltenkirchen) betrifft – politische Absprachen mit der Bundesregierung in Berlin gibt. Dieser Aspekt ist fürderhin weiter zu beobachten.

Die **Grundannahmen von Deutscher Bahn (DB) und Hamburger Senat** sind:

1. Der VET ist Teil der „Großen Lösung“ für Hamburg und eine aus dem Deutschlandtakt (D-Takt) abgeleitete Maßnahmen.
2. Der VET ist für die Nutzung der Verbindungsbahn (VB) wie auch der Gleise 3 und 4 im Hamburger Hbf. für den Regional-Fernverkehr unerlässlich.
3. Der VET ergänzt sich mit „Hbf. Gleis 9/10“ sowie Infrastrukturausbau „Norderelbe Brücken - Harburg“ bei Umsetzung des D-Taktes in Hamburg.

4. Die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich und der Bau der S32 sind laut MBS (S. 80) bei Baubeginn des VET abgeschlossen.

Diese Thesen hören sich gut an, lassen sich aber alle widerlegen: **Weder ist der VET Voraussetzung für die Umsetzung des D-Taktes, noch bringt die Verlagerung des S-Bahnverkehrs von Gleis 3 und 4 auf die Gleise 1 und 2 und die neu zu bauenden Gleise 01 und 02 einen Kapazitätsgewinn**, für die S-Bahn schon gar nicht und für den Fern- und Regionalverkehr nur in Richtung Lübeck und Berlin, aber der Hauptverkehrsstrom vom Hbf. läuft nach Süden.

Die unter Punkt 3. genannten Maßnahmen lassen sich unabhängig vom Bau des VET durchsetzen, und zwar sofort. Dies gilt besonders für die Durchbindung von sechs im Hbf. Kopf machenden RE/RB Linien zu drei starken Durchmesserlinien. Und sollte der VET kommen, sind die Projekte S32 und Diebsteich massiv umzuplanen; zudem ist das von der Zeitachse her illusorisch. Daher ist eine detaillierte Betrachtung der verschiedenen durch den VET aufgeworfenen Fragen erforderlich.

Der VET – eine gigantische Fehlinvestition

Das VET-Projekt hat verschiedene Aspekte, unter denen es beurteilt werden muss. Da ist zuerst die Frage: **Was bringt der VET konkret für den Eisenbahnverkehr?** Zweitens ist zu fragen, **was bringt er für die Fahrgäste?** Die riesigen Baumaßnahmen sind ein massiver Eingriff in die gewachsene Stadtstruktur, daher sind **städtebauliche Aspekte** ganz wesentlich bei der Beurteilung des Projekts. Gleiches gilt für die Beurteilung des VET unter dem Aspekt: **Was bringt er für die Erfüllung der klimapolitischen Ziele für Hamburg?** Und last, but not least, ist zu fragen: **Was ist der ökonomische Nutzen einer Großinvestition von 9 Mrd. Euro?** Und: **Welche Alternativen gibt es?**

1. Eisenbahntechnische Aspekte

1.1. Der Tunnel bringt keinerlei zusätzliche Kapazität für die S-Bahn. Es bleibt bei den zwei Gleisen, nur liegen diese jetzt im Tunnel, gegebenenfalls verlängert sich sogar die Fahrzeit.

1.2. Tunnelstrecken haben deutlich höhere Betriebskosten als eine oberirdische Strecke (Belichtung, Belüftung, Aufzüge, Fahrtreppen, Wartung, Reinigung, höherer Stromverbrauch der Züge durch die tiefe Lage der Stationen). Die Mehrkosten werden letztlich über höhere Fahrpreise auf die Fahrgäste abgewälzt.

1.3. Die Engpässe und überfüllten Bahnsteige am Hbf. bleiben erhalten. Die Verlagerung des S-Bahnverkehrs von den Gleisen 3 und 4 auf die Gleise 1 und 2 und die neu zu bauenden Gleise 01 und 02 wird das Gedränge auf den Bahnsteigen und die beengte Zugangssituation zu den S-Bahngleisen nicht verbessern. Durch die geplante Neuordnung der S-Bahnlinien ab 2025 kann es sogar zu vermehrten Umsteigevorgängen am Hbf. kommen.

1.4. Egal, wie die finale Lage der VET-S-Bahnstation am Bahnhof Dammtor sein wird: **Die Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und der Fern-/Regionalbahn und der U-Bahn (U1 und U5?) am Dammtor werden sich verschlechtern** und damit die Reisezeiten verlängern. Nach jetzigen Informationen liegt die S-Bahnstation am Dammtor in 34 m Tiefe (Bahnsteigoberkante). Damit sind beim Umsteigen von der Fern- und Regionalbahn auf die S-Bahn **41 Höhenmeter** zu überwinden!

1.5. Sollen die RE/RB-Züge, wie von Verkehrssenator Anjes Tjarks gewünscht, an den ansonsten **aufzulassenden Stationen Sternschanze und Holstenstraße** halten, verringert sich dadurch die Kapazität der „neuen“ Verbindungsbahn signifikant, sodass am Ende nur marginal mehr Kapazität zur Verfügung steht als heute. Die zusätzlichen drei Haltestellen Diebsteich, Holstenstraße, Sternschanze sind auf jeden Fall nicht D-Takt-kompatibel und verlängern die Fahrtzeiten zwischen Kiel Hbf. und Hamburg Hbf. um 7-9 Minuten!

1.6. **Mit moderner Signaltechnik sollte es kein Problem sein, 15 Züge/Stunde/Richtung, d.h. alle 4 Minuten ein Zug, über die Verbindungsbahn zu leiten.** Im Frankfurter S-Bahntunnel, der mit Linienförmiger Zugbeeinflussung (LZB) ausgestattet ist, wird eine Zugfolgezeit von 2 Minuten erreicht. Die Anzahl der maximal pro Stunde und Richtung durchzuschleusenden Züge ist abhängig von der Zahl der Unterwegshalte. Je mehr Halte, umso geringer die Kapazität, weil regelmäßig Verzögerungen bei den Ein- und Aussteigevorgängen auftreten. Somit sind die im D-Takt geforderten 5 oder 6 Nahverkehrszüge/Stunde/Richtung problemlos darstellbar.

1.7. Die jetzige Verbindungsbahn muss zur Leistungssteigerung mit moderner Signalisierung und einer Verkürzung der Blockabstände aufgerüstet werden. Als weitere Maßnahme wäre der Bau von zwei zusätzlichen Bahnsteiggleisen, aufgeständert außerhalb der Bahnhofshalle, für die Fern-/Regionalbahn auf der Südseite des Bahnhofs Dammtor ins Auge zu fassen.

1.8. Der Engpass Verbindungsbahn setzt sich bis zum Hbf. fort. Daher sind dort zwei zusätzliche Gleise von der/zur Lombardsbrücke zu bauen, eins vor der Kunsthalle in Richtung Gleis 14 und eins nordwärts durch Einbindung des Abstellgleises 35. Somit ließe sich ein Rückstau auf der Verbindungsbahn bzw. im Hbf., weil das Einfahrtgleis am Dammtor bzw. am Hbf. noch nicht frei ist, vermeiden.

1.9. **Die volle Leistungsfähigkeit der Verbindungsbahn gemäß dem VET-Konzept wird erst erreicht, wenn durch komplexe Überwerfungsbauwerke im Bereich Sternschanze** die Züge so sortiert werden können, dass am Hbf. ein reiner Richtungsbetrieb möglich ist. Das zieht aber noch weitere Umbauten am Südkopf des Hbfs. nach sich. Beide (kostenträchtige) Maßnahmen werden jedoch interessanterweise weder in der DB-Präsentation vom 23.03.23 noch in der Machbarkeitsstudie betrachtet!

1.10. Die Behauptung von Senat und DB, „Der D-Takt wird zu ersten Durchbindungen von RE-Zügen zwischen Niedersachsen und Schleswig-

Holstein führen“, ist schlichtweg falsch. **Eine Durchbindung von zumindest 6 RDE/RB-Linien am Hbf. zu 3 starken Durchmesserlinien ist schon heute möglich**, wie eine Studie von Prellbock aus 2021 schon längst aufzeigt. Dafür braucht es keinesfalls den VET.

1.11. Die von DB und Senat in die Welt gesetzte Behauptung, der VET biete „das Potenzial für eine Steigerung der Zugzahlen vom täglich rd. 150 Zügen [*diese Zahl scheint sich auf beide Richtungen zu beziehen, also nur 75 Züge pro Richtung*] und zur Steigerung der Sitzplatzkapazitäten um täglich mindestens 22.000 Sitze im Nahverkehr und mindestens 33.000 Sitzplätze im Fernverkehr“, ist völlig aus der Luft gegriffen und so nicht haltbar. Schon heute könnten auf der Verbindungsbahn bei 15 Zügen/Stunde/Richtung und 20 Betriebsstunden/Tag bis zu 300 Züge je Richtung abgefertigt werden. Aktuell haben wir auf der Verbindungsbahn (VB) 3 RE/RB-Züge und max. 4 Fernverkehrszüge/Stunde/Richtung, also 140 Züge/Richtung/Tag. **Zusätzlich 75 Züge/Richtung/Tag abzuwickeln, ist auf der bestehenden VB bei Modernisierung der Signaltechnik auch ohne VET möglich.**

Die genannten Zahlen über zusätzliche Sitzplatzkapazitäten haben nur bedingt etwas mit der Anzahl der Züge zu tun, sondern sind hauptsächlich abhängig von der Größe der eingesetzten Züge. Moderne Doppelstock-Zuggarnituren können bis zu 1.000 Passagiere/Zug transportieren. D.h., die genannten zusätzlichen Sitzplätze können bei Einsatz geeigneten Zugmaterials schon heute und ohne VET bereitgestellt werden!

1.12. Der VET beseitigt nicht das Grundproblem des Eisenbahnverkehrs in Hamburg, die Engpassstelle der störanfälligen Elbbrücken. Dieses Problem muss jedoch zur Stabilisierung des Eisenbahnverkehrs in Hamburg vorrangig angegangen werden. Wenn schon ein Containerterminal im Hafen zur kritischen Infrastruktur gezählt wird und angeblich ein Sicherheitsrisiko darstellt (siehe Diskussion um den Einstieg der chinesischen Reederei COSCO beim Containerterminal Tollerort), gilt das erst recht für die Eisenbahnelbbrücken.

1.13. Der VET bringt keinerlei Verbesserung für die Verkehrsanbindung des Hamburger Südens. Die überlastete S3/S31 profitiert vom VET überhaupt nicht. Jede Störung auf der Elbbrücke schneidet 1/3 der Hamburger Bevölkerung vom Zugang zum Bahnverkehr ab!

1.14. Der VET fördert die weitere Konzentration des ÖPNV auf den Hauptbahnhof. Eine 2. EEQ sowie auch der Ausbau der Güterumgebungsbahn (GUB) hingegen würden Verkehre, die nicht notwendigerweise zum Hauptbahnhof müssen, um diesen herumleiten.

1.15. Der neue Fern- und Regionalbahnhof am Diebsteich soll angeblich bis 2027 fertiggestellt sein, die umgebaute Verbindungsbahn frühestens 2045 für den viergleisigen Fern- und Regionalverkehr zur Verfügung stehen. **Dazwischen liegen 18 Jahre, in denen zu den bereits bestehenden Engpässen als neuer Engpass der Diebsteich-Bahnhof hinzukommt.** Wie eine Prellbock-Studie gezeigt hat, funktioniert der Diebsteich-Bahnhof mit gegenwärtig geplanten sechs Gleisen nicht; er ist schlichtweg zu klein für den D-Takt.

Fazit: Die von Senat und DB erhofften Leistungsverbesserungen durch den VET werden allenfalls marginal sein, und wenn überhaupt, wird sich ihre Wirkung erst in ca. 20 Jahre entfalten. Bis dahin ist mit erheblichen Komplikationen im täglichen Betrieb und mit Kapazitätseinschränkungen zu rechnen.

2. Städtebauliche Aspekte

2.1. Obwohl angekündigt wurde, dass der Tunnel mit Tunnelbohrmaschinen (TBM) aufgefahen wird, **sind doch erhebliche oberirdische Baumaßnahmen erforderlich**. Diese sind die **5 Stationen, die alle in offener Bauweise** errichtet werden müssen. Gleichmaßen müssen oberirdisch die **Start- und Zielschächte der TBM** ausgehoben werden. Zudem sind alle 600 m Notausstiegsschächte vorzusehen. Es ist daher von **mindestens 6 Notausstiegsschächten** auszugehen. Diese müssen ebenfalls in offener Bauweise errichtet werden.

2.2. Da von dem Abzweigbauwerk Kaltenkirchener Straße sowohl der Bahnhof Altona als auch der Bahnhof Diebsteich nur unterirdisch angefahren werden können, ist von einer **Gesamttunnellänge von mindestens 8 km** auszugehen.

2.3. Die Tunnel sollen als Eingleistunnel errichtet werden. Es sind also mindestens **16 km Tunnelröhren mit je 8 m Innendurchmesser zu bohren**.

2.4. **Die offenen Baugruben werden jeweils eine Abmessung von 220 m Länge, 50 m Breite und zwischen 15 und 50 m Tiefe haben**. Die große Tiefe ist bedingt durch die vorhandenen U-Bahn-Linien und Transportsiele, die gekreuzt werden müssen. Geht man von einer durchschnittlichen Tiefe der Baugruben von 30 m aus, dann sind **pro Baugrube für eine Station 330.000 m³ Aushub** abzufahren und zu lagern!

2.5. **Besonders problematisch ist die Baustelle am Hauptbahnhof**. Dazu muss das **Museum für Kunst und Gewerbe unterfahren werden, was eine mindestens fünf Jahre dauernde Schließung und Räumung des Hauses und des Bahnstiegs 1 der S-Bahn am Hbf. voraussetzt. Gleiches gilt für das Bieberhaus, in dem das Ohnsorg-Theater residiert**. Der Hachmannplatz mit den anliegenden Theatern und Hotels wird mindestens fünf Jahre lang eine Großbaustelle sein.

2.6. **Noch nicht berücksichtigt sind hierbei die Bauarbeiten für die Mantelbebauung (Projekt Hbf. XXL) um den Hauptbahnhof**, für die in 2022 ein Architektenwettbewerb stattfand. Allerdings können die Projekte erst angegangen werden, wenn die neue S-Bahnstation und die Station in Tieflage für die geplante U5 fertiggestellt sind. Damit ist die Neugestaltung des Hauptbahnhofareals auf 2035 ff. vertagt. **Der Hbf. wird für mindestens zehn Jahre nur vom Westen her zugänglich sein**. Die Auswirkungen für die Hotels und Kultureinrichtungen in St. Georg sind fatal.

2.7. Gleichmaßen ungelöst sind die Lagekonflikte mit der Eingangshalle der U1/U3-Station Hbf.-Süd. Das könnte ggf. einen kompletten Neubau dieser ohnehin beengten Doppelstation erzwingen.

2.8. Ebenfalls technisch komplex ist die Errichtung der VET-S-Bahnstation unter dem Bahnhof Dammtor. Hier gilt es, das historische Bahnhofsgebäude und gleichermaßen die Linie U1 zu unterfahren. Zusätzlich muss hier ein Kreuzungsbauwerk mit der geplanten Linie U5 errichtet werden. Diese Kreuzungen bedingen eine entsprechende Tieflage des S-Bahnsteigs in Ebene -5 in einer Tiefe von 34 m (Bahnsteigoberkante). Beim Umstieg von der Fernbahn in Hochlage zur S-Bahn sind dann mehr als 40 Höhenmeter zu überwinden!

2.9. Wie der Linienverlauf zwischen Dammtorbahnhof und Altona final sein wird, ist derzeit noch nicht klar. Es werden fünf Linienvarianten diskutiert und scheinbar zur Diskussion mit der Stadtgesellschaft freigegeben, wobei jedoch das Gesamtprojekt nicht in Frage gestellt werden darf. Alle fünf Linienverläufe haben ihre Vor- und Nachteile, aber ein Merkmal haben sie alle: Sie liegen in großer Tiefenlage, d.h. die Zugangswege sind lang und bedingen mehr oder minder komplexe Kreuzungsbauwerke mit bestehenden U-Bahnlinien und Sielen. Hier soll nicht über diese Varianten diskutiert werden – das wäre nur Ablenkung –, sondern generell über Sinn und Nutzen des VETs insgesamt.

2.10. Die technisch größte Herausforderung dürfte die Errichtung des sog. Abzweigbauwerks am Kaltenkirchener Platz sein. Dort sollen die aus Osten kommenden S-Bahnlinien einerseits nach Süden zum bestehenden Bahnhof Altona, nach Westen für die neu zu bauende Line S32/S6 nach Lurup/Osdorf und nach Norden zum geplanten Bahnhof Diebsteich ausgefädelt werden. Ferner müssen die S-Bahnlinien von Altona nach Diebsteich/Pinneberg/Kaltenkirchen unter diesem Kreuzungsbauwerk hindurchgeführt werden. Da dies kreuzungsfrei geschehen soll, sind hier dreistöckige **unterirdische Über-/Unterwerfungsbauwerke zu errichten, was eine Baugrube mit bis zu 50 m Tiefe zur Folge hat.**

2.11. Interessant ist auch die Bauversion am Diebsteich. Zum einen gesteht die DB jetzt zu, dass der bisher geplante zweigleisige S-Bahnhof am Diebsteich angesichts der Ausbaupläne (S4 Ost und West) untauglich und ein viergleisiger S-Bahnhof notwendig ist. Das hat Prellbock schon 2019 festgestellt und der DB und dem Senat vorgetragen. Insoweit werden mit diesem Eingeständnis die Kritik und Untersuchungen von Prellbock in der Sache bestätigt. Für die Planung einer viergleisigen S-Bahnstation am Diebsteich wurden durch Ignoranz der Politik vier wichtige Jahre verloren.

2.12. Die VET-S-Bahn-Station Diebsteich soll jetzt in Tieflage errichtet werden, aber nicht unter den Fernbahngleisen, wie es in der MBS lang und breit analysiert wird und wie es unter dem Aspekt Minimierung der Umsteigewege sinnvoll wäre, sondern unter den Fundamenten der Hochhäuser, die das Bahnhofsgebäude abgeben sollen. Dies macht nicht nur die Fundamentierung der Hochhäuser und den Bau der Station unnötig teuer und komplex, sondern erzwingt auch eine **Neuplanung der Hochhäuser wie auch des Bahnhofs-**

vorplatzes. Für dieses Konzept wurde sich vermutlich nur entschieden, damit die DB ungestört an dem Fernbahnhof Diebsteich weiterbauen kann. Denn eine S-Bahnstation unter den Fernbahngleisen hätte nicht nur ein komplett neues Planfeststellungsverfahren für den Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich erfordert – und das scheut die DB wie der Teufel das Weihwasser –, sondern auch eine weitgehende Stilllegung der Fern- und Regionalbahngleise während der Bauzeit der D-Bahnstation, wie der MBS zu entnehmen ist.

2.13. Durch das Konzept, das Bahnhofsgebäude als Public-Private-Partnership (PPP) mit einem Privatinvestor zu errichten, fallen jetzt keine Planänderungen bei der DB an, sondern Investor und Stadt müssen komplett neu planen. Die bisher erfolgte Bürgerbeteiligung ist somit komplett hinfällig, genauso wie der ursprünglich für Ende 2023 geplante Baubeginn der Hochhaustürme! Da aber der VET erst 2040 fertig sein soll und die genaue Lage und Dimension der S-Bahnstation erst im Verlaufe der Detailplanung für die VET festgelegt werden kann, wird es darauf hinauslaufen, dass der Bahnhof Diebsteich ohne ein Bahnhofsgebäude quasi als Haltepunkt mit 3 Bahnsteigen irgendwann zwischen 2028 und 2030 eröffnet wird. Gegen ein solches Szenario haben sich Stadt und Bahn schon 2017 in ihrem „Letter of Intend“ abgesichert. **Und das, was eigentlich einen Bahnhof oder ein wie von der Stadt gewünschtes repräsentatives, großstädtisches Bahnhofsgebäude ausmachen soll, wird 10 Jahre lang ein mickriges Provisorium aus ein paar Containern sein.** Im wahrsten Sinne des Wortes wird es dann die Hundehütte sein, vor der der ehemalige Baudirektor J. Walther immer gewarnt hat. **D.h., die Glitzertürme am Diebsteich werden voraussichtlich nicht vor 2040 eingeweiht werden können. Umso dringlicher ist eine umgehende Sanierung und Modernisierung des bestehenden Bahnhofs Altona!**

2.14. Der Zugang zum Bahnhof Diebsteich wird über Jahre hinweg nur durch eine Großbaustelle möglich sein. Eine Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird nicht möglich sein. Der Zugang zum Haltepunkt Diebsteich wird über lange Zeit hinweg voraussichtlich nur von der beengten Westseite her möglich sein.

2.15. Die Großbaustellen am Dammtor und am Hauptbahnhof sowie in der Binnenalster (U5) werden über mindestens zehn Jahre hinweg den Zugang zur Hamburger Innenstadt massiv erschweren. Dies wird die Hamburger Bevölkerung noch mehr als bisher vom Shoppen in der City abhalten und in der Folge die Handels- und Gewerbebetriebe in der Innenstadt massiv schädigen. Dies wird die Innenstadt als Einkaufstandort weiter schwächen. Das Einkaufspublikum wird in die Hafencity abwandern, spätestens dann, wenn die riesige Einkaufsmeile im Überseequartier fertiggestellt sein wird.

2.16. Gleichmaßen sind die riesigen offenen Baugruben über Jahre hinweg für den Tourismus und für das Image von Hamburg als Kongressstadt abträglich. Das wird sich besonders negativ für die Hotels in der Nähe dieser gigantischen Baustellen sowie für das von den Bauarbeiten betroffene Museum für Kunst und Gewerbe und für das Ohnsorg-Theater und das Schauspielhaus auswirken.

Fazit: Der Bau des VET hat durch die lange Bauzeit, die großen offenen Baugruben und die benötigten Baustelleneinrichtungsflächen eine erhebliche die Stadt zerstörende Wirkung, die die Attraktivität Hamburgs als Touristen- und Einkaufsstadt massiv beeinträchtigt und somit zu einer signifikanten Schwächung des Wirtschaftsstandorts Hamburg führt.

3. Beurteilung aus Fahrgastsicht

3.1. Für die Kunden der S-Bahn bietet das Projekt keinerlei Vorteile, sondern massive Nachteile durch verlängerte Reisezeiten in Folge von längeren Zugangswegen. Es ist ein massiver Unterschied, ob man 7 m hoch auf einen oberirdischen Bahnsteig geht oder vom Straßenniveau aus 35 m tief zum S-Bahnsteig hinabsteigen muss. Die S-Bahnnutzung z.B. für nur eine Station von Schlump zum Dammtor wird zunehmend unattraktiv; die Reisezeit von der Straßenoberfläche bis zum Zielpunkt auf Straßenniveau kann sich gerade bei kurzen Strecken faktisch verdoppeln.

3.2. Tiefgelegene Stationen sind besonders für mobilitätseingeschränkte und ältere Fahrgäste eine zusätzliche Hürde.

3.3. Je tiefer ein S-/U-Bahnstation liegt, desto mehr ist das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigt. Generell gilt, dass das Sicherheitsempfinden auf oberirdischen S-Bahnstationen und -linien besser und das Fahrerlebnis positiver ist als in Tunnelstrecken. Wie sagt Arno Luik: „Der Mensch ist keine Rohrpost.“

3.4. Der VET wird keine neuen S-Bahnlinien beherbergen. Ob sich punktuell der Übergang zu einzelnen U-Bahnlinien verbessert, ist eher fraglich und wird von der finalen Auswahl der Unterwegshalte zwischen Altona und Dammtor abhängen. Auf jeden Fall wird sich am Dammtor der Umstieg von der Fern- und Regionalbahn zur S-Bahn verschlechtern.

3.5. Während der insgesamt 10-15jährigen Bauzeit für den VET wird es zu langandauernden Sperrpausen, massiven Beeinträchtigungen des S- und U-Bahn-, aber auch des Fern- und Regionalverkehrs nicht nur am Hauptbahnhof, sondern im gesamten Dreieck Langenfelde – Altona – Dammtor kommen (siehe MBS S. 18). Von den Beeinträchtigungen sind Fußgänger, Rad- und Autofahrende und natürlich Fahrgäste der Bahn gleichermaßen betroffen. Überlagert wird das noch durch den nach den Plänen des Senats zeitgleichen Bau der U5. Das kann dazu führen, dass **Fahrgäste der Bahn dauerhaft den Rücken kehren und wieder auf das Auto zurückgreifen, was dann wiederum die Zahl an Verkehrsstaus massiv erhöht.**

Fazit: Aus Sicht der reinen S-Bahnnutzenden sowie derer, die von RE- und Fernbahn auf die S-Bahn umsteigen, hat das VET-Projekt keinerlei

Zusatznutzen, eher umgekehrt. Eine wichtige S-Bahn-Strecke wird in den Keller verlegt, Umsteigevorgänge brauchen mehr Zeit.

4. Beurteilung aus ökonomischer Sicht

4.1. Die Baukosten waren interessanterweise bisher nicht Gegenstand der MBS. Es wird lediglich auf die in der Vorläuferstudie, dem sog. Schüssler-Plan, aus 2020 genannten Kosten von 3.967 Mrd. Euro verwiesen. Diese sind natürlich zwischenzeitlich völlig überholt. Daher können die Kosten heute nur in Analogie zum Projekt „2. S-Bahnstammstrecke in München“ mit rd. 9 Mrd. Euro Baukosten (nach neueren Schätzungen sogar 14 Mrd. Euro) und einer schon heute feststehenden Fertigstellungsverzögerung von neun Jahren von 2027 auf 2036 kalkuliert werden. Danach würde das gigantische VET-Projekt erst voraussichtlich 2045 fertig werden, so auch die Auskunft der parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 22.2.23 an Prellbock. Da stellt sich die Frage: Welche Verbesserungen für die Bahnkunden könnten kurzfristig mit 9 Mrd. Euro erreicht werden, wo z.B. die Reaktivierung kurzer Bahnstrecken und die Beseitigung von Engpassstellen im Bestandsnetz an fehlendem Geld scheitern? Bürgerbahn-Denkfabrik hat ausgerechnet, dass sich für nur 1,5 Mrd. Euro die 13 größten Engpassstellen im Bahnnetz der DB beseitigen ließen.

4.2. Angesichts der hohen technischen Komplexität des Projektes ist die Gefahr von unkontrollierbaren Kosten- und Zeitüberschreitungen (siehe Stuttgart 21 oder 2. S-Bahnstammstrecke München) sehr groß. Darauf verweist auch die MBS auf Seite 18.

Fazit: Das VET-Projekt birgt aus technischer und wirtschaftlicher Sicht ein enorm hohes Risiko und sollte zum einen angesichts zahlreicher anderer Bahnprojekte mit einem höheren Nutzen und schnellerer Realisierbarkeit und zum anderen unter dem Aspekt begrenzter Ressourcen nicht weiterverfolgt werden.

5. Beurteilung aus Klimapolitischer Sicht

5.1. Unter Klimaaspekten sind große Bauprojekte generell kritisch zu betrachten. Das gilt besonders für Tunnelprojekte, bei denen besonders viel Beton und Stahl verbaut wird.

5.2. Während der langen Bauzeit werden durch die Baumaschinen viele Treibhausgase (THG) emittiert.

5.3. Eine CO₂ Bilanzierung für das VET-Projekt erfolgt in der MBS nicht. Das ist ein grundlegender Mangel. **Prellbock schätzt die Emissionen allein für den benötigten Beton und Stahl für die VET-Tunnel- und Stationsbauten auf 1,354 Mio. t CO₂eq.** Dies ist eine nicht hinnehmbare Belastung des Hamburger Klimabudgets.

5.4. Die CO₂-Emissionen der VET-Tunnelstrecke im Betrieb (Beleuchtung, Belüftung, Rolltreppen, Fahrstühle, Fahrbetrieb durch die tiefe Lage der Stationen) sind deutlich höher als die einer oberirdischen S-Bahnstrecke.

Fazit: Der VET leistet keinerlei Beitrag zur Erfüllung der Hamburger Klimaschutzziele. Im Gegenteil: Er erschwert das Erreichen dieser Ziele. Seine CO₂-Bilanz dürfte bestenfalls nach 250 Jahren und mehr positiv sein, wenn durch die erwartete Bahnmehrnutzung im RE- und Fernverkehr und daraus hoffentlich folgende Automindernutzung die CO₂-Emissionen während der Bauphase ausgeglichen werden könnten.

6. Abschließende Bewertung

Es gibt weder aus eisenbahntechnischer Sicht – abgesehen von der Auftragsbeschaffung für Spezialtief- und Tunnelbauunternehmen und Tiefbauingenieure – noch städtebaulicher Sicht noch aus Sicht der Fahrgäste – ganz zu schweigen von wirtschaftlichen oder gar klimapolitischen Aspekten – ein tragfähiges Argument dafür, dieses Projekt weiterzuverfolgen. **Mit den für dieses Projekt zu veranschlagenden Investitionsmitteln könnten in ganz Deutschland sämtliche Bahnstrecken elektrifiziert und Engpassstellen beseitigt werden.** Dies würde insgesamt einen höheren Nutzen für das System Bahn und die Fahrgäste bringen.

7. Projektalternativen

Das Hauptaugenmerk bei Investitionen ins Hamburger Eisenbahnnetz muss darauf liegen, die anerkannten Engpassstellen vorrangig zu beseitigen, um eine ausreichende Redundanz für Störfälle sicherzustellen.. Dabei ist die **Verbindungsbahn nur eine der sechs Engpassstellen**, aber bei weitem nicht die problematischste. Drei Großstörfälle in 2022 haben gezeigt, dass die **Achillesferse des Eisenbahnbetriebs in Hamburg die erneuerungsbedürftigen Elbbrücken** sind. Allein diese Sanierungsarbeiten werden bis 2036 ein erhebliches Störpotenzial für den reibungslosen Ablauf des Eisenbahnbetriebs in Hamburg haben.

Das Hauptaugenmerk muss auf folgende Projekte gelegt werden:

- **2. Eisenbahnelbquerung (2. EEQ) im Hamburger Westen** (nicht durch zwei zusätzliche Gleise auf den bestehenden Eisenbahnelbbrücken, wie der Senat propagiert)
- **Zweigleisiger Ausbau der Güterumgebungsbahn** für den Personenverkehr zur Schaffung von Redundanzen zur Verbindungsbahn und zur nachhaltigen Entlastung des Hauptbahnhofs.

- **Bei der Einrichtung eines Taktknotens im D-Takt in Harburg und Altona, so der Vorschlag Prof. Hesse, wäre der VET komplett überflüssig.**
- **Ebenfalls Ausbau des Bahnhofs Elmshorn zu einem Taktknoten im D-Takt** durch Errichtung einer zusätzlichen Bahnsteigkante, damit ein bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen den RE-Linien 6 und 7 nord- wie südgehend möglich ist
- **Inangriffnahme der oberirdischen, kurzfristig umsetzbaren Ausbaumaßnahmen auf der Verbindungsbahn (s.o.)** und dem 6-gleisigen Ausbau des Bahnhofs Dammtor.
- **Sofortige Durchbindung von RE/RB-Zügen am Hauptbahnhof** (siehe Prellbock-Vorschlag vom August 2021).
- **Umgehende Sanierung und Modernisierung des Bahnhofs Altona.** Schließlich ist er ein bahnbetrieblich wichtiger Puffer und der fahrgastfreundlichste Bahnhof Hamburgs.

Es muss verhindert werden, dass ein falsch konzipiertes Bahnhofprojekt Diebsteich ein 9++-Milliarden-Projekt (VET) nach sich zieht, um diesen dysfunktionalen Bahnhof einigermaßen funktionsfähig zu machen. Wir haben hier eine vergleichbare Situation wie bei den sog. Ergänzungsprojekten zu S21 in Stuttgart, mit denen versucht wird, einen bewusst geschaffenen Engpass betriebsfähig zu machen – und das für die gleiche Investitionssumme wie für das Hauptprojekt. In Hamburg ist das Missverhältnis noch krasser! **Zudem muss die massive Schädigung des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Hamburg durch 10-15 Jahre dauernde Tiefbauarbeiten im gesamten Hamburger Innenstadtbereich verhindert werden.**

Prellbock Altona e.V.
www.prellbock-altona.de
Hamburg, Mai 2023

Nachfragen:
Michael Jung über mbj1950@gmx.de

Andreas Müller-Goldenstedt über amuego@gmx.net