

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 Diebsteich – Desaster:
Heilung durch VET-
Monstertunnel ?**

Pressekonferenz Prellbock Altona e.V.
Hamburg, 31.5.2023

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 Problem:

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

heinrail consult

Einleitung – Engpassbereiche Hamburgs



VET

Knoten Hamburg heute



13.02.2020
3



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 Verbindungsbahnentlastungstunnels (VET) mit der Begründung:**
 1. **Integraler Bestandteil des Deutschlandtaktes**
(gem. 3. Zielfahrplan-Entwurf von SMA)
 2. **Lösung der Probleme im Bahnknoten Hamburg**
 3. **Alle Fahrgäste wollen zum Hauptbahnhof**
 4. **VET ist alternativlos**

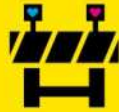


Was umfasst das Projekt Verbindungsbahntentlastungstunnel (VET)?



- **Verbindungsbahn**
 - hochbelastete Strecke zwischen Hbf und Holstenstr
 - Nur **2-gleisig** für Fern-/Regionalverkehr
 - Fast der **gesamte** Fernverkehr Hamburgs **muss** da durch!
- **VET: Heutige S-Bahn auf der Verbindungsbahn wird unter die Erde verlegt**
- **Dadurch werden die oberirdischen S-Bahngleise für Fern-/Regionalverkehr frei => 4-gleisig**





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

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

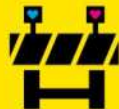
Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt



Stand: Mai 2023

<https://www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de/die-projekte/verbindungsbohrungstunnel.html>



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

- 16 km eingleisige Tunnelröhren mit je 8m Durchmesser
- 5 offene Baugruben mit LxBxT Abmessungen von 220x50x20-40 m für die Stationen
- 3-stöckiges Abzwegbauwerk am Kaltenkirchener Platz mit einer Baugrube 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. m³ Aushub für die offenen Baugruben
- Rd. 1 Mio. m³ 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 m³ Stahlbeton für die Tunnelröhren
- Rd. 300.000 m³ Stahlbeton für die Stationsbauten und die Notausstiegsschächte
- Rd. 100.000 m³ 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

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
Hauptbahnhof	-1	-4.5	-10.0	280	Hachmannplatz + Steintordamm	10	Hbf. nur von Westen her zugänglich Kreuzung U1, U3, U2/U4
Dammtor	-5	-33.5	-9.5	250	Dag-Hammerskjöld Platz + Dammtordamm	5	Komplexes Bauwerk w/ Kreuzung U1 + U5
Sternschanze (*)	-4	-29.5	-5.0	250	Sternschanze + Dänenweg	4	Kreuzung U3, Buswendeplatz, Veloroute
Schlump (*)	-3	-23.5	-3.0	390	Am Schlump/Kl. Schäferkamp + Fruchtallee	5	Wichtige Straßenkreuzung + Bushaltestelle Kreuzung U2/U3
Holstenstraße (*)	-2	-16.5	-10.0	250	Stresemannstraße	4	Sperrung B4
Ahlßenplatz (*)	-2	-15.0	-3.0	250	Augustenburger Straße + Ahlßenplatz	4	
Feldstraße (*)	-2	-18.0	-10.0	280	Feldstraße	4	Kreuzung mit U3
Max-Brauer-Allee (*)	-2	-17.0	-10.0	250	Holstenstraße + Max-Brauer-Allee	4	Wichtige Straßenkreuzung
Altona-Mitte	-1 u. -2	-10.0	-15.0		keine		
Diebsteich	-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!



Kostenschätzungen zum VET

- Ursprünglich Nov 2019: **950 Mio. Euro** - von vornherein unrealistisch
- Schüssler-Studie 2020: **3,067 Mrd. Euro** - definitiv nicht zu halten
- **Realistischer Vergleich: 2. S-Bahnstammstrecke München**
 - ungefähr gleiches Bauvolumen und Bodenbedingungen wie VET
 - ursprünglich 2,5 Mrd, Fertigstellung 2028
 - **Kostensteigerungen bis heute auf 8,5 Mrd. Euro**
 - Fertigstellung + 10 Jahre ca. 2036
 - **Kritiker erwarten Gesamtkosten von 14 Mrd. Euro ***
- ➔ **Dies dürften auch die Gesamtkosten des VET werden!!!**
- **DB weigert sich bisher Kostenschätzung abzugeben: Sei nicht Bestandteil der Machbarkeitsuntersuchung!!!**

(* <https://www.br.de/nachrichten/bayern/zweite-muenchner-s-bahn-stammstrecke-wird-noch-teurer,TZRO55V>)



Klimawirkungen des VET

- **von der DB nicht berechnet** („Nicht Bestandteil einer MBS“)
- **Vorläufige Schätzung Prellbock** auf Basis:
 - Bauvolumenabschätzung von 1.168.500 m³ Stahlbeton
 - spezifische CO₂-Emissionen von Beton und Stahl von 500 kg/CO₂/m³ Beton und 2.200 kg/t Stahl und 300 kg Stahl/m³ Beton
- **Ca. 1,35 Mio. Tonnen CO₂ extra**, die vermeidbar wären (Kalkulation ohne Emissionen der Baumaschinen etc. während der 10-15 jährigen Bauzeit.)
- Trotz des angeblich durch den VET induzierten Bahnmehrverkehr ist das Projekt **frühestens in 250-300 Jahren CO₂-neutral**



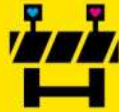
Warum der VET nichts bringt, ja sogar schädlich ist...

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



1. Beurteilung aus Eisenbahntechnischer Sicht: S-Bahn

- **Keine zusätzliche Kapazität für die S-Bahn**
- Überfüllung der S-Bahnsteige am Hbf. nur von Gleis 2+4 auf 1+2 verlagert, bleibt aber erhalten
- Umsteigebeziehungen am Dammtor zwischen Fern-/Regionalbahn und S-Bahn verschlechtern sich drastisch
 - *S-Bahnstation in 34 Meter Tiefe => Höhendifferenz Fernbahn-S-Bahn 41 Meter!*
- **Tiefbahnhöfe haben deutlich höhere Betriebskosten**
(Belichtung, Beleuchtung, Reinigung, Fahrtreppen/Aufzüge, Fahrstrom durch größere Höhenunterschiede)



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. Beurteilung aus Eisenbahntechnischer Sicht: – Fern-/Regionalbahn

- Engpässe Elbbrücken, südl Zuführungen Hbf, Strecke nach Harburg bleiben erhalten
- Keine Redundanz
- Keine neuen Verbindungen
- Zusatzkapazität der Verbindungsbahn wird durch RE/RB-Halte an der Holstenstraße + Sternschanze de facto aufgeessen
- Die volle Kapazität erreicht die neue Verbindungsbahn erst nach Fertigstellung umfangreicher Überwerfungsbauwerke im Bereich Sternbrücke (in Studie nicht enthalten).



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. Aus Stadtentwicklungspolitischer Sicht

- VET schafft keine neuen Verkehrsbeziehungen, verschlechtert teilweise bestehende
- Die Aufgabe/Verlagerung von 2 hochfrequentierten S-Bahnstationen belastet die betroffenen Stadtquartiere
- Die mehr als 10 Jahre dauernden Bauarbeiten belasten die Hamburger City als Wirtschaftsstandort, als Standort für Einkaufen, Freizeit und Tourismus irreparabel
- Die großen offenen Baugruben führen zu massiven Verkehrsbehinderungen für Fußgänger, Radfahrer und auch Autofahrer
 - Diese Wirkungen werden durch den parallelen Bau der U5 verstärkt



3. Aus Fahrgastsicht

- Der VET verschlechtert in den meisten Fällen die Umsteigebeziehungen zwischen Fern- und Regionalverkehr und S-Bahn
- Die extrem tiefe Lage der Stationen in 25-35 Meter :
 - erschwert den Zugang und verlängert die Reisezeiten.
 - erzeugt ein negatives Sicherheitsgefühl
 - ist eine zusätzliche Barriere für mobilitätseingeschränkte Passagiere
- Lange und häufige Sperrpausen während der insgesamt **15-jährigen Bauzeit** schrecken Leute von der Benutzung des SPNV ab
 - **Citytunnel Jungfernstieg für 6,5 Jahre nur eingleisig**
 - **Sperrung von Gleis 1 Hbf. für die S-Bahn für mind. 4 Jahre**



4. Aus ökonomischer Sicht

- **Gesamtbauzeit ca. 15 Jahre, Fertigstellung 2045?**
- Großinvestition mit langer Bauzeit und spätem Nutzen (wenn überhaupt)
 - **hohe unproduktive Kapitalbindung**
- Hohes technisches Risiko durch technisch komplexe Bauwerke
 - **hohes Risiko für Zeit- und Kostenüberschreitungen**
- Mit den hohen Investitionsaufwand lassen sich **andere Engpassbeseitigungsmaßnahmen schneller und effizienter** durchführen



Die VET Machbarkeitsstudie (MBS) selber liefert die besten Argumente gegen den VET:

- Die Vorläufer (=Schüssler-) Studie aus 2020 stellt die Konsequenzen der Umsetzung des VET dar. Hier nennt sie vor allem die **langandauernden Einschränkungen im Hamburger U- und S-Bahnverkehr** sowie im Fern- und Regionalverkehr. Außerdem stellt sie fest, dass der Bau nur durch **bautechnologisch höchst anspruchsvolle Baumaßnahmen** zum Umbau der oberirdischen Gleise, der Tunnelröhren, der U-Bahn Stationen und der Verbindungsgeschosse erfolgen kann. (S.18 MBS)
- Generell zeigt die Auswertung für die einzelnen Trassenvarianten, dass mit Umsetzung des VET die **Nachfrage gegenüber dem Bestand gleichbleibend hoch ist**. Die erweiterte **Betrachtung zusätzlicher Halte für den Regional- und Fernverkehr ändert daran nichts, nur die Auslastungen verlagern sich etwas im Einzelnen**. (S. 366 MBS)

https://suche.transparenz.hamburg.de/?q=Verbindungsbahntlastungstunnel%20Machbarkeitsuntersuchung&sort=publishing_date+desc&limit=20&esq_not_all_versions=true



Weitere substantielle Mängel der Studie:

- **berücksichtigt nicht die parallel laufenden Machbarkeitsstudien zum Ausbau der Güterumgehungsbahn und zur 2. Elbquerung** im Hamburger Westen
- Wesentliche (unangenehme) Kernaussagen zwischen den Zeilen versteckt: z.B. Sperrungen S-Bahn, **Schließung des Museums für Kunst u. Gewerbe für 5 Jahre**
- Umbau der S-Bahngleise der Verbindungsbahn für Fern- und Regionalverkehr nur unvollständig bearbeitet
- Fertigstellung Diebsteich und S32 als Prämissen angenommen → **unrealistisch**
- Gerade **fertiggestellte Bauwerke müssen wieder z.T. abgerissen** oder umgebaut werden (Bahnhof Diebsteich, Brücken Schanzenstraße)
- Studie in **technischer Consultingsprache** verfasst, die es der Politik **unmöglich macht, die technisch wirtschaftlichen Risiken des Projektes richtig zu erfassen**
- Studie unter politischen Gesichtspunkten stark redigiert → Argumentationsbrüche
- Es erfolgt **keine Alternativenbetrachtung des Gesamtprojektes**

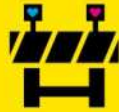


VET ist nicht alternativlos!



Die Alternativen

1. Ertüchtigung der Verbindungsbahn, Ausbau Dammtorbahnhof auf 6 Gleise
2. Bau der 2. Eisenbahnelbquerung
3. Zweigleisiger Ausbau und Öffnung der Güterumgehungsbahn für den SPNV



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. Ertüchtigung der Verbindungsbahn, Ausbau Dammtor

- **Verkürzung der Blockabstände**
 - Einbau moderner Signaltechnik erlaubt Erhöhung der Zugzahl auf **15 pro Stunde/Richtung**
 - das entspricht exakt der versprochenen Kapazitätssteigerung auf der Verbindungsbahn gem. DB
 - Zugfolgezeit von 4min auf Verbindungsbahn **gab's schon in den 80ern**
- Bau eines **zusätzl Einfahrtgleises vor dem Bahnhof Dammtor**
- Bau eines **zusätzl Gleises zw. Lombardsbrücke und Gleis 14 Hbf.**
- **Umwidmung Abstellgleis 35 am Hbf. zu einem Ausfahrtsgleis Richtung Dammtor**
- **Ausbau Dammtorbahnhof auf 6 Gleise** (2 zusätzliche Fernbahngleise aufgeständert am Dag-Hammerskjöld-Platz)



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

Idee: westlicher Bypass für Hamburg



13.02.2020

Eisenbahn-Elbquerung im Westen – Prellbock-Fachgespräch Dr. Carsten Hein

4



2. Elbquerung im Hamburger Westen

➤ Vorteile aus baulicher Sicht

- Kann per TBM von Süden her aufgefahren werden.
Keine offenen Baugruben im Stadtgebiet
- **Nur ca. 3 km Tunnelstrecke für S-Bahn**



2. 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. SLH nach Harburg um 15 min
- Ist zusammen mit der Güterumgebungsbahn Bestandteil eines **künftigen S-Bahn-Ringes**
- Trägt deutlich zur **Entlastung des Hauptbahnhofs** bei


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

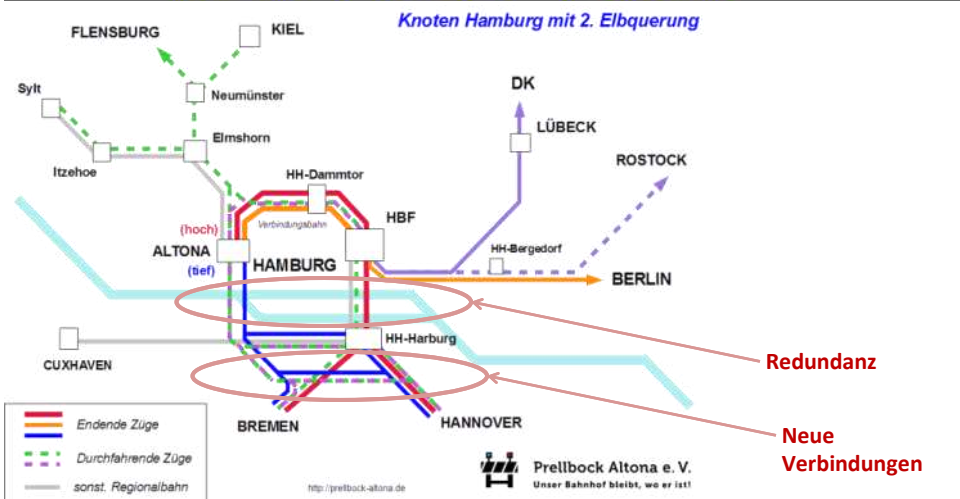
Für starken Umwelt- und Klimaschutz / Für die Verkehrswende zu mehr Schiene / Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

 Prellbock Altona e. V. Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!	Neue westl. Elbquerung	VET
ENGPASSBESEITIGUNG		
 VERBINDUNGSBAHN	JA	JA
 DAMMTOR	JA	JA
 HAUPTBAHNHOF	JA, Ausbau stark zu empfehlen	Ausbau erforderlich
 SÜDL ZUFÜHRUNGEN HBF	JA	Nein
 NORDERELBRÜCKEN	JA	Nein
 SÜDERELBRÜCKEN	JA	Nein
 HARBURG	Ausbau je nach Variante nötig	Nein
 Fahrgastströme am Hbf	JA	Zusätzliche BELASTUNG
 REDUNDANZ	JA	Nein
 NEUE VERBINDUNGEN NEUSTRUKTURIERUNG VERKEHR	JA	Nein

www.prellbock-altona.de


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





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 Güterumgebungsbahn

- Heute nur für Güterverkehr genutzt
 - Wird **ab 2028 frei** (Fertigstellung Fehmarnbeltquerung)
- 1-gleisig, Trasse grösstenteils **bereits auf 2-gleisigen Ausbau ausgelegt**
- **Neue Verbindungen:**
 - durchfahrender Verkehr Ri Elmshorn
 - Regionalbahnen
 - Ringbahn
 - Etc...



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

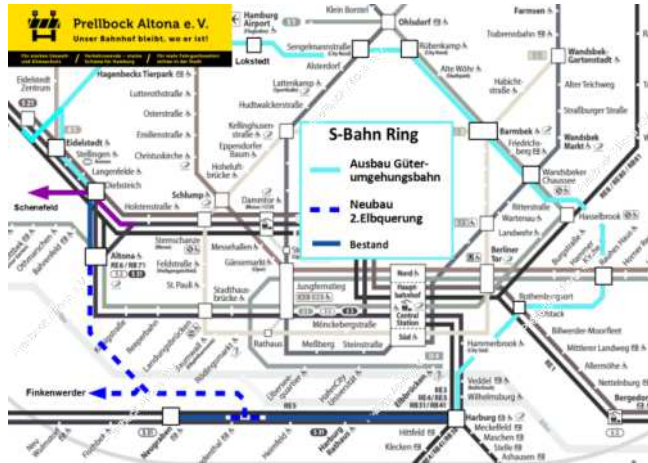


Von Dirk hillbrecht - Eigenes Werk based on OpenStreetMap, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11592106>

 **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

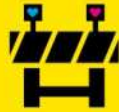
Großer S-Bahn Ring: 2. Elbquerung + GUB



 **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

Back-up



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

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

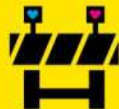
Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

2. Elbquerung im Hamburger Westen (2.EQ)

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 bzw. Fortführung nach Diebsteich.

- ❖ **1. Stufe: Auslegung als S-Bahntunnel, Steigung max. 4%**
- ❖ **Kostensenkende und klimaschonende Option: Umwidmung der östlichen Röhre des A7 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 Schellfischunnel. Fernbahnsteig auf Ebene -1. Fortführung nach Norden und zur Verbindungsbahn.**



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

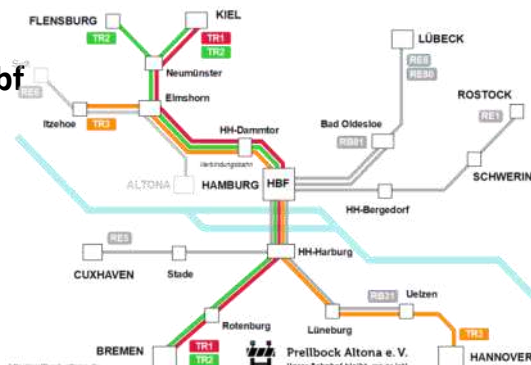
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Weitere Entlastung:

- **Durchbindung der Regionalbahnen am Hbf**
 - **Technisch sofort umsetzbar** - rein politische Entscheidung
 - Vorgestellt von Prellbock auf Pressekonferenz 12.8.2021



<http://prellbock-altona.de>

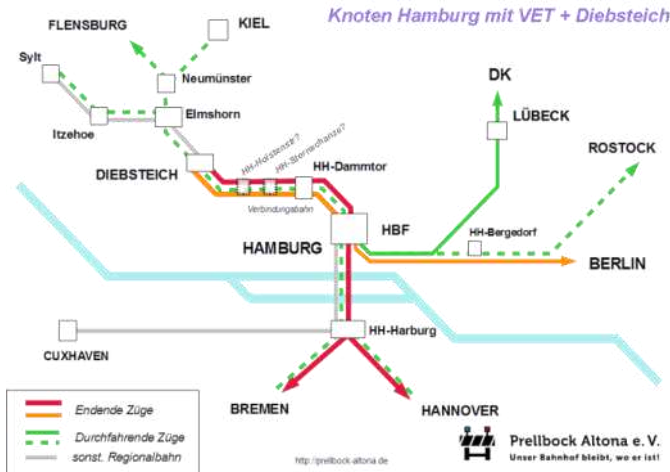
<http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2021/08/PK-TRE-Hbf-Konzept-12.8.2021.pdf>



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





Prellbock Altona e. V.

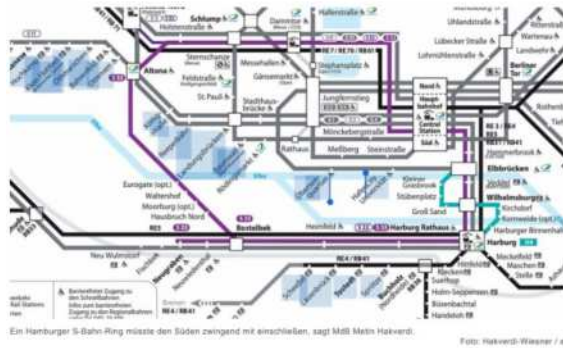
Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt- und Klimaschutz
Für die Verkehrswende zu mehr Schiene
Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

Kleiner S-Bahn Ring
(Vorschlag SPD Harburg)

HAMBURG 11.04.20
Löst ein S-Bahn-Ring Harburgs Verkehrsproblem?

Lars Hansen



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



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

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.



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

Potenzielle Gleisnutzung Hbf mit VET

