

*Zusammengefasste Fragen aus dem  
Plenum der IV#02 vom 04.07.2023*

*Antwort*

**1. Impuls: VET**

Mit welchen Einschränkungen ist während der Bauphase zu rechnen und mit welcher Dauer?

Der Terminplan für die Bauphase sowie die konkreten Auswirkungen werden im Rahmen der weiteren Planungsphasen ermittelt. Die DB ist im Austausch mit Trägern von Schnittstellenprojekten, um mögliche Synergien während der Bauzeit zu nutzen und Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Gibt es eine Abstimmung zu Auswirkungen und Kompatibilitäten der Schienenprojekte?

Es besteht ein enger Austausch zwischen allen Vorhabenträgern, um mögliche Synergien während der Bauzeit zu nutzen und die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Existiert eine Abstimmung der großen Projekte in Hamburg bezgl. der zeitlichen Taktung?

Es besteht ein enger Austausch zwischen allen Vorhabenträgern, um zeitliche Abläufe aufeinander abzustimmen, mögliche Synergien während der Bauzeit zu nutzen und Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Welche Synergien beim Baustellenmanagement sind möglich?

Die Vorhabenträger tauschen sich aus, um zu prüfen, welche Synergien in der Bauphase genutzt werden können – etwa gemeinsame Baugruben. Ein konkretes Konzept wird in Abstimmung mit allen Beteiligten in den kommenden Planungsphasen erarbeitet.

Wie realistisch sind Nahverkehrshalte auf der VBB (bei bestandsfermem VET)?

Die bauliche Realisierbarkeit neuer Regionalverkehrshalte ist durch die vorliegende MBU nachgewiesen worden. Für den Fall der Realisierung einer bestandsfernen Variante werden Regionalverkehrshalte seitens der FHH favorisiert. Im Bedarfsfall werden

	diese im Rahmen der weiteren Planungsphasen weiter untersucht.
Wie sieht es mit der S6-Verknüpfung mit Diebsteich und der Anbindung an Lurup aus?	Die Linienführung der S6 wird im Zuge der anstehenden Vorplanung noch konkretisiert werden.
Wird die S6 erst errichtet, wenn der VET fertiggestellt ist?	Im Rahmen der VET-Planung wird aktuell eine Anbindung der S6 über die Ruhrstraße berücksichtigt. Rein technisch kann die S6 bei dieser Variante weitesten Teils unabhängig vom VET gebaut werden; lediglich die Einfädelung von der Ruhrstraße in das im Zuge des VET zu errichtende „Abzweigbauwerk“ am Kaltenkirchener Platz kann erst nach Fertigstellung des VET erfolgen. Die Projektplanung des VET und der S6 werden hierzu zusammen betrachtet.
Führt der VET zu Verzögerungen bei der S32/S6 (Science City)?	Nach aktuellem Planungsstand ist eine Verzögerung der S32/S6 durch die Planung und Realisierung des VET nicht erkennbar (siehe ergänzend hierzu vorherige Antwort).
Wie ist der Stand der Planung zur Verknüpfung der S6 mit dem Bahnhof Altona bzw. dem mit S-Bahn-Netz?	Die Linienführung der S6 wird im Zuge der anstehenden Vorplanung noch konkretisiert werden.
Was ist der Zeithorizont der Umsetzung bzw. bis wann erfolgt eine Entlastungswirkung?	Ein detaillierter Zeitplan für das Projekt wird im Rahmen der weiteren Planungsphasen erarbeitet.
Ist eine Einbindung der Ergebnisse der MBU VET in die Planung der nördlichen Güterumgehungsbahn und westliche Elbquerung vorgesehen?	Die Machbarkeitsstudien für die Güterumgehungsbahn und die westliche Elbquerung stehen kurz vor ihrem Abschluss. Da die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den VET noch nicht vorlagen, als die zuvor genannten Untersuchungen begonnen haben, konnten die Erkenntnisse dort noch nicht berücksichtigt werden. Sofern die Projekte in die weitere Planung

	überführt werden, wird es auch hier einen Austausch und eine enge Abstimmung mit Schnittstellenprojekten geben.
Ist eine zweite Elbquerung als Alternative zum VET geplant?	Zur Elbquerung wird derzeit eine Machbarkeitsstudie im Auftrag des Bundes erstellt. Es existiert kein alternatives vom Bund vorgeschlagenes Vorhaben zum VET.
Sind die Elbbrücken ein größeres Problem als die Verbindungsbahn?	Zur Sicherstellung der erforderlichen Kapazitäten im Hamburger Schienennetz sind beide Vorhaben gleichermaßen von großer Bedeutung.
Schaffen es zwei weitere Gleise am Dammtor sowie der Bahnhof Altona Alt, den Deutschlandtakt zu gewährleisten?	In einer solchen Variante reicht die Kapazität für das prognostizierte Verkehrsaufkommen in Hamburg und Deutschland nicht aus.
Wie werden die Umsteigeverbindungen/Verknüpfungen gestaltet? Wird es kurze Wege zwischen allen Verkehrsträgern geben?	In den Planungen werden kurze Umsteigeverbindungen und kurze Wege zwischen den Verkehrsträgern angestrebt.
Löst der VET Hamburgs größte Probleme hinsichtlich von Engpässen im Schienenverkehrsnetz?	Vom Bund wurde als Kernelement aus dem Deutschlandtakt für Hamburg der Umbau der Verbindungsbahn mit dem Ziel, die zweigleisige S-Bahnstrecke für den Regional- und Fernverkehr nutzbar zu machen, identifiziert. Damit einher geht das Erfordernis, die bisherige S-Bahntrasse (VET) als maßgeblicher Baustein zur Umsetzung des Deutschlandtakts entsprechend anzupassen. Das Projekt schafft die dafür erforderlichen Kapazitäten in Hamburg.
Ist der VET alternativlos? Was ist bereits entschieden?	siehe Frage zuvor.

Wird es eine Bürgerbeteiligung zum VET geben?

Das Projekt VET wird kommunikativ durch Bürgerinformationen sowie informelle und formelle Bürgerbeteiligung kontinuierlich begleitet. Auch derzeit können Fragen oder Hinweise zum VET-Projekt an die E-Mail [info@mehr-bahn-fuer-hamburg.de](mailto:info@mehr-bahn-fuer-hamburg.de) adressiert werden. Alle Projektinformationen sind ebenso auf der Internetseite [www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de](http://www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de) zu finden.

---

Wird es eine Beteiligung zu den Varianten und dem höchsten Nutzen geben?

Seitens der FHH wird aktuell diskutiert, welche VET-Linien in die nächste Planungsphase überführt werden sollen. Im Abwägungsprozess werden die Rückmeldungen von Landes- und Bezirksbehörden, Bezirkspolitik, Verkehrsunternehmen sowie der Teilnehmer:innen bei den öffentlichen Dialogveranstaltungen der DB berücksichtigt. Die Entscheidung trifft die Hamburgische Bürgerschaft.

---

Warum gab es bisher noch keine Öffentlichkeitsbeteiligung?

Grundsätzlich ist eine formelle Öffentlichkeitsbeteiligung erst mit der Beantragung eines Projekts erforderlich. Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung kann auch vor einer offiziellen Projektbeantragung stattfinden. Das Projekt VET wurde und wird kommunikativ bereits durch Bürgerinformationen und -beteiligungsformate begleitet und wird auch zukünftig weiterhin kontinuierlich informelle und formelle Bürgerbeteiligungen sicherstellen. Neben öffentlichen Sitzungen diverser politischer Gremien sowie der Projekt-Website hat die DB bisher

	<p>bei drei öffentlichen Dialogveranstaltungen zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie informiert und abgefragt, welche Kriterien den Hamburger:innen bei der Wahl der VET-Linie besonders wichtig sind.</p>
<p>Wie sieht das Kosten-Nutzen-Verhältnis des VET aus?</p>	<p>Der VET und der Umbau der Verbindungsbahn sind eine Voraussetzung für den Deutschlandtakt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Deutschlandtakt liegt bei 1,4.</p>
<p>Wie ist die Prognose für den Zug- und Fahrgastzuwachs für die Schiene in Hamburg?</p>	<p>Die Prognose sieht ein Wachstum der Fahrgastzahlen vor. Mit dem Deutschlandtakt fahren vsl. 150 Nah- und Fernverkehrszüge mehr auf der Verbindungsbahn als heute.</p>
<p>Ist die Fahrgastprognose für den VET negativ?</p>	<p>Die Fahrgastzahlen im HVV-Netz ändern sich durch eine Verlegung des S-Bahn-Verkehrs in den VET laut aktueller Prognose nicht. Im Regional- und Fernverkehr wird eine deutliche Steigerung der Zug- und Fahrgastzahlen erwartet.</p>
<p>Wie hoch sind die Kosten des VET?</p>	<p>Die aktuelle geopolitische Lage gebietet ein hohes Maß an Zurückhaltung bei Kostenprognosen für Infrastrukturprojekte. Im Rahmen der kommenden Planungsphasen wird eine valide Kostenschätzung ermittelt.</p>
<p>Werden die Überwerfungsbauwerke für den VET benötigt?</p>	<p>Dies wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft.</p>
<p>Ist eine Planungsbeschleunigung für den VET vorgesehen?</p>	<p>Es können verschiedene Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung vorgesehen werden.</p>
<p>Welche Auswirkungen haben Ersatzkonzepte während des Baus?</p>	<p>Ersatzkonzepte während des Baus dienen dazu, die Auswirkungen der</p>



	Baumaßnahmen möglichst gering zu halten.
Warum wurden folgende Alternativen nicht untersucht? Erweiterung der Bahnsteigkapazität des Hauptbahnhofs sowie oberirdischer Ausbau des HBFs und des Bahnhofs Dammtor?	Mehrere Möglichkeiten sind im Zuge des Deutschlandtaktes seitens des Bundes betrachtet worden.
Sind die fünf Varianten des derzeitigen Planungsentwurfs für den VET gleich schlecht oder gleich gut?	Die VET-Linien liegen in der Gesamtbewertung dicht beieinander, siehe MBU.
Warum ist keine Aufständering für den VET geplant?	Der Bund empfiehlt einen S-Bahn-Tunnel, um die Voraussetzungen für den Deutschlandtakt zu schaffen.
Ist eine Klimaneutralität des Projekts angestrebt?	Der VET befindet sich noch in einer sehr frühen Projektphase. Zahlreiche technische Innovationen sind aktuell im Zulauf, durch die die Emissionen während des Baus vsl. erheblich reduziert werden können. Generell gilt: Auch unter Einbezug der gesamten CO <sub>2</sub> -Emissionen aus Bau und Betrieb von Infrastruktur und Fahrzeugen schneidet die Bahn deutlich günstiger ab als andere motorisierte Verkehrsträger. Das hat das Umwelt-Bundesamt ermittelt (UBA 2011).
Wie sieht die Klimabilanz des VET aus?	Dies wird soweit erforderlich im Rahmen der Umwelterträglichkeitsprüfung ab der Vorplanung ermittelt.
Wie sieht die CO <sub>2</sub> -Bilanz des VETs aus?	Dies wird soweit erforderlich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ab der Vorplanung ermittelt.
Wie ist der Untersuchungsstand von Linien- o. Richtungsbetrieb?	Das Thema wird in der kommenden Planungsphase untersucht.

## 2. Impuls: Aktueller Stand zu Verlegung des Bahnhofs Altona

Gibt es einen Realisierungsträger für die F+R Gleise?	Ja. Die ersten Baufirmen für die Errichtung der Fern- und Regionalbahngleise sind gebunden.
PÄB 21 Weichen veröffentlicht?	Als zuständige Behörde entscheidet das Eisenbahnbundesamt über die Veröffentlichung des Planänderungsbeschlusses (PÄB). Der PÄB ist online einsehbar.
Was wird aus dem kubanischen Restaurant?	Es finden seitens der FHH konstruktive Gespräche mit dem Eigentümer hinsichtlich eines neuen Standorts statt.
Gibt es Einschränkungen für den Schienenverkehr durch den Bau?	Ja. Es gab und es wird auch zukünftig Einschränkungen für den Schienenverkehr während der Bauphase geben. Es wird darauf geachtet, dass die Einschränkungen für den Schienenverkehr auf ein Minimum reduziert bzw. gehalten werden.
Was kostet das Projekt Bahnhof Diebsteich?	Die derzeitige Kostenberechnung für die Bahnhofsverlegung beläuft sich auf rund 548 Millionen Euro.
Wie ist der Stand zum Bahnhofsgebäude?	Informationen zum neuen Empfangsgebäude sind auf der Projektseite der BSW einsehbar <a href="https://www.hamburg.de/verlegung-fern-regionalbahnhof-altona">https://www.hamburg.de/verlegung-fern-regionalbahnhof-altona</a> .
Wie ist der Stand des B-Plans Diebsteich?	Der Bebauungsplan Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 befindet sich im Verfahren. Etwaige notwendige Änderungen werden im weiteren Verfahren geprüft.
Wie ist der Stand zur Barrierefreiheit des Bahnhofs Altona Neu?	Der gesamte Bahnhof Hamburg-Altona (neu) wird barrierefrei. Barrierefreiheit an Bahnstationen umfasst eine Vielzahl von Aspekten - von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Unser

übergeordnetes Ziel ist es, alle einstellungs- und umweltbedingten Barrieren abzubauen, die Reisende an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe am Bahnsystem hindern.

Wie hoch ist die Anzahl der Aufzüge des Bahnhofs Altona Neu?	Es sind pro Bahnsteig ein Aufzug und zwei Rolltreppen vorgesehen. Darüber hinaus sind im Bereich des Portalgebäudes zwei Aufzüge geplant.
Gibt es eine Verschlechterung im Vergleich Bahnhof Altona zum neuen Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona?	Nein, es gibt keine Verschlechterungen. Der neue Bahnhof Hamburg-Altona wird ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt im deutschen Schienenverkehr, sorgt für deutlich bessere Verbindungen für Bahnreisende und trägt so maßgeblich zur Mobilitätswende bei.
Ist ein Moratorium geplant?	Nein.
Wie sieht die CO <sub>2</sub> -Bilanz des Projekts aus?	Für Projekte, die nicht Teil des Bundesverkehrswegeplans sind, wie die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona, gibt es bisher keine Klimafolgenberechnung des Bundes. Für diese Projekte gelten die Empfehlungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes.
Wie ist die Kompatibilität vom neuen Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona mit dem VET? Muss der neue Bahnhof umgebaut werden?	Es ist geplant, die heutigen S-Bahnsteige nach der Inbetriebnahme des VET und der dazugehörigen neuen Station in Altona (Diebsteich) für den Regional- und Fernverkehr zu nutzen. Dafür müssen die Bahnsteige angepasst werden. Für die Planung der neuen unterirdischen S-Bahn-Station findet bereits jetzt ein intensiver Austausch zwischen allen Beteiligten statt, um die Maßnahmen

	bestmöglich aufeinander abzustimmen.
Wie ist der Stand zur Autoreisezuganlage?	Mit der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona zieht auch die Autoverladung nach Hamburg-Eidelstedt um, die Inbetriebnahme ist für 2027 geplant.
Wie ist die Zielsetzung zwischen Infrastrukturentwicklung vs. Stadtentwicklung?	Sowohl Infrastrukturentwicklung als auch Stadtentwicklung müssen in Einklang gebracht werden für eine nachhaltige Mobilitätswende in der FHH.
Reichen die Kapazitäten im neuen Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona, wenn Altona „alt“ mehr Gleise hat?	Ja. Der zukunftsfähige und barrierefreie Durchgangsbahnhof Hamburg-Altona (neu) wird dem Fahrgastzuwachs gerecht und ist damit künftig für den Deutschland-Takt gerüstet.
Können die S-Bahn Gleise zukünftig für Fern-/Regionalzüge genutzt werden? Wie?	Ja. Dafür werden die Bahnsteige angepasst.
Sind die Kapazitäten der Unterführung für die Personenströme ausreichend?	Ja, die Kapazität ist ausreichend. Die Personenunterführung dient als Zugang zu den Bahnsteigen und Verbindung zwischen der Ost- und Westseite.
Kann der bestehende Bahnhof den Deutschlandtakt abwickeln ohne den VET?	Der Bahnhof Altona (alt) ist nicht geeignet für die Umsetzung des Deutschlandtaktes. Der Deutschlandtakt kann nur mit einem Durchgangsbahnhof realisiert werden.
Ist die Unterführung mit 12m Breite zu schmal?	Die Breite der Personenunterführung ist ausreichend. Diese Breiteangaben entsprechen genau der vormals vorhandenen Unterführungsbreite. DB ist daher verpflichtet, diese Breiteangaben wieder zu realisieren.
Können neuere Planungen zur S-Bahn Haltestelle vorgestellt werden?	Detailliertere Planungen zur VET-Station können im Zuge der

	kommenden Planungsphasen vorgestellt werden.
Kann die Ost-West-Verbindung und die Erschließung für Fahrrad und Bus sowie weitere Verkehrsträger vorgestellt werden?	Hierzu gibt es eine laufende Erschließungsplanung vom LSBG, die noch nicht final abgestimmt ist. In diesem Zuge ist es angedacht, die vorbereitete Planung in einer Anliegerversammlung für die Ostseite inkl. der Ost-West-Verbindung vorzustellen. Sobald ein Termin hierfür feststeht, wird zu der Veranstaltung eingeladen.
Weshalb wird die S-Bahn nicht von Beginn an unter den Bahnhof (mit 4 Gleisen) gelegt?	Grund hierfür ist der zeitliche Ablauf: Das Projekt zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona (neu) befindet sich bereits in der Umsetzung, das VET-Projekt befindet sich erst in den ersten Planungsstadien.
Wie ist die Lage der unterirdischen S-Bahn-Station?	Die genaue Lage der unterirdischen S-Bahn-Station wird derzeit noch planerisch ermittelt.
Sind 2 Gleise für den S-Bahn-Betrieb zwischen 2027 und 2040 ausreichend?	Die zwei S-Bahngleise am Bahnhof Hamburg-Altona (neu) werden dem erwarteten Fahrgastaufkommen gerecht.
Besteht die Möglichkeit zu Nachverhandlungen mit dem Investor ProHa?	Mit dem Investor finden konstruktive Gespräche statt.
Wie gelangen Fahrradfahrer und Fußgänger – barrierefrei (z.B. über Kieler Straße) zum Diebsteich?	Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen, die zum neuen Bahnhof führen, werden bis zur Inbetriebnahme des Bahnhofs ausgebaut bzw. erneuert. Die Planung hierfür erfolgt über den LSBG im Auftrag der BVM. Die Vorgaben für Barrierefreiheit werden entsprechend der gültigen Regelwerke und Richtlinien in der laufenden Planung berücksichtigt. Neue Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur am

	Diebstech werden mit dem Anspruch der Barrierefreiheit geplant und u.a. taktile Elemente eingesetzt.
Der Lärm durch die S-Bahn hat zugenommen. Was ist die Ursache?	Der berechnete Vorbelastungspegel – also vor Baubeginn am Diebstech – durch den Schienenverkehr und der in den letzten 6 Monaten tagsüber durchschnittlich gemessene Pegel an der Messstation am Diebstech unterscheiden sich nicht. Aus den erhobenen Daten kann demnach insgesamt keine Veränderung der Schallbelastung festgestellt werden.
Wie ist der Stand zum Bahnhofsgebäude? Zeitschiene und Provisorien?	Die Projektpartner stehen hierzu im engen Austausch. Aktuell kann keine Aussage zur Zeitschiene getroffen werden.
Welche Maßnahmen werden ergriffen um das Potenzial vom Bahnhof Diebstech für Fuß, Fahrrad und Bus-Verbindungen zu entfalten?	Im Zuge der Erschließungsplanung wird die Wegführung und Erreichbarkeit zum neuen Bahnhof Hamburg-Altona überplant und Ziele im Sinne der Mobilitätswende verfolgt. Im Rahmen der Überplanung werden verschiedene Varianten der Fuß-, Fahrrad- und Bus-Verbindungen untersucht. Entsprechende Maßnahmen befinden sich derzeit in Abstimmung.
Ist die Wegführung von den Bahnsteigen zu den Bussen überdacht?	Die Personenunterführung, die Bahnhofshalle und große Teile des Bahnhofsvorplatzes sind überdacht. Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen, die den Bahnhof umgeben, sind nicht überdacht. Hochfrequentierte Bushaltestellen werden regelhaft mit Fahrgastunterständen ausgestattet.
Wie sind die aktuellen Planungsstände (S-Bahn Haltestelle)?	Die S-Bahnstation Diebstech befindet sich seit Oktober 2022 im Bau. (Nachtrag zur Veranstaltung: Die

Inbetriebnahme ist für August 2024 geplant.)

Ist es vorgesehen die S-Bahn in Zukunft in den Untergrund zu verlagern? Damit verbunden eine Umnutzung des S-Bahnsteigs zu einem Fernverkehrssteig?

Ja, dies ist vorgesehen. Aus Sicht der DB Netz AG steht der Verlagerung des S-Bahnhofs in die Tieflage nichts im Wege. Sollte der S-Bahnverkehr über den VET geführt werden, können die bisher für den S-Bahnverkehr geführten Gleise in Hochlage für den Fern- und Regionalverkehr durch Umbauten im Zuge des VET-Projekts berücksichtigt und geplant werden.

#### **Neuigkeiten/Infos oder neue Entwicklungen zum Themenkreis aus dem Plenum für alle?**

Wie wird mit Störungsfällen im Betrieb umgegangen?

Störungsfälle werden im Zuge der Realisierungsarbeiten versucht zu vermeiden, können jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Ist der Betrieb der Güterumgehungsbahn mit Personenzügen mit dem Bau der Autoreisezuganlage Eidelstedt sowie dem neuen Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona kompatibel?

Die Projekte sind kompatibel.

Warum wird während der Sommerferien der gesamte City-Tunnel gesperrt?

Verkehrsärmere Zeiten werden genutzt, um notwendige Instandhaltungs-/Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten sowie Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen.

Im Verständigungspapier steht, dass Bahnhof Altona-Neu die doppelte Kapazität des Bahnhofs Altona haben wird?

Siehe Verständigungspapier und bestehende Planungen auf der Website des Dialogforums.