DIALOG FORUM SCHIENE HAMBURG-ALTONA

4. Informationsveranstaltung | 10. November 2026

Ablauf

DIALOG FORUM SCHIENE HAMBURG-ALTONA

16:00 Uhr	**Begrüßung**
16:15 Uhr	**Aktueller Stand des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona** DB InfraGO AG
16:30 Uhr	**Abschlusspräsentation Machbarkeitsuntersuchung „Nördliche Güterumgehungsbahn“** TTK
17:00 Uhr	**Infomarkt mit fünf Themenständen**
18:30 Uhr	**Abschlussreflexion und Verabschiedung**
19:00 Uhr	**Ende der Veranstaltung**

Infomarkt mit fünf Themenständen

DIALOG FORUM SCHIENE HAMBURG-ALTONA

	Themenstand	Betreuung	Raum
1	**Aktueller Stand des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona**	**DB**	Raum 106
2	**Machbarkeitsuntersuchung „Nördliche Güterumgehungsbahn“**	**TTK / Dialogforum**	Kollegiensaal
3	**VCD-Konzepte zur Anbindung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona**	**VCD**	Kollegiensaal
4	**Bahnhofsumfeld S-Bahnhof Altona / Busbahnhof Altona**	**LIG**	Raum 106
5	**Gastbeitrag: Städtebauliche Potenziale entlang der Güterumgehungsbahn**	**HCU**	Kollegiensaal

DIALOG FORUM SCHIENE HAMBURG-ALTONA

Aktueller Stand des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona

DB InfraGO AG

DB InfraGO

Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona

Dialogforum Schiene Hamburg-Altona

10.11.2026 | Hamburg



Inhaltsverzeichnis

1. Rückblick Sommersperrpause 2026 und Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks Altona
2. Aktueller Stand der Bautätigkeiten
3. Ausblick auf die Meilensteine bis zur Gesamt-Inbetriebnahme

Rückblick

Sommersperrpause und Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks Altona im August 2026

Sommersperrpause und Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks im August 2026



25 Tage Sperrzeit vom 19.07. bis 12.08.2026



Bis zu 15 Bauunternehmen im Baufeld zwischen Altona und Langenfelde



Inbetriebnahme des neues elektronischen Stellwerks Altona



Anpassung der Stellwerke Langenfelde, Altona S-Bahn, Eidelstedt



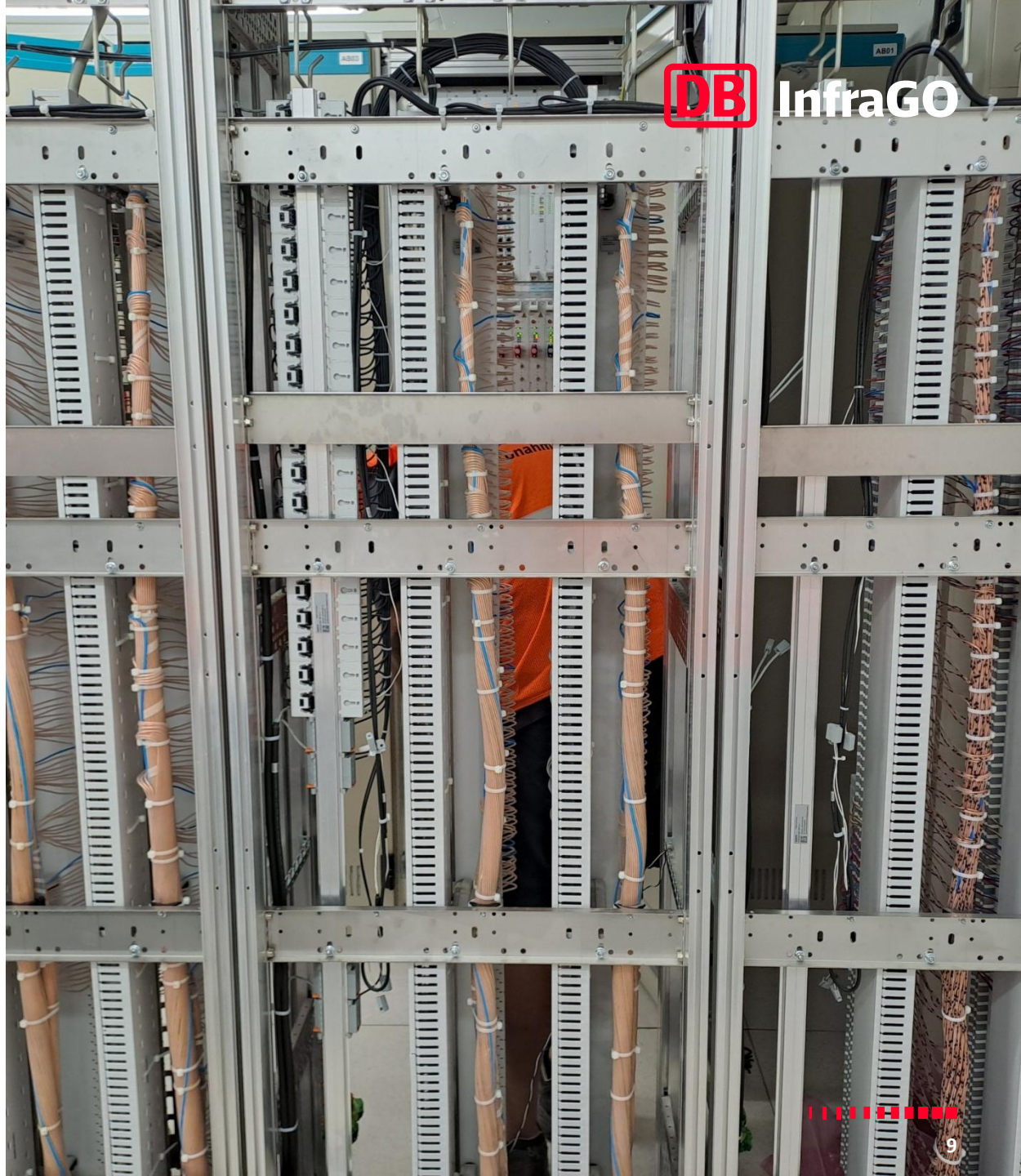
Rückbau des Kreuzungsbauwerks Langenfelde inkl. Rückbau von Gleisen und Weichen



Anpassung des bauzeitlichen Spurplans mit Außerbetriebnahme der Bestandsanlagen

Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks Altona

- Erweiterung des bestehenden Stellwerks von 1995
- Schrittweise Übernahme weiterer Stellwerksbereiche im Zuge des Baufortschritts: Ab Ende 2029 Steuerung der gesamten Leit- und Sicherungstechnik auf der Verbindungsbahn zwischen Altona und dem Hauptbahnhof
- Bereits für die Einführung des europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS vorbereitet (ETCS-ready)
- Erstmaliger Einsatz des Kombinationssignalsystems (Ks) in Altona
- Ks-Signale vereinen Haupt- und Vorsignalfunktionen in einem Signalschirm
- Geringere Störanfälligkeit und effizienterer Bahnbetrieb durch moderne Signaltechnik



Aktueller Stand der Bautätigkeiten

- Eisenbahnüberführung Plöner Straße
- Portalgebäude
- Personenunterführung
- Fernbahnsteige

Neubau der Eisenbahnüberführung Plöner Straße

Eisenbahnüberführung besteht aus drei Brückenabschnitten:

— Westlicher Abschnitt (Schleswiger Straße): Steinbogenbrücke, Rückbau im September 2026

— Mittlerer Abschnitt: Stahlbetonbogenbrücke

— Östlicher Abschnitt: Stahlbrücke

Bauablauf:

— Mai 2027: Fertigstellung des westlichen Brückenabschnitts als neues Rahmenbauwerk

— Unterführung für den motorisierten Verkehr gesperrt, Fuß- und Radverkehr weiterhin möglich

— Vollsperrung der Eisenbahnüberführung voraussichtlich im Oktober 2027; Ersatzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit geplant



Fakten EÜ Plöner Straße
Länge: ca. 18 m
Breite: ca. 60 m
Nutzungsdauer: über 100 Jahre

Portalgebäude schafft zweiten barrierefreien Bahnhofszugang

- Auf der Westseite entsteht das Portalgebäude, welches einen zweiten barrierefreien Zugang zum Bahnhof ermöglicht.
- Der Vorplatz auf der Seite der Schleswiger Straße wird begrünt und mit Sitzgelegenheiten sowie Fahrradparkmöglichkeiten ausgestattet.
- Durch das Portalgebäude gelangen Reisende über eine Treppe oder barrierefrei mithilfe von zwei Aufzügen in den Bahnhof.
- Das Dach des Gebäudes besteht aus einer umweltfreundlichen Holzkonstruktion und wird begrünt. Darüber hinaus gelangt durch eine Deckenöffnung Tageslicht in die Personenunterführung.
- Fertigstellung des Rohbaus vsl. in Q1/2027



Portalgebäude schafft zweiten barrierefreien Bahnhofszugang



Copyright: C.F. Møller Architects

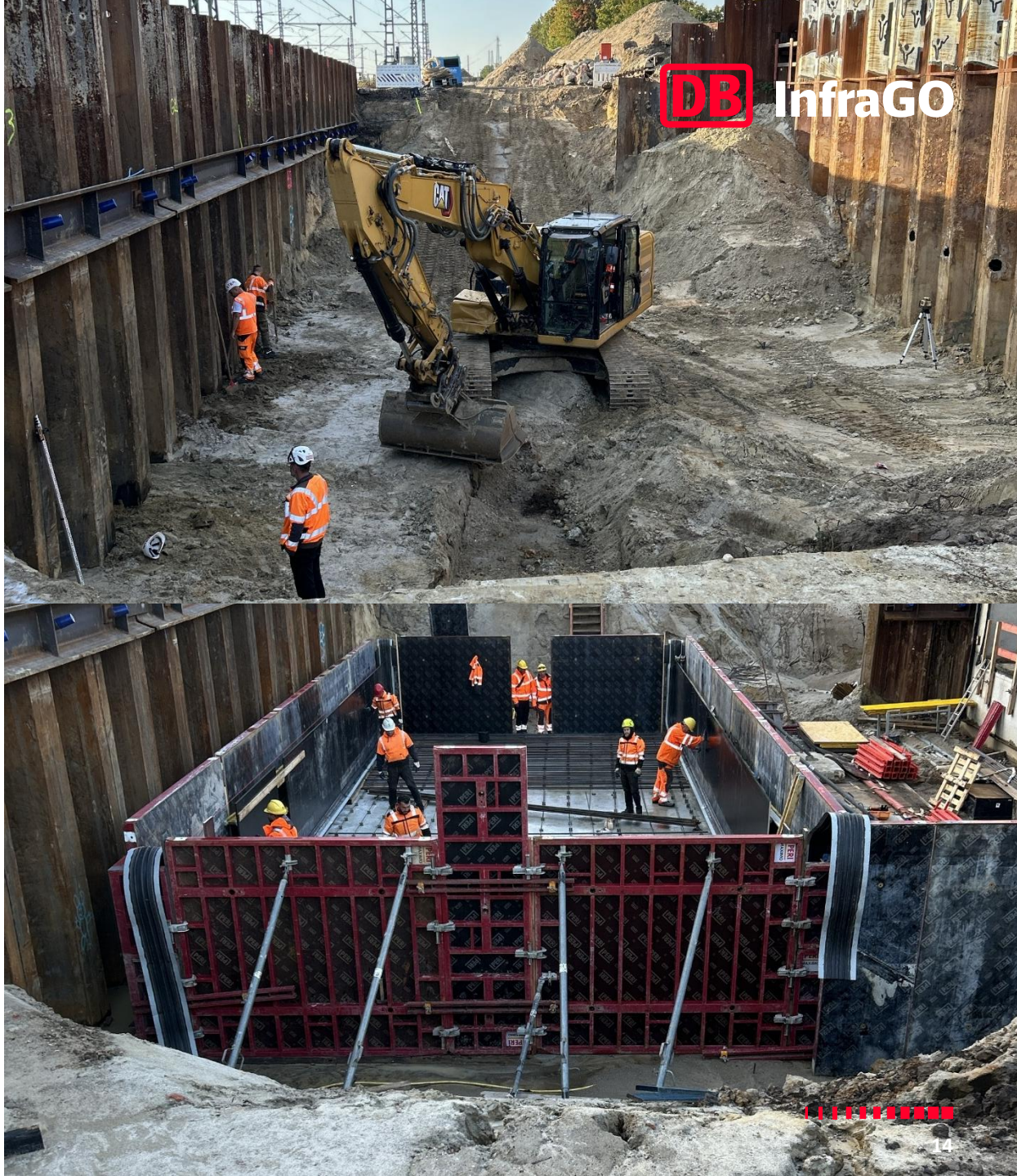

Copyright: C.F. Møller Architects

Personenunterführung mit barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen

- Neue Personenunterführung verbindet künftig Ost- und Westseite am Diebsteich
- Barrierefreie Erschließung aller Bahnsteige: Aufzüge und Fahrtreppen für komfortablen Zugang
- Gewerbe- und Aufenthaltsflächen schaffen zusätzliche Aufenthaltsqualität
- Eröffnung gemeinsam mit der Gesamt-Inbetriebnahme des Projekts

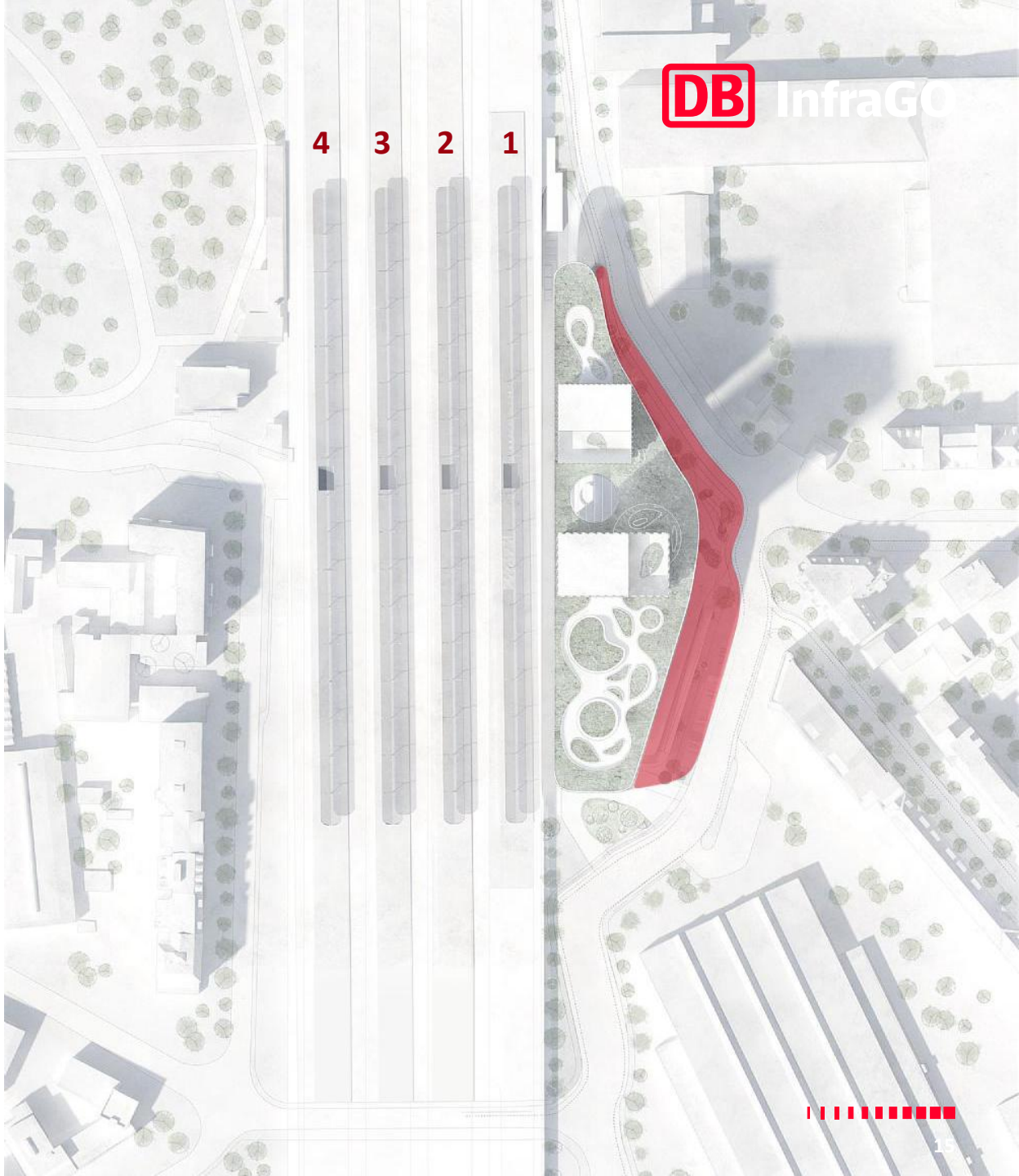
Baufortschritt Personenunterführung

- Insgesamt 12 Baublöcke, Bau erfolgt abschnittsweise
- Fertiggestellt: Blöcke 1–3 und 12
- Derzeit im Bau: Blöcke 4, 5, 6, 10 und 11
- Verbleibende Blöcke folgen in den nächsten Bauabschnitten



Bau der Fernbahnsteige

- Zunächst entsteht Bahnsteig 4, der Ende 2027 fertiggestellt werden soll. Anschließend folgen die Bahnsteige 2 und 3.
- Die drei Fernbahnsteige werden mit einer Nutzlänge von je 410 m, trassierungsbedingt mit einer Breite von 11,68 m und einer Nennhöhe 76 cm errichtet.
- Die Bahnsteigkanten werden konventionell mit Stahlbeton-Fertigteilen hergestellt.
- Die Bauleistungen bis Juli 2028 (Inbetriebnahme Bauzustand 4a) sind vergeben. Die Ausschreibung der Bauleistungen für die Folgejahre ab Juli 2028 erfolgt Ende 2026.



Bau des ersten Fernbahnsteigs schreitet voran

- Bahnsteigarbeiten seit 2026, Fertigstellung bis August 2027
- Gleisbau Gleise 7 und 8 von Mai bis August 2027
- Fertigstellung der Bahnsteigkanten, Bahnsteigdachfundamente und Verfüllung bis August 2027
- Oberleitungs- und Sicherungstechnikarbeiten ab August 2027
- Errichtung des Bahnsteigdachs ab August 2027
- Inbetriebnahme der Gleise Ende Oktober 2027





Vorgezogene Leistungen im Bereich des Bahnsteigs 2

- Personenunterführung bis September 2027: Herstellung von Bodenplatte, Wänden, Decke und Treppenaufgängen (Blöcke 4, 5 sowie teilweise 6)
- Ab Frühjahr 2027: Start der Oberleitungsarbeiten mit Aufstellung der ersten Masten im laufenden S-Bahn-Betrieb
- Vorbereitung Sperrzeit Herbst 2027: Kabelzugarbeiten entlang der Strecke
- Erdbau Bahnsteigbereich: Teilweise Herstellung des Planums
- Erdbau Bereich Holstenkampbrücke u.a.: Dammbau und Einbau von Tiefenentwässerungen



Ausblick auf die Meilensteine bis zur Gesamt-Inbetriebnahme

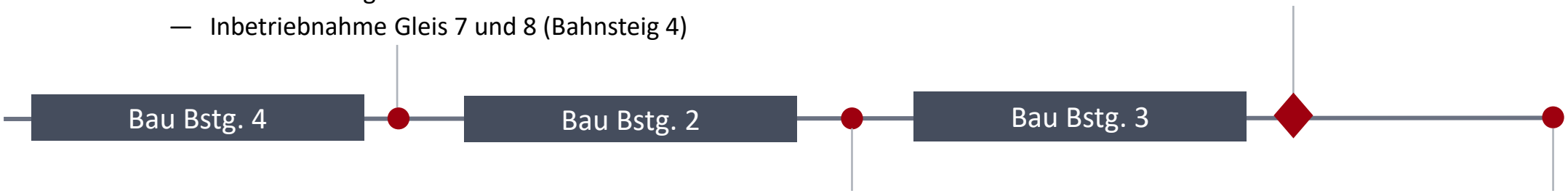
Meilensteine zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona bis zur Gesamt-Inbetriebnahme im Jahr 2029

IBN Bz3a: 24.09. - 22.10.2027

- Bauzeitlicher Verbau
- Rückbau/Umverlegung der Oberleitungsanlagen
- Einbau div. Weichen
- Anschwenkung der Bauweichen
- Inbetriebnahme Gleis 7 und 8 (Bahnsteig 4)

IBN Bz5a: Q4/2029

Inbetriebnahme aller Fernbahnsteige mit Gesamtinbetriebnahme des Bahnhofs Hamburg-Altona



IBN Bz4a: 26.05. - 23.06.2028

- Rückbau / Umverlegung der Oberleitungsanlagen
- Herstellen Kabelquerungen
- Rückbau div. Gleise
- Inbetriebnahme Gleis 3 und 4 (Bahnsteig 2)

IBN Bz6a: Q4/2030

- Neubau der Weichen (W) 358, 321, 331
- Anschluss Gleis 8
- Neubau Maste und Speiseleitung

Bz = Bauzustand IBN = Inbetriebnahme

Danke!

Projektwebsite: Bahnprojekt Hamburg-Altona
Kontakt: info@bahnprojekt-hamburg-altona.de
Copyright Bilder und Video: DB InfraGO AG

DIALOG FORUM SCHIENE HAMBURG-ALTONA

Abschlusspräsentation Machbarkeitsuntersuchung „Nördliche Güterumgehungsbahn“

TTK

Machbarkeitsuntersuchung zur nördlichen Güterumgehungsbahn (nGUB)

Abschlusspräsentation



Informationsveranstaltung des Dialogforums Schiene Hamburg-Altona

10.11.2026

Gliederung

1. Auftrag
2. Szenarien
3. Fazit und Handlungsempfehlung



Auftrag

Im Verlauf des Projektes wurden einzelne Szenarien verworfen, verändert oder ergänzt.

Ursprünglicher Auftrag

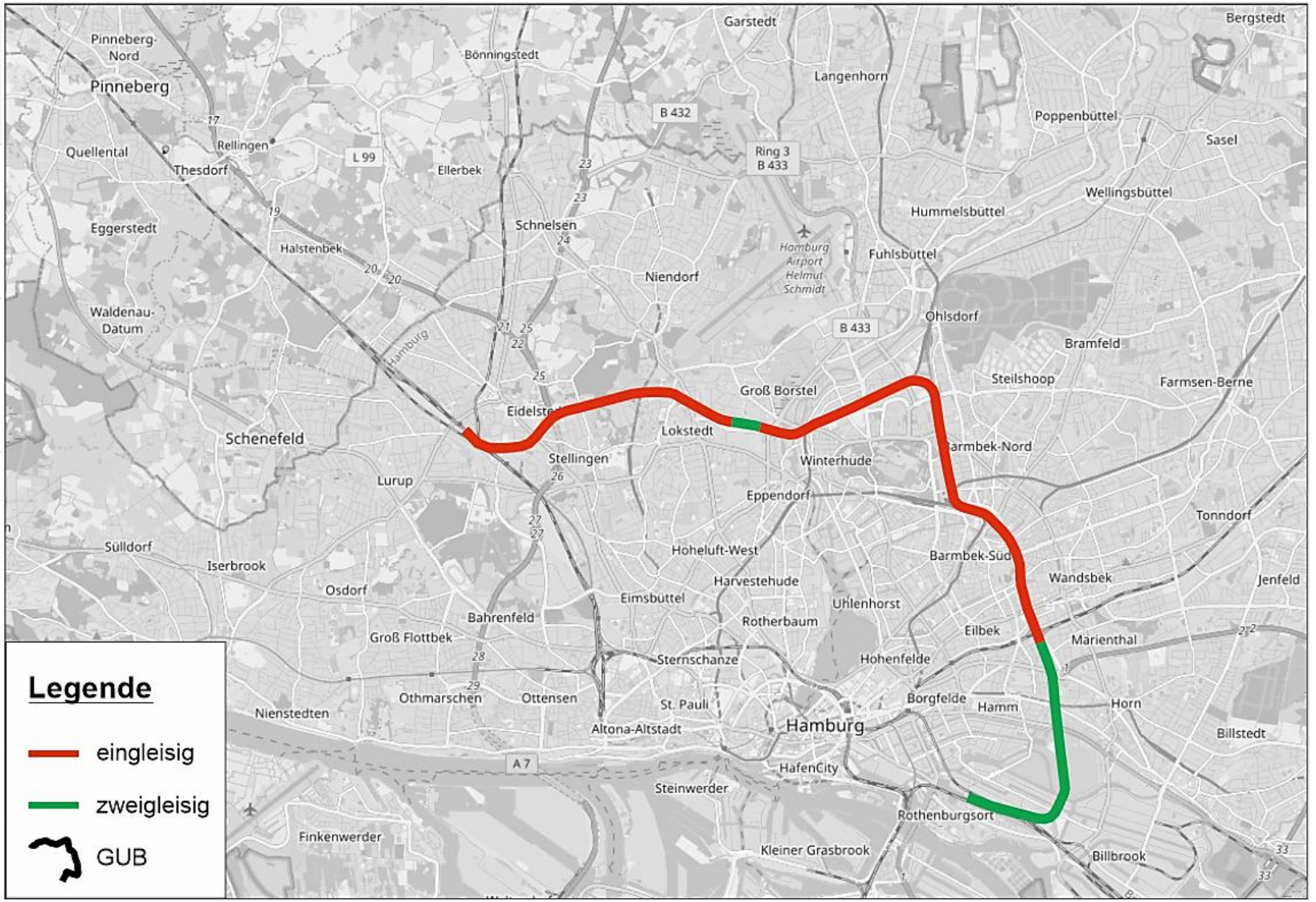
- Ein 20-Minuten-RB-Takt in einer Linie zwischen Harburg – Rothenburgsort – Horn – Wandsbek – Barmbek – City Nord – Lokstedt – Eidelstedt – Altona-Nord/Ottensen – Blankenese
- Ein durchgehender, mindestens S-Bahn-ähnlicher, Betrieb mit Einbindung in das bestehende Netz, u.a. an den Verknüpfungspunkten Eidelstedt/Diebsteich, Sengelmannstraße/Barmbek (Durchbindung zur S1 / S11), Wandsbeker Chaussee (Verbindung zur U1), „Ostkreuz“ (Verknüpfung mit S4 Ost) und Elbbrücken/Veddel (Verknüpfung mit S3) oder Harburg. Eine Verbindungskurve zwischen S Diebsteich/Altona-Neu und der nGUB zur Ermöglichung eines Ringverkehrs wird empfohlen und ist zu prüfen.
- Eine Machbarkeitsstudie soll für die Infrastruktur neben einer reinen Vollbahn- und S-Bahn auch Mischlösungen in Form 2-System-Technik enthalten.
- Prüfung des 2-gleisigen Ausbaus der nördlichen Güterumgehungsbahn (nGUB)

Ergänzungen

- Aktualisierung von Szenario 2 mit dem neuen S-Bahn Netz
- Berechnung des NKI für ausgewählte Szenarien

nGUB – eingleisige und zweigleisige Abschnitte im Bestand

Länge	20,7 km; davon 15,5 km eingleisig und 5,2 km zweigleisig
Strecken-Nr.	1234
Aktuelle Nutzung	Schienengüterverkehr, Betriebsfahrten / Leerreisezüge



Szenarien

Szenario 1: Halbring

Szenario 2

- Ringbahn
- Als Nachtrag: mit neuem S-Bahn-Netz und anderem Takt

Szenario 3

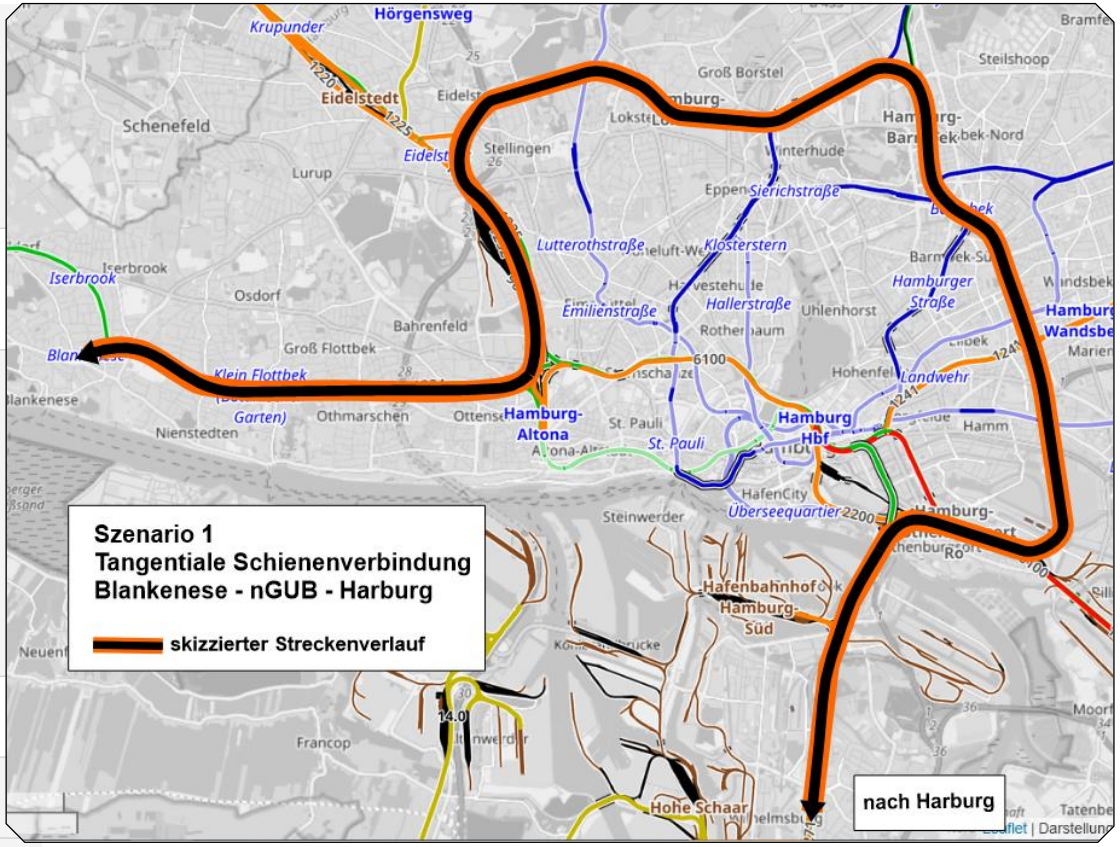
- **SB (S-Bahn)**
  - bis Barmbek
  - bis Rothenburgsort-Süd
- **RB (Regionalbahn)**
  - bis Barmbek
  - bis Rothenburgsort-Süd
- **RB+ (Regionalbahn mit S-Bahn-ähnlicher Erschließung)**

Auch eine Kombination der Szenarien 2 und 3-SB bis Barmbek wurde untersucht

Im Verlauf des Projektes wurden einzelne Szenarien verworfen, verändert oder ergänzt.

Szenario 1: Halbring

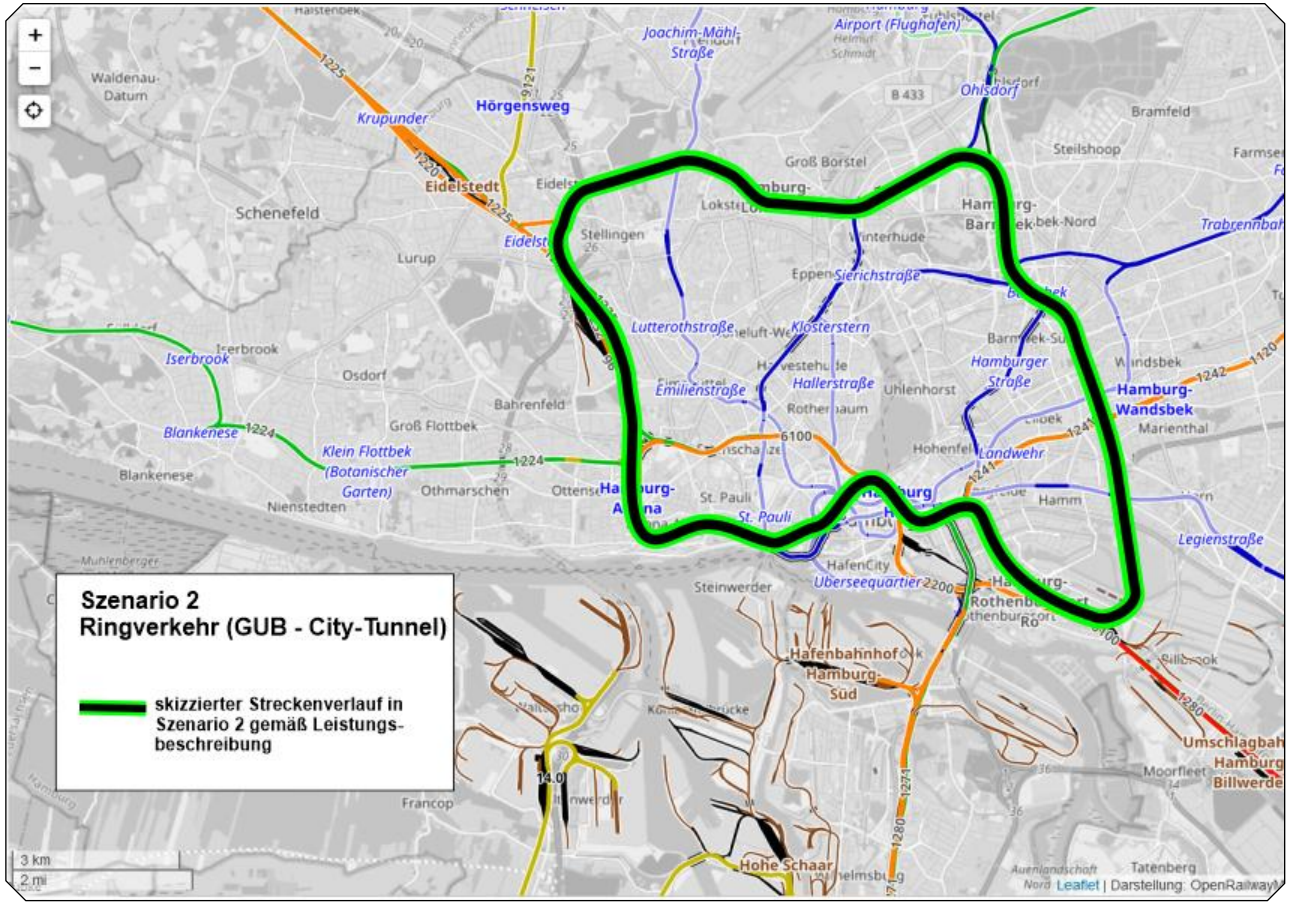
Typ	S-Bahn oder Regionalbahn (beide Systeme möglich) → Aufgrund der besseren Feinerschließung wurde die S-Bahn-Variante empfohlen (+45 % Potential ggü. der Regionalbahn)
S-Bahn Haltestellen	20 (davon **7 neu** & **3 erweitert**)
Verlauf	**Blankenese** – Hochkamp – Klein Flottbek – Othmarschen – Bahrenfeld – Othmarschen – Ottensen Altona Neu – Langenfelde – Stellingen – Eidelstedt Ost – Hagendeel – Lokstedt – Tarpenbekstr. – Alsterdorf – Sengelmannstr. – Rübenkamp – Barmbek – Rothenburgsort Süd – **Elbbrücken**
Takt	30 Minuten
Streckenlänge	33 km
Probleme	Teure, aufwendige Infrastruktur erforderlich Kapazitätsengpässe in Richtung Harburg und Blankenese Bahnsteighöhe für Barrierefreiheit. Kompatibilitäts-probleme zwischen S-Bahn und Vollbahn auf der nGUB; Vorschlag des Gutachters: Gleisverschlingung

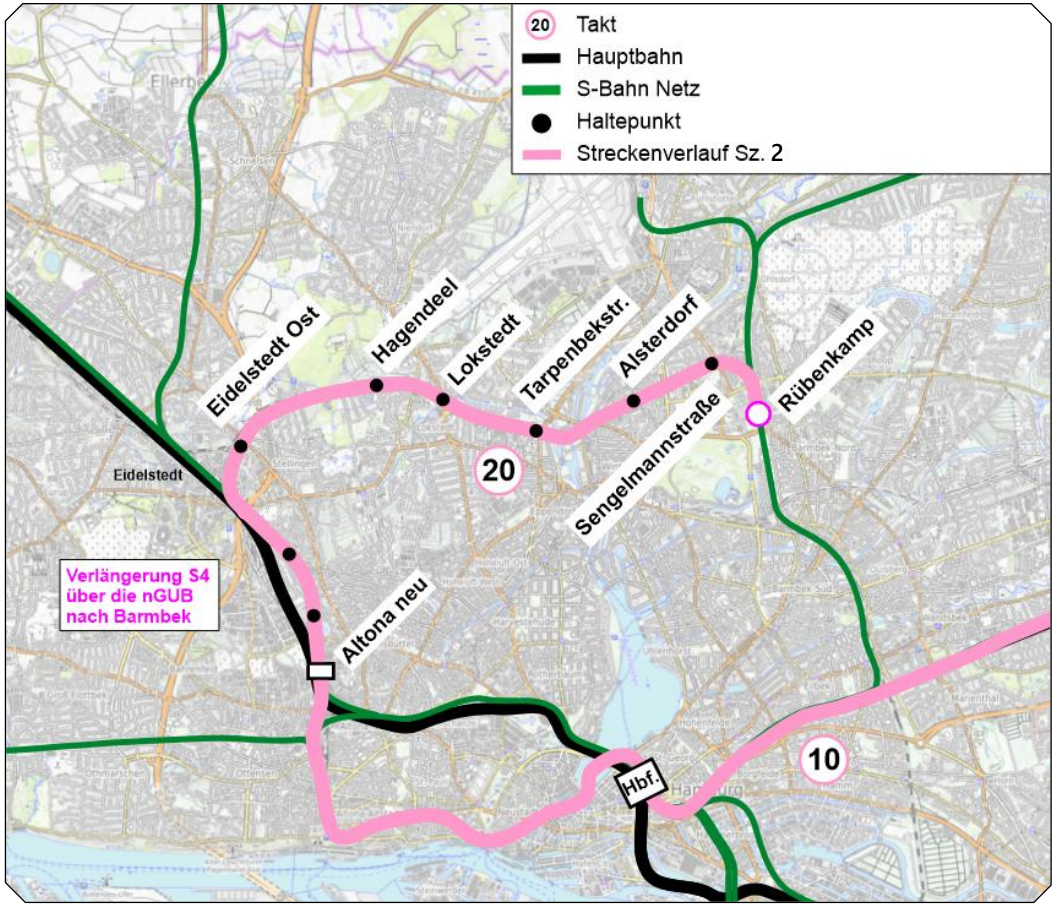


Fazit:

- Nach der Voranalyse verworfen und in der weiteren Fahrplan- und Nachfrageuntersuchung nicht berücksichtigt.

Szenario 2 - Ringbahn



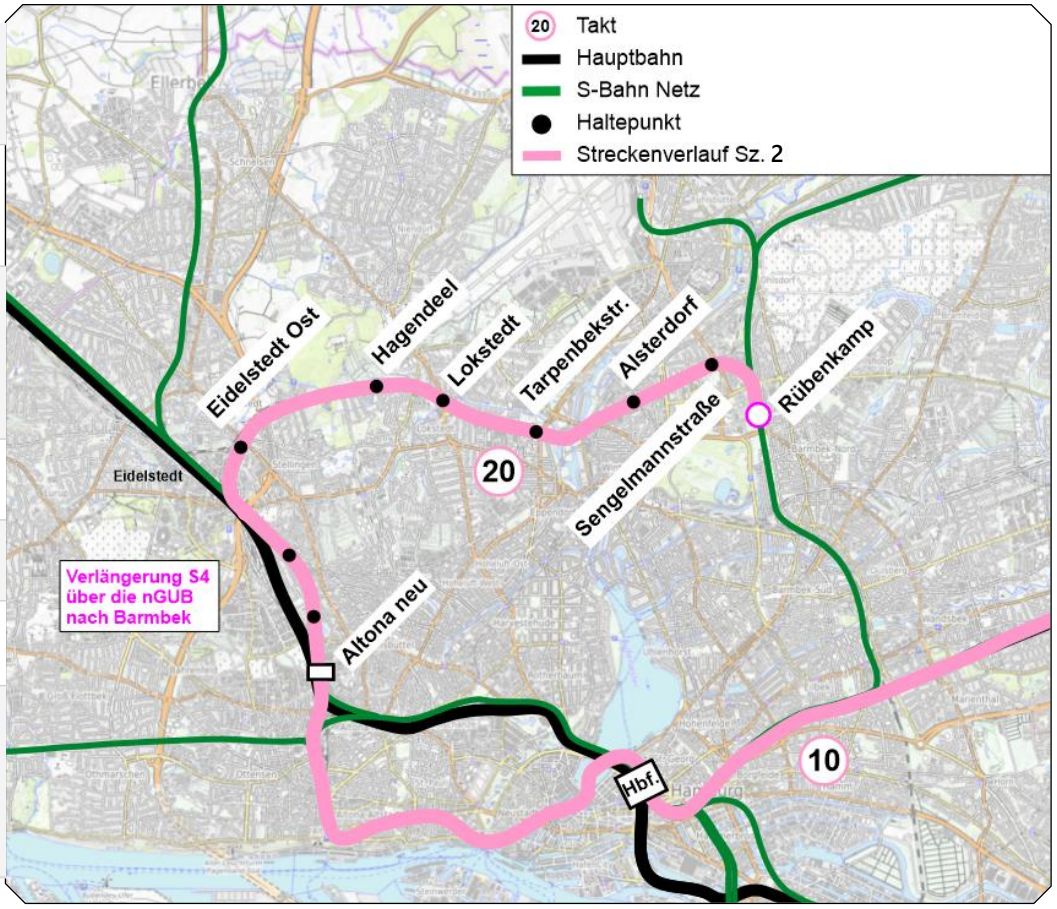


Laut Auftrag sollte möglichst eine Ringlinie geprüft werden

Nach Prüfung vom Gutachter wurde für Szenario 2 jedoch ein Ringbruch in Rübenkamp empfohlen

Szenario 2: Ringbahn im 20-Minuten-Takt

Typ	S-Bahn, als Verlängerung der S4 (der Ring wird betrieblich in Rübenkamp gebrochen)
S-Bahn Haltestellen	ab Altona Neu: 10 (davon **6 neu** & **1 erweitert**)
Verlauf	**Altona Neu** – Langenfelde – Stellingen – Eidelstedt Ost – Hagendeel – Lokstedt – Tarpenbekstr. – Alsterdorf – Sengelmannstr. – **Rübenkamp**
Takt	20 Minuten (auf der nGUB)
Streckenlänge	ab Altona Neu: 12,8 km
Kompatibilität	mit neuem S-Bahn Netz kompatibel
Probleme	Bahnsteighöhe für Barrierefreiheit. Kompatibilitäts-probleme zwischen S-Bahn und Vollbahn auf der nGUB; Vorschlag des Gutachters: Gleisverschlingung

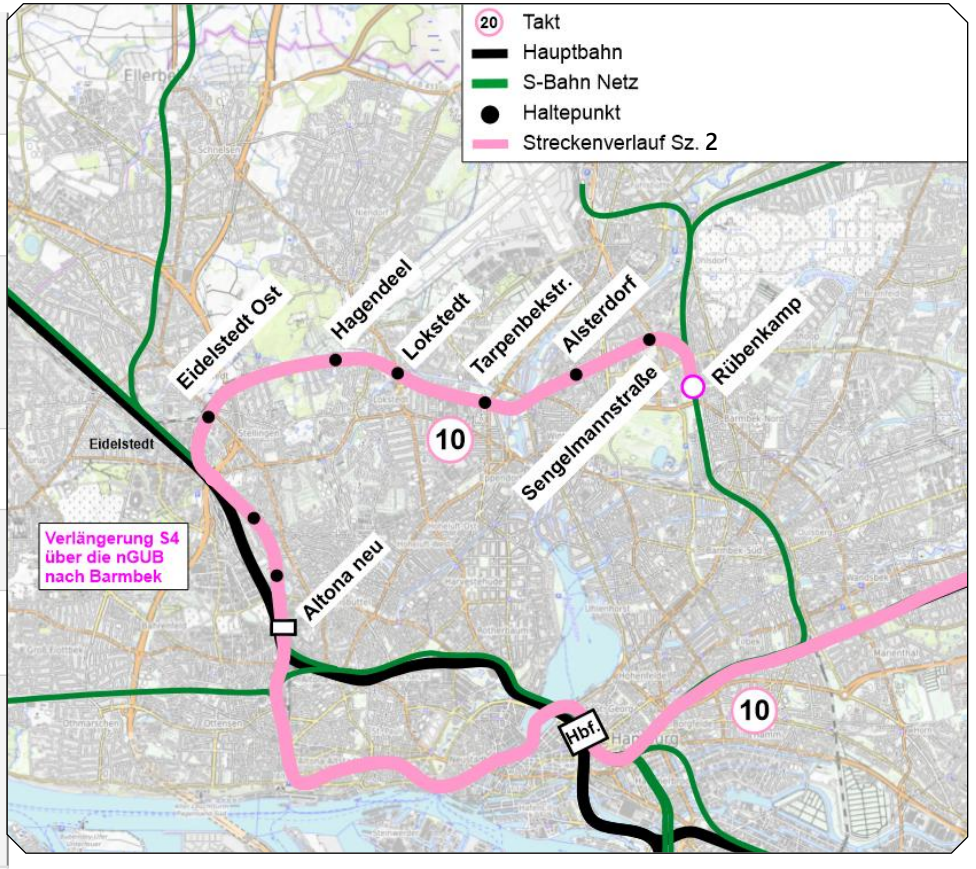


Fazit:

- Unter den angesetzten Annahmen gesamtwirtschaftlich nicht vorteilhaft (NKI = 0,69)
- Variante vom Gutachter nicht empfohlen

Szenario 2: Ringbahn im 10-Minuten-Takt (Nachtrag)

Typ	S-Bahn, als Verlängerung der S4 (der Ring wird betrieblich in Rübenkamp gebrochen)
S-Bahn Haltestellen	ab Altona Neu: 10 (davon **6 neu** & **1 erweitert**)
Verlauf	**Altona Neu** – Langenfelde – Stellingen – Eidelstedt Ost – Hagendeel – Lokstedt – Tarpenbekstr. – Alsterdorf – Sengelmannstr. – **Rübenkamp**
Takt	10 Minuten
Streckenlänge	ab Altona Neu: 12,8 km
Kompatibilität	mit neuem S-Bahn Netz kompatibel
Probleme	Bahnsteighöhe für Barrierefreiheit. Kompatibilitäts-probleme zwischen S-Bahn und Vollbahn auf der nGUB; Vorschlag des Gutachters: Gleisverschlingung

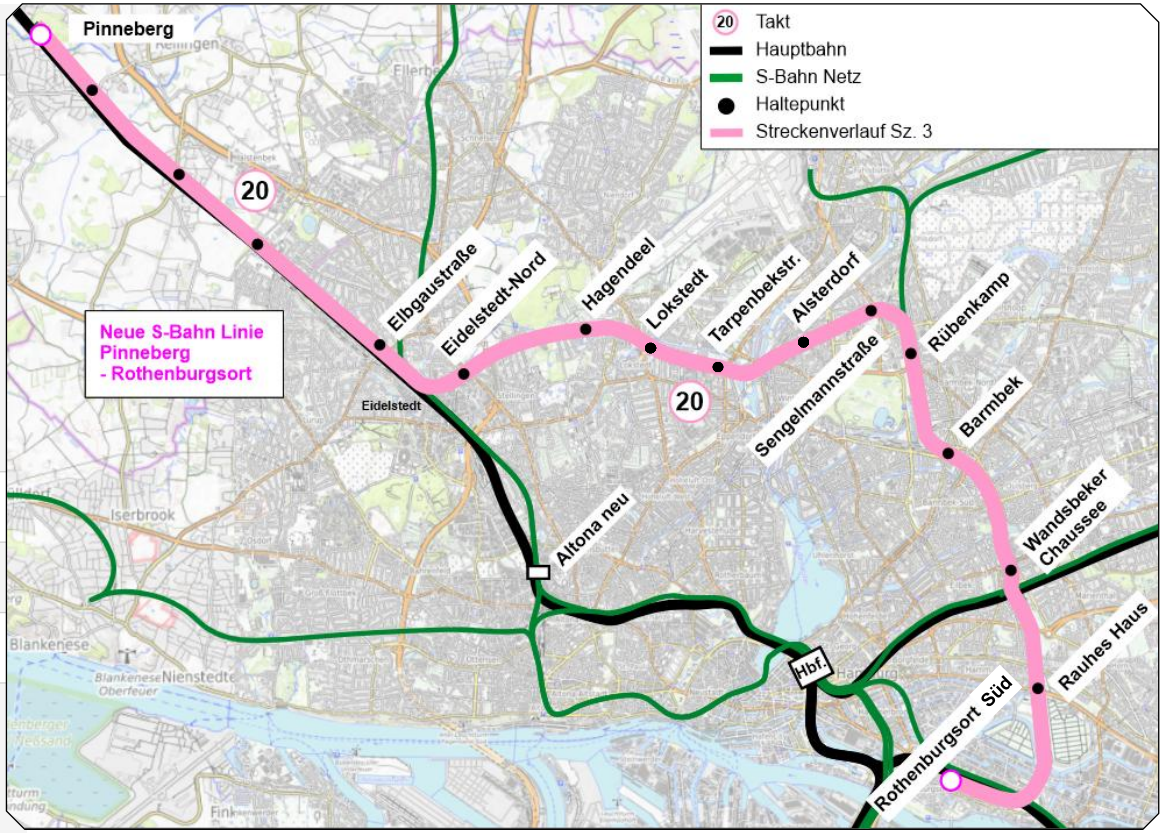


Fazit:

- Die Taktverdoppelung erhöht die Betriebskosten deutlich, erhöht die zus. Nachfrage aber nur geringfügig
- Der NKI verbessert sich leicht, bleibt aber mit 0,71 unter 1,0
- Variante vom Gutachter nicht empfohlen

Szenario 3: SB (tangentiale Verbindung SH <-> HH)

Typ	S-Bahn im 20-Minuten-Takt
S-Bahn Haltestellen	16 (davon **8 neu** & **3 erweitert**)
Verlauf	**Pinneberg** – Thesdorf – Halstenbek – Krupunder – Elbgaustraße – Eidelstedt Nord – Hagendeel – Lokstedt – Tarpenbekstr. – Alsterdorf – Sengelmannstr. – Rübenkamp – Barmbek – Wandsbeker Chaussee – Rauhes Haus – **Rothenburgsort Süd**
Takt	20 Minuten
Streckenlänge	28,5 km
Kompatibilität	mit neuem S-Bahn Netz kompatibel
Probleme	Bahnsteighöhe für Barrierefreiheit. Kompatibilitäts-probleme zwischen S-Bahn und Vollbahn auf der nGUB; Vorschlag des Gutachters: Gleisverschlingung

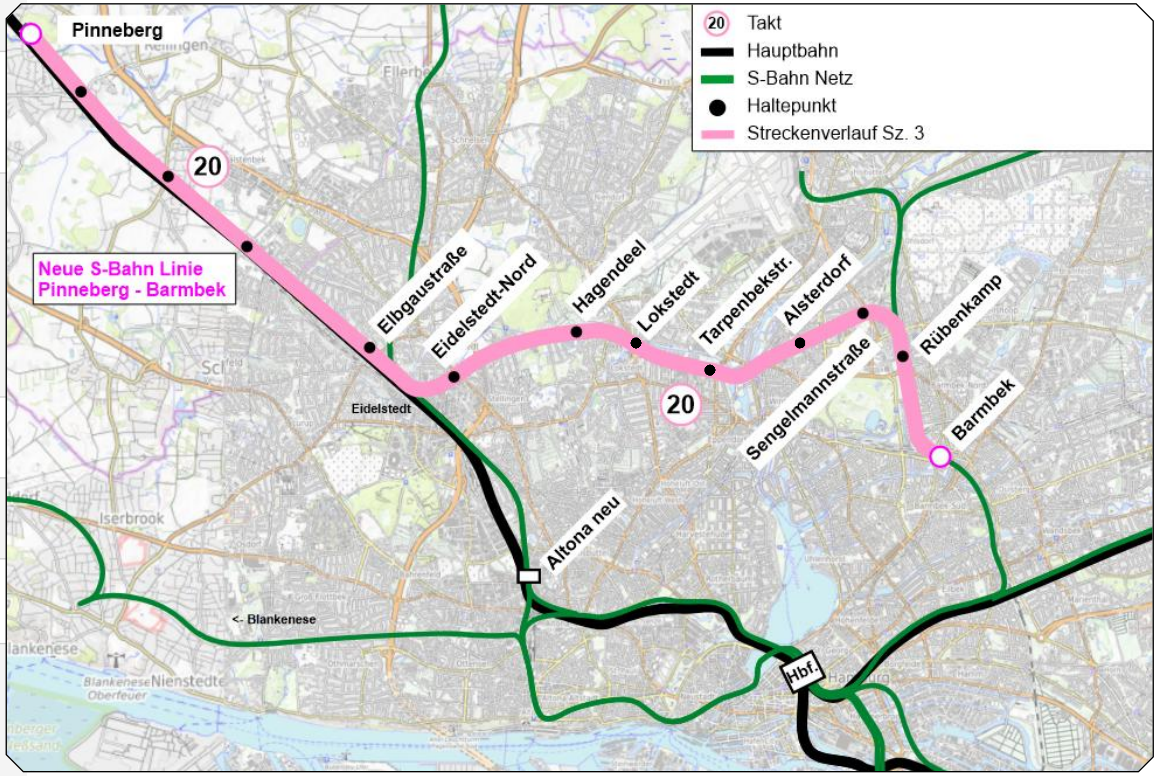


Fazit:

- Die S-Bahn bietet gute Feinerschließung und hohe Nachfrage, ist aber mit hohen Betriebskosten verbunden.
- Vor Untersuchung der NKV-/I-Wert verworfen
- Variante vom Gutachter nicht empfohlen

Szenario 3: SB Vorstufe Barmbek (tangentiale Verbindung SH <-> HH)

Typ	S-Bahn im 20-Minuten-Takt
S-Bahn Haltestellen	13 (davon **6 neu** & **2 erweitert**)
Verlauf	**Pinneberg** – Thesdorf – Halstenbek – Krupunder – Elbgaustraße – Eidelstedt Nord – Hagendeel – Lokstedt – Tarpenbekstr. – Alsterdorf – Sengelmannstr. – Rübenkamp – **Barmbek**
Takt	20 Minuten
Streckenlänge	18,9 km
Kompatibilität	mit neuem S-Bahn Netz kompatibel
Probleme	Bahnsteighöhe für Barrierefreiheit. Kompatibilitäts-probleme zwischen S-Bahn und Vollbahn auf der nGUB; Vorschlag des Gutachters: Gleisverschlingung

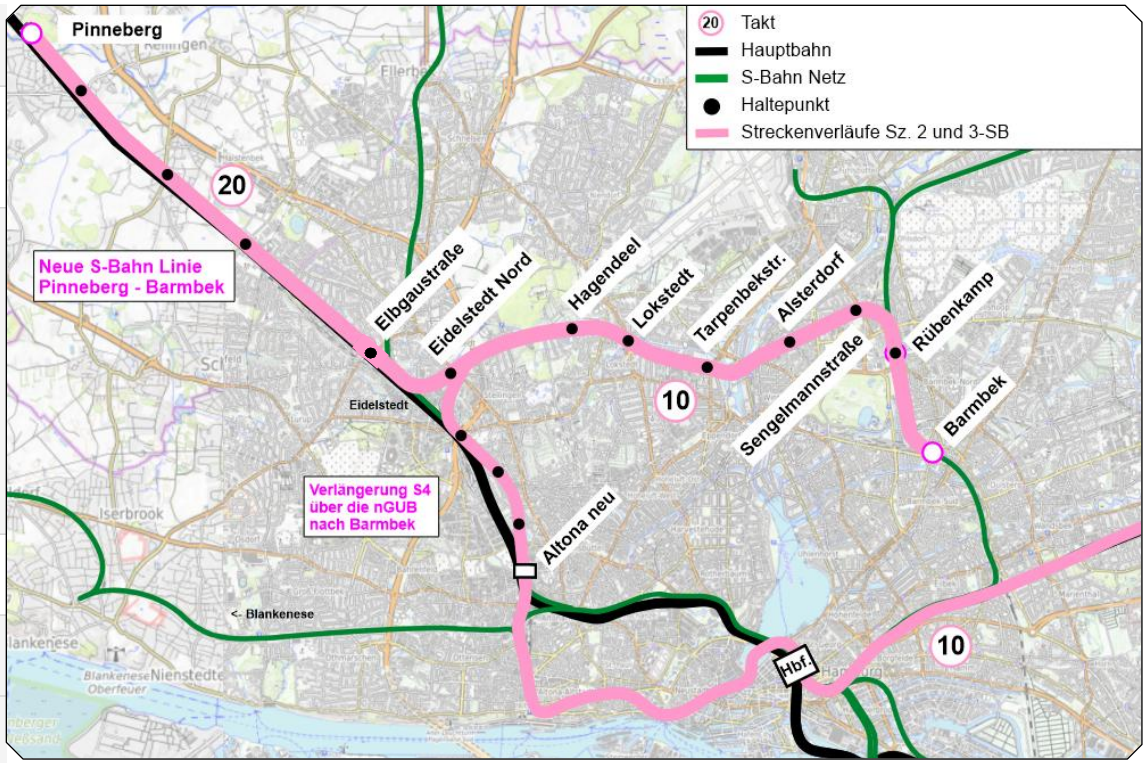


Fazit:

- Die Barmbek-Vorstufe ist gesamtwirtschaftlich knapp vorteilhaft (NKI = 1,03)
- Die S-Bahn bietet gute Feinerschließung und hohe Nachfrage, ist aber mit hohen Betriebskosten verbunden.
- Variante vom Gutachter nicht empfohlen

Szenario 2+3: SB bis Barmbek

Typ	S-Bahn
S-Bahn Haltestellen	ab Altona Neu: 17 (davon **7 neu** & **2 erweitert**)
Verläufe	**Sz. 3-SB: Pinneberg** – Thesdorf – Halstenbek – Krupunder – Elbgaustraße – Eidelstedt Nord – **Sz. 2: Altona Neu** – Langenfelde – Stellingen – Eidelstedt Ost – **Beide Sz.:** Hagendeel – Lokstedt – Tarpenbekstr. - Alsterdorf – Sengelmannstr. – Rübenkamp – **Barmbek**
Takt	beide Sz. jeweils 20 Minuten → 10 Min. auf der nGUB
Streckenlänge	34 km (Sz. 2 ab Altona Neu + Sz. 3 ab Pinneberg)
Probleme	Bahnsteighöhe für Barrierefreiheit. Kompatibilitäts-probleme zwischen S-Bahn und Vollbahn auf der nGUB; Vorschlag des Gutachters: Gleisverschlingung

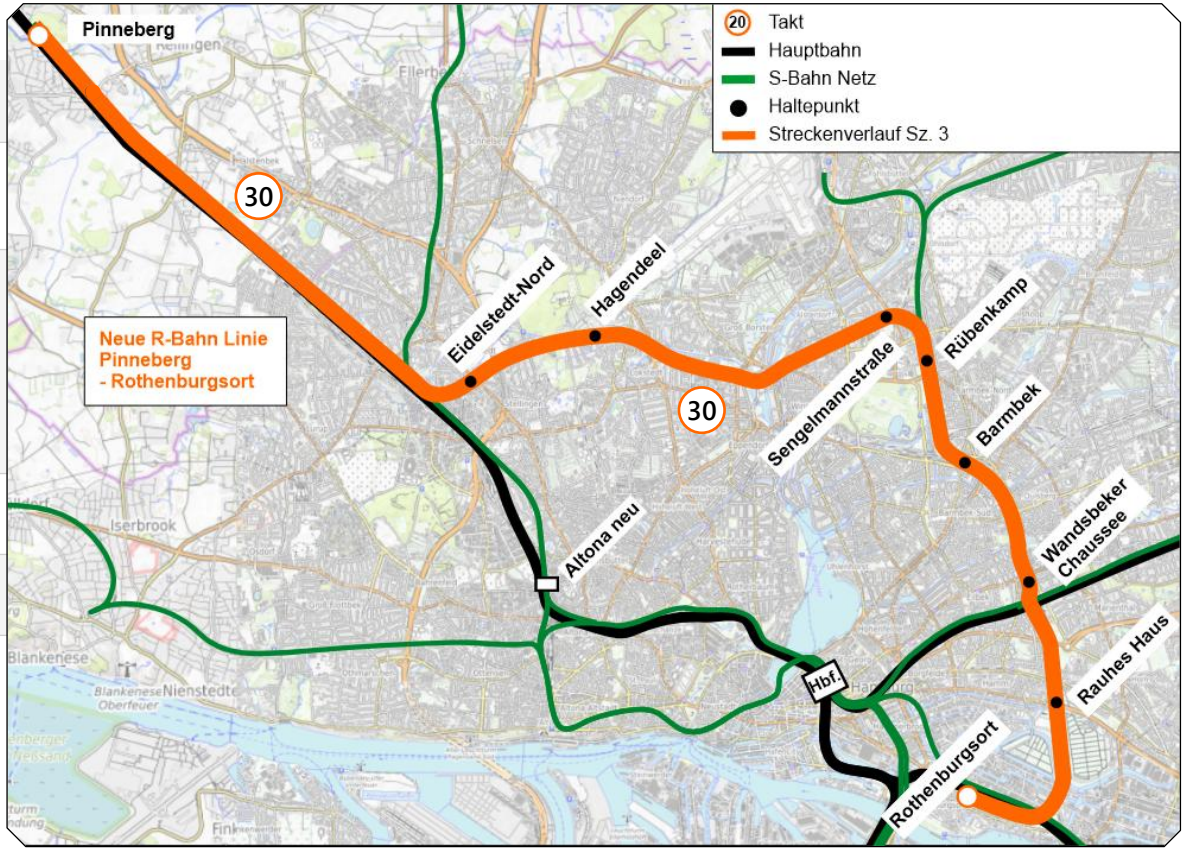


Fazit:

- Höchste Nachfrage
- unverhältnismäßig hohe Kosten
- Vor Untersuchung der NKI-Wert verworfen
- Variante vom Gutachter nicht empfohlen

Szenario 3: RB (tangentiale Verbindung SH <-> HH)

Typ	Regionalbahn
Haltestellen	9 (davon **4 neu** & **3 erweitert**)
Verlauf	**Pinneberg** – Eidelstedt Nord – Hagendeel – Sengelmannstr. – Rübenkamp – Barmbek – Wandsbeker Chaussee – Rauhes Haus – **Rothenburgsort**
Takt	30 Minuten
Streckenlänge	28,5 km

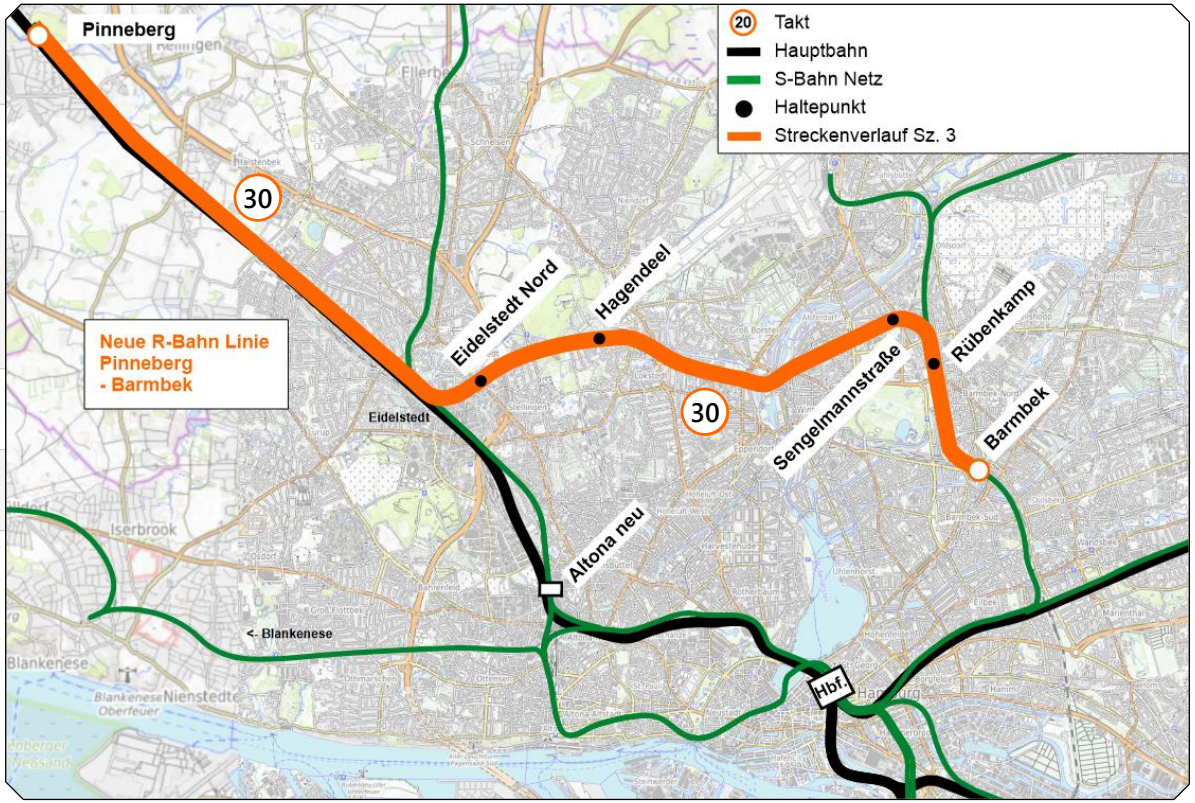


Fazit:

- Betrieblich und hinsichtlich des Finanzbedarfs günstiger als die S-Bahn-Variante, aber mit geringerer Nachfrage und weniger Feinerschließung.
- Vor Untersuchung der NKI-Wert verworfen
- Variante vom Gutachter nicht empfohlen

Szenario 3: RB Vorstufe Barmbek (tangentiale Verbindung SH <-> HH)

Typ	Regionalbahn
Haltestellen	6 (davon **3 neu** & **2 erweitert**)
Verlauf	**Pinneberg** – Eidelstedt Nord – Hagendeel – Sengelmannstr. – Rübenkamp – **Barmbek** –
Takt	30 Minuten
Streckenlänge	21,2 km

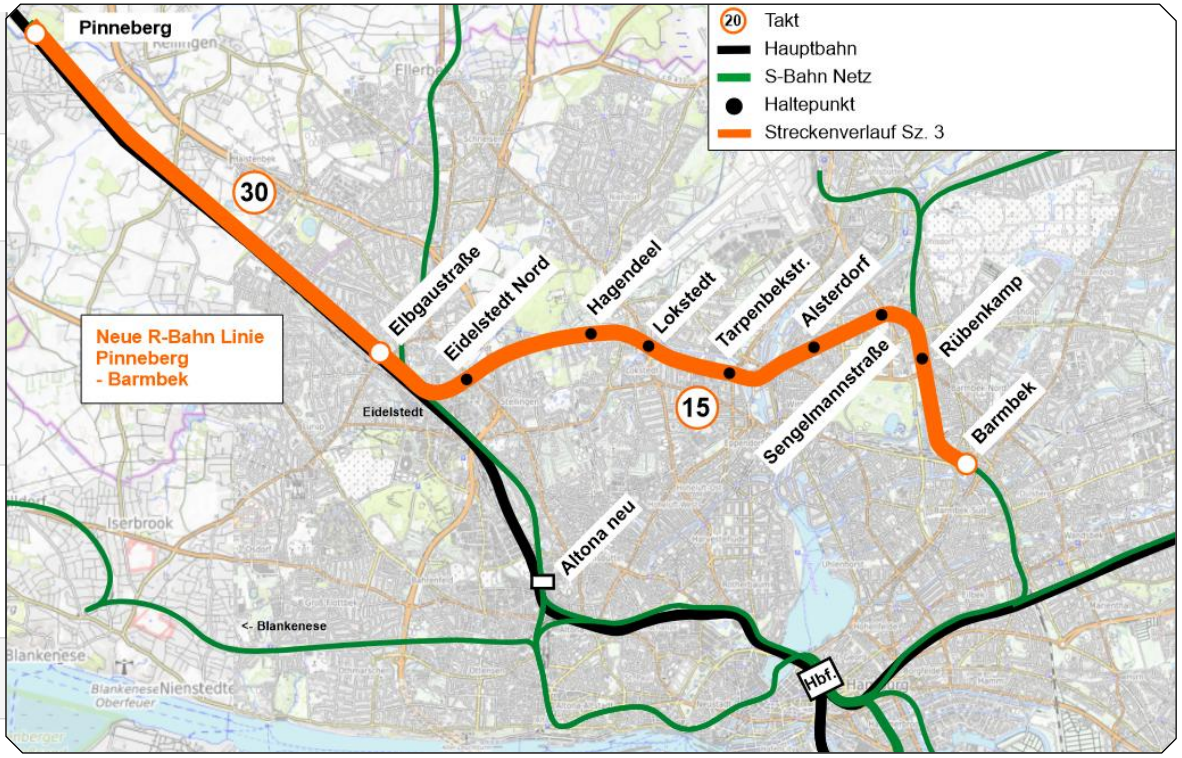


Fazit:

- Betrieblich und hinsichtlich des Finanzbedarfs günstiger als die S-Bahn-Variante, aber mit geringerer Nachfrage und weniger Feinerschließung.
- Vor Untersuchung der NKI-Wert verworfen
- Variante vom Gutachter nicht empfohlen

Szenario 3: RB+ (tangentiale Verbindung SH <-> HH)

Typ	Regionalbahn mit der feineren Haltestellenerschließung der SB-Variante
Haltestellen	10 (davon **6 neu** & **3 erweitert**)
Verlauf	**Pinneberg** – Elbgaustraße – Eidelstedt Nord – Hagendeel – Lokstedt – Tarpenbekstr. – Alsterdorf – Sengelmannstr. – Rübenkamp – **Barmbek**
Takt	30 Minuten, 15 Minuten zwischen Elbgaustraße und Barmbek in der Hauptverkehrszeit
Streckenlänge	21,2 km



Fazit:

- Höchster NKI (1,21) der bewerteten Planfälle
- Verbindet die feinere Erschließung der S-Bahn mit den Vorteilen der Regionalbahn
- Als Vorzugsvariante empfohlen

Fazit und Handlungsempfehlung

- Die tangentialen Varianten (SH <-> HH) in Szenario 3 generieren die höchste zusätzliche ÖV-Nachfrage
- Die S-Bahn-Varianten bieten die höchste Erschließungswirkung, verursachen aber höhere Betriebskosten.
- In der durchgeführten Untersuchung des NKI-Wertes erreicht
  - Szenario 3-RB+ mit Endpunkt in Barmbek den besten Nutzen-Kosten-Indikator (1,21),
  - vor Sz. 3-SB-Barmbek (1,03) und
  - Szenario 2 bis Rübenkamp (0,69 / 0,71).
- Die Vorzugsvariante ist bislang nur grob skizziert; vertiefende Details müssen in einer weiteren Studie geprüft werden.
- Es wird empfohlen, für die Umsetzung erforderliche Flächen zu reservieren

Empfehlung:

- **Szenario 3-RB+ weiterverfolgen → als Regionalbahn mit S-Bahn-ähnlicher Feinerschließung**
- **Es verbindet die Vorteile beider tangentialen Varianten und bietet die beste gesamtwirtschaftliche Bewertung**

Machbarkeitsuntersuchung zur nördlichen Güterumgehungsbahn (nGUB)

Abschlusspräsentation

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



DIALOG FORUM SCHIENE
HAMBURG-ALTONA

Infomarkt mit fünf Themenständen

Infomarkt mit fünf Themenständen

DIALOG FORUM SCHIENE HAMBURG-ALTONA

	Themenstand	Betreuung	Raum
1	**Aktueller Stand des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona**	**DB**	Raum 106
2	**Machbarkeitsuntersuchung „Nördliche Güterumgehungsbahn“**	**TTK / Dialogforum**	Kollegiensaal
3	**VCD-Konzepte zur Anbindung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona**	**VCD**	Kollegiensaal
4	**Bahnhofsumfeld S-Bahnhof Altona / Busbahnhof Altona**	**LIG**	Raum 106
5	**Gastbeitrag: Städtebauliche Potenziale entlang der Güterumgehungsbahn**	**HCU**	Kollegiensaal

DIALOG FORUM SCHIENE HAMBURG-ALTONA

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



Kontaktieren Sie uns gerne:

Geschäftsstelle Dialogforum Schiene Hamburg-Altona

0172 / 941 6860
geschaeftsstelle@dialogforum-schiene-hamburg-altona.de
www.dialogforum-schiene-hamburg-altona.de