

MEHR REGIONAL- UND FERNVERKEHR FÜR HAMBURG

Der neue S-Bahn Tunnel

Überfüllter Hamburger Hauptbahnhof: Bahn ganz unten - taz.de

2 Trassen gehen in die Vorplanung

26. September 2023 | Landespressekonferenz

DER VERBINDUNGSBAHNENTLASTUNGSTUNNEL ALS BESTANDTEIL DES DEUTSCHLANDTAKTS



- Der VET ist Teil der „**Großen Lösung**“ für Hamburg und eine aus dem Deutschlandtakt abgeleitete Maßnahme
- Der VET ist für die **Nutzung der aktuellen S-Bahn-Gleise** auf der **Verbindungsbahn** wie auch der **Gleise 3 und 4 im Hauptbahnhof** für den Regional- und Fernverkehr **unerlässlich**
- Der VET ergänzt sich mit „Hauptbahnhof Gleis 9/10“ sowie „Infrastrukturausbau Norderelbbrücken-Harburg“ bei der Umsetzung des D-Taktes in Hamburg“

(Darstellung der BVM)

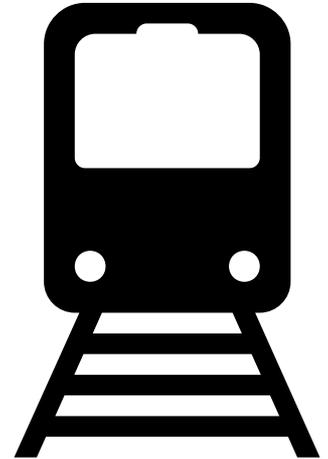
WAS HABEN DIE MENSCHEN IN HAMBURG VOM TUNNEL?

- **Verbesserte Infrastruktur führt zu höherer Pünktlichkeit**
- **Entlastung des überbeanspruchten Hauptbahnhofs**
- **Neue und häufigere Verbindungen im Regional- und Fernverkehr durch...**
 - **mehr Kapazität** durch die Nutzung der Gleise 3 und 4 im Hauptbahnhof
 - eine **Verdopplung der Kapazitäten** auf der Verbindungsbahn
 - die Option, **Regionalzuglinien in engerer Taktung** durchzubinden
 - **Kürzere Reisezeiten** durch direktere Verbindungen
 - Potenzial für **Fahrgaststeigerungen**

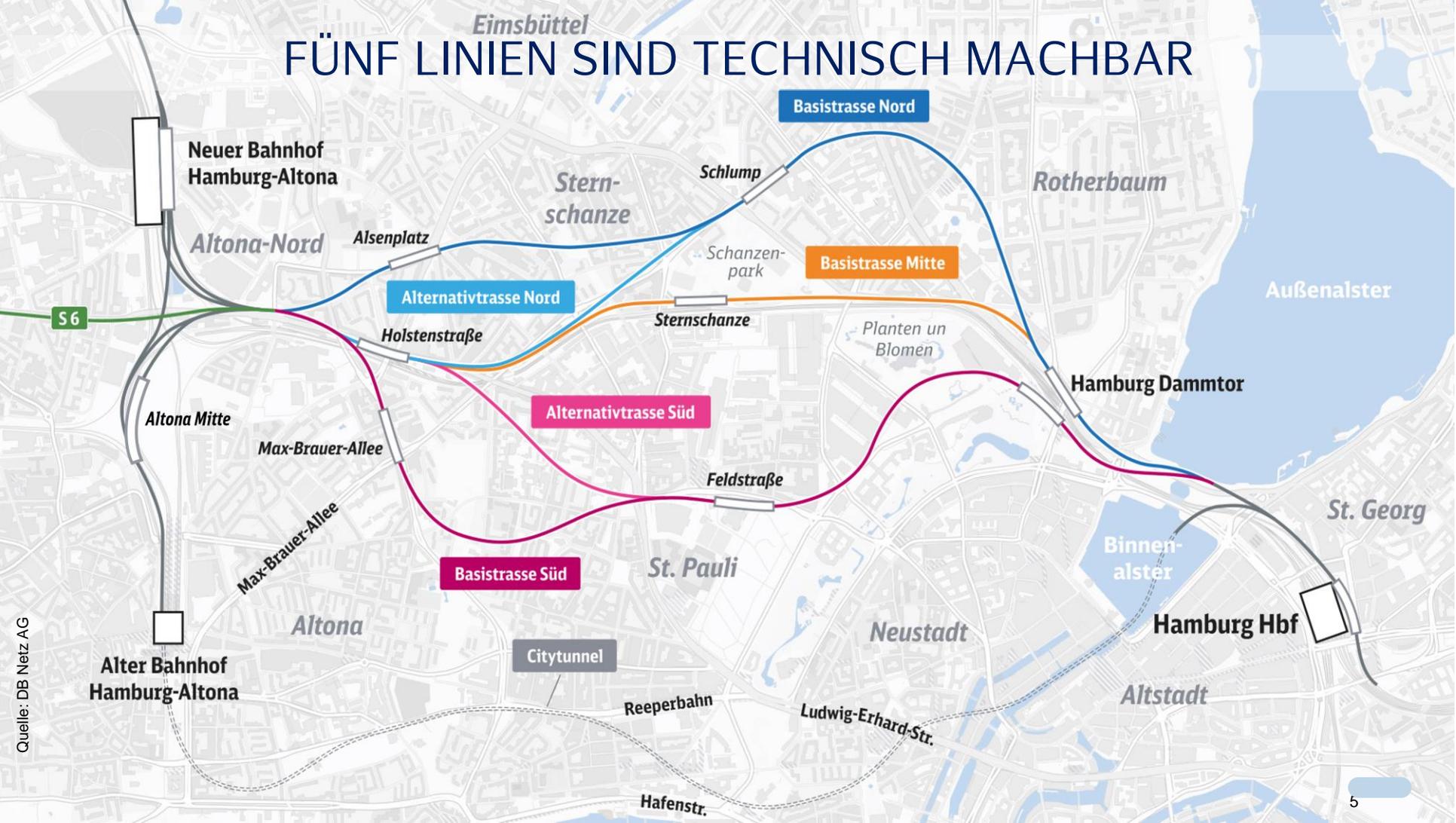
An der Verbindungsbahn – Die Bahnfotografen

STEIGERUNG DER SCHIENENKAPAZITÄTEN

- **Mehr Kapazität** und geringere Auslastung der Verbindungsbahn: 80 statt aktuell 140 Prozent
- **Potenzial für täglich etwa 150 mehr Züge**, davon 70 Nahverkehrszüge
- Min 55.000 zusätzliche Sitzplätze pro Tag
- **Deutschlandtakt: 5 Nahverkehrszüge** pro Stunde und Richtung (bisher 3)
- **Mit zusätzlichen Angeboten der Länder: 6 Nahverkehrszüge** pro Stunde und Richtung, 10-Minuten-Takt



FÜNF LINIEN SIND TECHNISCH MACHBAR



Quelle: DB Netz AG

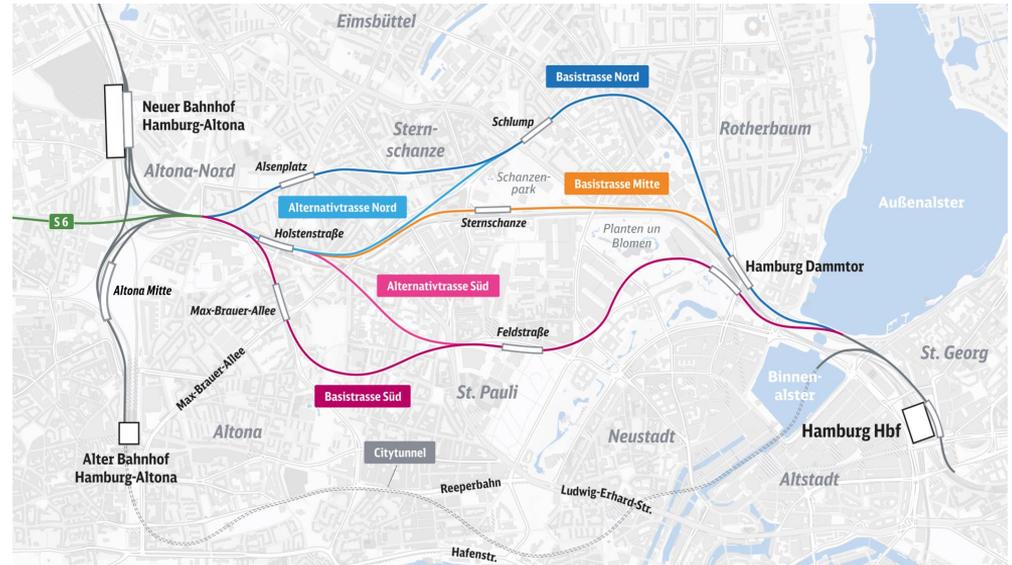
TRASSENENTSCHEIDUNG – DIE AUSGANGSLAGE

Wenig Unterschiede

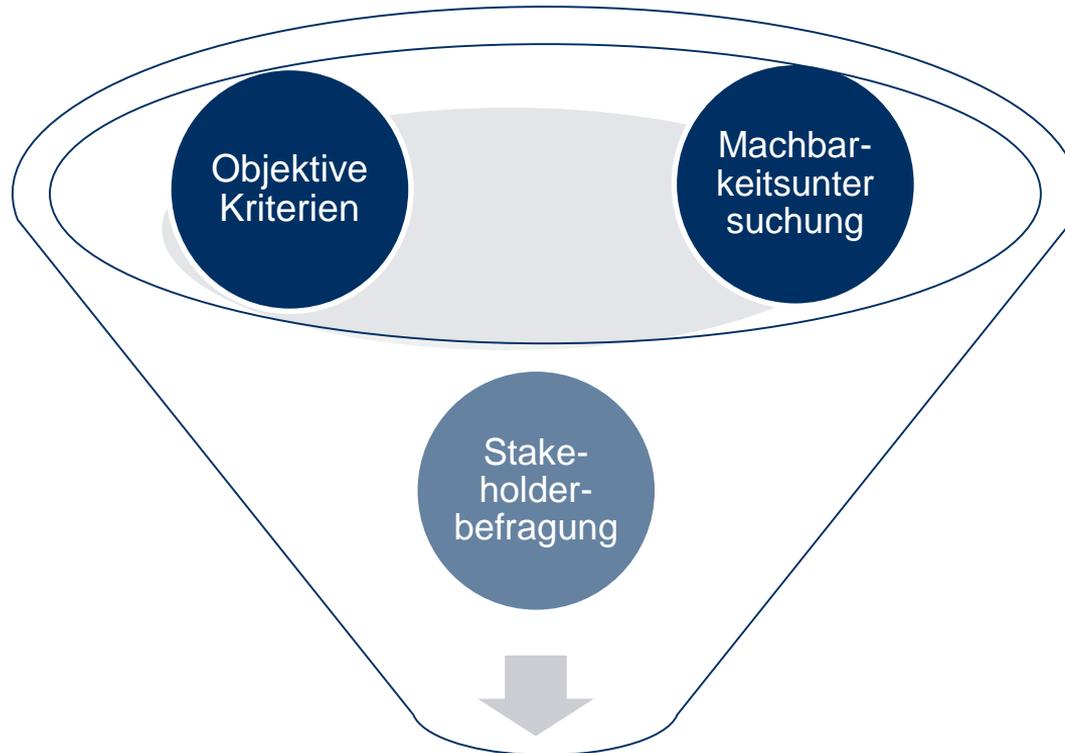
- Fahrgastzahlen
- Kosten
- Fahrzeiten

⇒ Kriterien:

- Verkehrliche Belange
- Betrieb
- Technik/Bau
- Umwelt
- Wirtschaftliche und rechtliche Aspekte



DER WEG ZUR TRASSENENTSCHEIDUNG



Trassenentscheidung

TRASSENENTSCHEIDUNG – OBJEKTIVE KRITERIEN

5 BEREICHE MIT INSGESAMT 125 UNTERKRITERIEN

Verkehrliche
Belange

Betrieb

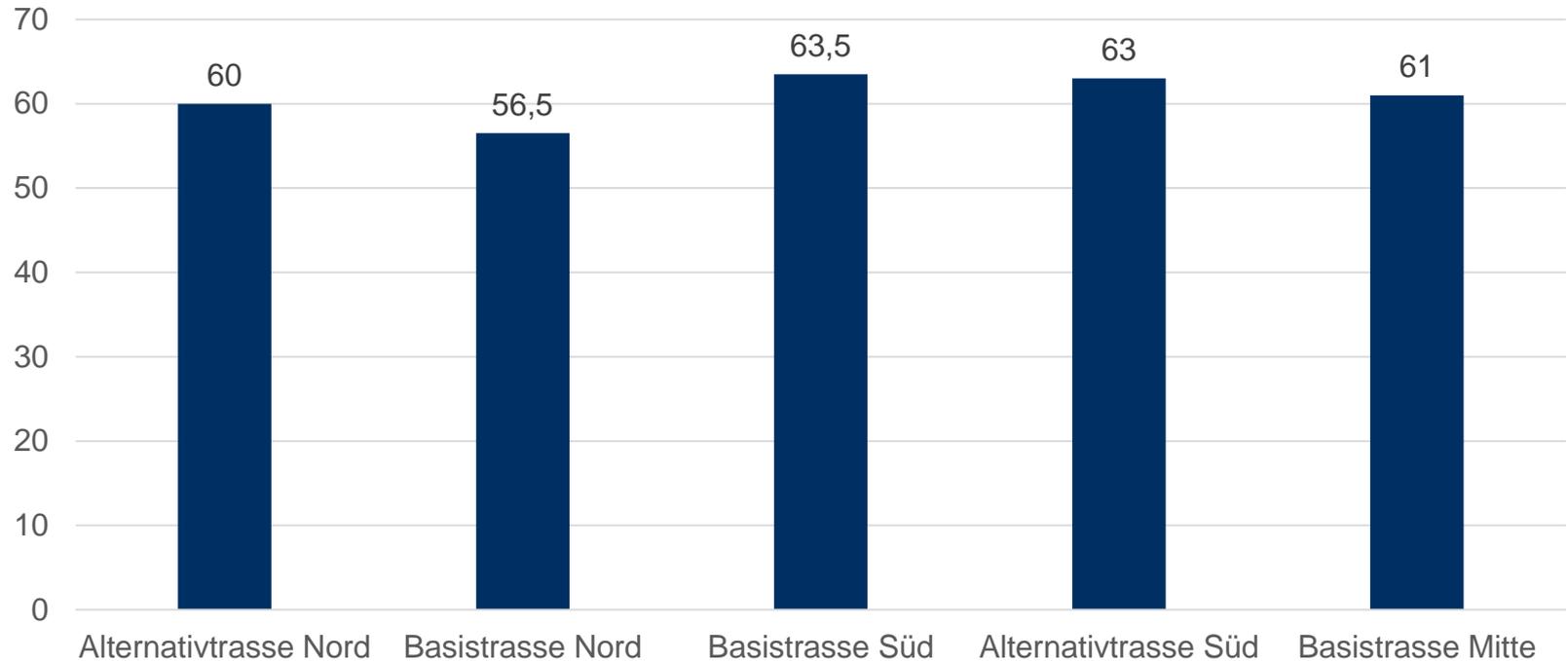
Technik / Bau

Umwelt

Wirtschaftliche
/ rechtliche
Aspekte

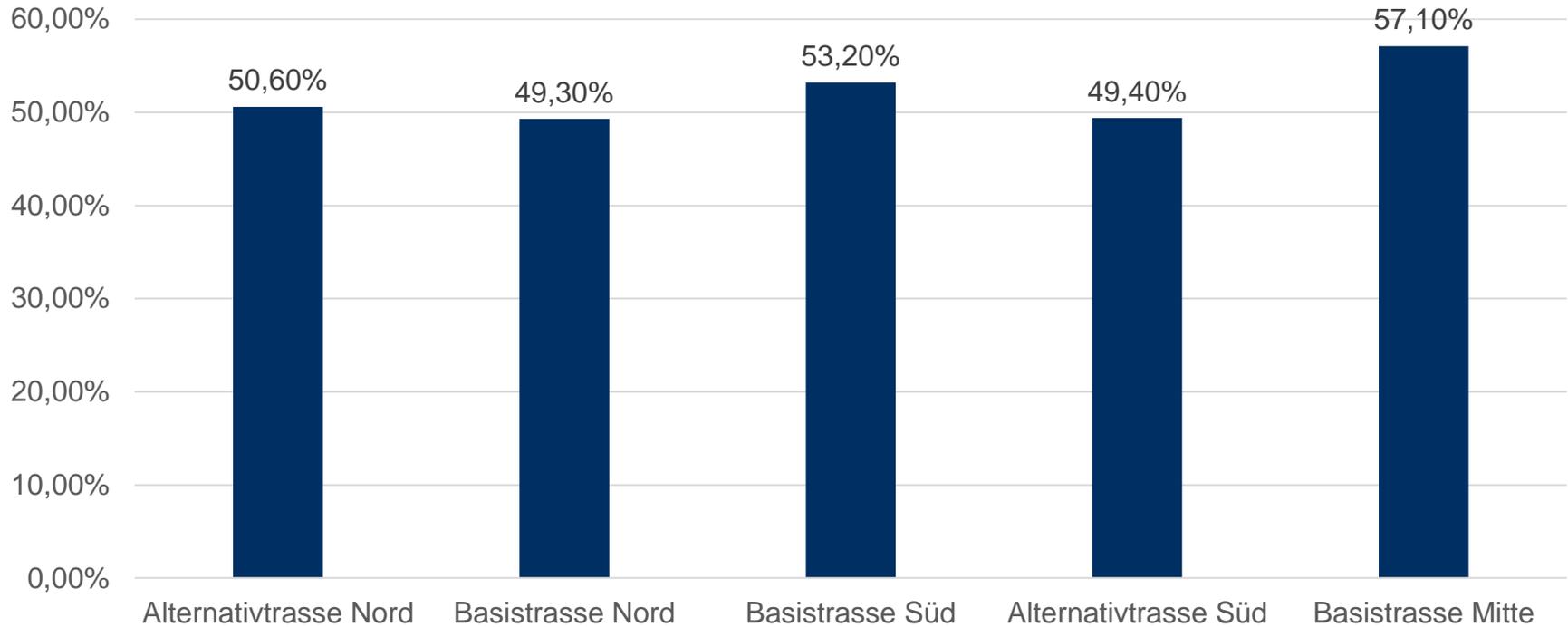
TRASSENENTSCHEIDUNG – OBJEKTIVE KRITERIEN

Objektives Gesamtergebnis der VET-Varianten



TRASSENENTSCHEIDUNG – STAKEHOLDERBEFRAGUNG

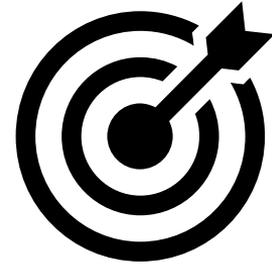
Gesamtergebnis



TRASSENENTSCHEIDUNG –

Entscheidende Faktoren in der Abwägung:

- Anbindung wichtiger Publikumsmagnete
- Umsteigeverknüpfungen
- Erschließungswirkung
- ✓ **Deutliche Überschneidungen in den Haltungen der Stakeholder und aus den Dialogforen**



=> Basistrasse Mitte und Basistrasse Süd gehen in die Vorplanung

VORPLANUNG FÜR BASISSTRASSEN MITTE UND SÜD



Quelle: DB Netz AG

ANBINDUNG IN ALTONA UND AM HAUPTBAHNHOF FÜR ALLE VARIANTEN GLEICH

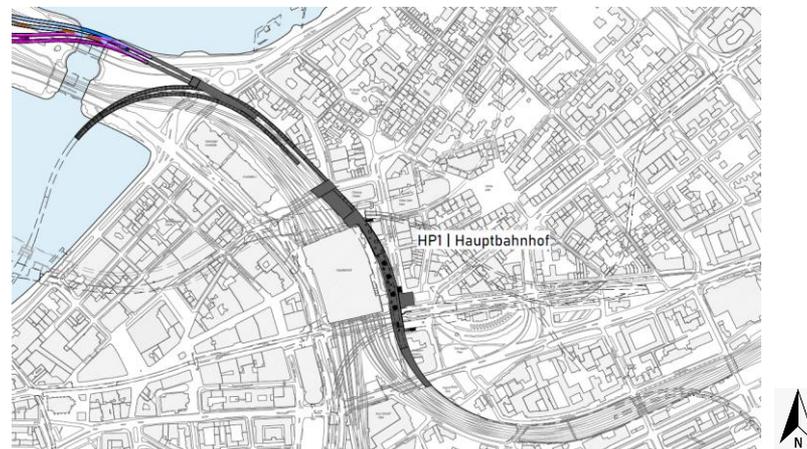


Altona

- Alle VET-Varianten schließen an das Abzweigbauwerk am Kaltenkircher Platz an
- Die Trassenführung zwischen dem Abzweigbauwerk und den Bahnhöfen Altona (Alt) und Altona-Diebsteich (Neu) ist **bei allen VET-Varianten identisch**

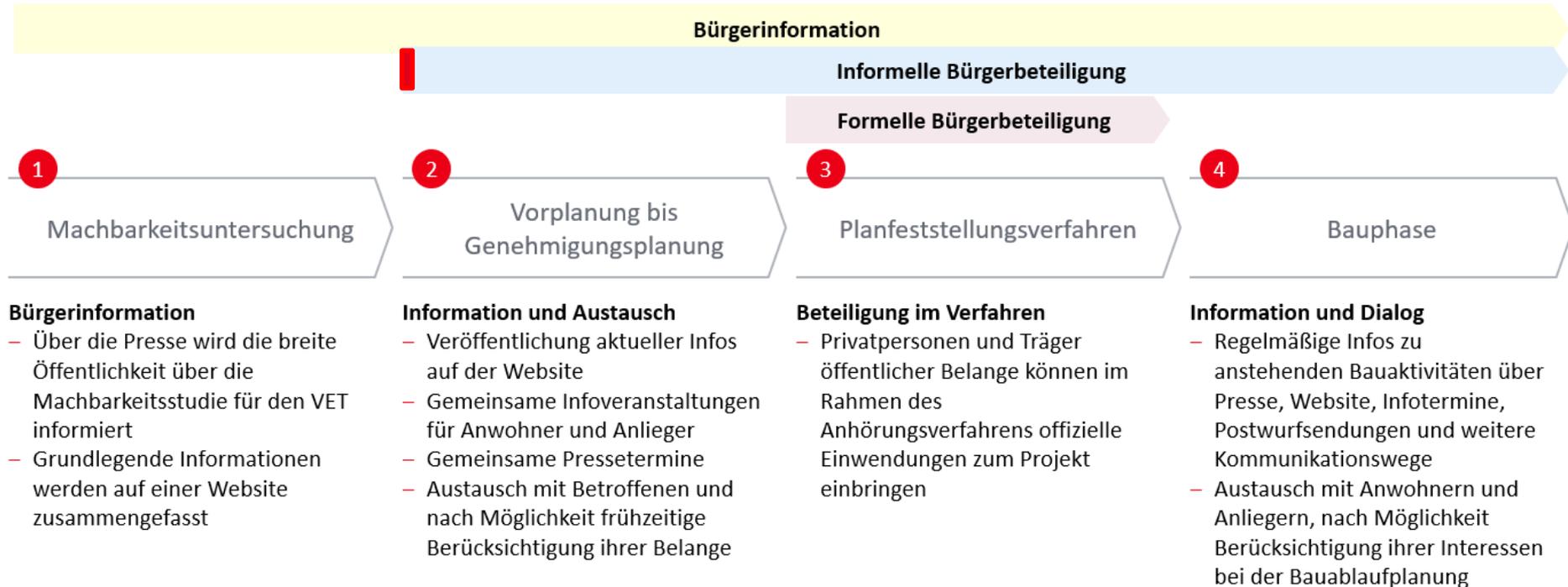
Hauptbahnhof

- Alle VET-Varianten schließen an eine neue S-Bahn-Station am Hauptbahnhof **östlich der jetzigen S-Bahn-Gleise** an



(Darstellungen der DB Netz AG)

GEMEINSAM ZUR BESTEN VARIANTE KOMMEN



(Darstellung der DB Netz AG)