

Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.
zur angekündigten Untersuchung zur Erweiterung
der Elbbrücken um zwei Gleise



Kapazitätsengpass endlich erkannt – aber Beseitigung erst nach 2030

Mit großem Presseaufwand wurde verkündet, dass die Eisenbahnbrücke über die Norder- und Süderelbe um zwei zusätzliche Gleise für den Fern- und Regionalverkehr erweitert werden soll.

Generell begrüßt Prellbock Altona e.V. Pläne zur Beseitigung hinlänglich bekannter Engpässe im Eisenbahnnetz. Allerdings lohnt es sich, bei derart euphorischem Überschwang (Verkehrssenator Tjarks: „Eine Jahrhundertchance“) genauer hinzugucken. Denn liest man die Meldung im Detail, stellt man fest, dass hierzu erst einmal eine Studie erstellt werden soll, deren Ergebnisse frühestens Ende 2022 zu erwarten sind.

Und Baubeginn für das neue Projekt soll erst im Jahr 2030 sein. Für Bahnpassagiere kommt es frühestens 2035 oder gar später zu einer Entlastung.

Dabei ist seit Jahren bekannt, dass die Elbbrücken überlastet und ein kritisches Nadelöhr erster Güte für den Eisenbahnverkehr in Hamburg sind. Eine Großstörung dort – und Hamburg ist sofort vom Eisenbahnverkehr mit dem Süden und Westen Deutschlands abgeschnitten. Erstaunlich ist, dass die Deutsche Bahn (DB), das Bundesverkehrsministerium und der Senat das erst jetzt merken. Noch erstaunlicher ist, dass DB und Stadt erst jetzt mit der Wahrheit herausrücken, dass die Führung des zu erwartenden Gütermehrverkehrs aus der festen Fehmarnbeltquerung durch das Hamburger Stadtgebiet – getarnt als S4-Ost-Projekt – die Erweiterung der Elbquerung faktisch erzwingt, sollen sich nicht die Güterzüge im Hamburger Stadtgebiet stauen.



Die euphorische Pressemeldung schweigt sich ferner zu drei interessanten Details aus:

1. Die DB muss aufgrund mangelnder Bauqualität die erst 40 Jahre alte Eisenbahnbrücke für den Personenverkehr über die Süderelbe in den nächsten Jahren komplett erneuern. Dies wird mit erheblichen Belastungen für die Bahnkunden im Fernverkehr, aber auch für Berufspendler aus dem Raum Süderelbe verbunden sein. Wann und wie die Erneuerung erfolgen soll – kein Wort in der jetzigen Presseverlautbarung.
2. Eigenartig ist auch die Feststellung, dass die Grundsanierung der historischen Freihafenbrücke für 160 Mio. Euro erst einmal verschoben wird. Das heißt im Klartext nichts anderes, als dass diese unter Denkmalschutz stehende Brücke voraussichtlich abgerissen wird, um Platz für die zwei zusätzlichen Gleise zu schaffen. Das wäre nach dem geplanten Abriss der Bahnbrücken auf der Verbindungsbahn (Sternbrücke, Brücken Schanzenstraße, Brücke Holstenstraße und Brücken Ferdinandstor) der nächste Sündenfall und ein weiteres Vergreifen an denkmalgeschützter Bausubstanz in Hamburg.

Nachdem die Hochbahn und die Stadt die Chance vorsätzlich verschenkt haben, die Freihafenbrücke – ursprünglich 1926 (!!!) für eine U-Bahnlinie in der 1. Etage konstruiert – für eine Verlängerung der U4 über die Norderelbe zum Kleinen Grasbrook zu nutzen, soll dieses technische Denkmal nun gleich komplett beseitigt werden.

3. Welchen Einfluss haben die zusätzlichen Gleise auf das von der DB geplante Überwerfungsbauwerk Wilhelmsburg, das die Einfädelung der Güterzüge aus dem Hafen in die Nord-Süd-Strecke kreuzungsfrei gestalten soll?
4. Ob die Erweiterung der Norderelbebrücke hilft, die Engpässe bei der Ein- und Ausfahrt am Hauptbahnhof zu lösen, ist fraglich. Dazu findet sich in besagter Pressemeldung leider ebenfalls kein Wort.

Unsicher ist fernerhin, ob im Rahmen der Studie auch eine zweite Elbquerung im Hamburger Westen mit untersucht wird. Dies wäre das Mindeste, das man erwarten könnte. Eine zweite Elbquerung in Tunnellage parallel zur A7 zumindest für den S-Bahn- und Personenverkehr böte erhebliche Chancen für eine zukunftsweisende Erweiterung des Eisenbahnverkehrs in Hamburg.

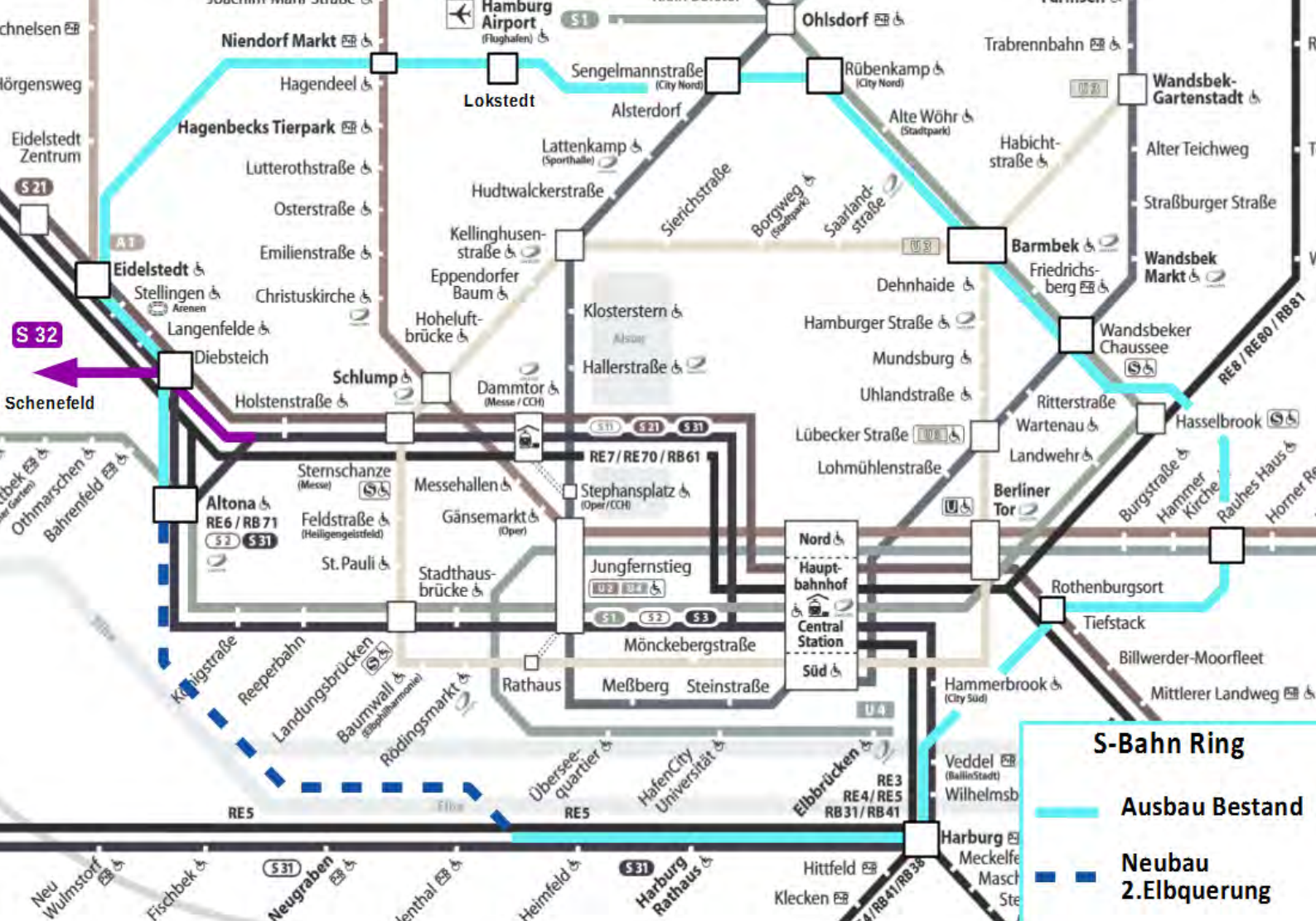
Dieser Tunnel

- ▶▶ wäre ein dringend notwendiger 2.Schienenweg für Störfälle und Bauarbeiten auf den Elbbrücken,
- ▶▶ wäre ein wichtiges Element für einen zukünftigen S-Bahn-Ring für Hamburg,
- ▶▶ ließe sich problemlos vom Süden aus durch Tunnelbohrmaschinen auffahren und würde kaum baubedingte Einschränkungen im fließenden Stadtverkehr verursachen,
- ▶▶ könnte den Verbindungsbahn-Entlastungstunnel für die S-Bahn (sog. Ferlemann-Tunnel), der die Innenstadt für mehr als zehn Jahre in eine Großbaustelle verwandeln würde, überflüssig machen,
- ▶▶ würde die Fahrtzeit von Harburg nach Altona und das westliche und nördliche Schleswig-Holstein um mindestens 15 Minuten verkürzen,
- ▶▶ hätte eine Erschließungsfunktion für das Hafengebiet, in dem es bisher keine S-Bahn-Stationen gibt.

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e. V.:

„ Es ist Wahlkampf und es wird ein weiteres Eisenbahngroßprojekt für Hamburg verkündet. So sehr Prellbock den Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur begrüßt, kritisieren wir doch, dass zum einen alle in den letzten Jahren vorgestellten Schienenverkehrsprojekte (Fern-, Regional, S- und U-Bahn) nicht aufeinander abgestimmt sind und zum anderen sehr wenig oder gar nichts zur Finanzierung und zeitlichen Projektumsetzung gesagt wird. Eine zukunftsfähige Planung gerade unter den Aspekten des Klimawandels sieht anders aus. Studien sind als Voraussetzung für Projekte notwendig, aber die Ergebnisse müssen dann auch öffentlich gemacht werden und dürfen nicht in den Schubladen verschwinden, wenn die Ergebnisse den Auftraggebern nicht passen. “





Angesichts der weitreichenden Bedeutung dieses Projektes fordert Prellbock Altona e.V.:

- ▶▶ Diskussion des genauen Auftrages der Studie im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft sowie mit interessierten Bürgerinitiativen und unabhängigen Bahnexpertinnen und Experten.
- ▶▶ Regelmäßige Veröffentlichung von Zwischenergebnissen der Studie.
- ▶▶ Nicht Baubeginn, sondern Realisierung des Projektes bis 2030.
- ▶▶ Umfassende Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen an den Planungen für die Projekte einer starken Schiene für Hamburg.
- ▶▶ Dabei muss generell gelten: Modernisierung und Sanierung geht immer vor Abriss und Neubau – schon allein aus Klimaschutzgründen. Anders lässt sich der Hamburger Klimaschutzplan 2030 nicht erfüllen.

Michael Jung

Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

info@prellbock-altona.de | www.prellbock-altona.de