



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

Sturmtief „Nadia“ legt Sch
Bahnhofinfrastruktur

Hamburger Freihafenelbbrücke bleibt
noch länger gesperrt



Stand: 12.02.2022 08:09 Uhr

Seit einer Schiffskollision Ende Januar ist die Hamburger Freihafenelbbrücke, die die Hafencity mit der Veddel verbindet, nicht mehr befahrbar. Jetzt steht fest: Die Auswirkungen auf den Straßenverkehr dauern noch länger an.

Noch würden die Schäden weiter untersucht, teilte die Hafenbehörde HPA mit. Doch schon jetzt ist klar: Die Freihafenelbbrücke bleibt noch mindestens drei Monate für Autos gesperrt. Ein Querträger sei deformiert und ein Längsträgeranschluss beschädigt. Ein Teil der markanten Stahlträgerkonstruktion sei komplett zerstört worden. Zudem habe eine beschädigte Gasleitung abgeriegelt werden müssen.

UPDATE

Pressemitteilung der
Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. vom 18.2.2022

NDR Meldung vom 12.2.2022: Hamburg Port Authority kündigt an: Freihafenelbbrücke bleibt länger als erwartet, nun bis mindestens Ende Mai gesperrt. Analyse der Schäden dauert länger, große Stahlträger verbogen.

Prellbock fragt: Was wäre, wenn das Schiff die Eisenbahnelbrücken gerammt hätte? Hamburg ein Viertel Jahr ohne Bahnverkehr nach Süden?

Daraus folgt: eine zweite Eisenbahnelbquerung ist absolut notwendig und zwar schnell!

Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. vom 1.2.2022 zur Kollision eines Binnenschiffes mit der Freihafenelbbrücke

Fachleute wissen seit Jahren, dass die Hamburger Eisenbahn-Elbbrücken die größte Schwachstelle der Eisenbahninfrastruktur in Hamburg sind. Sind diese aufgrund einer Kollision oder eines Unfalls nicht befahrbar, dann ist Hamburg von allen nach Süden und Westen gehenden Bahnverbindungen abgeschnitten. Dies gilt auch – bezogen auf die Süderelbbrücken - für den Hamburger Hafen. Würde die Containerabfuhr aus dem Hafen über die Süderelbbrücken für Tage oder gar Wochen unterbrochen, der wirtschaftliche Schaden wäre immens.



In der Nacht von Samstag auf Sonntag kollidierte ein Binnenfrachtschiff mit der Freihafenelbbrücke. Diese ist nun bis auf weiteres für jeglichen Verkehr gesperrt. Diesmal trifft es „nur“ den Autoverkehr. Was wäre, wenn das Schiff mit der Eisenbahnbrücke über die Norderelbe kollidiert wäre und diese hätte für zwei Wochen für Schadensaufnahme und Reparatur gesperrt werden müssen?

Vor wenigen Jahren kollidierte schon einmal ein Binnenschiff auf der Elbe mit einer Brücke. Damals war es die Autobahnbrücke über die A1, was wochenlang zu schweren Verkehrsbehinderungen führte.

Fazit: Der Hamburger Schienenverkehr – S-Bahn, Regional- sowie Fernverkehr – ist höchst anfällig für diese durchaus realistischen Unfallszenarien. Und was tut die Hamburger Politik? Konzeptionslos wird an Projekten wie der Bahnhofsverlagerung von Altona nach Diebsteich weitergebaut, anstatt sich mit den wirklichen Schwach- und Engpassstellen im Hamburger Schienennetz zu befassen. **Bahn und Politik haben in Hamburg dafür zu sorgen, dass Rückfallebenen/Ausweichstrecken geplant und gebaut werden, um den Eisenbahnverkehr in Hamburg gegen große Störfälle abzusichern.**

Prellbock-Altona fordert daher ebenso wie der SPD-Bundestagsabgeordnete Metin Hakverdi eine 2. Eisenbahnelbquerung in Tunnellage im Westen von Hamburg ungefähr parallel zur A7. Die genaue Trassenführung einer solchen Verbindung zwischen Harburg und Altona, die die Fahrzeit zwischen diesen beiden Bezirken Hamburg um mindestens eine viertel Stunde verkürzen würde, ist noch festzulegen. Bei entsprechenden politischen Willen könnte eine solche Elbquerung bis 2030 fertiggestellt sein.

Voraussetzung dafür aber ist, dass **vorab eine Abstimmung mit den anderen geplanten großen Schienenverkehrsprojekten** z.B. der geplanten Nutzung der Güterumgehungsbahn für den Schienenpersonennahverkehr in Hamburg stattfindet. Beide Projekte zusammen könnten die wichtigsten Elemente für eine S-Bahnringlinie in Hamburg sein, die den Hauptbahnhof nachhaltig entlasten und den teuren, technisch schwierigen und aufwendigen Verbindungsbahntlastungstunnel mit seinen stadterstörerischen Nebenwirkungen überflüssig machen würde.

Prellbock Altona e.V. fordert daher:

die Hamburger Politik auf zuerst einen **Masterplan „Starke Schiene für Hamburg“ zu erarbeiten**, in dem alle diskutierten und geplanten Schienenausbauprojekte aufeinander abgestimmt werden. Eine 2. Elbquerung muss Bestandteil eines solchen Planes sein.

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

” *Die Lehre aus der Elbbrücken-Havarie muss sein, dass Hamburg schnellsten eine zweite Eisenbahnelbquerung benötigt. Bei richtiger Planung ist diese in der Lage den Hauptbahnhof nachhaltig zu entlasten und den Milliarden schweren Verbindungsbahntlastungstunnel überflüssig zu machen. Zudem ist das klimaschädliche Großprojekt Bahnhofsverlagerung Altona nach Diebsteich umgehend einzustellen, da mit den jetzigen Planungen Hamburg seine Eisenbahnzukunft irreversibel verbaut und Geld verschwendet wird, welches für andere Projekte dringend gebraucht wird.* “

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