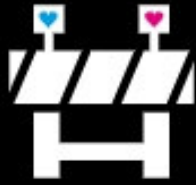


Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt



Prellbock Altona e.V.
mischt sich ein ...

27.03.2023 Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. zur Präsentation der Planungen zum Verbindungsbahntlastungstunnel durch die Deutsche Bahn (DB) und Senat im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft am 23.03.2023

Der Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) in Hamburg, das nächste Megaprojekt à la Stuttgart 21!

Nach 15 Monaten interner Machbarkeitsuntersuchungen sind die Grobplanungen für den VET auf dem Tisch. Die Presse wurde interessanterweise schon am 20.03.2023 informiert, die Abgeordneten des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft aber erst am 23.03.2023 morgens. Dazu gab es eine berechtigte Rüge für den Verkehrssenator Herrn Anjes Tjarks wegen Missachtung des Parlaments.

Im Verkehrsausschuss standen am 23.03. nachmittags Verkehrssenator Tjarks, die neue DB-Konzernbeauftragte Frau Plambeck und der DB-Projektleiter Herr Homfeldt Rede und Antwort.

Herr Tjarks berief sich mehrere Male auf die Schweizer Eisenbahn (SBB) als Garant und Kronzeuge für das neue Tunnelprojekt und betonte mehrere Male, dass dieses Projekt ein Muss sei. Guckt man sich die Schweizer Bahnpolitik genauer an, kann man feststellen:

Die SBB würde n i e einen funktionierenden Kopfbahnhof wie den Altonaer Bahnhof abreißen, sondern ausbauen.

Die SBB würde auf eine Straßenbahn in Hamburg setzen und nicht auf eine teure U5.

Die SBB würde n i e diesen Gigantismus-VET planen für marginale Verbesserungen.

Tjarks, Plambeck und Homfeldt betonten im Verkehrsausschuss immer wieder die vier Grundannahmen, weswegen das VET-Projekt unbedingt kommen muss:

- 1. Der VET ist Voraussetzung für die Einführung des Deutschlandtaktes (D-Takt).**
- 2. Alle Reisenden nach, in und durch Hamburg wollen immer zum Hauptbahnhof.**
- 3. Der VET dient der Engpassbeseitigung im Eisenbahnknoten Hamburg.**
- 4. Der VET ist zu 100% alternativlos.**

Alle diese Annahmen sind grundfalsch:

Der Deutschlandtakt lässt sich auch ohne VET einführen.

Vielleicht mit etwas längeren Fahrtzeiten, dafür aber wirklich gesicherten Umsteigeverbindungen. Dafür müssen nur Harburg, Altona und Elmshorn zu Taktknoten ausgebaut werden. Das lässt sich mit wenig Geld und schnell (in 2-3 Jahren) machen.

Der VET zieht automatisch eine 300 km/h Hochgeschwindigkeitsstrecke von Harburg nach Hannover nach sich, damit nach den Vorstellungen von DB und Senat das D-Takt-Konzept funktioniert. Das nächste Mega-Projekt mit langen Bauzeiten und fraglichem Nutzen.

Die Bündelung und Fokussierung aller Verkehre auf den Hauptbahnhof ist kontraproduktiv angesichts der bekannten Überfüllung und Kapazitätsengpässen dort. Die Vorstellungen der Hamburger und schleswig-holsteinischen Politik entsprechen nicht den Bedürfnissen der Fahrgäste. Die Innenstadt ist bis einschließlich der Station Stadthausbrücke schneller über Altona als mit Umsteigen am Hauptbahnhof zu erreichen. Zudem werden immer mehr Institutionen in die Hafencity verlagert, die von Altona aus gut zu erreichen ist. Viele Reisende aus Schleswig-Holstein, die nach Harburg und in das nordwestliche Niedersachsen wollen, müssen nicht zwingend über den Hauptbahnhof fahren und kämen bei einer direkten 2. Eisenbahnelbquerung ab Altona in den Genuss deutlich kürzerer Fahrtzeiten.

Der VET beseitigt nur einen der sechs bekannten Engpässe im Hamburger Eisenbahnnetz. Eine zweite Elbquerung würde die notwendige Redundanz für Störfälle auf den Eisenbahn-Elbbrücken schaffen. Die 2. Elbquerung wäre auch sinnvollerweise zu erstellen, bevor Anfang der 2030er Jahre die Grundsaniierung der Eisenbahnelbbrücken ansteht.

Der VET beseitigt daher auch nicht den totalen Frust der Menschen und Fahrgäste aus dem Süden Hamburgs, die seit Jahren unter der unzureichenden Bedienungsqualität durch die S3/S31 leiden. Sie fühlen sich abgehängt.

Prellbock Altona stellt dazu fest:

- **Die Eile, die von DB und Senat beim Projekt VET an den Tag gelegt wird, ist verdächtig. Es werden noch nicht einmal die Ergebnisse der parallel vergebenen, aber nie richtig koordinierten Studien zur Ertüchtigung der Güterumgehungsbahn für den Personen-Nahverkehr und für die 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen abgewartet. Dabei bedingen die Projekte einander wechselseitig. Die Ergebnisse dieser Studien sollen erst Ende des 1. Halbjahres 2023 vorliegen.**

Und sind diese Ergebnisse aufeinander abgestimmt? Es drängt sich der Eindruck auf, dass Senat und DB sich vorschnell auf den VET als vorrangig zu realisierendes Projekt festgelegt haben.

- **Mit dem VET bindet sich der Hamburger Senat neben der umstrittenen U5 das nächste Megaprojekt ans Bein, mit Gesamtinvestitionskosten von je mehr als 10 Mrd. Euro – wobei in beiden Fällen die Finanzierung, insbesondere die Bundeszuschüsse, noch nicht sichergestellt ist.**
- **Kosten für das Megaprojekt wurden im Rahmen der vorgestellten Machbarkeitsstudie nicht benannt. Allein schon das ist grob fahrlässig. Anhaltspunkte für eine Kostenschätzung kann das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke München“ geben, wo bei ähnlichen Tiefen der Stationen und ähnlich herausforderndem Bauuntergrund die Kosten sich innerhalb von drei Jahren auf 7,2 Mrd. Euro (offizielle Schätzung) verdreifacht haben (Intern wird gar mit 10 Mrd. Euro und mehr gerechnet.) und die Fertigstellung von ursprünglich 2025 auf mittlerweile 2036 verschoben werden musste.**
- **Der VET wird noch einige Jahre später fertig werden. In einem Schreiben an Prellbock nannte die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium (BMDV) einen Fertigstellungstermin für den VET von frühestens 2040 für die 1. Phase (S-Bahn verschwindet im Tunnel) und 2045 bis zur Inbetriebnahme der Verbindungsbahn für den Fern- und Regionalverkehr und des Baus großer Überwerfungsbauwerke im Bereich Sternschanze.**
- **Senator Tjarks strebt einen Baubeginn des VET Ende der zwanziger Jahre an. Das bedeutet: Für 15 Jahre verwandelt sich - der Bau der U5 läuft zeitlich parallel – die Hamburger Innenstadt in eine Großbaustelle gigantischen Ausmaßes. Für jede der fünf Stationen werden Baugruben von 200 Meter Länge, 30 Meter Breite und 15 bis 35 Meter Tiefe entstehen. Das geplante Abzweigungsbauwerk am Kaltenkirchener Platz hat die doppelte Größenordnung. Technisch höchst komplexe Bauwerke werden die S-Bahnstation am Hauptbahnhof, die Unterführung des Museums für Kunst und Gewerbe und des Bieberhauses sowie die Station**

Dammtor, wo sich VET und U5 kreuzen. Klar ist: Hier sind Konflikte, Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen vorprogrammiert.

- Die Tiefe der Baugruben verlangt ein umfassendes Abpumpen des Grundwassers. Daraus resultiert eine große Gefahr für unser Stadtgrün.
- Die Anbindung des VET an den geplanten Bahnhof Diebsteich soll in den Untergeschossen der Hochhäuser des Privatinvestors erfolgen. Dort soll eine neue viergleisige S-Bahnstation entstehen. Abgesehen davon, dass die DB nun mittlerweile erkannt hat, dass man am Diebsteich eine viergleisige S-Bahnstation benötigt (Prellbock hatte das schon im Jahr seit 2019 gesagt und dem Verkehrs- und Finanzsenator vorgetragen! Also vier vertane Jahre!!!), liegt diese suboptimal und erzeugt verlängerte Umsteigewege. Eine Platzierung der S-Bahn-Station unter den Fernbahngleisen wäre das Sinnvollste, aber die DB will das nicht, weil es dann zu einem Baustopp und Einleitung eines komplett neuen Planfeststellungsverfahrens für Diebsteich käme. Also wird weiter Murks gebaut, um ein vermurkstes Projekt noch zu retten.
- Sollte der Bahnhof Diebsteich wie von der DB beabsichtigt 2028 in Betrieb gehen, dann wird dieser ein grauenhaftes Provisorium, denn die Bahnhofshalle wird es erst 10 Jahre später geben. Also ein Haltepunkt im Nirgendwo, ein städtebaulicher Offenbarungseid!
- Durch die vom Senat gewünschten Regionalverkehrshalte an den aufgelassenen S-Bahnstationen Sternschanze und Holstenstraße wird de facto die viel bejubelte Kapazitätssteigerung der Verbindungsbahn durch den VET wieder aufgefressen. In 2045 wird man dann feststellen, dass Geld verausgabt und im Prinzip keine Verbesserung gegenüber heute erreicht wurde, nur dass die S-Bahnfahrpassagiere wie eine Rohrpost in den Untergrund verbannt wurden.
- S-Bahnstationen in 35 Meter Tiefe sind unbeliebt und werden keine oder nur geringe Publikumsakzeptanz finden. Über die bei diesen Tunneltiefen erforderliche Notausstiegsschächte schweigen Senat und DB bisher.
- Nachdem DB und Senat sich auf die Kernparameter des Projektes festgelegt haben, ist die geplante Öffentlichkeitsbeteiligung zur Auswahl der fünf unterschiedlichen Trassenvarianten zwischen Dammtor und Kaltenkirchener Platz mehr oder weniger nur eine Farce. Echte Entscheidungsalternativen, ob VET Ja oder Nein, werden der Bevölkerung nicht vorgelegt.

Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e.V.:

„Nicht die Menge des verausgabten Geldes macht ein gutes Bahnprojekt, sondern ob es den FahrGÄSTEn nutzt oder nicht. Die drei derzeit untersuchten Bahnprojekte müssen transparent und ergebnisoffen miteinander verglichen und bewertet werden. Eine vorschnelle Festlegung auf den VET ist unzulässig. Bürger*innen, Umwelt- und Verkehrsverbände müssen auch in die Grundsatzentscheidungen mit einbezogen werden. Für Prellbock-Altona hat die Schaffung einer Redundanz für die störanfälligen Elbbrücken durch eine 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen absolute Priorität.“

Michael Jung

Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.

anerkannter Umweltverband

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

+49 170 4708026

info@prellbock-altona.de

www.prellbock-altona.de