



UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

26.05.2023 Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.

Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) Das nächste Milliardenfiasko in Hamburg?

Einladung zur Pressekonferenz

Mi-31.05.2023

11 Uhr

W3 – großer Saal – pattere

Nernstweg 34 – 22765 Hamburg

5 min. vom Bahnhof Altona

Noch ist die Durchfinanzierung einschließlich der Kostensteigerungen der beiden derzeit von der Hamburger Politik verfolgten Großprojekte im Nahverkehrsbereich, U5 und S4 nicht ansatzweise gesichert, da bejubelt der Hamburger Senat das nächste Milliarden Megaprojekt, den Verbindungsbahntlastungstunnel.

Die Ende April vorgelegte 381 Seiten starke technische Machbarkeitsstudie zu diesem Projekt beleuchtet die ganze Problematik des Projektes, auch wenn die Risiken und Unwägbarkeiten dieses klimaschädlichen Großprojektes fein zwischen den Zeilen in wohlgesetztem Consultant-Deutsch verpackt, verborgen formuliert werden. Vermutlich werden die wenigsten der Abgeordneten und sonstigen Politiker in Hamburg, aber auch im Bund, die letztendlich über das Projekt entschieden werden, die Studie gelesen haben. Die Studie ist auch für jemanden, der nicht über ein Mindestmaß an technischem Verständnis verfügt, auch schwer les- und verstehbar.

Aber schon das Einleitungsstatement der jetzt vorliegenden Machbarkeitsstudie (MBS), in dem genüsslich aus der schon 2020 verfassten Untersuchung der Firma Schüssler Plan, die der Senat bisher geheim gehalten hat, zitiert wird, sollte alle Alarmglocken schrillen lassen. Dort heißt es:

„Die Vorläufer (=Schüssler-) Studie aus 2020 stellt die Konsequenzen der Umsetzung des VET dar. Hier nennt sie vor allem die langandauernden Einschränkungen im Hamburger U- und S-Bahnverkehr sowie im Fern- und Regionalverkehr. Außerdem stellt sie fest, dass der Bau nur durch

bautechnologisch höchst anspruchsvolle Baumaßnahmen zum Umbau der oberirdischen Gleise, der Tunnelröhren, der U-Bahn-Stationen und der Verbindergeschosse erfolgen kann.“ (S.18 MBS)

Auch verheimlicht die MBS nicht, dass der riesige Bauaufwand für den VET, am Ende für den S-Bahn und Schienenpersonennahverkehr in Hamburg nichts bringt. Bloß wird diese Kernaussage auf Seite 266 versteckt. Dort heißt es:

„Generell zeigt die Auswertung für die einzelnen Trassenvarianten, dass mit Umsetzung des VET die Nachfrage gegenüber dem Bestand gleichbleibend hoch ist. Die erweiterte Betrachtung zusätzlicher Halte für den Regional- und Fernverkehr ändert daran nichts, nur die Auslastungen verlagern sich etwas im Einzelnen.“ (S. 366 MBS)

Dafür aber soll das Projekt nach Angaben der Schüssler-Studie aus 2020 mehr als 3 Milliarden Euro kosten. Neuere Kostenschätzungen enthält die MBS leider nicht. Jeder kennt die Explosion der Baupreise. Als Anhaltspunkt für eine mögliche Kostenentwicklung und der technischen Risiken eines solchen Großprojektes sollte das voll vergleichbare, derzeit im Bau befindliche Projekt „2. S-Bahnstammstrecke“ in München dienen. Dort sind die Kosten von ursprünglich 2,5 Milliarden Euro mit Fertigstellung in 2029 auf nunmehr neun Milliarden Euro mit Fertigstellung in 2036 explodiert. Kritiker des Projektes rechnen gar mit Kosten von 14 Milliarden Euro.

Auch der DB scheint bei diesem gigantomanischen Projekt nicht ganz wohl zu sein, verwies sie doch auf den drei in den letzten Wochen abgehaltenen „Dialog“-Veranstaltungen zum VET immer auf den politischen Auftrag, den sie zu erfüllen habe.

Prellbock-Altona hält das VET-Projekt aus verkehrlicher, wie aus Fahrgast-Sicht für kontraproduktiv und unter Klimaaspekten für absolut schädlich. Noch schwerer wiegt, dass das Projekt die Hamburger Innenstadt für 10-15 Jahre in eine gigantische Großbaustelle verwandeln wird mit mindestens sechs über 4-6 Jahre offenen Baugruben mit einer Dimension von bis zu 280 Meter Länge, 50 Metern Breite und bis zu 50 Metern Tiefe. Die im Rahmen dieses Projekts neuzubauenden S-Bahnstationen liegen in bis zu 35 Metern Tiefe und müssen bis auf eine alle unterhalb des anstehenden Grundwasserspiegels gebaut werden. Daraus resultieren hohe technische und Kostenrisiken.

Dieses Projekt ist aus unserer Sicht nicht notwendig und alle diesbezüglichen Planungen sollten umgehend eingestellt werden, zumal es schneller und kostengünstiger zu realisierende Alternativen für eine Entlastung des Hauptbahnhofs und eine Kapazitätserhöhung auf der Verbindungsbahn gibt.

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 Umsetzung des VET-Projektes hingegen bedeutet eine schwere Schädigung des Wirtschaftsstandorts Hamburg, weil es die gesamte Innenstadt für 10-15 Jahre in eine Großbaustelle verwandeln wird mit umfassenden Sperrungen von wichtigen Straßenkreuzungen und Hauptverkehrsstraßen (z.B. Stresemannstraße, Fruchttalallee/Am Schlump oder Holstenstraße/Max-Brauer-Allee über 4-5 Jahre hinweg für gar keine oder allenfalls marginale Verbesserungen im ÖPNV. Hamburg braucht eine bessere Verkehrspolitik.“

Wir laden Sie daher ein zu einer Pressekonferenz

Am Mittwoch, den 31.05.2023 um 11.00 im Großen Saal der W3, Nernstweg 34, Hamburg-Altona

um Ihnen unsere Kritikpunkt zum VET Projekt und umsetzbare Alternativen vorzustellen.

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