



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

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**

Der nächste Sanierungshammer der Deutschen Bahn. An die Fahrgäste wird nicht gedacht!

03.07.2023 Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e. V. zum Sanierungskonzept der Deutschen Bahn für die Norderelbbrücken

Keinen Monat nach der Vorstellung des Monsterneubauprojektes Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) präsentiert die Deutsche Bahn (DB), diesmal aber eher heimlich und versteckt, das nächste Megaprojekt, welches auf Jahre hinaus die Bahnreisenden massiv belasten und den Bahnverkehr von Hamburg nach Süden hohen Risiken eines Totalausfalls aussetzen wird. Gemeint ist die Sanierung der Norderelbbrücken, in trockenen Eisenbahner-Deutsch liest sich das so: „Ersatzerneuerung der Eisenbahnüberführungen (EÜ) der Strecken 1280 und 2200 über die Norderelbe unter weitestgehender Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes.“ Ganz harmlos wird in dem schon 2021 fertiggestellten Gutachten, welches der Stadt seitdem bekannt ist, ausgeführt: „Ein sowohl qualitativ als auch quantitativ zufriedenstellender Eisenbahnbetrieb lässt sich bauzeitlich in erster Linie durch die Errichtung einer Umfahrung in Achse der vorhandenen Freihafenelbbrücke realisieren.“ Diese Satz birgt eine Menge politischer Sprengkraft in sich. Daher hat der Senat das Gutachten bisher auch zwei Jahre unter Verschluss gehalten! Oder plagt den Senat das schlechte Gewissen, weil er durch den Verkauf des städtischen Grundstücks an den Immobilien-Spekulanten René Benko für den Bau des Elbtowers, die von der DB ursprünglich dort vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche für das Projekt entzogen hat, was jetzt die Bauarbeiten teuer, zeitlich langwieriger, und technisch risikoreicher macht. jetzt die Bauarbeiten teuer, zeitlich langwieriger, und technisch risikoreicher macht.

Prellbock hat mit einigen Mühen das Gutachten aus dem Internet gefischt. Daraus werden die Dimensionen und Problemlagen des Projektes deutlich, die der Senat bisher geheim gehalten hat:

Die Vorzugsvariante der Sanierung gemäß der AFRY-Studie, die von DB Netz AG für das sog. Scoping Verfahren für die EÜ Norderelbe am 29.4.23 ins Netz gestellt wurde, sieht die Sperrung der Freihafenelbbrücke für den Autor/Radfahrer und Fußgängerverkehr für mindestens viereinhalb Jahre vor. Folgende Bauschritte sind geplant:

- 1.** Demontage des historischen Überbaus dieser Brücke aus dem Jahr 1926, Zerlegung in einzelne Bauteile und Zwischenlagerung.
- 2.** Ertüchtigung und Anpassung des Unterbaus dieser Brücke für den Eisenbahnverkehr.
- 3.** Bau einer nur zweigleisigen (bisher 4 Gleise) Eisenbahnbehelfsbrücke anstelle der Freihafenelbbrücke auf diesem Unterbau.



4. Verschwenkung aller südgehenden Eisenbahnverbindungen auf diese neue Behelfsbrücke. Erinnern wir uns im März 2022 war genau diese Freihafenelbbrücke für Monate gesperrt, weil zuvor ein Binnenschiff bei Sturm mit dieser Brücke kollidiert war!
5. Reparatur/Grunderneuerung der vier Gleise der bestehenden Norderelbbrücken.
6. Rückverladung der zwei Gleise auf die dann sanierten Norderelbbrücke. Einschwimmen der zuvor demontierten Bahnüberbauten der Freihafenelbbrücke und Wiedereröffnung der Freihafenelbbrücke für den Radfahrer, Fußgänger und Autoverkehr.
7. Die Bauzeit für das technisch aufwendige Verfahren wird mit 54 Monaten = viereinhalb Jahre, angegeben. Wer die üblichen Bauverzögerungen bei der DB kennt, weiß, dass daraus schnell 6–7 Jahre werden können, wenn nicht sogar mehr.
8. Was die Studie nicht sagt, aber kürzlich bei der Präsentation der U4-Verlängerung über die Elbe per Zufall ans Tageslicht kam: die gerade neugebaute Station Moldauhafen der U4 muss ein Jahr nach geplanter Fertigstellung für die Sanierung der Norderelbbrücken wieder für 4 Jahre abgebaut und gesperrt werden!

Leider sind diese aufwendigen Baumaßnahmen notwendig geworden, weil die DB, nicht nur die Sternbrücke, sondern auch die Elbbrücken über Jahrzehnte schlicht hat vergammeln lassen, weil man die notwendige Wartung dieser Brücken vorsätzlich unterließ.

Parallel zu dieser Grundsanierung, wobei zu vermuten ist, dass die DB die Norderelbbrücken lieber neu bauen will, als das historische Bauwerk zu sanieren, wird in den Jahren 2028 bis 2036 der gesamte Brückenkomplex Süderelbbrücken abgerissen und neu errichtet! Inwieweit diese Baumaßnahmen sinnfällig koordiniert werden, kann nach den bisherigen Erfahrungen mit vergleichsweise völlig harmlosen Baumaßnahmen (siehe S-Bahn-Station Ottensen) bezweifelt werden.

Tritt bei diesen hochkomplexen Baumaßnahmen auch nur der geringste Störfall ein, dann ist Hamburg vom südgehenden Eisenbahnverkehr (Personen und Güterverkehr) abgeschnitten, weil keine Rückfallebenen existieren. Senat und DB weigern sich eine zweite Eisenbahnquerung im Hamburger Westen, parallel zur A7 beschleunigt voranzutreiben. Das entsprechende Gutachten ist seit mehr als einem halben Jahr überfällig. Und die östliche Ausweichstrecke von Lüneburg über Lauenburg nach Büchen ist weder elektrifiziert und leistungsfähig und zudem ist die dortige Eisenbahnbrücke über die Elbe nur eingleisig und seit Jahren baufällig.

Prellbock Altona stellt dazu fest:

- ▶▶ **Anstatt sich vorausschauend um das Nadelöhr Elbbrücken zu kümmern, konzentrieren Senat, das Bundesverkehrsministerium und die DB ihre personellen und Planungskapazität auf das nächste Unsinnprojekt, den VET.**
- ▶▶ **Es gibt kein Konzept wie der Bahnverkehr in Hamburg gegen Störfälle auf den Elbbrücken abgesichert werden kann.**
- ▶▶ **Vor der Sanierung beider Elbbrücken muss, um eine leistungsfähige Rückfallebenen zu haben, erstens eine Eisenbahnquerung im Hamburger Westen und eine leistungsfähige Umfahrung im Osten (Lüneburg – Lauenburg – Büchen) gebaut bzw. saniert werden.**
- ▶▶ **Die Öffentlichkeit, vermutlich aber auch die Politik und ganz besonders die Fahrgäste wurden von der DB völlig unzureichend über die erwartenden Einschränkungen des Bahnverkehrs in und um Hamburg in den nächsten 15 Jahren informiert.**

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

Dialog lebt davon, dass ergebnisoffen über die anstehenden Großbauprojekte diskutiert wird. Ein Dialog nur mit geladenen Gästen und intransparenten Entscheidungsstrukturen wird diesem Anspruch nicht gerecht. Eine Information der Öffentlichkeit, nachdem die jeweiligen politischen Grundsatzentscheidungen bereits getroffen wurden, hat mit einem Dialog auf Augenhöhe nichts zu tun. Es ist bedauerlich, dass der VCD Nord sich an einer solchen Alibi-Veranstaltung beteiligt.



Michael Jung – Sprecher Prellbock Altona e. V. – Umweltverband

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