

VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

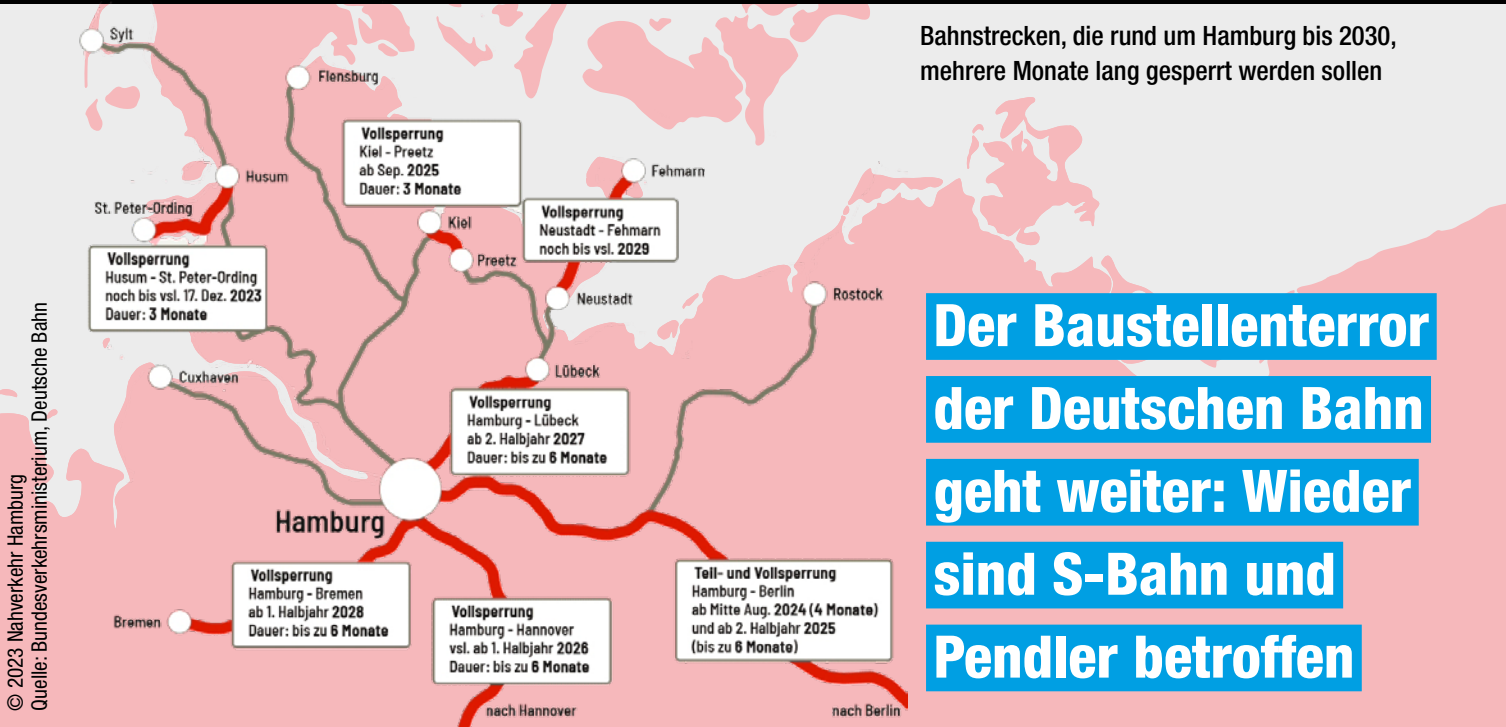
Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**



12.10.2023 Pressemitteilung von Prellbock-Altona e. V. zur Sperrung der S-Bahnverbindung zwischen Sperrung Altona – Holstenstraße und Altona – Stellingen

Vom 14. bis 29. Oktober ist die S-Bahn zwischen Altona, Holstenstraße und Stellingen gesperrt. Als Grund dafür gibt die Deutsche Bahn (DB) Gleisbauarbeiten für den künftigen Fern- und Regionalbahnhof am Diebsteich an. Leider wird nicht darüber informiert, welche Arbeiten dort anstehen. Aber das ist bei den meisten Streckensperrungen wegen Bauarbeiten so: Was genau getan wird, wird von der DB als geheime Kommandosache eingestuft und die Öffentlichkeit unzureichend informiert.

Die Schienenersatzverkehrsverbindungen für die Sperrung der S-Bahn-Strecke nach Pinneberg sind eine reine Katastrophe. Wegen der parallel laufenden Straßenbauarbeiten an der Holstenstraße und auf der Max-Brauer-Allee gibt es keinen Busverkehr zwischen Stellingen und Altona, sondern nur zur Sternschanze, von wo aus die Pendler dann die S21 nach Altona nutzen müssen. Alternativ wird eine Busverbindung von Stellingen zur U2 ab Hagenbecks Tierpark zum Hauptbahnhof angeboten. Reisende aus Pinneberg werden auf die ohnehin überfüllten Regionalbahnlinien RB 61 und RB 71 verwiesen.

Diese Streckensperrungen sind nur die Ouvertüre zu weiteren wochen- oder gar monatelangen Streckensperrungen für die S-Bahn, aber auch für die Regional- und Fernbahn in den kommenden Jahren bis 2030, wenn voraussichtlich der Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich als Provisorium fertiggestellt ist. Nach den bisherigen Plänen müssen die Fahrgäste mit Sperrpausen von mindestens zwei mal vier Wochen pro Jahr rechnen. In diese Periode fällt auch der Abriss und der Neubau der Sternbrücke und der Eisenbahnbrücke Schanzenstraße, die weitere Streckensperrungen erforderlich machen.

Geht es nach den Plänen von DB und Hamburger Senat, dann schließen sich daran die Arbeiten für den Bau des sogenannten Verbindungsbahntlastungstunnels (VET) an: Fahrgäste müssen dann mit weiteren massiven, heute noch nicht genau absehbaren Streckensperrungen für die dann kommenden 10 Jahre bis 2040 rechnen.



Als wenn das noch nicht genug wäre, ist in den nächsten Jahrzehnten mit weiteren massiven Einschränkungen des die Elbe querenden Bahnverkehrs zu rechnen. Die Erneuerung der Elbbrücken soll in 2028 beginnen und erst in 2036 abgeschlossen sein.

Der nächste Hammer ist die „Generalsanierung“ genannte Gleiserneuerungsstrategie für die wichtigsten Bahnstrecken von Hamburg nach Westen, Süden und Osten. Dafür werden die Bahnstrecken

- ▶▶ Hamburg – Berlin in 2024 und in 2025,
- ▶▶ Hamburg – Lübeck im 2. Halbjahr 2027,
- ▶▶ Hamburg – Bremen im 1. Halbjahr 2028,
- ▶▶ Hamburg – Hannover 2029

für jeweils mindestens sechs Monate komplett gesperrt. Viele Züge fallen komplett aus. Besonders Passagiere im Regionalverkehr müssen dann auf Busse ausweichen.

Prellbock-Altona stellt dazu fest:

1. Die Streckensperrungen im Zusammenhang mit dem Bau des Fern- und Regionalbahnhofs Diebsteich und dem nur deswegen notwendigen Bau des VET werden nur erforderlich, weil **sinnentleerte Prestigeprojekte** wie der Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich, der **keinerlei Nutzen für die Bahnfahrergäste** hat, auf Biegen und Brechen umgesetzt werden sollen. Daher muss das Bahnhofprojekt bis auf die Fertigstellung der S-Bahnstation umgehend eingestellt werden.
2. **Streckensanierungen müssen soweit wie möglich unter dem „Rollenden Rad“ erfolgen, so wie es früher üblich war und Bahngesellschaften im Ausland es praktizieren.** Autobahnmagistralen werden auch nicht für die Erneuerung des Fahrbahnbelages auf Monate hinaus komplett gesperrt. Auf wichtigen Autobahnen wird trotz komplizierter Baumaßnahmen immer der Verkehr auf zwei – wenn auch verengten – Fahrspuren pro Richtung aufrechterhalten.
3. **Vor Streckensperrungen sind mögliche Umleitungsstrecken ausreichend zu ertüchtigen, damit sie die Verkehre weitgehend aufnehmen können.** Das heißt für Hamburg: zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecken Bad Oldesloe – Neumünster, Lübeck – Büchen – Lüneburg, Uelzen-Salzwedel-Stendal, Nienburg-Minden.
4. Das zu erwartende Baustellenchaos bei der Sanierung/Erneuerung der Norder- und Süderelbbrücken beweist erneut die **Dringlichkeit der Schaffung einer zweiten Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen.** Diese sollte idealerweise vor Abriss und Neubau der Süderelbbrücken fertiggestellt werden.
5. **Alle Bahnbaumaßnahmen der DB einschließlich der Baumaßnahmen im U-Bahnbereich müssen von einer zentralen Stelle koordiniert und verantwortet werden.** Alle Baumaßnahmen müssen in ihrer zeitlichen Taktung so abgestimmt werden, dass die Auswirkungen auf die Fahrgäste minimiert werden.

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

„Die zum Teil schon laufenden und für die nächsten Jahrzehnte bis 2045 geplanten/angekündigten Baumaßnahmen im Bereich der Fern-, Regional-, S- und U-Bahn sind in ihrer Gesamtheit ein Programm zur Entwöhnung der Hamburger vom Bahnfahren. Das Bauprogramm in seiner jetzigen Ausgestaltung widerspricht allen Bemühungen die Hamburger Klimaziele einzuhalten und die Verkehrswende voranzutreiben. Der rot-grüne Senat ist jetzt gefordert, die überflüssigen, klimaschädlichen Großprojekte wie Bahnhof Diebsteich, VET und U5 abzusagen, und sich auf kleinteilige Maßnahmen, die dazu dienen, den Bahnverkehr in Hamburg leistungsfähiger zu machen und gegen Störungen abzusichern, zu konzentrieren.“

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