

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**



Neue Brücken halten 100 Jahre?

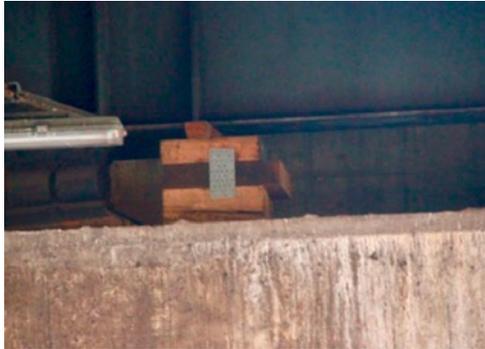
23.11.2023 Pressemitteilung von Prellbock-Altona e. V. zu Behelfsreparaturen an der Verbindungsbahnbrücke Lombardsbrücke-Esplanade

Ein stetes Mantra der DB und der Politik ist, dass alle Eisenbahnbrücken, die hundert Jahre alt sind, abgängig sind und dringend erneuert werden müssen. Dann würden die neuen Brücken wieder einhundert Jahre halten. Leider wird das durch jüngste Beispiele regelmäßig widerlegt. Viele der vor hundert Jahren gebauten Brücken halten, wenn sie regelmäßig gewartet werden, mehr als hundert Jahre und neue Brücken, wie zum Beispiel die Süderelbebrücke, 1978 fertiggestellt, ist schon nach 45 Jahren irreparabel kaputt.

Offensichtlich scheinen aber auch andere erst vor 60 Jahren neu gebaute, für Hamburg wichtige Eisenbahnbrücken kaputt zu sein. Prellbock fand an der Eisenbahnbrücke der Verbindungsbahn, und zwar im linken Brückenfeld (Richtung Hauptbahnhof) der Brücken über die Verbindungsstraße zwischen Lombardsbrücke/Esplanade und Kennedybrücke-Alsterglaciis eine Abstützung der insgesamt acht Widerlagerrollen der vier einzelnen Brücken durch provisorische Holzklötze. Über diese Brücken rollen täglich mehr als 280 S-Bahn- und 180 Fern- und Regionalbahnzüge.

Siehe folgende Bilderserie.





Anw. Nr.	Verkehrsbau-Verzeichnis	Entfertigungsfirma	Zeit der Aufnahme	Stiftungs-Nr.	Lieferfirma
1.04-95	S	RHEINSTAHL Hamburg Eggers und Fr. Kehrhorn	Juni 65		
		Anstreichfirmen RHEINSTAHL Hamburg	Juni 65	46 34 05 46 34 25	Dittmer Hamburg
		A. HEICKMÖLLER Materialbetrieb Hamburg 22	von September bis Oktober 65	46 35 18 46 36 36	Geißschmidt Essen

Prellbock stellt dazu folgende Fragen:

1. Wozu dienen diese provisorischen Holzklotzabstützungen?
2. Wann und durch wen wurden diese Abstützungen angebracht?
3. Ist der Beton unter den Rollenwiderlagern defekt?
4. Haben diese Abstützungen einen sicherheitsrelevanten Einfluss?
5. Wann wurde die Brücke, die schon erhebliche Korrosionsschäden zeigt, zuletzt angestrichen. Wurde der letzte Korrosionsschutz wirklich vor 60 Jahren aufgebracht, wie die Brückeneinfotafel ausweist, oder sind die Angaben veraltet?
6. Wann wurde die Brücke zuletzt revidiert und was sagt das Protokoll der letzten Brückenrevision?
7. Liegt hier eine mangelnde Dienstaufsicht durch das Eisenbahnbundesamt vor?
8. Ist der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Zustand dieser für Eisenbahnverkehr in Hamburg essentiellen Eisenbahnbrücke bekannt?

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

„Leider hat die Deutsche Bahn seit der Ära des Bahnchefs Mehdorn über Jahrzehnte hinweg die Eisenbahnbrücken vorsätzlich nicht gewartet und vergammeln lassen. Dies wurde durch die Rechtsform einer Aktiengesellschaft, die dem Anteilseigner, in diesem Fall dem Bundesverkehrsministerium nur indirekte Zugriffsmöglichkeiten auf das Bahnmanagement gibt, begünstigt. Um diese bewusste Verschleuderung öffentlichen Eigentums künftig zu unterbinden, ist die ab 1.1.2024 neu aufgesetzte Infrastruktursparte der DB in der Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts zu führen.“

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