



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**

Herr Senator Tjarks: Jubel ist nicht angebracht!

PM 33/2024

23.8.2024 Pressemitteilung von Prellbock-Altona e. V. zur dramatischen Reduzierung des Bahnverkehrs zwischen Hamburg und Berlin bis Jahresende

Im Hamburger Abendblatt vom 20.8.2024 war zu lesen, dass Senator Tjarks „froh sei, dass die Bahnstrecke Hamburg-Berlin nun im Auftrag von Bundesverkehrsminister Wissing für 2,2 Milliarden Euro saniert werde.“ Dabei stellen sich aber zahlreiche Fragen, die der Senator sich nicht oder nicht öffentlich stellt:



- 1. Die Strecke von Hamburg nach Berlin wurde in den Jahren bis 2010 für mehrere Milliarden Euro auf 230 km/h ausgebaut. Seitdem wurde diese Strecke schon dreimal für Monate für umfangreiche Sanierungsarbeiten gesperrt.** Im Rahmen ihrer „Generalsanierungsstrategie“ verkündet die DB nun munter lustig: ‚Nach dieser Sanierung müssen wir die Strecken mindestens zehn Jahre nicht mehr anfassen.‘ **Aber wieso ist überhaupt schon wieder eine Sanierung der Strecke erforderlich?**
- 2. Zuletzt wurde die Strecke vom 11. September bis 11. Dezember 2021 saniert.** Es sollten damals 200 Kilometer neue Schienen und 24 neue Weichen eingebaut werden, rund 15.000 Schwellen und etwa 30.000 Tonnen Schotter getauscht und die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert werden. **Wieso ist die Strecke Hamburg-Berlin so ein Dauersanierungsfall?**
- 3. Wurde damals nur Pfusch eingebaut?** Denn jetzt schreibt die DB, dass im Sanierungszeitraum vom 16.8.–14.12.2024 „unter anderem mehr als 74 Kilometer Gleise und 100 Weichen erneuert werden. Die Hauptbauarbeiten finden zwischen Ludwigslust und Wittenberge, im Bereich Hagenow Land sowie zwischen Hamburg und Büchen statt.“
- 4. Pikanterweise soll laut DB bei der jetzigen Sanierung „ein Teil der sogenannten Festen Fahrbahn ausgebaut werden.“** Dies kann nicht stimmen, weil es diese Bauart nur auf der Strecke von Hannover nach Berlin gibt. Sollte dem aber trotzdem so sein, dann zeigt sich jetzt, **dass die Bauart „Feste Fahrbahn“ (= Verlegung der Schienen statt auf in Schotter gebettete Schwellen auf festen Betonplatten), die angeblich 20 Jahre und mehr halten soll, nichts taugt und nur erhöhte Reparaturkosten nach sich zieht.**
- 5. Wieso kommt die Streckensperrung zwischen Hamburg und Berlin schon 2024?** Bisher war diese, wie der DB Website zu entnehmen ist, für 2025 geplant? Dort heißt es: „Zwischen August 2025 und April 2026 führt die DB eine sogenannte Generalsanierung durch. Während dieser Zeit ist die Strecke zwischen Hamburg und Berlin für den Zugverkehr gesperrt. Zahlreiche Arbeiten an Gleisen, Weichen und Oberleitungen bündelt die DB innerhalb von neun Monaten, sodass in den kommenden Jahren wesentlich weniger gebaut werden muss. Es werden zudem die Leit- und Sicherungstechnik erneuert und die Bahnhöfe auf der Strecke modernisiert.“



- 6.** Da stellt sich unmittelbar die Frage, was wurde bisher gemacht? **Die Leit- und Sicherungstechnik wurde erst 2021 modernisiert und soll nach 4 Jahren schon wieder erneuert werden?** Die vier Bahnhöfe an der Strecke wurden im Rahmen des Ausbaus der Strecke für den ICE-Verkehr umfassend erneuert. Es ist unklar, was dort – mit Ausnahme des Bahnhofs Ludwigslust, der seit 2021 eine Dauerbaustelle ist – schon wieder erneuert werden soll?
- 7.** **Wieso schafft es die DB nicht, den, während der Sperrpause schon um mehr als die Hälfte reduzierten, Zugverkehr zwischen Hamburg und Berlin einigermaßen pünktlich abzuwickeln?** Zahlreiche Totalausfälle von Zügen und Verspätungen von mehr als zwei Stunden sind auf dieser Strecke seit den letzten Wochen die Regel.
- 8.** **Für Bahnfahrende, die häufig die Strecke Hamburg-Berlin nutzen, ist die Notwendigkeit der jetzigen Totalsperrung nicht einzusehen,** zumal es keine ausgedehnten Langsamfahrstellen oder schweren Gleislagefehler gab. Eine detaillierte Begründung, warum jetzt eine Streckensperrung zusätzlich zu der seit fast zwei Jahren angekündigten Sperrung für 9 Monate 2025/26 notwendig ist, wurde weder vom Senat noch von der DB gegeben.
- 9.** **Warum setzt sich der Senator nicht für die beschleunigte Fertigstellung des seit Jahren verzögerten zweigleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Uelzen – Salzwedel auf der Umleitungsstrecke ein?** Dann könnte nämlich ungefähr die gleiche Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin wie auf der jetzt gesperrten Strecke angeboten werden. Zudem würde die dauerhafte Führung zumindest eines Teils der Züge nach Berlin über die Strecke Harburg – Lüneburg – Uelzen – Salzwedel – Stendal die Anbindung des nordöstlichen Niedersachsens an Berlin signifikant verbessern.
- 10.** **Warum fordert der Senator nicht eine signifikante Verkürzung der Sperrpausen und eine Zusammenlegung der Sperrungen von 2024 und 2025?** Denn die Streckensperrung ist für die vielen Reisenden zwischen Hamburg und Berlin sowie für die Pendler aus dem westlichen Mecklenburg-Vorpommern nach Hamburg, die häufig auf Busse mit einer Fahrzeitverlängerung von mehr als einer Stunde ausweichen müssen, eine Zumutung. Sie ist ein Programm diese zurück ins Auto zu treiben!
- 11.** Oder ist die öffentliche Befürwortung der für Hamburg schädlichen Streckensanierungspolitik der DB InfraGO AG und des Bundesverkehrsministers eine politische Vorleistung, um mehr Bundeszuschüsse für die umstrittenen, aber vom Senator heftig befürworteten Hamburger Verkehrsprojekte U5 und VET (=Verbindungsbahntlastungstunnel) zu bekommen?

Fazit: Nur eine offene und ehrliche Kommunikation seitens der DB und des Verkehrsensors und der Verzicht auf verkehrlich überflüssige Projekte kann Verständnis bei den Bahnkunden für etwaige baubedingte Einschränkungen erzeugen, aber nicht das hohle Beschönigen offensichtlicher Fehlentwicklungen.

Dazu Michael, Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e. V.:

„ Nie waren in früheren Jahren notwendige Bauarbeiten an Bahnstrecken mit solchen massiven Einschränkungen und Fahrzeitverlängerungen für die Bahnreisenden verbunden. Im Interesse der Akzeptanz der Verkehrswende ist es erforderlich, ehrlich und überzeugend zu informieren, Fehlentwicklungen zu benennen und diese schnellstmöglich abzustellen und auf prestigebehaftete Großprojekte mit geringem oder gar keinem Nutzen für die Fahrgäste zu verzichten bzw. diese einzustellen. “