



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**



Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

Deutsche Bahn Infra GO* muss mit der Wahrheit herausrücken!

**Sperrung Hamburg – Hannover 2026 und 2029: Retourkutsche der Bahn,
weil Politik dem Neubau der Strecke Hamburg-Hannover eine Absage erteilt hat ?**

03.09.2024 35. Pressemitteilung 2024 von Prellbock-Altona e. V. zur zweimaligen
mehrmonatigen Streckensperrung zwischen Hamburg und Hannover 2026 und 2029

Im Hamburger Abendblatt vom 28.08.2024 war zu lesen:

„Hamburg-Hannover: Streckensanierung in zwei Teilen“ Dabei stellen sich zahlreiche Fragen, die die Deutsche Bahn Infra GO nicht bzw. unzureichend beantwortet:

- 1.** Welche laufenden Unterhaltungsarbeiten (Schotter-Arbeiten, Korrekturen der Gleislage, Austausch von Weichen) wurden in den vergangenen 10 Jahren auf dieser Strecke ausgeführt und welche Maßnahmen sind in den kommenden zwei Jahren bis zum Beginn der sogenannten „Qualitätsoffensive“ geplant?
- 2.** Wieso macht die für 2029 geplante „Generalsanierung“ jetzt schon 2026 umfangreiche Arbeiten mit einer zweieinhalb Monate dauernden Streckensperrung erforderlich?
- 3.** Welche Arbeiten genau sollen im Rahmen der „Qualitätsoffensive“ ausgeführt werden?
- 4.** Mit welchen Angebotseinschränkungen ist auf der Strecke Hamburg – Lüneburg zu rechnen?

*Deutsche Bahn Infra GO AG heißt weiterhin Gemeinwohl Orientiert



PM 35/2024

Prellbock stellt dazu fest:

- 1.** Die für 2029 angekündigten Maßnahmen: Reaktivierung eines Gleises und Verlängerung eines Bahnsteiges auf der Westseite des Bahnhofs Lüneburg, Neubau eines Bahnsteiges in Uelzen und Bau eines Überholgleises in Bienenbüttel erfordern keine Komplettspernung der Strecke zwischen Hamburg und Hannover und könnten schon jetzt durchgeführt werden.
- 2.** Auf der Hauptstrecke im Bahnhof Lüneburg fährt die DB seit mehr als 10 Jahren über Behelfsbrücken, die schon einmal ausgetauscht werden mussten, weil die maximale Liegezeit einer Behelfsbrücke überschritten wurde. Ein Austausch dieser und Abschluss der Baumaßnahmen an der Bahnunterführung ist vordringlich, aber offensichtlich in den Baumaßnahmen nicht enthalten.
- 3.** Die von der Deutschen Bahn immer behauptete Überlastung der Strecke Hamburg-Hannover ist zum Teil hausgemacht. Die DB fährt dort fünf tägliche Zugpaare mit 5.000 t Erz-Zügen für das Stahlwerk in Salzgitter. Diese sind die schwersten und besonders lauten Züge im DB Netz und verschleifen Schienen und Weichen besonders stark. Diese Transporte müssten unbedingt über den Elbeseiten-Kanal, der u. a. für die Versorgung des Stahlwerks Salzgitter gebaut wurde, geführt werden. Damit würden Bahn-Trassen frei.
- 4.** Die Unpünktlichkeit auf der Strecke kommt vor allem durch die Bauarbeiten an den Elbbrücken und den Brücken auf der Elbinsel. Die Erneuerung der Veddeler Brücken verzögert sich um mehr als ein Jahr und führt noch immer zu Kapazitätseinschränkungen auf der Strecke zwischen Harburg und dem Hamburger Hauptbahnhof, weswegen viele Verstärkerzüge im Berufsverkehr einfach gestrichen wurden.
- 5.** Der Bau des **Schienen-Kreuzungswerks Wilhelmsburg** wird ab 2025 zu weiteren Kapazitätsminderungen und hoher Unpünktlichkeit auf der Strecke führen
- 6.** Eine zweigleisige Bahnstrecke hat eine Kapazität von 10 Zügen pro Stunde in jede Richtung. Das sind 240 Züge/Tag/Richtung. Geht man von 120 Güterzügen pro Tag im Hafenhinterlandverkehr aus und nimmt vorwiegend eine Führung der Güterzüge in den Nachtstunden an, dann bleiben noch 6 Fahrplantrassen/Stunde für den Fern- und Nahverkehr. Das dürfte auch für eine Taktverdichtung reichen. Nördlich von Lüneburg ist mehr Nahverkehr möglich, weil dort die Strecke zweigleisig ausgebaut ist.
- 7.** Heute werden aber südlich von Lüneburg nur ein Nahverkehrszug/Stunde und zwei Fernverkehrszüge/Stunde geführt. Hier von 147 %-iger Auslastung zu reden, wie die DB es tut, ist unseriös.
- 8.** Bei einer stärkeren Harmonisierung der Zuggeschwindigkeiten (Takt vor Tempo), d. h. der Fernverkehr fährt nur 160 km/h und nicht 200 km/h, lässt sich die Streckenauslastung weiter erhöhen.

Fazit: Nur eine offene und ehrliche Kommunikation seitens der Deutschen Bahn kann Verständnis bei den Bahnkunden für baubedingte Einschränkungen erzeugen. Dazu müssen aber die Versäumnisse und Verantwortlichkeiten klar benannt und schnell umsetzbare Lösungen mit minimalen Beeinträchtigungen für die Bahnreisenden gefunden werden.



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. Ferner sind die Kosten klar zu benennen und die Verantwortlichen für die Politik der unterlassenen Instandhaltung „Fahren auf Verschleiß, die Erneuerung zahlt der Bund“ zur Rechenschaft zu ziehen. Um die notwendigen Finanzmittel für eine schnelle Sanierung des Netzes zu mobilisieren, ist auf prestigebehaftete Großprojekte (Bahnhofsverlegung nach Diebsteich, VET) mit geringem oder gar keinem Nutzen für die Fahrgäste zu verzichten bzw. sind diese einzustellen “

info@prellbock-altona.de

www.prellbock-altona.de