

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**

Zugeranker Oberleitungsmast
in der Nähe der Harkortstraße



Wir lieben Stadtgrün – aber nicht auf Schienen und in Bahnhöfen

20.9.2024 Pressemitteilung von Prellbock-Altona e. V. zur mangelnden Routinepflege von Gleisanlagen

Prellbock-Altona e. V. als Umweltverband setzt sich seit jeher für mehr Stadtgrün und gegen das Abholzen von 425 Bäumen für das überflüssige und kontraproduktive Prestigeprojekt „Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich“ ein. Die DB hingegen hängt sich gerne ein grünes Mäntelchen um und drapiert ihre ICE-Züge mit Sprüchen wie „Der schnellste Klimaschützer auf Schienen“.

Grün sehen zwischenzeitlich auch die Bahnanlagen aus, nachdem die DB – einstmals Deutschlands größter Verbraucher des krebserregenden Unkrautvernichtungsmittels Glyphosat – das Versprühen des Umweltgiftes glücklicherweise einstellen musste. Seitdem sprießen auf den Gleisanlagen und zwischen den Gleisen nicht nur Gewächse, die die hohe Hitze im Schotterbett im Sommer aushalten wie z.B. der Sommerflieder, sondern alle möglichen Sträucher und Bäumchen. Dies nach dem feuchten Sommer 2024 in besonderer Pracht, sodass die schnell gewachsenen Zweige an den Fenstern der S-Bahn entlang kratzen.

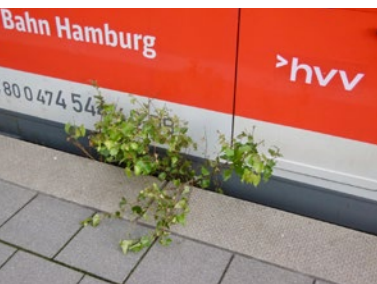


Prellbock-Altona stellt hierzu fest:

So schön dieser Grünbewuchs vielleicht manchen erscheinen mag, er hat schwerwiegende Folgen für den Bahnverkehr und begünstigt Zugverspätungen und Störungen:

1. Wurzelwerk im Schotterbett zwischen den Schienen vermindert die Federwirkung des Schotters und akkumuliert Humus, der schon nach wenigen Jahren die Gleislage negativ beeinträchtigt.
2. Bäumchen und Sträucher werfen im Herbst das Laub ab. Dies führt bei Regenwetter zu einem Schmierfilm auf den Schienen. Dieser verlängert den Bremsweg und verringert die Beschleunigungsleistung der Züge. Damit ist die Einhaltung des Fahrplans gefährdet, sprich Verspätungen sind vorprogrammiert. Dies gilt besonders für die S-Bahn, die häufig anfahren und bremsen muss.
3. Schlingpflanzen ranken sich besonders gerne an Oberleitungs- und Signalmasten hoch. Kommt es zu einer Berankung von Isolatoren, kann dies bei feuchtem Wetter zu Überschlägen und Kurzschlüssen führen. Betriebsstörungen sind vorprogrammiert.
4. Typische Bahndammbäume wie Birke und Essigbaum sprießen häufig auf Brücken. Sie zerstören dort Mauerwerksfugen und Stahlbauteile. Damit können Brückenbauwerke vorzeitig geschädigt werden mit der Folge zusätzlicher Instandhaltungskosten oder einer vorzeitig notwendig werdenden Erneuerung.

Prellbock hat nur auf dem Abschnitt der Verbindungsbahn zwischen Altona und dem Hamburger Hauptbahnhof einige Beispiele dokumentiert, die aber genauso an vielen anderen Stellen im DB-Netz anzutreffen sind.



Grünwuchs am S-Bahnhof Othmarschen



Brückenwiderlager Dammtorstraße



Dammtorbahnhof – Blickrichtung Hbf



Zufahrt zum Bahnhof Altona



Dammtorbahnhof – Zugausfahrt Richtung Hbf.

Grüner Bewuchs auf Bahngelände und Bahndämmen ist richtig und wichtig. Deshalb müssen Manpower und Mühe aufgewendet werden um den direkten Bewuchs von Schienen, Oberleitungen und wichtigen Anlagen fernzuhalten. Der für den Bahnbetrieb schädliche Bewuchs ließe sich mit geringem, aber regelmäßigem Aufwand beseitigen. Man muss nur wollen. Stattdessen holzt die DB lieber am Diebsteich flächendeckend ökologisch wertvollen Bahndammbewuchs ab und vernichtet wichtige Feuchtbiotope! Für notwendige regelmäßige Pflegearbeiten an den Strecken scheint kein Geld und kein Personal da zu sein. Aber ohne diese Arbeiten werden die Grundlagen für spätere größere Störungen bei Starkregen und im Winter gelegt.

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

„Prellbock liebt Stadtgrün und unterstützt als Umweltverband das Konzept der „Schwammstadt“. Dies gilt aber nicht für Gleise, Oberleitungs- und Signalmasten, wie auch für Brückenbauwerke. Eine systematische und regelmäßige Bestandspflege der Anlagen ist mit eine der Grundvoraussetzungen für einen pünktlichen und störungsfreien Bahnbetrieb. Diese Grundregel scheint bei der DB mit kaum noch bahnerfahrenen Managern in Vergessenheit geraten zu sein. Oder setzt die Regelung der Eisenbahnfinanzierung in Deutschland, nämlich dass Neubauten und Substanzerneuerung der Bund, sprich der Steuerzahler, bezahlen muss, die Pflege und Instandhaltung die DB, hier falsche Anreize?“