



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**



**Eine zweite Schienen-Elbquerung im
Hamburger Westen ist technisch machbar und
ein West_Bypass ist dringend notwendig**

46. Pressemitteilung, 17.11.2024, Vorstellung der Studienergebnisse zur Eisenbahnelbquerung im Hamburg Westen

Vor mehr als zwei Jahren gab das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine Studie zur Machbarkeit einer zweiten Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen (2.EEQ) in Auftrag. Mit mehr als einem Jahr Verspätung legt nun die Arbeitsgemeinschaft der Consultingbüros SMA, Intraplan, Obermeyer und TTP unter Leitung der TU Harburg die Ergebnisse vor.

Das Kernergebnis der Studie ist: Eine 2.EEQ ist in den 20 untersuchten Trassenvarianten als Tunnellösung technisch machbar für den S-, Regionalbahn und modernen Fernverkehr trotz der zu überwindenden erheblichen Höhendifferenzen am nördlichen Elbhange in Altona. Das hatten zuvor viele bezweifelt.

Den wirtschaftlichen Nutzen einer 2.EEQ allerdings sehen die Autoren der Studie als nicht gegeben an. Das wird aus vielen komplexen Rechenmodellen abgeleitet, die aber auf den völlig realitätsfernen und politisch vorgegebenen Rahmendaten beruhen, die die Studienautoren nicht hinterfragten. **Der Studie ist anzumerken, dass das Endergebnis politisch in die gewünschte Richtung bewegt worden ist.**

Hinzu kommt, dass mit den neuen Ergebnissen sämtliche Zahlen hinfällig sind.



Die Hauptkritikpunkte an den Berechnungen sind:

- 1.** Die Studie setzt die hoch umstrittenen und weit von jeglicher Realisierungschance entfernten Megaprojekte wie den Verbindungsbahntentlastungstunnel (VET), S-Bahn nach Osdorf und S4 West, Umbau des Hauptbahnhofs, Harburger Verbindungskurve, Hochgeschwindigkeitsneubau-strecke zwischen Harburg und Hannover als fertiggestellt voraus. Gleiches gilt für die Verlagerung des Bahnhofs Altona und die S4 Ost.
- 2.** Schnittstellen mit diesen Projekten wurden gar nicht erst betrachtet. Das schränkt die Aussagekraft der Studie massiv ein.
- 3.** Die Studie hält (aufgrund des Drucks der DB und der Aufgabenträger im Nahverkehr (HVV, 3LNVG, NahSH) an der Fiktion fest, dass alle Reisenden zum Hauptbahnhof wollen. Eine weitere Überfüllung des Nadelöhrs Hauptbahnhof ist damit vorprogrammiert.
- 4.** Es wurden für die 2.EEQ nur zusätzliche Verkehre angenommen, damit ist diese Verbindung unzureichend ausgelastet. Eine Verlagerung von Reisendenströmen, die nicht zwingend zum Hauptbahnhof müssen, wurde nicht in die Berechnung einbezogen. Das wäre aber eine wirksame Entlastung des ohnehin überfüllten Hauptbahnhofs.
- 5.** Die Berechnungen beruhen auf ohnehin veralteten Daten des letzten Bundesverkehrswegeplans aus 2016. Der neue ist noch in Bearbeitung.
- 6.** Die zwischen 2028 und 2036 stattfindende Erneuerung der Norder- sowie der Süderelbbrücken schafft unglaubliche Risiken und Engpässe in der Bahnanbindung Hamburgs. Dies macht eine 2.EEQ umso dringlicher, findet aber in der Studie überhaupt keinen Niederschlag.
- 7.** Resilienz, d. h. die Bedeutung einer 2. EEQ für den Fall einer Großstörung auf den Eisenbahn-elbbrücken, wird in der Studie überhaupt nicht bewertet. Man nimmt lieber die Abkoppelung Hamburgs vom elbquerenden Bahnverkehr in Kauf, als dass man sich Gedanken darüber macht, welchen Nutzen eine 2.EEQ für den Eisenbahnknoten Hamburg hat.
- 8.** Die Studie unterstellt eine fast vollständige Streckenführung im Tunnel. Das treibt die Baukosten enorm und senkt den volkswirtschaftlichen Nutzen der 2.EEQ.

Prellbock fasst noch einmal die Punkte zusammen, warum eine 2. Eisenbahn-Elbquerung faktisch unabdingbar ist.

- 1.** **Redundanz**, d.h. eine Rückfallebene oder Alternative ist im technischen Bereich immer wichtig. Geht es aber um essentielle Infrastruktur, dann ist sie geradezu zwingend. D.h. es muss eine **zweite leistungsfähige und sichere Bahnverbindung über die Elbe** geben, falls es zu einem Störfall auf den Elbbrücken kommt.
- 2.** **Wirksame Entlastung des Hauptbahnhofs.** Dies ist ein Thema, welches die Hamburger Politik seit bald 10 Jahren beschäftigt, aber getan hat sich bei diesem seit langem bekannten Problem trotz vieler sinnvoller Vorschläge rein gar nichts. Eine 2. Elbquerung in Tunnellage wäre in der Lage, Verkehre, die nicht zwingend über den Hauptbahnhof müssen, an diesem vorbei zu schleusen.
- 3.** **Attraktive neue Verbindungen zwischen dem westlichen Schleswig-Holstein und südlichen Hamburger Umland**, aber auch weit nach Niedersachsen hinein mit erheblichen Fahrzeitgewinnen werden möglich. Diese könnte für Pendler, die bisher das Auto nutzen, attraktiv sein, so dass sich positive Umsteigeeffekte ergeben, die **zu einer Entlastung des Autobahnelbtunnels der A7 und der A23 führen würden**,
- 4.** Durch die Entlastung des Hauptbahnhofs ergibt sich automatisch **eine Entlastung der ebenfalls durch chronische Kapazitätsengpässe geplagten Verbindungsbahn.**



5. Die Entlastung der Verbindungsbahn wiederum macht dann auch **den Bau des VET vom Hauptbahnhof nach Altona** für rd. 10 Mrd. Euro und mindestens 10 Jahren Bauzeit mit hoher Verkehrsbelastung im innerstädtischen Bereich **überflüssig**.
6. Eine 2.EEQ könnte von Süden her mit Tunnelbohrmaschinen aufgefahen werden. **Die Baumaßnahmen würden den innerstädtischen Verkehr nicht behindern** und die Aushubmassen des Tunnels könnten zur Verfüllung nicht mehr genutzter kleinerer Hafenecken verwendet werden.
7. Die **2. Elbquerung hätte last but not least positive Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität im geplanten Deutschlandtakt**.

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

„ Die mit der Studie nachgewiesene technische Machbarkeit eine 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen ist uneingeschränkt positiv zu bewerten. Die als Studienresultat festgestellte mangelnde Wirtschaftlichkeit ist das Ergebnis politisch vorgegebener Rahmendaten. Gäbe es eine unvoreingenommene Bewertung aller politisch angekündigten Projekte im Schienenverkehr in Hamburg, dann müsste die 2. Elbquerung an oberster Stelle stehen, kostet sie doch nur ein Drittel des geplanten Verbindungsbahntlastungstunnels und nur ein Fünftel der verkorksten U5. Für Fahrgäste und Bürger des Süderelbberaums ist der Nachweis der technischen Machbarkeit ein positives Signal, das Projekt jetzt mit Nachdruck auf der politischen Ebene einzufordern. Es kann die Prognose gewagt werden: Sollte das Projekt erst einmal fertiggestellt sein, wird der Fahrgastzuspruch alle Erwartungen übertreffen – ähnlich wie bei der S-Bahnlinie nach Stade. “