



# 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

## Das Horrorjahrzehnt für die Pendler aus dem Süderelberaum



Pressemitteilung vom 15.11.22 von Prellbock Altona e.V. zu den Plänen der DB für den Neubau der Süderelbbrücken.

In den letzten Wochen stellte die Deutsche Bahn (DB) ihre Pläne für den geplanten Neubau der Eisenbahnbrücken über die Süderelbe den Behörden, den Anwohnern und den Umweltverbänden vor. Prellbock war dabei. Die Bauvorhaben für insgesamt mehr als 1,5 Mrd. Euro auf der Bahnstrecke zwischen Harburg und dem Hauptbahnhof umfassen:

- ▶▶ Neubau der Süderelbbrücken
- ▶▶ Erneuerung der Veddeler Brücken
- ▶▶ Erneuerung der Peute-Brücke und der Brücke über die Wilhelmsburger Reichsstraße
- ▶▶ Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg
- ▶▶ Erneuerung (Sanierung?) der Norderelbbrücken.



Das Erstaunliche an dem Projekt ist, dass die **erst 40 Jahre alten Hauptbrücken**, über die die Personenzug- Güterzug- und die S-Bahngleise führen, sowie die erst 30 Jahre alte Brücke für die Hafengleise vollständig abgerissen und neugebaut werden sollen! Nach Aussagen der DB halten Brücken, die die DB baut, 100 Jahre! Der Abriss und Neubau sei erforderlich, weil angeblich die Hauptbrücken vollständig marode seien und 2019 bis 2021 notdürftig „ertüchtigt“ werden mussten. Es soll somit die Hoffnung bestehen, dass diese Brücken noch weitere 10 Jahre bis zum Neubau durchhalten.

## Was ist im Einzelnen geplant:

- 1.** Bau provisorischer Strompfeiler und Widerlager für sechs Gleise westlich der bestehenden Brücken und für die S-Bahngleise östlich der jetzigen Brücken.
- 2.** Aufbau der neuen Brücken auf die provisorischen Widerlager und Pfeiler.
- 3.** Verschwenkung der Gleise auf die neuen Brücken.
- 4.** Abbruch der alten Brücken, Widerlager und Strompfeiler.
- 5.** Neubau von Widerlagern und Strompfeilern an der alten Stelle
- 6.** Querverschiebung der neuen Brücken von den provisorischen Fundamenten auf die neugebauten endgültigen Fundamente in der alten Lage. Das bedingt eine monatelange Vollsperrung von jeweils zwei Gleisen gleichzeitig für den Bahnverkehr vom Hauptbahnhof nach Harburg! Am kritischsten dürfte die wochenlange Sperrung der S-Bahngleise sein.
- 7.** Rückverlegung der Gleise pro Brücke und Inbetriebnahme.

**Diese Maßnahmen dienen nur der Bestandserneuerung. Die von vielen für notwendig erachtete Kapazitätserweiterung um zwei Gleise ist damit noch nicht verbunden!!!**

**Dies ist ein Mammutbauwerk mit hohen technischen Risiken**, haben doch die zwölf über 50 Meter hinweg zu verschiebenden Brückenteile Abmessungen von jeweils rd. 130 Meter Länge, 16 Metern Breite (für jeweils 2 Gleise) und 25 Meter Höhe (Brückentragwerk).

Die Baumaßnahmen wie Abbruch und Neubau der Brückenpfeiler in der Elbe, wie auch Abbruch und Wiederaufbau der Widerlager führen zu Sedimentaufwirbelungen in der Elbe mit entsprechenden Eintrübungen des Wassers und möglicherweise Schadstoffeintragungen. Also die Umweltbelastungen sind nicht zu unterschätzen.

**Nach den Vorstellungen der DB sollen die Bauarbeiten nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens 2028 beginnen und 2036!!! beendet sein und nach heutigem Kostenstand allein für die Süderelbbrücken 800 Mio. Euro kosten.**

Parallel läuft in diesem Zeitraum der Ausbau der A1 auf je vier Fahrspuren (was besonders gut zur Verwirklichung der Klimaziele passt!!). Also massivste Behinderungen für Pendler aus dem Süderelbraum, ob nun mit Bahn oder Auto, für bald ein Jahrzehnt!!! sind vorprogrammiert.

Aus Prellbocksicht ist die Sicherstellung einer leistungsfähigen Bahnanbindung vom Hauptbahnhof nach Harburg und weiter in den Süden und Westen Deutschlands unabdingbar und auch dringend. Zu fragen ist allerdings, gibt es keine Alternative, die unter Klima- und Umwelt- und Ressourcenaspekten zu einer geringeren Belastung führt und schneller umzusetzen ist? Die DB hat sich schon auf ihr Konzept festgelegt. Hier sind aber Politik und Fahrgastverbände gefragt, sinnvolle Alternativen zu untersuchen und zu bewerten.



Die Erneuerung der Eisenbahnbrücken auf der Elbinsel löst aber immer noch nicht das Problem, dass die Elbbrücken ein risikobehaftetes und störanfälliges Nadelöhr im Hamburger Eisenbahnverkehr sind. Daher fordert Prellbock schon seit mehr als drei Jahren, den Bau einer Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen, parallel zur A7. Diese würde nicht nur zusätzliche Kapazitäten, sondern auch die dringend gebotene Redundanz für Störfälle schaffen, und gleichzeitig zu einer erheblichen Fahrzeitverkürzung zwischen dem Westen Hamburgs und Schleswig-Holsteins und dem nordöstlichen Niedersachsen beitragen.

**Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative und Vorsitzender des Vereins: Prellbock Altona e. V.:**

„ Zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Bahnanbindung Hamburgs nach Süden und Westen muss zeitgleich mit der Erneuerung der Elbbrücken der Bau einer zweiten Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen umgesetzt werden. Die jüngsten Störfälle haben gezeigt, wie verwundbar die Eisenbahninfrastruktur in Hamburg ist. Daher sind Ausweichstrecken unumgänglich. Prellbock wird darauf drängen, dass die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste während der Baumaßnahmen minimiert werden und die Einhaltung der Klimaziele bei der Bauzeit einen hohen Stellenwert bekommt. “

**Michael Jung – Sprecher Prellbock Altona e.V.**

**Umweltverband**

Mitglied Klimabahn statt Betonbahn – mehr auf [www.klimabahn-initiative.de](http://www.klimabahn-initiative.de)

Nernstweg 32

22765 Hamburg

+49 170 4708026

[info@prellbock-altona.de](mailto:info@prellbock-altona.de)

[www.prellbock-altona.de](http://www.prellbock-altona.de)