



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



Bilder: Ulli Dütgen

PM 19/2024

# Wie pleite ist die Deutsche Bahn wirklich?

17.5.2024 19. Pressemitteilung von Prellbock-Altona e. V. zum Baupfusch an  
Bahnbrücken in Hamburg:

Der Bundesrechnungshof schreibt in seinem jüngsten Bericht vom 14.3.2023 zur DB:

„ In den letzten Jahren hat sich der Zustand der DB AG weiter verschlechtert. Die DB AG befindet sich in einer Dauerkrise. Als Alleineigentümer steht der Bund daher bei der DB AG vor operativen und finanziellen Problemen, die sich in Anzahl und Dringlichkeit verschärfen.[...] Obwohl der Bund die DB AG immer stärker finanziell unterstützt, wuchs die Konzernverschuldung seit dem Jahr 2016 um 5 Mio. Euro pro Tag an. Die Nettofinanzschulden von inzwischen mehr als 34 Mrd. Euro schränken die Handlungsspielräume zunehmend ein. Der Vorstand der DB AG fordert immer mehr Geld aus dem Bundeshaushalt. Die DB AG entwickelt sich zu einem Fass ohne Boden.“

Allein in 2023 hat die DB AG einen Verlust von 2,35 Mrd. Euro angehäuft. Die Staatsbahnen in den Nachbarländern Schweiz, Österreich und Tschechien haben im gleichen Zeitraum jeweils Gewinn von mehreren hundert Millionen Euro eingefahren. Aber in Hamburg tut die DB einerseits so, als hätte sie prall gefüllte Taschen.



So wird ein um 30 % günstigerer Alternativentwurf zum Bau der nach jetzigen DB-Plänen 180 Mio. Euro teuren Sternbrücke in Bausch und Bogen verworfen. Gleichzeitig lehnt sie beim Neubau der Schanzenbrücken einen stadtbildverträglicheren Entwurf nur deswegen ab, weil er, bei Gesamtkosten von 20 Mio. Euro für dieses Projekt, um 6,3 Mio. Euro teurer sei.

**Guckt man sich die Instandhaltungsarbeiten an Bestandsbrücken an, dann sieht es so aus, als würde die DB finanziell auf dem letzten Loch pfeifen.** Da werden zur Unterstützung abgenutzter Rollenwiderlager Holzklötzchen eingebaut, wie man an der S-Bahnbrücke Holstenstraße (Baujahr 1972) sehen kann. Siehe Bilderstrecke:



Immerhin hat die DB ganz offensichtlich aus dem Desaster der Sternbrücke gelernt und saniert jetzt die Regenwasserabläufe der Brücke (Bild rechts), obwohl diese ebenfalls historische Brücke auch auf der Abriss- und Neubauliste der DB steht (stand?).

Die Holzklötzchen-Variante hatte Prellbock schon bei der Eisenbahnbrücke Alsterglaci/Esplanade dokumentiert und moniert (siehe Presseerklärungen von Prellbock vom 23.2.23 und vom 22.2.24). Prellbock stellt daher wie vor einem halben Jahr wieder dieselben Fragen an die Verantwortlichen bei der DB, dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Stadt. Keiner hat bisher auf die gestellten Fragen geantwortet. Diese sind:

1. Wozu dienen diese provisorischen Holzklötzabstützungen?
2. Wann und durch wen wurden diese Abstützungen angebracht?
3. Ist der Beton unter den Rollenwiderlagern defekt?
4. Haben diese Abstützungen einen sicherheitsrelevanten Einfluss?
5. Wann wurde die Brücke zuletzt revidiert und was sagt das Protokoll der letzten Brückenrevision?
6. Liegt hier eine mangelnde Dienstaufsicht durch das EBA vor?
7. Ist der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Zustand dieser für den Eisenbahnverkehr in Hamburg essenziellen Eisenbahnbrücke bekannt?

Aber offensichtlich wird auch bei neugebauten oder gerade generalüberholten Brücken gefuscht. So mussten die Eisenbahnbrücken über den Bahnenfelder Steindamm an der S-Bahn-Station Ottensen mit zusätzlichen Hydraulikstützen auf den Widerlagern abgestützt werden, weil diese nicht richtig, zu spät oder in falscher Qualität gebaut wurden. (Siehe Bilderstrecke)



## Prellbock fordert angesichts dieser irritierenden Beobachtungen:

- ▶ **Die DB muss sich auf die fachgerechte Sanierung ihres Brückenbestandes konzentrieren und nicht das Stadtbild mit ihren Einheitsbrückenbauten verunstalten.** Diese sind vielleicht im Hafen akzeptabel aber nicht in historisch gewachsenen Stadtteilen.
- ▶ **Dem Denkmalschutz und dem Erhalt des Stadtbildes** muss bei der Erneuerung historischer Brücken **Vorrang** gewährt werden.
- ▶ **Es sind Stadtbildverträglichere Brückenlösungen zu bevorzugen und fair und offen zu bewerten.** Es darf nicht wie im Fall Sternbrücke mit Gewalt ein Monster-Brückenbau durchgedrückt werden.
- ▶ **Die DB muss die Probleme, die sie mit bestimmten Bahnbrücken hat, offen kommunizieren.** Das Versteckspiel zwischen den verschiedenen Verantwortungsbereichen und der Politik muss ein Ende haben.

**Dazu fordert Prellbock-Altona e.V. einen runden Tisch in Hamburg mit allen beteiligten Parteien (Senat, DB, Umwelt- und Fahrgastverbände), um die Auswirkungen der DB-Sparpolitik auf Hamburg zu analysieren und auf Augenhöhe Lösungsvorschläge zur Sanierung maroder Brücken im Sinne des Hamburger Klimaschutzplans und der Fahrgäste zu diskutieren.**

---

**Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e. V.:**

„Hamburg muss den Prozess um die Sternbrücke als Chance nutzen alle Bahnbrückenprojekte unvoreingenommen auf den Prüfstand zu stellen, um gemeinsam mit allen Beteiligten Vorschläge zu erarbeiten, wie angesichts knapper Kassen bevorzugt nur die Projekte realisiert werden können, die kurzfristig für die Sicherheit im Bahnverkehr relevant sind. Dabei müssen die Belange des Klimaschutzes vorrangig berücksichtigt werden. Auf jeden Fall sollte immer Sanierung vor Neubau gehen. Dies gilt für die ebenfalls denkmalgeschützten Norderelbbrücken ganz besonders.“

---

**Michael Jung**

**Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.**

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

info@prellbock-altona.de

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