



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e.V.

P R E S S E - I N F O

Andrea Goller
prellbock_presse_AG@mail.de

Andreas Müller-Goldenstedt
prellbock_presse_amg@mail.de
0049 1781806932

Prellbock Altona e.V.
Nernstweg 34
22765 Hamburg

www.prellbock-altona.de
info@prellbock-altona.de



**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**



Erneuerung Bahnbrücken Schanzenstraße – oder wie ein Stadtviertel verunstaltet wird: Bahn schiebt Verantwortung auf die Stadt

**PM 10/2025 von Prellbock-Altona e.V. zur Klage von Prellbock gegen den
Planfeststellungsbeschluss zur Erneuerung der Eisenbahnbrücken Schanzenstraße**

Die denkmalgeschützte Eisenbahnüberführung über die Schanzenstraße (amtsdeutsch: EÜ Schanzenstraße) wurde vor mehr als 120 Jahren gebaut. Sie ist ein typprägendes, ingenieurtechnisches Denkmal des Eisenbahnbrückenbaus jener Zeit. Jetzt wird sie komplett erneuert, nachdem die Deutsche Bahn (DB) diese Brücken in den letzten 20 Jahren bewusst hat verwahrlosen lassen. Dadurch ist eine Sanierung leider so gut wie ausgeschlossen, und es bleibt laut DB nur ein Neubau der Brücken. Dagegen ist im Prinzip dann nichts einzuwenden, wenn er in einer Form passiert, die den schlanken Charakter der Brücke, die gut zum Stadtviertel passt, wieder herstellt. Und natürlich unter der Voraussetzung, dass der Brückenneubau mit möglichst geringen Beeinträchtigungen für die Anwohner einhergehen muss.

Ganz im Gegensatz zur Sternbrücke, die, weil die Stadt Hamburg die Hälfte der Kosten trägt, durch eine überdimensionierte Monsterbrücke ersetzt wird, hat die DB hier unerklärlicher Weise eine ebenfalls stadtunverträgliche Sparversion gewählt. Denn diesen Brückenneubau muss die DB selber bezahlen bzw. bekommt ihn nur zum Teil vom Bund bezahlt.



Was genau ist geplant?

- ▶▶ Es werden nicht, wie anfänglich angekündigt, nur die stählernen Brückenüberbauten erneuert, sondern auch die Brückenwiderlager sowie deren Fundamente. Ob diese überhaupt erneuerungsbedürftig sind, wurde leider nicht untersucht.
- ▶▶ Die DB will die historischen, genieteten Stahlstützen, die für Bahnbrücken um 1900 charakteristisch sind, abreißen und durch eine stützenlose Brückenvariante ersetzen.
- ▶▶ Die vom Erhaltungszustand noch guten und sanierungsfähigen historischen Brückenwiderlager sollen auf beiden Seiten hinter einer jeweils 1,90 Meter dicken Betonwand (sogenannte Vorsatzschalen) verschwinden. **Dadurch verschmälert sich der Brückendurchlass auf Straßenebene um 3,80 Meter oder um ein Fünftel.**
- ▶▶ **Durch den engen Brückendurchlass ist weniger Platz für Radfahrer und Fußgänger, da die Straße in der bisherigen Breite erhalten bleiben soll.** Und es entsteht ein die subjektive Sicherheit der Fußgänger beeinträchtigender Tunneleffekt.
- ▶▶ Die vorgesetzten neuen Widerlager **zerstören wichtige städtebauliche Sichtachsen** zu den gründerzeitlichen Häuserfronten der Schanzenstraße, verletzen damit das Prinzip des Milieuschutzes und zerstören den Charakter des Viertels.
- ▶▶ Würde man die Brücke 1:1 ersetzen, wären die Brückenbauteile kürzer und könnten auf dem Parkplatz der Messe vormontiert und über die Schiene angefahren und eingehängt werden.

Aus diesen Gründen klagt Prellbock-Altona e. V. seit April 2024 gegen die Art der Baudurchführung zur Erneuerung der Bahnbrücken Schanzenstraße vor dem Oberverwaltungsgericht Hamburg.

Kernpunkte der Klage sind:

1. Angepasste denkmalgerechte Erneuerung der 4 Brücken
2. Erhalt der jetzigen Durchlassbreite der Brücke und damit des Stadtbildes an der Schanzenstraße
3. Schutz der Grundwasserleiter
4. Minimierung der Belastungen für die direkten Anwohner, wie auch für Radfahrer und Fußgänger während der Bauzeit (Kaum ein Stadtquartier in Hamburg hat so dichten Radverkehr wie das Schanzenviertel.)
5. Verzicht auf unnötige, klimaschädliche Betonarien, in diesem Fall Neubau der Widerlager und Fundamente

Interessanterweise hat die DB aufgrund der Klage in zwei wesentlichen Punkten die Baudurchführung geändert:

- A) Die Tiefgründungen für die geplanten neuen Brückenwiderlager mit 36 Meter langen Bohrpfählen, die in die ab 10 Meter unter Geländeoberkante anstehenden Grundwasserschichten reichen und womöglich die Grundwasserleiter kontaminieren könnten, wurden durch sogenannte Flachgründungen (wie bei der Bestandsbrücke, die über hundert Jahre lang gehalten haben) ersetzt.
- B) Die Vormontage einzelner Brückenteile auf einer Stellage über der Schanzenstraße direkt vor den Wohnhäusern wurde ersetzt durch eine Anlieferung der fertig montierten Teile. Damit entfällt eine wesentliche Belastung der Anwohner in der Schanzenstraße. Allerdings besteht die DB nach wie vor auf der Vormontage des mittleren Brückenteils auf einer Stellage vor dem Bahnhof Sternschanze, wofür sie zwei alte Bäume fällen lässt.



In einem neuerlichen Schriftsatz der DB Anwälte kommen jetzt aber interessante Details ans Tageslicht:

1. Prellbock-Altona sei nicht berechtigt, denkmalschutzrechtliche Belange geltend zu machen (nun das kann man als typisches Anwaltsgeplänkel abtun).
2. „Die Planfeststellungsbehörde ist nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite (gemeint ist Prellbock) vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen.“ Ferner wird ausgeführt: *„Unabhängig davon musste sich die Beklagte nicht sämtliche in den Antragsunterlagen erwähnten Dokumente vorlegen lassen, sondern durfte sich auf eine Plausibilitätskontrolle beschränken“*. Damit wurden die Prellbock Vorschläge zur Sanierung und Weiternutzung der Bestandswiderlager sowie die Erneuerung der Brücke im historischen Stil unter Beibehaltung der Durchlassbreite und der Pendelstützen vom Tisch gefegt.
3. Der wichtigste Prellbock-Klagepunkt: Verringerung der Brückendurchlassbreite um 3,80 Meter oder fast 20 Prozent soll mit dem hoch interessanten und bislang nicht hervorgebrachten Argument: *„dass die Freie und Hansestadt Hamburg für die Sanierung der EÜ Schanzenstraße – anders als bei anderen Sanierungsobjekten im Stadtbereich – keine 1:1 Weite gefordert hat“* abgeräumt werden. Damit gibt die DB galant der Politik die Schuld für die Verunstaltung des Stadtbildes an der Schanzenstraße und den das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer:innen beeinträchtigenden Tunneleffekt des Brückenneubaus. Und die Politik schweigt bisher dazu. Sie hat bei Vorstellung der Planungen keinen Einwand erhoben und sogar ohne nähere Prüfung im vorausseilenden Gehorsam den bestehenden Denkmalschutz für die EÜ Schanzenstraße aufgehoben.
4. Das gestörte Verhältnis der DB zum Denkmalschutz wird in den Ausführungen der DB Anwälte zum Denkmalschutz deutlich: *„Es bestehen bereits Zweifel daran, dass es sich beim baulichen Bestand der derzeitigen EÜ Schanzenstraße um ein Denkmal im Sinne des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes handelt“* (obwohl es in der Liste der Denkmalobjekte geführt wird), denn *„der Zustand des gesamten Brückenensembles [...] ist derartig schlecht, dass dessen Schutzfähigkeit und damit dessen Denkmalfähigkeit in Frage steht.“*

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

„Mit Neubau statt Sanierung der EÜ Schanzenstraße muss man sich aufgrund der Vorgeschichte wohl abfinden, nicht aber mit dem völlig stadtbildunverträglichen Billigneubau der Brückenwiderlager. Noch besteht bei dem derzeitigen Bauzustand die Chance, die Pläne so zu ändern, dass der Brückendurchlass nicht oder nur geringfügig verschmälert wird, damit die Brücke wie bisher sich harmonisch in das gründerzeitliche Bauensemble der Schanzenstraße auf beiden Seiten der Brücke einfügt. Die DB und die Stadt sollten die Bedenken der Bewohner zum Tunneleffekt der gewählten Schlichtlösung des Brückenneubaus ernst nehmen. Stünde die Brücke in Eppendorf, wäre das gewählte Konzept unter Denkmal- und Milieuschutzaspekten niemals genehmigungsfähig gewesen.“



PS: Ein Termin für die Hauptverhandlung der Prellbock-Klage vor dem Obergerverwaltungsgericht Hamburg wurde bisher nicht anberaumt!