



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**

Freihafenelbbrücke kaputt

Desaster mit Ansage

2. Eisenbahnelbquerung für mehr Resilienz dringend nötig

6.2.2026 PM zur Meldung, dass die Freihafenelbbrücke abgerissen werden muss

Am 25. Oktober rammte ein mit Containern beladenes Binnenschiff die Freihafenelbbrücke, die daraufhin sofort für den Auto-, Radfahr- sowie Fußgängerverkehr gesperrt werden musste. Ein Vorfall, den es in den Vorjahren schon häufiger gegeben hatte. Damals konnte die Brücke noch repariert werden. Aufgrund Beschädigung tragender Bauteile ist die unter Denkmalschutz stehende hundert Jahre alte Brücke aus dem Jahr 1926 angeblich nicht mehr reparabel. Ohnehin war geplant, die Freihafenelbbrücke, die in der Verantwortung der Hamburg Port Authority (HPA) steht, in den nächsten Jahren für 160 Mio. Euro zu sanieren. Kosten, die die HPA hätte tragen müssen. Dazu sollte die Brücke im Rahmen des Neubaus der Eisenbahnbrücken über die Norderelbe ausgehoben, an eine andere Stelle im Hafen verbracht und dort grundsaniert werden. Dies sollte aber erst geschehen, nachdem die neue Brücke für die U-4-Verlängerung zum kleinen Grasbrook, die auch Fußgänger- und Radfahrwege erhalten sollte, fertiggestellt war.

Aus diesem Sanierungskonzept wird wohl erst einmal nichts. Vielleicht ist es der HPA sogar ganz recht, dass die Brücke irreparabel beschädigt ist, besteht also nicht mehr die Notwendigkeit, diese kostenaufwändig denkmalgerecht zu sanieren.



Ferner besteht jetzt für die HPA möglicherweise die Chance, die Versicherung des Schiffseigners in Anspruch zu nehmen. Für die Deutsche Bahn ist das jetzige Gutachterurteil auch von Vorteil, kann sie doch vorzeitig ohne Rücksichtnahme auf irgendwelche denkmalschutzrechtlichen Belange mit dem Bau der Eisenbahnbrücke für den Umleitungsverkehr während des Neubaus der Eisenbahnnorderelbbrücke beginnen.

Nachteilig ist die jetzige Situation nicht für den Wirtschaftsverkehr im Hafen, sondern für Fußgänger und Radfahrer, die über Jahre hinweg die schmalen und nicht ungefährlichen Fuß- bzw. Radwege der 6 spurigen Autobahnbrücke über die Norderelbe nehmen müssen. Und wie nicht anders zu erwarten, werden Wilhelmsburg und die Veddel weiter von der Innenstadt abgehängt, weil jetzt die notorisch unzuverlässige S-Bahnanbindung (S3 und S5) die einzige halbwegs leistungsfähige ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt ist.

Prellbock stellt dazu fest:

- ▶▶ Schon nach dem ersten Schiffscrash mit der Freihafenelbbrücke vor 6 Jahren hat Prellbock auf die Gefahrensituation für die Eisenbahnelbrücken hingewiesen.
- ▶▶ Ein solcher Crash kann sich jederzeit auch bei den Eisenbahnbrücken für den S-Bahn-, Fern-, Regional- und Güterverkehr wiederholen. Sind dann die Brücken irreparabel beschädigt, gibt es keine Eisenbahnverbindung von Hamburg nach Süden mehr.
- ▶▶ Redundanz hat bei den Planungen für die Ertüchtigung des Bahnknotens Hamburg ganz offensichtlich noch nie eine Rolle gespielt.
- ▶▶ Prellbock hat wiederholt auf das Problem hingewiesen und daher den Bau einer zweiten Eisenbahnelbquerung in Tunnellage im Hamburger Westen gefordert.
- ▶▶ Nach mehrjährigen Studien wurde zwar die technische Machbarkeit einer 2. Eisenbahnelbquerung bestätigt, aber dieses Projekt trickreich „tot gerechnet“, d.h.: es sei nicht wirtschaftlich. Das aber nur, weil Redundanz und Resilienz in die wirtschaftliche Bewertung völlig widersinnig mit dem Wert Null eingingen.

Prellbock Altona fordert daher:

- 1.** Sofortige Errichtung einer Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger
- 2.** Beschleunigter Bau der U-4-Verbindung über die Elbe mit einer dauerhaften Radfahrer- und Fußgängerbrücke.
- 3.** Sofortiger Planungsbeginn für eine 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburg Westen, mit der Zielstellung diese bis 2032 in Betrieb zu nehmen.
- 4.** Veröffentlichung des Gutachtens, welches den Totalschaden bescheinigt, weil es die vorgenannte, durchaus pikante, Interessenskollision gibt: die HPA spart die teuren Sanierungskosten der alten Brücke und die DB kann früher und billiger bauen.
- 5.** Der Komplettabriss der Freihafenelbbrücke hat auch Einfluss auf das Sanierungskonzept für die Eisenbahnnorderelbbrücken. Dazu wurde im vergangenen Jahr ein internationaler Ingenieurwettbewerb ausgeschrieben. Davon hört man nichts mehr. Eine Veröffentlichung der Ergebnisse ist jetzt vordringlich.

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

„Resilienz und Redundanz müssen im Eisenbahnverkehr in Hamburg endlich oberste Priorität haben. Eine Konzentration der Ressourcen auf den sofortigen Bau einer 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen ist erforderlich. Projekte, die überdimensioniert, falsch konzipiert oder überteuert sind, müssen auf das Abstellgleis. Dazu gehört das Bahnhofsverlagerungsprojekt Diebsteich, ebenso wie der Bau der S4 nördlich von Rahlstedt und der Innenstadtast der U5. Also: Diebsteich beenden und 2. Eisenbahnelbquerung bauen und zwar sofort!“

Daher gilt für unseren Bahnhof Altona jetzt erst recht: Bahnstationsmodernisierung an Ort und Stelle und Aufwertung des Bahnhofs durch die 2. Elbquerung! „Unser Bahnhof Altona bleibt, wo er ist“.