



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**



### Neubau Eisenbahnüberführung (EÜ) Schanzenbrücken

# Nach Teilerfolg zieht Prellbock die Klage gegen die DB zurück

PM 13 – 11.3.2026 Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.

Am 9.1.2024 erließ das Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Hamburg-Schwerin mit Sitz in der Schanzenstraße, also direkt neben der Projektbaustelle, den Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den Neubau der vier einfeldrigen Trogbrücken aus dem Jahr 1904, auf denen die Fernbahn und die S-Bahn die Schanzenstraße überqueren.

Leider war durch eine jahrzehntelange Vernachlässigung der Brückenwartung durch die DB eine Sanierung nicht mehr möglich, ein Neubau unumgänglich. Ein Neubau liegt allerdings auch im wirtschaftlichen Interesse der DB, denn diesen zahlt der Bund, sprich der Steuerzahler aus den Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), wohingegen die DB eine Sanierung aus Eigenmitteln hätte berappen müssen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und der Anhörung zeigte die DB wenig Interesse auf die Vorschläge von Prellbock zu einer stadt- und denkmalgerechten Sanierung/Neubau der Brücken einzugehen. Also musste Prellbock den Klageweg beschreiten und reichte am 12.2.2024 beim Hanseatischen Oberlandesgericht Klage gegen das EBA und die beigeladene DB InfraGO ein. Mit den üblichen Fristen erfolgten die Klagebegründung und die Erwiderung der Beklagten, in denen die Klagepunkte von Prellbock erst einmal zurückgewiesen wurden.



## Die Klage von Prellbock richtete sich gegen fünf zentrale Punkte des PFB:

- 1. Art des Gründungsverfahrens mit langen Bohrpfählen**, die in den Grundwasserhorizont ragen, weil Prellbock eine Beeinträchtigung der Grundwasserleiter und deren Wasserqualität befürchtete. Stattdessen schlug Prellbock Flachgründungen vor, ebenso wie sie bei alten Brücke vor hundert Jahren verwendet wurden.
- 2. Montage der Stahlbrücken auf Stellagen direkt vor der ersten Etage der Wohnungen** in der Schanzenstraße, wegen der damit verbundenen Beeinträchtigung der dortigen Anwohner.
- 3. Vorschnelle Aufhebung des Denkmalschutzes** für das denkmalgeschützte Brückenensemble, das als eines der wenigen übrig gebliebenen Exemplare von stählernen Bahnbrücken aus der damaligen Bauperiode galt.
- 4. Beeinträchtigung der Sichtachsen des gründerzeitlichen Bauensembles an der Schanzenstraße**, weil die DB die neuen Brückenwiderlager einfach vor die alten setzen wollte und damit den Brückendurchlass auf Straßenniveau um 3,80 Meter verschmälerte.
- 5. Errichtung der Eisenbahnüberführung nach den DB Bauregeln für den Bestand**, was eine filigranere Ausführung der Brücken zuließ, gegenüber dem Monsterbrückenbau der Sternbrücke, die nach den DB-Regeln für Neubauten errichtet wurde. Auch die Sternbrücke hätte Stadtbild angepasst nach den Regeln für Bahnbauten im Bestand errichtet werden können, wenn die DB es gewollt hätte.

**Interessanterweise suchte die DB beim Prozess EÜ Schanzenstraße nicht den ganz großen Konflikt und ging auf die ersten beiden Klagepunkte ein.** D. h. es wurden Flachgründungen gebaut und die Vormontage von zwei Brückenteilen erfolgte außerhalb bei der Stahlbaufirma. Dann wurden sie per Schwertransport angeliefert. Ebenso erfolgte die Montage des größeren mittleren Brückenteils vor Ort vor dem Sportplatz Sternschanze, ohne dass massenhaft Bäume gefällt wurden. Der PFB wurde entsprechend geändert. Geht also, wenn man nur will.

**Bleibt nur der Sündenfall der Missachtung des Denkmalschutzes und der städtebaulichen Sichtachsen.** Die DB meinte dem zu begegnen, indem die Brücken im Retrolook gefertigt wurden. Das lieben zwar Denkmalschützer nicht, passt aber so halbwegs in das Stadtbild.

**Bleibt der Sündenfall der Hamburger Justiz, die die Hauptverhandlung in dem Verfahren erst anderthalb Jahre nach Klageeinreichung terminierte und dann den Termin zweimal, jetzt auf Mai 2026, verschoben hat. Aber zu diesem Zeitpunkt sind die Bauarbeiten an der EÜ Schanzenbrücke so gut wie abgeschlossen. Dann macht eine Auseinandersetzung vor Gericht faktisch keinen Sinn mehr.**

Angeichts begrenzter finanzieller Ressourcen entschloss sich Prellbock, nachdem die DB im Rahmen eines Planänderungsverfahrens auf zwei der beklagten Punkte eingegangen war, die Klage zurückzuziehen.

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

„Es ist traurig mit anzusehen, wie die Deutsche Bahn, gefesselt in ihren widersprüchlichen Regelwerken, bei der Erneuerung der Eisenbahnbrücken Schanzenstraße eine halbwegs stadtbildverträgliche Lösung gefunden hat und auf berechtigte Kritikpunkte der Bürgerinitiative eingegangen ist, wohingegen sie beim Neubau der Monster-Sternbrücke dazu überhaupt nicht bereit war. Dort leiden Natur (40 nur für den Transport des Brückenmonsters abgehackte Bäume), das Grundwasser (52 jeweils 36 lange, 1,20 Meter dicke Bohrpfähle für die Tiefgründungen der Widerlager im 9 Meter unter der Straßenfläche anstehenden Wasserhorizont), Anwohner (durch wochenlange Lärmorgien) und das Stadtbild gleichermaßen. Dabei wäre eine denkmalgerechte Sanierung oder ein stadtbildverträglicher Neubau der Sternbrücke durchaus möglich gewesen.“