

HARBURG STADT & LAND



Vier Brücken aus einem Guss: So das Bauwerk in gut zwölf Jahren einmal aussehen.

ARGE Vössing/Grassl / DB InfraGo

Die Deutsche Bahn muss international bedeutende Elbquerung erneuern. Auswirkungen sind kaum abzuschätzen.

Mega-Projekt Süderelbbrücken: Bahn plant riesige Baustelle

Angelika Hillmer

Hamburg. Der Projektname klingt unspektakulär: Ersatzneubau EÜ Süderelbe. Dahinter steckt der gleichzeitige Neubau aller vier Bahnbrücken (Eisenbahnüberführungen), die Harburg mit Wilhelmsburg verbinden: Zwei Brücken für den Personenverkehr, eine für Güterzüge und eine für die S-Bahnen. Jetzt ging die Projektträgerin DB InfraGo in die Öffentlichkeit, suchte Kontakt mit den Nachbarn der kommenden Riesenbaustelle.

Zehn Jahre lang wird DB InfraGo an dem Projekt geplant haben, bevor voraussichtlich 2028 erste bauvorbereitende Arbeiten starten werden. Ihnen schließt sich eine komplexe Baustelle an, die ebenfalls zehn Jahre lang das Bild dieses Flussabschnitts bestimmen wird. Sie erstreckt sich über 58.000 Quadratmeter, vom König-Georg-Deich auf der Elbinsel Wilhelmsburg bis zum Neuländer Hauptdeich.

Für die vier Brücken werden rund 27.000 Tonnen Stahl benötigt, für ihre Fundamente rund 50.000 Kubikmeter Beton. Auf

den Brücken und ihren Anschlüssen werden später 20 Kilometer Gleise verlegt, mit 33.000 Bahnschwellen und 42.000 Kubikmeter Schotter – Zahlen, die die Vorstellungskraft übersteigen. Selbst die von Projektleiterin Stefanie Hesel, die das Vorhaben im Wilhelmsburger Bildungszentrum präsentierte.

Rund 150 Wilhelmsburger und Harburger waren gekommen, um sich zu informieren und Ansprechpartner bei der Bahn zu finden, die ihre Sorgen oder ihren Unmut entgegennehmen (und bestenfalls ausräumen): betroffene Anwohner auf beiden Flussseiten, Vertreter der Elbinsel Wilhelmsburg und von Bahninitiativen, Gewerbetreibende, Bootsbesitzer, Wassersportler, Wasserretter (DLRG).

Ein wichtiges Anliegen ist das befürchtete Verkehrschaos auf Straßen und Schienen. Das Baumaterial solle größtenteils per Schiene angeliefert werden, so Hesel. „Den Schienenverkehr werden wir während der Bauzeit aufrecht erhalten“, versicherte sie. „Dazu bauen wir zuerst die Ersatzbrücken. Drei werden west-

lich der heutigen Brücken verlaufen, die S-Überführung östlich.“ Die Stahlbrücken werden vor Ort am nördlichen Ufer gebaut.

Der Clou: Diese Brücken sind bereits die Neubauten. Zum Ende der Bauzeit werden sie in den Bereich der heutigen Brücken zusammengeschoben. Bis dahin, so Hesel, werden die rund 1000 Züge, die täglich die Süderelbe queren, mit Tempo 60 an der Baustelle entlang geführt. „Unser Ziel ist es, mit dem Neubau wieder die volle Geschwindigkeit von 160 km/h herzustellen“, so die Projektleiterin.

Heute gibt es für die Züge ein Tempo-Limit von 60 km/h. Grund



Projektleiterin Stefanie Hesel und Marc Szelinski beantworten Fragen an einer von sechs Themeninseln.

Angelika Hillmer

ist die Bauauffälligkeit der bestehenden Brücken, von denen die beiden ältesten erst 1978, also vor nicht einmal 50 Jahren, in Betrieb gegangen sind. Deshalb traf Hesers Aussage, die vier neuen Brücken seien auf eine Standzeit von 100 Jahren ausgelegt, auf einige Skepsis.

Die Anwohner äußern ihre Ängste über die Riesenbaustelle

Das gilt erst recht für die rund zehnjährige Bauzeit. Es ging um Straßensperrungen und Lärmbelastungen. Eine Anwohnerin am Neuländer Hauptdeich fragte für sich und ihre Nachbarn: „Wieviel Baulärm werden wir erdulden müssen? Und wie wird die Verkehrsführung sein? Werden wir dann von Harburg abgeschnitten?“ Geplant ist eine einseitige Straßensperrung des Neuländer Hauptdeichs während bestimmter Bauphasen, so Hesel. Mit Ampel und einseitigem Gehweg. Was den Schienenverkehr angeht, wird es laut Planung zwei vierwöchige Sperrzeiten geben, wenn die Ersatzbrücken an den heutigen Schienenweg angeschlossen werden. Für die S-Bahn seien dann

Ersatzbusse im Einsatz – „wir planen sechs Gelenkbusse pro ausgefallener S-Bahn“.

Ein weiteres Thema war die Deichsicherheit. Die sei in allen Bauphasen gegeben, versicherte Hesel. Als große technische Herausforderung bezeichnete sie die beiden Baugruben für die neuen Stützpfeiler in der Elbe. „Sie werden jeweils fast so groß wie ein Fußballfeld mit 105 mal 68 Meter. Wir bauen trocken. Das heißt, wir müssen tiefe und gleichzeitig sehr hohe Spundwände setzen, um das im Tidegewässer realisieren zu können.“

Mehr als ein Dutzend InfraGo- und Bahnmitarbeiter waren, untergliedert in sechs Themenbereiche, für die Besucherinnen und Besucher ansprechbar. Die machten regen Gebrauch davon und löschten die Experten mit individuellen bis allumfassenden Fragen. Angesichts der Größe des Bauprojekts sind am Ende bei vielen Menschen sicherlich noch Sorgen und Skepsis geblieben. Stefanie Hesel ist sich darüber im Klaren, betont aber: „Ich möchte allen mitgeben, dass wir mit dieser Brücke etwas verbessern wollen. Für die Menschen, die den Nah- und den Fernverkehr nutzen.“

Der Baustellenlärm lässt sich leichter ertragen in der Gewissheit, dass der Bahnverkehr über die Süderelbe mit den neuen Brücken erheblich leiser wird. Und dass die Bahnverbindung zwischen der Hamburger City und Harburg schneller und verlässlicher werden soll. So ist zumindest die Planung.