



## EIN GESCHICHTSTRÄCHTIGES BAUWERK

Mit dem Wachstum des Hafens auf der Südseite der Elbe seit den 1870er Jahren stieg auch die Zahl der Werft- und Industriearbeiter, die täglich zweimal die Elbe überqueren mussten. Die kleinen Hafenfähren konnten die Menschenmengen bald nicht mehr bewältigen, zudem war der Fährverkehr zu stark von der Witterung abhängig. Der Ruf nach einer zuverlässigen Verbindung von Steinwerder zum Hafen wurde immer lauter. Aufgrund des begrenzten Platzes war ein Tunnel mit senkrechten Zugängen die einzig sinnvolle Lösung – aber erst im März 1907 bewilligte der Senat die notwendigen finanziellen Mittel für das kostspielige Großprojekt.

### Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4  
20457 Hamburg

[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

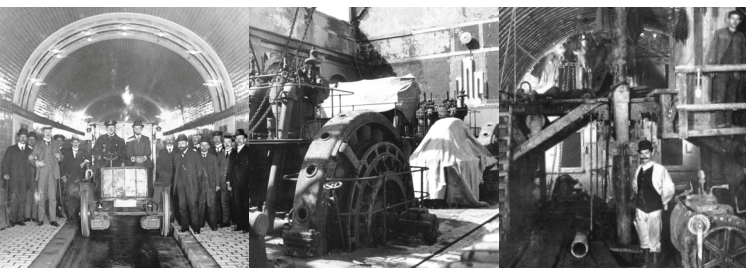


© HPA, Stand 04/26, Bilder: Andreas Schmidt-Wriethoff, Jan Sieg



**DER ST. PAULI**

**ELBTUNNEL**



**WIR MACHEN HAFEN**

**Wahrzeichen, lebendiges Denkmal  
und kürzester Weg zwischen Hafen und  
Herz der Hansestadt.**

## TECHNISCHE DATEN

- Innendurchmesser Schachtgebäude: 22 m
- Hubhöhe der Aufzüge: 23,50 m
- größter Abstand zwischen Fahrbahn und mittlerem Hochwasserspiegel: ca. 21 m
- Länge der Röhren: 426,5 m
- Fahrbahnbreite: 1,92 m
- Äußerer Durchmesser der eisernen Tunnelröhren: 6,06 m
- ca. 60 Tonnen Blei je Röhre
- 5.000 Tonnen Eisen je Röhre
- 600.000 Nieten
- pro Schacht führen sechs Aufzüge nach unten auf das Tunnelniveau

## HISTORISCHE DATEN

- Spatenstich am 22. Juli 1907 unter der Leitung von Otto von Stockhausen
- Kosten: ca. 10 Millionen Goldmark
- Einweihung am 7. September 1911
- Architekt: Otto Wöhlecke
- Architektenbüro: Raabe & Wöhlecke aus Altona
- Arbeitskräfte: 4.400

## AUFWÄNDIGE SANIERUNG NACH HISTORISCHEM VORBILD

Um das über 100 Jahre alte Hamburger Wahrzeichen möglichst langfristig zu erhalten, war es notwendig, die Schachtgebäude sowie die beiden Tunnelröhren umfassend zu sanieren – aufgrund des Alters und der Komplexität des Gesamtbauwerks eine echte bautechnische Herausforderung, sowohl für die Hamburg Port Authority (HPA) als auch für die ausführenden Baufirmen.

Die Sanierung erfolgte bereits seit den 90er Jahren. Zunächst wurde das Betriebsgebäude erneuert. Im Anschluss wurden in zwei weiteren Projektabschnitten die Schachtgebäude auf der Steinwerder-Seite und der St. Pauli-Seite grundlegend instandgesetzt. 2010 wurde mit der Entkernung der Oströhre begonnen. Aus Gründen der Auftriebssicherheit wurden der obere und untere Tunnelquerschnitt nacheinander saniert und wiederhergestellt. In enger Abstimmung mit dem Amt für Denkmalschutz wurden die Fliesen verlegt und Fahrbahn und Gehwege eingebaut. Der technische Ausbau mit Beleuchtung und Sicherheitstechnik erfolgte nach neuestem Standard.

Die Oströhre wurde am 26. April 2019 wieder für die Öffentlichkeit freigegeben. Im Juni 2019 starteten die Sanierungsarbeiten an der Weströhre, die nach einem Beschluss des Bundesministerium für Kultur und Medien mit ca. 21,3 Millionen Euro für den Denkmalschutz gefördert wurden. Seit dem 4. Mai 2026 stehen nun wieder beide Tunnelröhren für die Öffentlichkeit zur Verfügung.



## DIE SANIERUNG IN ZAHLEN

Alter und Komplexität des Bauwerks haben die HPA und alle Beteiligten im Zuge der Sanierung immer wieder vor Herausforderungen gestellt. Hinzu kamen die verbauten Gefahrenstoffe, die teilweise Bauarbeiten unter besonderen Schutzmaßnahmen erforderlich machten.

- in beiden Röhren wurden ca. 32.000 m Bleifugen erneuert
- ca. 29.000 Stück Niet- und Schraubverbindungen wurden ersetzt
- insgesamt wurden rund 6.000 Tonnen selbstverdichtender Beton und Schwerbeton eingebaut
- je Tunnelröhre wurden ca. 360.000 Gewölbe-, Wand- und Sockelfliesen neu verlegt
- die 167 Wandreliefs, besser bekannt als „Tunneltiere“, wurden unter Maßgaben des Denkmalschutzes aufwändig restauriert bzw. nachgebildet