

Bahnhof Sülldorf

Schlagwörter: Bahnhof, S-Bahnhof, Empfangsgebäude, Bahnsteig, Bahnschranke

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gemeinde(n): Hamburg

Kreis(e): Hamburg

Bundesland: Hamburg



Bahnhof Hamburg Sülldorf (2026). Empfangsgebäude von der Straßenseite
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2026

Der S-Bahnhof Sülldorf liegt an der Bahnstrecke von Blankensee nach Wedel, die am 1. Dezember 1883 in Betrieb genommen wurde. Sie ist die Fortsetzung der 1867 eröffneten Strecke von Altona nach Blankenese, die von der *Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft* (AKE) gebaut und betrieben wurde.

Die AKE wurde 1887 verstaatlicht, den Betrieb übernahm die Preußische Staatsbahn, Direktion Altona. Während der Abschnitt zwischen Altona und Blankenese um 1900 zweigleisig ausgebaut wurde, verblieb der Abschnitt nach Wedel eingleisig.

In Sülldorf gab es zwei Gleise, wobei nur das südliche Gleis am Empfangsgebäude dem Personenverkehr diente, es gab einen kurzen, etwa 75 Meter langen Bahnsteig am Empfangsgebäude. Das zweite Gleis war ein Ladegleis, das über eine einfache Ladestraße vom Sülldorfer Kirchenweg aus bedient werden konnte. In Sülldorf gab es keine Signale.

Bereits 1897 gab es erste Anträge, die Gleise in Sülldorf zu verlängern. Die Einfahrt von Blankenese aus sollte nach Osten verlegt werden, einschließlich einer Verlängerung des Ladegleises. Die Maßnahmen waren für die Jahre 1899 / 1900 geplant, wurden jedoch nicht ausgeführt. 1904 war die Verlängerung des Bahnsteiges vorgesehen, dies wurde aber erst im Juni 1910 ausgeführt. Im November 1910 beantragt die Betriebsinspektion Altona einen Neubau der Abortanlage. Bis dahin war sie in einem kleinen Gebäude am Bahnsteig, in der Nähe eines Stalls und eines Geräteschuppens („Wagenkasten“). Das neue Gebäude wurde 1911 errichtet, im Bereich des alten Aborts und des Wagenkastens.

Umbau 1927

Die dargestellten beengten Verhältnisse hatten sich bis 1926 nicht geändert. Das Betriebsamt in Altona beschrieb im September 1926, dass die Züge auf der eingleisigen Strecke zwischen Wedel und Blankenese in einem durchschnittlichen Abstand von 17,5 Minuten verkehrten. Kreuzungen auf der eingleisigen Strecke waren nur in Rissen und Kiesweiche (in der Gegend des späteren Haltepunktes Iserbrook) möglich. Die Station Sülldorf besaß weder Einfahr- noch Haltscheibensignale. Als erstes sollte eine Fernspreerverbindung hergestellt werden. Und die Herstellung eines Kreuzungsgleises in Sülldorf sollte bis Mai 1927 erfolgen. Im November 1926 lagen die Planungen vor, die Kosten wurden auf 37.000 Mark veranschlagt. Geplant waren der Bau eines zweiten Gleises, eines zweiten Bahnsteigs, einer neuen Güteranlage und die Verlegungen der Einfahrten, um längere Gleise und längere Bahnsteige zu erhalten. Die zugehörigen Sicherungsanlagen wurden in einem eigenen Anbau am Empfangsgebäude eingerichtet. Dazu musste das Empfangsgebäude umgebaut werden (s. [hier](#)).

Die beiden Einfahrten in den Bahnhof wurden nach außen verlegt, an beiden Seiten das neue Ladegleis angeschlossen. Der Bahnsteig 1 verblieb am Empfangsgebäude, wurde aber nach Osten verlängert. Der Bahnsteig 2 wurde neu angelegt mit rund 120

Metern Länge. Der Zugang zum Bahnsteig 2 erfolgte durch die neue Halle am Empfangsgebäude und mit Überquerung des Gleises 1.

Nördlich der beiden Gleise für den Personenverkehr legte man ein neues Ladegleis an. Das Gleis hatte eine nutzbare Länge von rund 100 Metern. Ebenso wurde eine neue Ladestraße errichtet, sie besaß eine direkte Anbindung an den Sülldorfer Kirchenweg, unmittelbar nördlich des Bahnüberganges. Die Güterabfertigung war durch ein Tor verschlossen und rundum mit einem Zaun gesichert war.

Ein Vorschlag der Reichsbahndirektion Altona auf Herstellung eines Überholgleises für halbe Güterzüge, also ein viertes Gleis, wurde aus Kostengründen abgelehnt.

Die neuen Bahnanlagen und das erweiterte Empfangsgebäude wurden am 16. Mai 1927 in Betrieb genommen.

Elektrifizierung

Ende der 1940er Jahre plante man, die Strecke von Blankenese über Sülldorf nach Wedel auf elektrischen Betrieb umzustellen. Für den Bahnhof Sülldorf bedeutete dies größere Umbaumaßnahmen. Errichtet wurde ein neuer mittiger Bahnsteig von 132 Metern Länge, von dem die Personenzüge zu erreichen waren. Dazu musste die Zugangssituation geändert werden. Sie erfolgte weiterhin durch die Halle am Empfangsgebäude, ebenerdig über das südliche Gleis, gesichert durch eine Schrankenanlage. Der gesamte Zugangsbereich wurde überdacht mit einer Holzfachwerkkonstruktion. Es gab nur diesen einen Zugang. Dieser Zustand ist bis heute erhalten geblieben.

Sülldorf wurde seit Mai 1950 von Blankenese aus mit den elektrischen Zügen der Hamburger S-Bahn bedient, nach Wedel fuhren weiterhin Dampfzüge. Dabei hielten die elektrischen Züge auf dem südlichen, die Dampfzüge auf dem nördlichen Gleis. Die Strecke nach Wedel wurde im Mai 1954 auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Letzte Güterzüge zum Güterbahnhof Rissen Ölweiche fuhren Anfang der 1990er Jahre durch den Bahnhof Sülldorf, und zwar an der nördlichen Bahnsteigkante vorbei. 2013 baute man den Bahnhof weitgehend barrierefrei um.

Empfangsgebäude

Das ursprüngliche Empfangsgebäude von 1883 wies im Westen einen anderthalbstöckigen, einachsigen Querbau auf, unter einem flachen Spitzdach. Östlich angegliedert war ein einstöckiger Langbau mit vier Fenster- und einer Türachse. Separat davon standen im Osten ein Abort, ein Stall und ein „Wagenkasten“ (Geräteschuppen).

Im Empfangsgebäude befanden sich im Querbau der Güterboden (Gepäckabfertigung), daran schloss sich der Warteraum an, daran der Dienstraum (Fahrkartenausgabe) und im Osten eine Dienstwohnung mit fünf Räumen.

Einen interessanten Einblick in die damaligen Verhältnisse gibt ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Berlin vom 9. April 1907: Es wird die Veränderung der Gepäckabfertigung beantragt. Sie befand sich im Westteil des Empfangsgebäudes, im erhöhten Querbau. Im Gebäude war sie zum Warteraum hin durch Wände abgetrennt, die überwiegend aus Glas bestanden. Diese wiederum waren von den Bahnbeamten mit Blenden, Vorhängen oder Überkleben undurchsichtig gemacht worden, so dass die Reisenden nicht beobachten konnten, wie ihr Gepäck abgefertigt wurde. Dies sei geeignet, diese zu beunruhigen und ungeduldig zu machen. Die Verkehrsinspektion Altona bemerkt dazu, dass Änderungen nur durch größere bauliche Veränderungen möglich seien.

Im Zusammenhang mit den Umbaumaßnahmen 1926/1927 veränderte man die Einrichtungen des bestehenden Empfangsgebäudes. Die ehemaligen Räume für den Schalter und den Warteraum fasste man zu einem größeren Dienstraum zusammen. Von hier aus war auch der Raum mit dem Stellwerk zu erreichen. Im ehemaligen Güterboden richtete man den Warteraum ein.

Einen neuen Güterschuppen von 5 Meter mal 4 Meter Größe erbaute man westlich des Zuganges im ehemaligen Garten des Bahnhofes. Der neue Güterschuppen erhielt eine Rampe zur Zufahrtstraße hin. Beide Teile verband man mit einer Halle, die mit einer lichten Breite von 12 Metern den Zugang zu den Bahnsteigen vermittelte.

Die Gebäude bestehen aus Ziegelsteinen mit weiß gerahmten Fenstern und Türen. Das ehemalige Empfangsgebäude wird zurzeit nicht mehr genutzt.

Im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofes und dem Ersatz des Stellwerkes soll das Empfangsgebäude abreißen werden und als Bauplatz für die elektronische Stellwerktechnik dienen. Der ebenerdige Zugang zum Bahnsteig soll entfernt und durch eine Brücke sowie Aufzüge ersetzt werden.

Stellwerk

Das Stellwerk *Sdf* (Sülldorf Fahrdienstleiter) wurde 1927 in Betrieb genommen. Es befindet sich in einem 1927 errichteten Anbau an das Hauptgebäude des Bahnhofes. Im Zusammenhang mit den geplanten Umbauarbeiten soll es außer Betrieb genommen werden.

Das mechanische Stellwerk steuert die vorhandenen Formsignale und Bahnschranken im Sülldorfer Bahnhofsbereich. Dieses historische Stellwerk ist das letzte seiner Art in Hamburg. Es umfasst auch das kleinste noch in Betrieb befindliche Formsignal Hamburgs (Zwergsignal, s. Medienleiste).

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Quellen

Pläne und Akten im Hauptstaatsarchiv Hamburg (Bestand 374-15 Eisenbahndirektion - Pläne, Bestand 720-1/1 Topographische Sammlung); im Niedersächsischen Landesarchiv, Abteilung Stade (Bestand 374-14 Eisenbahndirektion - Liegenschaftsakten, Verzeichniseinheit 267 - Bahnhof Sülldorf 1884-1927).

Für ausführliche Hinweise danke ich Herrn Lars Brüggemann, Hamburg.

Internet

de.wikipedia.org: Bahnhof Hamburg-Sülldorf (abgerufen 8.7.2026)

www.larsbrueggemann.de: Lars Brüggemann, Der Bahnhof Hamburg Sülldorf der Hamburger S-Bahn (abgerufen 8.7.2026)

www.youtube.com: Dirk Upnmoor, S-Bahn Hamburg: Bahnhof Sülldorf (2021, Video 11 Minuten, abgerufen 8.7.2026)

de.wikipedia.org: S-Bahn Hamburg (abgerufen 8.7.2026)

s-bahn.hamburg: Stellwerk Sülldorf - mechanische Technik (abgerufen 8.7.2026)

stellwerke.info: Stellwerk Hamburg Sülldorf Sdf (abgerufen 8.7.2026)

Literatur

Brüggemann, Lars (2007): Die Hamburger S-Bahn. Von den Anfängen bis heute. Freiburg.

Schröder, Wilhelm (1988): Das alte Sülldorf. Band 2: Aus Sülldorfs Vor- und Frühgeschichte und weitere kulturgeschichtliche Bilder. S. 60-62, Hamburg.

Staisch, Erich (Hrsg.) (1996): Die Hamburger S-Bahn. Geschichte und Zukunft. Hamburg.

Bahnhof Sülldorf

Schlagwörter: [Bahnhof](#), [S-Bahnhof](#), [Empfangsgebäude](#), [Bahnsteig](#), [Bahnschranke](#)

Straße / Hausnummer: Sülldorfer Kirchenweg 204

Ort: 22589 Hamburg - Sülldorf

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1883

Koordinate WGS84: 53° 34 51,62 N: 9° 47 48,58 O / 53,58101°N: 9,79683°O

Koordinate UTM: 32.552.754,37 m: 5.937.201,03 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.552.845,80 m: 5.939.137,24 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Bahnhof Sülldorf“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-360340> (Abgerufen: 10. September 2026)

Copyright © LVR

