

# Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 20.07.2023

## und Antwort des Senats

- Drucksache 22/12563-

**Betr.: Sternbrücke: Ingenieur:innen und Ex-Oberbaudirektor fordern Umdenken**

### **Einleitung für die Fragen:**

*Letzte Woche hat der Ingenieur Ulrich Meyer (geschäftsführender Gesellschafter von WP Ingenieure) auf einer öffentlichen Veranstaltung „in einem fantastischen Vortrag“ (Hamburger Abendblatt vom 14.7.23, S. 11) die fundierte Kritik an der Planung zur neuen Sternbrücke dargestellt. Die Ursache für das Neubaumonster (108 Meter lang, bis zu 26 Meter hoch) liegt vor allem in dem sogenannten Aufweitungsverlangen des Hamburger Senats, das einen vierspürigen Ausbau der Stresemannstraße unter der Brücke vorsieht. Gegenüber dem Abendblatt bestätigte der frühere Oberbaudirektor Jörn Walter diese Ursache. Er nannte den Neubau „ein recht zerstörerisches Bauwerk“, und ergänzte: „Ich finde diese Brücke unmöglich“. Gleichzeitig machte der Ex-Oberbaudirektor den Gegner:innen Mut mit seiner Aussage zum laufenden Planfeststellungsverfahren: „Es ist nie zu spät.“*

*Bis heute hat der Senat keine aktuelle Verkehrsplanung für die Stresemannstraße vorgelegt. Allen Beteuerungen zur Mobilitätswende zum Trotz will der Senat aber dem Autoverkehr mit einer echten Vierspürigkeit in der Stresemannstraße und einer Verbreiterung der Max-Brauer-Allee viel Platz verschaffen – was er schon 2016 mit dem Aufweitungsverlangen zum Ausdruck gebracht hat. Der spätere grüne Verkehrssenator Anjes Tjarks hat dieses Aufweitungsverlangen nie in Frage gestellt, was bis heute unverständlich bleibt. Dabei hätte der Senator vor Ort (oder auch mit einem Blick in das Geoonline-Portal der Stadt) feststellen können, dass losgelöst von der Frage des geplanten Verkehrsaufkommens die Aufweitung nicht möglich ist. Der geplante Querschnitt der Stresemannstraße mit einer Gesamtbreite von 26,50 Meter (alle Fahrspuren, Busbucht, Fahrradstreifen und Gehweg) ist auf langen Strecken weder vor noch hinter der Sternbrücke realisierbar, ohne ganze Gebäudezeilen abzureißen. Die Breite von Hauswand zu Hauswand ist hier nämlich selten größer als 20 Meter (siehe auch meine Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 22/518, Nr. 9).*

*Die Ergebnisse einer „Machbarkeitsstudie für eine verkehrliche Umgestaltung der Magistralen 1 bzw. 2 (Stresemannstraße und weiterer Verlauf nach Nordwesten)“ sollen erst Ende 2023 vorliegen (siehe meine Schriftliche Kleine Anfrage 22/8667 vom 28.6.2022). Die Planungen für die Monsterbrücke laufen unbeeinträchtigt von der grünen Verkehrsbehörde, aber auch von der Stadtentwicklungsbehörde, weiter.*

*Ich frage den Senat:*

Vorab wird darauf hingewiesen, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) zur Erneuerung der Sternbrücke im Rahmen der Vorentwurfsplanung auch ohne das Aufweitungsverlangen Hamburgs eine stützenfreie 4-gleisige Stabbogenbrücke mit rund 92 m Länge und rund 25,50 m Höhe über Fahrhakenberkante geplant hat.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen in Teilen auf der Basis von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG) wie folgt:

**Frage 1:** *Hält der Senat weiter an dem Ausbau der Stresemannstraße mit einer Gesamtbreite von 23,50 Meter bzw. 26,50 Meter (mit einer Busbucht) fest? Falls ja: Wie soll diese Breite in den Abschnitten der Stresemannstraße zwischen Holstenstraße und Bernstorffstraße, realisiert werden, ohne ganze Häuserzeilen abzureißen? Bitte ggfs. auch angeben, welche Gebäude (mit Hausnummer) hierfür abgerissen werden sollen. Falls nein: Von welchem Gesamtquerschnitt geht der Senat aus? Bitte die jeweilige Breite für die verschiedenen Verkehrsarten (MIV/Lkw; Busspur; Busbucht; Fahrrad, Fuß) angeben.*

Die im Verlangen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) gegenüber der DB AG genannten Gesamtquerschnittsbreiten für die Max-Brauer-Allee und die Stresemannstraße sind für den unmittelbaren Kreuzungsbereich nach wie vor Grundlage der beauftragten Straßenplanung. Inwieweit diese in den weiteren Verlauf der beiden Straßenzüge übergehen können, wird im Rahmen der Straßenplanung geklärt. Zusätzlich zu den durch den Neubau der Sternbrücke erforderlichen Maßnahmen werden für den Straßenbau keine weiteren Gebäudeabrisse geplant.

Es ist beabsichtigt, dem großen Mobilitätsbedürfnis auf dieser Magistrale mit einer Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes zu begegnen.

**Frage 2:** *Bewertet die BSW als zuständige Fachbehörde den geplanten Neubau der Sternbrücke als „ein recht zerstörerisches Bauwerk“? Falls ja, welche Konsequenzen folgen daraus? Falls nein, weshalb sieht die BSW unverändert den brachialen Eingriff in das Stadtbild und auch die Vernichtung von – günstigem - Wohnraum als vertretbar an?*

Die Entscheidung für die Haltung der FHH zum Ersatzneubau der Sternbrücke wurde durch den Senat getroffen. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen berät die DB AG und die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende weiterhin bei der Optimierung der Gestaltungselemente. Der Rückbau von existierenden Gebäuden wäre auch bei anderen Varianten unumgänglich gewesen.

**Frage 3:** *Welche Ergebnisse hat die Prüfung des alternativen Brückenentwurfs von Prof. Karsten Brauer (s.a. meine Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 22/8667? Bitte auch angeben, ob einzelne Komponenten aus dem Entwurf (z.B. Erhalt und Ertüchtigung der Kasematten als Brückenaufleger) auf ihr Verwendbarkeit für den von der DB geplanten Brückenneubau geprüft wurden.*

Die auf Skizzen basierende sowie zeichnerisch und architektonisch geführte Studie erfüllt nicht die Ansprüche und die Planungstiefe einer technischen Planung. Die Bewertung der alternativen Studie von Herrn Prof. Brauer durch die DB AG erfolgte detailliert auf Basis der vorgelegten Unterlagen und unter Heranziehung der handlungsleitenden Kriterien für die Planung (siehe auch Drs. 22/2023). Nach dieser Bewertung lässt sich feststellen, dass die Planungsidee von Herrn Prof. Brauer mit besonders erheblichen Nachteilen bezüglich des Eingriffs in Rechte Dritter und in den Eisenbahnbetrieb einhergehen. Dies hätte zur Folge, dass Flächen von Dritten im größeren Umfang auf Dauer in Anspruch genommen werden müssen und ein Gebäude zusätzlich abgerissen werden müsste. Die Eisenbahnstrecke müsste länger und öfter gesperrt werden. Darüber hinaus ist bei der Errichtung der 9 Stützen (u. a. für die Fundamente) mit einem größeren und längeren Eingriff in den Straßenverkehr zu rechnen. Würde zudem der Lärmschutz nach dem geltenden Regelwerk berücksichtigt, würde sich außerdem ein anderes Erscheinungsbild der Brücke ergeben. Als Fazit wurde festgehalten, dass die Planungsidee von Herrn Prof. Brauer die zugrunde zu legenden Planungsprämissen nicht erfüllt und eine Verschlechterung gegenüber der aktuellen Planung darstellt.

Der Erhalt der rund 130 Jahre alten Kasematten ist nicht möglich. Eine Instandsetzung nach aktuell gültigem Regelwerk erfordert die Einhaltung der Sicherheitsabstände der Gleise und die Randwegabmessungen zur Wartung und Entfluchtung. Daraus resultiert eine Verbreiterung des Brückenquerschnitts. Die Kasemattenbauwerke müssen hierfür verdämmt (aufgefüllt und verschlossen) werden, um auch in Zukunft die Anforderungen an die Standsicherheit zu gewährleisten (siehe auch Drs. 22/2023). Eine Übernahme von einzelnen Komponenten des Entwurfs von Prof. Brauer ist aufgrund der Komplexität der Gesamtplanung mit minimierten Sperrzeiten nicht möglich.

Auch für die Straßenverkehrsplanung ist die Gestaltungsidee nachteilig: Sie nimmt mit der aus den Skizzen erkennbaren Stützenstellung die Möglichkeiten, gute Anlagen für den Bus- und Radverkehr zu schaffen, weil die räumlichen Anforderungen an Bushaltestellen und Radwege und ggf. Abbiegebe-

ziehungen nicht eingehalten werden. Die große Anzahl an Stützen nimmt für zukünftige Sondersituationen (wie z.B. Bautätigkeit an oder unter der Brücke, Unfälle, Leitungsarbeiten oder andere Störungen) die Möglichkeiten zu flexibler Verkehrsführung, aber auch die Optionen zukünftiger Generationen zur Umgestaltung.

Zudem würden die Stützenfundamente deutliche längere Sperrungen für deren Bau und etwa erforderliche Leitungsverlegungen zur Folge haben.

**Vorbemerkung:** *In der Drs. 22/518 vom 19.6.2020 führte der Senat auf meine Frage Nr. 9 aus: „Die endgültige Aufteilung des Verkehrsraumes wird im Rahmen der kürzlich beauftragten Verkehrsplanung erarbeitet und in einem Beteiligungsverfahren diskutiert.“ Mittlerweile sind drei Jahre vergangen.*

**Frage 4:** *Welche Zielzahlen hinsichtlich des Modal Splits wurden in dem Auftrag vorgegeben? Falls sie abweichen von den Zielzahlen des Senats für den Modal Split 2030 (20% MIV, 30 % ÖV, 25-30 % Fahrrad, 20-25% Fuß) bitte Begründungen hierfür angeben. Falls keine Zielzahlen genannt wurden: Weshalb nicht?*

Für die Planungen wurden keine Zielzahlen genannt. Für lokale Untersuchungen ist es nicht sinnvoll, einen stadtweiten Modal-Split anzunehmen. Dieser unterscheidet sich stark nach räumlicher Verflechtung in dem Planungsraum. Einen Modal-Split für eine einzelne Straße vorzugeben, ist zudem nicht möglich. In den Zielzahlen des Senats werden die Hauptverkehrsstraßen, wie die Stresemannstraße und Max-Brauer-Allee auch weiterhin eine übergeordnete Rolle darstellen, um die Verkehre zu bündeln, abzuwickeln und die Netzfunktion zu erhalten. Für den konkreten Knotenpunkt ist durch bauliche Verbesserungen und Taktverdichtung ein Modal Shift zum Rad-, Fuß- und Busverkehr beabsichtigt.

**Frage 5:** *Wie ist der aktuelle Stand der Verkehrsplanung?*

Vor dem Hintergrund der oben genannten „Machbarkeitsstudie für eine verkehrliche Umgestaltung der Magistralen 1 bzw. 2 (Stresemannstraße und weiterer Verlauf nach Nordwesten)“ werden im Bereich der Sternbrücke derzeit Untersuchungen zu einer möglichen neuen Straßenquerschnittsaufteilung angestellt.

**Frage 6:** *Wann werden die Ergebnisse vorliegen und wann werden sie wo veröffentlicht?*

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen keine Ergebnisse der Untersuchung vor. Zunächst gilt es, die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie den Input aus dem geplanten Partizipationsverfahrens abzuwarten und in die konkrete Planung einfließen zu lassen.

**Frage 7:** *Wann und für welche(n) Bereich(e) der Stresemannstraße soll das o.g. Beteiligungsverfahren stattfinden?*

Das geplante Beteiligungsverfahren ist planungsbegleitend angelegt und orientiert sich am gesamten Planungsraum. Dieser umfasst die Stresemannstraße zwischen Missundestraße und Juliusstraße einschließlich des Knotens Sternbrücke. Weiterhin ist die Max-Brauer-Allee zwischen den Straßen Bei der Johanniskirche und Schulterblatt Bestandteil der Maßnahme. Den unterschiedlichen Gestaltungsspielräumen innerhalb des Planungsraums wird durch unterschiedliche Beteiligungsformate Rechnung getragen. Das Beteiligungsverfahren soll voraussichtlich im Herbst 2023 beginnen.

**Frage 8:** *Welche Ziele (Akzeptanzschaffung, Veränderungsmöglichkeiten o.a.) werden mit dem o.g. Beteiligungsverfahren verfolgt?*

Informelle Partizipationsverfahren verfolgen grundsätzlich das Ziel, frühzeitig zu informieren, zu einem besseren Verständnis für eine Verkehrsplanung beizutragen und durch den frühzeitigen Austausch lokalen Wissens die formellen Planungen bestmöglich an den artikulierten Interessen ausrichten zu können.

Das vorgesehene Beteiligungsverfahren zur Verkehrsplanung soll die bisherigen Formate der DB AG und der städtischen Beteiligten zum Themenkomplex rund um die Sternbrücke ergänzen.

**Frage 9:** *Gab es Gespräche oder Verhandlungen des Senats mit der Deutschen Bahn oder sind welche geplant, um das Aufweitungsverlangen zurückzunehmen? Falls ja, bitte den jeweiligen Gesprächstermin, die Beteiligten und das Ergebnis angeben. Falls nein, weshalb nicht?*

Nein. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

**Vorbemerkung:** *Hamburg muss sich an den Kosten für den Neubau der Sternbrücke beteiligen. Daher muss es auch im Interesse der Stadt liegen, dass nicht die teuerste Variante für den Neubau gewählt wird. Im Hamburger Abendblatt vom 15.04.2020 war zu lesen: „Die Kosten von 125 Millionen Euro teilen sich Stadt und Bahn. Damit wird das gesamte Projekt teurer als 2016 kalkuliert. Damals war man von reinen Baukosten für die Brücke von 57 Millionen Euro ausgegangen, diese sollen nun bei etwa 80 Millionen Euro liegen.“ Innerhalb von vier Jahren sind die Kosten also stark gestiegen. Vor mehr als einem Jahr antwortete der Senat mir in der Schriftlichen Kleinen Anfrage Drs. 22/8667, Nr. 4: „Eine fortgeschriebene Kostenunterlage liegt noch nicht vor.“ Da der Planfeststellungsbeschluss in den nächsten Monaten erfolgen soll, ist davon auszugehen, dass auch die Kostenfortschreibung erfolgte.*

**Frage 10:** *Wie hoch sind nach derzeitigem Stand die reinen Baukosten für den Neubau der Brücke und wie hoch ist der von der FHH zu tragende Anteil?*

**Frage 11:** *Wie hoch sind die Gesamtkosten für den Neubau der Brücke und wie hoch ist der von der FHH zu tragende Anteil?*

Die Fortschreibung der Baukosten und die Verteilung der kreuzungsbedingten Kosten nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) wird aktuell durch die DB AG ermittelt, mit der FHH ausgetauscht und von beiden Kreuzungspartner:innen mit fortschreitendem Planungsstand überprüft. Verlässliche Beträge können u.a. erst nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses beziffert werden, da erst zu dem Zeitpunkt mögliche kostenrelevante Auflagen bekannt sein werden. Dieses trifft auch für den Anteil der FHH zu.

**Frage 12:** *Wie hoch sind die Kosten für die Straßenbaumaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Aufweitung der Brücke bzw. danach erfolgen sollen? Falls es noch keine konkrete Kostenermittlung gibt, bitte erste Kostenschätzungen benennen.*

Die Straßenplanung befindet sich im Stadium der Voruntersuchung. Der Planungsumfang und somit der Planungsraum aus der Kreuzungsmaßnahme und etwa anschließenden Straßenbauprojekten wird derzeit überarbeitet. Dies ist abhängig von dem zu noch zu ermittelnden Planungsansatz. Entsprechend kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein belastbarer Kostenansatz für die Straßenbaumaßnahme genannt werden.