

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Norbert Hackbusch und Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 26.05.2020

und Antwort des Senats

- Drucksache 22/336 -

Betr.: Sternbrücke – aktueller Stand und Neustart der Planung?

Die Kritik an den Planungen für einen Neubau der Sternbrücke in Hamburg Altona wächst. Vorgesehen ist nach dem Willen des Senats und der Deutschen Bahn, die denkmalgeschützte Brücke über der Kreuzung-Stresemannstraße-Max-Bauer-Allee durch eine überdimensionierte, stützenfreie Stabbogenbrücke zu ersetzen. Die Stützenfreiheit der neuen Sternbrücke und ihre große Spannweite fordert der Senat von der Deutschen Bahn, um die Stresemannstraße unterhalb der Brücke dauerhaft mit vier Fahrspuren für den mobilisierten Individualverkehr und Schwerlastverkehr zu erhalten und ggf. zusätzlich Raum für Fahrradwege und Fußgängerwege zu schaffen. Hierfür sollen diverse, teils denkmalgeschützte Gebäude im Umfeld abgerissen werden.

Obwohl bisher weder von fachlicher noch von zivilgesellschaftlicher Seite ein Beteiligungsverfahren stattgefunden hat, informierte die Deutsche Bahn die Öffentlichkeit sehr kurzfristig und oberflächlich am 16. April 2020 über das in Kürze beginnende Planfeststellungsverfahren und gab die Entscheidung über die Neubauplanungen der Sternbrücke bekannt. Demnach haben sich „in engen Abstimmungen (...) die Deutsche Bahn und der Hamburger Senat für den Ersatz der Bestandsbrücke durch eine 108 Meter lange Konstruktion mit nach innen gekippten Stabbögen („Fehmarnsund-Stil“) und einem deutlich verbesserten Lärmschutz entschieden. Stadt und Bahn haben die seit 2018 favorisierte Bauweise nun als die am meisten geeignete Variante zur Erneuerung der zentralen Gleisverbindung bestätigt.“ Die Kosten für das Vorhaben sollen insgesamt 125 Mio. € betragen. Die Bauarbeiten sollen Anfang 2023 beginnen und bis 2026 dauern.

Diese fortgeschrittenen Planungen stoßen auf eine stetig anwachsende, öffentliche Kritik – u.a. von Anwohner_innen und Gewerbetreibenden vor Ort, Interessenvertreter_innen, wie dem Denkmalverein Hamburg, der Hamburgischen Ingenieurkammer – Bau, der Hamburgischen Architektenkammer, dem Bund Deutscher Architekten oder dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) Hamburg.

*Den Kritiker*innen zufolge stünde der Ausbau der Stresemannstraße auf vier KfZ-Spuren unter der Brücke dem Ziel einer klimagerechten Verkehrswende und dem Gesundheitsschutz der Anwohner*innen entgegen. Vielmehr sei es nur durch die Reduzierung der KfZ-Spuren auf je eine Spur pro Richtung möglich, dringend erforderliche neue Radwege zu realisieren, ohne das zusätzlich gründerzeitliche Gebäude an der Stresemannstraße abgerissen werden müssen. Weiterhin wird kritisiert, dass die bisherigen Planungen des Senats und der Deutschen Bahn nicht transparent und ohne öffentliche Beteiligung abgelaufen seien.*

Eine kritische Haltung zum geplanten Neubauentwurf nimmt mittlerweile auch die Bezirkspolitik ein. Parteiübergreifend wird im Bezirk Altona der aktuelle Neubauentwurf abgelehnt und ein Beteiligungsverfahren gefordert.

Die Eisenbahnüberführung „Sternbrücke“ ist ein hochbelastetes Bauwerk innerhalb des Transeuropäischen Fernverkehrsnetzes (TEN-Strecke) sowie innerhalb des städtischen S-Bahnnetzes. Ihre Belastung wird mit Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes Altona-Nord und durch die Verdichtung des S-Bahntaktes noch weiter steigen.

Der Neubau der Eisenbahnbrücke Sternbrücke ist aufgrund ihres Alters und ihres Zustands aus Sicht der für den sicheren Bahnbetrieb verantwortlichen Deutschen Bahn AG (DB AG) zwingend erforderlich, um auch den heutigen und zukünftigen Verkehrslasten im Bereich der Fernbahn und der S-Bahn gerecht werden zu können.

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist als Trägerin der Straßenbaulast für die Bundesstraße B 4 (Stresemannstraße) und die Hauptverkehrsstraße Max-Brauer-Allee – Altonaer Straße kreuzungsbeteiligt im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG). Bei der Neuplanung in diesem Kreuzungsbereich mussten die Kreuzungsbeteiligten nach § 3 Absatz 1 EBKrG die übersehbare Verkehrsentwicklung im Bereich der kreuzenden Straßen berücksichtigen. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Aufweitung des Querschnitts erforderlich ist, um für alle Verkehrsbeteiligten sichere Verhältnisse zu ermöglichen. Der heutige Zustand ist für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie für die Fahrgäste der Busse außerordentlich beengt. Die absehbare Verkehrsentwicklung, die auch die städtebauliche Entwicklung im östlichen Altona berücksichtigt, geht im unmittelbaren Einzugsbereich von steigenden Verkehrszahlen insbesondere bei Fahrrad-, Bus- und Fußgängerverkehr aus. Um ausreichende Verkehrsflächen für Fußgänger-, Rad- und Busverkehr zur Verfügung stellen zu können, hat sich die Verpflichtung ergeben, gegenüber dem Ausgangsentwurf der DB AG eine Aufweitung der lichten Weite von 92 m auf 108 m zu verlangen. Das Aufweitungsverlangen erfolgte mit Schreiben vom 24.10.2016 und 20.02.2017.

Die Aufweitung des Brückenüberbaus hatte im Übrigen auf die Art und die Dimension des Neubaus keine nennenswerten Auswirkungen. Auch der Ausgangsentwurf der DB AG hatte eine annähernd identische Höhe von etwa 21 m.

Die geographische Lage der Eisenbahn, die an dieser Stelle die spitzwinklige Straßenkreuzung der vierstreifigen Bundesstraße B 4, Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee inmitten einer denkmalgeschützten Bebauung überqueren muss, stellt höchste Anforderungen an die Planung und hat die Zahl der in Betracht kommenden Lösungsmöglichkeiten erheblich reduziert. Im Rahmen der Vorplanung wurden seitens der DB AG insgesamt 11 Alternativen, teilweise auch mit Stützenanordnungen, betrachtet, untersucht und bewertet.

Im Rahmen der Bewertung der Lösungsvarianten sind neben der Auswirkung auf das Stadt- und Straßenbild folgende Parameter relevant: „Auswirkung auf den Bahnbetrieb“, „Auswirkung auf Straße“, „Auswirkung auf Dritte“, „Genehmigungsfähigkeit“, „technische Machbarkeit“ sowie „Kosten“. Nach dieser Abwägung sind alle Varianten mit Stützen nachteilig gegenüber einem stützenfreien Überbau, insbesondere aus verkehrlicher Sicht für den Bahnbetrieb und den Straßenverkehr während der Bauzeit. Lösungen mit Stützen erfordern grundsätzlich zusätzliche Eingriffe in den Straßenraum durch den Bau der Fundamente und die Verlegung von Leitungen.

Die Varianten mit Stützen führen bei Anordnung der Stützen in den Gehwegbereichen zu Angst- und Schmutzräumen hinter den Säulen und können durch die Lage in Sichtdreiecken die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Bei Anordnung in der Kreuzungsmitte werden die durch die Aufweitung gewonnenen Bewegungsräume für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch die erforderliche Mittelinsel wieder aufgezehrt. Die optische Beeinträchtigung, die von gesetzlich vorgeschriebenen hohen Lärmschutzwänden ausgeht, ist in beiden Fällen gleich.

Zwischen den beteiligten Behörden besteht Einigkeit darüber, dass den Vorteilen, die eine Brücke mit Stützen durch den Verzicht auf die Stabbögen hat, auch zahlreiche gravierende Nachteile gegenüberstehen. Daher wird von allen Seiten akzeptiert, dass die DB AG als Vorhabensträgerin bei der Planung weiterhin die Stabbogenbrücke ohne Stützen mit „gekippten Bögen“ als Vorzugslösung verfolgt.

Die künftige Aufteilung des Straßenraumes ist heute noch nicht festgelegt. Die Straßenverkehrsplanung, die das Ziel hat, mehr Raum für den Fuß-, Rad- und Busverkehr zu schaffen, wird baubegleitend unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt erfolgen.

Im Übrigen siehe Drs. 22/291.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der DB AG wie folgt:

- Frage 1:** *Soll nach aktuellen Planungen des Senats die Vierspurigkeit der Stresemannstraße, insbesondere im Abschnitt zwischen Neuem Pferdemarkt und Holstenstraße, erhalten beziehungsweise ausgebaut werden? Wenn ja, mit welcher Begründung?*
- Frage 2:** *Wie sollen, ohne den Autoverkehr auf je eine Spur pro Richtung zu reduzieren, entlang der Stresemannstraße zwischen Holstenstraße und Neuem Pferdemarkt neue Radwege entstehen?*
- Frage 3:** *Was genau hat der Senat vor zwei Jahren von der Deutschen Bahn "verlangt", sprich welche technischen Vorgaben der FHH sollte die Deutsche Bahn bei der Planung der Brücke beachten?*

Frage 4: *Welche Neubautwürfe für die Sternbrücke liegen dem Senat vor? (Bitte als Anlage beifügen)*

Siehe Vorbemerkung und Drs. 22/291.

Frage 5: *Welche Alternativen zu dem Entwurf, der von der Deutschen Bahn in das Planfestellungsverfahren eingereicht wurde, sind geprüft worden? Welche Detailtiefe wurde bei dieser Prüfung erreicht? (Bitte die Prüfergebnisse als Anlage beifügen)*

Zu den Alternativenprüfungen der DB AG siehe Vorbemerkung. Einzelne Prüfergebnisse der DB AG liegen dem Senat nicht vor.

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) hat verschiedene Varianten zur städtebaulichen und gestalterischen Optimierung auf Basis einer baulichen und verkehrstechnischen Machbarkeit eingebracht, die in gemeinsamen Gesprächen erörtert wurden. Die Detailtiefe dieser Lösungen entsprach in etwa der ersten Hälfte eines Vorentwurfs gemäß Leistungsphase 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Die Prüfergebnisse werden im Transparenzportal veröffentlicht.

Frage 6: *Wurden die verschiedenen Varianten für die 'Erneuerung der Sternbrücke in Hamburg-Altona' insbesondere durch der Behörde für Stadtentwicklung fachlich bewertet, und wenn ja, wie bzw. mit welchem Ergebnis?*

Frage 7: *Gibt es eine von Seiten der Stadtentwicklungsbehörde favorisierte Variante für die 'Erneuerung der Sternbrücke in Hamburg-Altona', und wenn ja, welche und warum?*

Die BSW hat verschiedene Tragwerksalternativen untersuchen lassen und in der betrachteten Detailtiefe die Varianten des Schrägbogens sowie die 3-Stützen-Variante als gestalterische Optimierung herausgestellt.

Frage 8: *Wäre auch bei einer Brückenvariante mit drei Stützen eine vierspurige Verkehrsführung (z.B. zwei Autospuren und zwei gemischte Rad-/Busspuren) unter der Brücke möglich? Wenn ja, wurde diese Option geprüft, bzw. warum wurde sie verworfen?*

Aus straßenverkehrlicher Sicht wäre die zukünftige Verkehrsabwicklung bei Hinnahme von Verschlechterungen der Verkehrssicherheit voraussichtlich auch mit der „Drei-Stützen-Lösung“ im Endzustand möglich. Details der Aufteilung des Straßenraumes wären dabei im Rahmen einer ausführungsfähigen Verkehrsplanung zu klären. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 9: *Wie lautet der Inhalt des Senatsbeschlusses vom März 2020 zur Sternbrücke? Welche Zusagen an die Deutsche Bahn wurden darin festgeschrieben? (Bitte im Wortlaut wiedergeben oder als Anlage beifügen.)*

Der Senat hat im März des Jahres 2020 keinen Beschluss zur Sternbrücke gefasst.

Gemäß §25 VwVfG und HambVwVfG besteht eine Verpflichtung der Behörde (in diesem Fall der Verkehrsbehörde) darauf hinzuwirken, "dass der Träger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung). Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden."

Frage 10: *Hat die Verkehrsbehörde diese gesetzliche Verpflichtung wahrgenommen und auf die Bahn eingewirkt, eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen? Wenn ja, wann und in welcher Form ist die Verkehrsbehörde dieser Verpflichtung nachgekommen und in welcher Form ist dies dokumentiert? Wenn nein, warum nicht?*

Die Pflicht des § 25 Abs. 3 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betrifft die für die Durchführung des späteren Verfahrens (hier des Planfeststellungsverfahrens) zuständige Behörde. Dies ist im Verfahren „Neubau Eisenbahnüberführung Sternbrücke“ nicht die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und

Innovation (BWVI), sondern das Eisenbahnbundesamt (EBA). Die DB AG als Vorhabenträgerin hat noch vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im April 2020 die bezirklichen Gremien und die Öffentlichkeit über das Vorhaben informiert und den weiteren Beteiligungsprozess erläutert.

Frage 11: *In welcher Form ist von Seiten des Senats ein Beteiligungsverfahren zum Projekt 'Erneuerung der Sternbrücke in Hamburg-Altona' vorgesehen, und um welche konkreten Fragestellungen, Planungsinhalte und Verfahrensschritte handelt es sich dabei?*

Siehe Drs. 22/291.