Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (Die Linke) vom 10.07.2026

und Antwort des Senats

- Drucksache 23/4796 -

Betr.: Transport der neuen Sternbrücke über die Max-Brauer-Allee – Statik und Zustand der Siele, Schutz von Leitungen, Straße und angrenzenden Gebäuden, Havarievorsorge

Einleitung für die Fragen:

Ende Juli 2026 soll der rund 4.000 Tonnen schwere Überbau der neuen Sternbrücke mit selbstfahrenden Schwerlastmodulen (SPMT) von der „Brammerfläche“ über die Max-Brauer-Allee zum Einbauort transportiert werden. Das Gesamtgewicht einschließlich Transportgestelle und SPMT ist laut DB InfraGo noch unbekannt und wird erst kurz vor Transportbeginn abschließend festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 13.02.2024 (Az. 571ppü/013-2020#006) enthält hierzu unter anderem folgende Feststellungen und Auflagen:

„Angesichts der Dimensionen der Transportbewegungen und der zu bewegenden Massen besteht unbeschadet dessen ein unvermeidliches Restrisiko hinsichtlich der Auswirkungen auf die im Straßenraum verlegten Leitungen.“ (B.4.14.2, S. 330)

Für den Schwertransport ist sicherzustellen, dass die Belastung der Siele „nicht über der zulässigen Verkehrsbelastung des hier eingebauten Siels liegt […]; d.h. das Lastmodell für eine Belastung durch einen Schwerlastwagen von 60 t (SLW 60) sowie die maximale zusätzliche Pressung auf das Siel gemäß der Tabelle in der Anlage Merkblatt ‚Kranaufstellung‘ sind einzuhalten. Die Statik ist von der Vorhabenträgerin eigenverantwortlich auszuwerten und das Ergebnis dem Sielbezirk West der HSE mitzuteilen.“ (A.4.10.2, S. 55 f.)

Die im Kreuzungsbereich Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße verlegten Haupt- und Versorgungsleitungen der Trinkwasserversorgung sind „wegen der Ausführung als Graugussleitungen bruchgefährdet […] und [müssen] je nach lagekonkreter Betroffenheit im Vorwege ausgetauscht bzw. vorsorglich ersetzt werden“. (B.4.14.2, S. 330 f.)

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende hat als Straßenbaulastträgerin „Bedenken gegenüber der Schadlosigkeit des Transports“ und ein „Risiko von dauerhaften Verformungen des Straßenoberbaus“ geltend gemacht; das Eisenbahn-Bundesamt erwartet „erhebliche Einwirkungen […], welche Beschädigungen der Straßenoberfläche nicht ausgeschlossen erscheinen lassen“. (B.4.15.6, S. 341 f.)

Der Transport hat nach A.4.11.2 (S. 58) so zu erfolgen, dass Beschädigungen an den umliegenden Gebäuden und deren Medienanschlüssen vermieden werden; dazu ist für Vorerkundung und Absicherung der Wegstrecken, Lastverteilung und Arbeitsgeschwindigkeit der SPMT zu sorgen. Rechtzeitig vor Baubeginn sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden im Abstand von weniger als ca. 40 m Beweissicherungsmaßnahmen (Bauzustandsfeststellung) vorzunehmen, u.a. an den Gebäuden Max-Brauer-Allee 183a, 188–198, 203–207, 227, 231, 233 und 237; zugesagt ist darüber hinaus ein „50 m-Korridor“ (S. 39 f.).

Am 07.07.2026 teilte die Deutsche Bahn mit, dass im Bauverlauf „Abweichungen zwischen den Ergebnissen der Voruntersuchungen und den tatsächlich vorgefundenen Baugrundverhältnissen“ aufgetreten sind. In der Antwort auf meine Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 23/3783 vom 13.4.2026 beantwortete der Senat die Frage nach Notfallplänen lediglich mit dem Hinweis, die genannten Szenarien würden „in der Planung mitberücksichtigt“.

In der Präsentation von Vössing Ingenieure vom 27.11.2018 zur damals finalen Planung des Überbaus mit gekippten Bögen wird festgestellt (Hervorhebung im Original):

Der Transport, auch bei einer Massenmehrung von 3.400t zu 3.600t, ist durch eine Anpassung der Transportfahrzeuge (SPMT) möglich. Die Auslastung entspricht aber annähernd

100%. Somit sind keine weiteren Reserven vorhanden.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften von HAMBURG WASSER (HW), der Hamburger Energienetze GmbH sowie der Deutschen Bahn AG (DB) wie folgt:

Statik und Zustand der Siele

Frage 1: *Liegt die nach Ziffer A.4.10.2 des Planfeststellungsbeschlusses von der Vorhabenträgerin eigenverantwortlich auszuwertende Statik zur Belastung der Siele durch Transport und Aufstellung des Transportfahrzeugs vor? Falls nein, weshalb nicht und welche Konsequenzen hat das?*

Ja, die DB hat die Statiken und Prüfstatiken erstellen lassen.

Frage 2: *Zu welchem Ergebnis kommt die Auswertung?*

Der statische Nachweis kommt zu dem Ergebnis, dass keine Gefährdung für die Standsicherheit der Sielanlagen besteht. Durch eine Aufschüttung und Lastverteilung erfolgt eine verträgliche Belastung.

Frage 3: *Wann wurde das Ergebnis dem Sielbezirk West der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) mitgeteilt?*

Die Traglastermittlung für die temporäre Belastung durch den Verschub der Brücke wurde bereits im Jahr 2015 erstellt und liegt HW seitdem vor.

Frage 4: *Wurde diese Statik durch die HSE, eine*n unabhängigen Prüfingenieur*in oder eine andere Stelle geprüft? Falls ja, bitte angeben, wer die Prüfung vorgenommen hat. Falls nein, weshalb nicht?*

Es erfolgt üblicherweise keine separate Prüfung durch HW oder durch ein beauftragtes Büro. Bei der Ermittlung der Statik wurden alle Regelprozesse und Vorgaben berücksichtigt und eingehalten. Die Siele im Überfahrungsbereich der Max-Brauer-Allee wurden in den 1990er-Jahren aus Stahlbeton bzw. Polymerbetonrohren erneuert. Aufgrund des Baualters und des gewählten Materials besteht hier kein besonderes Schutzbedürfnis.

Frage 5: *Welche maximalen Achslasten und Flächenpressungen treten beim Transport des Überbaus (einschließlich SPMT-Eigengewicht, Lastverteilplatten und Überlagerung von Wind- und Verkehrslasten) über dem Mischwassersiel Kl. IV 550/1100 in der Max-Brauer-Allee auf und wie verhalten sich diese Werte zum Lastmodell SLW 60 und zur maximal zulässigen zusätzlichen Pressung nach dem Merkblatt „Kranaufstellung“ der HSE?*

Frage 6: *Beruht die Statik auf der ursprünglichen Auslegung („bekannte Auslegung“, B.4.15.6) oder auf dem tatsächlichen baulichen Zustand der Siele?*

Bei den Schwerlastwagen mit einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen (Modell SLW 60) handelt es sich um eine Vergleichslast, welche auch bei üblichem Schwerlastverkehr auf der Straße auftritt. Durch die Aufschüttung und Lastverteilung über die aufgebrachten Platten wird diese eingehalten und entspricht den Auflagen aus dem Merkblatt.

Frage 7: *Wann wurde der Zustand des Mischwassersiels in der Max-Brauer-Allee zwischen Schulterblatt und Stresemannstraße zuletzt erfasst (z.B. durch TV-Inspektion) und welcher Zustandsklasse ist es zugeordnet? Bitte Baujahr und Material des Siels angeben.*

Eine Zustandserfassung erfolgte mit einer Kanalfernauge-Untersuchung zwischen dem 25. und 30. Juni 2026. Im Übrigen siehe Antwort zu 4.

Frage 8: *Wie wird die im Planfeststellungsbeschluss (B.4.14.2) angesprochene Beweissiche-*

rung des Zustands der Siele vor und nach dem Transport konkret durchgeführt (Verfahren, Zeitpunkte, ausführende Stelle)?

Die DB hat ein Fachunternehmen mit der Kanalfernauge-Untersuchung beauftragt. Die Eingangsuntersuchung erfolgte gemäß Antwort zu 7. Die Abschlussuntersuchung wird nach Beendigung der Arbeiten durchgeführt. Die abschließende Bewertung erfolgt durch einen von der DB beauftragten unabhängigen Gutachter.

Frage 9: *Wann, wo und wie werden die jeweiligen Ergebnisse veröffentlicht? Bitte differenziert nach vor und nach dem Transport angeben. Falls es keine Veröffentlichung der Ergebnisse geben soll, weshalb nicht?*

Eine Veröffentlichung ist nicht üblich und nicht vorgesehen. Im Bedarfsfall können die Ergebnisse den Eigentümern betroffener Objekte zur Verfügung gestellt werden.

Trinkwasserleitungen und weitere Leitungen

Frage 10: *Welche der als bruchgefährdet eingestuften Grauguss-Haupt- und Versorgungsleitungen im Kreuzungsbereich Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße und entlang der Transportstrecke wurden bis heute ausgetauscht bzw. vorsorglich ersetzt? Bitte die jeweiligen Abschnitte und Zeitpunkte angeben.*

Im Vorwege wurden keine Versorgungsleitungen unter der Brücke erneuert. Zur Außerbetriebnahme der betreffenden Leitungen wurden alle anliegenden Absperrarmaturen kontrolliert und teilweise erneuert. Die Erneuerung der Grauguss-Leitungen im Kreuzungsbereich ist nach der Montage der Brücke im Zuge des Straßenbaus vorgesehen.

Frage 11: *Welche bruchgefährdeten Leitungen verbleiben zum Zeitpunkt des Transports in Betrieb? Bitte auch die Begründung für den Verbleib angeben.*

Alle Leitungen im Bereich der Brücke werden ab dem 17. Juli 2026 bis zum 28. August 2026 außer Betrieb genommen.

Frage 12: *Ist die im Planfeststellungsbeschluss festgestellte Ermittlung der Lage der nicht im Kabel- und Leitungsplan (Unterlage 12.1) verzeichneten Hausanschlussleitungen inzwischen abgeschlossen? Falls ja, wann? Falls nein, für welche Bereiche der Transportstrecke fehlen Erkenntnisse und welche Konsequenzen hat/hatte das?*

Die Ermittlung der Lage der Hausanschlussleitungen wurde durchgeführt und ist abgeschlossen. Die Hausanschlussleitungen im Bereich der Transportstrecke sind bekannt.

Frage 13: *Welche Sicherungs- oder Ertüchtigungsmaßnahmen wurden für Gas-, Strom- und Telekommunikationsleitungen im Bereich der Transportstrecke vereinbart und umgesetzt? Bitte je Leitungsträger angeben.*

Nach Abstimmung der DB mit den Leitungsträgern sind keine gesonderten Sicherungsmaßnahmen notwendig.

Straßenoberbau und Baugrund

Frage 14: *Wer hat den bauzeitlichen Aufbau der Transportstrecke (Einebnung mit Füllmaterial, Lastverteilplatten) dimensioniert und wer hat diese Dimensionierung geprüft?*

Die Dimensionierung erfolgte durch qualifizierte Fachplaner.

Frage 15: *Ist die im Planfeststellungsbeschluss (A.5.2.2) zugesagte Abstimmung der Einzelheiten des Brückentransports und eventueller Schutzmaßnahmen mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende abgeschlossen? Falls ja, mit welchen Ergebnissen? Falls nein, weshalb nicht?*

Der Brückentransport und damit verbundene Schutzmaßnahmen wurden zwischen der DB und der

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende abgestimmt mit dem Ergebnis, dass der Transport der Brücke durchgeführt werden kann. Die Abstimmung wird fortlaufend beibehalten

Frage 16: *Wurden für die Transportstrecke ergänzende Baugrunderkundungen einschließlich einer Erkundung von Hohlräumen (z.B. Altleitungen, Aufgrabungen, Bereich der verfüllten Kasematten) durchgeführt? Falls ja, mit welchen Ergebnissen? Falls nein, weshalb nicht?*

Nach Bewertung der beteiligten Fachexperten waren ergänzende Baugrunderkundungen für die Transportstrecke nicht erforderlich. Die vorliegenden Daten und Informationen wurden für ausreichend befunden.

Frage 17: *Betreffen die von der Deutschen Bahn am 07.07.2026 mitgeteilten Abweichungen zwischen Voruntersuchungen und tatsächlich vorgefundenen Baugrundverhältnissen auch die Transportstrecke oder den Kreuzungsbereich? Falls ja, bitte differenziert angeben.*

Nein.

Frage 18: *Ist die nach Ziffer A.4.11.6 vorgeschriebene Dokumentation des Zustands des öffentlichen Straßenraums, insbesondere der Max-Brauer-Allee, vor Beginn der Bauarbeiten erfolgt? Falls ja, bitte Zeitpunkt, Umfang, und ausführende Stelle angeben. Falls nein, weshalb nicht und welche Konsequenzen hat das?*

Vor Beginn der Arbeiten im öffentlichen Straßenraum wurde eine Beweissicherung durchgeführt.

Angrenzende Gebäude

Frage 19: *Ist die Beweissicherung (Bauzustandsfeststellung) an den im Planfeststellungsbeschluss genannten Gebäuden mit weniger als ca. 40 m Abstand sowie im zugesagten 50-m-Korridor vollständig durchgeführt? Falls ja, bitte angeben: Anzahl der erfassten Gebäude entlang der Transportstrecke, Zeitpunkte, sowie Anzahl der Fälle, in denen Eigentümer:innen nicht erreicht wurden oder keine Beweissicherung stattfand. Falls nein, weshalb nicht und welche Konsequenzen hat das?*

Beweissicherungen im Umfeld wurden durchgeführt. Die Gutachten wurden an die Eigentümer:innen der Gebäude übermittelt.

Frage 20: *Ist während des Transports und des Einhubs ein messtechnisches Monitoring (Erschütterungen nach DIN 4150 Teil 3, Setzungen) an den Gebäuden entlang der Transportstrecke vorgesehen? Falls nein, weshalb nicht?*

Ja, es ist ein Monitoring eingerichtet.

Frage 21: *Welches Verfahren und welche Anlaufstelle sind für die Regulierung von Schäden an Gebäuden, Leitungen und Straße vorgesehen und in welcher Höhe bestehen Versicherungsdeckungen der Vorhabenträgerin bzw. des Transportunternehmens für Schäden Dritter?*

In Schadensfällen können sich die betroffenen Personen an info.sternbruecke@deutschebahn.com wenden.

Havarievorsorge und Aufsicht

Frage 22: *Welche Havarieszenarien wurden für den SPMT-Transport konkret untersucht (u.a. Ausfall einzelner Achslinien/Hydraulik, einseitiges Absacken des Untergrunds, Kippen des Überbaus, Windlast) und welche Maßnahmen sind für den jeweiligen Fall vorgesehen (die Antwort zu Drs. 23/3783, Frage 17, ließ dies offen)?*

In der Transportstatik sind die Randbedingungen berücksichtigt.

Frage 23: *Welche Abbruch- bzw. Verschiebekriterien gelten für den Transport (z.B. Windgeschwindigkeiten, Starkregen)?*

Extremwetterlagen führen zu einer Überprüfung des Transportweges.

Frage 24: *Wer trifft die Entscheidung über Beginn, Unterbrechung oder Abbruch des Transports?*

Die Entscheidung trifft die Projektleitung der DB gemeinsam mit der Baufirma.

Frage 25: *Wer überwacht die Einhaltung der transportbezogenen Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses (u.a. A.4.10.2, A.4.11.2, A.4.11.6)?*

Die Einhaltung der transportbezogenen Nebenbestimmungen wird durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. die Fach-Bauüberwachung überwacht.

Frage 26: *Liegen die hierfür erforderlichen Freigaben bzw. Anzeigen gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und den Leitungsträgern vollständig vor? Falls nein, weshalb nicht und welche Konsequenzen hat das?*

Ja, die erforderlichen Freigaben liegen vollständig vor.