

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anke Frieling (CDU) vom 20.05.2020

und Antwort des Senats

- Drucksache 22/291 -

Betr.: Sternbrücke in Altona

Einleitung für die Fragen:

Die Sternbrücke zählt mit rund 900 Fern-, Regional und S-Bahnzügen pro Tag zu den großen Verkehrsknotenpunkten in Deutschland. Sie quert an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt eine der wichtigsten Ost-West-Straßenverbindungen mit einer Frequenz von ca. 50.000 Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Tag. Zudem wird auf der Stresemannstraße der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit einer hohen Anzahl von Bussen abgewickelt.

Nach gründlicher Prüfung im Auftrag der Deutschen Bahn AG (DB) ist die Brücke abgängig und soll einem Neubau weichen. Der von der Bahn vorgelegte Entwurf trifft sowohl in Hamburg, als auch in Altona auf massive Kritik.

Vorhabenträger für den Neubau der Sternbrücke ist die Deutsche Bahn AG (DB AG). Das rechtlich bindende Planfeststellungsverfahren, in dessen Verlauf voraussichtlich im 2. Halbjahr 2020 die öffentliche Planauslegung erfolgen wird, ist mit Antrag der DB AG beim Eisenbahn-Bundesamt vom 30.04.2020 angelaufen. Hierbei haben Planungs-betroffene, Behörden sowie Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit Einwendungen zu erheben und Stellungnahmen abzugeben.

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

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Frage 1: *Hat der Senat bzw. die zuständige Behörde im Vorfeld der Veröffentlichung den Planungsentwurf mit der DB diskutiert? Wenn ja, welche Eckpunkte sind vorab vereinbart worden und in welcher Form sind Vorschläge zur Verbesserung seitens des Senats bzw. der zuständigen Behörde eingeflossen? (Die Verbesserungsvorschläge bitte ausführlich begründen.)*

Frage 2: *Hat der Senat bzw. die zuständige Behörde versucht, Einfluss auf die kritisierte Massivität des Bauwerks zu nehmen? Wenn ja, warum hat sich das im Entwurf nicht niedergeschlagen? Wenn, nein warum nicht?*

Der von der DB AG konzipierte Planungsentwurf für die Sternbrücke, sah eine Stabbogen- oder Fachwerkbrücke mit einer lichten Weite von 94 m und einer Höhe von rd. 21 m vor. Basis war die von der DB AG vorgelegte Planung ohne Mittelstützen und ohne Berücksichtigung eines erweiterten Straßenraumes mit den jetzigen Straßenquerschnitten. Im Verlauf der Planung hat Hamburg von der DB AG verlangt, ihre Planungen an die zu erwartende Vermehrung des Fußgänger-, Fahrrad- und Busverkehrs anzupassen. Danach war ein Gesamtquerschnitt für die Stresemannstraße von 26,50 m und für die Max-Brauer-Allee von 20,25 m (nördlich Stresemannstraße), 23,50 m (südlich Stresemannstraße) und 26,50 m (südlich Stresemannstraße im Bereich der Bushaltestelle sowie eine lichten Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m zugrunde zu legen.

Zugleich wurde die Bahn aufgefordert, Gestaltungsvarianten zu erarbeiten, um negative Auswirkungen auf das Stadtbild zu minimieren.

Im weiteren Planungsprozess hat die DB AG mehrere Ausführungsvarianten erarbeiten lassen. Unter den vorgelegten mittelstützenfreien Varianten wurde die Variante „gekippete Bögen“ als vorzugswürdig

angesehen. Der Entwurf der DB AG, der Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens ist, sieht ohne Veränderung der Gesamthöhe von rd. 21 m eine Spannweite von 108 m vor. Parallel dazu erfolgte unter Einbeziehung des Denkmalschutzamts eine detaillierte Betrachtung der Möglichkeit, die vorhandenen Überbauten zu erhalten.

Frage 3: *Wie hoch sind die Kosten des Brückenbauwerks insgesamt und mit welchen Kosten nach welcher Rechtslage wird sich Hamburg beteiligen müssen?*

Nach Mitteilung der DB AG belaufen sich die Netto-Gesamtkosten des Projektes auf voraussichtlich 125 Mio. €. Davon sind rund 90 Mio. € Baukosten.

Nach § 12 Nr. 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) wird sich Hamburg mit voraussichtlich ca. der Hälfte der kreuzungsbedingten Kosten beteiligen.

Frage 4: *Welche Kosten werden im Zuge des Brückenbaus für die Erneuerung des Straßenraumes veranschlagt und ist die DB nach Rechtslage zu einem Kostenbeitrag verpflichtet? Wenn ja, in welcher Höhe?*

Belastbare Zahlen für die Erneuerung des Straßenraumes im Sinne des kostenstabilen Bauens liegen derzeit nicht vor. Diese können erst auf der Grundlage einer abgestimmten Verkehrsplanung benannt werden, die erst kürzlich beauftragt wurde. Hieran muss sich die DB AG gemäß § 12 Nr. 2 EKrG mit voraussichtlich etwa der Hälfte der kreuzungsbedingten Kosten beteiligen.

Frage 5: *Ist der Senat bzw. die zuständige Behörde bereit, in eine Neuplanung unter Einbeziehung eines Architektenwettbewerbs einzusteigen? Wenn ja, mit welchen Eckpunkten? Wenn nein, warum nicht?*

Siehe Vorbemerkung.

Frage 6: *Welche Vorstellungen hat der Senat bzw. die zuständige Behörde für eine Bürgerbeteiligung bei dem Gesamtprojekt?*

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine Angelegenheit der DB AG als Trägerin des Vorhabens. Sie wird dabei von den zuständigen Behörden begleitet. Zu den in der Folge des Projekt auftretenden Fragen bezüglich der Gestaltung des Umfelds der Sternbrücke hat das Bezirksamt Altona zugesagt, ein öffentliches Beteiligungsverfahren durchzuführen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 7: *Wie soll zukünftig der Straßenraum im Bereich der Sternbrücke aussehen?*

Die genaue Gestaltung des Straßenraumes wird erst im Rahmen der Verkehrsplanung definiert werden, die beauftragt ist und zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren erarbeitet und abgestimmt werden wird. Ziel ist es, die Verkehrsflächen für Fußgängerverkehr, Radverkehr und Busverkehr zu vergrößern und sicherer auszugestalten. Auch die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden.

Frage 8: *Werden im Zuge der Baumaßnahmen Gebäudeabrisse notwendig? Wenn ja, welche und mit welcher Nutzung? Wie sind die Eigentumsverhältnisse? Auf welcher Rechtsgrundlage? Welche Angebote sollen die derzeitigen Nutzer erhalten?*

Eines der Kernziele der Planung war und ist es, den Eingriff in die vorhandenen Gebäude so gering wie möglich zu halten.

Insbesondere für die Erstellung der neuen Widerlager und der vorgetzten Stützwand (Fangedammkonstruktion) müssen Grundstücke dauerhaft erworben oder bauzeitlich für Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden. Teilweise müssen auch die darauf befindlichen Gebäude abgebrochen werden. Dabei handelt es sich um Gewerbeimmobilien und Wohngebäude. Der Rückbau der Gebäude ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantragt. Über den Antrag entscheidet das Eisenbahnbundesamt nach Abwägung aller betroffenen Belange auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit dem Planfeststellungsbeschluss. Die Eigentümer der betroffenen Gebäude werden finanziell entschädigt. Die betroffenen Gebäude befinden sich im privaten oder öffentlichen Eigentum sowie im Eigentum der DB AG. Die DB AG steht mit allen Betroffenen in engem Austausch, um einvernehmliche Lösungen zu finden.

Frage 9: *Wieviel Zeit hat der Senat bzw. die zuständige Behörde für die Gesamtbaumaßnahme eingeplant und ist bereits ein Baustellenablaufplan erarbeitet? Wenn nein,*

ist eine Koordination mit den anderen Großbaustellen in Altona (A7-Deckel, Sanierung Elbchaussee, große Wohnungsbauprojekte wie Neue Mitte Altona etc.) erfolgt? In welcher Weise?

Vorhabenträger für die Gesamtbaumaßnahme ist die DB AG. Sie plant den Neubau der Sternbrücke für Anfang 2023 und rechnet mit einer Bauzeit von etwa vier Jahren. Sowohl die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) als Kreuzungsbeteiligte, die Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (KOST), als auch die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), die Behörde für Kultur und Medien (BKM), der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) und das Bezirksamt Altona sind in die Planung der Baustellenkoordination eingebunden. Dabei wurden die Planungsprämissen hinsichtlich möglichst kurzer Schienen- und Straßensperrungen berücksichtigt.

Frage 10: *Welche Lärmschutzmaßnahmen (aktiv/passiv) sind geplant?*

Die Strecke der Verbindungsbahn verläuft vor und hinter der Sternbrücke in engen Bögen. Im Bereich der Brücke ist bereits heute eine Schienenschmiereinrichtung installiert. Diese reduziert das Quietschen in Gleisbögen und bleibt zukünftig erhalten. Zudem ist auf der Brücke der Bau von einer fünf Meter hohen, hochabsorbierenden Lärmschutzwände geplant. Ferner sind unterhalb des Schotterbetts sogenannte Unterschottermatten angedacht, die die Schallübertragung vom Gleis auf den Überbau reduzieren. Die Lärmschutzwände werden in dem von der Baumaßnahme betroffenen Bereich errichtet. Dieser umfasst neben der Brücke und einen Bereich von 150 m vor der Brücke (Richtung Sternschanze) und 115 m hinter der Brücke (Richtung Holstenstraße).