



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-3757B

Datum 26.01.2023

Beschluss

Neubau der Sternbrücke positiv ins bestehende Stadtbild einfügen

Die über 100 Jahre alte denkmalgeschützte Sternbrücke an der Kreuzung Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee steht in den nächsten Jahren vor dem Abriss. Der Neubau des Bauwerks an dieser stark verdichteten innerstädtischen Stelle ist zugleich Chance als auch Herausforderung. In der auf dieser Höhe baulich engen Stresemannstraße verlaufen untermaßige Fuß- und Radwege, unter der Brücke muss der motorisierte Verkehr aufgrund des Brückenpfeilers stadtauswärts von zwei auf eine Spur einfädeln; der Radverkehr erhält stadteinwärts keinerlei durchgehende Verkehrsführung. Die dicht besiedelte Stresemannstraße ist Route für Gefahrgüter. Nach mehreren Unfällen und zahlreichen Bürger:innenprotesten, unter anderem von der Anwohner:innen-Initiative Stresemannstraße, wurde in den 1990er Jahren Tempo 30 eingeführt. Die Eisenkonstruktion der Sternbrücke und die räumliche Nähe zur Wohnbebauung verursachen hohe Lärmimmissionen und Erschütterungen im direkten Wohnumfeld. Unter dem Vorbehalt des Abrisses in kommenden Jahren konnte sich zu günstigen Konditionen eine Club- und Kneipenszene unter der Brücke etablieren.

Die Brücke erfüllt nach Auffassung der Eigentümerin, der Deutschen Bahn Netz AG (DB), nun nicht mehr die Voraussetzungen für künftige Bahnnutzungen, die auch im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Taktes intensiviert werden sollen. Sie hat daher das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Beantragt wurde eine groß dimensionierte freitragende Stabbogenbrücke ohne Brückenpfeiler mit fünf Meter hohen Lärmschutzwänden, die sich sehr dominant im Stadtbild abbilden würde. Begründet wurde dies unter anderem mit der Freihaltung von Verkehrsflächen unter der Brücke, geringeren Eingriffen ins Umfeld sowie bezogen auf die Lärmschutzwände mit den Lärmgrenzwerten bei Neubauten vor dichter Wohnbebauung. Die Bezirksversammlung Altona hat bereits nach Bekanntwerden der Vorzugsvariante 2020 um Überarbeitung und die Erstellung einer städtebaulich verträglicheren Variante gebeten. Eine ähnliche Einschätzung gab es auch von Seiten der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW). Vor Ort hat sich die Initiative Sternbrücke gegründet, die eine Sanierung der bestehenden Brücke fordert und erhebliche Folgen für die umliegenden Stadtteile durch die Planung befürchtet.

Im Sommer 2022 wurde durch Presseberichte der Vorschlag des Architekten bekannt, der ein deutlich schlankeres Modell mit drei Stützen präsentiert hat, das anders als die geplante Variante statt vier Gleisen in einem Gleisbett zwei Brückenelemente mit je zwei Gleisen vorsieht. Diese Variante lasse sich leichter einbauen, womit Eingriffe ins Umfeld wie das Fällen von Bäumen verringert werden könnten. Eine Drei-Stützen-Lösung hatten die DB sowie die beteiligten Behörden der FHH allerdings bereits 2020 in einer Stellungnahme des Senats zur Drs. 22/496 verworfen, unter anderem, da die Bahngleise weiter auseinandergezogen werden müssten und die Umweltbetroffenheit entsprechend zunehmen würde.

Bei Lösungen mit Stützen und entsprechender Abpollerung – neben drei Hauptstützen vermutlich auch noch weitere Nebenstützen – würde der ohnehin knappe Straßenraum zudem verringert und die Möglichkeiten, den Busbetrieb zu erhöhen und sichere Wege für Rad- und Fußverkehr herzustellen, eingeschränkt. Auch die Spielräume für die jetzt ansässigen Clubs

würden deutlich verringert.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat im Herbst 2022 eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung von Busbeschleunigungssystemen auf der Magistrale 2 in Auftrag gegeben, die auch den Abschnitt der Stresemannstraße unter der Sternbrücke umfasst. Um die Clubs unterzubringen, wurden der Bau und Betrieb eines Clubhauses an der Sternbrücke ins Auge gefasst.

Bei einer Online-Informationsveranstaltung am 01.12.2022 gab die DB weitere Details zur Planfeststellung bekannt. Die vom Architekten erarbeitete Variante erfülle voraussichtlich nicht die notwendigen Voraussetzungen, die Gespräche dazu seien jedoch noch nicht abgeschlossen. Das Modell der Stabbogenbrücke wurde grundsätzlich überarbeitet; durch eine Abschrägung der sechs Meter hohen Seitenkanten sowie eine Verkürzung der seitlichen Bögen werde eine optisch deutlich leichtere Erscheinung bei gleichen Baumassen erreicht. Für die Lärmschutzwände sei ein transparentes Material in Prüfung, das die Bahn selber entwickle. Der Lärm für die direkte Umgebung lasse sich um bis zu 10 dB (A) senken. Unter der Brücke entstehe neben dem Verkehrsraum neu freiwerdende Fläche, die ähnlich wie in den jetzigen Kasematten genutzt werden könne.

Die Bezirksversammlung beschließt im Zusammenhang mit den jüngeren Entwicklungen:

Die an Planfeststellung und Bau der neuen Sternbrücke beteiligten Behörden der FHH werden gemäß § 27 BezVG sowie das Bezirksamt gemäß § 19 BezVG aufgefordert, folgende Punkte zu beachten:

- 1. Die kreuzungsbeteiligten Behörden der FHH haben festgestellt, dass das geplante Brückenbauwerk einer Stabbogenbrücke den von der bisherigen Bebauung geprägten städtebaulichen Maßstab deutlich überschreitet und diese Entwicklung maßgeblich von den Lärmschutzwänden geprägt sein wird, die gemeinsam mit dem Brückenüberbau eine Höhe von etwa 10 m über Straßenoberkante erreichen werden (Vergleich Stellungnahme des Senats zum Ersuchen der Bürgerschaft Drs. 22/496). Es wird daher nachdrücklich darum gebeten, die Deutsche Bahn Netz AG bei dem von ihr in Aussicht gestellten Vorhaben zu unterstützen, für die Lärmschutzwände transparentes Material zu verwenden, sofern die entsprechenden Testreihen der DB die technische Machbarkeit bestätigen. Sollten Mehrkosten entstehen, das Material aber unter den Bedingungen einer Eisenbahnbrücke grundsätzlich geeignet sein, ist zur Realisierung mit der Vorhabenträgerin auch über eine Mitfinanzierung der FHH zu verhandeln.**
- 2. Bezüglich neuer Freiflächen unter dem Neubau der Sternbrücke bzw. neuer Kasematten sind Gespräche mit der DB Netz AG aufzunehmen. Dabei soll die Möglichkeit einer langfristigen kulturellen Nutzung durch bereits jetzt an der Sternbrücke angesiedelten Clubs geprüft und mit den Clubbetreiber:innen besprochen werden. Die Anwohnenden im Umfeld sind bei der Entwicklung dieser Flächen intensiv zu beteiligen.**
- 3. Vor dem Vorbau neuer Brückenelemente, voraussichtlich nicht vor 2025, ist auf die Fällung von Bäumen zu verzichten, sofern sie für die Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen oder zur Bombensondierung nicht zwingend erforderlich ist.**
- 4. Auf die Vorhabenträgerin ist einzuwirken, damit bei Gebäudeabriss und Verlust von Wohnraum adäquater Ersatzwohnraum geschaffen werden kann. Das Bezirksamt wird gebeten, bei der Suche nach geeigneten Wohnungen zu helfen.**