

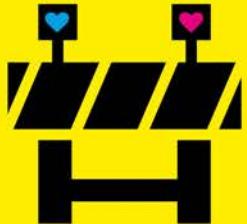


Baustopp und Neuplanung jetzt? Neue Erkenntnisse an der Sternbrücke

Pressekonferenz der Initiative Sternbrücke und von Prellbock Altona e. V.



Hamburg, 18.2.2025



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Unsere Themen heute:

- 1. Status des Klageverfahrens**
- 2. Neue Erkenntnisse zum Neubau der Sternbrücke**
- 3. Unser Vorschlag**

Zur Orientierung

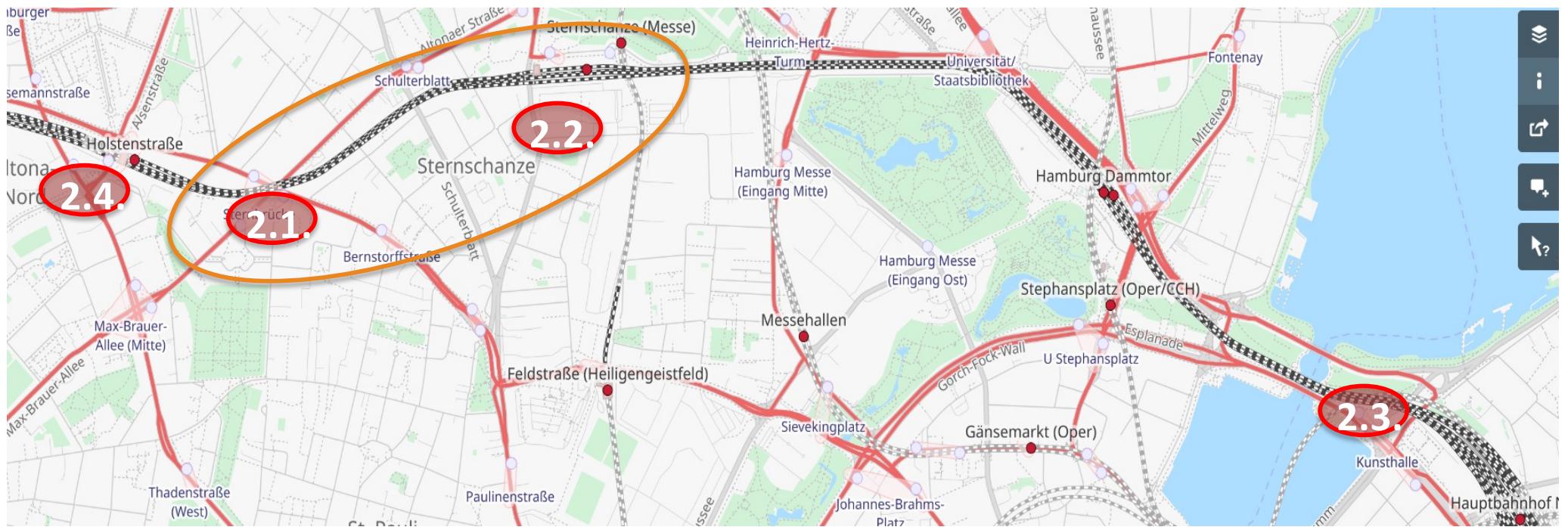
Erneuerung Brücken auf der Verbindungsbahn

2.1. Sternbrücke

2.2. Brücken Schanzenstraße

2.3. Brücken Ferdinandstor

2.4. Brücken Holstenstraße



Status

Planfeststellungbeschluss

Klage eingereicht

Eilantrag auf Baustopp abgelehnt

Beginn der Abrissarbeiten

Denkmalgeschützter Häuser

Klagebegründung eingereicht

Erwiderung EBA / DB InfraGO

Kommentar zur Erwiderung

**Terminierung Hauptverhandlung
vor dem OVG Hamburg**

- ▶ **13.02.2024**
- ▶ **Mitte März 2024**
- ▶ **Mai 2024**
- ▶ **Mai 2024**
- ▶ **Juni 2024**
- ▶ **Juli 2024**
- ▶ **November 2024**
- ▶ **???**

Hauptpunkte der Klage

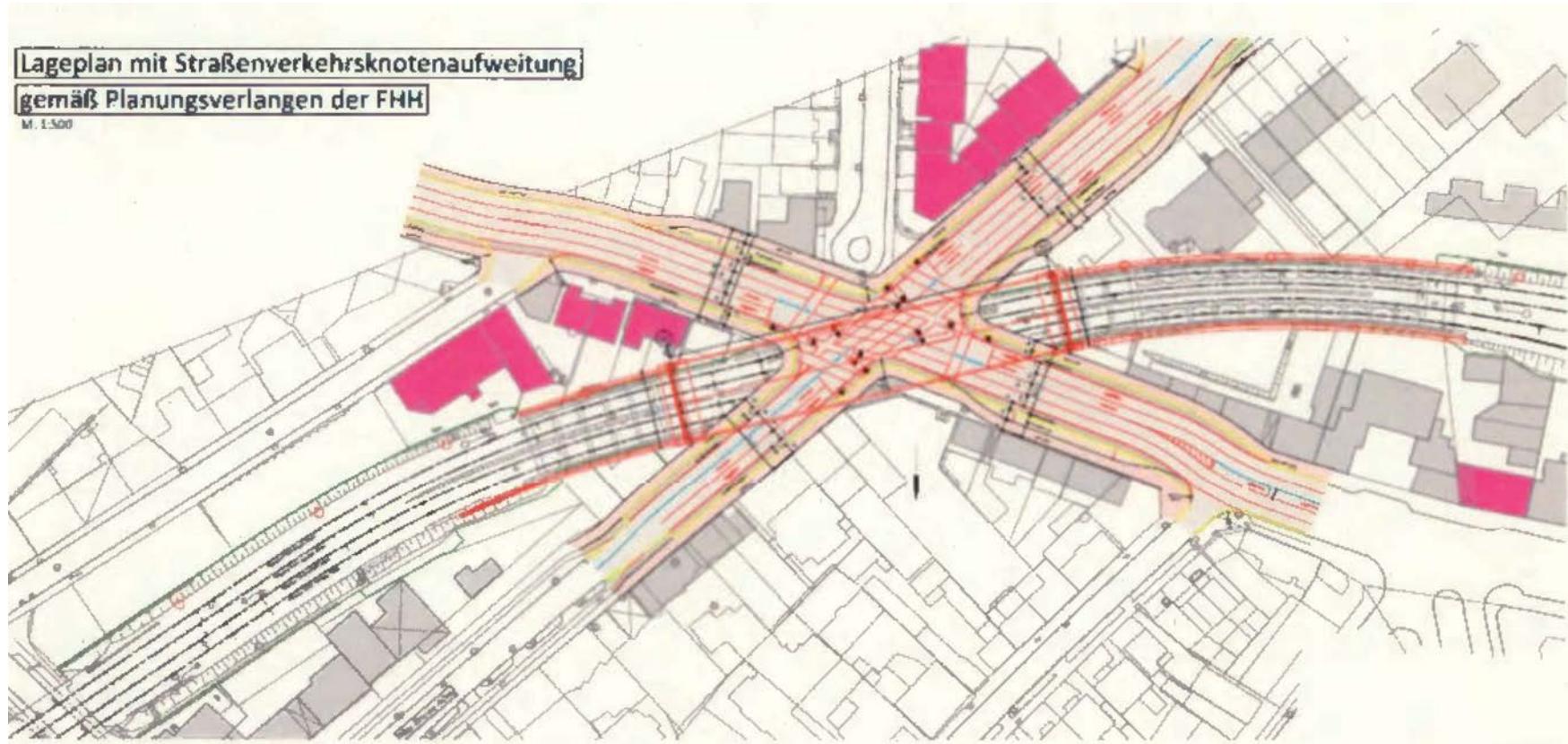
- 1. Das Aufweitungsverlangen und die fehlende Verkehrsplanung für den Straßenraum unter der Brücke**
- 2. Bauverfahren und Massivität: Unverhältnismäßiger Eingriff in Umgebung und Viertel**
- 3. Missachtung Denkmalschutz**
- 4. Mangelnde Bürgerbeteiligung**
- 5. Es gibt bereits bessere Entwürfe**
- 6. Klimawandel und Umweltschutzbelange werden nicht ausreichend berücksichtigt**

Neue Erkenntnisse

- 1. Die aktuelle LSBG-Planung macht das Aufweitungsverlangen überflüssig**
- 2. Das Bauverfahren und die Größe der Brücke greifen unverhältnismäßig in die Umgebung ein. Ganz anders die Brücke Schanzenstraße.**
- 3. Große Kostenrisiken & undurchsichtige Kostenverteilung**
- 4. Kasematten: Das verkannte Filetstück**
- 5. Harter Konflikt zwischen Behörden**
- 6. Umweltverträglichere Lösungen sind möglich. Allein für den Transport sollen bis zu 60 Jahre alte Bäume weichen**

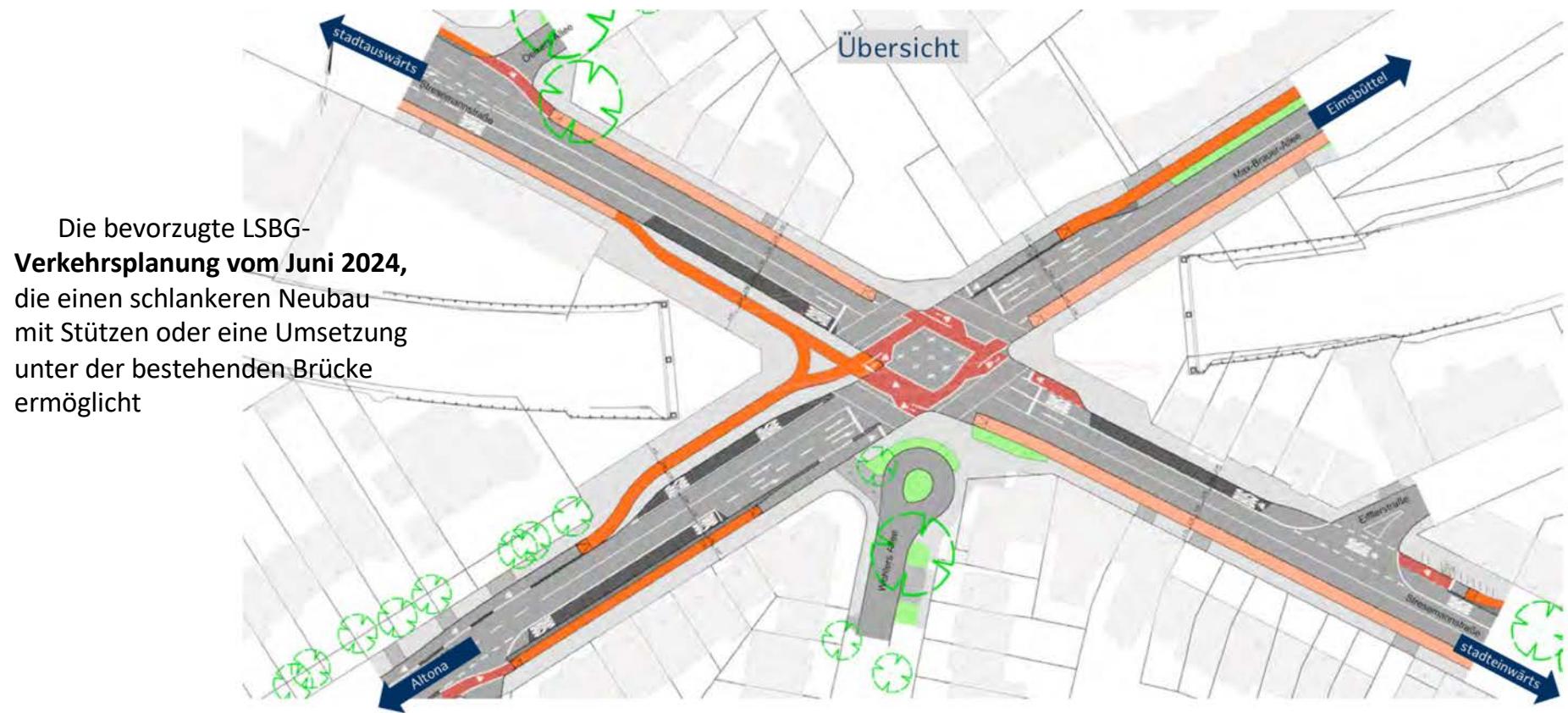
1. Das Aufweitungsverlangen (2016)

Die ursprüngliche Planung der Verkehrsbehörde sah einen großflächigen Abriss von Gebäuden und eine vierspurige Verbreiterung der Stresemannstraße vor. Darauf beruht das Aufweitungsverlangen.



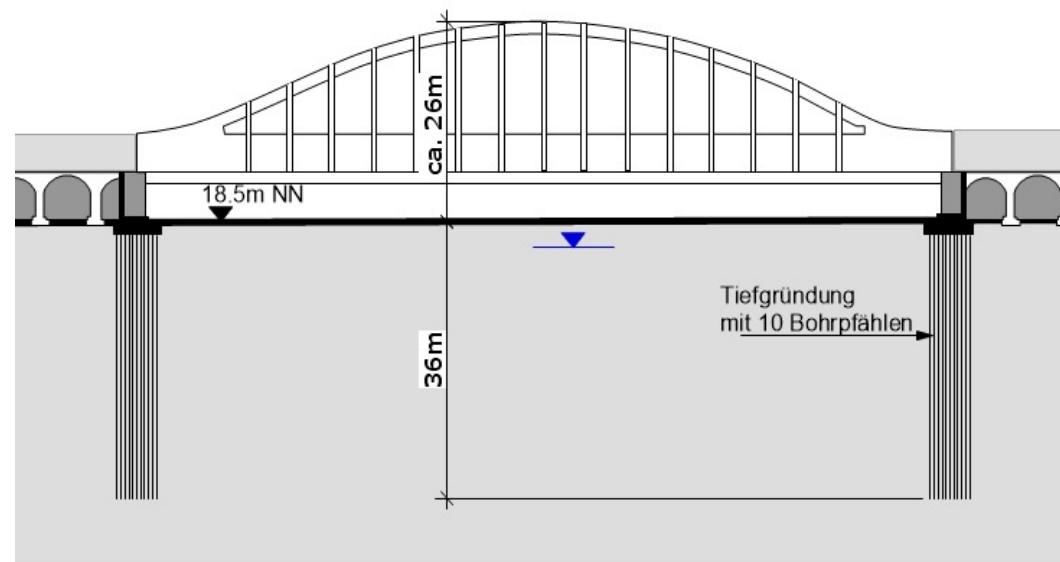
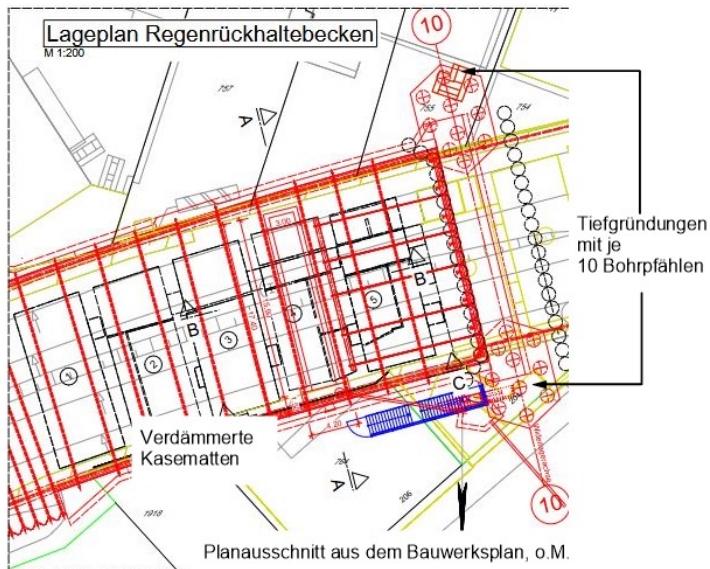
1. Das Aufweitungsverlangen (2025)

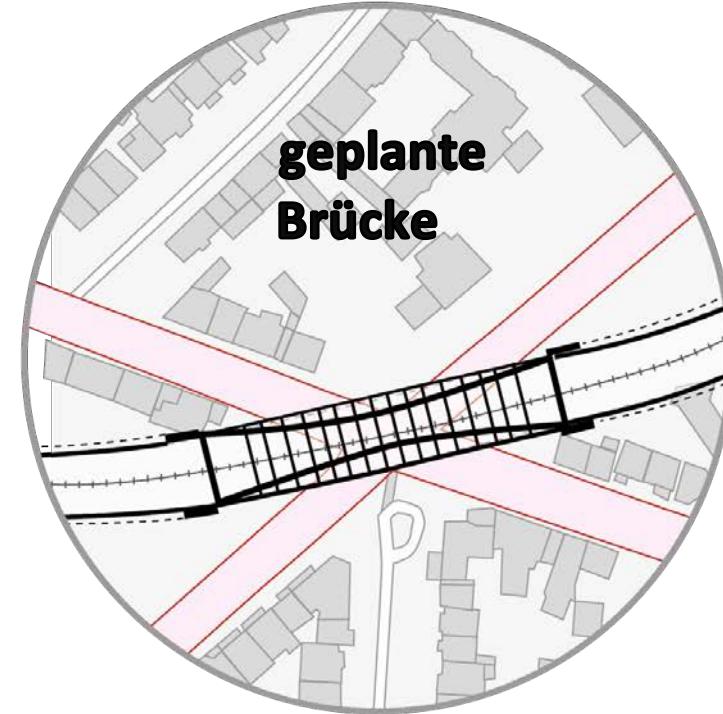
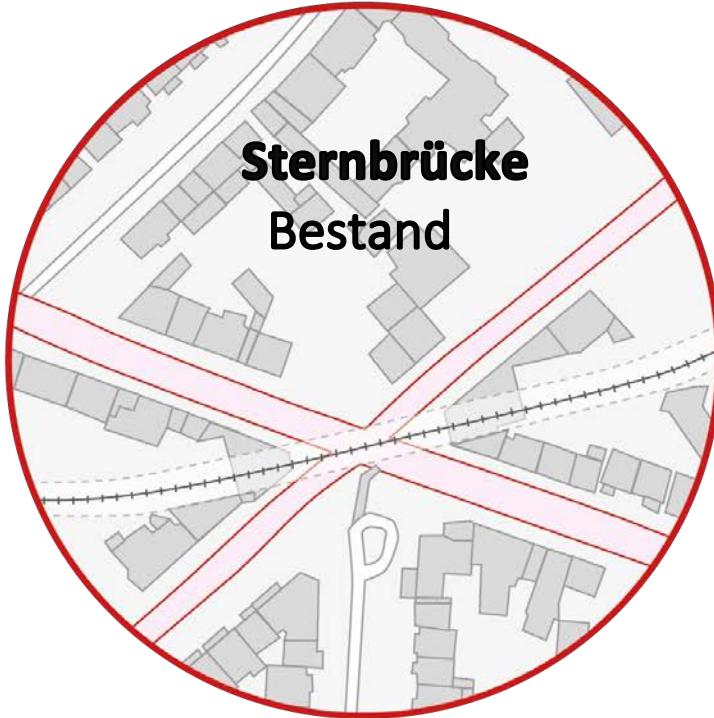
Aktuelle Pläne des LSBG machen das Aufweitungsverlangen von 2016 hinfällig und erlauben eine klügere, schlankere Brücke – oder sogar eine Umsetzung unter der sanierten Sternbrücke.



2. Bauverfahren und Massivität

Der enorme Ressourcenverbrauch für die 26 m hohe Stabbogenbrücke aus Stahl, die monolithisch ausgeführten Widerlager und die Beton-Verfüllung der Kasematten setzt sich in der Ausführung der Fundamente des Bauwerks fort: Es werden massive Widerlager mit vier Tiefgründungen hergestellt. Die insgesamt 40 Bohrpfähle reichen 36 m tief in das Erdreich und in den Grundwasserbereich. Der Effekt auf die CO₂ Emissionen wurde in der Konstruktionswahl nicht beachtet.

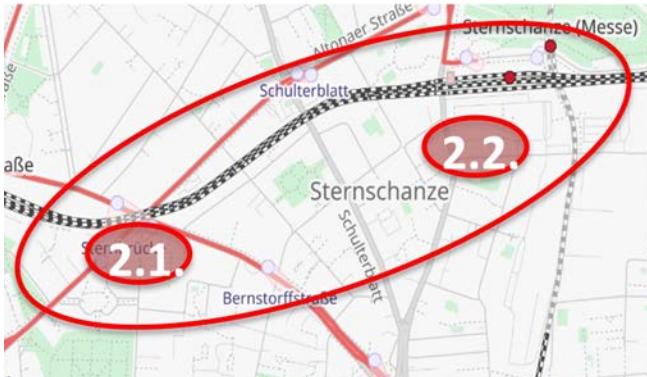




- Gewicht: bestehende Brücke 840 t
- Flachgründungen
- Je 2 Brückentröge für S- und Fernbahn

- Gewicht: geplante Brücke: 3600 t
- Betonvolumen für Tiefgründungspfähle rund 1.650 cbm
- 1 Brückentrog für S- und Fernbahn

Schanzenbrücken: Bauen im Bestand



Die Schanzenbrücken liegen nur 750 m von der Sternbrücke entfernt und werden nach angemessenen Bestandsstandards neu gebaut – die Sternbrücke erfüllt Neubaustandards von Hochgeschwindigkeitsstrecken und ist völlig überdimensioniert geplant.

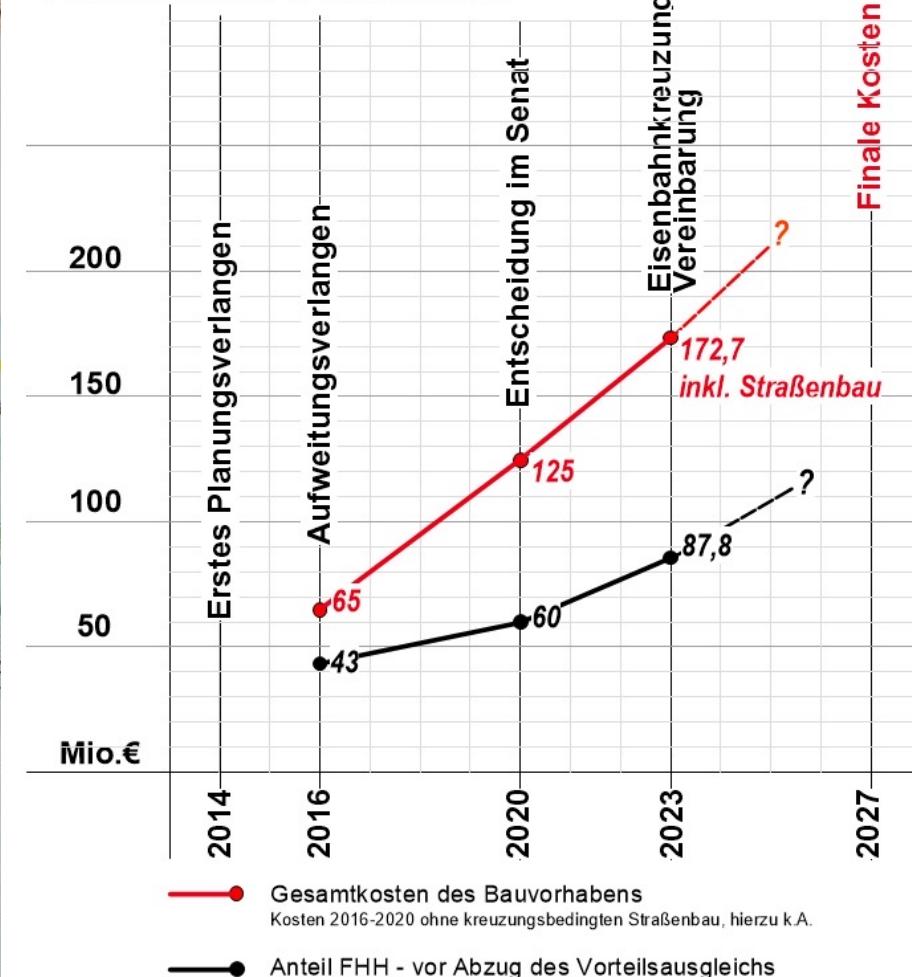


3. Kostenrisiken & Kostenverteilung

Die für ihre Aufgabe überdimensionierte Stabbogenbrücke ist unwirtschaftlich und birgt hohe Risiken für die Steuerzahler:innen in Hamburg und im Bund.

Denn die Größe der Brücke ist ein wesentlicher Kostentreiber. Rechnungshöfe im Bund und in HH prüfen derzeit Finanzierung und Kostenverteilung zwischen DB und FHH.

Kostenentwicklung
Ersatzneubau EÜ Sternbrücke



Quellen

2016, 2019 Denkmalschutzakte Transparenzgesetz S. 2927
 2020 Drs. 22/2023 und Drs. 22/12563
 2023 Drs. 22/13792 und Drs. 14854

4. Kasematten: Das verkannte Filetstück

Durch die Abrissarbeiten der Deutschen Bahn wurde in den letzten Monaten die innere, älteste Schicht des denkmalgeschützten Brückenensembles teilweise freigelegt: das Kasematten-Viadukt von 1894. An den offenen Tonnengewölben wird sichtbar, um was für ein beeindruckendes Zeugnis der Altonaer Eisenbahnbaugeschichte es sich hier handelt und welche hohe städtebauliche Bedeutung dem Viadukt zukommt. Ihr Erhalt würde eine durchlässige Gestaltung an der Sternbrücke ermöglichen.







5. Harter Konflikt zwischen Behörden

Akteneinsicht Denkmalschutzamt: Stadtentwicklungsbehörde und Kulturbörde haben über Jahre Widerstand geleistet und halten den Neubau in seiner jetzigen Form unseres Wissens nach wie vor für falsch. Beendet wurde der Konflikt durch ein Machtwort aus dem Rathaus.

2016 – 2020

Harter Konflikt zwischen Behörden; Verkehrsbehörde und Bahn mauern, Bahn plant massiven Neubau einfach weiter

2020 – heute

Auch nach Beginn des Planfeststellungsverfahrens: Stadtentwicklung und Denkmalschutz bleiben bei ihren Einwänden

2014

Erstes Planungsverlangen – Die verschenken 6 Jahre

2016

geplante Abrisse in der Stresemannstraße und eine großflächig angelegte Kreuzung unter der Sternbrücke

2019

Der Bürgermeister schaltet sich ein und fordert eine Einigung der zerstrittenen Behörden

2020

Die Verkehrsbehörde setzt sich durch – Stadtentwicklungsbehörde und Kulturbörde werden auf Linie gebracht, Bezirk verspricht Loyalität



6. Umweltverträgliche Lösungen sind möglich!

Bis zu 60 Jahre alte Bäume in der Max-Brauer-Allee, allein für den Transport zu fällen ist unverhältnismäßig. Zumal das Viertel laut Klimaplan dringend mehr Vegetation braucht. Diese Bäume sind zu wertvoll. Deshalb hat eine Anwohnerin in der Max-Brauer-Allee Unterschriften gesammelt.

6. Brückentransportrisiken

Die Art der Brückenkonstruktion alle Gleise in einen Brückentrog zu setzen macht die Brücke massiv und risikobehaftet

- Massive Größe bedeutet mehr Beton d. h. mehr CO₂-Emissionen
- Der Brückentrog ist so breit, dass bis zu 60 Jahre alte Alleebäume in der Max-Brauer-Allee allein für den Transport gefällt werden
- Das Gewicht beträgt 3600 t. Niemand weiss, ob das die Max-Brauer-Allee und die Kanalisation aushalten
- Transportbeispiele ähnlicher aber schmälerer Brücke (2 Gleise)



Und es gibt weniger massive Stadtbild- und Umweltverträglichere Planungsansätze

| Option | Vorteile | Nachteile |
|-------------------------------------|---|--|
| A – Bogen optimieren | <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der stat. Bauhöhe auf bis zu 15m - Keine Änderung der Randbedingungen | <ul style="list-style-type: none"> - Geringe gestalterische Verbesserung - Z.T. UiG und ZiE notwendig |
| B – Querverzug der Gleise | <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der stat. Bauhöhe auf ca. 12m - Robustere Konstruktion - Nachhaltigere Konstruktion | <ul style="list-style-type: none"> - Vollsperrung aller Gleise - Pendelverkehr S-Bahn - Hilfsbrücke |
| C – Querträger optimieren | <ul style="list-style-type: none"> - Robustere Konstruktion - Keine Mittelaufhängung - Kombinierbar mit A,D und E | <ul style="list-style-type: none"> - Absenkung der Straße - Anhebung der Gradiente |
| D – Zusätzliche Stützen in Kreuzung | <ul style="list-style-type: none"> - Sehr Geringe Bauhöhen - Geringe Spannweiten - Gestalterisch anspruchsvoll | <ul style="list-style-type: none"> - Kreuzung sofort umsetzen - Bestandshäuser betroffen - Lange Sperrzeiten Straße |

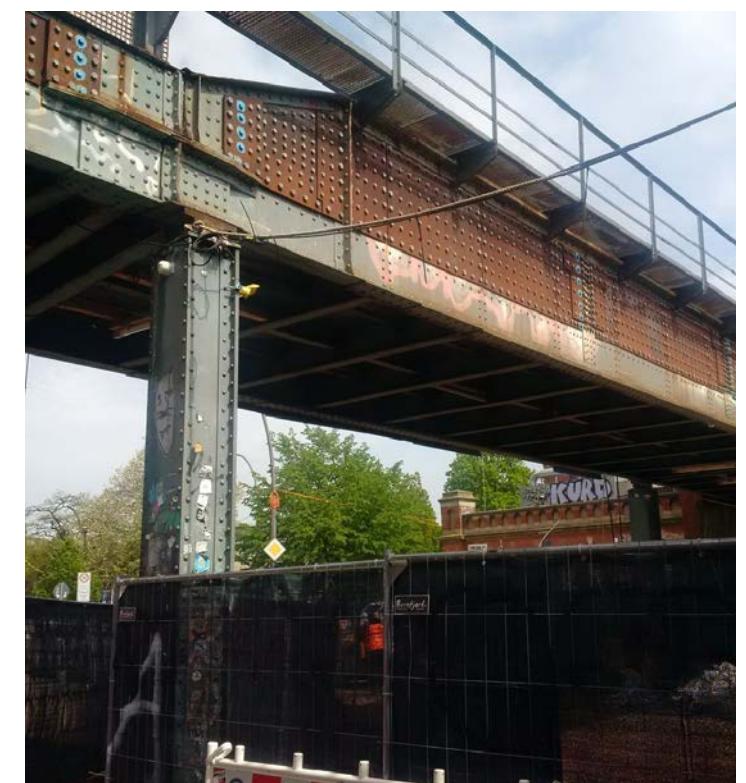
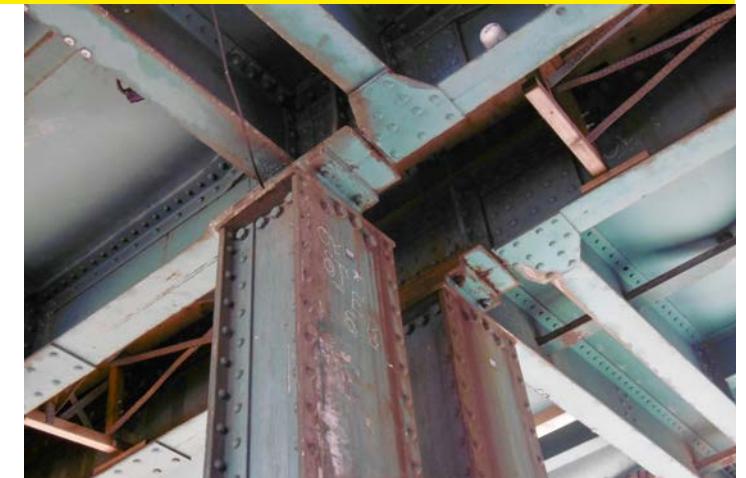


Bestandserneuerung Schanzenbrücken

Nach Klage von Prellbock

(Hauptverhandlung hat noch nicht stattgefunden):

- DB verzichtet auf Tiefgründungen, hier funktionieren plötzlich Flachgründungen
- Filigrane Stahlüberbauten, historischen Brücken zumindest nachempfunden
- Anlieferung Brückenbauteile über die Straße weil 4 Einzelbrücken
- Keine Aufweitung der Gleismittenabstände
- Aber: stadtbildzerstörerische Wirkung bleibt aufgrund der Vorsatzschalen.
- Bei Zugeständnissen seitens der DB ist Prellbock bereit für einen Vergleich



Dieser Ort ist es wert, gemeinsam mit Anwohner:innen, Politik, Fachmenschen und Stakeholder:innen neu zu planen. Ergebnisoffen und verbindlich.



Wir wollen

- ▶ die Sicherung einer guten Bahninfrastruktur
- ▶ eine Brückenplanung mit Respekt für das Umfeld, die Umweltgüter und die Betroffenen vor Ort
- ▶ einen sofortigen Baustopp
- ▶ und ein zeitnahe Mediationsverfahren, das ergebnisoffen zu einer konsensfähigen Neuplanung führt.