

Presse-Information, 16.7.2025

Neubau Sternbrücke: Windige Zahlungen der Bahn an Stadt – Kostet die Monsterbrücke die Stadt am Ende 90 Mio EUR statt der geplanten 40 Mio EUR? – Initiativen fordern Baustopp und unabhängige Prüfung

Eine aktuelle Kleine Schriftliche Anfrage im Bundestag bestätigt zweifelhaften Mittelfluss zwischen Bund, Bahn und Stadt für den Neubau der Sternbrücke. Initiative Sternbrücke und Prellbock Altona e.V sehen begründeten Verdacht auf Missbrauch von Fördermitteln und Risiken für den Hamburger Haushalt in Höhe von rund 50 Mio EUR.

*„Wir fordern eine **Überprüfung der zweifelhaften Berechnung und Finanzierung** der vertraglich vereinbarten **Rückzahlungen der Bahn an die Stadt in Höhe von 49,2 Mio EUR** durch einen vom Bund beauftragten, **unabhängigen Infrastruktur-Wirtschaftsprüfer**. Bis zu einer **lückenlosen Aufklärung** der Finanzierungsgrundlagen **fordern wir einen sofortigen Baustopp an der Sternbrücke**,“* erklären gemeinsam Michael Jung, Sprecher Prellbock Altona e.V., und Axel Bühler, Sprecher der Initiative Sternbrücke.

Die Hamburger Verkehrsbehörde forderte die Bahn im Jahr 2014 dazu auf, für die Verbreiterung der Stresemannstraße unter der Sternbrücke mehr Platz zu schaffen, und sorgte damit überhaupt erst für die monströsen Ausmaße des Neubaus. Entsprechend muss sie für die Hälfte der Baukosten von inzwischen über 170 Mio EUR aufkommen. Die verbleibende Hälfte - also der Kostenanteil der Bahn - wird durch Fördermittel des Bundes finanziert.

Zweifelhaft sind vertraglich vereinbarte Rückzahlungen der Bahn an die Stadt nach Fertigstellung des Neubaus. Auf dem Papier behauptet die Bahn, durch den völlig überdimensionierten Neubau erhebliche finanzielle Vorteile zu erlangen, an der sie die Stadt teilhaben lassen will. Der Neubau soll gegenüber einer einfachen Ertüchtigung der Bestandsbrücke über seine Lebensdauer über 95 Mio EUR sparen, und die Stadt soll davon anteilig als sogenannten Vorteilsausgleich 49,2 Mio EUR erhalten. Der Clou: wie das Bundesverkehrsministerium am Dienstag bestätigte, werden auch diese 49,2 Mio EUR über Bundesmittel in vollem Umfang gefördert.

„Nach unserer Überzeugung lässt sich der behauptete Vorteil der Monsterbrücke nicht halten. Hier wurde scheinbar so gerechnet, dass mittels überzogener Erneuerungskosten und einer kurzen Restnutzungsdauer für die heutige Sternbrücke das gewünschte Ergebnis erzielt wurde - und der Bund muss zahlen,“ erläutert Axel Bühler, Sprecher der Initiative Sternbrücke. Doch damit nicht genug: *„Nach unserer Kenntnis ist die Verwendung von Investitionsmitteln des Bundes für den Vorteilsausgleich zumindest fragwürdig. Sie sollen schließlich echte Investitionen in neue Infrastruktur fördern.“*

Michael Jung, Sprecher des derzeit vor dem OVG gegen den Neubau klageführenden Umweltverbandes Prellbock-Altona e.V., erläutert: *„Die Interessenüberlagerung der DB und der FHH bezüglich des Vorhabens ist offenkundig: Die DB kann den für sie lukrativen, zu 100% vom Bund geförderten, überdimensionierten Brücken-Neubau realisieren, da das Aufweitungsverlangen durch die Stadt dafür die nötige planerische Begründung liefert. Die FHH hat ein Interesse, ihren nominalen Kostenanteil trotz erheblicher Baukostensteigerungen stabil zu halten, um das Vorhaben in der Hamburger Öffentlichkeit überhaupt noch vertreten zu können.“*

...

Hintergrund:

Mitglieder der Initiative Sternbrücke haben sich in den letzten Monaten intensiv mit der Finanzierung des Sternbrücken-Neubaus beschäftigt und einen umfangreichen Schriftverkehr mit zuständigen Behörden und Ministerien auf Bundes- und Landesebene geführt. Nicht eine einzige der angeschriebenen Stellen konnte oder wollte Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Finanzierung und der Mittelvergabe ausräumen. Die Antworten sowohl des Bundesverkehrsministeriums und des Eisenbahnbundesamts als auch des Hamburger Senats waren unzureichend bis irreführend.

Laut Eisenbahnkreuzungsvereinbarung 2023 zwischen Bahn und Stadt beträgt das Kostensplitting der Projektkosten in Höhe von (derzeit) € 172,7 Mio. rund 50:50. Nach Abschluss der Baumaßnahme erhält die Stadt insgesamt € 49,2 Mio. als Vorteilsausgleich von der Deutschen Bahn und trägt somit lediglich einen Kostenanteil von 22,5 %.

Die Ermittlung des überhöhten Vorteilsausgleichs basiert aus Sicht der Initiative auf fragwürdigen bzw. offenkundig fehlerhaften Annahmen und ist in dieser Höhe nicht nachvollziehbar. Zwei Variablen in der Gleichung treiben den Vorteilsausgleich rechnerisch in die Höhe:

- eine Restnutzungsdauer des Bestandsbauwerks, die mit 0 statt mit 12 Jahren (wie es selbst die DB-Gutachten mit einer sicheren Nutzung bis 2035 belegen) angesetzt wurde
- angenommene Erneuerungskosten des Bestandsbaus von € 101,3 Mio (gegenüber Erneuerungskosten des Neubaus von € 118,6 Mio = Reine Baukosten netto, Kosten für Abbruch, Behelfszustände und Betriebserschwernisse netto, zzgl. 20 % Verwaltungskosten).

Diese exorbitant überhöhten Erneuerungskosten für den Bestandsbau sind an keiner Stelle belegt, in Anbetracht der Größenverhältnisse (Bestandsbrücke 800 t gegenüber Neubau 3600t) nicht plausibel und widersprechen bekannten und vergleichbaren Praxisbeispielen, z. B. dem Chemnitzer Viadukt (siehe Vortrag Prof. Dr. Lorenz bei der Anhörung im Verkehrsausschuss 2020), bei dem u.a. auch eine Behelfsbrücke für den zweigleisigen Schienenverkehr zum Einsatz kam.

Der Vorteilsausgleich wird erst nach Fertigstellung des Projekts final festgestellt. Die FHH hat deshalb Verpflichtungsermächtigungen in voller Höhe ihres Kostenanteils von rund € 88 Mio. im Haushalt eingestellt.

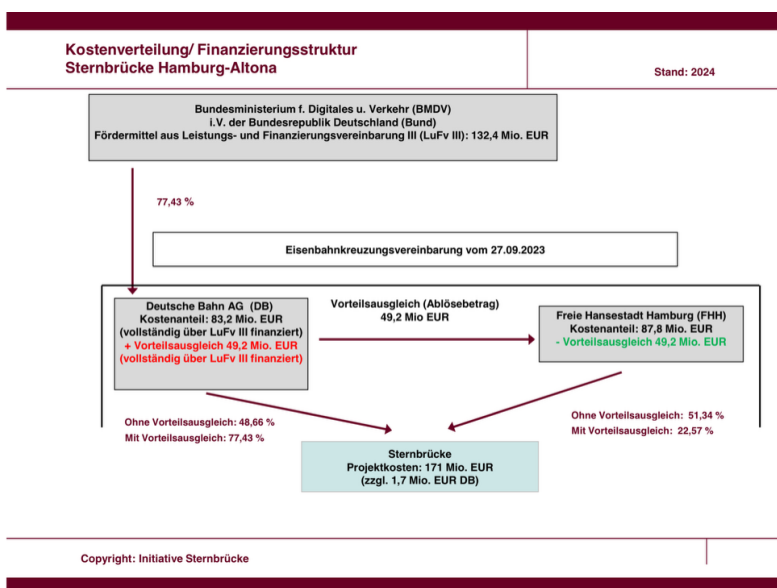


Diagramm zur Veranschaulichung der Kostenverteilung

Es entsteht der Eindruck, dass ein rechnerisch konstruierter Vorteilsausgleich für eine "Pauschalförderung" genutzt wird, die im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFv III) offensichtlich ohne jede Kontrolle durch den Bund an die Stadt durchgereicht wird. **Den Mittelfluss bestätigt jetzt die Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine Kleine Schriftliche Anfrage der Linken Fraktion im Deutschen Bundestag (Nr. 079/Juli).**

Die erstaunliche Großzügigkeit der Bahn gegenüber der FHH wird demnach direkt vom Steuerzahler im Bund finanziert. Dieser trägt den Löwenanteil der Kosten (über 75 %) – und das für ein Infrastrukturprojekt, das seit Jahren über die Hamburger Landesgrenzen hinaus als beispiellose Fehlplanung bekannt ist.

Nach Presseberichten kritisierte der Bundesrechnungshof wiederholt die **mangelnde Aufsicht der Deutschen Bahn bzw. der DB InfraGo durch das Bundesverkehrsministerium.**

Grundsätzlich sieht die LuFv III hier **weitreichende Standards und Kontrollen der Mittelverwendung** vor, zum Beispiel durch einen Infrastruktur-Wirtschaftsprüfer (siehe LuFv III u.a. §§ 11, 18, 27, 28). Warum dies ausgerechnet nicht für ein „herausragendes Erneuerungsprojekt“ der Deutschen Bahn (Investitionsbericht der DB Netz AG, S. 82) gelten soll, ist gerade in der prekären Finanzsituation des Bundes vollkommen unverständlich. (siehe Schreiben an das Bundesverkehrsministerium, Frag den Staat, Betreff: Sternbrücke Hamburg-Altona BMDV Kontrollmangel Ablösebetrag / Vorteilsausgleich 07.05.2025 und Antwort des BVM)

Im Schriftverkehr wurden **Prüfungen der Finanzierung der Sternbrücke sowohl durch den Landesrechnungshof als auch den Bundesrechnungshof in Aussicht** gestellt. Doch diese Prüfungen kämen für die Sternbrücke viel zu spät.

Quellen:

- fragdenstaat.de
Suchworte: Sternbrücke Hamburg-Altona, Sternbrücke Hamburg-Altona II und Sternbrücke Hamburg-Altona II_Fortsetzung.
Zuständigkeitsbereiche: Hamburg und Bund
- Kleine Schriftliche Anfrage der Linken in der Bürgerschaft und Antwort des Hamburger Senats Drucksache 22/14854 Frage 13 (i. V. mit DS 22/13792)

Pressekontakt Prellbock Altona e.V. Umweltverband:

Michael Jung, Sprecher, +49 170 4708026

mbj1950@gmx.de

<https://prellbock-altona.de/>

Pressekontakt Initiative Sternbrücke:

Marlies Thätner, Sprecherin, +49-173-9241563

Axel Bühler, Sprecher, +49-172-9429551

presse@initiativesternbruecke.org

<https://www.initiativesternbruecke.org>

