

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Heike Sudmann und Norbert Hackbusch (DIE LINKE)
vom 11.06.20**

und Antwort des Senats

Betr.: Sternbrücke – der Drops ist noch lange nicht gelutscht

Einleitung für die Fragen:

Spätestens seit Bekanntwerden der gigantischen Neubauplanung für die Sternbrücke in Altona häufen sich die Fragen und die Kritik an dem Zustandekommen der Planung. Insbesondere die Beteiligung des Senats, die von ihm gestellten Forderungen an die Deutsche Bahn AG (DB AG) und ein mögliches Entgegenkommen an die DB AG sind unklar.

Bis heute wurde das Sanierungsgutachten nicht veröffentlicht, sodass unverändert die Frage nach der Machbarkeit einer Sanierung in Abwägung zu einem Neubau im Raum steht.

Wir fragen den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Vorhabenträger für den Neubau der Sternbrücke ist die Deutsche Bahn AG (DB AG).

Der Neubau der Eisenbahnbrücke Sternbrücke ist aufgrund ihres Alters und ihres Zustands aus Sicht der für den sicheren Bahnbetrieb verantwortlichen DB AG zwingend erforderlich, um auch den heutigen und zukünftigen Verkehrslasten im Bereich der Fernbahn und der S-Bahn gerecht werden zu können.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) ist als Trägerin der Straßenbaulast für die Bundesstraße B 4 (Stresemannstraße) und die Hauptverkehrsstraße Max-Brauer-Allee – Altonaer Straße kreuzungsbeteiligt im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG).

Die DB AG hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) Anfang des Jahres 2014 darüber informiert, dass sie die Erneuerung der Sternbrücke plant und hat anschließend den Ausgangsentwurf vorgestellt.

In den Jahren 2014 bis 2016 wurden von der FHH durch die BWVI ein Planungsverlangen für einen zweiten parallelen Vorentwurf, insbesondere mit dem Ziel, mehr Platz für Nebenflächen zu schaffen, und ein kreuzungsrechtliches Verlangen zur Aufweitung auf den Parametern des Planungsverlangens eingebracht. Darüber hinaus wurde in diesem Zeitraum gefordert, die in gültigen Baustufen- und Bebauungsplänen festgelegten Baugrenzen zu berücksichtigen. In der Zeit von 2017 bis 2019 wurde das Verlangen zur Berücksichtigung neuer Regelwerke zum Radverkehr und Ergänzung mit einem Lageplan (Stresemannstraße (Ost und West): 26,50 m; Max-Brauer-Allee (Nord): 20,25 m; Max-Brauer-Allee (Süd) 23,50 m; Durchfahrts Höhe: mindestens 4,50 m) konkretisiert. Unter der Federführung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) wurden weitere Varianten unter anderem gekippte Stabbögen sowie mit Optimierung des Stichtmaßes der Bogenhöhe der DB vorgestellt, nachdem die Planungsvarianten der DB als zu massiv angesehen wurden. Nach Prüfungen der DB AG wurde festgestellt, dass die Variante mit gekipptem Stabbogen technisch, betrieblich und finanziell die Vorzugsvariante ist, woraufhin die DB AG die Planung mit „gekippten Bögen“ fortsetzte. Im Jahr

2019 übersandte die Vorhabenträgerin die Entwurfsplanung den beteiligten Fachbehörden. Im Jahr 2020 wurde eine Einigung darüber erzielt, dass die DB AG die durchgeplante Variante weiterverfolgen und ins Planfeststellungsverfahren einsteigen kann. Die DB AG führte im April des Jahres 2020 unter coronabedingten Einschränkungen öffentliche Informationsveranstaltungen (mit bezirklichen Gremien, Anliegern, Presse, allgemeiner Öffentlichkeit) durch. Am 30.04.2020 beantragte die DB AG beim Eisenbahn-Bundesamt die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (Planauslegung voraussichtlich im Herbst 2020)

Im Übrigen siehe Drs. 22/336 und 22/291.

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

Ausgangsentwurf der DB AG, spätere Änderungen und Beteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg

- Frage 1:** *In unserer Schriftlichen Kleinen Anfrage Drs. 22/336 wird der Ausgangsentwurf der DB AG erwähnt. Wie und zu welchen Zeitpunkten wurden Dienststellen, Fachbehörden und/oder der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg vor Erstellung dieses Entwurfes durch die DB AG informiert und/oder beteiligt?*
- Frage 2:** *Welche Forderungen oder Wünsche hat die Freie und Hansestadt Hamburg für den Ausgangsentwurf jeweils wann formuliert?*
- Frage 3:** *Laut Drs. 22/336 wurde in den Jahren 2016 und 2017 mit zwei Schreiben ein „Aufweitungsverlangen“ an die DB AG gesandt. Weshalb waren zwei Schreiben nötig? Von welcher Dienststelle, Fachbehörde oder dem Senat selbst wurden diese Schreiben jeweils wann verfasst?*
- Frage 4:** *Laut Unterlagen der Bahn (PowerPoint „Neubau EÜ Sternbrücke Öffentlichkeitstermin Erneuerung EÜ Sternbrücke 16. April 2020“) wurden in den Jahren 2018 bis 2020 Planungsvarianten zwischen Freier und Hansestadt Hamburg und Bahn diskutiert, in 2020 erfolgte die „Einigung auf gekippte Bögen“. Mit welchen Dienststellen, Fachbehörden oder dem Senat selbst erfolgte diese Einigung, zu welchem Termin erfolgte die Einigung und in welcher Form ist sie dokumentiert?*

Antwort zu Fragen 1 bis 4:

Siehe Vorbemerkung.

- Frage 5:** *Welche maximale Höhe hat die neu geplante Brücke (Fehmarnsund-Stil) vom Straßenniveau aus gemessen?*
Welche maximale Höhe haben die Gebäude im unmittelbaren Umfeld der Sternbrücke?
Welche maximale Höhe haben die Gebäude in einem 500-Meter-Umkreis?

Antwort zu Frage 5:

Der Stabbogenüberbau mit gekippten Bögen hat eine Maximalhöhe von 21,40 m. Die Durchfahrtshöhe unterhalb der Brücke beträgt 4,50 m. Demnach ergibt sich eine Gesamthöhe von Straßenoberkante gemessen von 25,90 m. Die Straßenoberfläche unterhalb der Eisenbahnüberführung ist bereits heute gegenüber der Umgebung abgesenkt.

In einer Entfernung von circa 40 m zur Sternbrücke befindet sich ein Wohngebäude an der Stresemannstraße mit einer Gesamthöhe von 19,65 m.

Im 500m-Umkreis um die Sternbrücke befinden sich ein Wohngebäude an der Norderreihe mit einer Gesamthöhe von 38,10 m sowie die St.-Johannis-Kirche mit einer Gesamthöhe von circa 70 m (Turmhöhe ohne Turmkreuz).

Verkehrsentwicklung im Bereich der kreuzenden Straßen

Vorbemerkung: *In der Antwort auf unsere oben genannte Schriftliche Kleine Anfrage führt der Senat in der Vorbemerkung unter anderem aus: „Die absehbare Verkehrsentwicklung, die auch die städtebauliche Entwicklung im östlichen Altona berücksichtigt, geht im unmittelbaren Einzugsbereich von steigenden Verkehrszahlen insbesondere bei Fahrrad-, Bus- und Fußgängerverkehren aus. Um ausreichende Verkehrsflächen für Fußgänger-, Rad- und Busverkehr zur Verfügung stellen zu können, hat sich die Verpflichtung ergeben, gegenüber dem Ausgangsentwurf der DB AG eine Aufweitung der lichten Weite von 92 m auf 108 m zu verlangen.“*

Frage 6: *Welche Verkehrszahlen (DTVw) hat der Senat für die absehbare Verkehrsentwicklung zugrunde gelegt für den*

- a) MIV,*
- b) Schwerlastverkehr,*
- c) Radverkehr,*
- d) Fußverkehr,*
- e) Busverkehr?*

Frage 7: *Wurden die unter Nummer 6 genannten Verkehrszahlen lediglich hochgerechnet?*

Frage 8: *Falls es keine Hochrechnung für die unter Nummer 6 genannten Verkehrszahlen gab: Welche geplanten und/oder erwünschten Veränderungen im Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätsverhalten wurden dabei berücksichtigt?*

Antwort zu Fragen 6 a) bis 8:

Der heutige Zustand ist für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie für die Fahrgäste der Busse, außerordentlich beengt. Die absehbare Verkehrsentwicklung, die auch die städtebauliche Entwicklung im östlichen Altona berücksichtigt, geht im unmittelbaren Einzugsbereich von steigenden Verkehrszahlen insbesondere bei Fahrrad-, Bus- und Fußgängerverkehren aus. Infolgedessen und vor dem Hintergrund der Umsetzung des Klimaplanes besteht der Bedarf, für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer attraktive, den heutigen und zukünftigen Anforderungen entsprechende Angebote zu schaffen.

Zu den steigenden Verkehrszahlen im Bereich der Sternbrücke siehe Ausführungen der Verkehrsuntersuchung (VU) „VU Bahrenfeld-Nord“ (<http://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/verkehrsuntersuchung-bahrenfeld-nord?forceWeb=true>) und die aktualisierte Verkehrsuntersuchung „VU Östliches Altona“ (<http://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/verkehrsuntersuchung-oestliches-altona-abschlussbericht?forceWeb=true>).

Darin werden bei Erreichen der letzten Entwicklungsstufen in Altona für den Bereich der Sternbrücke folgende Verkehrszahlen angegeben:

- Stresemannstraße (West/Ost): 36.600/39.400 Kfz/d (gegenüber heute rund 30.000 Kfz/d),
- Max-Brauer-Allee: rund 18.000 Kfz/d (etwa gleichbleibend).

Frage 9: *Laut Drs. 22/291, Nummer 2, wurde für die Stresemannstraße ein Gesamtquerschnitt von 26,50 m zugrunde gelegt. Welche Breite wurde jeweils angenommen für*

- a) *die MIV/Lkw-Spur,*
- b) *die Busspur,*
- c) *den Fahrradstreifen,*
- d) *den Gehweg?*

Welche Mindestbreite ist für den motorisierten Verkehr bei Tempo 30 und welche bei Tempo 50 zugrunde zu legen?

Antwort zu Fragen 9 a) bis 9 d):

Unabhängig von der Geschwindigkeit ist die Mindestbreite für den motorisierten Verkehr (MIV) gemäß der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) einzuhalten. Die Mindestbreite für Fahrstreifen mit Busverkehr beträgt 3,25 m.

Für die Abschätzung eines mindestens notwendigen Gesamtquerschnitts für die Stresemannstraße im Rahmen des Verlangens wurden jeweils 3,00 m für beidseitige Gehwege; jeweils 2,25 m für beidseitige Radfahrstreifen, jeweils 3,25 m für vier Fahrspuren, sowie 3,00 m für eine Bushaldebucht angesetzt. Die endgültige Aufteilung des Verkehrsraums wird im Rahmen der kürzlich beauftragten Verkehrsplanung erarbeitet und in einem Beteiligungsverfahren diskutiert werden.

Frage 10: *In Drs. 22/336, Nummer 8, sagt der Senat, dass aus straßenverkehrlicher Sicht auch die „Drei-Stützen-Lösung“ für die Bahnbrücke „bei Hinnahme von Verschlechterungen der Verkehrssicherheit“ möglich sei. Welche Verschlechterungen sind konkret damit gemeint?*

Welche der befürchteten Verschlechterungen sind abhängig von der erlaubten Geschwindigkeit auf der Stresemannstraße?

Antwort zu Frage 10:

Die Varianten mit Stützen führen bei Anordnung der Stützen in den Gehwegbereichen zu Angst- und Schmutzräumen hinter den Säulen und können durch die Lage in Sichtdreiecken die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Sichtdreiecke sorgen für die gegenseitige Sichtbarkeit von verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern und führen zu mehr Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern und Fahrradfahrenden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung und Drs. 22/336.

Diese befürchteten Verschlechterungen sind unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Stresemannstraße.

Frage 11: *In der Drs. 22/336 schreibt der Senat in der Vorbemerkung unter anderem: „Bei der Neuplanung in diesem Kreuzungsbereich mussten die Kreuzungsbeteiligten nach § 3 Absatz 1 EBKrG die übersehbare Verkehrsentwicklung im Bereich der kreuzenden Straßen berücksichtigen.“ Im § 3 heißt es: „Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7) Kreuzungen*

- 1. zu beseitigen oder*
- 2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder*
- 3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.“*

Welche Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrs im Kreuzungsbereich Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee hat der Senat geplant oder will er planen?

Antwort zu Frage 11:

§ 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) wendet sich an die kreuzungsbeteiligten Baulastträger. Im Gegensatz zu den allgemeinen Baulastvorschriften steht den Kreuzungsbeteiligten kein Ermessensspielraum zu. Sie müssen die notwendigen Änderungen vornehmen, wenn und soweit die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung dies erfordert. Wird das Brückenbauwerk erneuert, so müssen die dem heutigen Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen durchgeführt werden. Die Stresemannstraße ist eine hoch belastete Hauptverkehrsstraße und die Sternbrücke wurde in den Jahren 1890/1925 erbaut beziehungsweise umgebaut und entspricht mit den im Verkehrsraum stehenden Stützen nicht den heutigen und zukünftig zu erwartenden (zunehmenden) Verkehren. Konkrete Abmessungen zur Aufteilung des Verkehrsraumes zur anforderungsgerechten Verkehrsabwicklung können zurzeit nicht benannt werden. Sie werden sich aus der bereits beauftragten Verkehrsplanung ergeben.

Denkmalschutz – kein relevantes Kriterium?

Frage 12: *Weshalb wird der Denkmalschutz nicht bei den relevanten Parametern für die Bewertung der Lösungsvarianten erwähnt (siehe Drs. 22/336, Vorbemerkung des Senats)?*

Antwort zu Frage 12:

Die Belange des Denkmalschutzes wurden parallel zu den Lösungsvarianten betrachtet, intensiv begutachtet und bewertet. Sie werden auch Gegenstand der Abwägung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Rahmen des durch die DB AG beantragten Planfeststellungsverfahrens sein.

Alles eine Kostenfrage: DB AG spart sich Sanierungskosten, Freie und Hansestadt Hamburg und Bund zahlen Neubau?

Frage 13: *Ob die Sternbrücke erhaltens- beziehungsweise sanierungsfähig ist, bleibt umstritten. Bisher steht das von der Behörde für Kultur und Medien beauftragte Gutachten zur Erhaltungsfähigkeit nicht im Transparenzportal. Wann und wo wird dieses Gutachten endlich veröffentlicht?*

Antwort zu Frage 13:

Die Bewertung der Machbarkeitsstudie der DB AG wird zeitnah über das Transparenzportal zur Verfügung gestellt.

Frage 14: *Vor zwei Jahren antwortete der Senat auf unsere Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 21/12173, Nummer 7. e., dass die Kosten für eine Sanierung der Sternbrücke im Wesentlichen von der DB AG getragen werden müssten. Nach unserer Kenntnis wurde Anfang 2020 die „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bahn und Bund (LuFV III)“ so geändert, dass die Bahn zu einem erheblich größeren Umfang zur Instandhaltung und Instandsetzung ihrer Bauwerke verpflichtet ist. Welche Auswirkungen hat diese Neuerung auf die Planungen der Freien und Hansestadt Hamburg beziehungsweise ihre Forderungen gegenüber der DB AG?*

Antwort zu Frage 14:

Die Änderungen im Zuge der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III haben keinen Einfluss auf das Erfordernis zur Erneuerung der Sternbrücke.

Frage 15: *Welche Kosten entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg beziehungsweise wie hoch ist der Kostenanteil der Freien und Hansestadt Hamburg, wenn nunmehr eine Sanierung der denkmalgeschützten Sternbrücke stattfindet?*

Antwort zu Frage 15:

Die DB AG hat eine solche Sanierung aus technischen Gründen verworfen. Aus diesem Grund liegen dem Senat keine Erkenntnisse zu entsprechenden Kosten vor.

Frage 16: *In der Drs. 22/291 führt der Senat aus, dass nach § 12, Nummer 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) „sich Hamburg mit voraussichtlich circa der Hälfte der kreuzungsbedingten Kosten beteiligen“ werde. § 12 lautet: „Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten*

1. demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen; Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung erwachsen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich);

2. beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden. Nummer 1 Satz 2 ist entsprechend anzuwenden.“

Wer – DB AG oder Freie und Hansestadt Hamburg – hat die Änderung der Eisenbahnbrücke (Sternbrücke) verlangt?

Wie begründet der Senat eine Änderung des Straßenraums im Kreuzungsbereich Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee ohne Neubau der Eisenbahnbrücke?

Antwort zu Frage 16:

Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Anpassung an die aktuellen und zukünftigen Verkehre ohne Neubau der Sternbrücke ist aus straßenverkehrlicher Sicht nicht machbar.

Gemäß § 12 Nummer 2 EKrG handelt es sich um ein beiderseitiges Verlangen zur Änderung der Eisenbahnbrücke. Zur Verbesserung der Sicherheit und Verkehrsabwicklung auf ihrem Verkehrsweg verlangt die DB AG einen breiteren Überbau. Um gute Lösungen für alle am Verkehr Teilnehmenden zu schaffen, ist für die FHH zudem eine größere lichte Weite für die Verbreiterung des Straßenraumes notwendig.

Frage 17: *Welche Planungs- und Baumaßnahmen zählen zu den „kreuzungsbedingten Kosten“? Bitte die Kosten für den Umbau des Straßenraums separat aufzuführen.*

Wie hoch schätzt der Senat beziehungsweise die DB AG derzeit diese Kosten?

Woraus leitet der Senat eine Verpflichtung zur Übernahme von „voraussichtlich circa der Hälfte der kreuzungsbedingten Kosten“ ab?

Antwort zu Frage 17:

Nach § 2 der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) zählen zu den kreuzungsbedingten Kosten die Grunderwerbskosten, Baukosten sowie eine 10-prozentige Verwaltungskostenpauschale des Durchführenden auf deren Summe.

Die Kosten des Umbaus und der Erweiterung des Straßenraumes im Kreuzungsbereich zählen zu den „kreuzungsbedingten Kosten“ im Sinne des EKrG. Eine Kostenermittlung hierfür im Sinne des „kostenstabilen Bauens“ liegt derzeit nicht vor. Die Kosten ergeben sich maßgeblich aus dem Ergebnis der erst kürzlich beauftragten Verkehrsplanung.

Da ein „beiderseitiges Verlangen“ vorliegt, richtet sich die Kostenteilung nach § 12 Nummer 2 EKrG. Danach sind die Kosten in dem Verhältnis zu teilen, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung des jeweiligen Verlangens stehen würden. Eine erste überschlägige Ermittlung der DB AG als Vorhabenträgerin hat auf dieser Basis eine voraussichtlich etwa hälftige Kostenteilung ergeben. Der exakte Kostenteilungsfaktor wird in der noch zu schließenden Eisenbahnkreuzungsvereinbarung festgelegt.

Frage 18: *In Drs. 22/291 beziffert der Senat „die Netto-Gesamtkosten des Projektes auf voraussichtlich 125 Millionen Euro, davon rund 90 Millionen Euro Baukosten.“ Welche Kostenpositionen sind in den Gesamtkosten enthalten?*

Welche Kostenpositionen sind noch zu erwarten (zum Beispiel Entschädigung für den Abriss von Wohnhäusern)?

Antwort zu Frage 18:

Die Gesamtkosten des Projektes beinhalten neben den Baukosten in Höhe von rund 90 Millionen Euro die Planungskosten in Höhe von rund 21 Millionen Euro sowie den vorläufig geschätzten Vorteilsausgleich in Höhe von 12 Millionen Euro gemäß § 12 Nummer 1 EKrG.

In den geschätzten Kosten sind die Kosten für Entschädigungen und Abriss von Gebäuden berücksichtigt.

Frage 19: *Welche provisorischen Maßnahmen muss die DB AG zur Sicherung der Sternbrücke bis zum Jahre 2025 durchführen?*

Für welchen Zeitraum sind dabei jeweils Sperrungen für den Straßenverkehr erforderlich?

Bitte die jeweiligen DB-Maßnahmen sowie die jeweiligen Straßensperrungen mit den bisherigen Termin-/Zeitplanungen aufführen.

Antwort zu Frage 19:

Für die Instandhaltung der Sternbrücke können regelkonforme Maßnahmen nach dem Stand der Technik erforderlich werden. Eine genaue Planung der Maßnahmen wird derzeit von der DB AG erstellt. Dabei werden unter anderem auch die Lager, die Stützensituation und etwaige Auswirkungen auf den Bahn- und Straßenverkehr untersucht.