

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Heike Sudmann und Norbert Hackbusch (DIE LINKE)  
vom 07.12.20**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Sternbrücke: Mehr Autoverkehr und höhere Kosten für Hamburg gefällig?**

**Einleitung für die Fragen:**

*Mittlerweile hat der Senat seine Stellungnahme zum Neubau der Sternbrücke vorgelegt (Drs. 22/2023). Deutlich wird dort, dass die Größe und Höhe der Brücke den Forderungen Hamburgs und nicht den Notwendigkeiten des Eisenbahnverkehrs geschuldet ist.*

*Bei der Finanzierung des gewollten Brückenneubaus hingegen scheint die DB sich auf ganzer Linie durchzusetzen. So hat sie nicht nur jahrzehntelang durch fehlenden Instandsetzungs-/Unterhaltungsarbeiten Geld gespart. Bei einem Neubau muss sie keinen Cent dazu bezahlen, da die von ihr zu tragende Hälfte der Gesamtkosten vom Bund übernommen wird.*

*Wir fragen den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Der Neubau der Sternbrücke ist ein Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) ist als Wegebausträgerin für die darunter liegenden Straßen Kreuzungsbeteiligte im Sinne des Eisenbahnkreuzungsrechts. Für die Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen stellt das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) besondere Anforderungen. Insbesondere muss die Planung nach § 3 Absatz 1 EBKrG die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung sicherstellen.

Im Rahmen der Vorplanung wurde deutlich, dass insbesondere für den Fahrradverkehr, den Fußverkehr und den Busverkehr mit massiven Zuwächsen gerechnet werden muss, die unter anderem aus der Stadtentwicklung in Altona und Bahrenfeld entstehen. Um ausreichende Flächen für Bushaltestellen, Wartebereiche für Fahrgäste und breitere Fuß- und Fahrradwege zu erhalten, hat Hamburg gefordert, im Falle eines Neubaus, die Sternbrücke mit einer größeren Stützweite und stützenfrei herzustellen. Dies hatte auf die Dimensionierung der geplanten Brücke der Höhe nach nur minimale Auswirkungen, die durch die Umstellung auf geneigte Bögen auch optisch noch minimiert wurden.

Stand 2016 (vor kreuzungsrechtlichem Verlangen)

Stützweite      rund 92 m

Gesamthöhe    rund 21 m

Stand 2019 – Abschluss Entwurfsplanung

Stützweite      108,3 m

Gesamthöhe    21,4 m

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

**Vorbemerkung:** *Die von der Bahn ursprünglich vorgelegte Planung sah für den Neubau der Sternbrücke eine Stützweite von 92 m vor. Hierfür wurden Varianten mit einer bis sechs Stützen entwickelt (Drs. 22/2023, Seite 5). Erst durch die damalige Verkehrsbehörde BWVI wurde ein „kreuzungsrechtliches Verlangen gestellt. Dieses forderte im Falle eines Neubaus, die Sternbrücke mit einer größeren Stützweite und stützenfrei herzustellen.“ Als Begründung wurde vor allem ein Anwachsen des Bus- und Radverkehrs genannt (Drs. 22/2023, Seite 6). Die Anforderungen der BWVI führten zu einer sogenannten Vorzugsvariante des Brückenneubaus mit 108 m Stützweite. Bei einer Tragwerkslösung mit drei Stützen bräuchten die Stützen einen Durchmesser von 1,70 m beziehungsweise 1,90 m (Seite 6).*

**Frage 1:** *Wie groß ist die aktuelle Stützweite beziehungsweise Gesamtlänge der Sternbrücke?*

**Antwort zu Frage 1:**

Das Bestandsbauwerk besteht aus zwei getrennten Überbauten für die Fernbahn und die S-Bahn. Die Stützweite des Fernbahnüberbaus beträgt 67 m. Die Stützweite des S-Bahn-Überbaus beträgt 75,10 m.

**Frage 2:** *Welchen Durchmesser und welche Fundamenttiefe/-breite hätte die eine Stütze beziehungsweise hätten die weiteren bis zu sechs Stützen in den jeweiligen Varianten für die 92-Meter-Brücke benötigt? Bitte für jede Variante einzeln angeben.*

**Antwort zu Frage 2:**

Bei der Variante mit 92 Metern wurden nur die Varianten mit einer oder zwei Stützen untersucht. Durchmesser und Fundamentabmessungen wurden im Rahmen der Vorplanung einer Brücke ohne Verlangen der FHH aufgrund gravierender Nachteile nicht genauer untersucht. Unter anderem hätte eine Stütze analog der jetzigen Situation im Bereich der Fahrbahnen angeordnet werden müssen.

**Frage 3:** *Welchen Durchmesser und welche Fundamenttiefe/-breite hätten die auf Seite 7 der oben genannten Drucksache erwähnten zwei Mittelstützen bei der Variante mit den 108 m Stützweite benötigt?*

**Antwort zu Frage 3:**

Im Rahmen der Untersuchungen alternativer Lösungsmöglichkeiten im November 2017 wurde auch eine Variante mit zwei Stützen mit dem Ergebnis bewertet, dass aufgrund der notwendigen Anordnung einer Stütze im Fahrbahnbereich und der damit erforderlichen Anordnung von Verkehrsinseln der Knotenbereich hätte aufgeweitet werden müssen, mit der Folge des Abrisses zusätzlicher Häuser beziehungsweise zusätzlichen Grunderwerbs. Diese Variante wurde daher nicht weiter verfolgt. Demzufolge wurde keine Bemessung der Stützen vorgenommen. Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

**Frage 4:** *Welche Auswirkung auf Durchmesser und Fundamenttiefe/-breite hat ein Ausschluss von Schwerlastverkehr in dem Kreuzungsbereich?*

**Antwort zu Frage 4:**

Für die Dimensionierung der Stützenfundamente sind die abzutragenden Lasten des Brückenbauwerks maßgeblich, die im Falle dieser Eisenbahnüberführung aus dem Bahnverkehr resultieren und von der DB AG als feste Randbedingung eingebracht wurden. Außerdem ist nach DIN EN 1991-1-7/NA jede Stütze von Straßen- beziehungsweise Eisenbahnbrücken über Straßen immer auf Anprall zu bemessen. Dabei gilt, dass innerorts, bei einer Geschwindigkeit  $\leq 50$  km/h, unabhängig vom tatsächlichen Verkehr mit 1.000 Kilonewton (kN) längs oder 500 kN quer zur Fahrtrichtung angesetzt werden.

Insofern ist die Bemessung der Stützenfundamente unabhängig von Schwerlastverkehr. Im Übrigen ist ein genereller Ausschluss von Schwerlastverkehr nicht mit der Funktion der als Bundesstraße gewidmeten Stresemannstraße kompatibel.

**Frage 5:** *Welche Auswirkung auf Durchmesser und Fundamenttiefe/-breite hat die Höchstgeschwindigkeit? Bitte für Tempo 30, 50 und 60 angeben.*

**Antwort zu Frage 5:**

Siehe Antwort zu 4. Zusätzlich sind nach DIN EN 1991-1-7/NA ab einer Geschwindigkeit über 50 km/h stets abweisende Schutzrichtungen anzuordnen. Solche Schutzrichtungen würden den Verkehrsraum, der im Bereich ohnehin eine Engstelle und Unfallhäufungsstelle aufweist, weiter einengen und die heutigen und zukünftigen Anforderungen des Verkehrs – insbesondere des Bus- und Radverkehrs – nicht erfüllen.

**Frage 6:** *In der Informationsveranstaltung der DB am 26.11.20 zur Sternbrücke verkündete ein Vertreter der BVM, dass mit dem durchgängigen vierspurigen Ausbau der Stresemannstraße die Notwendigkeit für Tempo 30 wegfiel. Gibt es Überlegungen in der BVM oder anderen Behörden, die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für Bereiche der Stresemannstraße aufzuheben?*

*Falls ja: Was ist der Grund für diese Überlegungen?*

*Falls nein: Welche Höchstgeschwindigkeit wurde bei den bisherigen Planungen zugrunde gelegt? Bitte gegebenenfalls differenziert für unterschiedliche Straßenabschnitte angeben.*

**Antwort zu Frage 6:**

Für den Straßenraum unter der Brücke wird eine Verkehrsplanung veranlasst. Dabei ist nicht beabsichtigt, die derzeit vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Bereiche der Stresemannstraße aufzugeben.

**Vorbemerkung:** *Folgende Straßenquerschnitte wurden von der BWVI für den Kreuzungsbereich konkretisiert: Stresemannstraße 26, 50 m, Max-Brauer-Allee (Nord): 20,25 m, Max-Brauer-Allee (Süd) 23,50 m (Drs. 22/2023, Seite 6). Eine Messung im Geo-Online-Portal zeigt, dass teilweise nur 20 m Abstand zwischen den Hauswänden auf beiden Straßenseiten im Bereich der Sternbrücke vorhanden sind. Selbst wenn die 3 m für die Busbucht (vergleiche Drs. 22/518, Nummer 9) abgezogen werden, reicht der Platz nicht für den avisierten Straßenquerschnitt.*

**Frage 7:** *Wie groß ist die lichte Breite von Hauswand zu Hauswand in der Stresemannstraße im weiteren Verlauf nach der Kreuzung mit der Max-Brauer-Allee (500 m in jede Richtung)?*

**Antwort zu Frage 7:**

Die Breite der Stresemannstraße innerhalb der festgelegten Straßenbegrenzungslinien bewegt sich im benannten Bereich laut Flächeninformationssystem der FHH zwischen circa 30 m (Bereich Sommerhuder Straße) und rund 19 m (Bereich der Vorbauten des westlichen Widerlagers) im Westen der Sternbrücke und rund 20 m im Kreuzungsbereich vor der Sternbrücke und rund 33,50 m im Bereich der Lerchenstraße östlich der Sternbrücke.

Eine konkrete Vermessung des Ist-Zustands erfolgt im Zuge der Verkehrsplanung.

**Frage 8:** *Was geschieht mit dem Verkehr beziehungsweise Fahrspuren/Fahstreifen und Gehwegen in den Bereichen, wo die lichte Breite geringer ist als 26,50 oder 23,50 m?*

**Antwort zu Frage 8:**

Die für das Verlangen Hamburgs von der damaligen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zugrunde gelegten Straßenquerschnitte zielen auf einen optimierten Zustand im unmittelbaren Kreuzungsbereich für die Lebensdauer der neuen Eisenbahnüberführung ab. Die Fortführung in gleicher Querschnittsbreite westlich und östlich der Eisenbahnüberführung in der Stresemannstraße sowie nördlich und südlich in der Max-Brauer-Allee wird aktuell wesentlich von den vorhandenen Gebäuden begrenzt. Die Überlegungen zur Anpassung an den weiteren Verlauf der Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee werden Gegenstand der beauftragten Verkehrsplanung sein und müssen gegebenenfalls entsprechenden Kompromisslösungen zugeführt werden. Es werden keine Häuserabriss über die für den Brückenneubau erforderlichen hinaus beabsichtigt.

**Frage 9:** *Steigender Radverkehr unter der Sternbrücke bedarf entsprechend ausgebauter Zulaufstrecken. Welche Pläne hat der Senat für einen fahrradgerechten Ausbau im weiteren Verlauf der Stresemannstraße?*

**Antwort zu Frage 9:**

Derzeit erfolgen konzeptionelle Überlegungen mit dem Ziel, für den Rad- und Fußverkehr sowie den Busverkehr optimierte Bedingungen zu schaffen.

**Frage 10:** *Welchen Modal Split erwartet der Senat unter der neuen Sternbrücke vor dem Hintergrund des Hamburger Klimaplanes und wie spiegeln sich diese Erwartungen in der Raumaufteilung zwischen den Verkehrsträgern wieder?*

**Antwort zu Frage 10:**

Für den Raum unter der Sternbrücke liegt noch keine Straßenplanung vor (siehe Antwort zu 6). Der Hamburger Klimaplan benennt für den Horizont 2030 gesamtstädtische und strategische Ziele für die Anteile der Wege, die mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Diese Zielwerte sind nicht auf einzelne Straßenzüge zum Zwecke einer Neuaufteilung des Straßenraums übertragbar.

**Vorbemerkung:** *In unserer Anfrage Drs. 22/518, Nummer 18 führte der Senat zu den Kosten aus: „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.“ Bei den Kosten ist zu unterscheiden nach reinen Baukosten und Baunebenkosten (zum Beispiel Planungskosten).*

**Frage 11:** *Was sind die reinen Baukosten der Brücke und von welcher Gesamtsumme wird hierfür nach heutigem Stand ausgegangen?*

**Antwort zu Frage 11:**

Nach heutigem Stand betragen die Gesamtkosten circa 125 Millionen Euro, davon rund 90 Millionen Euro Baukosten.

**Frage 12:** *Was sind die Baunebenkosten der Brücke und von welcher Gesamtsumme wird hierfür nach heutigem Stand ausgegangen?*

**Antwort zu Frage 12:**

Die Baunebenkosten (Planungskosten) sind mit 35 Millionen Euro kalkuliert (125 Millionen Euro Gesamtkosten abzüglich 90 Millionen Euro Baukosten). Neben den Planungskosten sind in dieser Summe auch Risikozuschläge enthalten.

**Frage 13:** *Was sind die Baunebenkosten der Straßenumbauten und von welcher Gesamtsumme wird hierfür nach heutigem Stand ausgegangen?*

**Antwort zu Frage 13:**

Eine Kostenermittlung für den Straßenumbau liegt noch nicht vor. Diese erfolgt im Zuge der beauftragten Verkehrsplanung und wird durch die räumliche Ausdehnung beeinflusst.

**Vorbemerkung:** *Die Kostenverteilung bei einem Neubau der Sternbrücke belastet die Freie und Hansestadt Hamburg im erheblichen Maße. Bei einer Sanierung der Brücke sind die Kosten im Wesentlichen von der DB AG zu tragen, so der Senat in der Antwort auf unsere Anfrage Drs. 21/12173, Nummer 7. e.*

**Frage 14:** *Sind die Kosten für die Erhaltung der Sternbrücke jemals belastbar kalkuliert worden?*

*Wenn ja, wann, in welchem Umfang und mit welchem Ergebnis?*

*Wenn nein, auf welcher Grundlage erfolgte dann die Bewertung, dass der Erhalt unwirtschaftlich und nicht vertretbar sei?*

**Antwort zu Frage 14:**

Die DB AG hat keine genaue Kostenschätzung zu einer Sanierung erstellt. Die DB AG hat den Umfang der Sanierung von einem vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Gutachter bewerten lassen (Gutachten Dr. Müller; <https://www.hamburg.de/bwi/np-aktuelle-planfeststellungsverfahren/14591040/sternbruecke/>). Im Ergebnis setzt eine Sanierung den Komplettaustausch der meisten Brückenbestandteile voraus und bewegt sich damit mindestens im Bereich der Neubaukosten. Darüber hinaus lässt sich der genaue Umfang einer Sanierung erst bei der Zerlegung des Bauwerks feststellen. Die Auswirkungen auf die Umgebung und Langfristigkeit einer Sanierung wurden im Vergleich zu einem Neubau umfangreich abgewogen. Ein langfristiger Erhalt der Bausubstanz ist aus Sicht der DB AG nicht möglich und käme einer Kompletterneuerung gleich. Eine langwierige Vollsperrung der Kreuzung Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee wäre zudem unumgänglich. Der Verkehrsraum unter der Brücke bliebe durch die sechs Stützen weiterhin stark verengt und damit Gefahrenstelle für alle Verkehrsteilnehmenden. Im Zuge der Abstimmungen zwischen der DB AG und den Dienststellen Hamburgs (SK, BWVI, BSW, BKM) ist einvernehmlich festgestellt worden, dass die öffentlichen verkehrlichen Belange die denkmalschutzrechtlichen Belange überwiegen. Hinzu kommt, dass eine Sanierung immer nur eine Zwischenlösung ist. Sie würde einen Neubau nur zeitlich nach hinten verschieben. Eine neue Stahlbrücke hingegen ist für eine Nutzungsdauer von etwa 100 Jahren ausgelegt.

**Frage 15:** *Welche Kosten werden zwischen DB AG und der Freien und Hansestadt Hamburg in welchem Verhältnis aufgeteilt bei Erhalt/Sanierung sowie bei Neubau der Brücke (reine Baukosten, Baunebenkosten, Abriss von Gebäuden für die Eisenbahnbrücke, notwendige Änderungen im Straßenbau, ...)? Bitte getrennt nach Erhalt/Sanierung und Neubau sowie mit den jeweiligen Summen nach dem heutigen Planungsstand angeben.*

**Antwort zu Frage 15:**

Die Gesamtkosten für eine Erneuerung in der zur Planfeststellung eingereichten Variante betragen circa 125 Millionen Euro, wovon rund 90 Millionen Euro Baukosten sind. Die Finanzierung wird über das Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. An den Baukosten ist Hamburg als Straßenbaulastträgerin (Verlangen) und die DB AG zu voraussichtlich jeweils circa 50 Prozent beteiligt. Das Berechnungsverfahren läuft aktuell noch. Zusätzlich muss die DB AG Hamburg einen Vorteilsausgleich zahlen, der nach heutiger Schätzung rund 25 Millionen Euro beträgt. Darüber hinaus könnten noch sogenannte „nicht kreuzungsbedingte Kosten“ entstehen, deren Aufteilung noch zwischen Hamburg und der DB AG zu klären ist. Im Übrigen siehe Antworten zu 11 bis 14.

**Frage 16:** *Welche der bei der DB AG anfallenden Kosten werden voraussichtlich vom Bund ganz oder teilweise übernommen? Bitte auch die jeweilige Grundlage angeben (LuFV xxx).*

**Antwort zu Frage 16:**

Vonseiten der DB AG wird der Neubau über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) finanziert, mit der der Bund seiner in Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz verankerten Infrastrukturverantwortung für die Eisenbahnen des Bundes gerecht wird. Die LuFV III gilt zwischen der DB AG und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Demnach wird der Neubau des Brückenbauwerks überwiegend aus öffentlichen Geldern finanziert. Zusätzlich wird die DB AG auch einen Anteil aus Eigenmitteln finanzieren.