

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Heike Sudmann und Norbert Hackbusch (DIE LINKE)
vom 27.02.18**

und Antwort des Senats

**Betr.: Denkmalschutz und Deutsche Bahn (DB) zusammenbringen/-denken:
Sternbrücke erhalten!**

Der Zustand der Bahnstrecke zwischen Sternschanze und dem Bahnhof Altona ist schon seit Jahren ein Thema. Für die Planung der „Neuen Mitte Altona“ war und ist der Zustand beziehungsweise die Haltbarkeit der sogenannten Quietschkurve und ihre Verlegung ein Thema. Auch im Bereich der Sternbrücke (rund um die Kreuzung Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße) geht es um Sanierung oder Abriss. So schreibt der Denkmalverein in einer Pressemitteilung vom 03. Februar 2018: „Dass die Bahn die Sternbrücke abreißen will, wird seit mehreren Jahren diskutiert – dabei ringen Denkmalschützer aktuell noch um ihre Erhaltung. Bei einem Abbruch würde nämlich nicht nur die historische Brücke samt der Brückenbauten mit den Clubs verschwinden, sondern es müssten auch mehrere der umliegenden, teils denkmalgeschützten Altbauten abgerissen werden. Auch der Wagenplatz Zomia an der Max-Brauer-Allee würde bei einem Neubau geräumt werden, weil auf der Fläche die Neubau-Konstruktion gelagert werden soll. Die gesamte Gegend würde also auf einen Schlag ihre gewachsene Identität verlieren. Der Denkmalverein ist jedoch der Überzeugung, dass man dieses bedeutende technische Denkmal und ein so prägendes Stück Stadtbild nicht einfach aufgeben darf. ... Die hohe Qualität des Stahls macht es auch sehr wahrscheinlich, dass die Brücke eigentlich noch eine lange Lebensdauer hätte. Unter Denkmalschutz steht das gesamte Ensemble aus Brückenbauwerk und Widerlagern mit Ladengeschäften von 1926. Die stadträumliche Situation unter der Brücke besitzt einen hohen individuellen Erinnerungswert und macht sie zu einem der psychogeographisch bedeutendsten Orte im Hamburger Nachtleben.“ (Vergleiche [https://www.denkmalverein.de/gefaehrdet/gefaehrdet/sternbruecke-erhalten.](https://www.denkmalverein.de/gefaehrdet/gefaehrdet/sternbruecke-erhalten))

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Die sogenannte Sternbrücke überführt die Verbindungsbahn mit zwei Fernbahn- und zwei S-Bahn-Gleisen über die Straßenkreuzung Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee. Die Eisenbahnstrecken sind von herausragender Bedeutung für Hamburg, Norddeutschland und Skandinavien. Die DB Netz AG als verantwortliche Trägerin der Bau- last überprüft zurzeit, auf welche Weise die Überführung ersetzt werden kann. Dabei werden auch Erhaltungsmaßnahmen geprüft.

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

1. *Muss die Brücke und damit das gesamte Ensemble abgerissen werden?
Wenn ja, mit welcher Begründung?*

2. *Welche Auswirkungen auf die Planung haben die oben zitierten Aspekte des Denkmalschutzes und der vermuteten Qualität des Stahls?*
3. *Da das gesamte Ensemble aus Brückenbauwerk und Widerlagern mit Ladengeschäften von 1926 unter Denkmalschutz steht: Unter welchen Bedingungen ist ein Abriss und Neubau rechtlich überhaupt möglich?*

Im eisenbahnrechtlichen Verfahren wird auf Grundlage der rechtlichen Vorschriften der Denkmalschutz berücksichtigt werden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

4. *Wie viele der umliegenden Gebäude müssten für einen Neubau der Bahn abgerissen werden?*
 - a. *Aus welchen Jahren stammen diese Gebäude?*
 - b. *Wem gehören sie?*

Zum jetzigen Planungsstand sind diesbezüglich keine Aussagen möglich.

5. *Wie ist nach Kenntnis des Senats der aktuelle Planungsstand der DB?*

Siehe Antwort zu 1. bis 3.

6. *Wie sieht der Zeit- und Maßnahmenplan der DB aus?*

Der Zeit- und Maßnahmenplan ist abhängig vom Ergebnis der noch laufenden Planungen.

7. *Ein wichtiger Punkt in der Diskussion – und vor allem für die DB – sind die Kosten.*
 - a. *Von welchen Kosten für welche Maßnahmen wird aktuell ausgegangen?*

Siehe Drs. 21/5600. Fortgeschriebene Kostenermittlungen in Abhängigkeit von den Varianten liegen aktuell nicht vor.

- b. *Würde ein Abriss und Neubau vom Bund gefördert?*
Wenn ja, mit welcher Summe beziehungsweise mit welchem prozentualen Anteilen?
- c. *Kann eine Sanierung vom Bund oder einer sonstigen Stelle gefördert werden?*
Wenn ja, mit welcher Summe?
- d. *Ist es möglich, für eine Sanierung der Brücke Bundesgelder aus dem Denkmalschutz-Sonderprogramm VI zu beantragen?*
Falls ja, wurden beziehungsweise werden entsprechende Anträge eingereicht?

Die Finanzierung muss in Abhängigkeit vom zu realisierenden Projekt geklärt werden.

- e. *Welche Kosten kommen auf die Freie und Hansestadt Hamburg bei Abriss/Neubau, welche bei Sanierung zu?*

Die Kosten für eine Sanierung des Bauwerkes müssten im Wesentlichen von der DB getragen werden. Im Übrigen siehe Antwort zu 7.a.

8. *Die Bauarbeiten an der Sternbrücke werden mit Verkehrsbehinderungen und Einschränkungen verbunden sein.*
 - a. *Mit welchen Einschränkungen des Verkehrs (Bus, Bahn, Fuß, Rad, Auto und Lkw) ist wann und für wie lange zu rechnen?*

Der genaue Umfang der notwendigen Sperrungen wird in der Entwurfs- beziehungsweise Ausführungsplanung ermittelt.

- b. *Welche Alternativen/Ausweichmöglichkeiten sind jeweils vorgesehen?*

Diese werden Teil der noch nicht abgeschlossenen Planungen sein.

- c. *Wie viele Unfälle gab es seit dem 1926 erfolgten Bau der heutigen Sternbrücke mit den auf der Straße befindlichen Pendelstützen? Falls für diesen Zeitraum Zahlen nicht vorhanden sind: Wie viele Unfälle mit den Stützen gab es seit der Einführung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt?*

Der zuständigen Behörde liegen statistisch auswertbare Daten zu Verkehrsunfällen in der Unfalldatenbank Elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSka) seit dem Jahr 1995 vor. Wie viele Verkehrsunfälle mit den auf der Straße befindlichen Pendelstützen erfolgten, ist in EUSka nicht automatisiert auswertbar. Für die Beantwortung der Fragestellung wäre eine manuelle Durchsicht aller seit 1995 in EUSka für den Knoten Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee registrierten, rund tausend Verkehrsunfälle, erforderlich. Diese Auswertung ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

- d. *Soll der Schwerlastverkehr auch mittel- und langfristig durch dieses bereits hochverdichtete Wohngebiet geführt werden?*

Bei der Stresemannstraße handelt es sich um eine wichtige Hauptverkehrsstraße. Daher wird auch zukünftig Wirtschaftsverkehr durch die Stresemannstraße geführt werden. Im Rahmen der Umsetzung des Luftreinhalteplans sind Durchfahrtsbeschränkungen für mit Diesel betriebene Lastkraftwagen vorgesehen.

- e. *Gibt es Planungen, die Stresemannstraße und die Max-Brauer-Allee im Rahmen der Bauarbeiten ganz oder teilweise zu verbreitern?*

Wenn ja, was ist für welche Verkehre geplant?

Unterhalb des Brückenbauwerks soll die vorhandene Engstelle beseitigt werden. Außerdem soll im Bereich der Brücke eine angemessene Führung des Fuß- und Radverkehrs erreicht werden. Eine Verbreiterung der anderen Abschnitte der Stresemannstraße und eine Verbreiterung der Max-Brauer-Allee sind nicht Bestandteil der Planungen.

9. *Welche Ideen/Planungen gibt es für den Fall des Abrisses für die betroffenen Musikclubs Astrastube, Waagenbau und Fundbureau?*

In den bezirklichen Gremien und auf Stadtteilebene werden zurzeit Möglichkeiten zur Verlagerung der oben genannten Clubs geprüft.

10. *Die Bahn hat sich dahin gehend geäußert, dass die sogenannte Brammer-Fläche für die Baustelleneinrichtung benötigt würde.*

- a. *Was passiert mit der Brammer-Fläche insgesamt?*

Nach Beendigung der Inanspruchnahme durch die Deutsche Bahn AG soll auf dem Grundstück Mietwohnungsbau realisiert werden.

- b. *Was passiert mit der Bauwagenplatz Zomia, ist eine Rückkehr an den Standort nach Fertigstellung vorgesehen?*

Für den Bauwagenplatz Zomia wird derzeit eine Ersatzfläche gesucht.

11. *Welche Bürger-/innenbeteiligung erfolgte bisher für die Planungen rund um die Sternbrücke?*

Eine Bürgerbeteiligung hat bisher nicht stattgefunden. Im Übrigen siehe Antwort zu 9.