



# Prellbock Altona e.V

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt

## Sternbrücke und Diebsteich: Das gleiche Strickmuster: So geht es nicht, DB und Senat!

Wie vor 6 Jahren in Geheimverträgen zwischen Stadt und DB die Aufgabe des Fern- und Regionalbahnhofs Altona und seine Verlagerung an den Diebsteich beschlossen wurde, ohne die Variante Sanierung an Ort und Stelle detailliert zu prüfen, haben Stadt und DB sich unter Ausnutzung der Ablenkung der Medien durch die Corona-Krise hinter verschlossenen Türen auf den Abriss und den Neubau der Sternbrücke geeinigt.

Danach soll die knapp hundert Jahre alte, unter Denkmalschutz stehende, technisch noch voll funktionsfähige Sternbrücke, die 1925/26 in nur zwei Jahren errichtet wurde, abgerissen und durch eine 24 m hohe Monsterbrücke mit einer um 33m vergrößerten Spannweite ersetzt werden. Bauzeit dafür 4 Jahre!

Die für dieses Projekt angekündigte „Bürgerbeteiligung“ ist eine reine Farce, weil die grundlegende Frage Sanierung oder Abriss + Neubau schon vorab zwischen Stadt und Bahn in den Hinterzimmern ausgekungelt wurde. Aus den Erfahrungen, die Prellbock beim Diebsteich-Projekt gewinnen konnte, wissen wir, wie solche Entscheidungsprozesse ablaufen und was sie antreibt. Prellbock guckt daher auch beim Sternbrücken-Projekt genauer hin:

- ❖ Unstrittig ist, dass die Sternbrücke grundlegend saniert werden muss. Das hat die DB durch jahrzehntelange unterlassene Wartung und Instandhaltung selber herbeigeführt. Die Birken am Brückengeländer sind der Beweis.
- ❖ Aber Instandhaltung muss die DB selber bezahlen. Einen Neubau nicht, daher lässt die DB Bestandsanlagen vorsätzlich vergammeln. Denn Neubau zahlt der Steuerzahler.
- ❖ Zudem gibt der Fördertopf (sog. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, hier LuFV 3), aus dem die DB ihren Anteil an der Brückenerneuerung bezahlt, falsche Anreize, möglichst alte Brücken – egal ob die nicht technisch gut sind, abzureißen, denn das gibt Bonuspunkte.
- ❖ Die DB verdient am Brückenneubau kräftig. Denn 20% der heute auf EUR 125 Mio. geschätzten Baukosten vereinnahmt sie als Planungskosten und noch einmal 15% für die Bauüberwachung.
- ❖ Die Stadt hat nur den Autoverkehr im Blick und will die Stresemannstraße als durchgängig vierspurige stadtdurchquerende Verkehrsachse zur Verbindung der Autobahnen A1 und A7 ausbauen. Radfahrer und Fußgänger sowie die umliegenden Stadtquartiere sind dagegen nur zweitrangig.
- ❖ Aus den Interessen der Stadt folgt die Aufweitung der Brückenspannweite von 75m auf 108 m. Das bedingt die Konstruktion der Monster-Bügel-Brücke. Diese entstammt aber dem Standardbaukasten der DB und wurde nicht speziell für diesen Standort angepasst. Weniger Stadtbildzerstörende Brückenkonstruktionen sind denkbar.
- ❖ Die größere Spannweite dient einzig den Interessen der Stadt, deswegen drückt die DB dem Hamburger Senat auch die Hälfte der Kosten (= mindestens 62,5 Mio. EUR) auf.
- ❖ Klar ist, der Straßenraum unter der Brücke muss neu verteilt werden, damit Fußgänger und Radfahrer die Verkehrsschneise Stresemannstraße sicher queren können.

### Prellbock guckt hinter die Kulissen:

#### Was spricht für die Sanierung der Sternbrücke:

- Die Sternbrücke ist technisch voll funktionsfähig und kann nach Sanierung gemäß einem Gutachten, welches dem Senat vorliegt, noch bis 2075 also mehr als 50 Jahre sicher betrieben werden. Prellbock fordert eine ungeschwärzte Veröffentlichung des Gutachtens! Und natürlich ebenso des Gegengutachtens der DB, das behauptet, die Brücke sei in 15 Jahren kaputt.

- Die Brücke ist ein identitätsstiftendes Industriedenkmal erster Güte und steht für eine bestimmte Phase des Eisenbahnausbaus in Deutschland. So etwas reißt man nicht leichtfertig ab.
- Sie passt schlank in das Stadtbild.
- Eine Sanierung der Brücke bedeutet weniger Einschränkungen für die Fahrgäste der S-Bahn sowie im Fern- und Regionalverkehr, weil die Brücke aus zwei Teilen (je 2 Gleise für die S-Bahn und Regional-/Fernbahn) besteht, die nacheinander saniert werden können.
- Die Sanierung geht schneller und ist deutlich preiswerter als ein Neubau. Sie ist mit weniger Einschränkungen für den Autoverkehr, sowie Radler und Fußgänger auf der Max-Brauer-Alle und der Stresemannstraße verbunden.
- Durch Entfernung der ehemaligen Kioske (heute z.T. von den Clubs) genutzt vor den Brückenwiderlagern lässt sich zusätzlicher Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer schaffen.
- Bei Sanierung muss der Wohnwagenplatz und die Beach Bar nicht geräumt werden (die die DB für die Vormontage der Bügelbrücke benötigt) und für die Clubs können neue Räume unter den Bögen der Bahnstrecke geschaffen werden.

## Gegen einen Neubau sprechen ferner:

- Deutlich längere Sperrzeiten (insgesamt mindestens 1 Jahr) für die Bahnlinien.
- Massivste Belastungen für den Straßenverkehr, für Fußgänger und Radler. Für den Abriss der alten Brücke und das Einhängen der neuen Brücke muss die für den Verkehr wichtige Kreuzung über Wochen und Monate komplett gesperrt werden.
- Höhere Kosten
- Unter Klimaaspekten sind Abriss und Neubau immer negativ zu bewerten. Es wird viel graue Energie verbraucht.
- Es müssen mindesten sieben, andere sprechen bis zu 20 Häuser für den Brückenneubau abgerissen werden.
- Die Monster-Bügelbrücke verändert den gesamten Kiez rings um die für das Hamburger Nachtleben wichtige Sternbrücke. Mindesten 20 Geschäfte und Kleingewerbebetreibende müssen aufgeben.

Diese Argumente leuchten auch Architekten- und Ingenieurskammer ein, deswegen protestieren Sie gegen den Brückenabriss.

## Was können die Betroffenen neben einer Mitarbeit in der Bürgerinitiative „Rettet die Sternbrücke“ machen:

- Druck auf die Bezirksversammlung und die Bezirksamtschefin in Altona Frau von Berg, Gründe ausüben
- Protestmals an den 1. Bürgermeister Dr. Tschentscher, den Chef der DB, Dr. Lutz und den Verantwortlichen für die Großprojekte bei der DB, Herrn Limprecht schicken. Für Protestschreiben: 1. Bürgermeister, Rathausplatz 1, 20095 Hamburg; [peter.tschentscher@sk-hamburg.de](mailto:peter.tschentscher@sk-hamburg.de); Dr. Richard Lutz, DB AG, Potsdamer Platz 2, 10795 Berlin; [richard.lutz@deutschebahn.com](mailto:richard.lutz@deutschebahn.com); [frank.limpecht@deutschebahn.com](mailto:frank.limpecht@deutschebahn.com); Frau von Berg, Rathaus Altona, Platz der Republik 1, 22765 Hamburg, [stefanie.vonberg@altona.hamburg.de](mailto:stefanie.vonberg@altona.hamburg.de)
- Engagieren Sie sich in der Bürgerinitiative Sternbrücke, und oder bei Prellbock, informieren Sie Ihre Nachbarn, Freunde, Kollegen, Kunden, Geschäftspartner.

Jetzt braucht die Bürgerinitiative erst recht viel Geld. Daher unterstützen Sie uns bitte mit Ihrer Spende!

**Spendenkonto Prellbock-Altona** (steuerlich abzugsfähige Spendenquittungen sind erhältlich)

**IBAN: DE03 8306 5408 0004 1354 90      BIC: GENODEF1SLR      VR-Bank Altenburger Land eG**

**!!!!!!! Stichwort Spende angeben !!!!!!! PayPal: [spenden@prellbock-altona.de](mailto:spenden@prellbock-altona.de)**

Treffen, wenn Corona es wieder erlaubt: Jeden 4. Mittwoch im Monat, 18.30 im Seminarraum der Werkstatt 3, 1. Stock, Nernstweg 32

13.05.2020

V.i.S.d.P.: Prellbock Altona M. Jung, Grabbestr. 6, 22765 HH info@prellbock-altona.de [www.prellbock-altona.de](http://www.prellbock-altona.de)