



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

**Prellbock Altona e.V.**

**P R E S S E - I N F O**

**Andrea Goller**  
prellbock\_presse\_AG@mail.de

**Andreas Müller-Goldenstedt**  
prellbock\_presse\_amg@mail.de  
0049 1781806932

**Prellbock Altona e.V.**  
Nernstweg 34  
22765 Hamburg

**www.prellbock-altona.de**  
info@prellbock-altona.de

**Pressekontakt**  
**Initiative Sternbrücke:**  
Marlies Thätner, Sprecherin,  
+49-173-9241563  
Axel Bühler, Sprecher,  
+49-172-9429551

presse@initiativesternbruecke.org  
www.initiativesternbruecke.org

**INITIATIVE STERNBRÜCKE**



Foto: Stephan Pflug

## **Neue Erkenntnisse an der Sternbrücke: Mediation, Baustopp und Neuplanung jetzt?**

**Gemeinsame Presse-Info von Prellbock-Altona e. V. und der Initiative Sternbrücke zum Jahrestag der Verkündung des Planfeststellungsbeschlusses zum Neubau der Sternbrücke:**

Beim Thema „Erneuerung der Sternbrücke in Hamburg“ duckt die Politik sich weg. Experten schauen betreten zur Seite. Die Deutsche Bahn wird angesichts zahlreicher anderer völlig aus dem Kosten- und Zeitrahmen gelaufenen Investitionsprojekte (S-Bahnstation Ottensen, Fernbahnhof Diebsteich) unruhig. Indirekt wird selbst von der Deutschen Bahn zugegeben, dass das Projekt bisher nicht optimal gelaufen sei. Über weitere Kostensteigerungen und die offensichtliche Fehlplanung wird von der Politik und der Deutschen Bahn hartnäckig geschwiegen: „Nichts sehen, nichts hören, Nichts sagen“

PM 04/2025



**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**

Vor genau einem Jahr erging der Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der Sternbrücke. Dagegen hat der Umweltverband Prellbock Altona e. V. mit Unterstützung der Initiative Sternbrücke Klage erhoben. Die Klage läuft und ist noch nicht entschieden. Die DB InfraGO AG baut seit Einreichung der Klage auf eigenes Risiko.

Angesichts neuer Erkenntnisse im Klageverfahren hat Prellbock am letzten Donnerstag in Abstimmung mit der Initiative Sternbrücke dem Eisenbahnbundesamt und der DB InfraGO eine Mediation mit Baustopp angeboten, um die verbleibende Bausubstanz zu erhalten und Zeit für eine Neuplanung zu gewinnen. Wir haben gemeinsam am Freitag den Hamburger Senat aufgefordert, Mediation, Baustopp und Neuplanung zu unterstützen.



„Es wird jeden Tag deutlicher: Die geplante Monsterbrücke ist eine riskante, teure und für die Stadt zerstörerische Fehlplanung. Baustopp und Neuplanung ist jetzt die einzig vertretbare Entscheidung in Sachen Erneuerung der Sternbrücke, **sagt Axel Bühler, Sprecher der Initiative Sternbrücke.** „Was wir heute zusammen mit Prellbock an neuen Erkenntnissen auf den Tisch legen, verlangt ein sofortiges Umsteuern.“

„Wir wollen nichts unversucht lassen, um zu einer schnellen Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur auf der für Hamburg lebenswichtigen Eisenbahnverkehrsschlagader zu kommen. Daher haben wir dem Eisenbahnbundesamt und der DB InfraGo in der letzten Woche eine Mediation im Rahmen unserer Klage angeboten und den Hamburger Senat zur Unterstützung aufgefordert. Dabei müssen endlich städtebauliche, architektonische, stadtklimatische und denkmalpflegerische Belange angemessen berücksichtigt werden und die Stadtgesellschaft auf dem Weg der Erneuerung mitgenommen werden,“ **sagt Michael Jung, Sprecher des Umweltverbands Prellbock-Altona e. V.**



## Die neuen Erkenntnissen aus einem Jahr Klageverfahren in Kürze (Details in der Anlage):

1. Mit der neuen, dreispurigen Verkehrsplanung für die Stresemannstraße entfällt der wesentliche Grund für Planung und Neubau der Monsterbrücke.
2. Während die benachbarte Schanzenbrücke einfach im Bestand für 70 km/h ersetzt wird, könnten über die völlig überzogen dimensionierte Sternbrücke Hochgeschwindigkeitszüge mit bis zu 270 km/h fahren. Obendrein werden zwei einzelne Brücken zu einer einzigen massiven Brücke mit 3.600 t Gewicht zusammengefasst.
3. Der überdimensionierte Bau kommt die Steuerzahler:innen in Hamburg und im Bund teuer zu stehen. Finanzierung und undurchsichtige Kostenaufteilung stehen derzeit bei den Rechnungshöfen in Bund und FHH auf dem Prüfstand.
4. Die freigelegten Kasematten sind Filetstücke der Eisenbahnarchitektur. Mit den Kasematten könnte die gesamte Kreuzung durchlässig gestaltet werden.
5. Denkmalschutzamt, Stadtentwicklungsbehörde und BUKEA haben ihre schwerwiegenden Einwände gegen den zerstörerischen Neubau nie aufgegeben. Die Verkehrsbehörde hat ihre verfehlte Planung Anfang 2020 schlicht mit Hilfe des Bürgermeisters durchgesetzt. Das belegen die Akten des Denkmalschutzamtes.
6. Eine klügere, für die Stadt gewinnbringende Brückenkonstruktion ist gerade jetzt möglich. Mit den bei der neuen Verkehrsplanung möglichen Stützen sind leichte und elegante Entwürfe umsetzbar.

### Anlagen:

- ▶▶ Anschreiben an Bürgermeister Tschentscher mit Details zu den einzelnen Argumenten. Das Anschreiben ging in gleicher Form an Verkehrssenator Tjarks, Kultursenator Brosda, Stadtentwicklungssenatorin Pein, Umweltsenator Kerstan, Finanzsenator Dressel, Oberbaudirektor Höing und Bezirksamtsleiterin von Berg.
- ▶▶ Technische Anlagen zum Schreiben an den Senat