

Protokoll

# Kreativwerkstatt.Sternbrücke

## Info-Veranstaltung

27. Januar 2022  
18:30 – 20:00 Uhr

## 1. Agenda

<b>TOP 1</b>	<b>Begrüßung</b>	<b>ifok, DB</b>
<b>TOP 2</b>	<b>Rückblick auf den Beteiligungsprozess</b>	<b>ifok / Projektpartner</b>
<b>TOP 3</b>	<b>Vorstellung der Visualisierungen</b>	<b>ifok / Sauerzapfe</b>
<b>TOP 4</b>	<b>Vorstellung der Online-Beteiligung</b>	<b>ifok</b>
<b>TOP 5</b>	<b>Ausblick</b>	<b>DB</b>
<b>TOP 6</b>	<b>Diskussion</b>	<b>ifok</b>
<b>TOP 7</b>	<b>Abschluss</b>	<b>DB, ifok</b>

## 2. Beteiligte

- ifok: Dr. Hanna Seitz (Moderation), Dr. Dirk Vetter, Björn Herold, Johannes Sternberger
- DB Netz AG: Markus Warnken, Janna Widmaier
- Sauerzapfe Architekten: Martin Sauerzapfe, Nikolai von Rosen
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende: Stephan Deyß
- Bezirksamt Altona: Stephan Tressl
- Lawaetz-Stiftung: Jörg Lindner

## 3. Links

- Projekt-Webseite: <https://www.dialog-sternbruecke.de/>
- Ergebnisse des Kreativ-Workshops vom 23. Oktober 2021: <https://www.dialog-sternbruecke.de/ergebnisse>
- Online-Beteiligung: <https://www.dialog-sternbruecke.de/online-beteiligung>
- Fragen und Antworten: <https://www.dialog-sternbruecke.de/fragen-antworten>

## 4. Fragen der Teilnehmenden | Antworten der DB sowie der weiteren Vorhabenträger

### 4.1 Statik & Konstruktion der Brücke

- **Wie soll die Inspizierbarkeit der statischen Bauwerksteile gewährleistet werden?**

Die Vorschläge aus der Kreativwerkstatt haben einige Vorschläge zur Gestaltung der Brücke hervorgebracht, die die Inspizierbarkeit der Brücke beeinträchtigen würden. Die Inspizierbarkeit der Bauwerke der Bahn ist eine wichtige Vorgabe für Wartungsarbeiten, die sichergestellt werden müssen. Aus diesem Grund wird dies in den künftigen Planungen zur Gestaltung der Brücke berücksichtigt werden.

- **Warum ist die Entwurfsfindungen lediglich auf eine Stabbogenbrücke beschränkt?**
- **Warum werden nicht andere Alternativen diskutiert?**

Die Variantenentscheidung zur Brücke liegt schon Jahre zurück. Die DB arbeitet weiterhin mit dieser favorisierte Vorzugsvariante der Stabbogenbrücke. Es gab im späten Sommer 2020 eine erneute Untersuchung, die den Vorteilen einer 3-Stützen-Variante nachgegangen ist. Diese Untersuchung kann auf dem Transparenzportal der Stadt Hamburg eingesehen werden. Die DB hat die Begründung für die Vorzüge der Stabbogen-Variante ausführlich dargelegt.

### 4.2 Material des Brücken-Bauwerks

- **Warum wird die Brücke in Stahl errichtet?**

Stahl ist das Material, welches sich nach heutigem Stand der Technik für die Überwindung von über 100 m Spannweite am besten eignet. Es ist der beste Baustoff, der feingliedrige Bauwerke ermöglicht. Beton wird eher für kleinere Spannweiten verwendet.

### 4.3 Lärmbelästigung

- **Warum bietet die neue Brücke keine deutliche Lärminderung zum Status Quo?**
- **Wie kann es sein, dass es trotz der Errichtung einer neuen Brücke zu einer stärkeren Lärmbelästigung kommen wird?**

Insgesamt wird die neue Brücke zu einer niedrigeren Lärmbelästigung führen. Es gibt allerdings einige Haushalte, an denen selbst die 5 m hohen Schallschutzwände nicht ausreichen werden, um die Lärmbeeinträchtigung in den vorgegebenen Grenzen zu halten. Hier kommen weitere Lärmschutzmaßnahmen zum Einsatz, wie etwa der Einbau von Schallschutzfenstern an den betroffenen Häusern.

- **Für welchen Bereich sind die Lärmschutzwände vorgesehen?**

Der Lärmschutz wird in den Bereichen realisiert, in denen die DB für den Bau der Brücke eingreifen wird – d. h. den Bahnkörper, an dem Veränderungen an der Lage der Gleise vorgenommen werden. Die Installation einer Lärmschutzwand ist in Richtung Holstenstraße in einer Länge von ca. 110 m geplant. Diese wird nicht ganz bis an die Station Holstenstraße heranreichen. Zudem wird nach der Brücke, in Richtung Hauptbahnhof eine Lärmschutzwand von ca. 150 m errichtet. Die Brücke selbst wird ebenso mit Lärmschutzwänden versehen werden.

- **Ist eine komplette Einhausung der Bahnstrecke durch Lärmschutzwände geplant?**

Eine komplette Einhausung der Bahnstrecke ist nicht geplant. Es werden lediglich Lärmschutzwände errichtet. Es wird aber keinen Deckel geben.

- **Wo ist das Schallschutzgutachten zu finden?**

Das Schallschutzgutachten ist unter folgendem Link zu finden: <https://www.hamburg.de/content-blob/14591024/20632ff7e95bc6aa356ee0f56329a4eb/data/dl-17-schall-und-erschuetterungstechnische-untersuchung.zip>

- **Spielen die glatten Flächen der Brücke eine besondere Rolle für eine stärkere Schallentwicklung? Wurde dies untersucht? Die Lärmschutzwand hilft nicht, wenn das Brückenbauwerk selbst den Schall verstärkt – wurde das untersucht?**

Die Schallquelle Bahn, die auf der Brücke fährt, wird reduziert durch die hochabsorbierenden Lärmschutzwände. Es wird kein Schall extra abgestrahlt. Die Schallschutzuntersuchungen und Gutachten konzentrieren sich auf die Schallquelle Bahn, nicht auf den Umgebungslärm oder die städtischen Geräusche. Das Schallschutzgutachten hat befunden, dass an der Brücke Schallschutzwände installiert werden müssen. Die Bahn wird dem Hinweis, dass das Bauwerk selbst durch den Schall der Bahn angeregt werden und diesen eventuell verstärken könnte, noch einmal explizit nachgehen.

## 4.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

- **Bezüglich der UVP [Umweltverträglichkeitsprüfung] bestand ursprünglich die Aussage, dass diese nicht erforderlich ist – nun wird dennoch eine UVP angefertigt – warum?**

Die Überprüfung vor dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat Ende 2019 ergeben, dass für das Projekt keine UVP-Pflicht besteht. Während der Auslegung der Planungsunterlagen haben wir mehrere Hinweise und Stellungnahmen der Öffentlichkeit zu umweltrelevanten Themen erhalten. Uns ist es wichtig, die Sorgen und Fragen aufzunehmen und gezielt gutachterlich zu überprüfen. Aus diesem Grund wird für das Projekt in Absprache mit dem EBA freiwillig eine UVP nachgeholt und mögliche Auflagen in der weiteren Planung berücksichtigt.

Der Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht wird auch zur öffentlichen Einsicht ausgelegt.

- **Hat es für die Umweltverträglichkeitsprüfung ein Scoping gegeben – wenn nicht warum nicht?**

Das Scoping führt man in der ersten Phase eines Projekts durch, um zu ermitteln, in welchem Rahmen die Rechte von Dritten, also Menschen, Tiere, Pflanzen, oder weitere Schutzgüter betroffen sind. Im Anschluss wird festgelegt, in welchem Umfang auf diese Belange in der Umweltverträglichkeitsprüfung eingegangen wird. Das Projekt Sternbrücke befindet sich bereits in einer späteren Projektphase. Deshalb kann man für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung auf das vorangegangene Anhörungsverfahren zurückgreifen und dieses als Scoping nutzen, da hier die Bereiche der Betroffenheit der Bürger:innen bereits aufgezeigt werden. Diese wurden in dem Verfahren ebenfalls bereits durch zusätzliche Untersuchungen berücksichtigt – etwa zu den Themen Erschütterung und Lärm.

- **Welche Themen werden in der UVP untersucht?**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dient dazu, mögliche Umweltauswirkungen geplanter Bauvorhaben zu ermitteln und zu bewerten. Im Mittelpunkt der UVP stehen die Auswirkungen des Vorhabens auf Schutzgüter, wie Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Kultur- und sonstige Sachgüter. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens fließen die gewonnen Erkenntnisse in die Entscheidungsfindung der zuständigen Behörden über die Zulässigkeit des Vorhabens ein.

## 4.5 Farbe der Brücke

- **Wird bei der Farbauswahl berücksichtigt, dass die meisten Flächen voller Graffiti sein werden? Wie möchte die Bahn dieses Problem lösen?**

Das Thema Graffiti ist bei der DB bekannt. Ziel ist es, alle Ideen aus der Kreativwerkstatt in ein Gesamtkonzept und ein Design zusammenfließen zu lassen. Hier besteht die Idee, dass auch durch Kunst am Bau die Brücke so gestaltet werden kann, , etwa indem Künstler:innen in die Gestaltung eingebunden werden.

- **Wieso soll die Brücke grau sein?**

Die Bahn ist zur Farbgestaltung der Brücke sehr offen. Die Bahn muss bei der Farbwahl lediglich sicherstellen, dass die technischen Funktionen der Bauelemente erhalten bleiben, wie beispielsweise die absorbierende Wirkung der Lärmschutzwände oder aber die Gewährleistung des Korrosionsschutzes. Bei der Farbwahl sind deshalb die Abstimmungen mit der Stadtentwicklungsbehörde maßgebend. Die Frage der Farbe wird als ein Aspekt der Gestaltung auch mit der Stadtverwaltung und dem Oberbaudirektor abgestimmt.

## 4.6 Online-Voting

- **Warum gibt es das angekündigte Online Voting nicht?**
- **In welcher Form kann man über die Vorschläge aus der Kreativwerkstatt abstimmen, wenn das angekündigte Voting nicht stattfindet?**

Die Idee des Online Votings war eine frühe Idee in der Konzeption der Kreativwerkstatt.Sternbrücke. Durch den Workshop und dessen Ergebnisse, die hauptsächlich in Richtung des Umfeldes und der politischen Prozesse gerichtet waren, wäre ein Online-Voting (im ursprünglichen Sinn) der Fragestellung nicht gerecht geworden. Aus diesem Grund wurde die Idee des Online-Votings dahingehend geöffnet, dass nun die Möglichkeit besteht, die verschiedenen Visualisierungen qualitativ zu kommentieren. Alle Kommentare, die über die Internetseite abgegeben werden, werden gesammelt, in ein Impulspapier einfließen und im weiteren Gestaltungsprozess berücksichtigt.

## 4.7 Kulturhaus

- **Aus welchem Grund soll ein Kulturhaus an der geplanten Stelle gebaut werden?**

Durch die Rückmeldungen aus dem Kreativ-Workshop sind neue Ideen aufgekommen, wie die Planung zum Kulturhaus gestaltet werden kann. Hier ist ein konstruktiver Austausch entstanden, der im Rahmen des weiteren Austauschs mit allen relevanten Akteuren und der Öffentlichkeit weiter vorangetrieben werden wird. Auch eine dezentrale Unterbringung der Clubs im Gebiet um die Sternbrücke herum wird diskutiert.

- **Wie wird das Grundstück hinter dem Kulturhaus genutzt?**
- **Wird das freie Gelände beispielsweise für Open Air genutzt? Wie werden die umliegenden Wohnhäuser vor der Beschallung geschützt?**

Für die hintere Grünfläche gibt es noch keine konkrete Nutzungsidee, aber sicher ist die Nutzung für Clubs und Konzerte nicht vorgesehen, da dies nicht dem Nutzungsrecht für diese Fläche entspricht. Die Nutzung der Fläche als Grünfläche erscheint hier sinnvoll. Die ursprüngliche Idee eines Kindergartens ist nicht mehr wahrscheinlich, da das bauliche Volumen nicht zur Verfügung steht.

- **Was passiert mit der Baulücke?**

Der Bebauungsplan ist von 2006/2007 – der Bereich ist vom Planrecht her zum Lückenschluss vorgesehen. Es ist klar, dass hier aufgrund des Lärms keine Wohnfläche entsteht. Durch den Lückenschluss soll das hintere Wohngebiet geschützt werden. Die Einschätzung ist, dass der Bereich nicht brachliegen, sondern ein Lückenschluss stattfinden wird. Falls dies der Fall ist, würde entweder das Kulturhaus dort stehen oder eine andere Verwertung des Grundstücks gefunden werden.

## 4.8 Verkehrsplanung

- **Wie kann man sich zum Thema Verkehrsplanung beteiligen?**
- **Welche Verbesserungen ergeben sich aus der Neugestaltung des Verkehrs für die Radfahrende?**

Für den Straßenverkehrsraum ist eine Beteiligung voraussichtlich für die Jahre 2023 bis 2025 geplant. Hinweise und Anmerkungen zur Verkehrsplanung werden bereits jetzt im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Sternbrücke entgegengenommen. Der Wunsch eines weniger motorisierten Verkehrs sowie das weitere

Bestehen der Tempo-30-Zone wird als ein wichtiger Hinweis aus dem Beteiligungsprozess aufgenommen. Erste Ideen zur Reservierung eines Fahrstreifens für den ÖPNV weisen in die gleiche Richtung. Die Beibehaltung der 30er-Zone passt in diese ersten Ideen der Verkehrsplanungen.

Die konkrete Beteiligung zur Verkehrsplanung wird mit Beginn des Beteiligungsprozess ab 2023 beginnen, aber auch jetzt werden Hinweise über den Beteiligungsprozess zur Sternbrücke aufgenommen. Die Kontaktdaten der jeweiligen Vorhabenträger sind auf der Präsentation zur Veranstaltung zu finden.

Die Optimierung der Situation für Radfahrende ist ein zentrales Anliegen. Deshalb wird auch eine solche Breite unter der Brücke benötigt, um eine gute Radverkehrsanlage beidseitig realisieren zu können. Dies ist eine wichtige Planungsvorlage. Hierzu passt auch die Beibehaltung der Tempo-30-Zone.