

Stadtteilbeirat Sternschanze
Protokoll der 83. Sitzung vom 24.3.2021

Der Beirat ist mit neun anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern beschlussfähig.

Tagesordnung

TOP 01. Anmerkungen zum Protokoll der letzten Sitzung

TOP 02. Planung im Umfeld der Sternbrücke

(zu Gast: Verkehrssenator Dr. Tjarks und die Leiterin des Bezirksamts Altona, Dr. von Berg)

TOP 03. Bürgerbeteiligung rund um die Sternbrücke

(Empfehlung)

TOP 04. Berichte

TOP 05. Anliegen von Gästen und Mitgliedern

TOP 06. Antrag an den Verfügungsfonds

TOP 07. Termine

TOP 01. Anmerkungen zum Protokoll der letzten Sitzung

Es gibt keine Anmerkungen.

TOP 02. Planung im Umfeld der Sternbrücke

(zu Gast: Verkehrssenator Dr. Tjarks und die Leiterin des Bezirksamts Altona, Dr. von Berg)

Der Vorstand leitet das Thema ein mit einem kurzen Rückblick auf die letzten Sitzungen: im Januar habe man Herrn Schierhorn als Sprecher der Sternbrückenclubs zu Gast gehabt, der sein Projekt *Clubhaus* vorgestellt habe. Im Februar seien dann die *Initiative Sternbrücke* und das *Künstlerhaus Faktor* in der Beiratssitzung gewesen und hätten ihre Sicht zu den Plänen im Umfeld der Sternbrücke erläutert.

Für die heutige Sitzung habe man nun den Verkehrssenator der Stadt Hamburg, Herrn Dr. Tjarks, und die Leiterin des Bezirksamts Altona, Frau Dr. von Berg, zu Gast, um die Perspektive von Politik und Verwaltung zum Thema Brücke, insbesondere aber dem Brückenumfeld, zu erörtern und Fragen, die sich in den letzten beiden Sitzungen ergeben hätten, zu besprechen. Dazu merkt der Vorstand an, man habe diese Fragen im Vorfeld gesammelt, zu Fragenkomplexen zusammengestellt und den Gästen übermittelt, um möglichst konkrete Antworten auf der heutigen Sitzung zu erhalten.

Der erste Fragenkomplex wird in den Chat eingestellt:

Umfang und Aufteilung eines Beteiligungsverfahrens zur Sternbrücke

- *Welche Aufgabenteilung zwischen Bezirk und Senat bezüglich der einzelnen Aspekte eines Beteiligungsverfahrens ist geplant?*
- *Wer ist Ansprechpartner für welche Themen?*
- *Welche Spielräume stehen in welchem Zeiträumen für ein Beteiligungsverfahren zur Verfügung?*

Herr Dr. Tjarks stellt sich kurz vor und erklärt zum ersten Themenkomplex, man sei momentan dabei, die verschiedenen Möglichkeiten der Beteiligung zu sortieren. Für das Bauvorhaben Sternbrücke im engeren Sinne liege die Verantwortung bei der *Deutsche Bahn AG* als Bauherrin, man befinde sich seit dem 10.6.2020 im Planfeststellungsverfahren. Die Stadt habe die *Deutsche Bahn AG* aber für eine „Gestaltungswerkstatt“ gewinnen können. Deren genauer Ablauf müsse noch geklärt werden. Geplant

sei, in diesem Beteiligungsmodell unter Leitung von Herrn Nagel, dem Vorstandsvorsitzenden der *Deutschen Stiftung Baukultur*, mit bundesweiten Architektur- und Ingenieurbüros über noch mögliche technische Änderungen bei der neuen Sternbrücke zu sprechen und daraus eventuell neue Ansätze zu entwickeln, die anschließend breit — auch mit dem Stadtteil — diskutiert werden sollen. Dies betreffe aber nicht das grundsätzliche Tragwerk der Brücke.

Ein weiteres Thema, so Herr Dr. Tjarks, sei das *Clubhaus*. Hier befinde sich der Senat in Gesprächen mit der *Lawaetz-Stiftung* über die Entwicklung. Geplant sei, dass hier die *Lawaetz-Stiftung* Träger einer Beteiligung werde. Art und Umfang der Beteiligung stünden aktuell noch nicht fest, es gebe daher auch noch kein festgelegtes Konzept für eine Raumverteilung auf der Fläche.

Als nächstes Thema spricht Herr Dr. Tjarks die Verkehrsführung im Brückenumfeld an. Hier sei die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zuständig und werde im üblichen Rahmen solcher Bauprojekte ein Beteiligungsverfahren durchführen, voraussichtlich in den Jahren 2022 und 2023.

Für das Bauumfeld verweist Herr Dr. Tjarks auf Frau Dr. von Berg.

Auch Frau Dr. von Berg stellt sich kurz vor und berichtet, dass man hinsichtlich der Umfeldgestaltung momentan daran arbeite, Mittel für ein Beteiligungsverfahren einzuwerben. Dieses müsse anschließend ausgeschrieben werden. Ziel einer Beteiligung müsse eine Umfeldgestaltung sein, in der man gerne lebe und das Miteinander gestärkt werde. Zunächst müsse man jedoch die genaue für eine Beteiligung zur Verfügung stehende Fläche ermitteln. Auch wolle man ein Beteiligungsverfahren zu einem geeigneten Zeitpunkt initiieren, um wirklich die aktuellen Wünsche der Beteiligten umsetzen zu können.

Herr Tjarks ergänzt zum zeitlichen Ablauf: in diesem Jahr die „Gestaltungswerkstatt“ der *Deutsche Bahn AG*, nachfolgend (eventuell auch parallel) ein erster Bauabschnitt *Clubhaus*, in 2022 beziehungsweise 2023 dann die Verkehrsplanung zusammen mit der Umfeldplanung.

Ein Mitglied des Vorstands möchte von Herrn Dr. Tjarks wissen, ob die Vergabe von Flächen an die *Lawaetz-Stiftung* durch die Stadt Hamburg ohne weitere Einbeziehung beispielsweise des Bezirks erfolge und (anhand der im Chat geöffneten Karte) um welche Flächen genau es sich handle. Herr Dr. Tjarks antwortet, dass eine Vergabe einen entsprechenden Beschluss der Bürgerschaft voraussetze. In diesem werde dann auch eine genaue Benennung der Grundstücke erfolgen. Beides befinde sich zur Zeit noch in Vorbereitung.

Auf Nachfrage, ob denn diese Flächen nun in einer Umfeldbeteiligung eingeschlossen seien oder „frei“ vergeben würden, antwortet Herr Dr. Tjarks, dass man hier zwei Sachverhalte habe. Einerseits die Grundstücke, auf denen ein Clubhaus entstehen soll. Diese würden direkt an die *Lawaetz-Stiftung* vergeben, die dann die Aufgabe einer Beteiligung über die Bebauung habe. Über den Umfang dieser Beteiligung befinde man sich zur Zeit in Gesprächen mit der Stiftung, eine Verwendung dieser Flächen für ein Club- oder Kulturhaus sei aber gesetzt. Der andere Sachverhalt sei die Umfeldbeteiligung, da es ja noch weitere Grundstücke im Umfeld der Brücke gebe und auch eine Grünplanung für die zu fallenden Bäume im Zuge der Bauarbeiten anstehe.

Es wird seitens des Vorstands darauf hingewiesen, dass in den vergangenen Sitzungen auch immer wieder darüber gesprochen worden sei, welche Flächen für ein Club- oder Kulturhaus in Anspruch genommen werden könnten/sollten. Laut den Planfeststellungsunterlagen der *Deutsche Bahn AG* sei beispielsweise das *Künstlerhaus Faktor* nicht Teil ihrer Planungen. Frau Dr. von Berg bestätigt, dass für die Brückenbauplanung kein Abriss des Künstlerhauses vorgesehen beziehungsweise vonnöten sei. Auch sei wie von Herrn Dr. Tjarks bereits gesagt noch nicht klar, welche Flächen für ein zukünftiges Club- oder Kulturhaus zur Verfügung stünden.

Zweiter Themenkomplex: Verkehrsplanung

- *Ist es geplant, die Tempo 30-Regelung auf der Stresemannstraße im Abschnitt rund um die Brücke*

zurückzunehmen und wieder Tempo 50 einzuführen?

- *Gibt es einen konkreten Verkehrsplan für die Kreuzung Sternbrücke, der für die BürgerInnen einsehbar ist? Wenn nein, warum nicht?*
- *Warum wird nicht — statt die Straßen zu erweitern — mit Konzepten wie der „15 Minuten Stadt“ (siehe: <https://www.greenpeace-magazin.de/aktuelles/die-15-minuten-stadt> oder auch <https://hamburg2040.de/stadt-der-zukunft-15-minuten-paris/>) gearbeitet?*
- *Wie will Hamburg seine Klimaziele erreichen, wenn man noch im Jahre 2021 eine Stadtautobahn plant?*
-

Zur ersten Frage antwortet Herr Dr. Tjarks mit einem klaren Nein, sowohl soweit es seine Behörde betreffe als auch für die Innenbehörde.

Eine konkrete Verkehrsplanung gebe es für die Kreuzung Sternbrücke bislang nicht. Sobald diese erstellt sei, werde es eine Verschickung geben, die dann Grundlage einer Beteiligung sein werde. Bislang gebe es nur Vorüberlegungen. Diese würden zwei Fahrstreifen und zwei Busstreifen für die Stresemannstraße beinhalten, es seien aber auch Radstreifen nötig sowie Fußgängerwege und auch zwei Bushaltestellen im direkten Umfeld. All dies gelte es, in einer Verkehrsplanung unterzubringen. Verbreitert werde die Stresemannstraße in keinem Falle, daher sei für die nötigen Umbauten auch kein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Die Anzahl der Personen, die die Sternbrücke unterqueren, werde in den kommenden Jahren zunehmen. Der Grund dafür seien unter anderem die umfangreichen Bauprojekte westlich der Sternbrücke wie die *Neue Mitte Altona* oder das *Holstenareal*. Ziel der Mobilitätswende an dieser Stelle sei, die Anzahl und Takt-Frequenz der Buslinien in Ost-West-Richtung in naher Zukunft deutlich zu erhöhen.

Dritter Themenkomplex: Aufweitungsverlangen Stresemannstraße

- *Ist es richtig, dass Sie als Verkehrssenator die Verantwortung für die Einbettung von Infrastrukturmaßnahmen in das verkehrliche Umfeld tragen, da die Bahn als Infrastrukturträgerin nicht für die Stadtplanung zuständig ist?*
- *Ist es richtig, dass für die Stresemannstraße ein Aufweitungsverlangen gestellt ist, welches besagt, dass die Stresemannstraße breiter werden soll, als sie es an der Stelle Sternbrücke (und auch 50 Meter westlich und 50 Meter östlich davon) derzeit ist?*
- *Ist es richtig, dass für dieses Aufweitungsverlangen eine Erhöhung des PKW-Durchgangsverkehrs durch die Stresemannstraße von derzeit 36.600/39.400 Kfz/Tag (gegenüber heute rund 30.000 Kfz/Tag angenommen wird, d.h. mehr als 20 % in Westrichtung und mehr als 30 % in Ost-Richtung?*
- *Was meinen Sie dann in diesem Zusammenhang mit dem Schlagwort „Mobilitätswende“?*
- *Eine Rücknahme des Aufweitungsverlangens seitens des Senats würde eine viel kleinere Neubaulösung (wenn es denn ein Neubau sein muss) ermöglichen. Warum ist es für die Mobilitätswende so zwingend nötig, dem Verkehr mehr Platz einzuräumen, wo sich doch überall zeigt, dass Raum für Verkehr erst den Verkehr anzieht, wie auch durch Ihre Verkehrsplanung dargestellt?*
- *Wieso wird für die Aufweitung der B4 (Stresemannstraße) kein Planfeststellungsverfahren geführt, wie es das Bundesfernstraßengesetz verlangt?*

Herr Dr. Tjarks merkt an, dass er für das verkehrliche Umfeld zuständig sei, für das städtebauliche Umfeld hingegen der Oberbaudirektor der Stadt Hamburg.

Ein Aufweitungsverlangen sei von der Verkehrsbehörde — vor seiner Amtszeit — gestellt worden. Dieses Aufweitungsverlangen beeinflusse auch die Höhe einer zukünftigen Sternbrücke, allerdings in weitaus geringerem Maße als teilweise angenommen werde. Man rechne mit einer um zirka 4 Meter erhöhten Konstruktion durch die im Aufweitungsverlangen geforderten Straßenbreiten. Unter Berücksichtigung der momentanen Planung mit „eingekippten“ Bögen der Brückenkonstruktion sei es sogar nur ein Unterschied von zirka 1 Meter.

Im Übrigen sei das Aufweitungsverlangen nicht „für mehr Verkehr“ gestellt worden, sondern weil

die Stresemannstraße im Brückenbereich aktuell eine Engstelle besitze, die man beseitigen wolle. Die Brückenstützen im Straßenraum seien im Hinblick auf Unfälle hochproblematisch und im Zusammenhang mit dem Zustand der Brücke bestünde durchaus Einsturzgefahr, sollte es zu einem Aufprallunfall mit einem LKW oder Bus kommen.

Im Zusammenhang mit einer zukünftigen höheren Taktung von Bussen seien dringend bessere und auch größere Bushaltestellen im Brückenumfeld nötig.

Die genannten Verkehrszahlen (20-30% Zunahme je nach Richtung) seien — so Herr Dr. Tjarks — unabhängig vom Aufweitungsverlangen in Bezug auf die bereits genannten großen Bauprojekte entlang der OstWest-Achse Stresemannstraße ermittelt worden, wobei damals die nun geplante „Science City“ noch nicht einmal berücksichtigt worden sei. Ziel müsse nun sein, entlang dieser Achse eine attraktive Alternative zum Individualverkehr zu entwickeln und eben diese Verkehrszunahme beispielsweise auf den ÖPNV umzulenken. Eine Einschränkung des Individualverkehrs würde hingegen nur zu Verlagerungseffekten auf Holstenstraße, Reeperbahn oder die Fruchttallee führen.

Zur Frage nach einem Planfeststellungsverfahren antwortet Herr Dr. Tjarks, dass es für die Brücke ein solches gebe, das auch alle Verkehrsbelange im direkten Baufeld abdecke. Im weiteren Verlauf der Stresemannstraße sei keine Erweiterung geplant, daher sei hier auch kein Planfeststellungsverfahren nötig.

Vierter Themenkomplex: Umfeldplanung

- *Ist Ihnen bekannt, dass die Deutsche Bahn AG die Architekturplanung im Umfeld finanziert?*
- *Warum unterstützen Sie eine Umfeldplanung ohne Bürgerinnenbeteiligung und ohne, dass sich das Eisenbahnbundesamt abschließend positiv geäußert hat?*
- *Greifen Sie damit nicht aktiv in ein laufendes Verfahren ein?*
-

Frau Dr. von Berg antwortet, dass eine finanzielle Unterstützung der *Deutsche Bahn AG* für eine Konzeptstudie zum *Clubhaus* bekannt sei. Sie unterstreicht aber, dass dies keine fertige Architekturplanung sei. Wenn man sich jedoch dafür entscheide, dass die Clubs im Umfeld der Sternbrücke erhalten bleiben sollen und nach geeigneten Flächen in der Nähe suche, würden sich nur die im Konzept genannten Flächen anbieten. Die möglicherweise auch geeignete „Brammerfläche“ stünde erst nach Abschluß der Brückenbauarbeiten zur Verfügung und würde einen temporären Umzug der Clubs für 3-4 Jahre bedeuten.

Sollten sich der Senat und die Bürgerschaft für eine Vergabe der Fläche entscheiden, müsse das Bezirksamt diese Setzung bei einem Beteiligungsverfahren zur Umfeldgestaltung berücksichtigen.

Frau Dr. von Berg erinnert daran, dass die Clubs unabhängig vom Ausgang des Planfeststellungsverfahrens sowohl bei einem Neubau als auch bei einer Sanierung der Sternbrücke aus ihren momentanen Räumen ausziehen müssten.

Fünfter Themenkomplex: Verknüpfung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende mit der Planung eines Clubhauses:

- *Bezüglich des Künstlerhaus Faktor haben wir widersprüchliche Angaben zu einem möglichen Erhalt bekommen. Der Vorsitzenden der Bezirksversammlung Altona ist keine Abrissnotwendigkeit bekannt, während ein privater Immobilienentwickler diesen als notwendig ansieht. Können Sie uns die Faktenlage mitteilen?*
- *Woher rührt Ihr Interesse als Verkehrs senator über ein Clubhaus zu sprechen?*
- *Gibt es Zuständigkeiten in der Verkehrsbehörde für ein Clubhaus?*
- *Ist ein Clubhaus nicht Angelegenheit der Kulturbehörde?*
- *Wieso flankieren Sie mit einer Pressemitteilung die Vorstellung eines Immobilienprojekts?*
- *Wieso bekommt ein privater Immobilienentwickler und Clubmitgesellschafter des Waagenbau die Möglichkeit, ein Immobilienprojekt bei der Expertenanhörung der Hamburger Bürgerschaft am 17.12.2020 zur Sanierbarkeit der Sternbrücke vorzustellen?*

Frau Dr. von Berg wiederholt ihre Aussage, dass laut den aktuellen Planungen der *Deutsche Bahn AG* das *Künstlerhaus Faktor* für die Brückenbauarbeiten nicht abgerissen werden müsse.

Stadtteilbeirat Sternschanze

Herr Dr. Tjarks berichtet von mehreren Themen, die im Zuge der Brückenplanung an ihn herangetragen worden seien beziehungsweise die er aus Gesprächen vor Ort mitgenommen habe. Darunter sei eben auch das Anliegen gewesen, die Clubs vor Ort zu halten. Er habe sich dann darum bemüht, dass die Politik im Verbund mit LIG und Kulturbehörde eine Lösung findet.

Herr Schierhorn als Vertreter der Clubs merkt an, dass auch die Kulturbehörde den Bau eines Kulturhauses unterstütze.

Sechster Themenkomplex: Priorisierung

- *Glauben Sie, dass es angesichts der hohen Kosten der Pandemie und der sich dadurch stark veränderten gesellschaftlichen Gesamtsituation immer noch sinnvoll ist, einen Brückenneubau mit staatlichen Geldern zu subventionieren, anstatt staatliche Gelder zu sparen und zumindest eine ergebnisoffene Prüfung einer Sanierung zu verlangen?*
- *Ist es nicht wahrscheinlich, dass in den nächsten sechzig Jahren neue Technologien und neue nutzbare Materialien entwickelt werden, die einen günstigeren und weniger umfangreichen Neubau ermöglichen würden?*

Herr Dr. Tjarks antwortet mit einem klaren Nein. Aus seiner Sicht bestehe bei einer (versuchten) Sanierung der Sternbrücke die reale Gefahr, dass nach dem Ausbau der Brücke die Einschätzung erfolge, dass der Stahl keine Sanierung zulasse und doch ein Neubau erforderlich sei. Diese Einschätzung läge nicht in der Hand der Stadt Hamburg, sondern des Eisenbahnbundesamts und könne dazu führen, dass der Hauptbahnhof geschlossen werden müsse. Zugleich würde eine Sanierung den Zeitpunkt der jetzt geplanten Erneuerung nur verschieben, diese aber nicht verhindern. Bei einer Sanierung der Brücke würde außerdem voraussichtlich ein so großer Teil der Brücke ersetzt werden müssen, dass diese ihren Bestandsschutz verlöre. Dies hätte zur Folge, dass wesentliche aktuelle Vorgaben bezüglich Lärm- und Brandschutz auch bei einer „alten“ Sternbrücke Anwendung finden müssten, was wiederum ein deutlich vergrößertes Bauvolumen zur Folge hätte.

Aus dem Vorstand gibt es die Frage, ob nicht mit der Planung des „Ferlemantunnels“ eine viergleisige Verkehrsführung entlang der Verbindungsbahn überflüssig werde und eine kleinere Sternbrücke möglich. Herr Dr. Tjarks antwortet, dass vermutlich das Gegenteil der Fall sein werde. Die Planung des Bundesverkehrsministeriums für einen Deutschland-Takt lasse ein höheres Verkehrsaufkommen bei den innerdeutschen Verbindungen erwarten. Hinzu kämen dann noch völlig neue Zugverbindungen in Richtung Norden durch den Fehmarnbelt-Tunnel.

Siebter Themenkomplex: Umgestaltung der Eisenbahnbrücke Schanzenstraße

- *Von den politisch Beteiligten wird die Umgestaltung der Sternbrücke nicht gerade als Vorbild der Bürgerbeteiligung angesehen. Warum wird bei der Erneuerung der Eisenbahnbrücke Schanzenstraße kein besseres Verfahren eingefordert?*
- *Die Eisenbahnbrücken beim Dammtor konnten als Einzelbrücken erhalten bleiben, während die Brücke über die Schanzenstraße neu zu einem ca. 34 m langen Tunnel für die Fußgänger geplant ist (d.h. ca. 13m länger als die ca. 21 m breite Brücke über das Schulterblatt) geplant ist. Warum können nicht auch hier Einzelbrücken erhalten werden?*

Frau Dr. von Berg antwortet, dass kein „Tunnel“ entstehen wird. Momentan gebe es vier Überführungen, bei denen die Lücke zwischen den beiden mittleren abgedeckt sei. Mit dem Umbau würden dann drei Überführungen entstehen, da die beiden mittleren Gleise in einer Überführung zusammengefasst würden. Die aktuellen „Lichtfenster“ zwischen den Außengleisen und den beiden mittleren blieben erhalten. Zur BürgerInnenbeteiligung bei dieser Baumaßnahme kündigt Frau Dr. von Berg an, dass hier die STEG ein Beteiligungsverfahren im Auftrag der *Deutsche Bahn AG* durchführen wird. Sie erwarte

keine großen Änderungen im Aussehen der Brücke. Bei der Beteiligung werde es um den Platz unter der Brücke gehen.

Herr Huber (Leiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) ergänzt, dass unter der Brücke neue Lager eingebaut werden sollen. Der Platz, der dafür benötigt werde, könne aber durch den Wegfall der Brückenpfeiler kompensiert werden, so dass sich bei den zur Verfügung stehenden Breiten für Fahrbahn, Radweg und Fußweg nichts ändert.

Aus dem Beirat kommt die Frage, warum hier eine Lösung bevorzugt wird, die die lichte Breite der Brücke verkleinert statt einer zweiten von der *Deutsche Bahn AG* vorgestellten Lösung, die mit dem Wegfall der Stützpfeiler die lichte Breite vergrößert hätte. Herr Huber führt aus, dass die Stadt Aufweitungsverlangen wie bei der Sternbrücke nur in sehr seltenen Fällen stellt, in denen dies mit Perspektive auf künftige Verkehrsaufkommen geboten scheint. Bei der Schanzenstraßenbrücke sei dies nicht der Fall. Im Übrigen sei bei der Schanzenstraßenbrücke nach Fertigstellung außer dem Wegfall der Stützpfeiler keine merkliche optische Verkleinerung zu erwarten.

Ein Mitglied des Vorstands möchte wissen, wie weit die Bauarbeiten an den beiden Brücken (mit ihren Folgen wie beispielsweise Straßensperrungen) zeitlich ineinander verschränkt sind. Frau Dr. von Berg antwortet, dass die *Deutsche Bahn AG* für die Schanzenstraßenbrücke einen Baubeginn in 2024 und ein Ende für 2026 angibt (ein Vorstandsmitglied ergänzt, dass diese Angaben auch für die Sternbrücke gemacht werden). Die *Deutsche Bahn AG* plane für die Schanzenstraßenbrücke, ein Beteiligungsverfahren im Sommer 2021 zu starten. Herr Huber ergänzt, dass die Bahn normalerweise Sperrzeiten für große Gleisabschnitte plant, auf denen dann mehrere Projekte gleichzeitig bearbeitet würden. Ein genauer Bauzeitplan für die Sternbrücke läge aber noch nicht vor, da das Planfeststellungsverfahren ja noch nicht beendet sei.

Ein Mitglied des Vorstands fragt nach den Bereitstellungsflächen für die Montage der Schanzenstraßenbrücke. Hier habe die *Deutsche Bahn AG* zunächst den S-Bahnhofsvorplatz Sternschanze (Straße Sternschanze / Dänenweg) ins Auge gefasst. Die Bezirksversammlung Altona habe dazu aber bereits einen ablehnenden Beschluss gefasst. Eine alternative Fläche könne nach Meinung des Vorstands das Bahneigene Gelände auf der anderen Seite der Gleise beziehungsweise die daran anschließenden Parkplatz-Flächen der Messe sein. Frau Dr. von Berg antwortet, dass das Bezirksamt anstrebe, auch diese Fläche in das Beteiligungsverfahren zu integrieren.

Ein Mitglied des Vorstands hat noch eine Rückfrage zu möglichen Flächen einer kommenden Bürgerbeteiligung Sternbrücke und möchte wissen, ob hierzu auch die „Brammerfläche“ gehört, da die Entwicklung dieser Fläche durch die SAGA noch keine abgeschlossene Verhandlung beinhalte. Frau Dr. von Berg antwortet, dass das Bezirksamt versuche, auch diese Fläche in das Beteiligungsverfahren zu integrieren.

Ein Mitglied des Vorstands möchte die Anwesenheit von Dr. Tjarks nutzen, um nochmal das Thema der E-Scooter anzusprechen. Der Stadtteilbeirat hatte in der letzten Sitzung eine Stellungnahme der Verkehrsbehörde aufgegriffen, in der diese eine weitgehende Machtlosigkeit gegenüber den kommerziellen Mobilitätsanbietern konstatierte und seinerseits in einer Stellungnahme zur Stellungnahme mehr Mut der Behörde gewünscht, da in anderen Städten durchaus erfolgreich gegen Wildwuchs bei der Nutzung des öffentlichen Raumes durch die Anbieter vorgegangen würde.

Herr Huber antwortet, dass die Stadt Hamburg bereits in der Vergangenheit mit juristischem Vorgehen gegen Mobilitätsanbieter gescheitert war und nach Ansicht der hausinternen Juristen auch das Vorgehen anderer Städte (Beispiel Münster) in Hamburg keine Erfolgsaussichten hätte. Er gibt zu Bedenken, dass mit dem Pilotprojekt in der Sternschanze öffentlicher Raum an kommerzielle Nutzer gegeben wird, was nicht immer gut sei. Der Vorstand unterstreicht diese Ansicht aus seiner Perspektive. Gerade das sei aber doch ein Grund, gegenüber den Mobilitätsanbietern deutlicher aufzutreten, wenn

auf deren Seite Verstöße sichtbar würden.

Der Stadtteilbeirat bedankt sich bei seinen Gästen für ihre Teilnahme.

TOP 03. Bürgerbeteiligung rund um die Sternbrücke (Empfehlung)

Es wird eine Empfehlungsformulierung des Vorstands zur Bürgerbeteiligung im Bereich des Brückenbauprojekts Sternbrücke besprochen und zur Abstimmung gestellt.

Empfehlungsentwurf „Beteiligungsverfahren zur Umfeldplanung Sternbrücke“

Der Stadtteilbeirat Sternschanze hat sich bereits im November 2020 mit dem Neubau beziehungsweise der Sanierung der „Sternbrücke“ befasst und eine Neuplanung gefordert:

„Der Stadtteilbeirat Sternschanze empfiehlt eine Neuplanung. Dabei muss unabhängig untersucht werden, ob die bestehende Brücke sinnvoll saniert werden kann. Bisherige Gutachten dazu sind widersprüchlich und wenig überzeugend. Sofern ein Neubau unausweichlich ist, sind die Bürger frühzeitig und ohne Vorfestlegungen zu beteiligen. Insbesondere darf aus unserer Sicht vor dem Hintergrund der von der Stadt Hamburg postulierten Verkehrswende weder eine Vorfestlegung auf vier Fahrspuren auf der Stresemannstraße noch auf eine stützenfreie Konstruktion erfolgen.“

In weiteren Sitzungen im Januar, Februar und März 2021 wurden verschiedenen Interessenten sowie Vertretern des Bezirkes und des Senats Möglichkeiten zur Darstellung ihrer Sichtweisen — insbesondere zur Umfeld- und Verkehrsplanung — gegeben.

Unabhängig von der im November empfohlenen Neuplanung der Brückenkonstruktion wird seitens des Stadtteilbeirates Sternschanze angesichts der komplexen Sachlage eine ergebnisoffene und vollumfängliche Bürgerbeteiligung sowohl für die Verkehrsplanung, als auch für die Umfeldplanung gefordert. Der Bürgerbeteiligung muss angesichts der komplexen Gesamtsituation ausreichend Zeit eingeräumt werden. Vorfestlegungen sind dabei nicht zu treffen.

Wir empfehlen allerdings, den Erhalt aller kleinteiligen Kulturbetriebe im Umfeld der Sternbrücke als einen Aspekt des Beteiligungsverfahrens zu berücksichtigen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 7 Nein: — Enthaltungen: 2

TOP 04. Berichte

Der Vorstand berichtet, dass die in der letzten Beiratssitzung verabschiedete Stellungnahme des Beirats zu den Aussagen der Verkehrsbehörde gemeinsam mit diesen den Mitgliedern der Bezirksversammlung zur Kenntnisnahme zugesandt wurde.

Mit Beginn des Pilotprojekts „E-Scooter-Abstellflächen“ in der Sternschanze wurde klar, dass der gesamte Bereich zwischen Schulterblatt und Stresemannstraße aus der Projektfläche ausgenommen war. Dies sei in der Vorbesprechung so nicht verstanden worden, berichtet der Vorstand. Man habe aber mit der Projektleitung vereinbart, diesen Bereich zu beobachten und das Projekt gegebenenfalls an dieser Stelle nachzujustieren. Der Vorstand bittet um Feedback der Anwohner in den betroffenen Straßen.

Dem Verkehrsausschuss des Bezirkes Altona wurden auf einer der letzten Sitzungen durch die *Deutsche Bahn AG* die Pläne für den Umbau der Schanzenstraßenbrücke vorgestellt. Auch der Verkehrsausschuss habe sich dabei bereits deutlich gegen eine Montagefläche der Brückenteile auf dem Vorplatz des

SBahnhofs beziehungsweise in der Straße Sternschanze/Dänenweg ausgesprochen.

Das Bezirksamt hat zu einer Anfrage des Verkehrsausschusses im Zusammenhang mit der Beiratsempfehlung 05/2020 zur Verkehrsführung in der Sternschanze Stellung genommen. Dabei sei es um eine Vielzahl von Fragen zu zwei möglichen Varianten gegangen, die der Verkehrsausschuss formuliert habe.

Das Bezirksamt sehe sich personell auf unbestimmte Zeit nicht in der Lage, die Fragen vollständig zu beantworten. Damit sei dies Projekt zunächst wohl gescheitert, berichtet der Vorstand. Ein Mitglied des Beirats möchte sich mit dem Scheitern des Projekts aufgrund mangelnder personeller Ressourcen nicht abfinden und hofft, dass sich in der Bezirksversammlung noch genügend MitstreiterInnen finden, um dies Projekt weiter zu befördern.

Zur Situation der *Mädchenoase* in der Eifflerstraße berichtet der Vorstand, dass bezüglich einer Nutzung von Teilen der Fläche durch die *Deutsche Bahn AG* im Zuge der Sternbrücken-Bauarbeiten der Jugendhilfe-Ausschuss des Bezirks Altona eine Stellungnahme verabschiedet hat. Darin werde die Bahn aufgefordert, auf der Fläche der Mädchenoase möglichst keine oder nur minimale Zuwegungen zu nutzen und dafür Sorge zu tragen, dass nach Beendigung der Bauphase der vorherige Zustand ordnungsgemäß wiederhergestellt werde.

Der Vorstand stellt kurz die konkreten Nutzungszeiten im Sternschanzenpark in der Saison 2021 vor:
Hintere Parkfläche

- *Schanzenzelt/Zelttheater Bajazzo Aufbau 14.5. - Abbau 7.7.*
- *Kino 3001 Aufbau 6.7.- Abbau 27.7.*
- *Open-Air-Kino Aufbau 26.7. - Abbau 17.9.*

Vordere Parkfläche

- *Schanzenzirkus immer Freitags ab 28.5. - 24.9.*

An verschiedenen Stellen

- *Tanztheater FloMotion jeden 2. Mittwoch 15x ab Juni*

Frau Löwenstein (Bezirksamt Altona) berichtet kurz vom letzten Projekttreffen „Miteinander in der Schanze“ und weist darauf hin, dass ein nächstes (virtuelles) Treffen am 21.4. von 18.00-20.00 Uhr stattfindet, zu dem interessierte Personen aus dem Umfeld des Beirats herzlich eingeladen seien. Man wünsche sich weiterhin eine größere Beteiligung von AnwohnerInnen. Bei Interesse könne man sich an Frau Löwenstein wenden für die Zugangs- beziehungsweise Kontaktdaten zum Termin unter jenny.loewenstein@altona.hamburg.de

TOP 05. Anliegen von Gästen und Mitgliedern

Ein Mitglied des Beirats berichtet zum Sachstand beim „PauliHaus“. Mittlerweile habe die Gastronomie *Maharaja* einen Räumungstitel bekommen und müsse bedauerlicherweise zum 30.3. die Räumlichkeiten übergeben. Auch wenn dies ein großer Rückschlag beim Widerstand gegen das Bauprojekt sei, werde sich damit jedoch der Protest nicht erledigen. Am 27.3. ab 14.00 Uhr sei vor Ort eine Kundgebung geplant im Rahmen des Housing-Action-Days, der am selben Tag unter dem diesjährigen Motto „Fleck of Shame“ stattfinde. Weiter Informationen sind unter <http://www.rechtaufstadt.net> zu finden. Eine zusätzliche Kundgebung finde am Vorabend der Räumung, dem 29.3., vor dem *Maharaja* statt. Man hoffe auf rege Beteiligung.

Ein Gast des Beirats wünscht sich ein Stimmungsbild des Beirats zum Schwarzmarkt bei den Anwohnerparkausweisen. Es habe sich mittlerweile eine Praktik etabliert, als Nichtautofahrer seine mögliche Parkberechtigung für zirka 100,- Euro zu verkaufen. Damit sei natürlich das eigentliche Ziel

einer Reduzierung des Parkaufkommens im Stadtteil nicht erreicht worden. Ein Mitglied des Beirats bestätigt, dass es im Anmeldeverfahren möglich sei, ein nicht auf den eigenen Namen zugelassenes Fahrzeug für die eigene Parkberechtigung einzutragen. Dies sei besonders für die Gewerbetreibenden im Viertel interessant, da diese sonst für 250,- Euro einen Antrag auf eine Parkberechtigung stellen müssten, dessen Bewilligung zudem unsicher sei. Der Vorstand will die Information in den Verkehrsausschuss weitergeben, sieht aber momentan keine Möglichkeit, diesen Missstand abzustellen.

TOP 06. Antrag an den Verfügungsfonds

Der Tagesordnungspunkt entfällt, da der Antrag bis zur Sitzung nicht vorlag.

TOP 07. Termine

WANN?

WAS?

WO?

27.3.

Housing-Action-Day

verschiedene Orte
www.rechtaufstadt.net

21.4., ab 18:00 Uhr

„Miteinander in der Schanze“

virtuell

24.4., ab 18:00 Uhr

nächste Sitzung des ArSW-Ausschusses

öffentlicher Livestream

28.4., ab 19:30 Uhr

nächste Beiratssitzung

virtuell

Protokoll vom 26.4.2021

Erstellt vom *Standpunkt Schanze e.V.*