

Standpunkt.Schanze e.V.
113. Beiratssitzung am 27.03.2024

Der Beirat ist mit 13 anwesenden Stimmberechtigten beschlussfähig.

Tagesordnung

TOP 01. Anmerkungen zum Protokoll der letzten Sitzung

TOP 02. Aktuelles zur Schanzenbrücke

(Zu Gast: VertreterInnen der *Deutsche Bahn AG*)

TOP 03. Einbahnstraße Schulterblatt: Wie läuft's?

TOP 04. Berichte

TOP 05. Anliegen von Gästen und Mitgliedern

TOP 06. Termine

TOP 01. Anmerkungen zum Protokoll der letzten Sitzung

Es gibt keine Anmerkungen zum Protokoll.

TOP 02. Aktuelles zur Schanzenbrücke (Zu Gast: VertreterInnen der *Deutsche Bahn AG*)

Der Beirat begrüßt die VertreterInnen der *Deutsche Bahn AG (DB)*, die an diesem Abend Neues zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Schanzenstraße berichten und auch Fragen zur Baumaßnahme beantworten wollen.

Herr Meister (Projektleiter bei der *DB* für das Bauprojekt Schanzenbrücke) und seine Kollegin, Frau Brohmeyer, präsentieren zur Lage und Bedeutung der EÜ mit historischem Abriss, geben einen Überblick über die Bauphasenplanung sowie voraussichtliche Auswirkungen auf das Umfeld und verteilen dazu auch eine schriftliche Zusammenfassung der Terminplanung für die Bauphasen. Dabei seien die Daten als Orientierung gedacht und könnten sich durch beispielsweise Verzögerungen bei Vorarbeiten oder Lieferverzögerungen bei den Bauteilen noch ändern. Herr Meister bietet an, zu jeder Bauphase über den aktuellen Stand zu informieren.

In seiner Präsentation weist Herr Meister nochmal darauf hin, dass die Schanzenbrücke Bestandteil einer ganzen Reihe von Brückensanierungen beziehungsweise -Neubauten sei, die alle eng miteinander verzahnt seien, um Streckensperrungen auf der „Verbindungsbahn“ soweit wie möglich zu vermeiden. Da all diese Brücken ungefähr zur selben Zeit erbaut wurden, sei auch in allen Fällen der Sanierungsdruck groß. So sei die Schanzenbrücke bereits 20 Jahre über ihre vorgesehene Nutzungsdauer hinaus. Dazu kämen als Herausforderung die Vorschriften und Materialvorgaben, die weitere Reparaturen am Stahl der Brücke deutlich komplizieren würden.

Anschließend fasst er den Gesamtprojektumfang zusammen und stellt den Bauwerksübersichtsplan vor. Ursprünglich, so Herr Meister, sollten nur die Brücken erneuert werden, jedoch sei der abschüssige Bahndamm noch älter als die Brücke und werde somit zusätzlich im Rahmen der Baumaßnahme, mit drei neuen Stützwänden stabilisiert. Zeitgleich werde zusätzlich auch die Oberleitungsanlage erneuert.

Der Vorstand fragt, wo genau die Stützwände eingesetzt und wie diese Arbeiten ablaufen werden. Herr Meister antwortet, dass in diesem Fall die Stützwände nicht per Ramme oder Vibration eingepresst würden, sondern ein neues Verfahren zum Einsatz komme, bei dem die Stahlträger hydraulisch eingepresst werden. Es sei vorgesehen, entlang der Bahngleise hinter der Brücke in Richtung Altona den Bahndamm abzustützen. Zusätzlich gebe es auch noch einen Bereich entlang des Gebäudes des Eisenbahnbundesamts (gegenüber dem Bahnsteig), in dem Stützwände verbaut werden sollen.

Auf die Frage aus dem Beirat, ob die Klage der Initiative *Prellbock Altona* gegen den Brückenneubau

in der Sternschanze Einfluss auf die kommenden Arbeiten haben werde, antwortet Herr Meister, dass die Klage keine aufschiebende Wirkung habe, die DB daher mit dem erlangten Planrecht weiter bauen könne. Die Klage werde vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt, zum laufenden Verfahren könne er nichts weiter sagen.

Frau Brohmeyer gibt einen Überblick über die verschiedenen Bauphasen. Mit dem Start der bauvorbereitenden Maßnahmen im Februar sei ein Briefkasten am Bauschild vor dem S-Bahn-Stationsgebäude montiert worden, hierüber sei ein Kontakt zur Projektleitung auch analog möglich. Zusätzlich verweist sie auf die Webseite zum Projekt:

<https://www.eisenbahnbruecken-ehm.de/schanzenstrasse.html>

Diese Seite werde regelmäßig aktualisiert und biete somit den Anwohnenden zeitnahe Informationen zu den Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Bauphasen.

Frau Brohmeyer erläutert das Vorgehen beim Thema Kampfmittelsondierung: Vor Beginn der Arbeiten im Baufeld müsse dies nach Blindgängern abgesucht und anschließend kampfmittelfrei gemeldet werden. Dies habe im Gleisbereich bereits 2023 begonnen und werde aktuell unter der Fläche der EÜ fortgeführt, während die Leitungs- und Kabelumverlegung der versorgenden Bestandsleitungen (*Gasnetz Hamburg, Stromnetz Hamburg, Telekom, Dataport, euNetworks, Vodafone*) stattfänden. Diese Arbeiten würden vorübergehende Einschränkungen auf den Gehwegen um die EÜ bedeuten. Da die Leitungen direkt entlang der Hausfassaden verlaufen, müssten die Baugruben unmittelbar vor den Gebäuden ausgehoben werden. Jedoch seien alle Leitungsbetreiber verpflichtet, die Zugänge zu Wohnungen und Betrieben freizuhalten. Die Einschränkungen für den westlichen Fußweg dauerten voraussichtlich bis Juni, anschließend werde bis etwa September der östliche Fußweg gesperrt. Je nach Bauphase müsse der Fußweg dann danach erneut aufgedigelt werden, es bleibe aber immer mindestens eine Seite begehbar. Geplant sei jedoch eine möglichst durchgehende Nutzbarkeit von jeweils zwei Fuß- und Radwegen unter der EÜ. Aufgrund der Sperrungen müsse zeitweise über Ampelkreuzungen vor und nach der EÜ die Straßenseite gewechselt werden, um den Tunnel zu passieren. Die neu aufgestellten Ampeln blieben bis mindestens September, eher jedoch noch bis Januar bestehen.

Auf die Frage des Vorstands, wer den Verkehr um die Baufläche regle, antwortet Herr Meister, dass die DB als Bauherrin für die Verkehrsführung im Baufeld verantwortlich sei. Mit der Verkehrsplanung um die Baustelle herum sei ein externes Unternehmen beauftragt worden. Der DB sei bewusst, wie wichtig die Zugänglichkeit der Umgebung sei, daher bemühe man sich, im Prozess immer abzuwägen, wie ein möglichst ununterbrochener Durchgang zu ermöglichen sei. Teilweise müsse man dabei auch auf externe Faktoren Rücksicht zu nehmen. So habe die Stadt Hamburg auf einem freien Durchgang für den Fußgänger- und Radverkehr während der Fußball-Europameisterschaft bestanden.

Auf die Rückfrage eines Beiratsmitglieds zum Thema Kampfmittelsondierung, was bei einem Kampfmittelfund geschehe und ob es dafür konkrete Planungen gebe, antwortet Herr Meister, bei einem Verdachtspunkt, also Fund eines Störkörpers unbekannter Art, würden umgehend die verantwortlichen Stellen (Behörden, Polizei, Rettungsdienste) benachrichtigt, die ab da die Leitung übernehmen. Das Beiratsmitglied möchte wissen, ob in ähnlicher Art und Umfang Maßnahmen erforderlich würden, wie kürzlich bei dem Bombenfund in einer Baugrube in der Bartelsstraße.

Herr Stamm (Vertreter des Polizeikommissariats PK 16) merkt hierzu an, es sei ein Unterschied, ob in einem bereits sondierten Gebiet überraschend ein Störkörper durch einen Bagger freigelegt werde oder ob es während einer planmäßigen Kampfmittelsondierung zu einem Fund käme. Der Fund in der Bartelsstraße sei ein Beispiel für den ersten Fall, wo man spontan und akut evakuieren musste, da die Stabilität des Bombenfundes nicht gewährleistet war. Für Verdachtsfälle bei geplanten Sondierungen gebe es hingegen konkrete Notfallpläne auf Bezirksamtsebene, über die dann koordinierte Vorbe-

reitungen liefern. Frau Löwenstein (Bezirksamt Altona) merkt dazu an, dass während der Sondierungen genaue Abschätzungen im zuständigen Krisenstab gemacht würden, da es sich bei einer tatsächlichen Räumung um eine gravierende Maßnahme handle.

Herr Meister berichtet, dass mittlerweile in Bauphase 0 die Baufeldfreiheit sichergestellt sei. Nun begännen im September 2024 mit Phase 1 und 2 die Arbeiten an den Widerlagern, auf denen die einzelnen Brückenteile liegen werden.

Er komme nun zur positiven Nachricht, führt Herr Meister aus. Anders als in der Entwurfsplanung ausgeführt werde der Überbau für Gleis 1 (die südliche Brücke) komplett vorgefertigt und per LKW angeliefert. Dadurch könne die gesamte Montageplattform südlich der EÜ über der Schanzenstraße entfallen. Nur auf der Nordseite müsse weiterhin auf einer Montageplattform in der Straße Sternschanze montiert werden, da der Doppelüberbau für Gleis 2 und 3 (der mittlere Brückentrog) zu schwer sei, um ihn mit einem LKW zu transportieren.

Ein Beiratsmitglied möchte wissen, ob bei diesem Verfahren Bäume gefällt werden müssten, worauf der Projektleiter antwortet, dass nur ein Baum vor dem Eisenbahnbundesamt betroffen sei.

Ein Mitglied des Beirats drückt seine Verwunderung darüber aus, dass man seit über zwei Jahren auf die Frage, warum die Brücken auf der Höhe Schanzenstraße zusammengebaut werden müssten und ob es nicht anders ginge, immer wieder die Antwort erhalten habe, es sei technisch nicht anders möglich. Und nun ginge es plötzlich doch.

Die Projektleitung erwidert, im der Planfeststellung zugrunde liegenden Entwurf sei eine Variante gewählt worden, die ohne eine Anlieferung großer vorgefertigter Teile machbar sei. Man habe das Risiko, dass der Schwertransport durch Staus oder ähnliches zu einer Verzögerung der Anlieferung und damit zu einem Verpassen der geplanten Sperrpause führe, nicht in Kauf nehmen wollen. Nun liege dies Risiko beim Auftragnehmer, der eine Machbarkeit zugesichert habe. Diese Anlieferung sei im Zeitstrahl für Mitte 2025 bis 2026 eingeplant.

Ein weiteres Mitglied fragt, ob der Zugang zum Gelände des *SC Sternschanze* weiterhin garantiert sei. Dies wird bejaht.

Herr Meister fährt mit der Erklärung der Bauphasen fort. Die Baustelleneinrichtungsfläche würde durch das neue Vorgehen verkleinert. Die Phase des Einpressens der Stützwände verlaufe zeitgleich zu den Brückenbauarbeiten, das eingangs vorgestellte neuartige Einpressverfahren aus Japan könne mit Hilfe einer selbstschreitenden Presse die Spundwände erschütterungsfrei in den Baugrund einbringen. Das Einpressen solle bis November 2026 erfolgt sein. Zur Erläuterung des Verfahrens wird auf ein Video verwiesen: <https://www.youtube.com/watch?v=dEkujT15qk>

Der Vorstand fragt, ob die Arbeiten nur in Betriebspausen stattfinden würden, worauf Herr Meister erwidert, dass sowohl in Betriebspausen als auch mit Gleiswechselbetrieb im laufenden Verkehr gebaut werde.

Zum Bauendzustand teilt die Projektleitung mit, das Trogbauwerk bleibe im Aussehen erhalten, werde aber durch neues Material ersetzt. Die Widerlagerwände würden dem Bestand entsprechend nachgebaut, ebenso wie die Geländer der Überbauten. Die Fliesenkunst der Künstlerin Sabine Mohr für die Gestaltung der Widerlagerwand werde von ihr selbst erneuert.

Auf die Frage eines Gasts, warum die Bauzeit so lange sei, entgegnet Herr Meister, dass nicht nur der Verkehrsfluss während der Bauzeit aufrecht erhalten werden müsse (was zu limitierten Zeitfenstern für die Bauarbeiten führe), sondern auch Bauteile erheblicher Größe gefertigt und angeliefert werden müssten. Hinzukomme der Umbau der S-Bahn-Stromschienen und der Oberleitungsanlage für den

Zugbetrieb. In Kombination seien es viele Hindernisse, welche zu erhöhten Zeitaufwand führten. Damit schließt Herr Meister den Vortrag und öffnet die Fragerunde.

Ein Mitglied des Beirats fragt nach der Emmissionsbelastung für die Anwohnenden und der Planung der *DB* in diesem Zusammenhang. Herr Meister entgegnet, es sei geplant, zu jeder Bauphase Lärmprognosen zu erstellen. Hierfür werde betrachtet, wann welches Gerät zum Einsatz komme und welche Lautstärke dadurch zu erwarten sei. Darauf basierend würden Informationen für die Anwohnenden formuliert. Er könne sicher sagen, dass während der Sperrpausen am Gleis auch nachts gearbeitet werde, für diese Zeiträume aber auch aktiv durch die *DB* Ersatzwohnraum angeboten werde.

Ein Mitglied des Beirats möchte wissen, wie denn herauszufinden sei, ob man vom Lärm einer Bauphase betroffen sei, um eventuell eigene Maßnahmen daraus abzuleiten. Herr Meister antwortet, die *DB* werde mit ausreichend zeitlichem Vorlauf informieren. In diesem Zusammenhang würden Postwurfsendungen an Anwohnende verteilt, für alle nicht direkt Betroffenen seien die Flyer dann auch auf der Webseite hinterlegt. Ein konkreter Zeitplan für den gesamten Ablauf der Bauzeit könne jedoch nicht veröffentlicht werden, da es immer zu Veränderungen in den zeitlichen Abläufen kommen könne.

Ein Mitglied des Beirats fragt bezüglich der Baustellensicherung nach der Option von geräuschlosen Warnanlagen und erkundigt sich nach den Auswirkungen der Warnanlagen besonders nachts für die Anwohnenden. Das Projektteam erwidert, dass je nach Situation entschieden werde, wie zu sichern sei, da es im Streckenverlauf der Baustelle eine nicht einsehbare Kurve gebe, wo visuelle Warnungen nicht ausreichen würden. Die akustischen Signale seien nur während aktiver Bauphasen in Verwendung und würden ausgeschaltet, sobald nicht mehr im Gleis gearbeitet werde. Grundsätzlich seien feste Absperrungen mit Warnposten geplant. Die Warnanlagen würden somit punktuell genutzt und da der Einsatz zeitnah bekannt sei, könnten Einschränkungen dadurch rechtzeitig kommuniziert werden. Er werde aber die Anliegen der Anwohnenden mitnehmen und den zuständigen Stellen kommunizieren, so Herr Meister.

Herr Stamm möchte wissen, ob durch den Wegfall der Konstruktionsplattform über der Schanzenstraße ein Einfluss auf die Straßensperrungen zu erwarten sei. Das Projektteam antwortet, dass der Zuschlag für die neue, in der Schanzenstraße plattformlose Planung erst gestern erteilt worden sei. Man könne jedoch davon ausgehen, dass es durch die Arbeiten unter der Brücke und die BE-Fläche in der Straße Sternschanze auch weiterhin Beeinträchtigungen und Sperrungen geben werde.

Auf eine Frage zur Zugänglichkeit des Stadtteils Sternschanze während der Bauarbeiten antwortet das *DB*-Team, die Schanzenstraße werde immer von Norden und Süden für FußgängerInnen und Radfahrende nutzbar sein, während der EM 2024 vom 06.06. bis 15.07. werde auf Grund einer Vorgabe der Stadt Hamburg jedoch zeitweilig ein Einbahnstraßenverkehr für PKW eingerichtet.

Ein Mitglied des Vorstands fragt, in wie weit ein Anspruch auf Mietminderung durch die Beeinträchtigungen während der Bauzeit bestehe. Die Projektleitung antwortet, im Planfeststellungsbeschluss sei festgehalten, dass das Verhältnis zwischen MieterInnen und VermieterInnen nicht Angelegenheit der *DB* sei und somit nur von Seiten der Gebäudeeigentümer ein Entschädigungsanspruch gegenüber dem Vorhabensträger, der *DB*, bestehe. Die Vermieter müssten sich dazu an die *DB* wenden, die bereits in den angrenzenden Häusern und auf der Straße diverse Monitoringsysteme eingerichtet habe, um Emissionen zu dokumentieren. Inwieweit Anspruch geltend gemacht werden könne, entscheide dann der Rechtsweg.

Auf eine Aussage eines Mitglieds des Beirats, es seien schon Schreiben von Vermietenden eingegangen, in denen darauf hingewiesen werde, dass Ansprüche auf Mietminderung direkt bei der *DB* geltend zu machen seien, betont Herr Meister, diese Aussage sei falsch. Grundsätzlich sei es so: die Mietenden wenden sich an die Vermietenden, die Vermietenden ihrerseits an die *DB*, betont auch der Vorstand nochmals.

Ein weiteres Mitglied des Beirats fragt, wie der Ersatzwohnraum für von Lärm betroffene Anwohnende beschaffen sei, da viele von zuhause arbeiten müssten. Herr Meister erwidert, es handle sich um Ersatzwohnraum für die Nacht, nicht um eine Alternative für den Tag, da tagsüber Beeinträchtigungen durch Baulärm rechtlich zu dulden seien. Der Ersatzwohnraum werde voraussichtlich aus Hotelzimmern bestehen. Man versuche, geeignete Räume in der näheren Umgebung anzubieten.

Ein Gastronom möchte wissen, was für die anliegenden Gewerbe- und Gastronomiebetriebe zu erwarten sei, da diese durch die Baumaßnahmen bereits jetzt starke Beeinträchtigungen erlebten. Die Projektleitung antwortet, dass nach einer Lösung gesucht werde und dies mit den Betreibenden direkt ausgehandelt werde.

Ein Gast des Beirats fragt, ob die Parkplätze beim *Mövenpick* Hotel immer erreichbar blieben, was bejaht wird. Die Zufahrts- und Anlieferungsmöglichkeiten für das Hotel sowie die Nutzbarkeit des Wendehammers für Gelenkbusse und Ersatzverkehr des *HVV*s würden immer gewährleistet sein, so das *DB*-Team.

Der Vorstand bedankt sich für die Präsentation und die Gäste verabschieden sich.

TOP 03. Einbahnstraße Schulterblatt: Wie läuft's?

Der Vorstand möchte von den Anwesenden wissen, inwieweit die aktuelle baustellenbedingte Einbahnstraßenführung des Schulterblatts zu einer Beruhigung des Viertels beitragen würde.

Der Vorschlag, dies generell einzuführen, um das Viertel zu entlasten — so der Vorstand — sei vom Landesbetrieb Verkehr (LBV) und der Polizei bislang abgelehnt worden, weil dadurch Rettungswege nicht mehr gewährleistet seien. Die Bezirksversammlung Altona (BV), so der Vorstand weiter, hatte bereits dem Bezirksamt aufgetragen, ein Verkehrskonzept zu entwickeln. Das sei jedoch bis heute nicht erfolgt.

Ein Mitglied des Vorstands schildert seine Einschätzung, dass eine Einbahnstraße keine Lösung darstelle, da der Durchgangsverkehr immer noch — wenn auch einseitig — durch das Schulterblatt führe und somit noch immer eine hohe Belastung für das Viertel mit sich führe.

Dazu ergänzt ein Mitglied des Beirats, dass offensichtlich FußgängerInnen und Radfahrende den gesperrten Teil der Straße (unerlaubterweise) nutzen würden und es damit zu erhöhten Risiken komme. Herr Stamm ergänzt, die Einbahnstraßenregelung habe zwar Vorteile, der einseitiger Verkehr führe jedoch auch dazu, dass sich Verkehrsteilnehmende anders verhielten; wenn es keinen Gegenverkehr gebe, führe dies beispielsweise zu schnellerem Fahren.

Ein Gast fragt, wieso kein Verkehrsknochen (analog zur bestehenden Einrichtung auf der Kreuzung Bartelsstraße/Susannenstraße) als Lösung angedacht werde, worauf der Vorstand entgegnet, dass genau dies eigentlich vom Bezirksamt als Teil des Auftrags der BV zu prüfen sei.

TOP 04. Berichte

Es gibt keine Punkte.

TOP 05. Anliegen von Gästen und Mitgliedern

Weiterhin Probleme mit der Fußgängerquerung per Ampel im Baustellenbereich Schanzenbrücke

Der Punkt hat sich durch die veränderte Verkehrsführung im Baustellenbereich (nun zwei Ampeln für Fußgängerquerung, an beiden Seiten des Baufeldes) erledigt. Die neue Regelung wird allgemein als Verbesserung angesehen.

Antrag an den Verfügungsfonds vom Höllenhunde e.V. für ein Fußballturnier

Der Verein möchte zum zehnjährigen Jubiläum ein „Durcheinander Turnier“ für Schulen und freie Träger veranstalten. Teams mit gemischten Jahrgängen 2015, 2016 und 2017, mit mindestens zwei Kulturen und mindestens zwei weiblichen Teilnehmerinnen seien geplant. Dafür beantragt der Verein finanzielle Unterstützung (unter anderem Kosten für Medaillen, Pokale, SchiedsrichterInnen und weitere Ausgaben) in Höhe von 500€.

Abstimmungsergebnis

Ja: 13 Nein: 0 Enthaltung: 0

Parktaschennutzung durch Außengastronomie und das Lärmgutachten

Ein Mitglied des Beirats fragt nach dem aktuellen Stand bezüglich einer verwaltungsrechtlichen Prüfung der Situation/Legalität der Außengastronomie in Parktaschen. Dazu hatte ein anderes Beiratsmitglied angeboten, sich nach Fachleuten zu erkundigen.

Das besagte Mitglied berichtet, er habe einen renommierten Verwaltungsrechtler aus Bremen, angefragt. Dieser habe zwar geantwortet, dass er sich mit dem Fall beschäftigen werde, jedoch noch keine inhaltliche Expertise formuliert. Diese sei jedoch in Arbeit und man hoffe, dass es im April dazu Neuigkeiten gebe.

TOP 06. Termine

WANN?	WAS?	WO?
10.04., 18 Uhr	Sitzung des ArsW-Ausschusses	Rathaus Altona, Kollegiensaal
24.04., 19.30 Uhr	nächste Beiratssitzung	JesusCenter, Schulterblatt 63

Protokoll vom 20.04.2024
erstellt vom *Standpunkt.Schanze e.V.*