

**Antrag öffentlich**

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung	25.04.2024

**Sternbrücke: Keine weiteren Fakten schaffen!****Dringlicher Antrag der Fraktion DIE LINKE**

Die völlig überdimensionierte Sternbrücke ist dem jahrealten sogenannten Aufweitungsverlangen des Senats geschuldet. Bis heute liegt weder eine Verkehrsprognose geschweige denn eine Verkehrsplanung für die Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee vor. Obwohl der Senat immer wieder beteuert, den motorisierten Individualverkehr (MIV) reduzieren zu wollen (so im Klimaplan oder in der Strategie Mobilitätswende) soll unter der Sternbrücke viel zu viel Platz für den MIV verbleiben.

**Weshalb verzögert der Senat die Vorlage der Verkehrsprognosedaten?**

In der Schriftliche Kleine Anfrage, Bü.-Drs.-Nr. 22/9379 vom 23. September 2022 sagte der Senat: „Die Vergabe der Verkehrsuntersuchung durch die für Verkehr zuständige Behörde steht kurz vor dem Abschluss. Die Prognoseannahmen werden im Rahmen der Erarbeitung in Abstimmung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer festgelegt.“ (Nr. 19). Weiter führte er aus: „Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung werden Ende 2023 erwartet und im Anschluss veröffentlicht.“ (Nr. 21).

Es ist unbegreiflich, wie der Senat an dem Aufweitungsverlangen festhalten kann, wenn er keinen Plan für den Verkehr hat. Befürchtet er, dass mit der Vorlage der Prognoseannahmen die Aufweitung hinfällig wird?

**Irrsinnige Angaben zur Aufteilung des Straßenraums rund um die Sternbrücke**

Ein weiterer Beleg für die Planlosigkeit des Senats sind die Aussagen zu der Aufteilung des Straßenraums. Obwohl die Stresemannstraße rund um die Sternbrücke selten mehr als 20 Meter breit ist, plant der Senat einen Gesamtquerschnitt von 26,50 Metern:

Schriftliche Kleine Anfrage Bü.-Drs.-Nr. 22/518 vom 19. Juni 2020:

*Frage 9: Laut Drs. 22/291, Nr. 2, wurde für die Stresemannstraße ein Gesamtquerschnitt von 26,50 m zugrunde gelegt. Welche Breite wurde jeweils angenommen für*

- die MIV/Lkw-Spur
- die Busspur
- den Fahrradstreifen
- den Gehweg?

*Welche Mindestbreite ist für den motorisierten Verkehr bei Tempo 30 und welche bei Tempo 50 zugrunde zu legen?*

Antwort: Unabhängig von der Geschwindigkeit ist die Mindestbreite für den motorisierten Verkehr (MIV) gemäß der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) einzuhalten. Die Mindestbreite für Fahrstreifen mit Busverkehr beträgt 3,25 m.

Für die Abschätzung eines mindestens notwendigen Gesamtquerschnitts für die Stresemannstraße im Rahmen des Verlangens wurden jeweils 3,00 m für beidseitige Gehwege; jeweils 2,25 m für beidseitige Radfahrstreifen, jeweils 3,25 m für vier Fahrspuren, sowie 3,00 m für eine Bushaltbucht angesetzt. Die endgültige Aufteilung des Verkehrsraums wird im Rahmen der kürzlich beauftragten Verkehrsplanung erarbeitet und in einem Beteiligungsverfahren diskutiert werden.

Anscheinend ist mittlerweile dem Senat klar geworden, dass er bei diesen Breiten für Auto-, Bus-, Fuß- und Radverkehr ganze Häuserzeilen/-blöcke abreißen müsste. Aktuell führt er in der Schriftlichen Kleinen Anfrage der Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE, Bü.-Drs.-Nr. 22/14854 vom 12. April 2024, aus:

*Frage 11: Welche Raumaufteilung zwischen den Verkehrsmitteln (also Fahrstreifen, Busspuren, Radverkehrsanlagen und Fußwege) liegt der erwähnten Planung zugrunde? Bitte die jeweiligen Breiten angeben.*

Antwort:

Aufgrund des frühen Planungsstadiums können noch keine Maßgaben zur Raumaufteilung mit entsprechenden Breiten gemacht werden. Handlungsleitend sind die vom Senat verabschiedete Strategie Mobilitätswende (siehe Drs. 22/13670) und die Verkehrssicherheit. Ziel ist es, den unter der Brücke gewonnen Raum zur Verbesserung der Verkehrsführung und der Verkehrssicherheit für den Fuß-, Rad- und Busverkehr zu nutzen.

### **Steht die Finanzierung des Bundes für die Sternbrücke?**

Bundesverkehrsminister Wissing (FDP) streicht munter Gelder für die Deutsche Bahn (DB). 18 Mrd. € weniger für die Sanierung und den Ausbau/Reaktivierung von Bahnstrecken werden zur Verfügung gestellt. Auch ist derzeit nicht klar, wie viel Gelder für geplante DB-Neubauten noch zur Verfügung stehen.

### **Gefahr größerer Hitze-/Wärmentwicklung durch Fällung der Bäume und durch die (reflektierende) Lärmschutzwand**

Die Klimakrise bringt gerade in dicht bebauten Vierteln wie rund um die Sternbrücke die Gefahr steigender Temperaturen im Sommer mit vermehrten tropischen Nächten mit sich. Durch die Lärmschutzwand ist eine erhöhte Reflexion der Sonneneinstrahlung zu befürchten. Bisher wurde nur unzureichend oder gar nicht dargestellt, wie diesen Gefahren entgegengewirkt werden soll.

### **Mangelhaftes Baustellenmanagement**

In einer sehr gut besuchten Sprechstunde der Bezirksfraktion DIE LINKE Altona am 12. April kritisierten Bürger:innen das mangelhafte Baumanagement der Deutschen Bahn InfraGo AG. Beschwerden der Bürger:innen über zu hohen Baulärm und über die Zeiten der Abrissmaßnahmen (am Wochenende) wurden nicht angemessen oder gar nicht bearbeitet.

**Vor diesem Hintergrund möge die Bezirksversammlung beschließen:**

**Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende wird gemäß § 27 Abs. 1 BezVG aufgefordert,**

- 1. ihre Prognoseannahmen für die Verkehrsuntersuchung umgehend zu veröffentlichen,**
- 2. Gespräche mit der Deutschen Bahn InfraGo AG mit dem Ziel aufzunehmen, dass keine weiteren Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der Sternbrücke vorgenommen werden, solange keine aktuelle Finanzierungszusage des Bundes vorliegt,**

3. die Standorte für die Bausersatzpflanzungen darzustellen und gesondert auszuweisen, wie viele der Pflanzungen und welche Baumarten in der unmittelbaren Umgebung der Sternbrücke erfolgen sollen,
4. welche Maßnahmen zur Vermeidung einer erhöhten Wärmebildung durch die Lärmschutzwand geplant sind und
5. den Beschwerden der Anwohner:innen zu den Baumaßnahmen – insbesondere zum Baulärm - nachzugehen, wenn die Deutsche Bahn InfraGo AG nicht umgehend reagiert.

**Petition:**

Die Bezirksversammlung wird um Zustimmung gebeten.