

Öffentliche Anhörung zur Sternbrücke im Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft
am Freitag, den 29. Oktober 2021 im Rathaus

Stellungnahme Denkmalverein Hamburg e.V.

Kristina Sassenscheidt, Geschäftsführerin des Denkmalvereins Hamburg e.V.

Der Abbruch und Neubau der Sternbrücke hätte desaströse Auswirkungen auf das baukulturelle Erbe von Altona, und zwar auf mehreren Ebenen, und die möchte Ihnen in den kommenden Minuten erläutern.

Hamburg ist eine „Stadt der Brücken“, und die heutige Sternbrücke – so bescheiden sie auch wirken mag – ist **eines der wichtigsten Hamburger Brücken-Denkmäler**:

- Die Sternbrücke dokumentiert wie keine andere Brücke den hohen Stand des deutschen Ingenieurbaus in den 1920er Jahren und galt deswegen schon zur Bauzeit als **„Glanzleistung deutscher Technik“**.
- Sowohl ihr Material, die damals völlig neue Stahlqualität St 48, ist bemerkenswert, als auch ihre besondere **Konstruktion**, von der es in ganz Deutschland nur noch eine Handvoll Beispiele gibt.
- Gleichzeitig ist die Brücke baukünstlerisch bedeutsam, weil nicht nur ihre Konstruktion, sondern auch ihr Baustil sehr modern ist: Im Gegensatz zu Fachwerkträgern wurden hier dominante **„Vollwandträger“** eingesetzt. Das ist „Form follows function“ im besten Sinne, ergänzt um **expressive Backstein-Unterbauten in Klinker**, die ungewöhnlich authentisch erhalten sind.
- Über diese baukulturellen Werte hinaus besitzt die Sternbrücke eine große Bedeutung für unsere Verkehrsgeschichte: Sie ist Teil der historischen „Verbindungsbahn“ zwischen Hauptbahnhof und Altonaer Bahnhof, die Hamburgs erste „Mobilitätswende“ zur Großstadt dokumentiert.
- Davon abgesehen prägt und ordnet die Brücke den umliegenden Stadtraum seit bald 100 Jahren und war deswegen immer wieder **Motiv für Künstlerinnen und Künstler**.

Und das Stichwort Stadtraum leitet mich zum zweiten Thema, dem **Umfeld**:

Die neue Brücke würde massive Kollateralschäden mit sich bringen, denn für ihren Bau sollen nicht nur die expressionistischen Brücken-Unterbauten, sondern **alle sieben angrenzenden Altbauten** abgerissen werden.

Um Ihnen das noch einmal vor Augen zu führen, das sind:

- Max-Brauer-Allee 227
- Max-Brauer-Allee 225
- Stresemannstraße 116
- Max-Brauer-Allee 213, 215
- Stresemannstraße 117
- Max-Brauer-Allee 206

Das bestehende Stadtbild würde damit vollständig zerstört werden. Und ein Großteil der Bauten würde nur dafür abgerissen werden, dass hier die riesige Neubau-Konstruktion „eingeschwenkt“ werden kann.

„Ein Flugzeugträger im Wohngebiet“ titelte Deutschlandfunk Kultur über diese Planung, und das bringt mich zum dritten und letzten Aspekt: Die neue Brücke wäre einfach **viel zu groß**. Während die Ingenieure die heutige Brücke in den 1920er Jahren bewusst kompakt und stadtbildverträglich gestaltet haben, würde der Neubau mit seinen **26 Metern Höhe** den Umgebungsschutz aller umliegenden **Baudenkmäler** „wesentlich beeinträchtigen“. Das betrifft:

- die ehemalige Glasfabrik an der **Eifflerstraße 1** aus dem Jahr 1914
- das **Ensemble Stresemannstraße 109/111 und 113/115** – es stammt noch aus der Erstbebauung und veranschaulicht, wie niedrig die Bebauung an der Stresemannstraße einmal war, bevor die 5stöckigen Gründerzeithäuser daneben entstanden
- das **Ensemble Bei der Johanniskirche 15a, Max-Brauer-Allee 188-198, Wohlers Allee 7-27**, das aus Etagenhäusern aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert besteht, die zeigen, wie hochwertig diese Wohngegend war, bevor der Verkehr anfang, alles zu dominieren.
- Interessant ist übrigens auch, wie die Visualisierung der Deutschen Bahn die neue Brücke **perspektivisch verzerrt** zeigt – auf dem Bild wirkt der Neubau fast so niedrig wie die umliegende Bebauung, dabei ist sie tatsächlich doppelt so hoch.
- Und nicht zuletzt ist da die markante **Kirche St. Johannis**, immerhin Prototyp aller Backsteinkirchen im Hamburger Raum bis zum Ersten Weltkrieg. Ihr Turm würde durch die neue Brücke vollständig verdeckt werden, und die nördliche Blickachse, die seit über 100 Jahren besteht, wäre unwiderruflich zerstört.

Eine solche Verkehrs- und Stadtplanung gehört tief ins 20. Jahrhundert verbannt. Aus der Zeit stammt übrigens auch noch der Bebauungsplan, in dem steht, dass für die Verbreiterung der Stresemannstraße die südliche Gründerzeitzeile abgerissen werden soll. Die aktuelle Brückenplanung steht dieser Vorstellung an Absurdität in nichts nach.

Der Verkehrsausschuss sollte daher gut abwägen, ob er diese völlig überholte Form von Stadtplanung tatsächlich mittragen möchte.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!