



Allgemeine Informationen

Bezirk:	Altona	Ortsteil:	Altona-Altstadt/ -Nord/ Sternschanze
Adressen/ Lage:	Sternbrücke, Ecke Max-Brauer-Allee/ Stresemannstraße (Max-Brauer-Allee 200, 202, 204, 219, 221, Stresemannstraße 114, 119, o. Nr.)		
Bezeichnung:	Ensemble Sternbrücke	Entwurf:	Königliche Eisenbahn-Direktion Altona (Neubau-Bureau); Reichsbahndirektion Altona (Otto Blunck, Umbau 1926) (Ausführung Baugeschäft F. Wehowsky Altona bzw. Louis Eilers Hannover)
Typ:	Brücke einschl. Widerlager/ Gewerbebauten/ Kasematten	Auftraggeber:	Königliche Eisenbahn-Direktion Altona; Reichsbahndirektion Altona (Umbau 1926)
Datierung:	1891/94; 1926 (Erneuerung Überbau/ Umbau)	Literatur:	s. u.

Erläuterungen zur vorliegenden Denkmalbedeutung:

Typ gemäß §4 DschG:	☒ Baudenkmal ☐ Gartendenkmal ☒ Ensemble bzw. Ensemblebestandteil	Ensemble:	Sternbrücke, Anlage bestehend aus Bahnbrücke mit Widerlagern und anschließenden bzw. integrierten Gewerbebauten
Bedeutungs- kriterien:	☒ geschichtliche Bedeutung ☐ künstlerische Bedeutung ☐ wissenschaftliche Bedeutung ☒ charakteristische Eigenheiten des Stadtbildes	Schutzgut- umfang:	Brückenensemble aus Überbau, Stützen, Widerlagern, anschließenden Gewerbebauten und Kasematten Zu einem Denkmal gehören sein Zubehör und seine Ausstattung, soweit sie mit diesem eine Einheit von Denkmalwert bilden.

Erläuterung:

Im Zuge der Neuordnung der Verkehrsanlagen im Altonaer Raum Ende des 19./ Anfang des 20. Jahrhunderts durch die Königliche Eisenbahndirektion Altona wurde nicht nur die Verlegung des Altonaer Bahnhofs nach Norden betrieben, sondern auch die Strecke der bereits 1865/66 eingerichteten Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn neu strukturiert und ausgebaut. Dabei wurde die Strecke im westlichsten Abschnitt teilweise umgelegt und neue Bahnhöfe wie etwa der Bahnhof Holstenstraße (1893) errichtet. Verkehrs- und stadtbaugeschichtlich am bedeutendsten war jedoch die Höherlegung der bis dahin ebenerdig verlaufenden Trasse zwischen dem Bahnhof Altona und dem Bahnhof Klostertor. Mit dieser Maßnahme konnten alle den Verkehrsfluss hemmenden Bahnübergänge beseitigt und damit – gerade für Altona – ein dringend benötigter Beitrag zur Entwicklung der Flächen nördlich der Bahnlinie geleistet werden. Mit der Höherlegung verbanden sich nicht nur Bau eines hohen, mehrgleisigen Bahndammes, sondern auch der Neubau von diversen Brücken im Verlauf der größeren Straßenzüge, mehrheitlich in den Jahren 1893/94, sowohl Konstruktionen in Stahl als auch in Beton mit Verblendmauerwerk. An der grundlegenden Disposition der Strecke hat sich bis heute nur wenig verändert. Fast alle Streckenbauwerke erfuhren über die Jahre, nicht zuletzt aufgrund des erheblich zunehmenden Bahnverkehrs auf der Strecke bauliche Veränderungen - nur in Ausnahmefällen wurde auf eine Ertüchtigung oder Abbrüche verzichtet.

Den **verkehrsreichsten Engpass** im Verlauf dieses Altonaer Teils der Verbindungsbahn stellt der Kreuzungspunkt dar, an dem die Bahn die Max-Brauer-Allee und die Stresemannstraße überführt.

Schon 1865 schnitten sich an dieser Stelle zwei der wichtigsten Durchgangsstraßen Altonas. Noch 1889 wurde hier eine neue Schrankenanlage eingerichtet. Die Weite der Kreuzung, die das Bauwerk quer überführen sollte, erforderte ein besonders langes, am Ende etwa 70m überspannendes Brückenbauwerk – eine Bauaufgabe, die deutlich aus dem übrigen Bauprogramm hervorstach. Die „Straßenunterführung am Stern“ wurde schließlich 1893/94 nach Plänen des Neubau-Büros der Königlichen Eisenbahndirektion Altona (Kaufmann u.a. unter Caesar) als viergleisige, aus nur einem Überbau bestehende Stahlbrücke errichtet. Der von insgesamt acht Stützen getragenen, dreifeldrige Überbau verfügte über drei Hauptträger, von denen die im mittleren Feld als Fachwerkbogenträger, die äußeren als Vollwandträger ausgebildet waren. Die Widerlager besaßen eine dekorative Verblendung mit Ziegel und Naturstein. Zusammen mit dem Brückenbauwerk wurde zu beiden Seiten der Brücke die auch heute noch bestehende, ebenso aufwändig ausgebildete Viaduktstrecke mit Kasematten realisiert - eine der letzten derartigen Strecken im Hamburger Staatsgebiet. Bis heute finden sich elf Kasemattengewölbe westlich, acht östlich der Kreuzung.

Schon nach wenigen Jahren zeigte sich, dass der zunehmende Verkehr und kontinuierlich gewachsene Lasten auf der Brücke eine Verbesserung der Situation an diesem innerstädtischen Nadelöhr erforderlich machte. In den 1920er Jahren war der Verkehr auf 400 Stadt- und 300 Fernbahnzüge angewachsen. Die Reichsbahndirektion Altona entschied sich für einen Umbau der Brücke, der letztlich einem Neubau der wesentlichen Teile (Neubau Überbau, Stützen, Widerlager/Gewichte, Umbau Unterbau) gleichkam: Nach Entwürfen des Baubüros der Bahndirektion, unter der Leitung des renommierten Ingenieurs Otto Blunck (Detaillierung Hoffmeister), wurde 1925/26 das bis heute bestehende Brückenbauwerk errichtet (Läden 1927/28). Die Ausführung des Neubaus erfolgte in Zusammenarbeit mit bzw. durch die beauftragten Firmen Louis Eilers, Hannover (Stahlbau) und dem Altonaer Baugeschäft F. Wehowsky (übrige Arbeiten).

Die Konstruktion der Sternbrücke wurde in der bauzeitlichen Fachliteratur weithin besprochen. Bei der Verkehrsübergabe 1926 wurde die Brücke etwa als „Glanzleistung deutscher Technik“ gewürdigt. Allein der Einbau bei zweigleisig fortlaufendem Bahnverkehr und zugleich äußerst beengter Situation im Straßenraum war bemerkenswert: Die neuen Überbauten wurden in kürzester Zeit vor Ort montiert und mit Verschiebegerüsten und Hubspindeln über den alten Überbau und die Fahrbahn gehoben.

Bei dem Neubau der Sternbrücke handelt es sich um eine für die 1920er Jahre typische Bauform mit einem vor allem technisch aufgefassten, formal einheitlichen und so modern wirkendem Überbau, jedoch auch architektonisch-dekorativen Elementen im Unterbau. Gegenüber dem Vorgängerbauwerk stellte die Brücke eine grundlegend neue Konstruktion dar: Die viergleisige, gelenklose Balkenbrücke wurde nunmehr aus zwei parallel verlaufenden, dreifeldrigen Stahltrogüberbauten für je zwei Gleise gebildet – der nördliche Überbau mit einer Spannweite von 81m (Einzelfeldspannweiten 27m-22m-26m), der südliche mit einer von 67m (15m-34m-18m). Für die Konstruktion aus genieteten Blechträgern wurde erstmals St 48, also Stahl höchster Güte verwendet. Jeder Überbau bestand aus zwei parallelen, zugleich gestaltprägenden Vollwandträgern als Hauptträger (Abstand 8,45m, Stegblechhöhe 2,80m). Ausgesteift wurden diese durch ebenfalls vollwandig ausgebildete, an ihren Enden jedoch etwas ausgestellte Querträger (Abstand 2,00 bzw. 2,12m) mit seitlichen Aussteifungsblechen zum Hauptträger (volle Steghöhe), zwei Längsträgern mittig, je einem Kiesbettträger seitlich sowie in der Untergurtebene verlaufende Windverbände (K-Fachwerk). Seitlich der Hauptträger wurden außerdem Fußgängerwege auf Endkonsolen gelagert. Das Schotterbett der Gleise ruhte auf Buckelplatten.

Im Straßenraum, der unterhalb der Brücke merklich abgesenkt ist, dienen sechs, je nach Lage zwischen ca. 2,50 und ca. 3,50 hohe Pendelstützen als Zwischenaufleger. In mittiger Lage wurden zwei stärkere Stützen (für beide Überbauten zugleich) platziert, außerdem jeweils zwei weitere Stützen nahe den Seiten jedes Überbaus. Erneut handelte es sich um eine zeittypische Konstruktion aus genieteten Blechträgern mit massiven Lagern oben und unten. Der Überbau ruhte zu beiden Seiten des Bahndamms – vermittelt über Stahl-auf-Stahl-Walzaufleger – auf Widerlagern in WiB-Bauweise (Walzträger in Beton). Sowohl die Widerlager als auch die Stützen wurden flachgegründet. Um ein Abheben der Überbauten an ihren Enden zu verhindern, wurden an den Enden der Hauptträger zusätzlich Kontergewichte (rucksackartig, mit Stahlrahmen) angebaut.

Die Widerlager waren zunächst in die bestehenden Kasematten eingebettet. Kurz nach Fertigstellung zwischen 1926 und 1928 wurde jedoch der gesamte Bereich der Kasematten zur Kreuzung hin umgebaut und um Läden, Toiletten und Lagerräume erweitert. Sowohl auf der West- als auch der Ostseite beschränken sich die Ladenbauten nicht nur auf den Bereich unter der Brücke, sondern nehmen – dann als höhere eingeschossige Baukörper – auch anschließend seitlich der Brücke Raum ein. Die Unterbauten wurden ganz im Stil der Zeit als expressiv-moderne, aus dem Material entwickelte Klinkerarchitekturen mit Zierverbänden (im Traufbereich hochkant vermauert), dekorativen Rahmungen und schmiedeeisernen Ausstattungen etwa um die Eingänge gestaltet. Die Läden erhielten großflächig Schaufensterfronten. Bemerkenswert ist insbesondere der dekorative Aufwand bei Toilettenanlage auf der Westseite der Kreuzung (Gitter mit Leuchte und Schriftzug „Männer“ bzw. „Frauen“ oberhalb der Eingänge, Massivholztüren).

Bis heute zeigt sich das Brückenbau in seinem Bestand der 1920er Jahre **ungewöhnlich authentisch erhalten**. Nachbauzeitliche Maßnahmen sind belegt, haben aber nur begrenzt zu Veränderungen des Bestandes geführt. Neben eher oberflächlichen, nutzungsbedingten Veränderungen in den Ladenbereichen ist etwa die Sanierung der Gegengewichte im Bereich der westlichen Widerlager belegt.

Nach wie vor haben sich die wesentlichen konstruktiven Teile der Brücke erhalten, darunter der Stahlüberbau, Stützen und Widerlager. Es überrascht zudem, wie viel signifikante Details sich auch im Bereich der Unterbauten erhalten haben (s.o.). Stärker sind naturgemäß die Eingriffe in die ältere Kasemattenstrecke gewesen. Die gemauerten Segmenttonnengewölbe der Kasematten wurden schon 1925/26 durch Decken in WiB-Bauweise ersetzt. Wiederholt wurden auch Abschnitte vermauert. In den Grundzügen blieb aber auch die Kasemattenstrecke erhalten, was angesichts der geringen Zahl an überlieferten längeren Viaduktstrecken mit Kasematten in Hamburg sehr wohl von Bedeutung ist.

Die in Frage stehende Sternbrücke kann in mehrerlei Hinsicht Bedeutung beanspruchen:

1) Hervorgehoben sei an dieser Stelle zunächst die ingenieurbaugeschichtliche Relevanz der Brückenkonstruktion: Die Sternbrücke dokumentiert den hohen Stand des Ingenieurbaus in Deutschlands in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, hier des Stahlbrückenbaus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg.

Gemessen am erhaltenen Bestand an Bahnbrücken im Hamburger Raum ist die Sternbrücke als ein vergleichsweise altes, weit spannendes und als solches aufwändiges Beispiel einer Vollwandträger-Bahnbrücke anzusprechen. Sie ist sprechender Beleg der auch im Bahnbrückenbau zunehmenden Dominanz der Vollwandträgerbrücken nach Ende des Ersten Weltkriegs. Gegenüber Fachwerkkonstruktionen boten diese trotz der höheren Materialkosten den gerade innerstädtisch ausschlaggebenden Vorteil, Brücken mit vergleichsweise wenigen Pfeilern und geringer Überbauhöhe zu bauen und gleichzeitig ein sowohl technisch wie ästhetisch befriedigendes Ergebnis zu erzielen. Von den vielen Vollwandträgerbahnbrücken, die in Hamburg gebaut wurden, sind heute noch etwas mehr als 100 Brücken erhalten, etwa zehn aus der Zeit zwischen 1918 und 1945. Sofern nicht längst abgebrochen (über 50 des Vollwandträger-Typs allein in den letzten 25 Jahren), haben viele der erhaltenen Brücken über die Zeit Veränderungen erfahren. Typisch ist die Erneuerung der Widerlager, Auflagebänke und der Stützen, z.T. der Geländer. Bei Sichtung des Bestands an Fernbahnbrücken des Vollwandträgertyps stechen nur einzelne exzeptionelle Beispiele aus der Zeit vor Beginn des Zweiten Weltkriegs ins Auge (vgl. Bardua, Brücken). Neben der Sternbrücke hat sich nur die völlig anders geartete Norderelbe-Eisenbahnbrücke und die westliche Brückengruppe am Ferdinandstor (beide ebenfalls für Reichsbahndirektion Altona unter Leitung von Blunck) erhalten.

Die Sternbrücke verfügt darüber hinaus über Charakteristika, die sie aus der Masse der Bahnbrücken der Zeit heraushebt. Hervorzuheben ist neben der bereits oben beschriebenen, aufwändigen Montage die Verwendung des deutlich höherwertigen, neuartigen Baustahls St 48 (nach der Zugfestigkeit: 480N/mm²). Hinter der Entwicklung dieses Stahls standen Anstrengungen der Bauverwaltung der Bahn die Festigkeit des Baustahls zu erhöhen, so höhere Spannweiten zu erzielen und damit zugleich eine höhere Wirtschaftlichkeit im Stahlbau zu erreichen. Diese Bemühungen mündeten 1925 in einen ministeriellen Erlass von Vorschriften für die Anwendung dieser Stahlsorte, welcher erst die Grundlage für die praktische Nutzung des Baustoffs schuf. Die Sternbrücke stellte eines der ersten Bauwerke in diesem neuen Baustoff dar (vgl. auch die Nutzung bei der Norderelbe-Eisenbahnbrücke von 1926/27). Obwohl der Stahl mit Entwicklung weiter optimierter Sorten (St 52) um 1930 an Bedeutung verlor, blieb die Entwicklung ein bedeutender Innovationsschritt im Stahlbau. Die Sternbrücke darf zu den wenigen noch erhaltenen Brückenbauten in St 48 gezählt werden.

Bemerkenswert ist schließlich auch die Verwendung von Gegengewichten gegen das Abheben der Brücke an ihren Enden – eine Lösung, wie sie jenseits der Klapp- und Hubbrückenbaus nur selten Anwendung fand und entsprechend nur in seltenen Fällen überliefert wurde.

2) Desweiteren ist die qualitätvolle Gestalt der Brücke zu würdigen

Die Gestaltung der Unterbauten darf, gemessen an anderen Bauwerken, als überdurchschnittlich aufwändig bezeichnet werden. Insbesondere die Lösung mit Kasematten im Widerlager sucht in dieser Form in Hamburg ihresgleichen.

3) Das Brückenbauwerk prägt und dominiert seit fast hundert Jahren den Stadtraum an der bedeutenden Kreuzung Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee/Wohlers. In einer ansonsten baulich äußerst heterogenen Situation mit zahlreichen Bauten unterschiedlichster Höhe und stilistischer Ausprägung wirkt die Brücke als ordnendes Element. Nicht nur handelt es sich um eine Brücke exponiert gelegene Brücke, das Bauwerk schneidet auch alle Blickachsen und wirkt so zugleich als bedeutende Portalsituation.

Als authentisch erhaltenes, vergleichsweise aufwändig hergestelltes und zugleich seltenes Brückenbauwerk der 1920er Jahre verdient die Sternbrücke als Denkmal erhalten zu werden. In Verbindung mit den zugehörigen älteren Bauteilen des Viadukts von 1893/94 stellt sie ein exponiert gelegenes Zeugnis des verkehrs- und stadtbaugeschichtlich bedeutenden, weiteren Ausbaus des Altonaer Streckenabschnitts der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn in der Zwischenkriegszeit dar. Sie besitzt jedoch vor allem Relevanz als Dokument der Architektur- und Ingenieurbaugeschichte auf dem Gebiet des von den staatlichen Eisenbahndirektionen getragenen Ingenieurbaus des ersten Drittels des 20. Jahrhunderts im weiteren Hamburger Raum, an dieser Stelle als ingenieurbaugeschichtlich bedeutendes Beispiel des innerstädtischen Bahnbrückenbaus der 1920er Jahre auf Grundlage von Vollwandträgerkonstruktionen und unter Verwendung des fortschrittlichen Stahls St 48. Mit ihren expressiv-modern gestalteten Unterbauten, aber auch der ausgesprochen modernen Bauform des

Überbaus ist sie zugleich ein sprechendes Zeugnis der zunehmend vom Modernismus getragenen Architekturentwicklung nach 1918, hier des von der Staatsbahn getragenen Verkehrs- bzw. Ingenieurbaus.

Für die Erhaltung der Sternbrücke sprechen somit (bau-, ingenieurbau-, technik- sowie verkehrs- und stadtbau-) geschichtliche Gründe sowie ihr Beitrag zu den charakteristischen Eigenheiten des Stadtbildes. Ihre Erhaltung liegt im öffentlichen Interesse.