

Michael Rothschuh

Arbeitspapier 2

Zur Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg- Wilhelmsburg zwischen der vorhandenen B4/75 im Westen und der BAB1 im Osten

(Ersatzneubau Wilhelmsburger Reichsstraße)

Inhaltsverzeichnis

1	Zur Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS)	3
1.1	Verkehr auf der Wilhelmsburger Reichsstraße	3
1.2	Status der Wilhelmsburger Reichsstraße	3
1.3	Diskussion zur WRS	5
2	Untersuchung der Deges	8
2.1	Untersuchte Varianten	8
2.2	Ergebnis der Studie	9
2.3	Merkmale der „Vorzugsvariante“ 1	10
3	Wirkung des Fernstraßenprojekts „Verlegung der WRS“ auf den Stadtteil Zielsetzungen der BSU / der DEGES	11
3.1	Wird durch eine Verlegung der WRS städtebaulicher Entwicklungsraum gewonnen?	11
3.1.1	Durchführung der IGS 2013	11
3.1.2	Keine Zerschneidung?	12
3.1.3	6000 neue Wohneinheiten durch Verlegung der WRS?	14
3.2	Lärmschutz	17
3.3	Verkehrssicherheit	18
3.4	Bündelungswirkung?	18
4	Prognosen als Grundlage der Planung	20
5	Perspektiven	21
5.1	Verlegung, Zivilisierung oder Rückbau?	21
5.2	WRS als Teil eines Autobahnnetzes?	22
5.3	Verkehrspolitik statt Strassenausbaupolitik	23
6	Stellungnahme von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. zu dem derzeitigen Stand der Diskussion	23

Die BSU hat unter dem Titel „Fernstraßenplanung im Hamburger Süden“ zwei Projektstudien an die DEGES in Auftrag gegeben:

1. **Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg-Wilhelmsburg zwischen der vorhandenen B4/75 im Westen und der BAB1 im Osten (Ersatzneubau Wilhelmsburger Reichsstraße)**

2. **Hafenquerspange**

Im Folgenden wird zu der ersten Studie Stellung genommen. Da die Projektstudie der DEGES erstmalig am 23.6.2009 zur Verfügung gestellt wurde, musste diese Stellungnahme sehr schnell erarbeitet werden. Sie ist unvollständig und sicherlich an der einen oder anderen Stelle korrekturbedürftig.

Diese Stellungnahme bezieht sich auf

1. **die Projektstudie im Stand von Oktober 2008**, die am 23. Juni 2009 erstmalig als CD zur Verfügung gestellt wurde. Diese enthält folgende Unterlage (soweit technisch möglich, veröffentlicht in http://www.planenimdialog.com/Behoerdenmaterial/beh_material.htm)
 1. Erläuterungsbericht,
 2. Steckbriefe, Varianten,
 3. Verkehrsqualitäten
 4. Übersichtslagepläne
 5. Übersichtshöhenpläne
 6. Regelquerschnitte
 7. Bauwerksskizzen
 8. Kosten
 9. Schalltechnische Untersuchung
 10. Realisierungsablauf,
2. **die Präsentation der Projektstudie vom 18.2.2009** sowie die dort vorfindliche Zielbenennung (www.hamburg.de/verkehrsplanung/1389930/fernstrassenplanung.html) und
3. mündlich durch die DEGES vorgetragene Ergänzungen dazu in einer **Präsentation am 15.6.2009**, für die es allerdings weder ein Protokoll noch eine Hinterlegung als Datei oder Papier gibt.

Der Persönliche Referent der Senatorin hat in einem Anschreiben zu der CD darauf hingewiesen, dass die Studie vom Oktober 2008 in wesentlichen Punkten überholt sei (Regelquerschnitt, Klassifizierung). Eine Überarbeitung der Studie oder Auflistung der Änderungen liegt aber nicht vor.

Ebenso fehlen u.a. die Planungsgrundlagen, wie sie in S. 6 des Erläuterungsberichts aufgeführt sind:

- Verkehrliche Untersuchung alternativer Linienführung einer A 252“ von SSP Consult
- Grundlage für einen Anschluss der Hafenquerspange an die neue Fernstraße: Masuch & Olbrisch (Ergänzende Linienuntersuchung der Hafenquerspange, Februar 2008) und von der ARGE Parsons Brinckerhoff, Spiekermann, IMS (A 252 Hafenquerspange, Januar 2008) vor.
- „Die Planungen der Bahnanlagen sind basierend auf den Vorgaben von HPA (Hamburg Port Authority) / DB AG auf Grundlage von IVL-Plänen sowie einer Voruntersuchung zu dem geplanten Überwurfungsbauwerk (aus TEN-Studie, Ingenieurgemeinschaft TEN-Studie Hamburger Hafenbahn, 2002) erstellt worden.
- Zu den Vorhaben Internationale Bauausstellung (IBA) und Internationale Gartenschau (IGS) : die Vorentwürfe der Bebauungspläne Nr. 89, 90 91 und 92.
- Alternativvarianten zum Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75) auf Regelquerschnitt 20m bzw. 28m. Dafür Querschnittszeichnungen sowie Kostenberechnungen nach AKS auf Basis eines Fiktiventwurfes der Freien und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer vor (AKS RQ 20 Stand 22.09.08 / RQ 28 Stand: 25.09.08).“

1 ZUR WILHELMSBURGER REICHSTRASSE (WRS)

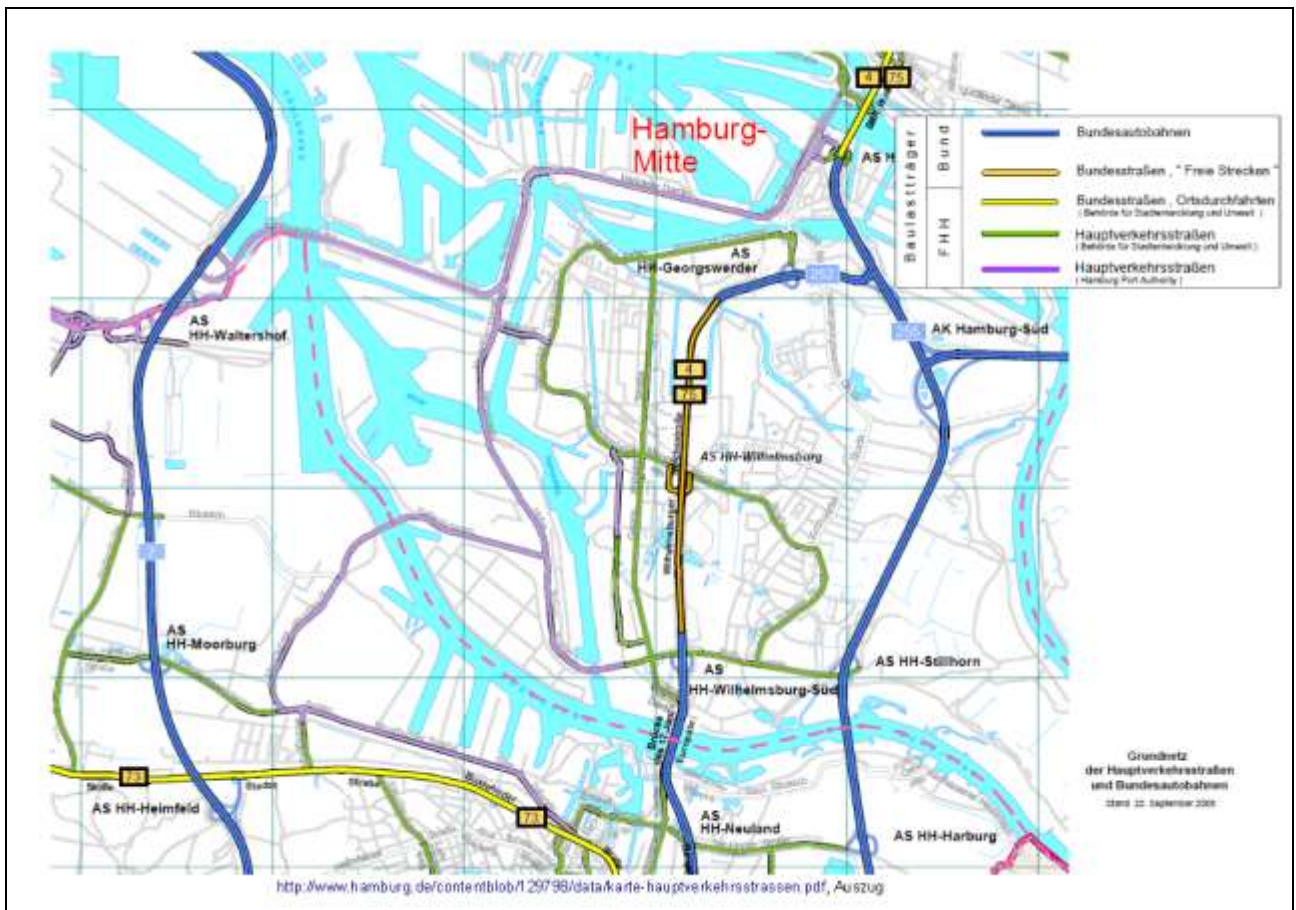
Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist nicht, wie ihr Name vermuten lässt, im Deutschen Reich gebaut worden, sondern 1951 fertig und, wie es heißt, auf Wunsch des damaligen Ersten Bürgermeisters Brauer „Reichsstraße“ genannt worden. Sie war als Verbindung von und nach Wilhelmsburg sowie als Verbindung zwischen der Hamburger Innenstadt und Harburg vorgesehen. In Harburg ging die Wilhelmsburger Reichsstraße seit den 1980er Jahren in eine Stadtautobahn A253 über, die ursprünglich auch fortgesetzt werden sollte über einen Ausbau der Bremer Straße bis hin zur Bremer Autobahn. Mit dem Autobahnnetz verknüpft wurde die WRS Anfang der 1990er Jahre, als die Veddeler Wohngebiete von der durch sie laufenden B4/75 befreit werden sollten und der Verkehr auf die Zufahrtsautobahn zur A1, die 255 sowie ein neu gebautes Autobahnstück A252 bis Georgswerder verlegt wurde. Fortan erschien die WRS als „Zwischenstück“ zwischen zwei Autobahnen A252 und A253.

1.1 VERKEHR AUF DER WILHELMSBURGER REICHSTRASSE

Es fehlt eine Verkehrsuntersuchung der WRS, bei der die verschiedenen Verkehrsarten und -ströme quantitativ und kausal (warum wird die WRS genutzt?) erfasst sind, insb.:

- Wilhelmsburger Ziel- und Quellverkehr für Berufs- und Freizeitfahrten.
- Wirtschaftsverkehr von und nach Wilhelmsburg
- Durchfahrtverkehr (PKW und LKW) Hamburg-Innenstadt – Harburg
- Abkürzungsverkehr Hamburg-Innenstadt – Bremer Autobahn A1 insbesondere für LKW, die auf diesem Weg Maut und km sparen können
- Hafenbezogener Verkehr, insb. von Containern

1.2 STATUS DER WILHELMSBURGER REICHSTRASSE



In Bezug auf die Zuständigkeiten und damit institutionellen Interessen gibt es in Wilhelmsburg es fünf

Typen von Straßen:

- Bezirksstraßen (ohne Farbe)
- Hauptverkehrsstraßen, für die die BSU zuständig ist (grün)
- Hauptverkehrsstraßen, für die die HPA zuständig ist (lila)
- Bundesautobahnen (A1, A252, A253, A255), für die der Bund zuständig ist
- Die WRS, für die als Bundesfernstraße auch der Bund zuständig ist.

Aber auf allen diesen Straßen fahren Kleinwagen ebenso wie riesige Containerlaster, Berufspendler wie Hafenverkehre, Ausflügler und Fernreisende. Die Zuständigkeiten, die immer mit Finanzierungsregeln verbunden sind, machen eine Gesamtplanung schwer. Und bisher hat eine solche für die Elbinsel auch noch nie stattgefunden.

Die Unterschiede zwischen einer Bundesstraße als Ortsdurchfahrt und einer so genannten „freien Strecke“ sind beträchtlich:

Bundesstraße – „Freie Strecken“, z.B. Wilhelmsburger Reichsstrasse (B4/75)	Bundesstraße als Ortsdurchfahrt (z.B. B73 Harburg)
Anbaufrei, Abstand zu Gebäuden	Gebäude am Straßenrand möglich
Anschlussstellen wie an einer Autobahn mit hohem Flächenbedarf und Abstand zueinander	Ampelkreuzungen und Kreisell
Keine Radwege und Fußwege	Radwege und Fußwege
Normalerweise 80 km/h	Normalerweise 50 km/h
Nur ausnahmsweise Busverkehr	Bushaltestellen, Busverkehr
Bei Neu- und Ausbau: Lärmschutzwände, wenn Wohngebäude u.a.in der Nähe	In Ausnahmen Lärmschutzwände
FStG §1 (1) Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. In der geschlossenen Ortslage (§ 5 Abs. 4) gehören zum zusammenhängenden Verkehrsnetz die zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs notwendigen Straßen. (2) Sie gliedern sich in 1. Bundesautobahnen, 2. Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten. (3) Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind. Sie sollen getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben.	FStG §5 (4) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirkes, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend
Finanziert durch Bunderepublik Deutschland „Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, soweit nicht...“(FStrG)	Finanziert durch Hansestadt Hamburg „Die Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen.“(FStrG)

Es ist verständlich, dass Hamburg aus finanziellen Gründen zurückhaltend ist bei einer möglichen Umwandlung einer „freien Strecke“ zu einer Bundesstraße als Durchfahrtstraße oder zu einer städti-

schen Hauptverkehrsstraße. Hamburg gewönne damit aber Gestaltungsfreiheit insbesondere für eine Innenentwicklung der Stadt, wie sie z.B. vom Räumlichen Leitbild angestrebt ist.

1.3 DISKUSSION ZUR WRS

Die WRS ist für Wilhelmsburg zweifellos ein Ärgernis.

Zum einen führt die einzige nördliche Anschlussstelle Georgswerder zu sehr viel Umwegverkehr insbesondere von schweren Lastfahrzeugen aus den Gewerbegebieten und aus dem Hafen über die dicht und besonders von kinderreichen Familien bewohnte Harburger Chaussee. Wegen des Autobahncharakters erfordern zusätzliche Anschlussstellen aber so viel Raum, dass weitere Anschlussstellen schwierig zu realisieren sind.

Vor allem aber zerschneidet und verlärmst diese Schnellstraße den Stadtteil. Dabei ist die WRS überwiegend vom Durchgangsverkehr geprägt, der mit Wilhelmsburg nichts zu tun hat und für den es 2km weiter östlich bereits eine äußerst verkehrsreiche Autobahn gibt.

Ärgerlich ist auch die Lage des Rathauses mitten in einer Ausfahrt. Allerdings war das Rathaus immer ein isoliertes Gebäude, nur fiktiv so etwas wie eine Mitte. Zur Entwicklung eines städtischen Raumes um das Rathaus gab es lediglich vage Entwürfe¹.

Deshalb gibt es jedenfalls seit einem Aufsehen erregenden Vortrag von Fred Niemann am 2. August 2001 im Bürgerhaus "Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße" eine intensive Diskussion. Die Veranstaltung war der Auftakt für eine Bearbeitung in der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2001/2002, wie sie sich im Weißbuch niederschlägt.

Als Vision wird dort formuliert:

- „Containerlager auf potentiell hochwertigen Flächen für Wohnungsbau werden verlegt.
- Wohnunverträgliches Gewerbe mit Explosions- und Feuergefahr, Geruchs- und Lärmbelastigung wird auf geeignete Ersatzflächen umgesiedelt.
- Der Wilhelmsburger Hafенrand, die Ufer im Norden, Westen und Süden der Insel und die Mitte (nach Verlegung der Reichsstraße) werden wieder freigegeben für hochwertige urbane Nutzungen wie attraktiven Wohnungsbau mit Wohnumfeldverbesserungen, für Freizeit, Erholung, viel Grün und für wohnverträgliches Gewerbe.“ (Weißbuch, S.9)

Genau dieses aber ist nicht passiert, sondern im Gegenteil: Projekte wie das Wohnen am oder auf dem Spreehafen, Mischung von Wohnen und Arbeit am Reihersteig, Wohnen am Veringkanal wurden aufgegeben, neue Logistikflächen (z.B. Obergeorgswerder) und lärmende Betriebe (z.B. Containerreparatur direkt gegenüber dem Krankenhaus) angesiedelt. Wilhelmsburg wirkt heute in weiten Bereichen wie ein Containergebirge.

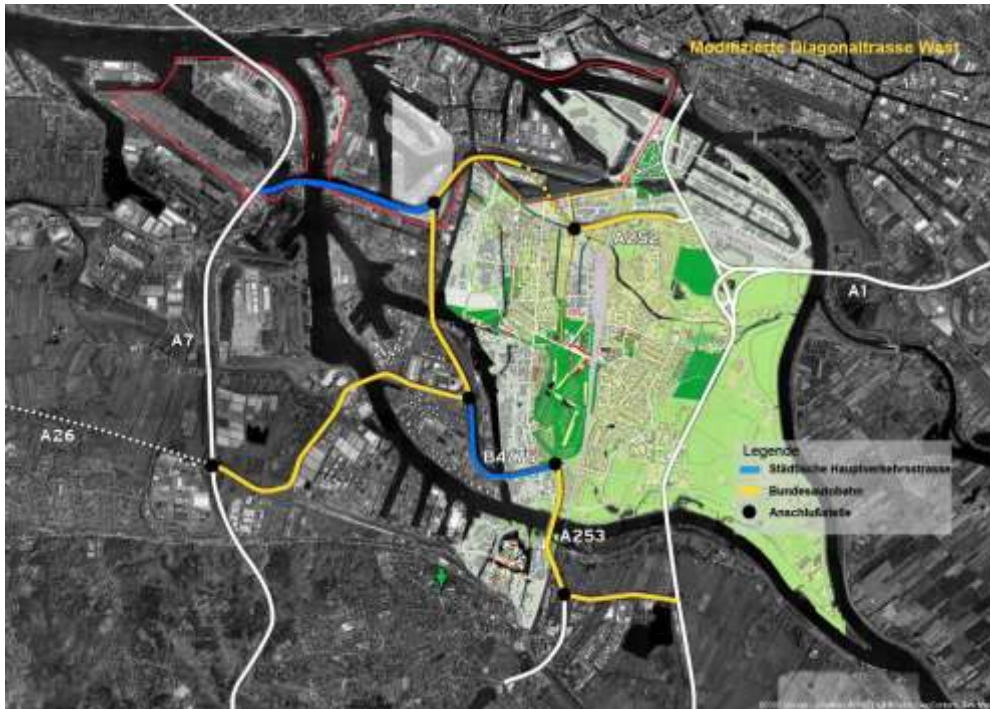
Im IBA Labor Hafen-Logistik-Stadt am 23. und 24. November 2007 gab es dann eine neue Diskussion, bei der die Wilhelmsburger Reichsstraße eine wesentliche Rolle spielte. In der Schlussdiskussion überraschte der IBA-Berater Prof. Hartmut Topp mit einer kühn erscheinenden Idee:

"Dann liegt das Problem von Wilhelmsburg woanders. Dann liegt es in der Tat auf der Wilhelmsburger Reichstraße. Sie, Herr Maass, haben gesagt, verlegen wir das doch an die Bahn, das alte Bündelungsprinzip der Verkehrsplanung, aber man kann ja auch mal an die andere Seite gucken. ... Das Plädoyer ist doch, dass man für die Alternativen, die auf der Hand liegen und die ja auch schon länger bekannt sind, dass man dafür mal Verkehrsuntersuchungen anstellt und die städtebaulich und landschaftsplanerisch untermauert. Und wenn wir eine Lösung fänden, die Reichsstraße zu verlegen auf die andere Seite, eine Westumgehung, dann kann man sich ja für die Reichsstraße ganz andere Dinge vorstellen. Dann könnte ich mir auch vorstellen, dass sie im Gelände der Internationalen Gartenschau ganz unterbrochen und aufgegeben wird und dass der nördliche Teil ein Stadtboulevard wird, der wertvolle Flächen

¹ Vgl. Pahl-Weber, Elke, 2000: Das Neue Wilhelmsburg, in: Höhns, Ulrike (Hg.): Das ungebaute Hamburg, Hamburg (Junius) S.174-179

beidseits dieser Straße erschließt.“²

Aufgenommen wurde dieser Ball vom IBA-Hamburg-Geschäftsführer Uli Hellweg in der Veranstaltung der Architektenkammer am 17.1.2008, in der Staatsrat Fuchs von der BSU sowie Hartmut Wegener von der ReGe deutlich machten, dass die Nord-Trasse nicht finanzierbar sei. Großes Erstaunen brachte der Vortrag des IBA-Chefs, in dem er eine modifizierte Diagonaltrasse West vorschlug und die Reichsstraße im Süden ganz schließen und im Norden zu einem Boulevard hin zum Spreehafen machen wollte.



Hellwegs städtebauliche Bewertung listete überwiegend Vorteile auf:

„Vorteile

- *Minderung der Verkehrs- und Lärmbelastung in Wilhelmsburg*
- *Minderung der Barrierewirkung im nördlichen Wilhelmsburg und in der Wilhelmsburger Mitte*
- *Umgestaltung Reichsstraße zum städtischen Boulevard*
- *Erschließung erheblicher Entwicklungspotentiale für den Sprung über die Elbe*
- *Erhebliche Aufwertung des neuen Wilhelmsburger Stadtparks (IGS)*

Nachteile:

- *Optische Präsenz im Hafensbereich westlich und z.T. nördlich des Reiherstiegs"*

Die **neue schwarz-grüne Koalition** hat in ihrem Vertrag April 2008 versucht, auf diesen Vorarbeiten aufzubauen und verschiedene Positionen nebeneinander zu erwähnen. Sie hat ein schnelles Lösungskonzept zugesagt, das jedenfalls 2008 vorliegen sollte. Hierbei griff sie die Reichsstraße auf und sah dabei zwei Möglichkeiten: **Verlagerung oder Rückbau.**

Eine Diagonaltrasse West, wie sie die IBA vorschlug, bedeutete erhebliche Probleme, weil sie als Autobahn geplant war. Denn sie hätte drei Wasserquerungen erfordert: an der bisherigen je eine Hochbrücke zum Kattwyk, über der Rethe (eine Hub-/Klappbrücke ist in Deutschland anders als z.B. in Holland bei einer Autobahn nicht möglich) sowie über/ unter dem Spreehafen. Zudem wären auch die Autobahnabfahrten an der Hohen Schaar und in Steinwerder äußerst schwer zu realisieren.

² IBA-Hafen-Labor-Stadt, S. 142

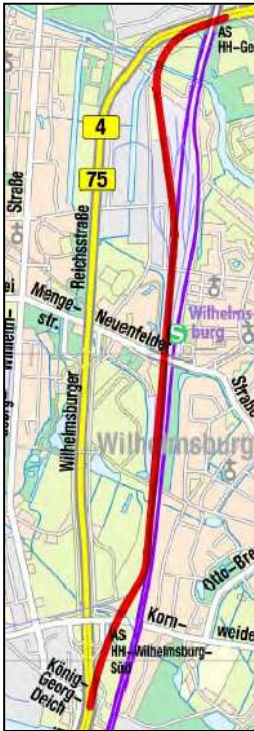
www.ibahamburg.de/bilder_dokumente/dokumente/publikationen/stadt_logistik_m_cover_90dpi.pdf

Dieses dürfte mit ein Grund sein, weshalb die Diagonaltrasse West der DEGES, die nun anstelle der ReGe die Planung übernehmen sollte, nicht ernsthaft vorgegeben wurde. Aber auch der DEGES wurde aufgetragen, dass sie die **Alternativen** Rückbau oder Verlagerung prüfen sollte, was in eher kursorischer Weise auch in der nunmehr zur Einsicht gegebenen Studie erfolgt ist

2 UNTERSUCHUNG DER DEGES

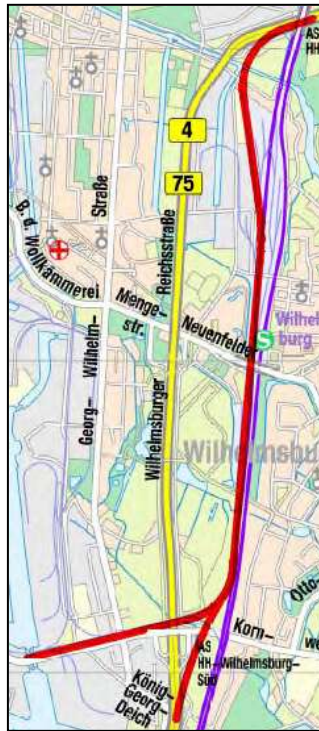
2.1 UNTERSUCHTE VARIANTEN

Variante 1:



Verlegung der WRS parallel zur Bahn

Variante 1A



Verlegung der WRS parallel zur Bahn mit Anschluss einer Hafenspanne in Wilhelmsburg-Süd (das ist die „Diagonaltrasse Ost“)

Variante 1B



Verlegung der WRS parallel zur Bahn mit Anschluss einer Hafenspanne in Wilhelmsburg-Nord („Nordtrasse“)

Variante 2: Anschluss der A253 von Süden an die A1 über einen Bogen in Höhe Kornweide



Dieses würde zu einem Rückbau der WRS führen.

Variante 2A: Anschluss der A253 an die A1 mit Anschluss einer Hafenspanne in Wilhelmsburg-Süd



Dieses würde zu einem Rückbau der WRS führen.

Bereits in den ersten Absätzen der Studie legen sich die Autoren darauf fest, dass „auch in Zukunft

eine leistungsfähige, die A1 und A7 entlastende B4/75 notwendig (sei), um die prognostizierten Verkehrsmengen sicher aufzunehmen“. Damit wird von den Autoren im Grunde von vornherein die Variante 2 oder eine vergleichbare Lösung ausgeschlossen.

In einer Bewertungs-Matrix (vgl. Unterlage 2, Seite 8) werden die Varianten gegenüber gestellt. Es wird erwartungsgemäß die Variante 1 gewählt, wobei die Anschluss-Varianten für die Hafenerquer-spanne 1B und 1A relativ ähnlich bewertet werden (kleiner Vorsprung für 1B).

In der Studie werden zudem zwei Alternativvarianten auf der Basis eines „Fiktiventwurfs“ aufgeführt und für einen Kostenvergleich herangezogen: ein Ausbau der jetzigen WRS auf einen Regelquer-schnitt von 20m und von 28m.

Keine der Varianten bezieht sich auf die schließlich im März 2009 von der Senatorin favorisierte Va-riante, nach der die geplante A26 bis zur A1 durchgebunden werden und die WRS kreuzen soll mit einer eingeschränkten Verknüpfung zwischen der verlängerten A26 und der WRS. Eine solche Vor-stellung wird in der Studie auch nicht in Erwägung gezogen.

2.2 ERGEBNIS DER STUDIE

Die DEGES fasst ihr Ergebnis folgendermaßen zusammen:

„Die Wilhelmsburger Reichstraße befindet sich als anbaufreie, vierstreifige Bundesstraße in der Baulast des Bundes. Als Zu- und Abfahrten dienen die Anschlussstellen Wilhelmsburg-Süd und Wilhelmsburg-Mitte.

Sie ist keine Ortsdurchfahrt und erfüllt als Bundesfernstraße mit getrennten Richtungsfahr-bahnen nach § 1 Abs. (3) FStrG alle Merkmale einer Bundesautobahn.

Nur eine Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße B4/75 als Bundesautobahn A 253 er-füllt alle Zielsetzungen optimal und steht mit einer Investitionssumme von 65 Mio. EURO in einem günstigen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen.

Die mögliche Bündelung mit der Bahn stellt eine ideale Vorraussetzung dar um Lärmemissio-nen deutlich zu reduzieren und Raum zu schaffen für eine positive städtebauliche Entwicklung. Darüber hinaus gewährleistet ein moderner Querschnitt RQ 31 ein hohes Maß an Verkehrssi-cherheit.“ (Erläuterungsbericht, S. 41).

In der Präsentation vom 18.2.2009 heißt es abweichend davon: *„Die B4/75 soll als vierspurige Bun-desstraße mit Standstreifen (RQ28) verlegt werden. In den mit dem BMVBS geführten Gesprächen war ausschließlich von einer Verlegung als Bundesstraße die Rede“.*

Es ist aber nicht zu erkennen, was sich durch eine Reduzierung des Regelquerschnitts von 31m auf 28m oder den Verzicht auf den Begriff Autobahn an der Rechtslage §1(3) FStrG, wie sie von der DEGES beschrieben ist, ändern könnte.

2.3 MERKMALE DER „Vorzugsvariante“ 1

Anschlussstellen	Wilhelmsburg Süd: Anschluss zur Kornweide (östlich und westlich), bei Variante 1A Autobahndreieck mit der Hafenuerspange sowie Anschlussstelle zur Kornweide (östlich und westlich) Wilhelmsburg Mitte: verlegt auf die Höhe der Rotenhäuser Straße; diese soll bis zur verlegten WRS verlängert werden und gilt als Zu- und Ausfahrtstraße zur WRS.
Länge	4,6 km
Straßenkategorien nach RIN ³	AS II (Überregionalautobahnen), Bezeichnung Stadtautobahn ⁴
Entwurfsklasse	EKA 3
Entwurfsgeschwindigkeit	≥ 80 km/h
Höhe (vgl. Unterlage 5)	Von der A253 Ausfahrt Wilhelmsburg-Süd aus verläuft die Strecke weitgehend auf gleicher Geländehöhe (2 üNN) wie die Süd-Nord-Eisenbahn. Sie steigt dann 8 üNN für die neue Ausfahrt Hamburg Wilhelmsburg-Mitte, sinkt wieder ab und steigt erneut auf 7,5 üNN zur Überquerung des Ernst-August-Kanals und sinkt zum weitgehend neu zu bauenden Tragbauwerk unter der Eisenbahn.
Brücken	Ein Teil der Brücken über die Bahn könnte beibehalten werden, weil die WRS weitgehend auf dem bisherigen Bahngelände verlaufen soll.
Geschwindigkeit	In der Studie gleich und mehr als 80 km/h; in den mündlichen Präsentationen ist von 80 km/h die Rede
Regelquerschnitt	31m. Normalerweise 4 Fahrstreifen zuzüglich Randstreifen, die auch im Falle von Baumaßnahmen einen Verkehr mit 4 etwas schmaleren Fahrstreifen ermöglichen <i>„Dieser Querschnitt ließe sich...an einen 6-streifigen Querschnitt anpassen, um für zukünftige Entwicklungen, beispielsweise aus einer Hafenuerspange, ausreichend Reserven vorzuhalten“</i> (Unterlage 1, S.28). ⁵
Funktion	u.a. soll die „A253neu „Entlastungsstrecke für die Autobahnen A1 und A7“ sein..
Lärmschutz	Es sollen für 8,3Mio.€ Lärmschutzwände in der Form von 3 bis 6m hohen Lärmschutzwänden errichtet werden. Damit gäbe es aber nachts immer noch Grenzwertüberschreitungen, so dass „optimierte Lärmschutzwände“ für 12Mio.€ und einer Höhe bis 7m als Alternative errechnet werden.

³ Die Klassifizierung wird dargestellt in Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, 2008: Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, RAA, , Köln

⁴ In den Präsentationen vom 18.2. und 15.6. wird diese Bezeichnung nicht mehr verwendet. Es wird aber auch nicht gesagt, welche Entwurfsklasse und Bezeichnung zu verwenden sei.

⁵ In den Präsentationen am 18.2.2009 und 15.6.2009 wird der Regelquerschnitt auf 28m reduziert. Das spricht für eine EKA 2, eine „autobahnähnliche Straße“, die aber nicht unterhalb der Maßgaben einer Stadtautobahn liegt.

3 WIRKUNG DES FERNSTRAßENPROJEKTS „VERLEGUNG DER WRS“ AUF DEN STADTTIL

ZIELSETZUNGEN DER BSU / DER DEGES

Die Studie der DEGES selbst ist sparsam mit der Aussage, welche Ziele verfolgt werden. Nur sehr pauschal wird auf die derzeitigen „Zerschneidungseffekte“ hingewiesen sowie auf „große Entwicklungspotentiale“. Was entwickelt werden soll, wird nicht genannt. Außerdem weist sie noch auf die „Entwicklungsmöglichkeiten für die Internationale Gartenschau und Internationale Bauausstellung im Jahre 2013“ hin. Bei der Zielsetzung sollte man sich daher eher an die Aussagen der BSU halten.

Die BSU nennt auf ihrer Website vier Ziele und hat sie in den Präsentationen näher ausgeführt:

1. Gewinnung von städtebaulichem Entwicklungsraum

- (1) In den Präsentationen sowie gegenüber dem Bund (BMVBS) stand die IBA 2013 im Vordergrund: Für die Durchführung der IGS 2013 sei eine sofortige Verlegung mit einer Fertigstellung bis 2013 notwendig, damit der Lärm der bestehenden WRS nicht die Besucherzahl so reduziert, dass sich die IGS nicht mehr rechnen würde.
- (2) Generell wurde auf die „Zerschneidungswirkung“ der jetzigen WRS hingewiesen, deren Kennzeichen beispielsweise die Lage des Rathauses in einem Anschlussstellen-„Ohr“ ist.
- (3) Man könne neue Flächen für Wohnen – es werden zwischen 5000 und 10000 Wohneinheiten genannt – und zugleich für Gewerbe schaffen.

2. Reduzierung der Lärmbelastung:

Aus zwei Lärmachsen würde eine werden, die man mit Lärmschutz versehen müsste

3. Steigerung der Verkehrssicherheit

4. Bündelung der Verkehrswege

Im Folgenden soll exemplarisch gefragt werden, wie sich diese Ziele in der Projektstudie und den Präsentationen niederschlagen.

3.1 WIRD DURCH EINE VERLEGUNG DER WRS STÄDTEBAULICHER ENTWICKLUNGSRAUM GEWONNEN?

3.1.1 Durchführung der IGS 2013

Die Pläne sind von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der IBA-Hamburg vorangetrieben worden in der Hoffnung, dass 2013 diese Straße bereits neu gebaut und die WRS in der alten Lage jedenfalls im südlichen Teil aufgegeben ist, damit der Lärm der WRS nicht vom Besuch der Internationalen Gartenschau (IGS) abhält und damit die IGS nicht wirtschaftlich betrieben werden könnte⁶,

Angesichts des in der Studie vorgestellten Zeitplans (Unterlage 10) einerseits, dem jetzigen Stand des Projektes andererseits dürfte eine Fertigstellung bis 2013 nicht mehr möglich sein. Davon, dass es bis 2013 voraussichtlich keine neue Trasse geben wird, ging offenbar auch die BSU aus, wenn sie bereits im Dezember 2008 eine ganze Reihe von „temporären Lärmschutzmaßnahmen“ (temporäre Lärmschutzwände, kurzfristige Aufbringung von offenporigem Asphalt auf der bestehenden WRS u.a.⁷) plante.

Es wäre im übrigen auch nicht zu vertreten, dass eine Jahrhundertplanung wegen eines einmaligen halbjährigen Ereignisses übers Knie gebrochen worden wäre.

Da die Fertigstellung bis Anfang 2013 ohnehin nicht zu erwarten ist, erlaubt dies die Erarbeitung eines

⁶ Vgl. Bürgerschafts-Drucksache 19/1754, 19. Wahlperiode 09. 12. 08, S.12

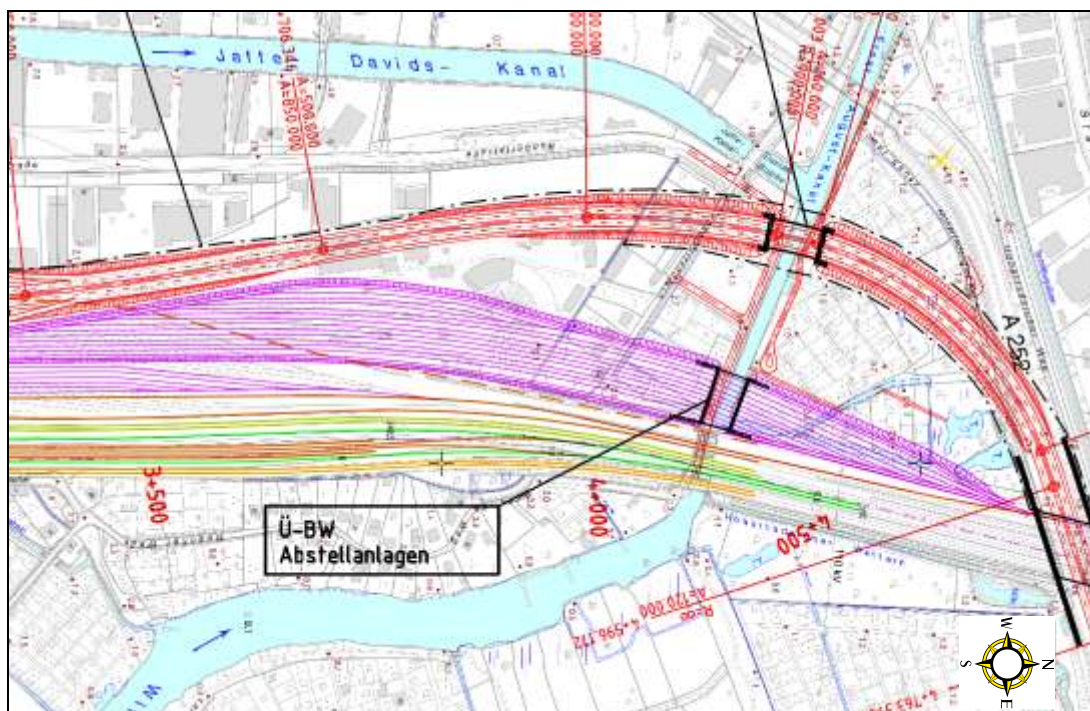
⁷ Bürgerschafts-Drucksache 19/1754, 19. Wahlperiode 09. 12. 08, S.13

integrierten Verkehrskonzeptes, in dem auch die Rolle einer WRS oder einer Nachfolgestraße festgelegt wird. Für die Durchführung der IGS könnte die WRS geschwindigkeitsreduziert und soweit vom Durchfahrtverkehr entlastet werden, dass sie 2013 mit entsprechenden Vorkehrungen auf ebener Erde überquerbar wäre.

3.1.2 Keine Zerschneidung?

Zweifellos verbessern sich die Lagen im künftigen Wilhelmsburger Park sowie am Bürgerhaus und Rathaus erheblich und hier entfällt eine Zerschneidung. Aber es ist die Frage, ob nicht durch die verlegte und erheblich ausgebaute autobahnähnliche Straße an der Bahn neue Zerschneidungen entstehen oder vertieft werden, und das für viele Generationen. Zur Diskussion stelle ich einige Beispiele

3.1.2.1 Grenze zwischen Reiherstiegviertel und Georgswerder/Bahnhofsviertel



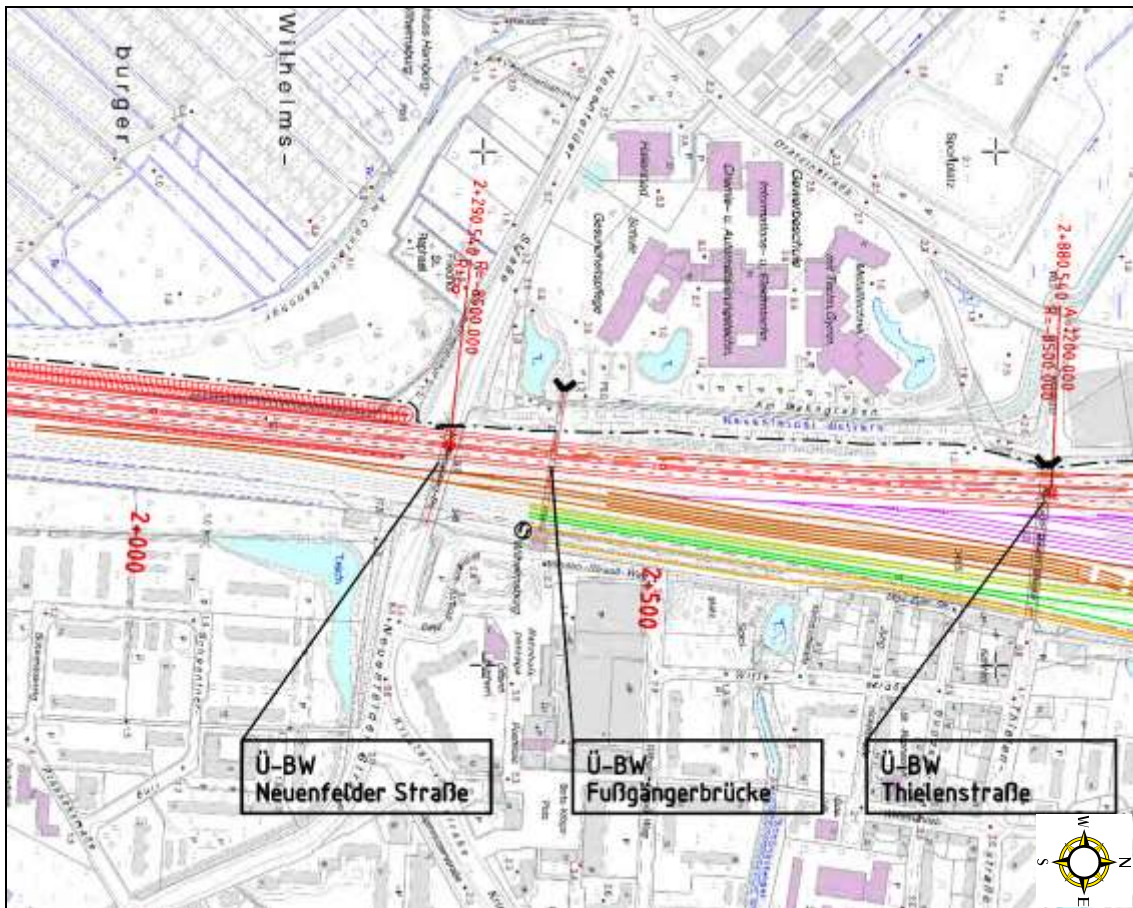
Man stelle sich den Fußweg oder auch Schiffsweg vom Reiherstiegviertel zur Doven Elbe vor: Erst eine 28m breite Autobahnbrücke, dann Gelände ohne wohnende Menschen, dann zwei riesige Eisenbahnbrücken, zunächst für 10 Abstellgleise, dann mit ca. 8 Gleisen Bahnverkehr.

Ohne die Autobahntrasse würden die Abstellgleise – wenn sie nicht zu verhindern sind – wahrscheinlich erst südlich der Doven Elbe abzweigen.

Diese Trennung wiegt umso schwerer, als es sonst zwischen Reiherstiegviertel und Georgswerder nur den Umweg über die Harburger Chaussee gibt.

Georgswerder droht durch eine solche Planung noch mehr als schon jetzt ins Abseits zu geraten.

3.1.2.2 Entsteht eine „neue Mitte“ ?



Von dem geplanten neuen BSU-Gebäude schnell mal auf einen Sprung über die Autobahn und die Bahngleise zum Kaffeetrinken auf dem Berta-Kröger-Platz gehen? Wer wird das tun?

Es ist sehr schwer vorstellbar, dass einerseits der Bereich des Wilhelmsburger S-Bahnhofs und der Berta-Kröger-Platz im Osten, andererseits die Schulen, das geplante BSU Gebäude, das Hallenbad und die von der IBA geplanten Häuser im Westen ausgerechnet durch eine Autobahn zwischen beiden Seiten zusammen wachsen.



Dieses Bild aus der Präsentation der DEGES vom 18.2.2009 sollte deutlich machen, dass die Brücke

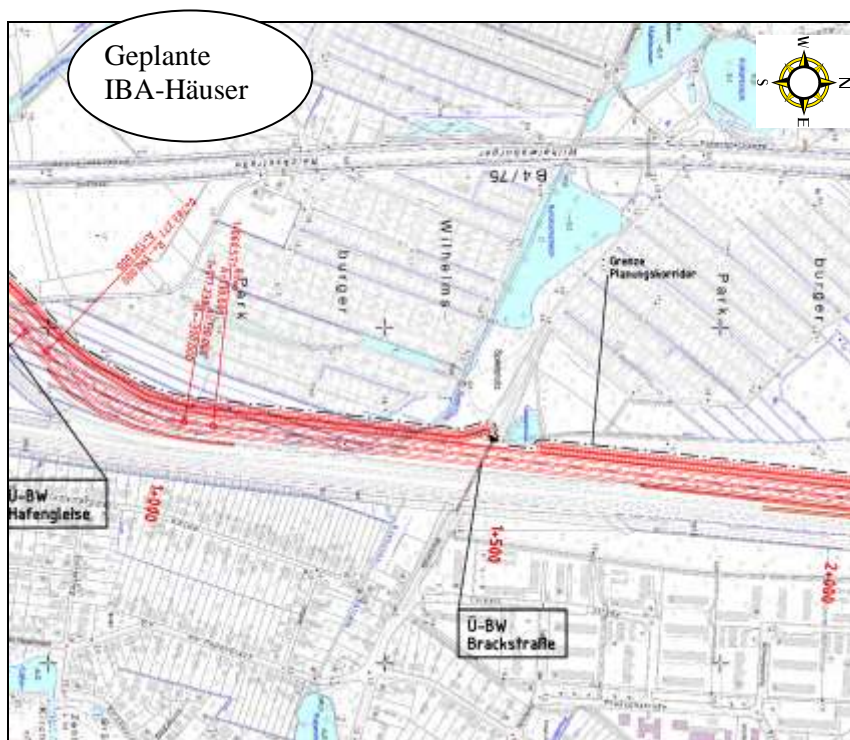
vom S-Bahnhof Wilhelmsburg nicht länger wird und nicht mehr Raum genutzt würde als bisher, nur anders.

Aber es hat zugleich im Publikum deutlich gemacht, dass das jetzige Bahngelände breit ist, viele laute Züge fahren, aber zugleich auch verwahrlost und von der Natur zurück erobert. Es ist ein qualitativ großer Unterschied, ob man über ein solches Bahn-Natur-Gelände geht oder über eine ununterbrochen befahrene Autobahn. Zudem gäbe es bei einem Rückzug der Bahn von den westlichen Gleisen natürlich auch die Möglichkeit, die Schneise um die 30m der Autobahn zu reduzieren und landschaftlich zu gestalten.

Eine Mitte, durchschnitten von einer Autobahn, ist keine Mitte.

Wenn man hier einen Zusammenhang herstellen wollte, müsste man – ähnlich wie bei der A7 in Othmarschen geplant – die gesamte Verkehrsachse mit einem Deckel überbauen, der belebt ist.

3.1.2.3 Ruhe im Park – auf wessen Kosten?



Der Park ist schöner, wenn keine große Straße durch ihn fährt. Für die geplanten IBA-Häuser ist der Fortfall der WRS hinter ihren Grundstücken sicherlich ein Vorteil – wenn nicht auf der südlichen Seite eine Autobahn-Hafenspanne gebaut wird.

Aber für die Menschen östlich der Bahn bedeutet dies ja nicht nur mehr Lärm und mehr Abgase, sondern auch der Park ist dann nur noch über Autobahnbrücken zu erreichen – und das ist qualitativ etwas anderes als Eisenbahnbrücken.

3.1.3 6000 neue Wohneinheiten durch Verlegung der WRS?

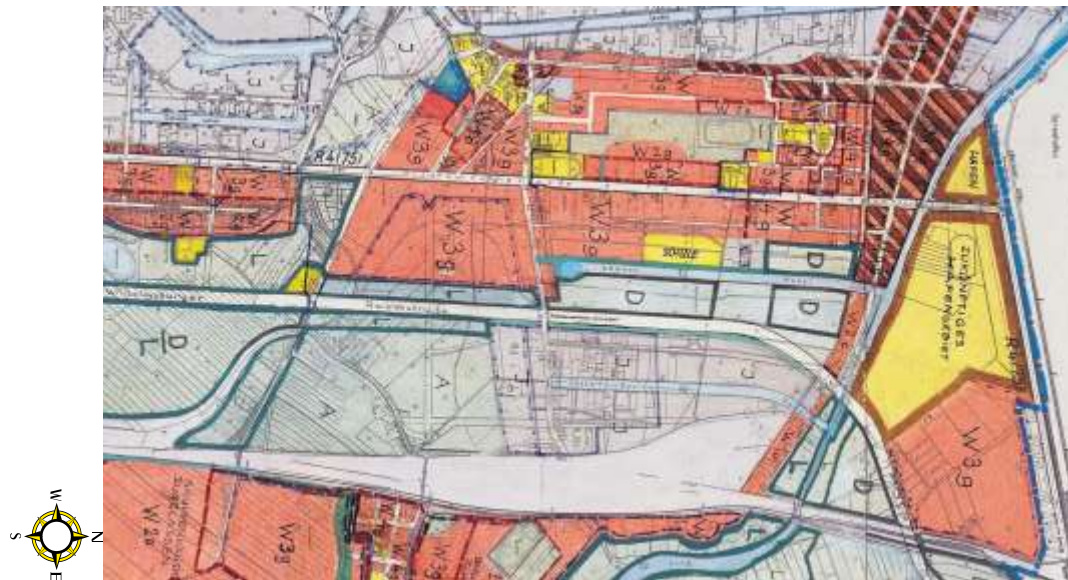
Senatorin Frau Hajduk hat Anfang März 2009 in der Hamburger Bürgerschaft zur möglichen Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße erklärt: „Was können wir hier im geographischen Zentrum Hamburgs für Wohnungsbaupotenzial schaffen, dann kann ich ihnen nur sagen, das ist ein Potenzial, das bis zu 6000 Wohneinheiten ermöglichen könnte. Das ist eine Zahl, an der man nicht vorbei gehen sollte.“ (Aufnahme der Rede)

Auch die IBA hat in einer Reihe von Präsentationen den Bereich zwischen dem Assmannkanal und dem Jaffe-David-Kanal als mögliches Wohngebiet skizziert.

Tatsächlich sind hier aber keine freien Flächen, sondern westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße liegen Kleingärten, östlich Containerlager und andere Gewerbebetriebe. Hat der Senat die Absicht, die Kleingärten und Gewerbegebiete in diesen Bereichen aufzuheben?

Der Flächennutzungsplan und der teilweise immer noch geltende Baustufenplan allerdings sehen das betreffende Gebiet als Raum für Dauerkleingärten und Industrie/ Gewerbe an.

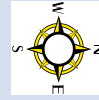
Die Studie selbst spricht jedenfalls im Zusammenhang mit der geplanten Ausfahrt Rotenhäuser Straße (Erläuterungsbericht S.8 und 19) nur von Gewerbegebieten und plant die Ausfahrt gerade vorrangig für eine solche Nutzung.



Der **Baustufenplan 1956** ist heute noch weitgehend Baurecht für dieses Gebiet. Er sieht Dauerkleingärten westlich der WRS vor und Industriegebiet zwischen WRS und dem umfangreichen Bahngelände (damals noch Loksuppen usw.) vor.



Wohnhäuser



Assmannkanal

Kleingärten und Sportplätze
Wilhelmsburger Reichsstraße

Gewerbe, Containerlager

Jaffe-David-Kanal
Gewerbe

Lokschuppen und Gleise
außer Betrieb
Kleine schmucke Wohnsiedlung

Eisenbahn
Dove Elbe

Derzeitige Nutzung: Die WRS hat einerseits Lärmbelastungen für die Kleingärten und Wohngebiete im Westen zur Folge, andererseits ist sie auch eine Trennung zwischen Kleingärten und den derzeit vorherrschenden Containerlagern im Osten.

Die Verlagerung ohne neue Nutzung würde die Kleingärten unmittelbar an die Containerberge angrenzen lassen.



IBA-Blick 2/2008: Vorstellung über eine künftige Nutzung nach Verlegung der WRS

Zwischen den Kanälen Jaffe-David-Kanal und Assmannkanal sollen nach diesen Vorstellungen Wohnungen entstehen. Offenbar geht man von weitgehend geräuschlosem, emissionsfreiem sowie optisch ansprechendem Gewerbe aus, denn ein Kanal zwischen Gewerbe und Wohngebiet ist kein Lärm- und Emissions- und Sichtschutz. Im vergleichbaren Bereich am Veringkanal gab es ähnliche Pläne im IBA-Kontext, die aufgegeben werden mussten.

Eine Entscheidung über eine mögliche neue Lage der Straße kann nur getroffen werden, wenn es gleichzeitig verbindliche städtebauliche Entscheidungen zur Nutzung gibt:

- Will man die gut funktionierenden und in den Stadtteil eingebundenen Kleingärten „Unsere Scholle“ auflösen?
- Gibt die FHH Gewerbegebiete in Wilhelmsburg zugunsten des Wohnungsbaus auf? Bisher sind die Gewerbegebiete eher erweitert und näher an die Wohngebiete heran geführt worden (Obergeorgswerder, Containerbetriebe am Veringkanal gegenüber dem Krankenhaus Groß Sand)

3.2 LÄRMSCHUTZ

Zum Lärmschutz muss tiefer gehend Stellung genommen werden, als es hier geschehen kann. Hier nur einige Anmerkungen:

Begründet wird die Verlegung der WRS mit der „Bündelung von zwei Lärmachsen“. Damit ist gemeint, dass die Lärmachse Bahn und die Lärmachse Reichsstraße zu einer gemeinsamen Lärmachse zusammen geführt werden soll, die mit einem optimalem Lärmschutz versehen würde. Dabei bleibt allerdings offen, wer diesen Lärmschutz, insbesondere östlich zur Bahn, zahlen soll.

Die derzeitige WRS ist sehr lärmend, allerdings würde sie bei einer Verlagerung erheblich näher an die dicht bewohnten Siedlungen östlich der Bahn heran rücken. Viele Bewohner an der Bahn empfinden die Verlegungspläne daher als zynisch nach dem Motto: *„Ihr habt ohnehin schon die Bahn (Fernverkehr, S-Bahn, hoher und wachsender Güterverkehr) zu ertragen, was macht es da noch aus, wenn nun auch noch eine Autobahn-Trasse dazu kommt?“*

Die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 9) untersucht die Lärmbelastung und vergleicht dabei den Gesamtlärm Prognose Nullfall (das bedeutet WRS in der jetzigen Lage) / Prognose Planfall – ohne/ mit Lärmschutz/ mit Lärmschutz optimiert. Ohne dass an dieser Stelle vertieft darauf eingegangen werden kann, ist darauf hinzuweisen, dass erstaunlicherweise anders als bei den Kosten kein Vergleich mit dem „Fiktiventwurf“ für eine WRS in der jetzigen Lage mit einem RQ20 oder RQ28 vorgenommen wird. In dem Fiktiventwurf ist bei der Kostenrechnung (Unterlage 8, S.Excel Tabelle) sind bei einem Ausbau auf 20 bzw, 28m Querschnitt für den Lärmschutz Kosten von 3,1 Mio. Euro eingerechnet.

Außerdem wird nicht berücksichtigt, dass für die jetzige WRS die Aufbringung lärmindernden offenporigen Asphalts bereits im Lärmaktionsplan berücksichtigt wird.

Ein Vergleich hätte stattfinden müssen zwischen der WRS in jetziger Lage **mit** offenporigem Asphalt und dem für den RQ 20 vorgesehenen Lärmschutz einerseits mit einer neu ausgebauten Straße an der Bahn mit den verschiedenen Lärmschutzvarianten. Stattdessen wird der schlechtmöglichste derzeitige Fall in der jetzigen Lage mit dem bestmöglichen künftigen in einer Lage an der Bahn verglichen, was zu den erwarteten Ergebnissen einer in db gemessenen (nicht real erfahrenen) Besserung der Lärmsituation führt.

Die Lärmsituation an einer erheblich störenden Bahntrasse und einer Autobahn unterscheidet sich dadurch grundsätzlich, dass es an einer Autobahn überhaupt **nie mehr Ruhe** gibt.

Lärmschutz ist ein zentrales Problem für Wilhelmsburg. Die Situation ist gekennzeichnet durch:

- unvergleichlich hohe und, abhängig von der Wirtschaftsentwicklung, wachsenden Tag- und Nacht-Lärm durch die Hafengebiete, Güterbahn, S-Bahn, Fern-/Regionalbahn;
- unerträglichen Durchfahrt-Verkehr über die BAB 1, BAB 252, BAB 253 sowie B4/75;
- gesundheitsschädlichen Schwerlastverkehr tags und nachts mitten durch die Wohngebiete;

- weithin Überlagerung von Schallquellen von Hafen, Bahn, Straße und Industrie.

Schutz vor Lärm ist mehr als der Bau von mehr oder weniger hohen Lärmschutzwänden. Der unter dem neuen Senat erarbeitete Hamburger Strategische Lärmaktionsplan hat folgende Prioritäten aufgestellt:

- Vermeidung: Zunächst werden Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen, den Verkehrslärm zu vermeiden. Hier gilt das Motto: Am besten ist der Lärm, der gar nicht erst entsteht.
- Bündelung / Verlagerung: Im nächsten Schritt wird untersucht, ob der nicht vermeidbare Verkehr gebündelt oder in weniger sensible Bereiche verlagert werden kann“
- Die WRS ist eine der wenigen Straßen Hamburgs, bei denen eine grundlegende Neuplanung möglich ist. Es verbietet sich geradezu, den Verkehr entgegen dem Lärmaktionsplan nun gerade in sensiblere Bereiche zu verlagern. Vielmehr gibt es hier die Möglichkeit der „*Verlagerung der durch diese hindurchfahrenden Kraftfahrzeuge auf das übergeordnete Straßennetz.*“ Das wäre die Verlagerung auf die BAB 1/BAB255.

Der Lärmschutz an der östlichen Seite der Bahn muss in jedem Fall erheblich verbessert werden, unabhängig davon, ob die WRS dort als neue autobahnähnliche Straße gebaut wird oder nicht.

3.3 VERKEHRSSICHERHEIT

Die Verkehrssicherheit wird in der Begründung zum Neubau der WRS pauschal hervorgehoben. Es liegen aber bisher keine statistischen Daten oder eine Verkehrsunfallkarte vor, aus der Art, Häufigkeit, Schäden, Ursachen und Unfallschwerpunkte auf den Straßen Wilhelmsburgs hervorgehen. Wenn die behauptete Verkehrsunsicherheit zutrifft, ist ein unmittelbar wirkendes Mittel die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf die stadttüblichen 50 km/h, wie es jetzt auch auf der B73 geschehen ist.

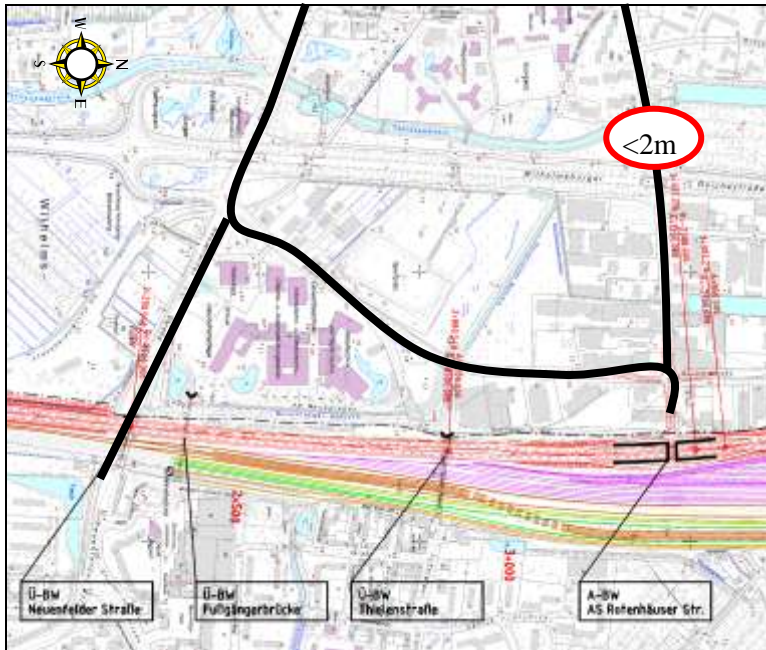
Roland Preuß aus Harburg weist zu Recht darauf hin, dass die Unfallzahlen mit einer Geschwindigkeitserhöhung erheblich ansteigen können. (www.harburgblog.de/?p=330)

3.4 BÜNDELUNGSWIRKUNG?

Eine Bündelung des **Verkehrs** würde stattfinden, wenn der Durchgangsverkehr durch Wilhelmsburg vorrangig auf der dafür vorgesehenen A1/ A255 stattfinden würde.

Das Nebeneinander von Bahntrasse und Straße kann in bestimmten Fällen, z.B. im Überlandverkehr, sinnvoll sein, in dicht bewohnten Gebieten hat es in der Regel eine zweiseitige Wirkung, weil es zwar die Zahl der Zerschneidungen reduziert, ihre Negativ-Qualität aber erhöht. Nicht umsonst hat man sich beispielsweise in der Hamburger Verkehrsplanung von Planungen der 1960er Jahre für Stadtautobahnen verabschiedet, die beispielsweise parallel zur Güter- und S-Bahn von dem Horner Kreisel (Lübecker Autobahn) Richtung Flughafen führen sollten oder parallel zur Hochbahn in Eppendorf vorgesehen waren.

Außerdem hat die Trasse mit einer AS Rotenhäuser Straße zugleich auch eine Entbündelung und Streuung des Verkehrs zur Folge: Wer aus Harburg zum Bürgerhaus will, wird gar nicht mehr über die WRS fahren, sondern über die Georg-Wilhelm-Straße, wer aus den Betrieben bei der Wollkämmerei Richtung A1 fährt, nutzt die Otto-Brenner-Straße oder auch die Georg-Wilhelm-Straße. Aus der Innenstadt kommt man durch die Wohnstraßen in Georgswerder schneller zum Berta-Krüger-Platz als über die WRS.



Die Planung der DEGES sieht die Rotenhäuser Straße als Verbindung zur Autobahn(ähnlichen) Ausfahrt vorbei an Schulen. Bisher gibt es hier an der WRS eine Sperre für Fahrzeuge über 2m Breite. Soll diese aufgegeben werden?

Die Alternative ist die Dratelnstraße – auch eine Straße an Schulen. Und dann liegt der Knoten an der Mengestraße/ Dratelnstraße.: Von der westlichen Mengestraße müssen dort alle, die auf die WRS wollen, links abbiegen, von der WRS alle, die zum Berta-Kröger-Platz wollen, links abbiegen. Ortskundige werden bei der Fahrt von Wilhelmshurg nach Hamburg-Innenstadt oder Harburg die WRS weitgehend meiden und stattdessen über die Georg-Wilhelm-Straße, die Neuenfelder Straße und Kirchdorfer Straße fahren.

Die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße ist offenbar vorwiegend für den Gewerbeverkehr im Bereich Jaffestraße/ Rubbertstraße/ Rotenhäuser Straße konzipiert. Eine solche Autobahnanschlussstelle macht zugleich das Gebiet zur **Ausweitung** von Gewerbe und Spedition höchst attraktiv.

4 PROGNOSEN ALS GRUNDLAGE DER PLANUNG

Die der Studie zugrunde liegenden Darstellungen von SSP Consult liegen der Öffentlichkeit nicht vor. In der Antwort an die Bürgerschaft zu den Prognosen beschränkt sich der Senat neben einem Verweis auf die Bundesverkehrswegeplanung auf die Angabe: „Neben der allgemeinen Strukturdatenentwicklung sind die Hafenenwicklungen in die Analysen und Prognosen eingeflossen“ (Bürgerschaft Hamburg, Drucksache 19/2066, S.3). Daher kann hier nur auf diese Angaben zurück gegriffen werden.

Für die Bundesverkehrswegeplanung wird laut Bundesverkehrsministerium die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, FE-Nr. 96.0857/2005, München (http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1024631/Verkehrsprognose-2025-Kurzfassung.pdf) zugrunde gelegt, die wie alle Prognosen des bis Mitte 2008 dauernden Konjunkturzyklus ein erhebliches Wachstum des Personen- und Güterverkehrs ankündigte.

Diese Prognose geht u.a. von folgenden Voraussetzungen aus:

- Die Pkw-Dichte erhöhe sich.
- Der Modalsplit (Schiene/ Straße/ Wasser) verschlechtere sich zuungunsten des Schienenpersonennahverkehrs.
- Differenziert nach den Verkehrsarten zeige sich die hohe Dynamik des Containerverkehrs, welcher sich bei Aufkommen und Leistung nahezu verdreifachen würde, was einem jährlichen Zuwachs von über 6,5 % p.a. entspräche.
- Verantwortlich für die anhaltende Expansion sei neben der Erweiterung des Pkw-Bestands auch die siedlungsstrukturelle Entwicklung.
- Fahrradfahrten und der Fußwege nähmen um 5,7 % bzw. 7,1 % ab.

Diese Voraussetzungen widersprechen aber den Zielsetzungen der Hamburger Politik, die – gerade mit dem Sprung über die Elbe – der Zersiedlung Einhalt gebieten will, die den ÖPNV beispielsweise mit der S-Bahn nach Stade voran gebracht hat und die den Fahrradverkehr fördern will.

Und sie widerspricht den Realitäten;

- die Prognosen zum angeblich fortwährend steigenden Containerverkehr sind nicht nur an der Finanzkrise zerplatzt;
- die Pkw-Dichte erhöht sich in Hamburg seit Jahren nicht mehr (seit 2001 gleich bleibend),
- Nach den vorliegenden Daten hat sich auch der Verkehr auf den Fernstraßen und der Köhlbrandbrücke bei weitem nicht in der Weise erhöht, wie man es prognostiziert hat. Ja, auf der Köhlbrandbrücke ist er sogar 2008 in der gleichen Größenordnung geblieben wie 2006 und 2007, obwohl 2008 nahezu ganzjährig die Kattwykbrücke gesperrt war.

Verkehrsprognosen haben sich gerade bei Straßen-Großprojekten als völlig unreal erwiesen, wie beispielsweise beim vom Hamburger Senat ausdrücklich als Vorbild für die Hafenuferentwicklung angesehenen Public-Private-Partnership-Projekt Herrentunnel: „In der Planungsphase angegebene Benutzerzahlen haben sich nicht eingestellt. Die zuerst mit täglichen 45.000 Fahrzeugen geschätzte Zahl der Nutzer wurde bereits beim Vertragsabschluss 1999 auf 37.000 korrigiert. In den ersten Monaten nach der Freigabe (August bis Dezember 2005) gab es durchschnittlich nur 21.000 Mautzahler“ 1: <http://www.ivt-verkehrsforschung.de/index.php?in=forschung>. Und 2008 sind es sogar noch weniger geworden: „20 000 bis 20 500 Fahrzeuge rollen täglich hindurch – zu wenig für ein Plus.“ (ln-online, 8.11.2008)

Man kann also nicht einfach das in den Studien genannte Wachstum des Verkehrs unkritisch zugrunde legen, weil es gerade in der Metropolregion Hamburg Möglichkeiten der Logistik-Unternehmen, des Staates, der Wirtschaft und der BürgerInnen gibt, gegen zu steuern – im Interesse einer bürgerfreundlichen Stadtentwicklung, aber auch im eigenen finanziellen Interesse.

5 PERSPEKTIVEN

5.1 VERLEGUNG, ZIVILISIERUNG ODER RÜCKBAU?

Die B4/75 verläuft im Abschnitt der WRS ca. 500m westlich der Bahn und zwischen 1500 und 2700m westlich der BAB1. Sie ist eine der sehr wenigen Bundesstraßen, die anbaufrei gebaut ist und daher im Abschnitt der WRS in der Straßenbaulast des Bundes liegt.

Seit dem Vorschlag der IBA-Hamburg, die B4/75 westlich um Wilhelmsburg herum zu lenken und die Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) im Norden zu einem Boulevard umzubauen und im Süden zu schließen⁸, ist die Frage des Rückbaus der Wilhelmsburger Reichsstraße aktuell. Diese Möglichkeit ist auch ausdrücklich in den Hamburger Koalitionsvertrag aufgenommen worden; dementsprechend wurde der DEGES zunächst der Auftrag erteilt, eine Verbindung zwischen A253 und BAB 1 und den Rückbau der WRS zu untersuchen. Dabei wäre der Durchfahrtverkehr und damit die B4/75 verlegt worden auf die BAB 1/A255.

Dafür gibt es ein gutes und allseits gelobtes Vorbild: bis 1990 verlief die B4/75 durch die Wohnstraße Veddel Brückenstraße weiter zur Wilhelmsburger Reichsstraße. Der Veddel Abschnitt der B4/75 wurde auf die BAB 255 gelegt und damit um die Veddel herum geführt, so dass die hoch belastende Durchfahrtstraße in eine Anliegerstraße umgewandelt werden konnte.

In Fortführung dieses Ansatzes könnte der Durchfahrtverkehr der B4/75 auf der A255/A1 weiter nach Süden geführt werden und dann (z.B. über die Neuländer Straße) mit der A253 verbunden werden. Die A253 könnte entsprechend Harburger Ideen zurückgebaut werden zu einer einfachen Bundesstraße.

Bevor man einen Neubau und gleichzeitige Verlegung um 500m vorschlägt, müsste jedenfalls als Alternative die Verlegung auf die 1500-2700m parallel laufende Autobahn geprüft werden.

Bekanntlich hat auch der Bundesrechnungshof erhebliche Bedenken gegen vom Bund getragene Bundesstraßen, die parallel zu einer Autobahn verlaufen und weist auch darauf hin „*Mangelnde Kapazität einer Autobahn rechtfertigt nicht das Vorhalten einer parallel verlaufenden Bundesstrasse*“⁹.

Parallele Fernstraßen mit der gleichen Aufgabenstellung reduzieren in einer Stadt sowohl die Lebensqualität der Bewohner als auch die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten. Eine Bündelung des Durchfahrtverkehrs entspricht auch den Grundsätzen des Lärmschutzes: „*Ein Mittel zur Reduktion von Verkehrsmengen in Wohngebieten ist die Verlagerung der durch diese hindurchfahrenden Kraftfahrzeuge auf das übergeordnete Straßennetz*“¹⁰.

Es verbliebe für die WRS die Funktionalität für den städtischen Verkehr und den Wilhelmsburger Ziel- und Quellverkehr. Hierfür könnten Regelungen greifen, wie sie im Hamburger Koalitionsvertrag für die B73 in Harburg vorgesehen sind: sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung sowie mittelfristiger Rückbau. Das hieße bei der WRS Umbau zu einer stadtgerechten, nicht-planfreien Straße, dem, was die IBA-Hamburg einen Boulevard nennt. Über deren Lage müsste im Zusammenhang mit der Nutzung des Gebietes entschieden werden.

Erfreulicherweise liefert die Behörde selbst mittlerweile die Zahlen für die Realisierbarkeit einer solchen Möglichkeit ohne den Bau zusätzlicher Autobahnen: Die zusätzliche Kapazität der A1 nördlich der AS Stillhorn wird mit 28 Tausend KfZ/24 Stunden angegeben (Bürgerschafts-Anfrage 9.3.09.). Die WRS befahren derzeit 55 Tausend KFZ pro Tag. 28 Tausend davon könnten also über die A1 im Osten der Wohngebiete die Innenstadt erreichen. 10 bis 15 Tausend (vor allem LKW- und Hafenverkehr) könnten die Wohngebiete im Westen über einen ausgebauten Hafenring umfahren. Die verbleibenden 10 - 15 Tausend Fahrzeuge könnten als Lokalverkehr oder Durchgangsverkehr über eine zur

⁸ Boulevard statt Bollwerk – IBA-Blick 1/2008, http://www.iba-hamburg.de/bilder_dokumente/dokumente/iba_blick/iba_blick_0801.pdf

⁹ Bundesrechnungshof, Hg., 2004: Bundesfernstraßen-Planen, Bauen und Betreiben, 2004, S. 164: Auszüge aus den Bemerkungen 1993 (BT-Drs. 12/5650 v. 17. September 1993)

¹⁰ Strategischer Lärmaktionsplan Hamburg, 2008, S. 29.
www.hamburg.de/contentblob/914000/data/strategischer-lap.pdf

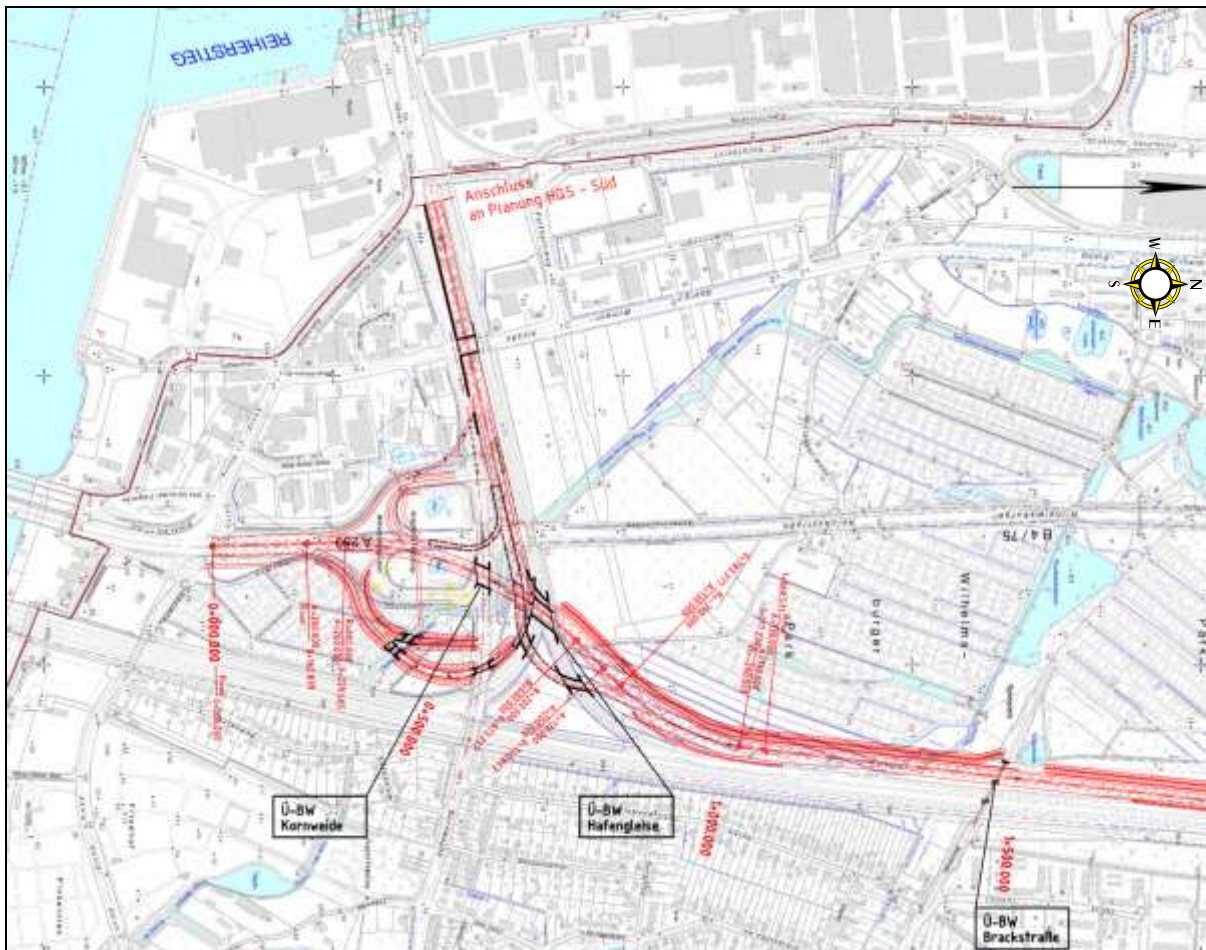
Stadtstraße rückgebaute WRS bewältigt werden.

Die Prüfung dieser Alternative sollte ein Ziel im Beteiligungsgremium am 13. Juli sein.

Das Konzept „Rückbau durch Ringlösung“ ermöglicht völlig neue Chancen für die Wilhelmsburger Mitte: Die jetzige WRS könnte schrittweise zivilisiert werden und wäre schon für die IGS 2013 lärmgemindert und überquerbar. Neue Chancen auch für attraktives Wohnen, verträgliches Kleingewerbe und neue Geschäfte am dann möglichen Boulevard.

Für ein solches innovatives Verkehrs-Konzept, verbunden mit neuen Möglichkeiten für die neue Mitte könnte auch das Tiefensee-Ministerium gewonnen werden. Im Gegensatz zur bisherigen Autobahnfinanzierung der Hamburger Planungsstäbe wird in Berlin schon längst über den Verkehr der Zukunft nachgedacht, und es gibt im Zusammenhang mit der Leipzig Charta und dem Nationalen Stadtentwicklungskonzept zunehmend ein Verständnis von integrierter Stadt- und Verkehrsplanung.

5.2 WRS ALS TEIL EINES AUTOBAHNNETZES?



Nach wie vor ist die Möglichkeit gegeben, dass die WRS bei einem Ausbau nicht nur zur heimlichen Autobahn Hamburg-Bremen wird und zur Ausweichautobahn für die A1 (wie es die DEGES-Studie vorsieht), sondern darüber hinaus auch zu einem Teil einer Ost-West-Autobahn A26, die Hafenuerspange genannt wird (um zu suggerieren, dass sie für den Hafenverkehr geeignet und erbaut sei). Mit der Variante 1A liefert die DEGES die Blaupause dafür..

Im Hamburger Koalitionsvertrag (s.u.) von CDU und den GRÜNEN vom April 2008 ist die Frage von Rückbau und Verlegung der WRS eingebunden in den Gesamtkomplex, der mit „Hafenuerspange“ umrissen wird.

Der Untersuchungsauftrag an die DEGES für die WRS lautete dementsprechend ausdrücklich, dass im Norden bzw. im Süden ein **Autobahndreieck** einzuplanen wäre, damit eine Hafenuerspange als Autobahn im Norden (Georgswerder) oder im Süden (Kornweide) an die neue Autobahn BAB 253 an-

schließen könne.

Frau Senatorin Hajduk hat diesem widersprochen und zunächst am 4.3.2009 in einem Presse-Hintergrundgespräch und sodann in einer öffentlichen Veranstaltung in Wilhelmsburg am 21.4.2009 Untersuchungsergebnisse der DEGES zu einer Ost-West-Autobahn vorgelegt, die diese Befürchtung widerlegen sollen. „Der Trick mit dem Abbiege-Verbot“¹¹ solle die dann neu gebaute Wilhelmsburger Reichsstraße entlasten.

Diese derzeitige Position der Senatorin ist aber möglicherweise für andere politische Entscheidungsträger nur ein Schritt in einem langen und intensiven Prozess bis zu einem möglichen Autobahnbau. Im weiteren Planungsverfahren u.a. mit der Linienbestimmung durch den Bund werden auch alternative Linien und Varianten geprüft und bewertet. Dabei kann die dann nach den Plänen der BSU „autobahnähnlich“ ausgebaute WRS an der Bahn nicht außer Acht gelassen werden. Es spricht vieles dafür – auch gerade aufgrund der in der DEGES-Studie beschriebenen Probleme bei einer Tunnelung der Kornweide –, dass die Diagonaltrasse Ost beim Festhalten am Autobahndogma eine große Rolle spielen würde.

5.3 VERKEHRSPOLITIK STATT STRASSENBAUPOLITIK

Verkehrspolitik müsste darauf gerichtet sein, die Verkehre zu beeinflussen, damit einerseits Mobilität und Transport gesichert werden, dieses aber eingebunden wird in eine Stadtentwicklung zugunsten der hier jetzt und künftig lebenden und arbeitenden Menschen. Deshalb müssen ausgehend von grundlegenden Verkehrsuntersuchungen Modelle erarbeitet werden für den Verkehr auf, von und zur Elbinsel.

Insbesondere muss geprüft werden, wie die WRS zu einer stadtverträglichen Straße entwickelt werden kann. Erst in diesem Zusammenhang können sinnvoll unterschiedliche Lagen der Straße entschieden werden.

Eine Sofortmaßnahme kann die Geschwindigkeitsreduzierung auf normale Stadtverkehrsgeschwindigkeit von 50 km/h sein. Dadurch würden z.B. Lärmschutz und Sicherheit erhöht und zugleich der Abkürzungsverkehr über die WRS Richtung Bremen weniger attraktiv gemacht werden.

Verkehrsplanungsentscheidungen müssen einhergehen mit Flächennutzungsentscheidungen, die festlegen, welche Funktionen die betroffenen Gebiete haben werden.

6 STELLUNGNAHME VON ZUKUNFT ELBINSEL WILHELMSBURG E.V. ZU DEM DERZEITIGEN STAND DER DISKUSSION

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., erweiterter Vorstand (Koordinierungsrunde), Stellungnahme zur Wilhelmsburger Reichsstraße, Beschluss am 2.7.2009

Einleitung

Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist ein Ärgernis, weil hier eine Schnellstraße mit zu einem wesentlichen Teil Durchfahrtverkehr den Stadtteil durchschneidet, parallel zu der 2km weiter östlich gelegenen den Stadtteil bereits hoch belastenden A1.

Deshalb ist es gut, dass die Koalition das Thema „Verlegung oder Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße“ im Koalitionsvertrag aufgegriffen und zugleich eine verkehrliche Entlastung Wilhelmsburgs zugesagt hat.

Die im Weißbuch der Zukunftskonferenz von 2002 dargelegten Vorstellungen zur WRS waren eingebunden in ein Gesamtkonzept: „Der Wilhelmsburger Hafенrand, die Ufer im Norden, Westen und Süden der Insel und die Mitte (nach Verlegung der Reichsstraße) werden wieder freigegeben für hochwertige urbane Nutzungen wie attraktiven Wohnungsbau mit Wohnumfeldverbesserungen, für Freizeit, Erholung, viel Grün und für wohnverträgliches Gewerbe.“

Die tatsächliche Entwicklung hat sich weit von diesen Zielen entfernt. Projekte wie Wohnen am oder auf dem Spreehafen, Mischung von Wohnen und Arbeit am Reiherstieg, Wohnen am Veringkanal wurden aufgegeben,

¹¹ So der Titel im Hamburger Abendblatt, 5.3.09

neue Logistikflächen (z.B. Obergeorgswerder) und lärmende Betriebe (z.B. Containerreparatur direkt gegenüber dem Krankenhaus) angesiedelt.

Die von der Senatorin an die DEGES in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie hat im Oktober 2008 eine Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße als Autobahn A253 an die Bahn vorgeschlagen, die einen Regelquerschnitt (RQ) von 31m haben sollte und auftragsgemäß Vorschläge für ein Autobahndreieck zur „Hafenquerspanne“ im Norden oder Süden unterbreitet. Auf Veranlassung der Senatorin hat die DEGES bei den Powerpoint-Präsentationen seit 18.2.2009 einen Regelquerschnitt von 28m sowie die Beibehaltung der Bezeichnung B4/75 für den Ersatzneubau vorgesehen.

Für Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. sind dies die vorrangigen Ziele bei einer Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur:

- die Entlastung der Wohngebiete insbesondere vom Schwerlastverkehr,
- Schutz vor Lärm und anderen Emissionen,
- Vermeidung von entbehrlichem Güter- und Personenverkehr (z.B. auch Verlagerung von Containerlagern)
- Einklang von angestrebter Flächennutzung und Verkehrsgestaltung
- Keine Benachteiligung der angestammten Bewohnerschaft gegenüber neuen Bewohnern
- Verlagerung des Verkehrs auf relativ umwelt- und stadtschonende Verkehrsträger insbesondere auf dem Wasser und der Schiene,
- Verbesserung der Hinterlandanbindungen des Hafens sowie
- Bündelung des Fernverkehrs auf die bestehenden Autobahnen.

Auf dieser Grundlage nimmt der Verein zu den Planungen der DEGES zur Wilhelmsburger Reichsstraße Stellung:

1. Für die Lösung der Verkehrsprobleme ist eine Autobahn oder autobahnähnliche Bundesstraße entlang der Bahn keine Lösung. Sie führt den Fernverkehr und Schwerlastverkehr mitten durch Wilhelmsburg und belastet die Menschen und die Entwicklung der Elbinsel.
2. Stadtentwicklung und Verkehrsplanung müssen Hand in Hand gehen. Deshalb können Entscheidungen über Verkehrsstrassen und damit auch die WRS nur in einem zeitlichen und inhaltlichen Zusammenhang mit Festlegungen zur Flächennutzung erfolgen: Wenn jetzt im Zusammenhang mit einer Verlagerung der WRS von einem städtebaulichen Entwicklungsraum gesprochen wird oder dem Bau von bis zu 6000 Wohneinheiten, so müsste dies durch eine Entscheidung über den Flächennutzungsplan abgedeckt sein, Gewerbeflächen mit Containerlagern in Wohngebiete umzuwandeln. Die von der DEGES vorgelegten Pläne dagegen sind auf ein „Gewerbegebiet an der Rotenhäuser Straße/ Rubbertstraße“ (Erläuterungsbericht, S.8) zugeschnitten.
3. Über die Lage der WRS – auf der jetzigen Route oder an der Bahn – ist nach Gegenüberstellung unterschiedlicher stadtplanerischer Gestaltungsentwürfe und gleichzeitig mit der Festlegung der Flächennutzungen zu entscheiden.
4. Wenn von Sicherheitsmängeln der WRS die Rede ist, ist als Sofortmaßnahme die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf die stadtüblichen 50km/h festzulegen. Dieses reduziert neben den Unfallgefahren auch die Lärmbelastung und den Abkürzungsverkehr zur und von der Bremer Autobahn.
5. Ernsthaft geprüft werden müssen Vorschläge, wesentliche Teile des Verkehrs, der auf der WRS verläuft, auf die vorhandenen Autobahnen und die Hafenroute zu verlegen und die WRS zu einer Stadtstraße umzuwandeln.
6. Dafür ist vorab ist eine Verkehrsuntersuchung zur WRS vorzulegen: Welcher Verkehr fährt zu welchem Zweck von welchem Ort zu welchem Ziel?

Unterschieden werden muss dabei u.a. in

- Wilhelmsburger Ziel- und Quellverkehr für Berufs- und Freizeitfahrten
- Wirtschaftsverkehr von und nach Wilhelmsburg
- Durchfahrtverkehr (PKW und LKW) Hamburg-Innenstadt – Harburg
- Abkürzungsverkehr Hamburg-Innenstadt – Bremer Autobahn A1 (insbesondere für LKW, die auf diesem Weg Maut und km sparen können
- Hafenbezogener Verkehr, insb. von Containern