

# Michael Rothschuh: Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) –

Stand, Alternativen und Perspektiven nach der Erörterung im Planfeststellungsverfahren,  
Vortrag am 18.7.2012, überarbeitet 14.8.2012

1	Hintergrund der Planung.....	2
1.1	Planungen der DEGES .....	3
1.2	Vorschläge der IBA Hamburg.....	3
1.3	Position der BürgerInnengruppen.....	4
2	Verfahrensstand.....	5
3	Planungsbeteiligte.....	9
3.1	Was ist gemeint, wenn gesagt wird „der Bund hat...“.....	9
3.2	Rolle der privatrechtlichen DEGES .....	9
4	Ist überhaupt ein Neubau oder Ausbau notwendig? .....	11
4.1	Ist ein Neubau/Ausbau notwendig, weil die Straße kaputt ist? .....	11
4.2	Erfordert die Veränderung der Verkehrsbelastung einen Ausbau/Neubau? .....	12
4.3	Ist die WRS ohne Neubau/ Ausbau unsicher? .....	12
4.4	Muss die WRS doppelt so breit werden?.....	13
4.5	Muss die WRS schneller werden? .....	13
4.6	Schlussfolgerung: .....	14
5	Ausbauplanungen Bahn – nur eine „Bahnfolgemaßnahme“?.....	15
5.1	Neue Hauptstrecke über Wilhelmsburg .....	15
5.2	Ausbau Zweigleisigkeit.....	17
5.3	Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg .....	17
5.4	Vorstellbahnhof (Sicherung der Vorstellfunktion).....	17
5.5	Lärmschutz bei der Bahn.....	18
5.6	Schlussfolgerung .....	18
6	Ausbauplanung für die Wilhelmsburger Reichsstraße WRS .....	19
6.1	2018: Hafenuerspanne light?.....	19
6.2	Verkehrsentwicklung auf der WRS und daraus resultierende weitere Straßenplanungen.....	20
7	Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße.....	22
7.1	Ist die Entwicklung von Wohngebieten möglich:.....	22
7.2	Anschlussstelle Rotenhäuser Straße .....	22
8	Sicherheit .....	27
8.1	Wie in Wilhelmsburg der Verkehr „gebündelt“ werden soll.....	27
8.2	Was anderenorts als Standard gilt .....	27
8.3	Was ein Lehrbuch vorsieht bei einer Parallelführung von Bahn und Straße .....	28
8.4	Was bedeutet ein schwerer Unfall an einer Doppeltrasse WRS+Bahn? .....	28
9	Ziele und ihre Erreichbarkeit .....	29
9.1	Leiser?.....	29
9.2	Grüner? .....	29
9.3	Lebenswerter? .....	30
10	Anträge beim Erörterungstermin (Auswahl).....	31

Anhänge:  
Zeitungs Ausschnitte zur Zeitplanung  
Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg Mitte

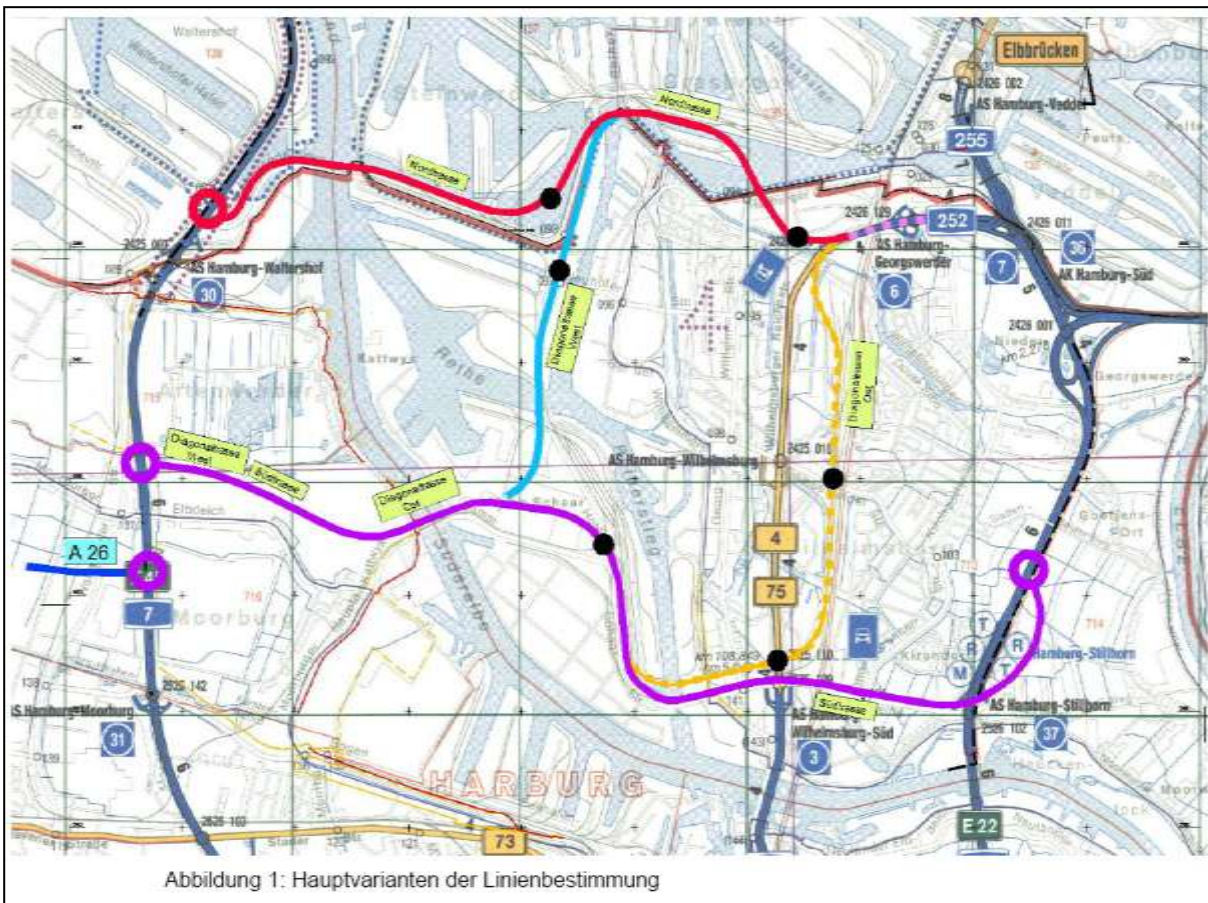
# 1 Hintergrund der Planung

Die Diskussion um die WRS speist sich immer aus zwei Strängen,

- den Autobahnplanungen für den Hamburger Süden (Hafenquerspange, A 26, Durchbindung der Autobahnen von der A252 über die WRS, die A253 und perspektivisch auch Verbindung zur A261, die auf die A1 nach Bremen überleitet)
- und der Diskussion um die Stadtentwicklung Wilhelmsburgs (IBA, IGS, Gewerbe und Wohnen in der Mitte, Lärm).

Konkrete Anstöße für die Neuplanungen ab 2008 waren

- das Scheitern der Planungen für die Hafenquerspange über den Spreehafen Ende 2007 (vgl. Bürgerschaftsdrucksache 18/7723, 18.1.2008, Anfrage zur Hafenquerspange, S.3 zur Diagonaltrasse Ost)
- die Sorge, das die IGS 2013 mangels ausreichender Besucherzahlen ein wirtschaftlicher Misserfolg sein könnte (vgl. Bürgerschaftsdrucksache 19/1754, Bericht über den Stand „Sprung über die Elbe“ 9.12.2008, S.12f).



Grafik: Bü\_Drcks. 18/7723,S.3

Dieses waren auch die Hauptvarianten der Linienbestimmung im Verfahren von 1999ff. Gewählt wurde damals die Südvariante, die Ostdiagonale (mit einer Verlegung der WRS an die Bahn) wurde von der Baubehörde abgelehnt, weil sie zu viel Lärm für die vorhandenen Wohngebäude östlich der Bahn brächte.<sup>1</sup>

In dieser Skizze zu den Varianten einer Hafenquerspange lassen sich die verschiedenen Planungen für die Wilhelmsburger Reichsstraße skizzieren:

<sup>1</sup> Zur Klarstellung: die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße stand also als Option schon in Behördenpapieren, bevor die Zukunftskonferenz Wilhelmsburg auch nur angedacht war.

Der Bund hatte 2005 auf Hamburgs Antrag die Nordtrasse (rot) als Linie bestimmt. Gebaut werden durfte sie allerdings noch nicht, da sie im bis 2015 geltenden Bundesverkehrswegeplan lediglich im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ festgeschrieben war. Nach dem Scheitern der von der Hamburg gehörenden ReGe Hamburg (Projekte: Finkenwerder-Umgehung, Elbphilharmonie u.a.) voran getriebenen Pläne (hohe Kosten, Widerspruch zum „Sprung über die Elbe“) wurde 2007/2008 die DEGES mit der Planung beauftragt.<sup>2</sup>

### 1.1 Planungen der DEGES

Die DEGES plante zunächst die Ost-Diagonale der HQS (lila-gelb) mit einer verlegten Reichsstraße:

*„Seit der Neuaufnahme von Untersuchungen zur A 252 Hafenuferspange (HQS) im Südkorridor im September 2008 erfolgte die Trassierung von Varianten zwischen der A 7 und dem Anschluss an die A 253 im Bereich HH-Wilhelmsburg-Süd. Nördlich dieses Anschlusses ist die **Verlegung der WBR (B 4/75) bis zur AS HH-Georgswerder als 1. Ausbaustufe des Straßennetzes im Hafengebiet betrachtet worden... Mit dem Anschluss der HQS von Westen an die WBR/A 253 wurde eine 2. Ausbaustufe definiert**; die Planung der WBR und im Weiteren der HQS (bis Anfang 2009) war darauf entsprechend abgestimmt.“* (DEGES, 2009: Projektstudie zur Hafenuferspange, weitere untersuchte Varianten, S.12)

Zugleich verstand die DEGES die WRS als Teil einer durchgehenden Nord-Süd-Autobahn:

*„Nur eine **Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße B4/75 als Bundesautobahn A 253** erfüllt alle Zielsetzungen optimal und steht mit einer Investitionssumme von 65 Mio. EURO in einem günstigen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen.“* (DEGES, 2008: Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg Wilhelmsburg, S. 42, für die Bürger und Parlamentarier erst zugänglich ab Mitte 2009)

Nach einer Bürgerversammlung im Februar 2009, in der gegen diese Autobahnpläne protestiert wurde, stellte Senatorin Hajduk von der GAL im März 2009 Pläne einer Südtrasse (lila Linie) mit einem „Abbiegeverbot“ zwischen HQS und WRS vor.<sup>3</sup>

Fortan wurden die Südtrasse einer HQS und WRS formell getrennt bearbeitet. Die WRS wurde auch von der DEGES meistens als Bundesstraße bezeichnet. Gleichzeitig heißt es aber auch im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen 2011:

*„Die Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) verläuft als anbaufreie Bundesstraße in der Ortslage Hamburg in der Baulast des Bundes. Die B 4/75 durchquert den Hamburger Stadtteil Wilhelmsburg und geht im Süden in die A 253 und im Norden in die A 252 über. .... Die 4-streifige Bundesstraße B 4/75 hat getrennte Fahrbahnen.... Der Straßenverlauf ist frei von höhengleichen Kreuzungen.... Sie erfüllt somit grundsätzlich auch alle nach § 1 Abs. 3 FStrG vorgesehenen Merkmale einer Bundesautobahn.“* (DEGES, 2011: Erläuterungsbericht, S. 15).

### 1.2 Vorschläge der IBA Hamburg

Anfang 2008 trat der Geschäftsführer der IBA Hamburg Uli Hellweg mit einem Alternativplan an die Öffentlichkeit. Er forderte die vollständige Aufhebung der WRS im Süden (IGS-Gelände) und die Umgestaltung des nördlichen Teils in einen Boulevard. Die Hafenuferspange sollte als Diagonale West (lila-blau-rot) mit einem Tunnel unter dem Spreehafen geführt werden, die Bundesstraße 4/75 von der A253 über die Kornweide an diese Autobahn angeschlossen werden, so dass Wilhelmsburg umfahren würde. Eine als Autobahn an die Bahn verlegte Reichsstraße wurde von ihm abgelehnt, weil diese ein Bollwerk schaffen würde. Sie würde „neue Lärmbelastun-

<sup>2</sup> Mittlerweile hat die HPA bezüglich der Hafenuferspange die ReGe Hamburg wieder für die Planung hinzu gezogen.

<sup>3</sup> Entgegen immer wiederholten Behauptungen war dies das Ergebnis des Protestes beim ersten Besuch von Frau Hajduk im Februar 2009 in Wilhelmsburg und **nicht** ein Ergebnis des sogenannten Bürgerbeteiligungsverfahrens zwischen Juni und November 2009.

gen für zwei wichtige Bauvorhaben der IBA verursachen: für die Neue Mitte Wilhelmsburg und die Klimahäuser Haulander Weg – und die Längsteilung Wilhelmsburg würde verstärkt“. (IBA Blick März 2008)

Im Laufe des Jahres veränderte die IBA dann ihre Position und trat für die Verlegung der WRS an die Bahn ein, wohl, weil ihre „Neue Wilhelmsburger Mitte“ und sie Häuser am Schlöperstieg unter dem Motto: Wohnen am Park besser zu vermarkten sein dürften.

### **1.3 Position der BürgerInnengruppen**

Am 9.11.2009 übergaben die Wilhelmsburger, Harburger und Moorburger Bürgergruppen des so genannten Beteiligungsprozesses<sup>4</sup> – mit Ausnahme Herrn Hardels vom Stadtteilbeirat Veddel sowie dem als Bewohner beteiligten Herrn Maass – eine Erklärung, in der es zur WRS heißt:

*„Die Planungen zur Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) befinden sich nicht in einem entscheidungsfähigen Stand. Die WRS passt in der gegenwärtigen Form, nicht in eine zukunftsfähige Verkehrsgestaltung. Das seitens der BSU/DEGES vorgelegte Konzept für einen Ausbau der WRS zu einer Straße mit Autobahnquerschnitt in einer Lage parallel zur Bahn, ist nicht akzeptabel.*

*Zu favorisieren ist eine allmähliche Entwicklung zu einer Stadtstraße anstelle eines Ausbaus zu einer Straße mit Autobahnquerschnitt. Es müssen alternative Pläne für die Zukunft der Wilhelmsburger Reichsstraße entwickelt werden, die Stadtplanung und Verkehrsplanung miteinander verbinden.“*

---

<sup>4</sup> Runder Tisch Moorburg, Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg, SGM Radeland/BI Lärm macht krank Harburg, Ständiger Gesprächskreis Moorburg, Verein Kirchdorfer Eigenheimer, Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

## 2 Verfahrensstand

**30.8.2010**

Antrag des Senats zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (Bü\_Drcks. 19/7116)

**Herbst 2010**

DEGES: Der Vorentwurf, der auf die Erteilung des für den Bau notwendigen „Gesehenvermerks“ des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) gerichtet ist, wird dem BMVBS zugeleitet

**4.1.2011**

Der Senat sendet einen Nachtrag zur Bürgerschaftsdrucksache, nach dem sich die Kosten des Projektes verdoppelt haben.

Zum Zeitplan wird ausgeführt: „3. Zeitplan

*„Der RE-Entwurf liegt seit November 2010 beim BMVBS zur Einholung des Gesehen- Vermerkes vor. Der Bund hat die Erteilung des Gesehenvermerkes für Ende Januar 2011 in Aussicht gestellt. Es ist vorgesehen, das Planfeststellungsverfahren Anfang Februar 2011 einzuleiten. Auf der Basis von Plangenehmigungen des Eisenbahnbundesamtes (EBA) sollen erste (zum Teil vorbereitende) Baumaßnahmen im Schienenbereich ab 2011 durchgeführt werden. Zudem wurden bereits Grunderwerbs-/ Entschädigungsvereinbarungen getroffen.*

*Je nach Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ist eine (Teil-) Inbetriebnahme bis zur Eröffnung der IGS in 2013 möglich. Anderenfalls werden rechtzeitig provisorische Zwischenlösungen ermöglicht.“*

Was mit einer Teilinbetriebnahme gemeint sein könnte, wurde nie offen gelegt. Offenbar war geplant die WRS provisorisch zwischen Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd und der Neuenfelder Straße herzustellen und so eine Umleitung um die IGS zu schaffen.

**7.1.2011**

Beratung Haushaltsausschuss (Bü\_Drcks. 19/8479)

*„Die Senatsvertreterinnen und -vertreter räumten ein, einen extrem ambitionierten Zeitplan für die Fertigstellung einhalten zu müssen. Zurzeit befinde man sich gegenüber den Planungen um vier Wochen im Rückstand; so könnten sie mit der Planfeststellung frühestens im Februar 2011 beginnen und nicht – wie angekündigt – im Dezember 2010. Dieser Zeitrückstand im Planfeststellungsverfahren könne jedoch bis Ende 2011 aufgeholt werden. Dann verblieben noch **ein Jahr und drei Monate Bauzeit**“.*

**9.2.2011**

Verabschiedung des Senatsantrags die Bürgerschaft in deren letzter Sitzung vor den Neuwahlen

20.2.2011 Neuwahl der Bürgerschaft und Bezirksversammlungen

**17.2.-16.3.2011**

Entgegen der Senatsankündigung wurden die Planfeststellungsunterlagen vor und nicht nach dem Gesehenvermerk des Bundes ausgelegt, was dieser im Gesehenvermerk rügt.

**Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch Auslegung der Unterlagen in der BSU sowie am Berta-Kröger-Platz im Rahmen einer Ausstellung<sup>5</sup>**

---

<sup>5</sup> DEGES 2011: Erhöhung der Akzeptanz von großen Infrastrukturprojekten, Präsentation, Blatt 35f.-  
[http://www.log-in-mv.net/uploads/media/2011\\_11\\_07\\_Praesentation\\_DEGES.pdf](http://www.log-in-mv.net/uploads/media/2011_11_07_Praesentation_DEGES.pdf)



- Anmerkungen zu Kostenteilungen zwischen Hamburg und Bund;
- Hinweise auf aus der Sicht des BMVBS zu reduzierende Lärmschutzmaßnahmen im Norden
- Abstufung der A252 und A253 zu einer Bundesstraße nach Fertigstellung der WRS, so dass eine durchgehende B75 dargestellt wird.

Offensichtlich als Rüge dagegen, dass die Planfeststellungsunterlagen lange vor einem Gesehenermerk ausgelegt wurden, ist der Absatz zu verstehen:

Grundsätzlich bitte ich, mich von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und vor Feststellung des Plans zu unterrichten und dabei zu bestätigen, dass die zugrunde liegenden Planunterlagen mit dem RE-Vorentwurf bzw. dessen Änderungen, die Gesehenermerk erhalten haben, übereinstimmen.

### 20.9.2011

Der Senat teilt mit:

*„Hamburg wird dem Wunsch des Bundes entsprechen und die neue Wilhelmsburger Reichsstraße einschließlich der angrenzenden Autobahnabschnitte A 252 im Norden und A 253 im Süden als Bundesstraße B 75 einstufen. Damit wird nicht nur der bestehende ‚Nummernsalat‘ beendet, sondern auch ein langjähriger Wunsch der Menschen aus dem Stadtteil Wilhelmsburg erfüllt, hier **keine neue durchgehende Autobahn** zu schaffen. Die nach Inbetriebnahme der neuen Reichsstraße einheitliche gelbe Beschilderung verdeutlicht den zukünftigen regionalen Charakter der Straße und erleichtert die Orientierung“.*

### 25.11.2011

Olaf Scholz in einem Grußwort zur Jahresabschlusskonferenz der IBA :

*„Dass ich die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße befürworte, ist bekannt. Auch damit schaffen wir ein Hindernis aus dem Weg, eine Barriere durch den Stadtteil, und sorgen dadurch für neue städtische Entwicklungsmöglichkeiten.“*

*Ich hätte mir eine Fertigstellung bis zum Beginn der IGS gewünscht, aber man kann nicht alles haben. Die Beratungen des Bundesministeriums für Bau und Verkehr bei der Finanzierung dieses komplexen Projekts haben sich als ebenfalls als komplex erwiesen.*

*Lassen Sie mich dazu jetzt nur sagen: Der Senat sucht intensiv nach der besten Alternative für Wilhelmsburg und die IGS. Wobei die Verzögerung auch die Chance einer besseren und ausführlichen Bürgerbeteiligung bietet“*

### 26.1.2012

Bezirksversammlung Hamburg Mitte beschließt Einwände gegen die derzeitige Planung der WRS (siehe Anhang). Diese beziehen sich u.a. auf

- Lärmberechnung (u.a. Schienenbonus)
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h
- Lärmschutz in dem gesamten Bereich
- Sicherheit der Trasse
- Verkehrsleitsystem
- Anschlussstelle Wilhelmsburg Mitte, Teildeckel mit integrierter Anschlussstelle Neuenfelder Straße
- Lärmschutz auf der Veddel

### 23.-27.4.2012

Erörterung der Einwendungen zur Planfeststellung. Mitgeteilt wird jetzt, dass der Bau der WRS 48 Monate Zeit braucht. Der Neue Ruf zitiert die DEGES (Anlage):

*"Erst in Detailplanungen der Bahnfolgemaßnahme im Sommer 2009 und im Frühjahr 2010 habe sich der eigentlich erforderliche Umfang der neu zu errichtenden Bahnanlage deutlich gezeigt.“*

Also wusste die DEGES mindestens seit Frühjahr 2010, dass eine Fertigstellung bis 2013 unmöglich war.

### **Vor Planfeststellung**

Genehmigung durch BMVBS bezüglich der veränderten Kosten<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> ...weise ich darauf hin, dass für wesentliche Kostenänderungen die sich im Rahmen der weiteren Planungsbestimmung und im Planfeststellungsverfahren ...ergeben, vor...Feststellung des Plans der Gesehenvermerk des BMVBS einzuholen ist (BMVBS Gesehenvermerk, 16.9.2011, S.5)



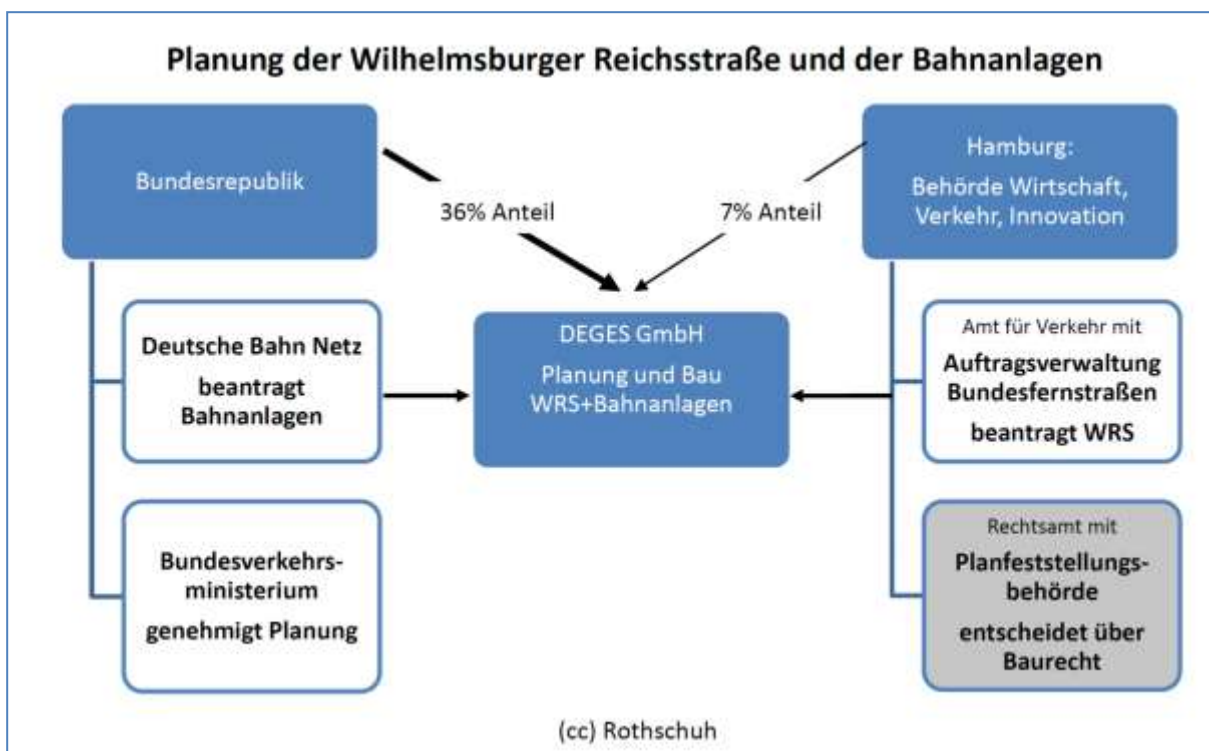
### 3 Planungsbeteiligte

Das Geflecht der an der Planung Beteiligten ist nicht einfach darstellbar, weil es sich um ein verbundenes Verfahren für Planungen der Deutschen Bahn, der Hafenbahn (HPA) sowie der Hamburger Wirtschafts-, Verkehrs- und Innovationsbehörde handelt, die hierbei teilweise als Auftragsverwaltung des Bundes fungiert.

#### 3.1 Was ist gemeint, wenn gesagt wird „der Bund hat...“

Der Bund kommt also in drei Formen vor:

- als Eigentümer der Deutschen Bahn
- als Funktion der BWVI-Abteilung „Auftragsverwaltung“ nach Art.90 (2) GG: (2) „Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes.“
- Als Baulastträger der WRS und damit als vorwiegender Finanzierer.



(Skizze: Versuch einer Orientierung im Rollengeflecht)

#### 3.2 Rolle der privatrechtlichen DEGES

Eine besondere Bedeutung hat die Beauftragung der DEGES für dieses Verfahren. Sie gehört dem Bund und den Ländern, ist aber eine privatrechtlich organisierte GmbH. Die Erfahrungen zeigen, dass ihre Rolle weit über die eines Dienstleisters für die Behörde hinaus reicht.

Auch in der Erörterung hat sie die führende Rolle gespielt; Bahn und BWVI erschienen eher als ergänzende Zuarbeiter der DEGES. Dies zeigt sich auch darin, dass die im Jahr 2010 erworbene Kenntnis der DEGES über die notwendige 4jährige Bauzeit offensichtlich nicht bis zum Senat vorgedrungen ist, so dass dieser in seinem Nachtrag zur Bürgerschaftsdrucksache 19/7116 vom 4.1.2011 dem Parlament und der Öffentlichkeit gegenüber objektiv unzutreffend behauptet hat, eine „(Teil-)Inbetriebnahme“ sei bis zur IGS möglich.

Auch bei der Auslage der Planfeststellungsunterlagen haben Mitarbeiter der DEGES und nicht der Objektivität verpflichtete Beamte der BWVI die anfragenden Personen „beraten“ mit der Tendenz, dass es eigentlich keinen Grund zu Einwendungen gäbe. Damit reicht ihre Tätigkeit in

den Bereich der hoheitlichen Aufgaben (zu denen auch eine neutrale Beratung gehört) hinein, die der DEGES nicht gestattet sind.

Eine Vielzahl von Beschwerden bei der Planfeststellung sowie von Anträgen in der Erörterung richtete sich gegen diese praktisch privatisierte Planfeststellung.

## 4 Ist überhaupt ein Neubau oder Ausbau notwendig?

Die Grundkonstruktion des Projektes ist: Ein Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße ist unbedingt notwendig; da er aber nicht in ihrer jetzigen Lage möglich ist, soll ein Neubau neben der Bahn erfolgen. Es stellt sich aber die Frage: Ist ein Ausbau überhaupt erforderlich? Mit anderen Worten: Besteht ein unabweisbarer Bedarf für den Ausbau?

Bei Bundesfernstraßen gilt bei größeren Vorhaben – und hier geht es ja immerhin um über 130 Mio. Euro – ein normales Verfahren der Bedarfsermittlung und –festlegung:

- Anmeldung eines Vorhabens durch die Länder für den Bundesverkehrswegeplan
- Nutzen-Kosten-Bewertung Bundesverkehrswegeplan
- Aufnahme in einen Bedarfsplan (Bundestagsbeschluss); dieser legt verbindlich den Bedarf fest, so dass ein Gericht nach einem Planfeststellungsbeschluss nur begrenzt prüft, ob überhaupt der Bedarf besteht
- Linienbestimmung mit Öffentlichkeitsbeteiligung
- Planfeststellungsverfahren

*„Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist keine Bedarfsplanmaßnahme ‘B4/75, Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße‘“ enthalten“*

(DEGES, 2010: Vorentwurf, Erläuterungsbericht, S.8 – dieser Satz fehlt bei dem Erläuterungsbericht zur Planfeststellung, 2011)

Da es keine gesetzliche Bestimmung des Bedarfs gibt, muss in der Planfeststellung – und ggf. einem darauf folgenden Prozess - geprüft werden, ob die Planung überhaupt gerechtfertigt ist.

### 4.1 Ist ein Neubau/Ausbau notwendig, weil die Straße kaputt ist?

Erläuterungsbericht: Ein Neubau ist notwendig, denn:	Ergebnis der Erörterung
<p><i>„Auf Grund des schlechten Zustandes der Bestandsbauwerke und wegen der Notwendigkeit der Verbreiterung zur Herstellung eines verkehrsgerechten Querschnittes wird der Abbruch und Neubau von fünf Straßenbrücken und einer Fußgängerbrücke erforderlich“</i></p>	<p>Die Frage nach dem Zustand und der Breite werden hier unzulässig vermischt. Zu den Bauwerken: Die Brücke über den Ernst-August-Kanal ist trotz einer spätestens seit 2004 bestehenden Notwendigkeit nicht saniert worden wegen der Erwartung einer HQS-Anbindung. Die Brücke Kornweide ist seit 2006/7 nicht neu gebaut worden wegen offener Straßenplanungen Bei anderen Brücken ist keine Sanierungsbedürftigkeit nachgewiesen. Bei Beibehaltung des jetzigen Querschnitts der WRS gibt es für diese keinen Neubaubedarf.</p>
<p>Unterbau hat Tragfähigkeitsdefizite</p>	<p>Im Südtteil wird gerade neu asphaltiert; das könnte bei fehlender Tragfähigkeit gar nicht geschehen.</p>
	<p>Nördlicher Teil ist nicht auf Tragfähigkeitsdefizit hin untersucht</p>
<p>Straße zu eng</p>	<p>Es gibt keine Rechtsverpflichtung für “Regelquerschnitte“. Eine technische Norm ist kein Gesetz. In der Stadt ist es die Regel, dass man nicht aus-</p>

	bauen kann. Das führt aber nicht dazu, dass überall neue Trassen gesucht werden. Im Gegenteil werden Straßen für den MIV eher verengt, um mehr Raum für Fußgänger, Radfahrende, Busse zu geben
--	--

#### 4.2 Erfordert die Veränderung der Verkehrsbelastung einen Ausbau/Neubau?

Erläuterungsbericht:	Ergebnis der Erörterung
<b>Der Querschnitt nicht verkehrsgerecht</b>	
<i>„bei dem heutigen bereits hohen Verkehrsaufkommen“</i>	Das Gesamtmobilitätskonzept sagt: Die WRS reicht für gegenwärtigen Verkehr. Ein Problem ist der Engpass nördlich der WRS (A252 zu A255) aber nicht die WRS selbst.
<i>„und zukünftig steigenden Verkehrsaufkommen“</i>	Seit 1995 Jahre gibt es keine Steigerung, sondern leichtes Sinken des Verkehrs auf WRS, trotz: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdreifachung der Container</li> <li>- Zunahme der Bewohnerzahl von 46000 auf 50000</li> </ul>
	Herr Pfeffemann hat in der Erörterung dazu sinngemäß erklärt: Glauben Sie nicht an die Zahlen, das ist der „worst case“, der so nicht eintreten wird
	Die von Hamburg zugesagte Politik der Veränderung des Modal Splits zugunsten der Bahn wird auch in Zukunft eine Steigerung verhindern können. Verkehrslenkende Maßnahmen können zudem Durchgangsverkehr auf die A1 verlagern.
	<b>Deshalb ist kein Ausbau mit doppelter Fahrbahnbreite erforderlich. Er wäre schädlich, weil Autobahngleichheit Pendler von der Bahn zur Straße (zurück) holt.</b>

#### 4.3 Ist die WRS ohne Neubau/ Ausbau unsicher?

Erläuterungsbericht:	Ergebnis der Erörterung
<b>Die WRS ist ohne Ausbau nicht sicher</b>	
<i>„In den Jahren 2000 bis 2003 haben sich auf der relativ kurzen Strecke pro Jahr bis zu 65 Verkehrsunfälle ereignet. Nach dem Einbau einer Betongleitwand ist die Unfallrate bis zum Jahr 2006 auf 40 Unfälle pro Jahr gesunken.“</i>	Die Innenbehörde hat in einem internen Bericht für den Bezirk die Unfallbelastung für unauffällig erklärt. Gesamtmobilitätskonzept spricht von der WRS als einer sicheren Straße Polizei warnt in der Erörterung vor Gefahren auf den zur geplanten AS Rotenhäuser Str. geplanten Zu-/Abfahrtstrecken durch Wohngebiete.
In sieben Jahren sind insgesamt 232 Personen zu Schaden gekommen, zwölf davon wurden schwer verletzt.	Hier ist offen, ob dies vor oder nach dem Bau der Betongleitwand geschah. Der Polizeibericht sagt, dass es nach dem Einbau nicht zu schweren Unfällen gekommen ist.
Wesentliche Unfallursachen sind neben Geschwindigkeitsüberschreitungen und Abstandsunterschreitungen vor allem seitliche Berührungen.	Es wird nichts über den Zeitraum und die Schwere der Unfälle ausgesagt (Blebschäden?)

	Unfallzahlen nicht verglichen mit anderen Straßen
	Unfallgefahren nicht verglichen mit angestrebtem Zustand
	Es müssten auch die Gefahren auf den geplanten Zu-/Abfahrten der Anschlussstellen berücksichtigt werden
Geschwindigkeit ist mit 70 zu gering für regelgerechte Straße	Eine niedrigere Geschwindigkeit reduziert Gefahr von schweren Unfällen
Enge Straße	Dies hilft gegen Überlastung
	Ergebnis: Eine Gefahr bei jetzigem Querschnitt ist nicht nachgewiesen

#### 4.4 Muss die WRS doppelt so breit werden?

Erläuterungsbericht: Die WRS muss als autobahnähnliche Straße gebaut werden	Ergebnis der Erörterung
Der „Regelquerschnitt“	Ist kein Gesetz
„Die B 4/75 verbindet die BAB 252 und 253. Beide sind mit RQ 26 ausgestattet. Wegen Netzfunktion der B4/75 als autobahnähnliche Straße wäre nach Richtlinie für die Anlage von Autobahnen ein RQ 28 zu wählen.“	Erfolg des Bürgerprotestes war: Laut Gesehenvermerk des Bundes werden A252 und 253 zur B75 abgestuft. Damit gibt es nur noch eine eindeutige Bundesstraße. Hamburg betont, dass damit deutlich gemacht wird, dass es keine Autobahnen geben soll und die WRS vor allem für Regionalverkehr vorgesehen ist.
Die Umstufung soll nur durch gelbe statt durch blaue Schilder erfolgen.	Möglich ist: <ul style="list-style-type: none"> <li>- WRS als anbaufreie 4streifige Hauptverkehrsstraße mit 50 km/h.</li> <li>- Bisherige B 252 und 253 könnten dem angepasst werden.</li> </ul>

#### 4.5 Muss die WRS schneller werden?

Erläuterungsbericht: Die Erhöhung der Geschwindigkeit macht die WRS sicherer und wirtschaftlicher	Ergebnis der Erörterung
Für die B 4/75-neu ist Höchstgeschwindigkeit von 80km/h wie bei A252 und A253 vorgesehen, „so dass die Verkehrsverbindung einen einheitlichen Charakter erhält.“	Der einheitliche Charakter kann erreicht werden durch Geschwindigkeit von 50km/h von AS Georgswerder bis Bremer Straße. Dies ist sicherer, leiser und lenkt den Schnellverkehr auf die Autobahn, wohin er gehört.

<p>„Durch die neue Ausgestaltung kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70km/h auf 80km/h erhöht werden, was zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer durch Zeit- und Betriebskostensparnissen führt“.</p>	<p>Nirgends sonst vertritt Hamburg die Philosophie der Geschwindigkeitserhöhung im Straßenverkehr. Eine Stärkung des ÖPNV vor allem für Pendlerverkehr verbessert die Wirtschaftlichkeit individuell und für die Stadt.</p> <p>Tempo 80 statt Tempo 50 bedeutet bei 4,5 km einen Zeitunterschied von 2 Minuten.</p> <p>Einheitliche niedrige Geschwindigkeiten (30km/h- 50km/h) verbessern den Verkehrsfluss und senken Kosten.</p>
---	---

#### 4.6 Schlussfolgerung:

**Der Bedarf für einen Ausbau/ Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße ist nicht nachgewiesen.**

Dies gilt umso mehr, als derzeit Veränderungen der Wilhelmsburger Reichsstraße in Angriff genommen worden sind, die eher den Anforderungen an Lärmschutz und eine nachhaltige Verkehrsplanung gerecht werden als ein Neubau/Ausbau der WRS ): :

- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h
- Verlagerung des Durchfahrtverkehrs auf die A1/A255
- Lenkung des LKW Verkehrs auf Straßen wie Schmidts Breite
- Lärmindernder Asphalt
- (provisorische) Lärmschutzwände

(vgl. dazu den Vortrag von Manuel Humburg beim Konvent der Baukultur, 2012, <http://www.spreehafenblick.de/12-06-18-Vortrag%20Baukultur.pdf> )

## 5 Ausbauplanungen Bahn – nur eine „Bahnfolgemassnahme“?

Die Maßnahmen, die für die Bahn vorgesehen sind, werden in dem Erläuterungsbericht relativ undeutlich dargestellt.

Der Erläuterungsbericht stellt die Bauvorhaben der Bahn als „Bahnfolgemassnahmen“ für den Neubau der Straße dar. Gegenüber der RELEWI-Einwendung wird zwar der Begriff zurückgenommen:

*„Die Vorhabensträger bedauern, dass durch die mehrfache Verwendung des Begriffes „Bahnfolgemassnahmen“ Verwirrung entstanden ist. Dieser Fehler ist jedoch rein redaktioneller Natur und führt nicht zu einem formellen Fehler der Planung.“* (DEGES 2012, Erwiderung).

Dennoch wird durchgehend der Eindruck erweckt, als würde die Bahn lediglich den Straßenplanungen zuliebe ihre Bahnanlagen verändern und insbesondere den Lärmschutz errichten. Dass das nicht der Fall ist, wird aus den Kostenregelungen<sup>7</sup> ersichtlich, die auf ein Eigeninteresse an den Maßnahmen abstellen und deshalb der Bahn selbst einen wesentlichen Kostenanteil übertragen.

Klarer als im Erläuterungsbericht werden die Bahnplanungen in der Drucksache des Senats zu den Planungen (Bü\_Drcks. 19-7116) sowie in der zu den Planfeststellungsunterlagen gehörenden Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt. Die langfristigen Ziele werden noch deutlicher in den Berichten zum Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg und – am aktuellsten – im Hafentwicklungsplan-Entwurf des Senats von 2012, auf den ich mich im Folgenden beziehe.

### 5.1 Neue Hauptstrecke über Wilhelmsburg

Allerdings bleiben viele Unklarheiten über den aktuellen Stand der Planungen der Bahn selbst sowie der Finanzierung der Planungen.

Nach dem Hafentwicklungsplan rechnet man mit einer erheblichen Zunahme des gesamten hafenbezogenen Verkehrs sowohl auf den Strecken der Hafenbahn als den anschließenden der DB:

Im Containerverkehr soll die Anzahl der Züge verdoppelt und die Frachtmenge verdreifacht werden.

*„Selbst wenn sich der aktuelle Anteil von 30% der Bahn am gesamten Ladungsaufkommen nicht erhöht, nimmt die durchschnittliche Zahl der Güterzüge pro Tag von gegenwärtig 200 auf 400 im Jahr 2020 zu. Auch danach ist mit weiteren Wachstum zu rechnen“.*

Für Wilhelmsburg ist von zentraler Bedeutung, dass mit den geplanten Ausbaumaßnahmen (u.a. Kattwykbrücke, 2gleisigkeit Kornweidekurve, Kreuzungsbauwerk in Wilhelmsburg) eine neue Hauptverbindung vom Westhafen über Wilhelmsburg gen Norden, Osten und Süden errichtet werden:

---

<sup>7</sup> Diese werden nicht im veröffentlichten Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen vom Februar 2011 dargestellt, wohl aber in dem Erläuterungsbericht des RE-Entwurfs sowie dazu gehörenden Anlagen, der dem Bund im November 2010 vorgelegt wurde. Diese Unterlagen sind auf Anfrage nach dem Informationsfreiheitsgesetz zugänglich gemacht worden.



Schaubild Entwurf des Hafententwicklungsplans, Linien eingefügt von Rothschuh  
 Dies bedeutet eine erhebliche Zunahme der Lärmbelastung für die Bewohner Wilhelmsburgs und Veddels.





## 5.2 Ausbau Zweigleisigkeit

Die Zweigleisigkeit der Abzweigung von der Hafenbahn zur DB Strecke Richtung Norden ist Gegenstand der Planfeststellung. Allerdings wurde, soweit ich das verstanden habe, bei der Erörterung mitgeteilt, dass die Finanzierung des zweiten Gleises noch nicht gesichert sei.

## 5.3 Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg

Das Kreuzungsbauwerk, das manchmal als Über- oder Unterwerfungsbauwerk bezeichnet wird, soll dazu dienen, vor allem die Züge aus dem Hafengebiet auf die östlichen Gleise zu bekommen, damit sie bei der Norderelbbrücke auf die Güterumgebungsbahn geleitet werden. Derzeit geschieht diese Überleitung über Weichen. Dies hat auch Auswirkungen auf den Personenverkehr: Die 2010 erfolgte Verstärkung der Metronom-Strecken bis zum Hamburger Hauptbahnhof wurde deshalb in einem Vertrag zwischen Hamburg, Bremen und Niedersachsen unter den Vorbehalt der Überprüfung gestellt, ob dieses den vermehrten Güterverkehr im Jahr 2014 behindern würde. D.h.: ohne dieses Kreuzungsbauwerk könnte wahrscheinlich das Angebot für den SPNV aus Niedersachsen nach Hamburg langfristig nicht verbessert werden, was eine Erhöhung des MIV zur Folge haben kann.

Die Gestaltung und der Umfang des Kreuzungsbauwerks sind noch völlig offen.

## 5.4 Vorstellbahnhof (Sicherung der Vorstellfunktion)

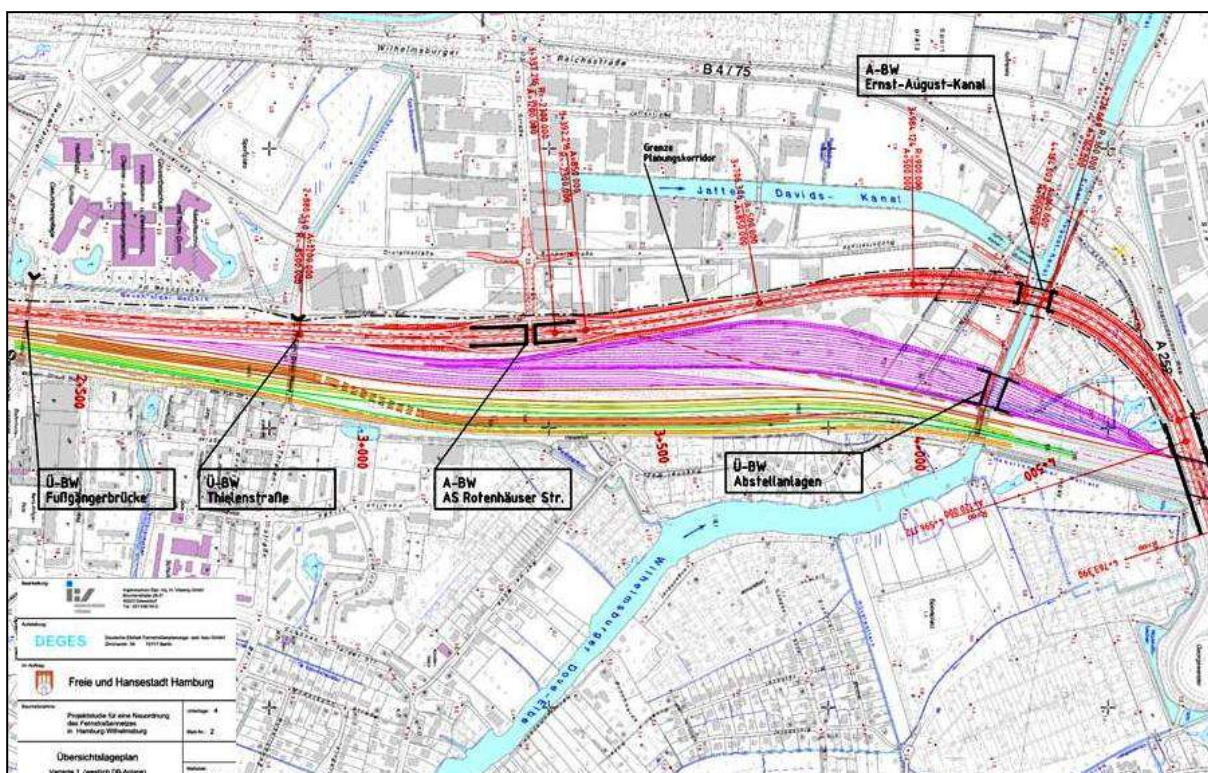
Außerdem ist mittel- oder langfristig ein Vorstellbahnhof für den Hafengebäude Hamburg Süd vorgesehen, der in der Umweltverträglichkeitsstudie näher beschrieben wird und in der Projektstudie von 2008 zeichnerisch dargestellt wird.

In der Bü\_Drcks 7116 heißt es: „Im nordwestlichen Bereich wird eine Optionsfläche für den späteren Bau eines bis zu 16-gleisigen Vorstellbahnhofs für den Hafengebäude Hamburg Süd freigehalten. Dieser wird im Entwurf in eine 6-gleisige östliche und eine 10-gleisige Gleisgruppe unterteilt“.

Dieses wird als „Kompensation“ bezeichnet. Gemeint ist damit offenbar, dass für die WRS-neu ein Teil der Bahnanlagen (Lokschuppenbereich) verwendet werden kann und im Gegenzug die Bahn Gelände der Stadt nutzen kann.

Auch die DEGES weist in ihrer Erwiderung gegenüber der IBA Hamburg auf diese Planung hin.

Allerdings zeigt die Skizze, dass ein solcher Vorstellbahnhof den Stadtteil erheblich zusätzlich zerteilen würde; zwischen Reiherstiegviertel und Georgswerder gibt es für Fußgänger und Radfahrer dann nur noch eine Quasi-Tunnel-Verbindung. Ohne den Bau der WRS neu könnte dieser stattdessen auf dem heutigen Bahngelände südlich des E-A Kanals liegen und würde den Vogelhüttendeich nicht kreuzen.



### 5.5 Lärmschutz bei der Bahn

Lärmschutz für die Bahn – das ist das große Versprechen für die Verlegung der WRS. Anders käme man nie zum Lärmschutz.

Die DEGES allerdings schreibt in dem RE-Entwurf von 2010

*“Die Kosten für die Lärmschutzwände in der bestehenden Bahnanlage könnten vollständig von der Bahn getragen werden, da es sich im Wesentlichen um Lärmschutzmaßnahmen handelt, die von der Bahn entweder schon in der Vergangenheit im Zuge des S-Bahnbaues hätten durchgeführt werden müssen oder in absehbarer Zeit im Zusammenhang mit Lärmsanierungs- oder Neubaumaßnahmen sowieso veranlasst werden müssten.*

*Darüber hinaus wäre hierbei berücksichtigt, dass die hohen Aufwendungen für den Lärmschutz ausschließlich auf die kritische Vorbelastung durch den Bahnlärm zurückzuführen sind.”*

(DEGES 2010: Verlegung der WRS B 4/75, Vorentwurf, S. 83)

### 5.6 Schlussfolgerung

1.

Notwendig ist aufgrund der derzeit unerträglichen Lage und der geplanten Verdoppelung des Güterverkehrs auf der Schiene – der ganz besonders nachts stattfinden wird - ein wirksamer Lärmschutz der Bahn.

Dieser darf sich nicht auf den Bereich der geplanten Baumaßnahmen beschränken, sondern muss die ganze Strecke von Elbbrücken (einschließlich!) zu Elbbrücken umfassen.

Dies muss als dringendes Anliegen des Bezirks Mitte verstanden werden, weil der Lärm seine jetzigen und möglichen künftigen Bewohner trifft und die Stadtentwicklung einschließlich Wohnungsbau erheblich beeinträchtigt.

Dieses Thema sollte bereits Anliegen des Bezirks Mitte bei Festlegung des Hafenentwicklungsplans sein. Es ist notwendig, dass die Hamburger Hafenplanung verbunden ist mit einem Schutz der Bewohner vor gesundheitsgefährdendem Lärm, der durch die Hafenplanungen entsteht. Hafenplanung und Stadtentwicklung dürfen kein Gegensatz sein<sup>8</sup>.

2.

Für die Klärung des Umfangs, Zeitraums und der Finanzierung der Bahnmaßnahmen einschließlich des Lärmschutzes ist ein Gespräch mit Verantwortlichen der Deutschen Bahn im Bezirksberatungsgremium erforderlich.

---

<sup>8</sup> Auch das Thema: Folgen der Zollöffnung auf der Veddel und an der Ernst-August-Schleuse und der deshalb notwendige Schutz der Bewohner vor Nacht - und Wochenendverkehr sollte Thema der Beratungen zum Hafenentwicklungsplan sein.

## 6 Ausbauplanung für die Wilhelmsburger Reichsstraße WRS

Hier stellt sich vor allem die Frage, ob ein Ausbau/Neubau auf Autobahnstandard gewollt ist, welche Folgen er für Wilhelmsburg und Hamburg hätte.

Aus Wilhelmsburger Sicht würde ein autobahngleicher Ausbau dazu führen, dass Wilhelmsburg immer mehr den Charakter eines Autobahnknotenpunktes erhält. Dies ermöglicht keine zukunftsfähige Stadtteilentwicklung.

### 6.1 2018: Hafenspanne light?



Nach den von der DEGES bzw. der ReGe bzw. der HPA veröffentlichten Zeitplanungen würde 2018 die A26 bis zur neuen AS Moorburg fertig sein, die Kattwyk-Brücke würde dann nur noch dem Straßenverkehr zur Verfügung stehen (neue Brücke für die Bahn), die WRS wäre neu gebaut. Damit könnte der Straßenverkehr auf dieser HQS light fließen: Moorburg – Kattwyk - Brücke - Hohe Schaar – Kornweide – WRS. Und auch langfristig ist völlig offen, ob das „Abbiegeverbot“ bei einem möglichen tatsächlichen Bau des Abschnittes 3 noch aufrecht erhalten bleibt. Der Vorentwurf zur WRS vom November 2010 sah vor:

#### 4.3.2 Rampen Anschlussstelle Hamburg Wilhelmsburg-Süd

Die Verbindungsrampen der AS Hamburg Wilhelmsburg-Süd sind unter Berücksichtigung der Planung einer zukünftigen Hafenspanne trassiert worden.

Die vorgesehenen Verbindungen zur HQS verlaufen von Süden nach Westen und zurück. Ein Anschluss der HQS von bzw. in nördlicher Richtung auf die neue Wilhelmsburger Reichsstraße ist nicht vorgesehen. Mit dem Neubau der B 4/75 wird zunächst nur der Teil der Verbindungsrampen realisiert, der für den Anschluss an das untergeordnete Straßennetz relevant ist.

Der Erläuterungsbericht vom Februar 2011, der der Planfeststellung zugrunde liegt, lässt die Passage aus, nach der ein Anschluss der HQS auf die WRS nicht vorgesehen ist:

#### 4.3.2 Rampen Anschlussstelle Hamburg Wilhelmsburg-Süd

Die Verbindungsrampen der AS Hamburg Wilhelmsburg-Süd sind unter Berücksichtigung der derzeit aktuellen Planungsvariante einer möglichen zukünftigen Hafenuferspange trassiert worden.

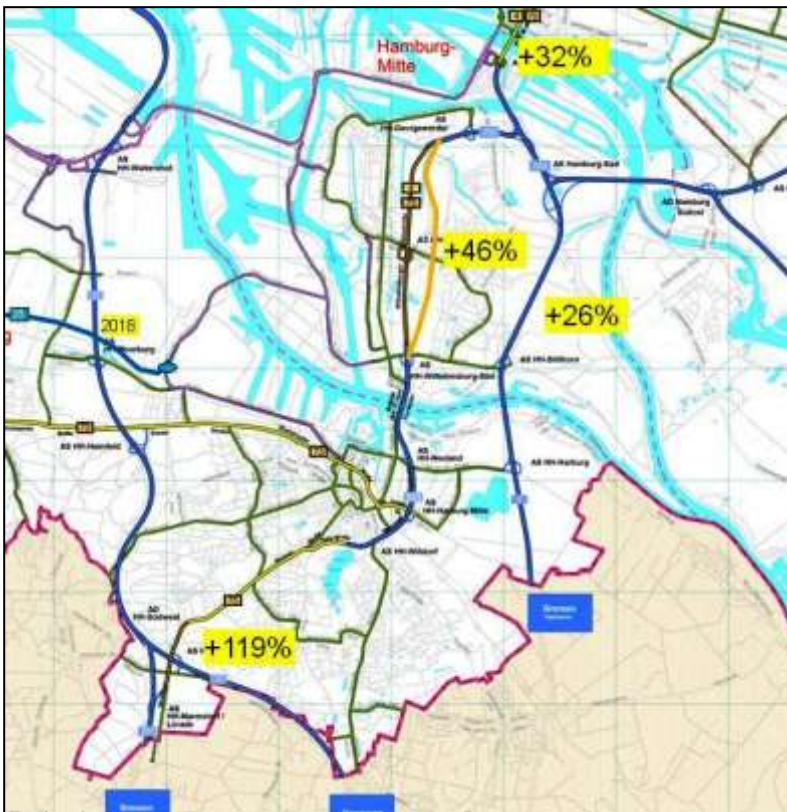
Bei der Planung dieser Rampen sind bereits die Höhenzwangspunkte aus der Überquerung der Kornweide, einer geplanten HQS und der B 4/75n und in der Lage der seitlich angrenzende Bahndamm des HPA-Anschlusses bzw. die südlich vorhandene Bebauung berücksichtigt worden.

Dies ist offenbar kein Zufall, weil die Linienbestimmung der HQS sich sehr verhalten zu dem Bauabschnitt 3 (Kornweide bis A1) äußert und insbesondere Zweifel an dem vorgesehenen Tunnel ausdrückt.

Aus der HQS light könnte also im Falle des Baues der HQS schnell eine HQS auf der früher vorgesehenen Diagonale Ost werden.

### 6.2 Verkehrsentwicklung auf der WRS und daraus resultierende weitere Straßenplanungen

Die GMK-Verkehrsuntersuchungen haben ergeben, dass die unterschiedlichen Planungen (Hafen, IBA usw.) bei einem Ausbau der WRS zu unerträglichem motorisiertem Verkehr, insbesondere bei LKW und bei der Bremer Straße sowie Wilhelmsburger Reichsstraße führen würden:



Hauptverkehrsstraßen in Hamburg, bearbeitet von miro: Prognostizierte Zunahme LKW Verkehr bis 2025,

Diese Belastung hätte wiederum mittelfristig weitere Straßen direkt an den Wohngebieten zur Folge, wie z.B. die in den Verkehrsuntersuchungen zur WRS aufgeführte zusätzliche Verbindung zwischen Wilhelmsburger Reichsstraße und Freihafenbrücken direkt vor dem Bahnhof Veddel (ursprünglich aus dem Masterplan Elbbrücken):



#### Schlussfolgerungen: 1.

Die Wilhelmsburger Reichsstraße soll schmäler, sicherer und leiser und für langsameren Verkehr ausgestaltet werden als nach den Planfeststellungsunterlagen geplant, damit sie den Erfordernissen der Stadtteilentwicklung gerecht wird und in erster Linie für den Ziel- und Quellverkehr Wilhelmsburgs geeignet ist.

Deshalb beantragen wir eine Veränderung der Charakteristik der Straße.

- Es ist eine Bundesstraße, die aufgrund des Gesehenvermerks nicht mehr an Autobahnen angrenzt
- Sie ist nicht als „autobahnähnliche Straße“ auszugestalten.
- Sie wird als vierspurige anbaufreie Hauptverkehrsstraße ohne Standstreifen vorgesehen.
- Ihre Regelquerschnitt liegt bei 14-20m
- Die Entwurfsgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h
- Die Anschlüsse werden als Hauptverkehrsstraßenanschlüsse und nicht als Autobahnanschlüsse ausgestaltet.

(Hierzu vergleiche die Ausführungen im Antrag zur Charakteristik der Straße.)

#### Schlussfolgerung 2.

Es müssen klare Ziele der Verkehrsgestaltung erarbeitet werden, beispielsweise

- Weniger Durchfahrtverkehr durch Whb. und Veddel
- Besserer ÖPNV durch Elbinseln
- SPNV: (Metronom/S-Bahn/U-Bahn)
- Direkte Busverbindungen nach HH und Harburg
- Durchfahrtverkehr auf A1 und A7
- Verlagerung von verkehrintensiven Betrieben aus der Mitte
- LKW-Verkehrskonzept jenseits von Wohngebieten
- Autoarmes Wohnen
- ÖPNV & Wohnplanung verbinden

## 7 Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße



Hier soll die WRS als Autobahngleiche Straße gebaut werden.

### 7.1 Ist die Entwicklung von Wohngebieten möglich:

In der Bürgerschaftsdrucksache 19/7116 wurde dieses Bild veröffentlicht, das die Möglichkeit von Wohnungsbau suggeriert. Nicht beachtet wird aber die derzeitige tatsächliche Nutzung. Es ist keineswegs eine Brachfläche, sondern der Raum ist gefüllt vor allem mit Gewerbe, einzelnen Wohnhäusern sowie mit Kleingärten. Völlig ungeklärt ist, was zugunsten von Wohnungsbau verschwinden sollte.

Bild 7: Visualisierung der verlegten B 4/75 mit IBA- Gelände und Perspektive nach 2013



Auch der geltende Flächennutzungsplan gibt hier keinen realen Raum für Wohngebiete. Tatsächlich werden auch frei werdende Gewerbegrundstücke jeweils für neues Gewerbe angeboten.

### 7.2 Anschlussstelle Rotenhäuser Straße

Die jetzige WRS ist mit der Anschlussstelle Wilhelmsburg Mitte an das Hauptstraßennetz angebunden, das in der Verantwortung der FHH liegt. Die neue Straße soll auf Bezirksstraßen führen.



Hauptverkehrsstraßen (Verantwortung BWV): grün

HPA-Straßen: lila

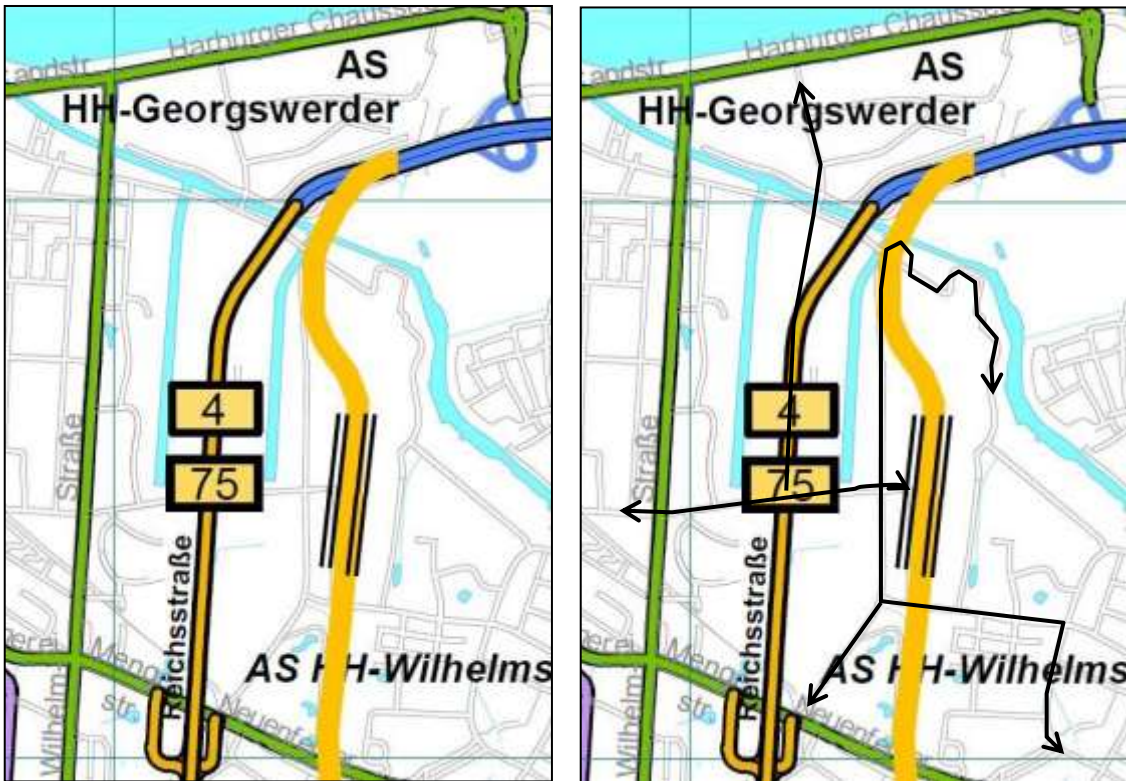
Bundesstraße in Baulast der Stadt: hellgelb

Bundesstraße in Baulast des Bundes: orange

Autobahn: blau

Bezirksstraßen: weiß

Kleinräumig sieht das so aus:



Mögliche Fahrstrecken sind dann in Richtung Osten und Richtung Einkaufszentrum:

1. Rubbertstraße-Dratelnstraße-Neuenfelder Straße
2. Rubbertstraße-Vogelhüttendeich-Buscher Weg
3. Thielenstraße - Krieterstraße

Nach Westen:

1. Rotenhäuser Straße
2. Rubbertstraße-Vogelhüttendeich
3. Rubbertstraße-Dratelnstraße-Mengestraße

Völlig offen ist, was aus der WRS –alt werden soll:

- Vollständige Schließung?
- Anschluss an Schlenzigstraße? (davon geht der Landschaftspflegerische Begleitplan aus)
- Umbau zu einem Radweg (Rieckhof)?





Schautafel an der Tor-zur-Welt-Schule Krieterstraße: Nach den Umbauplänen führt die Straße künftig über den Schulhof



Thielenstraße. Jetzt 30km/h Zone, künftig Fernstraßenzufahrt?



Rotenhäuser Straße von Westen; jetzt Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge >2m Breite, künftig Fernstraßenzufahrt?



Weiterer Verlauf der Rotenhäuser Straße westlich der WRS

Die Polizei hat im Erörterungstermin erhebliche Einwände gegen alle diese Strecken dargestellt.

Schlussfolgerung:

Die Anschlussstelle muss ausführlicher beraten werden. Ich schlage einen Ortstermin mit der Polizei vor.

## 8 Sicherheit

### 8.1 Wie in Wilhelmsburg der Verkehr „gebündelt“ werden soll



### 8.2 Was anderenorts als Standard gilt

#### Wall zwischen Bahn und Straße



45

(cc)Rothschuh

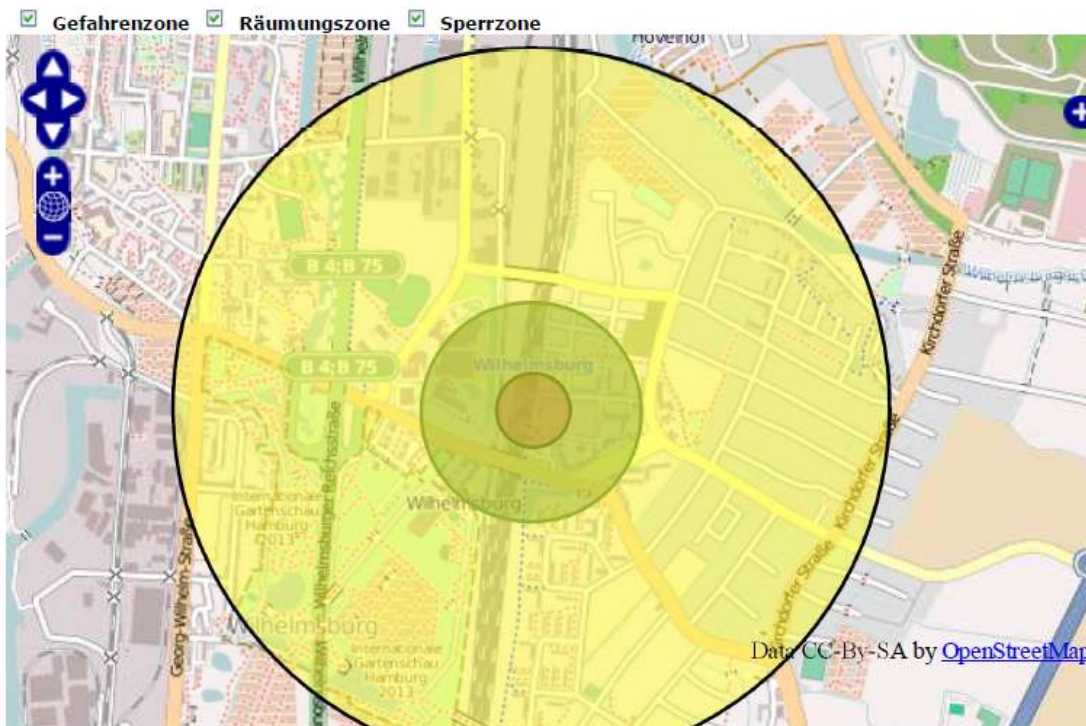
### 8.3 Was ein Lehrbuch vorsieht bei einer Parallelführung von Bahn und Straße

**Tabelle 2.18** Schutzeinrichtungen und Maßnahmen

Gefährdungen	Schutzvorkehrungen
Aufprallgefahr durch abirrende Straßenfahrzeuge	Schutz des Schienenwegs durch <ul style="list-style-type: none"> <li>- ausreichenden Abstand zur Straße,</li> <li>- tiefere Lage der Straße,</li> <li>- Erdbauwerke (z.B. Wälle, Gräben),</li> <li>- Bauwerke (z.B. Mauern, Wände, Überbauungen),</li> <li>- Schutzplanken (passive Schutzeinrichtungen) an der Straße,</li> <li>- Anprallschutz für Bauwerke,</li> <li>- sonstige Schutzeinrichtungen (z.B. Fangzäune, Spezialwände, Kiesbett),</li> <li>- verkehrslenkende Maßnahmen auf der Straße (z.B. Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkung);</li> </ul>

### 8.4 Was bedeutet ein schwerer Unfall an einer Doppeltrasse WRS+Bahn?

+++500-Kilo-Bombe aus dem Zweiten Weltkrieg entschärft+++ (<http://www.abendblatt.de/hamburg/polizeimeldungen/article2192506/500-Kilo-Bombe-aus-dem-Zweiten-Weltkrieg-entschaerft.html>)



Hamburger Abendblatt online 2.8.2012

#### Schlussfolgerung

Auch das Thema Sicherheit muss differenziert werden und als gesonderter Tagesordnungspunkt bearbeitet werden.

## 9 Ziele und ihre Erreichbarkeit

Können die Ziele "Leiser-grüner-lebenswerter" (Werbebroschüre für die WRS) mit der Planung erreicht werden?

### 9.1 Leiser?

LEISER	Ergebnis
	Alternative (Lärmschutz im Bestand + Lärmschutz Bahn) nicht geprüft
Schallquellen im Stadtteil gebündelt	Schallquellen an Wohngebiete verlagert
Reduzierung direkt an der Quelle	Das geht besser mit Geschwindigkeitsbegrenzung, Lärmminderndem Asphalt
	ÖPNV Verbesserung nicht einmal angedacht
	Lärmschutz nach Lärmaktionsplan: -Vermeiden (kein Gewerbe in der Mitte, nahe Wege) - verlagern vor allem auf ÖPNV, Schiene, Wasser -Verträglich abwickeln
	Gesamtmobilitätskonzept: Durchgangsverkehr gehört auf Autobahn

### 9.2 Grüner?

GRÜNER	Ergebnis
Grüner	Keine Zuständigkeit für nachfolgende Maßnahmen
Inselpark	Baumfällungen
	Geschlossener Park?
Neue Park und Grünflächen	
	Kein Raum für Ausgleichsmaßnahmen
	Vorgesehene Ausgleichsflächen gefährdet durch Verkehr (WRS-alt)

### 9.3 Lebenswerter?

LEBENSWERTER	Ergebnis
Lebenswert	GMK: Lebensqualität sinkt bei Zunahme Straßenverkehr
Neuer Entwicklungsraum	Mit AS Rotenhäuser Str. keine Wohnbebauung möglich
	Gewerbeeausfahrt führt zu verkehrintensivem Gewerbe
	Kein Lärmschutz bei Hochstraßenlage!
Gesundheitsschutz	Versus Lärm- und Schadstoffbelastung
Wohngebiete vom Verkehr entlastet	Gegenteil geschieht
Verkehr geordnet auf Bahnflächen	Zu –und Abfahrt ungeordnet auf Bezirksstraßen

---

## 10 Anträge beim Erörterungstermin (Auswahl)

Alternative Bestandstrasse mit OPA prüfen

Aktiven Lärmschutz an bestehender WRS prüfen

Besonders überwachtes Gleis an Bahn prüfen

Rechtmäßigkeit der Planfeststellung: Werbung mit Auslegung vermischt

Verkehrskonzept vor Verlegung zur Vermeidung unerträglicher Verkehrsbedingungen

Keine Baumaßnahmen während IGS 2013

Lärmschutzkonzept bei Bestandstrasse für Bahn und Straße vorlegen

Nachfahrverbot (für LKW) auf Harburger Chaussee

Bahnplanungen werden durchgeführt, Straßenplanungen nicht genehmigt

Lärmschutz Abzweig Bahn aus Richtung Harburg

Schwerlastverkehr für Baufahrzeuge zur WRS auf Kornweide Ost sperren

Gutachten: Vergleich WRS 28RQ und 80 km/h versus und WRS 14 RQ und 50 km/h in Bezug auf Wirkung auf Modal Split Nutzung ÖPNV)→ Knoflacher

Vergleich Unfallgefahren einschließlich Zubringerverkehr (Dratelnstr. usw.)

Gestaltung als 4spurige anbaufreie Hauptverkehrsstraße statt autobahngleiche Straße – mit 50 km/h

Verkehrsfreigabe erst nach Fertigstellung Lärmschutz im Osten der Bahn (Gefahr dass Bahn Maßnahmen nicht zuende führt)

Lärmmedizinisches Gutachten

Sicherheitsgutachten

Risikoanalyse für Paralleltrasse entsprechend Lehrbüchern und Europäischen Vorgaben

Offenlegung Planungen der Bahn (langfristig, mittelfristig)

Klärung der Rolle der Verfahrensbeteiligten (DEGES, BWVI etc.)

Überprüfung der Rolle der DEGES als privatem/öffentlichem Träger

Alternative Schallschutzmaßnahmen untersuchen





# Zerteiltes Gelände zur Gartenschau

## 48 Monate Bauzeit für die neue Reichsstraße



**Peter Pfeffermann von der DEGES sieht eine Inbetriebnahme der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße nicht vor 2016** Foto: ten

■ (ten) Wilhelmsburg. Die Wilhelmsburger Reichsstraße, die die Hamburger Innenstadt mit Harburg verbindet, gehört zu den stark befahrenen Verbindungsstraßen in Hamburg. 1951 offiziell eröffnet, wird die Straße heute täglich von mehr als 53.000 Fahrzeugen und zusätzlich 7.000 Schwertransporten befahren. Sie ist eine wichtige Nord-Süd-Trasse, die auch einen Teil des Hafenerverkehrs aufnimmt. Aber sie zerteilt auch den Stadtteil Wilhelmsburg und bringt den Menschen Lärm- und Schadstoffbelastung. Als 2008 erste Pläne für eine alternative Verkehrsführung seitens der Behörden bekannt wurden, fand das breite Zustimmung vor Ort. Auch die bevorstehende Internationale Gartenschau 2013 wollte von einer Verlegung der Reichsstraße profitieren. „Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße hätte für die igs Hamburg 2013 nur Vorteile: Der Park würde nicht mehr von einer vierspurigen Schnellstraße durchschnitten – grüne Erholungsflächen wie die Wiesen am Kuckucksteich oder die Spazierwege rund um das Kückenbrack bö-

ten reine Naturerlebnisse. Kurzum: Der Park der Gartenschau wäre die unzerteilte grüne Oase, die ein Stadtteil wie Wilhelmsburg braucht“, hatte Heiner Baumgarten, Geschäftsführer der igs damals gesagt. Uli Hellweg, Geschäftsführer der IBA Hamburg sieht im Rückbau der Reichsstraße „erhebliche Stadtentwicklungspotentiale für Wilhelmsburg“ und für den Sprung über die Elbe „eine Jahrhundertchance“. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt gab dann 2008 eine Machbarkeitsstudie bei der DEGES, der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH, in Auftrag. Laut Eigenauskunft ist es Aufgabe der DEGES, die sich als moderner Dienstleister der Auftragsverwaltung versteht und deren Gesellschafter der Bund und mittlerweile neun Bundesländer sind, Verkehrswege wirtschaftlich zu planen, kostengerecht zu steuern, die Baumaßnahmen abzunehmen, die Abrechnung sicherzustellen und die fertigen Bauwerke termingerecht und in höchster Qualität an den Kunden zu übergeben.

**Fortsetzung auf Seite 12**

# Zerteiltes Gelände zur Gartenschau

## 48 Monate Bauzeit für die neue Reichsstraße

### Fortsetzung von Seite 1

Nach Bekanntwerden der Studie, die eine Verlegung der Reichsstraße auf die ein paar 100 Meter weiter östlich gelegene Bahnstrasse vorsieht und die eine Fertigstellung für das Jahr 2013 prognostizierte, regte sich erster Bürgerprotest, der bis heute anhält. Hauptsächlicher Kritikpunkt ist dabei die mangelnde Kooperation mit den Menschen vor Ort und die mangelnde Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrs- und Wohnlage.



**Herr Peters von der DB Netz AG hatte im April beim Erörterungstermin die anstehenden umfangreichen Arbeiten der Bahn erläutert** Foto: ten

Im Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren im April 2012 in Wilhelmsburg musste jetzt Dipl.-Ing. Peter Pfeffermann von der DEGES bestätigen, dass die Bauzeit der Gesamtmaßnahme mindestens 48 Monate betragen werde und für 2013, wie im Jahre 2010 noch für realisierbar gehalten, nicht fertiggestellt sein kann. „Die Detailplanungen und die notwendigen Abstimmungen zu den umfangreichen und komplizierten Schnittstellen Straße/Schiene bei Erstellung der Haushaltsunterlage und der Planfeststellungsunterlage nahmen viel Zeit in Anspruch“, so Pfeffermann in einer Stellungnahme. Erst in Detailplanungen der Bahngemaßnahme im Sommer 2009 und im Frühjahr 2010 habe sich der eigentlich erforderliche Umfang der neu zu errichtenden Bahnanlage deutlich gezeigt. Schon zu diesem

Zeitpunkt muss eine Fertigstellung der Verlegung für 2013 unwahrscheinlich gewesen sein. Heute nun sagt Peter Pfeffermann: „Nach Vorlage des Baurechts wird Ende 2012/Anfang 2013 Baugewinn der Gleisneubau- und rückbaumaßnahmen sein. Die vollständige Baufreiheit für den Straßenbau wird Mitte 2014 erreicht. Die Straßenbaumaßnahmen dauern ca. 2,5 Jahre. Voraussichtliche Inbetriebnahme sind 2014 für die Bahnanlage und 2016 für die Bundesstraße“. Bis jetzt sollen die Planungskosten sich auf fast 20 Millionen Euro belaufen, die des Gesamtkonzeptes auf 136,3 Millionen. Auch laut Staatsrat Andreas Rieckhof wird der Planfeststellungsbeschluss nicht vor Ende 2012 erwartet, denn es sind auch noch 322 Einwendungen von Wilhelmsburger Bürgern zu prüfen, die im Erörterungsverfahren eingebracht wurden. Und auch Klagen seitens einiger Bürgeriniti-



**Auch erst nach dem Erörterungstermin soll Staatsrat Andreas Rieckhof von der verlängerten Bauzeit erfahren haben** Foto: ein

ativen könnten noch eingehen. Mit einer Fertigstellung rechnet auch der Staatsrat frühestens 2016. Dann sind Internationale Gartenschau und IBA in Wilhelmsburg längst Geschichte. Und die igs Hamburg 2013 muss damit leben, die einzige Gartenschau zu sein, die auf keinem zusammenhängenden Gebiet stattgefunden hat.



Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
Amt für Verkehr und Straßenwesen

Eing.: 19. Sep. 2011

Abt.: *[Signature]*

Rainer Trill

*VS/HR.*  
*[Signature]* 19/9

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Amt für Verkehr und Straßenwesen  
Stadthausbrücke 8  
20355 Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Eing.: 19. Sep. 2011

Zuständig:  Amt:

Gesehen:  Az:

Referat StB 20  
HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn  
POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn  
TEL +49 (0)228 99-300-5201  
FAX +49 (0)228 99-300-807-5201  
Ref-StB20@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

**Betreff: B 4/75, Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße**  
**- RE-Vorentwurf**  
**- Gesehenvermerk**

- Bezug: 1.) Ihre Schreiben vom 12. und 15.11.2010  
2.) Ihr Gespräch mit LA und LA 1 am 07.07.2011  
3.) Finanzierungsvereinbarung Wilhelmsburger Reichsstraße vom 07.10.2009

Aktenzeichen: StB 20/72131.6/1075-1312459  
Datum: Bonn, 16.09.2011  
Seite 1 von 5

**Anlage:** RE-Vorentwurf (10 Ordner) mit Gesehenvermerk

Der RE-Vorentwurf für die vorgenannte Maßnahme erhält unter Berücksichtigung der vorgenommenen Prüfungseintragungen, der Prüfungsvermerke, meiner Grüneintragungen sowie der nachfolgenden Hinweise den Gesehenvermerk:

**1. Straßen-, Schienen- und Wegenetz / Kostenbeteiligung Dritter**

Sind vorhandene Straßen, Schienen oder Wege zu ändern (z.B. Verlegung, Über- oder Unterführung), so hat deren Baulastträger oder Eigentümer nur Anspruch darauf, dass der ursprüngliche oder ein gleichwertiger Zustand hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit wiederhergestellt wird. Die Kosten für Maßnahmen, die darüber hinausgehen, hat der Träger der Baulast, bei Privatwegen der Eigentümer zu tragen. Hierüber ist eine Vereinbarung zu schließen. Ich bitte, dies bei der Querschnittsgestaltung der Verkehrswege sowie deren Befestigung zu beachten.

Darüber hinaus weise ich ausdrücklich darauf hin, dass der Bund keinerlei Kosten für die nach Aussage der DEGES nur nachrichtlich dargestellte zusätzliche Fußgängerbrücke Nr. 10 sowie deren beidseitigen





Seite 2 von 5

Anbindung übernimmt und auch die gestalterischen Elemente auf der Westseite vor dem geplanten BSU-Gebäude voll zu Lasten des Verursachers gehen.

Gemäß der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung werden vom Bund auch keine Kosten für den Rückbau der alten Wilhelmsburger Reichsstraße übernommen. Deshalb wurden Hamburg in der AKS überschläglich ermittelte 0,6 Mio. € zugeordnet. Teilen Sie mir bitte die Höhe der veranschlagten Rückbaukosten der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße sowie der bereits im Vorentwurf kostenmäßig enthaltenen Maßnahmen vor dem geplanten BSU-Gebäude mit.

Die mit Ihnen am 30.06.2010 abgestimmten Änderungen des vorgelegten Fiktiventwurfs zum beabsichtigten Lärmschutz an der Westseite im Bereich der IGS 2013 waren leider in der AKS noch nicht eingearbeitet. Ich habe dies mit Ausnahme der Verlängerung bis nördlich des Bauwerks 10 nachgeholt. Dabei wurden die Kosten der Baustraße prozentual aufgeteilt. Daraus ergibt sich eine Kostenverlagerung vom Bund Straße zu Hamburg in Höhe von 0,286 Mio. €. Darüber hinaus wurde die 4,50 m hohe Wandkonstruktion im endgültigen Vorentwurf gegenüber dem Fiktiventwurf sowohl im Norden (km 2+260 bis 2+289) als auch im Süden (km 0+860 bis 0+926) zum Schutz des IGS-Geländes verlängert. Dafür werden Hamburg Mehrkosten in Höhe von 0,2 Mio. € zugerechnet.

Ich bitte um Vorlage der Gutachten für die Gleisanschießergemeinschaft Rubbertstraße und den Gleisanschließer Dratelnstraße 16 sowie der abgeschlossenen Verträge.

Bei der Kreuzung der verlegten Bundesstraße mit den Schienenwegen bei Bau-km 0+600 handelt es sich um die Änderung einer vorhandenen Kreuzung nach § 12 Nr. 2 EKrG. Die nach der Kreuzungsmaßnahme geänderten Erhaltungskosten sind auf Grundlage der ABBV zu berechnen und abzulösen.

## **2. Eisenbahnanlagen**

Ich bitte zu prüfen, ob im Nordkopf eine weitere Weichenverbindung zwischen den beiden Gleisen der Strecke 1255 erforderlich ist, um von den neuen Puffergleisen 4233 und 4234 in das Regelgleis Richtung Hamburg-Süd und zum Peutegleis zu gelangen und umgekehrt.



Seite 3 von 5

Bei einigen Weichen größeren Halbmessers ( $\geq 500$  m) wurde die Schienenform UIC 60 gewählt. Hier wäre zu prüfen, ob Weichen dieser Halbmesser auch in Schienenform S 54 verfügbar sind und verwendet werden sollten.

Bemerkenswert ist, dass die derzeit vorhandene höhengleiche Überleitverbindung von Strecke 1255 über Strecke 2200 zur Strecke 1280 mit Lärmschutzwänden überplant wird, während die entsprechende Verbindung, die die Strecke 2200 höhenfrei kreuzen soll, voraussichtlich erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden soll. Hier muss geprüft werden, ob diese Lärmschutzwände in der 1. Baustufe überhaupt realisierbar sind.

### 3. Leitungen

Bei meiner Zustimmung zur Planung gehe ich davon aus, dass Leitungsverlegungen nur im notwendigen Umfang durchgeführt werden. Bei den notwendigen Leitungsanpassungsarbeiten sind im Rahmen der Ausführungsplanung und vor Durchführung der Baumaßnahmen in jedem Einzelfall die bestehenden Rechtsverhältnisse im Hinblick auf Folgekostenregelungen zu prüfen. Für die Fälle, in denen kein spezieller Nutzungsvertrag für die Ver- und Entsorgungsleitungen mit dem Grundstückseigentümer bzw. keine dingliche Sicherung der Leitung besteht, ist vom Vorliegen eines Miet- oder Leihvertrages auszugehen (BGH, Urteil vom 20.02.1992, VkB1. 1992, 362; BGH, Urteil vom 17.03.1994, VkB1. 1994, 497) mit der Folge, dass die Versorgungsunternehmen die Folgekosten ganz oder teilweise zu tragen haben. Das Veranlassungsprinzip ist als allgemeine Rechtsgrundlage für eine Kostenerstattung nicht anerkannt. Es gilt nur, soweit es in der gesetzlichen Regelung konkret zum Ausdruck gebracht ist (BGH, Urteil vom 17.03.1994, a. a. O.).

Die Folgekosten bei der Änderung von Telekommunikationslinien ergeben sich aus § 72 des Telekommunikationsgesetzes (TKG).

Die Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Bau- last des Bundes - Nutzungsrichtlinien - (ARS Nr. 5/2009 vom 11.05. 2009) bitte ich zu beachten.

Die unter Punkt 15.1 vorgelegten Versorgungsträgerpläne sind vor- bildlich, ich bitte jedoch zukünftig schon in der Entwurfsphase auch die Kostentragung Dritter und deren Höhe zu ermitteln und in die AKS einfließen zu lassen.





Seite 4 von 5

#### **4. Schalltechnische Untersuchung**

Bezüglich der Lärmschutzwand zum Schutz der Kleingärten und des IGS-Geländes (Bau-km 0+500 – 2+300) gehe ich davon aus und bitte sicherzustellen, dass die Verpflichtung für den Bund zum Bau einer **3,0 m hohen Wand** in einer schalltechnischen Berechnung nachgewiesen wurde.

Für die einzelnen Wohnhäuser im westlich angrenzenden Gewerbegebiet (Bau- km 2+900 – 4+020) gelten nicht die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete, sondern die für Gewerbegebiete (69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts). Somit ergeben sich an diesen wenigen Gebäuden nur geringe bis gar keine Überschreitungen der Grenzwerte. Die Berechnungsergebnisse zeigen außerdem, dass die Pegelminderung durch die geplante Wand sehr gering ist (weniger als 1 dB(A)). **Somit kann von ca. Bau- km 3+000 bis ca. 4+000 auf die Lärmschutzwand verzichtet werden.**

Zur Ermittlung der Ansprüche auf passiven Lärmschutz in Folge des Neubaus der B 4/ B 75 müssen alle geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Rechenlauf berücksichtigt werden, d. h. auch die geplanten Wände an den Bahnanlagen.

Dem entwickelten Gesamtlärmkonzept Straße – Schiene kann auf Grundlage der vorgeschlagenen Kostenbeteiligung der Bahn zugestimmt werden. Denn sie berücksichtigt angemessen, dass der größere Anteil der Lärmemissionen von den Bahnanlagen ausgeht.

#### **5. Grundwasserwanne**

Ich bitte zu prüfen, ob die auf dem Bauwerk 4 vorgesehene Lärmschutzwand zur Kostenminimierung baulich mit dem Trog verbunden werden kann.

#### **6. Einziehung/Widmung/Umstufung/Beschilderung**

Die Widmung der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bitte ich zur Bundesstraße 75 auszusprechen und auch die nördlich und südlich anschließenden Abschnitte (jetzige A 252 und A 253) mit einzubeziehen.

Dementsprechend ist eine einheitliche gelbe Beschilderung zu wählen und mit mir abzustimmen. Die vorgesehene Nummerierung und Bezeichnung bitte ich gemäß §1 Abs. 5 FStrG mir zur Zustimmung vorzulegen.

Die vorhandene B 4/75 wird zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder von Hamburg nach Fertigstellung der verlegten Bundesfernstraße abgestuft bzw. soweit sie zurückgebaut werden soll, entwidmet und aus der Baulast des Bundes entlassen. **Es werden zuvor keine Erhaltungs- oder Rückbaumaßnah-**





Seite 5 von 5

men zu Lasten des Bundes durchgeführt, sofern sie nicht aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht erforderlich sind.

#### **7. Kosten**

Mit der Erteilung des Gesehenvermerkes gehe ich davon aus, dass der Bund nicht zu Kosten herangezogen wird, zu deren Tragung er rechtlich nicht verpflichtet ist.

Ich bitte alle Kostenreduzierungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Die aus Ihren und meinen Prüfbemerkungen resultierenden Kostenänderungen bitte ich im Rahmen der nächsten Kostenfortschreibung zu berücksichtigen.

#### **8. Kostenmanagement und weiteres Vorgehen**

Gemäß Allgemeinem Rundschreiben Nr. 17/1995 und mit Bezug auf Ziffer 21 (4) der Planfeststellungsrichtlinien 2002 weise ich darauf hin, dass für wesentliche Kostenänderungen, die sich im Rahmen der weiteren Planungsabstimmung und im Planfeststellungsverfahren bei Planungs- und etwaigen Kostenteilungsänderungen ergeben, vor der Genehmigung oder Feststellung des Plans der Gesehenvermerk des BMVBS einzuholen ist.

Grundsätzlich bitte ich, mich von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und vor Feststellung des Plans zu unterrichten und dabei zu bestätigen, dass die zugrunde liegenden Planunterlagen mit dem RE-Vorentwurf bzw. dessen Änderungen, die Gesehenvermerk erhalten haben, übereinstimmen.

Im Auftrag

Rainer Trill



Antrag

der Abgeordneten Falko Droßmann, Fred Rebensdorf, Anja Keuchel und Michael Weinreich,  
Klaus Lübke (SPD) Fraktion

vom 18.01.2012

beschlossen von der Bezirksversammlung mit

Ziffern 1-6 und 8 einstimmig bei Enthaltung der FDP-Gruppe beschlossen,

Ziffer 7 mehrheitlich gegen die Stimmen CDU-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion Die LINKE  
und der FDP-Gruppe, beschlossen.

Betr.: Verkehr in Wilhelmsburg und auf der Veddel

Hamburg Wilhelmsburg ist bereits heute einer der am meisten durch Verkehr belasteten Stadtteile Hamburgs. Zu den Straßenverbindungen zählen zahlreiche innerstädtische Straßen, die neben der Erschließungsfunktion für Wilhelmsburg auch Teile des Hafenverkehrs aufnehmen müssen, ebenso wie die Wilhelmsburger Reichstraße (B 4/ B 75) und die Autobahnen A 1, A 253 und A 255. Zudem wird angestrebt, die nordlichen Haupthafenrouten als Stadtstraßen weiter auszubauen. Weiterhin ist eine leistungsfähige Verbindung zwischen A1 und A7 geplant. Die große Bahntrasse quer durch Wilhelmsburg mit Güterverkehr, Fernverkehr, Regionalverkehr und öffentlichem Nahverkehr ist bereits heute eine große Belastung für den Stadtteil. Der Neubau des Containerterminals Steinwerder wird für die Bahntrasse einen erheblichen Zuwachs an Güterzügen bringen.

Erforderlich ist deshalb ein integriertes Verkehrskonzept für Wilhelmsburg, welches alle genannten Verkehrswege und Planungen in ihrer Gesamtheit betrachtet und Lösungen aufzeigt, mit dem Ziel, die Belastungen für die Bevölkerung in Wilhelmsburg und auf der Veddel möglichst gering zu halten.

Ebenfalls wird die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße im Stadtteil nur auf Akzeptanz stoßen und das Klagerisiko verringert werden, wenn bei einer zukünftigen gemeinsamen Straßen-/Schienentrasse sowohl die Emissionen als auch die städtebauliche Trennungswirkung deutlicher reduziert werden. Es gilt hier den Interessen und berechtigten Sorgen der Anwohner Rechnung zu tragen und einen intensiven Dialog mit der betroffenen Bevölkerung aufzunehmen. Der „Sprung über die Elbe“, der im Wesentlichen eine städtebauliche Aufwertung der Achse Veddel – Wilhelmsburg – Harburg vorsieht, darf durch eine unsensible Verkehrsplanung nicht gefährdet werden.

Für die städtebauliche Entwicklung Wilhelmsburgs ist es wichtig, dass die Bereiche Georgswerder und nördlich der Mengestraße beim Jaffe-David-Kanal (IGS Masterplan) für den Wohnungsbau attraktiv werden hier auch Lärmschutzmaßnahmen erfolgen und die Abwertung vorhandener Wohngebiete östlich der Bahn ausgeschlossen wird.

Der Bezirksamtsleiter und der Vorsitzende der Bezirksversammlung Mitte werden aufgefordert, sich gegenüber dem Senat dafür einzusetzen:

1. Um den Erfordernissen der aktuellen und zukünftigen Verkehre zu genügen, ist ein integriertes, ganzheitliches Verkehrskonzept auf Basis eines Verkehrsmodells und einem daraus resultierenden lokalen Verkehrsentwicklungsplans zu erarbeiten. Das Gesamtmobilitätskonzept zum Süderelberaum stellt den ersten Schritt zu einem lokalen Verkehrsentwicklungsplan dar. Bei dessen Umsetzung müssen erforderliche Verkehrsprojekte die Belastung der Wohnstadtteile minimieren und eine zügige Abwicklung der hafenwichtigen Transportverkehre sicherstellen.

Deshalb ist Folgendes konkret umzusetzen:

- Erstellung und Fortschreibung eines Verkehrsmodelles für den Süderelberaum als ständige Einrichtung.
- Auf Grundlage des Modelles ein integriertes Verkehrskonzept für den Hamburger Süden zu erarbeiten
- Erarbeitung von Alternativen, wie z.B. ÖPNV oder automatisch geführte Transportsysteme für die Hafenvirtschaft sowie der Ausbau von Schienenwegen
- In das Konzept müssen die durch die Hafenerweiterung und durch die geplante Aufhebung des Freihafens bedingten Verkehre berücksichtigt werden

Bis zu Beginn von IBA/IGS 2013 sind folgende Punkte im oben genannten Sinne umzusetzen:

Das HPA-Konzept für das südliche Wilhelmsburg sieht eine Verlagerung des LKW-Verkehrs von der südlichen Georg-Wilhelm-Straße auf den Pollhornbogen vor. Die Georg-Wilhelm-Straße ist für LKW zu sperren, dies ist mit geeigneten baulichen Maßnahmen sicherzustellen.

Der öffentliche Nahverkehr ist zu verbessern. Die Taktung der S-Bahn und der zentralen Buslinien 13,152,154 ist zu erhöhen.

30 km/h Zonen sind auszuweiten

Das Veloroutenkonzept

Automatisch geführte unterirdische und Transportsystem sind zu untersuchen

2. Der Ausbau und die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße muss im Ergebnis auch bei kumulativer Betrachtung des Lärms die gesetzlichen Werte eines Neubaus für allgemeine Wohngebiete (59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts) ohne Berücksichtigung des „Schienenbonus“ strikt einhalten. Dabei ist zu untersuchen, ob eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf z.B.



50Km/h hilfreich ist. Dies gilt für alle von der oben genannten Maßnahme betroffenen Wohngebiete – auch für Georgswerder.

3. Für das jetzige Industriegebiet am Jaffe-David-Kanal, das zukünftig als Wohngebiet entwickelt werden soll, ist schon jetzt ein für Wohngebiete vorgeschriebener Lärmschutz zu schaffen.

4. Die angestrebte Doppeltrasse aus Wilhelmsburger Reichsstraße und Bahntrasse muss eine sichere Trasse werden. Es muss vor der Umsetzung ein Sicherheitskonzept mit möglichen Unfall-Leitszenarien, die durch die enge räumliche Nähe der Verkehrsträger PKW/LKW, Güterverkehr, Personen-Schienenverkehr und Personen-Schienennahverkehr unter Berücksichtigung der zu erwartenden Gefahrguttransporte auf dieser Trasse entstehen können, erstellt werden.

5. An der Doppeltrasse Wilhelmsburger Reichsstraße und Bahntrasse müssen bei kumulativer Betrachtung die europäischen Immissionsschutzgrenzwerte für das Schutzgut Mensch eingehalten werden und langfristig sinken. Dabei sind die dynamischen Entwicklungen des LKW- sowie des Schiffsverkehrs ausreichend zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund widersprüchlicher Annahmen im Planfestellungsverfahren zur B4/B75 über die Entwicklung zukünftiger Emissionen der verschiedenen Verkehrsträger.

6. Das Verkehrsleitsystem, wie es zur IBA/IGS 2013 geplant ist, muss nach der IBA weiterentwickelt werden, so dass Transit-LKW schon frühzeitig in das übergeordnete Netz der BAB geleitet werden. Schleichverkehre, beispielsweise über Otto-Brenner-Straße, Kirchdorfer Straße, Niedergeorgswerder Deich oder Moorwerder Hauptdeich, müssen unterbunden werden. Dies ist ebenfalls mit geeigneten baulichen Maßnahmen sicherzustellen.

7. Die Anschlussstelle „Wilhelmsburg“ der ausgebauten und verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße darf nicht an der Rothenhäuser Straße gebaut werden, sondern muss sich weiterhin an der Neuenfelder Straße befinden, da hier gebündelte Verkehrswege sind. Wenn nötig, ist hier-für ein Teildeckel mit integrierter AS zu errichten.

8. Die Veddel benötigt wegen des unvermeidlich steigenden Bahnverkehrs einen Lärmschutz an den Straße Passierzettel/ Am Gleise. Die Tunnelstraße ist nicht für die Ableitung großer Verkehrsmengen geeignet. Vor einer grundlegenden Umgestaltung, die das Wohnquartier vor Verkehrslärm schützt, ist die Sperrung der Straße auch nach Wegfall der Zollgrenze ab 18 Uhr bzw. 20 Uhr und am Wochenende aufrechtzuerhalten.