

Michael Rothschuh
Ilenbrook 24
Tel 040-6520296
21107 Hamburg
michael@rothschuh.de

Antonia Kurkel
Freie und Hansestadt Hamburg
Gesellschaft für Europa
Mittel
- Dezernat für Europaangelegenheiten -
- Referat Kabinettangelegenheiten/Vermittlung/Vordel -

30.03.2011

Hamburg, 29. März 2011

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt				
Rechtsamt				
Eing: 01. April 2011				

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt,
Rechtsamt
Düsterstraße 10,
20355 Hamburg

Gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße), die Anpassung von Eisenbahnbetriebsanlagen und die Errichtung von Lärmschutzanlagen in Wilhelmsburg

Sehr geehrte Damen und Herren,
zu dem Vorhaben erhebe ich nachfolgende Einwendungen. Auch die im Anhang aufgeführten kritischen Punkte sind als Einwendungen zu verstehen.

Zudem mache ich die von RA Nebelsiek im Namen der GbR Rechtsschutz Lebensqualität Wilhelmsburg eingebrachten Einwendungen zu Eigen.

Mit freundlichem Gruß,
100 GRN

Michael Rothschuh

Druckvorschaubild

1	Zu dem Vorhaben erhebe ich Einwendungen.....	3
2	Verquickung von Planfeststellungsverfahren und Werbekampagne: Mängel im Planfeststellungsverfahren.....	3
3	Planung mit beschränkter Haftung: Die Rolle der privatrechtlich organisierten Gesellschaften verdeckt die staatliche Verantwortung.....	5
4	Die Abweichung vom vorgegebenen Planungsverlauf einer Bundesfernstraße verkürzt unzulässig die Prüfung des Vorhabens.....	9
5	Verstoß gegen das Grundgesetz durch Nichteinhaltung der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Hamburg.....	11
6	Vorschläge und Ergebnisse des Beteiligungsprozesses sind weder geprüft noch berücksichtigt worden.....	13
7	Beteiligung der Hamburgischen Bürgerschaft.....	14
8	Projekt statt Konzept: Verlegung der WRS als Vorzeigeprojekt für die Internationale Fachöffentlichkeit statt als Teil eines Konzeptes zur nachhaltigen Stadtentwicklung Hamburgs und der Elbinsel.....	14
9	Ausbauplanung ohne nachgewiesenen Bedarf.....	16
10	Alternativen sind nicht in erforderlicher Weise geprüft.....	22
11	Zum Planungsinhalt: Fehlende Klarheit und Wahrheit.....	27
12	Fehlende Konsistenz von Stadtplanung und Verkehrsplanung.....	30
13	Fehlendes Sicherheitskonzept.....	38
14	Lärmschutzwände statt Lärmschutz?.....	42
15	Zerschneidung des Stadtteils.....	45
16	Verkehrliche Folgen der Planungen.....	48
17	Fehlende Wahrheit und Klarheit zu den Planungen der Bahn.....	52
18	Fehlende Unterlagen, u.a.....	54
19	Persönlicher Anspruch auf Lärmschutz.....	55

Anhang 1: Geschichte der WRS

Anhang 2: Alternativen

Anhang 3: Einzelne Einwendungen zu Passagen der Berichte

1 Zu dem Vorhaben erhebe ich Einwendungen.

Betroffen bin ich

1. als Träger der Grundrechte der Bundesrepublik Deutschland und der EU,
2. als Bürger Wilhelmshurgs, der sich intensiv und mit erheblicher freiwilliger und unbezahlter Arbeit für die Zukunft Wilhelmshurgs als einer lebenswerten, lebendigen, attraktiven Insel einsetzt, bei der niemand an den Rand gedrängt wird;
3. als Nutzer der Eisenbahnlinien und Straßen in Wilhelmshurg, dem Sicherheit und eine nachhaltige Verkehrsgestaltung wesentliche Anliegen sind;
4. als Radfahrer und Fußgänger, der Freunde und Naturräume auf der anderen Seite der Bahn ohne Angsträume besuchen möchte;
5. als Vater und Großvater, der möchte, dass die Nachkommen Hamburg und Wilhelmshurg als „Green Capital“ und nicht als vom Straßenverkehr beherrschte Stadt erleben können;
6. als Anleger der durch die Planung der Wilhelmshurger Reichsstraße besonders betroffenen Hafenanrandsstraße, der auch in den zur Straße gelegenen Zimmern wenigstens bei geschlossenen Fenstern schlafen können möchte;
7. als Bürger, der eine nachhaltige, umwelt- und menschengerechte Verkehrs- und Stadtentwicklung für eine Bedingung der Zukunftsfähigkeit des Landes ansieht.

Einwände erhebe ich u.a. gegen

1. die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens,
2. die unzulässig weitgehende Übertragung staatlicher Aufgaben einschließlich Hoheitsaufgaben an die DEGES und andere privatrechtliche Firmen
3. den Verlauf der Planung
4. die fehlende Berücksichtigung und Prüfung von Alternativen
5. die fehlende öffentlich diskutierte und einvernehmlich mit den BewohnerInnen vereinbarte Stadtentwicklungsplanung als notwendige Grundlage einer Entscheidung über die Wilhelmshurger Reichsstraße
6. das fehlende öffentlich diskutierte und einvernehmlich mit den BewohnerInnen vereinbarte Verkehrskonzept als notwendige Grundlage einer Entscheidung über die Wilhelmshurger Reichsstraße
7. die Verschlechterung der Lebenssituation der Wilhelmshurger durch den Folgeverkehr auf den Wohnstraßen, insbesondere auch auf der Harburger Chaussee und Hafenanrandsstraße, deren Lärm ich unmittelbar ausgesetzt bin
8. weitere Inhalte der Planung
9. eine Vielzahl von Einzelpunkten in den Planungsunterlagen
10. die fehlende Vorlage von erforderlichen Unterlagen und Untersuchungen
11. die einseitige und manipulierende Information durch die FHH und die DEGES

1. Verfahrensrechtliche Einwendungen

Der Einwander trägt vor, er sei in vielfacher Hinsicht betroffen (bereits als Träger der Grundrechte, als Bürger des Stadtteils Wilhelmshurg, als Nutzer der Eisenbahnlinien und Straßen in Wilhelmshurg pp.). Das geltende deutsche Verwaltungsverfahrensgesetz ergibt die Betroffenheit ein, indem diese an den Wohnsitz oder an den ständigen Aufenthaltsort geknüpft wird. Betroffen ist daher der Eigentümer oder sonstige „dingliche Berechtigte“ sowie Mieter und Pächter (sogenannte obligatorisch Berechtigte), soweit sie die Kriterien des Nachbars bzw. der Nachbarschaft erfüllen. Bei Industrieanlagen, Straßen und Eisenbahnen wird insoweit auf den Wirkungsbereich der Anlage abgestellt.

Gegen die Durchführung des (gemeinsamen) Planfeststellungsverfahrens für die Verlegung der B 4/75 und die Anpassung bzw. den Ausbau der Bahnanlagen ist nichts zu erinnern. Die gesetzlichen Voraussetzungen für dieses gemeinsame Planfeststellungsverfahren liegen vor. Die mit der großräumigen Verlegung des Güterzuggleises der Strecke 1255 (Hamburg/Harburg – Hamburg Süd) einhergehende Arrondierung des Bahngeländes einschließlich des Neubaus von Dispositionsgleisen erfordern ein eigenständiges Planungskonzept der DB Netz AG, so dass es sich insoweit um ein eigenständiges Vorhaben handelt. Da sowohl die Straßenrasse als auch die Eisenbahntrasse in enger Bündelung verlaufen und sich beide Verkehrswege kreuzen, entsteht ein über den Normalfall deutlich hinausgehender planerischer Koordinierungsbedarf. Nach der höchstgerichtlichen Rechtsprechung liegen damit die Voraussetzungen für ein einheitliches Planfeststellungsverfahren nach § 78 Abs. 1 Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz vor (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. November 1996 – 11 A 99/95 – LKV 1997, Seite 213 ff. [Neustrecke Ebenfeld-Erfurt/A 71]).

Die Vergabe der Planungsleistungen durch die Auftragsverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg an die DEGES ist als sogenanntes Inhouse-Geschäft vergaberechtlich zulässig, da die Freie und Hansestadt Hamburg über die DEGES eine Kontrolle ausüben kann „wie über eine eigene Dienststelle“. Die generelle Verantwortung für die Planung obliegt nicht der DEGES, sondern der Auftragsverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg. Hoheitliche Aufgaben wurden der DEGES nicht übertragen und dürfen es auch nicht. Der Erörterungstermin wird von der zuständigen Anhörungsbehörde durchgeführt. Der Nachvollzug der Abwägung der Vorhabensträger sowie die Abrassung des Beschlusses obliegt nicht der DEGES, sondern der zuständigen Planfeststellungsbehörde. Die zuständige Planfeststellungsbehörde wird auch über die umfangreiche Einwendungsschrift des Einwenders befinden.

Bezüglich der fehlenden Berücksichtigung von Alternativen wird auf den Abschnitt 3 (Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme) des Erläuterungsberichts verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass das Bundesverwaltungsgericht bereits über mehrere Planfeststellungsbeschüsse zu befinden hatte, die im Auftrag einzelner Auftragsverwaltungen von der DEGES erwirkt worden waren. Bei einzelnen Klageverfahren hatten die jeweiligen Kläger auch die Beauftragung der DEGES auf den Prüfstand des Bundesverwaltungsgerichts gestellt, das die Beauftragung der DEGES mit der Erarbeitung der Planung und der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen jedoch nicht beanstandet hat.

Soweit die DEGES von der Auftragsverwaltung beauftragt worden war, über das Vorhaben zu informieren, ist die DEGES dieser Aufgabe mit der notwendigen Objektivität nachgekommen.

2 Verquickung von Planfeststellungsverfahren und Werbekampagne: Mängel im Planfeststellungsverfahren

Mithilfe des Planfeststellungsverfahrens sollen die Menschen ihre Interessen wahren können, der Staat soll zudem Anregungen erhalten, die Planungen zu verbessern. Deshalb muss der Staat die Bewohner ermuntern und unterstützen, sich aktiv zu beteiligen. Dafür reichen

HEUTE 21.3.2015, 19 Uhr
BÜRGERHAUS WILHELMSBURG
Druckvorschau

Druckvorschau

2.4 „Erläuterung“ ohne verantwortliche Beamte der Behörde

Die Unterlagen werden dem Besucher zumeist von DEGES-Mitarbeitern gezeigt und ggf. erläutert, ohne dass dieses erkennbar ist. Diese sind von ihren Aufgaben her nicht in der Lage, Aussagen darüber zu machen, wie die Behörde mit den Einwendungen eingetht. Sie sind auch nicht auf wahrheitsmäßige und vollständige Informationen vereidigt wie Beamte. Sie sind vielmehr ihrer Firma verpflichtet, die ihr Produkt anpreist.

2.5 Veranstaltungsreihe im Berta Kröger Platz als Werbeveranstaltungen

In der begleitenden Veranstaltungsreihe der BSU in den Ausstellungsräumen wurden Präsentationen vorgestellt, die nicht in den Planfeststellungsunterlagen zu überprüfen sind. Beispielsweise wurden Auszüge aus dem Gesamtverkehrskonzept von TCJ/Röhling vorgetragen, das nicht in den Planfeststellungsunterlagen zu finden ist.

2.6 Schlussfolgerung

In der Summe muss festgestellt werden, dass das Gesamtverfahren darauf ausgerichtet war, die Betroffenen von Einwendungen abzuhalten anstatt sie zu qualifizierten Einwendungen zu befähigen. Damit dienen die Begleitmaßnahmen der Planfeststellung nicht der Erstellung, sondern der Verhinderung von qualifizierten Einwendungen. Dies ist von besonderer Bedeutung wegen der Präklusionswirkung der Planfeststellung. Eine unvollständige Darlegung der Rechte im Planfeststellungsverfahren führt unweigerlich dazu, dass Bürger ihre Interessen nicht in vollem Maße wahrnehmen. Aufgrund der Präklusionswirkung des Verfahrens aber haben sie nachträglich keine Möglichkeit mehr dazu.

Eine solche faktische Einschränkung der Rechte der Bürgerinnen muss durch Neuauslage der Planfeststellungsunterlagen gehellt werden

3 Planung mit beschränkter Haftung: Die Rolle der privat rechtlich organisierten Gesellschaften verdeckt die staatliche Verantwortung

Die Planung ist durch eine ungewöhnliche Rolle von überwiegend als GmbH institutionalisierten Organisationen unterschiedlicher Eigentumsverhältnisse geprägt (Hamburg als Alleineigentümer, Hamburg als Minderheitsigentümer, Privatfirmen). Gemeinsam ist ihnen, dass sie nach dem Abschluss der Planung nicht mehr in Verantwortung stehen. Drei in dem Verfahren besonders beteiligte Organisationen werden hier hervor gehoben:

3.1 DEGES

Die DEGES, www.deges.de (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) ist eine Gesellschaft, die anteilig dem Bund und einer Reihe von Bundesländern gehört. Die DEGES gehört nur zu geringem Teil Hamburg und kann schon deshalb nicht als Vertretung Hamburger Interessen verstanden werden. Nach dem Ausscheiden des Leiters des Amtes Verkehr in der BSU, Martin Friewald, aus seinem Amt ist Hamburg nicht mehr im Aufsichtsrat vertreten¹. Die DEGES plant im Auftrag des Bundes oder eines Landes nahezu ausschließlich Bundesfernstraßen.

¹. Verfahrenrechtliche Einwendungen
siehe Erwiderng zu Pkt. 3.1

¹ <http://www.deges.de/ueber-DEGES/Aufsichtsrat/Aufsichtsrat-K108.htm> (Download: 28.3.2011)

Praktisch alle relevanten Unterlagen von einer Projektstudie 2008 über die Auswertung des Scopingverfahrens bis hin zu dem Vorentwurf für das BMWBS sowie den Planfeststellungsunterlagen sind von der DEGES bzw. in ihrem Auftrag gefertigt worden. Sie hat auch weitgehend die öffentliche Präsentation des Vorhabens gegenüber der Öffentlichkeit wie auch den Bürgerschaftsausschüssen des Parlaments übernommen. Die BSU spielt in der Außenwahrnehmung nur noch eine begleitende und teilweise allenfalls ratifizierende Rolle.

Die DEGES ist eine Gesellschaft für Fernstraßenplanung und -bau, nicht aber für nachhaltige Verkehrsplanung und Stadtplanung, so dass in sämtlichen öffentlich zugänglichen Planungsunterlagen Stadtentwicklung, öffentlicher Verkehr und Straßenplanung nicht in einen qualifizierten Zusammenhang gebracht werden.

Die Planung beispielsweise der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße ohne Berücksichtigung der an dieser Straße liegenden Senioren- und Bildungsrichtungen sowie die sich in der Kostensteigerung von 67 auf 136 Mio. nieder schlagende Fehleinschätzung beispielsweise der Bodenverhältnisse (Erfordernis eines Trogbaus) zeigt zudem, dass die DEGES nur über geringe Ortskenntnisse verfügt.

Die DEGES wurde 2008 seitens Hamburgs mit der Planung der Wilhelmsburger Reichsstraße und der Hafenuferpromenade beauftragt. Mit der Beauftragung einer Firma im öffentlichen Besitz konnte wohl auch das EU-Ausschreibungsverfahren umgangen werden. Ob dieses zulässig ist, muss geprüft werden.

Die DEGES tritt dabei in Schrift und Wort jeweils auf als eine Firma, die das Produkt „Neubau einer Bundesfernstraße“ verkaufen möchte. DEGES nutzt die Veranstaltungen als Produktwerbung. Die Durchsetzung des Produkts ist der unterschiedliche Erfolgsmaßstab für die Firma. Ob und ggf. in welcher Weise auch die Mitarbeiter persönlich von der Durchsetzung einen materiellen Nutzen z.B. durch Tantiemen und Prämien haben, kann ich mangels der Kenntnis der Verträge nicht beurteilen.

Einwände, die m.E. hieraus resultieren:

1. Systematisch wurden im Planungsverfahren, beginnend beim Scoping-Termin bis hin zum so genannte Beteiligungsverfahren, alle z.T. intensiv ausgearbeiteten Alternativvorschläge, die auf eine **Umstufung** der WRS von einer anbaufreien Bundesstraße zu einer Bundesstraße als Ortsdurchfahrt (im Baujahr Hamburgs) oder einer Stadtstraße hinauslaufen, ausgesondert und im Verfahren weder untersucht noch im Planfeststellungsverfahren überhaupt erwähnt. Denn die DEGES kann als Fernstraßenplanungsfirma kein wirtschaftliches Interesse an einer Umstufung haben, die eine Entziehung des Planungsauftrags zur Folge hätte.
2. Vorschläge, die den **ÖPNV** betreffen (die S-Bahn, Fernbahn sowie Metronom fahren exakt parallel zur WRS) oder den **Modal Split** beim Güterverkehr, werden überhaupt nicht erwähnt, auch nicht in den Verkehrsuntersuchungen des Planfeststellungsverfahrens.
3. Als Bürger muss ich davon ausgehen können, dass jemand, der bei einer Planfeststellungsauslegung zugegen ist zur Findung von Unterlagen und zur Beantwortung von Fragen, zu der auslegenden Behörde gehört. Erfahre ich dann auf Nachfrage, dass ich mit einem Mitarbeiter einer DEGES GmbH zu tun habe, so kann ich mich nicht mehr darauf verlassen, dass ich Informationen vollständig und neutral erhalte. Bei einem Einwand zur Planfeststellung für ein Kraftwerk möchte ich ja auch nicht unbedingt von der Betreiber-

1. Verfahrensrechtliche Einwendungen

Bei der DEGES handelt es sich um eine Projektmanagementgesellschaft im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und diverser Bundesländer u.a. der Freien und Hansestadt Hamburg. Sie wurde von der Auftragsverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg zulassenweise mit der Planung, Bauvorbereitung sowie Baudurchführung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) beauftragt. Hoheitliche Aufgaben wurden der Gesellschaft nicht übertragen. Hoheitliche Aufgaben, wie der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit der erforderlichen Abwägung aller Belange verblieben dementsprechend bei der Auftragsverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg.

Eigene Geschäftsinteressen darf die Gesellschaft nicht verfolgen sondern lediglich nach dem Selbstkostenersatzprinzip arbeiten. Als Mitarbeiter werden Bundes- und Landesbeamte sowie Angestellte beschäftigt. Ähnlich wie Beamte werden alle Angestellten nach den einschlägigen Gesetzen besonders verpflichtet.

Bezüglich der Zulässigkeit der sogenannten Organisationsprivatisierung wird auf die einschlägige Literatur (z.B. Wahl, die Einschaltung privatrechtlich organisierter Verwaltungseinrichtungen in den Straßenbau, DVBl 1993, Seite 517 ff.) sowie auf den Umstand hingewiesen, dass das Bundesverwaltungsgericht gelegentlich einer Vielzahl verwaltungsgerichtlicher Entscheidungen die Einschaltung der DEGES nicht beanstandet hat.

firma beraten werden. Für die Bürger_innen ist von erheblichem Belang, ob sie z.B. bei der Auslegung der Planungsunterlagen einen Beamten der Behörde betragen können oder einen Vertreter einer privatrechtlich agierenden Firma. Der Beamte vertritt die Position der Behörde und ist zugleich vereidigt auf die Verfassung und wahrheitspflichtig. Der DEGES-Angestellte aber ist allein dem Wohl seiner Firma verpflichtet. Hier wird die erforderliche Grenze zur hoheitlichen Verwaltung nicht mehr eingehalten, denn der Bürger will sich in der Planfeststellung mit dem Staat und nicht mit einer Firma auseinandersetzen.

4. Die Ausführungen der DEGES erscheinen zunächst aufgrund von Überschriften wie „Projektstudie“ als einem wissenschaftlichen Gutachten ähnlich. Sie erfüllen aber keine wissenschaftlichen Standards neutraler Wahrheitsfindung, sondern sind an Aufträge gebunden, die sie umsetzen sollen. Es geht bei den Ausführungen nie um das ob, sondern lediglich um das wie der vorgegebenen Verkehrsvorhaben. Deshalb werden Alternativen, die beispielsweise im Beteiligungsprozess vorgelegt wurden, nicht tatsächlich, unvoreingenommen und in der erforderlichen Tiefe geprüft.

5. Die DEGES vertritt die BSU in den Fragen von HQS und WRS in einer Weise, dass die Lenkungs-aufgabe der BSU nicht mehr erkennbar ist. Möglicherweise führt die DEGES (überwiegend im Bundes Eigentum!) faktisch auch die Verhandlungen auf der Seite Hamburgs mit dem Bund, verhandelt in diesem Fall also gewissermaßen mit sich selbst. Es ist in Frage zu stellen, ob bei der Berücksichtigung des Bundesverfassungsgerichtsurteils vom 3. Juli 2000 in einer solchen Konstellation eine so weitgehende Übertragung von Landesaufgaben mit Art. 90(2) GG vereinbar ist.

3.2 IBA Hamburg GmbH

Bereits im Räumlichen Leitbild³ wird aus dem Gebiet, das zu „Sprung über die Elbe“ gerechnet wird, so etwas wie eine Sonderzone, in der es ein merkwürdiges Geflecht der Aufgaben von BSU und IBA Hamburg gibt. Die erforderliche Raumplanung des Staates wird faktisch ausgesetzt und durch eine Projektplanung der beiden Gesellschaften ersetzt.

Dies zeigt sich insbesondere bei der Planung der WRS. Hier hatte die IBA Hamburg sich 2008 deutlich gegen eine Doppeltrasse von Bahn und Straße als Störung der Neuen Mitte Wilhelmsburg und Stärkung der Ost-West-Teilung ausgesprochen, um kurz danach umzuschwenken und nun massiv für diese Trasse einzutreten.

In der Bürgerschaftsdrucksache vom August 2010, mit der das Parlament zur Zustimmung bewegt werden sollte, werden dann großformatig Bilder der IBA zu einer nach einer Verlegung der WRS vermeintlich möglichen Stadtentwicklung dargestellt, ohne dass die BSU für solche Planungen Verantwortung übernehmen würde, wie sich sowohl in der Drucksache als auch in den Verhandlungen des Stadtentwicklungsausschuss zeigte. Und auch während des Planfeststellungsverfahrens werden im großen Ausstellungsraum städtebauentwürfe der IBA (Wilhelmsburg 2013+) für das Gebiet nördlich der Thielensstraße gezeigt, während im Hinterzimmer die Planfeststellungsunterlagen ausliegen, die für diese Fläche von einem Gewerbe- und Industriegebiet ausgehen.

² http://www.buerfelg.de/entscheidungen/gsz200000703_2bwg000196.html

³ BSU Hamburg, 2007: Räumliches Leitbild – Ein Entwurf, S. 57ff

Die IBA ist Geschichte, wenn die WRS gebaute werden sollte, für das, was sie vorgeschlagen hat, ist dann niemand mehr verantwortlich.

Der IBA-Erfolg ist wesentlich von der Vermarktung der geförderten Projekte und Gebäude abhängig, die sich vor allem in der „Neuen Mitte“⁴ sowie unter dem Begriff „Neue Hamburger Terrassen“ westlich der derzeitigen WRS befinden. Natürlich sind die dort entstehenden für Wilhelmsburger Verhältnisse sehr teuren Wohnungen⁵ als „Wohnen am Park“ besser zu vermarkten, als wenn sie neben einer stark befahrenen Wilhelmsburger Reichsstraße liegen. Insofern dient die Verlegung der WRS den Erfolgsinteressen der IBA⁶. Ob und ggf. in welcher Weise die Mitarbeiter persönlich von der Durchsetzung einen materiellen Nutzen z.B. durch Tantiemen und Prämien haben, kann ich mangels der Kenntnis der Verträge nicht beurteilen.

3.3 IGS 2013

Die IGS hätte die durchaus schwierige Aufgabe gehabt, einen innovativen Lärmschutz für die WRS in ihrer Mitte zu entwickeln. Platz für eine landschaftlich akzeptable Gestaltung wäre vorhanden gewesen. Dieser Aufgabe hat sich die IGS nicht gestellt, sondern ab 2008 nach einem Verschwinden der WRS gerufen.

Die Durchführung der IGS 2013 sowie die Ersparnis, die Hamburg dadurch hätte, dass es keinen WRS-Lärmschutz für die Zeit der IGS bauen müsste, wurde in der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Land als Begründung für den Hamburger Finanzierungsanteil heran gezogen. Die Begründung ist nicht mehr stichhaltig, weil die WRS nicht bis 2013 fertig gestellt sein wird – obwohl dieses Ziel offiziell immer noch nicht aufgegeben ist.

Die IGS hat ein aktuelles materielles Interesse: 5, 8 Mio. Euro sind vorgesehen für den beginnenden Bau eines Lärmschutzwalles an der Ostseite der IGS hin zu dem Bahngelände. Davon werden 2,950 Mio. Euro als „Rückfluss aus Bundesmitteln im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der neuen B 4 / 75 erwartet“⁷. Dieser Rückfluss erfolgt aber nur bei Umsetzung der WRS-Pläne. Deshalb ist der Erfolg von IGS 2013 eng verbunden mit dem Schicksal der WRS. Ob sich dies auch umsetzt in materiellem Nutzen der Geschäftsführer⁸ und Mitarbeiter, kann man auch in diesem Fall ohne Kenntnis der Verträge nicht sagen.

⁴ „Von den 34 Einheiten sind innerhald von drei Monaten 33 für Preise von unter 3000 Euro pro Quadratmeter verkauft worden“, freut sich der IBA-Projekt Koordinator Hubert Lakenbrink. Das sei ein positives Signal für die Wohnungswirtschaft. „Mittlerweile haben wir für fast jedes Projekt einen Investor gefunden. Lange Zeit habe die Einstellung ‚Ich investiere nicht südlich der Elbe‘ die Köpfe der Projektentwickler“ blockiert.“ <http://www.abendblatt.de/raetgeber/wohnen/article1831198/Der-Mix-machts.html>, 26.3.2011

⁵ Eine 155 qm große Wohnung wird in <http://www.immoneit.de/hamburg/haaburg-wilhelmsburg-maisonette-kaufen-9621d114-1.html?top=sel> für 355.000 Euro angeboten. „Gebaut wird im Eigentum, durch die günstige Kombination aus niedrigen Gesamtkosten und der Hamburgischen WK Förderung, werden die Wohnungen auch für Menschen mit weniger verfügbarem Einkommen sehr gut finanzierbar. Ideal ist die frei planbare Grundrisgestaltung für Freiberufler und Kreative, die Wohnen und Arbeiten unter einem Dach verbinden wollen. Natürlich werden auch junge Familien und Senioren die Vorteile des nachbarschaftlichen Zusammenlebens zu schätzen wissen.“

⁶ Siehe auch die Beschreibung des Baugebiets im Zusammenhang mit der Verlegung der WRS in Bebauungsplanentwurf Wilhelmsburg 93. <http://www.hamburg.de/contentblob/2061812/data/wilhelmsburg93-bebauung.pdf> (Download 28.3.2011)

⁷ Bericht 2010 über das Leitprojekt „Hamburgs Sprung über die Elbe“ - Verfahrensstand der Projekte und der finanziellen Abwicklung, Anlage 3 – 3.2.4, Neue Mitte Wilhelmsburg – Lärmschutzmaßnahmen (wegen des Endes der Legislaturperiode nicht mehr veröffentlicht)

3.4 Schlussfolgerung

1. Es soll und kann hier kein Urteil über die Qualifikation der Firmen für ihre jeweiligen Aufgaben abgegeben werden. Es soll zudem nicht grundsätzlich bemängelt werden, dass an private Firmen klar bezeichnete Aufträge gegeben werden.
2. Bei dem Gesamtvorhaben gibt es offenbar eine Arbeitsteilung: IBA und IGS sind zuständig für Visionen und Planfasen über eine mögliche positive Entwicklung, die DEGES für Durchsetzung einer normgerechten Autobahn.
3. Für die Bürgerinnen und Bürger ist nicht mehr erkennbar, wer die Verantwortung für die Planung und Berichterstattung hat.

Aus dem Rahmen guten Regierens in einer Demokratie fällt es, wenn die Verantwortungen nicht mehr erkennbar sind und sich Bürgerinnen und Bürgern nicht mehr unmittelbar mit den verantwortlichen Behördenvertretern auseinandersetzen können.

Das Bundesverfassungsgericht hat jüngst entschieden: „Von der öffentlichen Hand beherrschte gemischtwirtschaftliche Unternehmen in Privatrechtsform unterliegen ebenso wie im Alleineigentum des Staates stehende öffentliche Unternehmen, die in den Formen des Privatrechts organisiert sind, einer unmittelbaren Grundrechtsbindung.“⁸

Ich persönlich erfahre mich als in meinen Grundrechten auf Information eingeschränkt durch die private rechtliche Ausgestaltung eines öffentlichen Verwaltungsaktes und dessen Verquickung mit Geschäftsinteressen von Gmbhs in öffentlichem Eigentum und behalte mir eine Verfassungsbeschwerde vor.

4 Die Abweichung vom vorgegebenen Planungsverlauf einer Bundesfernstraße verkürzt unzulässig die Prüfung des Vorhabens

Für ein solches Vorhaben sind normalerweise u.a. folgende Schritte⁹ vorgesehen:

1. Anmeldung des Bedarfs für den Bundesverkehrswegeplan (BWVP) durch die Länder
2. Prüfung des Bedarfs u.a. aufgrund des ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses und Prüfung von alternativen Lösungen sowie Überprüfung der vorgelegten Prognosen
3. Aufnahme und Einstufung in den vorliegenden oder weiteren Bedarf des BWVP
4. Aufnahme in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen
5. Vorplanung mit Linienentwurf
6. Raumordnungsverfahren
7. Linienbestimmungsverfahren mit Abwägung von verschiedenen Linien sowie Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Abwägung von alternativen Verkehrsleistungen sowie Öffentlichkeitsbeteiligung
8. Vorentwurfsplanung
9. Planfeststellungsentwurf

⁸ http://www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rs20110222_1bvr069306.html

⁹ vgl. Bundesfernstraßen, Planen, Bauen und Betreiben, Empfehlungen des Präsidenten des Bundesrechnungshofs, Stuttgart, 2004

Abweichend hiervon ist in diesem Fall mit Nr. 8 begonnen worden. Vorausgegangen ist auf Hamburger Seite die Projektstudie der DEGES von 2008, die die Entscheidungsfindung der BSU vorweg genommen hat.

4.1 Konflikt mit dem BVWP

Die BSU hatte nach dem Scheitern der Pläne der Hafenuferspanne (HQS) auf der linienbestimmten Trasse eine neue Trasse der HQS mit einem ersten Bauabschnitt: „Ausbau und Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ geplant. Als Teil einer HQS allerdings hätte diese nicht ohne eine Umstufung der HQS vom weiteren in den vorordentlichen Bedarf finanziert werden können. An eine Umstufung war 2009 aber nach dem Einbruch des Hafenerverkehrs nicht mehr zu denken. Deshalb und aus politischen Gründen wurde nach dem Februar 2009 von einer Bundesstraße Wilhelmsburger Reichsstraße gesprochen, die „normgerecht“ saniert werden müsste.

4.2 Regelungen für den Ausbau

Daran, dass es sich tatsächlich um einen Ausbau auf Autobahnniveau und Autobahnfunktion handelt, kann allerdings kein Zweifel sein, wenn der Erläuterungsbericht die Maßnahme „einen bedarfsgerechten Lückenschluss zwischen der A 252 und A 253“ nennt. Zudem behaupten die Planfeststellungsunterlagen durchgehend, dass die Alternative zu einem Ausbau auf der Lage an der Bahn allein ein Ausbau auf der bisherigen Trasse sei.

Der für das BMVBS bestimmte Vorentwurf für die WRS weist noch auf den Mangel hin „Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist keine Bedarfsplanmaßnahme „B4/75, Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ enthalten.“ (DEGES 2010: Vorentwurf, S. 8). Im auch für die Öffentlichkeit vorgesehenen Erläuterungsbericht ist dieser Satz nicht mehr enthalten.

4.3 Schlussfolgerung:

In einer neuen Prüfung muss geklärt werden ist, ob und ggf. inwieweit das Verfahren rechtlich zulässig ist. Außerdem führt das Verfahren dazu, dass Prüfungsschritte nachgeholt werden müssen, die üblicherweise dem Planfeststellungsverfahren vorgelagert sind, insbesondere die Prüfung von Alternativen. Dies aber ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht in ausreichender Tiefe erfolgt.

Hierbei sind entsprechend den Regeln des Bundesverkehrswegeplans für die Nutzen-Kosten-Berechnungen auch die durch den Ausbau induzierten Verkehre zu beachten, was nach den Planfeststellungsunterlagen nicht geschehen ist.

Zudem müssen neue kritische Überlegungen zur Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt werden.¹⁰

¹⁰ Z.B. Prof. Dr.-Ing. Gert Martje 29.11.2008 Bekassinenstr.94 28357 Bremen gert.martje@gmx.de www.verkehrswissenschaftler.de Kommentar zur gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 sowie Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung, 2010: Eckpunkte für eine zielorientierte, integrierte Infrastrukturplanung des Bundes, Vom Bundesverkehrswegeplan zur Bundesverkehrsnetzplanung, <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/07897.pdf>

„Gesehen-Vermerke“ vorgelegt werden müssen. Die Einleitung der Planfeststellungsverfahren erfolgt voraussichtlich ab 2010. Der Baubeginn ist für 2011 vorgesehen.“

Nach der Mitteilung vom August 2010 (Drucksache 19/7116) heißt es schließlich:

1. „Aufstellung der RE-Entwürfe Straße und Schiene (in 2010)
2. Gesehenvermerk des BMVBS (anschließend)
3. Einleitung der Planfeststellung noch in 2010
4. Rechtsverfahren mit Planfeststellungsbeschluss noch in 2011
5. Baubeginn ab Anfang 2012
6. Inbetriebnahme Anfang 2013“

Es war geradezu absurd anzunehmen, dass sowohl der Bau der Gleise als auch der Straße nebst komplexen Ingenieurbauwerken und einer Anschlussstelle selbst bei günstigsten Umständen innerhalb von maximal 15 Monaten (1.1.2012 bis 31.3.2013) durchgeführt werden könnten. Dieses wäre genau die Hälfte der 30 Monate, die im Zeitplan der DEGES für den reinen Bau vorgesehen waren.

Dennoch wurde seitens der Regierungsfraktion bis zur entscheidenden Sitzung der Bürgerschaft am 9.2.2011 an dem Zeitplan festgehalten: „Wir sind aber in einem Zeitfenster – das darf man bei dieser Entscheidung nicht vergessen –, das sehr kurz ist. Derzeit sind wir rund vier Wochen hinter dem ursprünglichen Zeitplan zurück, nach dem eine Verlegung bis zu den Maßnahmen von Igs und IBA 2013 erfolgen sollte.“ (Abg. Jörn Frommann, CDU, S.4506 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg - 19. Wahlperiode - 72. Sitzung am 9. Februar 2011)

10 Tage später lagen die Planfeststellungsunterlagen aus, die nichts mehr von diesem Zeitplan sagen. Ganz offensichtlich war dem Senat bereits bei Vorlage gegenüber der Bürgerschaft klar, dass der Zeitplan nicht eingehalten werden kann.

5.3 Bei grundlegender Abweichung von der Mitfinanzierungsvereinbarung ist das Verfahren mit dem GG nicht vereinbar

Das aber bedeutet: Hamburgs Finanzierungsanteil von 10,4 Mio. Euro ist nicht mit dem Grundgesetz Artikel 104a vereinbar.

Art 104a GG: „(1) Der Bund und die Länder tragen gesondert die Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung ihrer Aufgaben ergeben, soweit dieses Grundgesetz nichts anderes bestimmt.“

(2) Handeln die Länder im Auftrage des Bundes, trägt der Bund die sich daraus ergebenden Ausgaben.“

Das BMVBS in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/1535 vom 30.4.2010, S. 47) eindeutig darauf hingewiesen, dass ohne den **konkreten Nutzen**, der durch eine rechtzeitige Fertigstellung entstehen könne, die Mitfinanzierung durch Hamburg grundgesetzwidrig wäre:

„Die Bundesstraße 4/75 liegt in der Baulast des Bundes. ... Hierfür bestimmt Artikel 104a Absatz 2 GG, dass der Bund die Ausgaben für Bau, Erhaltung und Betrieb von Bundesfernstraßen zu tragen hat, wohingegen die Länder lediglich für die bei ihren Behörden entstehenden Verwaltungskosten aufzukommen haben (Artikel 104a Absatz 5 Satz 1 GG). Dies be-

8. Vereinbarkeit des Vortrabens mit öffentlichen Belangen
Die Finanzierung des Projektes oder Finanzierungsfragen und -probleme sind nicht Gegenstand der Planfeststellungsverfahren. Hier sind der Bund und die Freie und Hansestadt Hamburg gefordert verfassungskonforme Lösungen zu finden. Ebenso sind Zeitplanungen und Terminstellungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

deutet, dass die durch Artikel 104a GG verteilte Finanzverantwortung grundsätzlich das Verbot statuiert, Aufgaben in der Finanzverantwortung der jeweils anderen Ebene zu finanzieren, soweit kein von der Verfassung zugelassener Ausnahmefall vorliegt.

Artikel 104a GG verbietet jedoch nicht, dass Bund und Länder in einem Aufgabenbereich zusammenwirken, in dem sich die Kompetenzen zur Aufgabenwahrnehmung überschneiden. Zulässig ist eine Mitfinanzierung von Bundesfernstraßenprojekten durch ein Land nur dann, wenn durch die Mitfinanzierung der Bundesaufgabe zugleich auch konkrete Ziele der landeseigenen Verwaltungskompetenz realisiert werden können und die Höhe der Landesbeteiligung auch den Landesinteressen entspricht.

Durch die Beteiligung Hamburgs an den Kosten und die dadurch erreichte frühzeitige Fertigstellung des Teilstücks entfallen die ansonsten seitens Hamburgs erforderlichen Aufwendungen in Höhe von ca. 10,4 Mio. Euro für Lärmschutzmaßnahmen an der vorhandenen Bundesstraße 4/75 für die städtebaulich gewünschte Nutzung „Internationale Bauausstellung/Internationale Gartenschau“ (IBA/IGS)“.

Mit dem Nachtrag vom 4.1.2011 ist der Hamburgischen Bürgerschaft keine neue oder modifizierte Finanzierungsvereinbarung vorgelegt worden.

Damit aber ist eine Bereitstellung von Mitteln seitens Hamburgs nicht mit dem GG vereinbar.

6 Vorschläge und Ergebnisse des Beteiligungsprozesses sind weder geprüft noch berücksichtigt worden.

Der so genannte Beteiligungsprozess wird in den Planfeststellungsunterlagen zwar erwähnt, aber entgegen den Zusagen der Bürgerschaftsdrucksache in keiner Weise in der Planfeststellung berücksichtigt.

Das gilt u.a. für die dort vorgetragenen und eingebrachten

- Stellungnahmen (Rothschuh zu den Grundsätzen¹³, Rothschuh zur WRS¹⁴, Maas zu dem weiteren Vorgehen¹⁵) aber auch
- die abschließenden Erklärung fast aller Bürgergruppen¹⁶ sowie
- das Meinungsbild eines Teils der Teilnehmer_innen¹⁷.

So wurden weder weitgehend konsensuale Vorschläge zum Gesamtverkehrskonzept, zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs in Wohnstraßen, zum Zusammenhang von Stadtpla-

¹³ Michael Rothschuh, 2009: Zielsetzungen für ein Verkehrskonzept – Vorschlag für einen Kontrakt <http://www.verkehrsplannung-im-sueden-hamburg.de/contentblob/1759854/data/kontraktentwurf-rothschuh.pdf>

¹⁴ Michael Rothschuh, 2009: Zur Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg-Wilhelmsburg zwischen der vorhandenen B4/75 im Westen und der B481 im Osten/Ersatzneubau Wilhelmsburger Reichsstraße <http://www.verkehrsplannung-im-sueden-hamburg.de/contentblob/1603924/data/arbeitsspapier-2-wilhelmsburger-reichsstrasse-michael-rothschuh-13-07-2009.pdf>

¹⁵ Hans-Jürgen Maass, 2009: Den Dialog um die Verkehrsplanung im Hamburger Süden fortführen!, <http://www.verkehrsplannung-im-sueden-hamburg.de/contentblob/1900000/data/dialog-verkehrsplannung-fortfuehren-05-10-2009-final.pdf>

¹⁶ <http://www.zukunft-elbinsel.de/Plänen-im-Dialog/Protokolle/KAAG/Erklärung%209-11-09.pdf>

¹⁷ http://www.insel-im-fluss.de/Plänen-im-Dialog/Protokolle/KAAG/meinungsbild_20091113.pdf

nung und Verkehrsplanung oder zur Verbesserung des ÖPNV aufgenommen noch die geforderte Prüfung eine Zwillisierung (Geschwindigkeitsbegrenzung, Herausaltung des durchfahrenden Schwerverkehrs) der bestehenden WRS noch auch Einzelvorschlage wie Lärm Schutzdeckel mit Neugestaltung des Bahnhofs, Tunnel am Ernst-August-Kanal, zusätzliche oder ersatzweise Abfahrt Neuenfelder Straße oder kreuzungsfreier Radweg entlang der B4/75 auch nur andeutungsweise geprüft.

7 Beteiligung der Hamburgischen Bürgerschaft

Auch gegenüber der Bürgerschaft wurde spät, lückenhaft und widersprüchlich berichtet. Dieses gilt vor allem für die Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses im September 2010 und des Haushaltsausschusses im Januar 2011. Dem Haushaltsausschuss wurde zwei Tage vor der Sitzung die Verdoppelung der Kosten mitgeteilt. Über die dahinter stehenden inhaltlichen Entwurfsveranderungen konnte der Stadtentwicklungsausschuss gar nicht beraten.

Über 6 Mio. Kosten für den Ankauf der alten WRS, wie er im Kostenplan des RE -Entwurfs vorgesehen ist, wurde der Haushaltsausschuss gar nicht unterrichtet. Dem Petium des Rechnungshofs „Die Bürgerschaft kann ihr Etatrecht nur dann sachgerecht ausüben, wenn sie rechtzeitig, umfassend und zutreffend über alle entscheidungsrelevanten Fakten informiert wird“¹⁸ wurde dieses Verfahren nicht gerecht.

8 Projekt statt Konzept: Verlegung der WRS als Vorzeigeprojekt für die internationale Fachöffentlichkeit statt als Teil eines Konzeptes zur nachhaltigen Stadtentwicklung Hamburgs und der Elbinsel

Die BSU/DEGES/IBA präsentiert den WRS-Ausbau als Perspektive für Wilhelmsburg. Wenn ein Stadtteil grundlegend verändert werden soll, erwartet man, wie z.B. bei der HafenCity, ein Paket, in dem u.a. enthalten ist:

1. Nutzungskonzept, (Flächennutzungsplanung, mögliche Wohngebiete, Verlagerungskonzept für bestehende Nutzung, Konzept für die Planungen der Bahn)
2. Umfassendes Verkehrskonzept (einschließlich ÖPNV, Quell- und Zielverkehr, Umgang mit durchfahrendem Verkehr, Sicherheitskonzept)
3. Einen zeitlich orientierenden Stufenplan
4. Inhaltliche und finanzielle Klärung der Folgemaßnahmen
5. Folgemaßnahmen (Rückbau, Umbau von Straßen, Landschaftsplanung, Ausgleichsflächen, Wohnungsplanung)

Stattdessen wurde in einer unglaublichen Hektik, die allerdings nicht zur tatsächlichen Beschleunigung führte, versucht, das Projekt durchzupetschen.

Erklärt werden kann dies nur in dem Zusammenhang der vom Oberbaudirektor initiierten IBA Hamburg sowie der igs 2013.

Es geht bei der IBA im Kern nicht um die Entwicklung Wilhelmsburgs selbst, sondern Wilhelmsburg ist der Schauplatz für Projekte der IBA, die internationale Ausstrahlung haben:

¹⁸ Rechnungshof der Freien und Hansestadt Hamburg Jahresbericht 2011, S. 174

„Mitten in der Metropole Hamburg gibt es einen einzigartigen Schauplatz der Kreativität, der Chancen, Gegensätze und Spannungen. Einen Schauplatz, der gesellschaftliche Grundfragen des Zusammenlebens und des Umgangs mit natürlichen Ressourcen wie in einem Brennglas bündelt: die Elbinseln. Hier entwickelt die IBA Hamburg Antworten für die Zukunft der Metropole.“¹⁹ heißt die gebetsmühlenartig im Privatenshensender Hamburg 1 ausgestrahlte Botschaft der IBA.

Genauso geht der Oberbaudirektor Jörn Walter mit dem – formal nicht zur IBA gehörenden, aber von ihr heftig beworbenen – Projekt Wilhelmsburger Reichsstraße um, das er schon bei großen Tagungen vorstellte, bevor es überhaupt in Wilhelmsburg öffentlich diskutiert wurde. „Wie gehen wir eigentlich mit den großen Verkehrsstrassen um?“, heißt es im September 2008 auf einem Kongress in Dresden. „Die Aufgabe ist es, diese Trasse, Wilhelmsburger Reichsstraße heißt sie, im Jahre 2013 vom Park zu besetzen und das Ziel ist, aus den drei großen zerschneidenden Trassen nur zwei zu machen und statt zwei nur eine Lärmquelle erzeugt zu haben. ... Das wäre für mich in meinem Berufsleben das schönste Zeichen, wenn man es schaffen würde eine Straße vom Park zu besetzen, die heute Autobahn ist und Zerschneidung ist – das wäre doch eine Botschaft, mit der ich auch gerne international aufreten würde.“²⁰

Das Prinzip IBA ist, im Bereich Hamburg und insbesondere Wilhelmsburg exemplarisch Lösungen für „Metrozonen“ zu erproben und anzubieten.²¹ „Internationale Bauausstellungen sind“, so der Geschäftsführer „keine flächendeckenden Stadtentwicklungsinstrumente – jede internationale Bauausstellung ist ein Ausnahmezustand auf Zeit, der Möglichkeitenräume offen und exemplarische Lösungen für drängende Probleme an herausfordernden Orten generiert.“ (Uli Hellweg²²)

So wurde aus der WRS ein Projekt, das man schnell mal eben der Welt als Lösung „drängende Probleme an herausfordernden Orten“ anbieten zu können meinte.

¹⁹ http://www.iba-hamburg.de/de/01_entwerfer/3_mission/mission_zukunftsziele.php

²⁰ Jörn Walter, September 2008: „Hamburg entdeckt seine grüne Insel IGA und IBA in Hamburg“ PROF. JÖRN WALTER, Kongress, Dresden, aus dem Mitschnitt: <http://www.lebendige-stadt.de/web/templateges/2008/Vortraeg/Gruen/Walter.mo3>

²¹ Die IBA Hamburg ist weit mehr als eine Bauausstellung – hier werden Themen diskutiert und Fragen gestellt, die die Zukunft der Metropole in all ihren Facetten ausloten. Auf den Elbinseln finden dazu regelmäßig Fachveranstaltungen und Workshops, Expertenrunden und Kongresse statt: Die Veranstaltungen der Reihe IBA LABOR vertiefen Einzelspekte und Fachthemen, während das IBA FORUM in größerem Rahmen übergreifende Aspekte der Stadtentwicklung thematisieren. Ob es um Umwelt, Klimawandel oder Migration, Globalisierung, kulturelle Diversität, Logistik oder Mobilität geht – die IBA Hamburg wagt immer wieder den Blick über den Tellerrand, diskutiert Fragen der Stadtentwicklung, entwickelt neue Lösungen und reflektiert sie im Spiegel unterschiedlichster Beziehungsebenen gesellschaftlicher Realität.“

Dazu kommen führende Wissenschaftler und internationale Experten nach Hamburg, tauschen sich aus und stellen sich dem Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern. Im Zentrum aller Veranstaltungen, Workshops und Debatten steht dabei immer die Frage, wie die Menschen ihr Zusammenleben, Wohnen und Arbeiten in der Metropole der Zukunft gestalten können.“

http://www.iba-hamburg.org/de/02_gemeinsam/4_fachveranstaltungen/wissenschaften.php

²² http://www.iba-hamburg.de/de/04_info/4_mediathek/index.php?w_objectID=3599&year=2010&p

Zur Elie drängte auch die IGS 2013: Die IBA Hamburg, IGS 2013 und die neue Senatorin Hafduk wollten eine Schließung der bisherigen WRS im Bereich des für 2013 vorgesehenen IGS-Geländes erreichen, um den Erfolg der IGS gemessen an Besuchern und damit Einnahmen, zu sichern. Dieses erschien ihnen möglich durch eine Verlegung der WRS an die Bahn.

Damit diese sofort gebaut werden könne, wurde sie als quasi erweiterte Sanierung deklariert. Deshalb kam die Rede vom „das Zeitfenster“ auf: Ohne den Zeitdruck der IGS könne man den Bund nicht zu einer Zustimmung bewegen. In der Finanzierungsvereinbarung vom Oktober 2009 wurde denn auch die IGS als wesentlicher Grund genannt.

Vom „Zeitfenster“ allerdings sprach man auch noch, als allen klar war, dass bis April 2013 keine Autobahn hergestellt sein könnte. Jetzt war es eher die Zustimmung des BMVBS, Sanierungsmittel für einen Neubau einer Autobahn auszugeben, die infrage stand. Dies freilich steht in krassem Widerspruch zu der Begründung für den Ausbau der WRS, der doch angeblich in jedem Fall stattdände und bei dem nur noch die Wahl bestünde, ob in jetziger Lage oder an der Bahn.

Als Bürger können wir uns mit einer Planung im Ausnahmezustand nicht abfinden, wenn unsere Interessen und Lebenslage davon beeinträchtigt sind.

Ich habe vielmehr Anspruch auf ordentliche Planung.

9 Ausbauplanung ohne nachgewiesenen Bedarf

9.1 Mangelnde Verkehrssicherheit der WRS ist laut Polizei nicht gegeben.

Zur Begründung der "Notwendigkeit der Baumaßnahme" (Erläuterungsbericht, S. 15-18) werden die vermeintlich besonders hohen Unfallzahlen hervorgehoben. Sie werden zeitlich nicht eindeutig zugeordnet – insbesondere bei der Frage, ob die Personenschäden vor oder nach dem Umbau der WRS erfolgten - und zudem nicht in Relation gesetzt zu denen anderer vergleichbarer Straßen

Im Gegensatz dazu hat die Hamburger Innenbehörde am 3.6.2009 gegenüber dem Bezirk Hamburg-Mitte geschrieben:

"Die Unfallauswertung hat ergeben, dass bezogen auf die relevanten Unfallursachen, die die Grundlage für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bilden könnten, eine durchschnittliche Unfallbelastung von 5,26 Verkehrsunfällen pro Jahr und Straßenkilometer auf der WRS gegeben ist. Diese Unfallbelastung ist angesichts der hohen durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastung als unauffällig einzustufen und rechtfertigt keine weiteren Verkehrs beschränkenden Maßnahmen...Dies gilt umso mehr, weil sich die bisher getroffenen Maßnahmen (Einbau einer Betongleitwand in der Fahrbahnmitte zur Trennung der zweistreifigen Richtungsfahrbahnen ... incl. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h wegen der verringerten Fahrstreifenbahnen) als überaus wirksames Mittel zur Unfallbekämpfung bzw. der Erhöhung der Verkehrssicherheit erwiesen haben. Zuvor war es mehrfach zu Frontalzusammenstößen mit schwerwiegenden Folgen gekommen. Nach Aktenlage hat sich auf der WRS trotz der stetig gestiegenen Verkehrsbelastung kein Verkehrsunfall mehr ereignet, bei dem Unfallbeteiligte getötet wurden."

Natürlich kann man auch über "unauffällige Unfallbelastung" nicht einfach hinweg gehen. Man kann sofort mehr für die Sicherheit - und zugleich den Lärmschutz: 50km/h wie auf allen anderen Straßen in Hamburg und Verbot für durchfahrenden Schwerverkehr.

Außerdem ist es zwingend erforderlich, die jetzige Unfallbelastung zu vergleichen mit der möglichen künftigen Unfallbelastung nach einem Umbau (s.u.).

2. Planrechtertugung/Bedarf

Nach Auffassung des Vortrabentägers besteht bei ca. 160 Unfällen mit mehr als 200 Personenschäden in sieben Jahren keine Veranlassung von einer verkehrssicheren Straße zu sprechen. Dies tut im Übrigen auch die Polizei nicht. Hier versucht der Einwender die Aussage der Polizei nach der weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen abzulehnen sind umzudeuten.

Vor Einbau der Betonleitwand in 1995 gab es regelmäßig sehr schwere Unfälle mit Todesfolge. Der Einbau Betonleitwand ging jedoch zu Lasten der Fahrbahnbreiten (3,0 bzw. 2,9 m). Dies entspricht nicht einmal dem Standard von Wohnsammeistraßen.

Der für die neue Reichsstraße vorgesehene moderne Straßenquerschnitt wird die Verkehrssicherheit erhöhen, da gerade Berührungsunfälle vermieden werden (treten jetzt vermehrt auf) und für liegengeliebene Fahrzeuge ein Standstreifen zur Verfügung steht. Inwieweit sich die Unfallzahlen absolut verringern lassen, kann nur der zukünftige Betrieb zeigen.

Wie an anderer Stelle schon einmal dargelegt kann eine vierstreifige Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h das vorhandene und zukünftige Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Gerade der LKW-Verkehr soll auf den übergeordneten Straßen gebündelt und damit das untergeordnete Straßennetz möglichst weitgehend entlastet werden.

9.2 Es gibt einen Sanierungsstau, aber nicht die Notwendigkeit eines Ausbaus

Der Sanierungsstau insbesondere bei den Brückenbauwerken im Norden (Ernst-August-Kanal) und Süden (Kornweide) ist vor allem auf die jeweils wechselnden Planungen der Hafenuerspange zurück zu führen²³. Man verwies jeweils darauf, dass es ja „bald“ einen Anschluss an eine Ost-West-Autobahn geben würde, die mal im Norden, mal im Süden geplant wurde, und sich eine vollständige Sanierung deshalb nicht lohne würde.

Eine Sanierung des Unterbaus und des Asphalts ist sehr wohl möglich, ohne dass die Straße verbreitert wird. Auch bei anderen Straßen wie z.B. der B5 in Lohbrügge, im Umfeld der Abzweigung nach Reinbek wurden bei ähnlichem Verkehrsaufkommen Lärmschutzwände auch ohne Standstreifen gebaut. Zudem wird auch in der nun vorliegenden Planung teilweise auf Standstreifen verzichtet.

9.3 Prognosen begründen nicht die Notwendigkeit eines Ausbaus

9.3.1 Fehlerhafte Informationsbasis

Die Verkehrsuntersuchung geht von einem Prognosenetz aus:

„In das Prognosenetz wurden die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs aus der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung übernommen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um folgende Maßnahmen:

- 8-streifige Erweiterung der A7 zwischen AS HH-Othmarschen und dem AD HH-Nordwest
- 6-streifige Erweiterung der A7 zwischen dem AD HH-Nordwest und der Landesgrenze HH/Schleswig-Holstein
- 6-streifige Erweiterung der A7 zwischen der Landesgrenze HH/Schleswig-Holstein und dem AD Bordesholm
- 8-streifige Erweiterung der A7 zwischen dem neuen AK Süderelbe (A26/Hafenuerspange) und dem Elbtunnel
- 6-streifige Erweiterung der A1 zwischen dem AD Buchholz und Bremen
- 4-streifiger Neubau der A20 zwischen Lübeck und Stade
- 4-streifiger Neubau der A23 bei Itzehoe
- 4-streifiger Neubau der A26 zwischen Stade und dem neuen AK Süderelbe
- 4-streifiger Neubau der Hafenuerspange zwischen dem neuen AK Süderelbe und dem neuen AD HH-Stillhorn, im Zuge hiervon:
 - Schließen der Kattwykbrücke
 - Schließen der AS HH-Moorburg an der A7
- Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nach Osten
- 4-streifige Erweiterung der Neuländer Straße
- 2-streifiger Neubau der Ortsumfahrung Finkenwerder

²³ Vgl. Anhang zur Geschichte der WRS

- 2-streifiger Neubau der Ortsumfahrung Neu-Wulmstorf (B3)
- Neue Verbindungen Wilhelmsburger Brücke – Am Saalehafen sowie Versmannstraße – Amstnckstraße^{24,25}

Die Aussagen sind falsch. Es ist keine Wiedergabe des Vordringlichen Bedarfs sondern ein Kunterbunt von Maßnahmen, die teils in Bau sind (A1 nach Bremen), teils in unterschiedlichen Kategorien des BVWP oder garricht im BVWP stehen, teilweise bebauungsplanrechtlich abgesichert sind (z.B. Neuländer Straße), teilweise lediglich in Vorstudien oder „Masterplänen“ (z.B. Wilhelmsburger Brücken) angedacht sind.

9.3.2 Prognose zum Hafenvverkehr

Die der Verkehrsuntersuchung zugrunde liegende Umschlagsprognose für den Hamburger Hafen hat nichts mehr gemein mit der tatsächlichen Entwicklung. Die Entwicklung der Umschlagszahlen hat sich umgekehrt: 2010 sind 7,9 Mio. TEU statt der in den Prognosen erwarteten 12-13 Mio. TEU umgeschlagen worden. Ob die Zahlen von 2007 (9,8 Mio./Jahr) irgendwann wieder erreicht oder sogar übertroffen werden, ist völlig offen.

Hamburg hat daraus langfristig wirksame Konsequenzen gezogen und entschieden, dass kein Containerterminal Steinwerder gebaut wird. Stattdessen gab es einen Ideenwettbewerb für einen „Centralterminal Steinwerder“, der ein Universalhafen werden soll. Der Siegerentwurf kommt dabei ganz ohne LKW Verkehr aus²⁵.

Ähnliches gilt generell für den Güterverkehr auf Schiene und Straße, der erheblich abgenommen hat und zwar besonders in den Relationen (z.B. von und nach Mittelosteuropa, China), die zu dessen rapiden Wachstum in den letzten Jahren wesentlich beigetragen haben. Dass es eine bloße Wachstumpause sei, ist auch nach der viel gepriesenen „Erholung“ in 2010 nicht belegt.

Der Modal Split im Hafenvverkehr hat sich bereits 2010 erheblich zu Gunsten der Bahn und damit zu Lasten der Straße verändert²⁶:

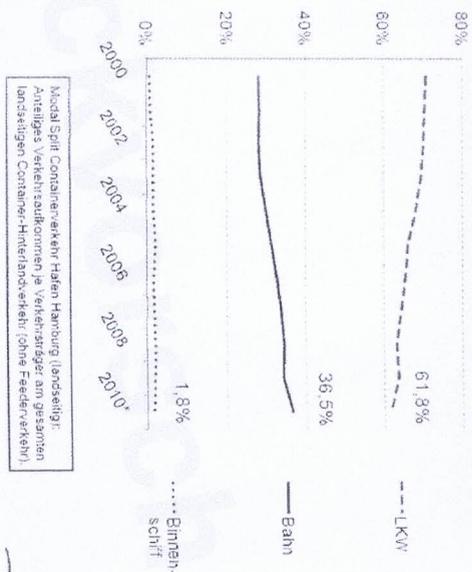
²⁴ DEGES 2011: Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planfällen, S. 23

²⁵ Eine grüne Containerhalbinsel: „Ein CO₂-neutrales Container-Terminal eingebettet in einen ldebestimmten Wasserlebenspark – schon diese kurze Zusammenfassung zeigt das Potenzial des Siegerkonzepts von Royal Haskoning. Trotz der Beschränkung der Terminalfläche auf 100 ha erreicht auch dieses Konzept eine Umschlagkapazität von 3,5 Mio. TEU. Vorgesehen ist ein vollautomatisches Lkw-freies Terminal mit umweltfreundlichen Technologien. Die Container selbst werden ausschließlich per Schiene oder Feeder Schiff verteilt. Ein zusätzliches Inland-Terminal hilft dabei, indem hier Container aufbewahrt werden. Für Energie sorgen Gezeitenstromturbinen, Windkraftanlagen und Solarkollektoren.“

²⁶ http://www.transcare.de/fileadmin/user_upload/Präsentation/Hafen_im_21._Jahrhundert.pdf S. 23

2. Planreihentigung/Bedarf
 Alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs aus der Bundesverkehrswegeplanung 2003 sind in der Liste enthalten. Darüber hinaus sind einige weitere wichtige geplante (oder bereits im Bau befindliche) Straßenbauvorhaben im Modell berücksichtigt und daher in der Auflistung enthalten. Bei der Auflistung geht es nicht nur um die Nennung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs sondern und die Nennung der Vorhaben, welche im Modell berücksichtigt sind.
 Somit ist der Vorwurf der fehlerhaften Informationsbasis zurückzuweisen.

Modal Split 2010: Starke Bahn, Potenzial beim Binnenschiff



9.3.3 Grundlagen der allgemeinen Verkehrsprognosen

Es wird bei den Prognosen auf die vom BMVBS Verkehrsprognose 2025 Bezug genommen.²⁷ Da eine Prognose immer nur als „Wenn-Dann-Aussage“ verstanden werden kann, muss gefragt werden, welche Bedingungen angenommen werden. Das sind u.a. folgende Trends zugrunde gelegt:

Die Pkw-Dichte erhöht sich

- Modalsplit verschlechtert sich zuungunsten des Schienenpersonnenahverkehrs
- Verantwortlich für die anhaltende Expansion sind neben der Erweiterung des Pkw-Bestands auch die siedlungsstrukturelle Entwicklung
- Fahrradfahrten und der Fußwege nehmen um 5,7 % bzw. 7,1 % ab.

Diese Trends treffen so nicht auf Hamburg zu und Hamburg versucht durchaus erfolgreich, das Gegenteil dieser Trends zu erreichen. Dies geschieht vor allem, weil sich die Menschen anders verhalten als in den Prognosen angenommen, beispielsweise durch Umsteigen von Pendlern von dem Auto zum ÖPNV. Dieses Verhalten wird wesentlich mit bestimmt durch das Mobilitätsangebot. Wird beispielsweise guter S-Bahn und Metronom-Verkehr von Stade nach Hamburg angeboten, nutzen viele diesen, wird eine Autobahn auf gleicher Strecke angeboten, wird diese stärker nachgefragt.

²⁷ Verkehrsprognose 2025, http://www.bmvbs.de/cae/servelet/contentblob/32104/publicationfile/10807/verkehrsprognose_2025_kurzfassung.pdf

9.3.4 Fehlende Analyse der tatsächlichen Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit den Elbinseln

Wenn man Prognosen überprüfen will, muss man jedenfalls untersuchen, ob der bisherige tatsächliche Trend mit den Prognosen übereinstimmt. Das ist offenkundig nicht der Fall:

Vergleicht man nämlich die Entwicklung des Containerumschlages mit der Verkehrsentwicklung, zeigt sich, dass auch in Zeiten der tatsächlichen erheblichen Zunahme des Containerumschlages, des Bevölkerungswachstums im Stadtteil sowie der Hochphase des deutschen Exports die Verkehrsentwicklung auf den Hamburger Straßen bei weitem nicht solche Steigerungen zeigte, wie man hätte erwarten können.

Containerumschlag in 1000 TEU, Zunahme bis 2007

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2000
	4281	4689	5374	6138	7003	8088	8862	9890	9737	227%

Wohnbevölkerung in Wilhelmsburg

46125	47180	47857	47847	48322	48957	48957	49851	49803	108%
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------

Verkehrsentwicklung auf den Straßen

DTVw (durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags, in Klammern: Schwerlastverkehr)	1995	1998	2001	2003	2006	2007	2008	2008/1995

Hafenhauptroute

Kohlbrand- brücke	31000 (30)	33000 (29)	35000 (32)	34.000 (34)	35000 (36)	35000 (38)	35000 (39)	113%
Veddeler Damm	23000 (-)	23000 (-)	25000 (-)	25000 (-)	27000 (30)	27000 (31)	27000 (32)	117%

B4/75 (u.a. Wilhelmsburger Reichsstraße)

Europabrücke	55000 (8)	62000 (8)	58000 (8)	59.000 (9)	56000 (9)	62000 (11)	60000 (13)	109%
A253/B4/75	54000 (13)	51000 (14)	52000 (12)	54000 (11)	53000 (11)	55000 (12)	54000 (12)	100%
A252/B4/75 östlich. AS Georgsw.r	74000 (16)	73000 (16)	76000 (16)	77000 (16)	74000 (17)	76000 (18)	72000 (18)	97%
Neue Elbbrü- cken	124000 (-)	131000 (-)	134000 (-)	142000 (-)	124000 (-)	122000 (-)	123000 (-)	99%

A1

A1 südlich AK Süd	123000 (19)	131000 (18)	131000 (19)	130000 (19)	keine Zählung vorhanden	115000 (21)	93%
A1 östlich AK Süd	114000 (23)	116000 (23)	119000 (23)	118000 (24)	112000 (25)	114.000 (25)	Baustel- le 100%

A7

A7 südlich AS Walterssh.	94000 (15)	94000 (16)	97000 (17)	101000 (18)	103000 (17)	104000 (18)	102000 (19)	109%
Elbtunnel	117000 (16)	Bau- stelle	114000 (16)	Baustelle	122000 (16)	125000 (18)	123000 (17)	105%

Druckvorstudie

1. Für 2025 wurde damals ein Containerumschlag von 30 Mio. TEU, der Bau zweier Containerterminals in Steinwerder und Moorburg angenommen, vgl. SP 2009, S.4. Diese Prognosen hätten für 2010 einen Containerumschlag von 12,5 Mio. TEU voraus gesetzt, tatsächlich liegt er 2010 bei ca. < 8 Mio. TEU.

2. Daten aus Bürgerschafts-Drucksache 18/2688, 19/2066 sowie Verkehrsbelastung 2006, 2007, 2008 in Hamburg, <http://www.hamburg.de/contentblob/388406/data/verkehrsbelastung-dtww-karte.pdf>. Die zu den aufgeführten Containerzahlen parallelen Jahres-Zahlen lagen mir nicht vor – sie könnten aber sicherlich ohne großen Aufwand von der BSU bereit gestellt werden.

3. DTVw 2007 BSU-Karte

4. DTVw 2008 BSU-Karte

5. Bei gesperrter Katwikkbrücke (sonst dort i.d.R. werktags ~10000 Kfz/24h)

6. Vgl. die Untersuchung von Verkehrsprognosen: Christian Schrefel, Magdalena Schrefel, Regina Hajtsan, 2008: Verkehrsprognosen, Kultur der Fehlinformation

7. Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 FE-Nr.: 96.0857/2005 - Kurzfassung - München/

Gerade bei der WRS ist festzustellen, dass es keine Steigerung der Verkehrszahlen seit 1995 gibt. Wenn man die bei ARGUS ermittelten Zahlen für 2010 heran zieht, stellt man sogar eine Abnahme des Verkehrs auf der WRS fest. Damit gibt es keinen Grund, von einer permanenten Steigerung des Verkehrs auszugehen, ja, es gibt Gründe, weshalb das Verkehrsaufkommen weiter zurück gehen kann:

- a) Bereits die Verlagerung der Containerlager an der Jaffestraße würde einen Rückgang bewirken.
- b) Eine Verstärkung der S-Bahn, wie sie vorgesehen ist (S32), entlastet die WRS.

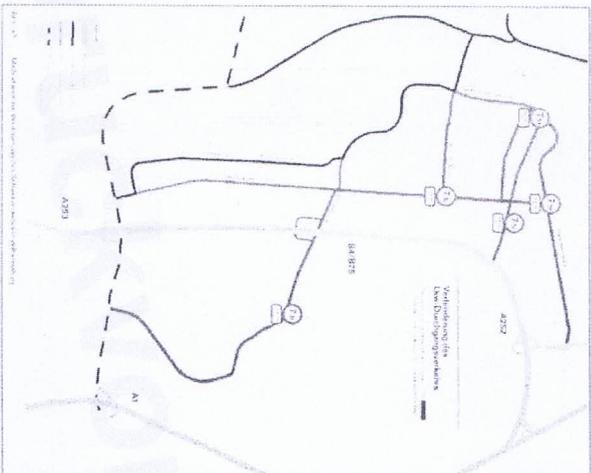
2. Planrechtfertigung/Bedarf
Grund für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist nicht die Überlastung der heutigen Strecke, sondern folgende Zielsetzung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Anlage eines richtlinienkonformen Querschnitts mit ausreichenden Fahrstreifenbreiten und zusätzlichem Standstreifen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Räumliche Verlegung an die Bahntrasse und damit Wegfall der Zerschneidung des Stadtteils durch die heutige Achse

- Errichtung eines wirkungsvollen Lärmschutzes für Straße und Schiene

Die Wilhelmsburger Reichsstraße besitzt als wesentliche Funktion die leistungsfähige Erschließung Wilhelmsburgs und im weiteren Verlauf nach Süden des Raumes Harburg/Heimfeld. Für dieses Quell-/Zielverkehrsaufkommen ist eine 4-streifige Straße erforderlich, insbesondere auch in Anbetracht der in Wilhelmsburg geplanten Siedlungsentwicklung.



1 HPA 2010: Masterplan Straßenverkehr, S. 65

- c) Im Masterplan Straßenverkehr im Hamburger Hafen hat die Hamburg Port Authority in Anlehnung an Vorschläge von Zukunft Eibinsel Wilhelmsburg einen Plan vorgelegt, wie der Schwelastverkehr aus den meisten Wilhelmsburger Wohnstraßen heraus gehalten werden kann. Dadurch wäre auch die Harburger Chaussee und die Mengestraße sowie Neuenfelder Straße betroffen, so dass auch erheblicher besonders belastender Schwelastverkehr von der A252 sowie der WRs in den und aus dem Hafen entfallen würde.²⁸ Dieses führt direkt zu einem Rückgang des Schwelastverkehrs auf der WRs, weil dieser zu einem großen Teil Durchgangsverkehr zum und vom Hafen ist. Anzumerken ist, dass die Verkehrsuntersuchung priv/ARGUS fälschlich davon ausgeht, dass der Verkehr von der WRs zur Harburger Chaussee Verkehr nach Wilhelmsburg ist; tatsächlich führt der große Teil dieses Verkehrs über den Zoll Ernst-August-Schleuse oder Neuhof in den Hafen.

10 Alternativen sind nicht in erforderlicher Weise geprüft

Der Ausbau der WRs führt zu einer Beeinträchtigung der Schutzgüter, insbesondere des Schutzgutes Mensch. Deshalb muss vorab gefragt werden, ob der Ausbau überhaupt notwendig ist. Da der Ausbau der WRs nicht in einem Bedarfsplan des Bundes vorgesehen ist, müssten unabwiesbare Gründe dargestellt werden. Das aber ist nicht der Fall:

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Ein Ausbau ist bei einer Verkehrsbelastung von 50 bis 60T. KEZ/24h auf jeden Fall notwendig zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Stabilisierung der Leistungsfähigkeit - unabhängig vom 8-streifigen Ausbau der A1, der im Bundesverkehrswegeplan- weiterer Bedarf eingestellt ist. Bei Durchführung von Straßenarbeiten auf der A1 muss der Verkehr über die WBR umgeleitet werden können.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der von Hamburg beauftragten Projektstudie der DEGES aus 2008 hat der Bund dem vorgeschlagenen Konzept im Januar 2009 grundsätzlich zugestimmt und damit die verkehrliche Notwendigkeit der parallel zur A1 verlaufenden B 4/75 unterstrichen. Durch die durchgängige Linienführung zwischen A 252 im Norden und A 253 im Süden in

Verbindung mit den zwei Anschlussstellen Wilhelmsburg-Süd und Wilhelmsburg-Mitte (neue AS) erfüllt die verlegte Bundesstraße auch zukünftig neben ihrer überregionalen Verbindung der Oberzenten Hamburg-Harburg über Hamburg-Wilhelmsburg mit weiterem Anschluss an die Hamburger Innenstadt ihre Raumschließungsfunktion als Verteilerschiene für den Ziel- und Quellverkehr in Wilhelmsburg.

Die Beeinträchtigung der Schutzgüter wird in der UVS und dem Landschaftspflegeregischen Begleitplan dargestellt und bewertet. Gerade der Verlust von Erholungsflächen und Wohnbebauung wird durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße auf größtenteils vorbelastetes Bahngelände und durch die Bündelung der Verkehrswege Bahn und Straße möglichst gering gehalten. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch ein umfangreiches Maßnahmenkonzept ausgeglichen.

- die Zunahme des Verkehrs ist kein Naturgesetz, schon gar nicht bei einer Straße, deren Verkehrsbelastung 2010 offenbar niedriger ist als 1995;

²⁸ HPA, 2010: Masterplan Straßenverkehr Häfen Hamburg, S.66f

Michael Rothschuh, michael.rothschuh@de, 040-6520296

Seite 22

Einwendungen zur Planung der Wilhelmsburger Reichsstraße

März 2011

- der Ausbau der A1, zu dessen Realisierung die WRS ausgebaut werden müsste, ist noch nicht einmal im vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehen, so dass es völlig offen ist, ob er jemals stattfindet;
- die Hamburger Politik ist durchaus erfolgreich darauf gerichtet, den ÖPNV zu stärken; die Planungen für den Ausbau der WRS können sogar Vorhaben wie z.B. den Bau einer S-Bahn-Station Rotenhäuser Straße verhindern;
- der Containerumschlag ist zurück gefallen und es ist nicht sicher, ob er jemals wieder die Zahlen von 2007 erreicht, gleichzeitig ist im Güterverkehr der Modal Split zugunsten der Bahn verändert. Das bedeutet weniger Hafenverkehr auf den Straßen;
- die HPA schlägt vor, die Wilhelmsburger Wohnstraßen vom Hafenverkehr zu befreien, das führt auch zu einer Reduktion des Verkehrs auf der WRS (der jetzt über die Harburger Chaussee in den Häfen gelangt).
- Eine Vielzahl von Alternativen²⁹ ist nicht oder nicht ernsthaft untersucht worden.

- Auch Vorschläge von grundsätzlichen Befürwortern einer Verlegung sind überhaupt nicht geprüft, wie z.B. breite und belebte Übergänge über die Trasse, andere Formen des Lärmschutzes oder eine Untertunnelung des Ernst-August-Kanals, um die Zerschneidungswirkung zu verringern

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Das Schwerverkehrenskonzept der HPA wird vom Verkehrsgutachter als sehr positiv erachtet. Allerdings handelt es sich hierbei bislang nur um ein Konzept, welches zum jetzigen Zeitpunkt nicht verbindlich ist und sich noch nicht in der Umsetzungsphase befindet. Die Auswirkungen auf den Lkw-Verkehr auf der Wilhelmsburger Reichsstraße werden eher gering sein, da der Schwerverkehr auf der Harburger Chaussee in Richtung Häfen aus Richtung Osten bzw. Norden die A252 bereits an der AS HH-Georgswerder verlässt und nicht die Wilhelmsburger Reichsstraße nutzt. Aus Richtung Süden wird überwiegend die AS HH-Wilhelmsburg-Süd und in geringerem Umfang auch die AS HH-Wilhelmsburg-Mitte genutzt. Somit ist nach Umsetzung des Schwerverkehrskonzepts lediglich mit einer geringfügigen Abnahme des Schwerverkehrs auf dem südlichen Abschnitt der Wilhelmsburger Reichsstraße zu rechnen, welche bei weitem nicht das Erfordernis einer Verlegung in Frage stellt.

2. Planrechtfertigung/Bedarf

Es gibt nur eine ernsthafte Alternative und diese ist der Ausbau im Bestand. Mit dieser können aber die Projektziele Bündelung der Verkehrswege, Reduzierung der Lärmbelastung von Straße und Schiene, Gewinnung von städtebaulichen Entwicklungsräumen usw. nicht erreicht werden.

Ein Ausbau ist bei einer Verkehrsbelastung von 50 bis 60T. KFZ/24h auf jeden Fall notwendig zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Stabilisierung der Leistungsfähigkeit - unabhängig vom 8-stufigen Ausbau der A1, der im Bundesverkehrswegeplan-weiterer Bedarf eingestellt ist. Bei Durchführung von Straßenarbeiten auf der A1 muss der Verkehr über die WBR umgeleitet

werden können.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der von Hamburg beauftragten Projektstudie der DEGESS aus 2008 hat der Bund dem vorgeschlagenen Konzept im Januar 2009 grundsätzlich zugestimmt und damit die verkehrliche Notwendigkeit der parallel zur A 1 verlaufenden B 4/75 unterstrichen. Durch die durchgängige Linienführung zwischen A 252 im Norden und A 253 im Süden in Verbindung mit den zwei Anschlussstellen Wilhelmsburg-Süd und Wilhelmsburg-Mitte (neue AS) erfüllt die verlegte Bundesstraße auch zukünftig neben ihrer überregionalen Verbindung der Oberzentren Hamburg-Harburg über Hamburg-Wilhelmsburg mit weiterem Anschluss an die Hamburger Innenstadt ihre Raumschließungsfunktion als Verteilerschiene für den Ziel- und Quellverkehr in Wilhelmsburg.

Im Zusammenhang mit der Internationalen Bauausstellung sowie dem Umbau der S-Bahnstation Wilhelmsburg wurden im Vorfeld der Planungen zur Verlegung der B 4/75 Entscheidungen getroffen, die z.B. eine Anschlussstelle an der Neuenfelder Straße ausgeschlossen. Mit der Errichtung einer neuen Fußgängerbrücke drängt sich darüber hinaus ein breiteres begrüntes Bauwerk als Ersatz für die Brücke im Zuge der Neuenfelder Straße als Lösung nicht mehr auf. Zudem wäre ein solches Bauwerk mit erheblichen Mehrkosten verbunden gewesen, so daß sich die Straßenbauverwaltung entschlossen hatte dem Erhalt der Neuenfelder Brücke den Vorzug zu geben.

Eine Tunnellösung im Bereich des Ernst-August-Kanals war wegen des notwendigen Anschlusses an die vorhandene A 252 sowie aus Kostengründen verworfen worden.

Die vorgenannten Sachverhalte sind im Rahmen des Beteiligungsprozesses erörtert worden.

Durch das vorgesehene Lärmschutzkonzept an der B 4/75 können die straßenverkehrsbedingten Immissionen wesentlich gemindert werden. Die Berechnungen der Beurteilungsspiegel bestätigen eindeutig, dass der Schienenlärm, insbesondere im Nachzeitraum, deutlich dominierend ist und somit zusätzliche Maßnahmen ausschließlich an der B 4/75, wie z.B. eine Geschwindigkeitsreduzierung oder ein lärmmindernder Fahrbahnbelag, bezogen auf die Gesamtlärmbetrachtung nur zu sehr geringen weiteren Pegelminderungen führen würden.

2. Planrechtfertigung/Bedarf

Die mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse verbundenen Ziele wie die Reduzierung der Lärmbelastungen, die Gewinnung städtebaulichen Entwicklungsraumes sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit sind völlig unabhängig von der Bauwerksträgerschaft der Straße zu sehen. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens ist in jedem Fall - wie bisher - eine vierstreifige anbaufreie Straße erforderlich. Es spielt dabei keine Rolle, ob diese Straße als Bundesstraße oder Stadtstraße errichtet wird.

- Alternativen, die nicht auf eine autobahngleiche Bundesstraße ausgerichtet waren und bei denen daher die Straßenbaulast langfristig auf Hamburg fiel, wurden gänzlich vernachlässigt. Es ist aber nicht zulässig, Alternativen nur deshalb auszuschließen, weil dieses mit einer Umstufung der Straße verbunden wäre.
- Eine Möglichkeit wäre auch mittelfristig der Ausbau der A1 und die gleichzeitige Abstufung der WRS zu einer Stadtstraße. Das Bundesverkehrsministerium hat in seiner neuen HQS-Linienbestimmung³⁰ für den Fall des Baus einer Autobahn HQS eine solche Abstufung der Harburger B73 zur Stadtstraße gefordert.

10.1 Erforderliches nachhaltiges Verkehrskonzept als Basis für eine Entscheidung

Weil der Neubau der Straße zweifellos Schutzgüter beeinträchtigt, muss eine Alternativprüfung stattfinden. Vorrang vor dem Hinnehmen der Verletzung von Schutzgütern und deren Ausgleich hat die Vermeidung der Verletzung von Schutzgütern.

7. Baubedingte Auswirkungen

Die Beeinträchtigung der Schutzgüter wird in der UVS und dem Landschaftspflegerechtschen Begleitplan dargestellt und bewertet. Gerade der Verlust von Erholungsflächen und Wohnbleibplan wird durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße auf größtenteils vorbelastetes Bahngelände und durch die Bündelung der Verkehrswege Bahn und Straße möglichst gering gehalten. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch ein umfangreiches Maßnahmenkonzept ausgeglichen. Naturschutzrechtlich ist keine weitere Alternativprüfung notwendig.

Dazu war einstimmig von der Hamburgischen Bürgerschaft wie von den TeilnehmerInnen des Beteiligungsprozesses die Vorlage eines integrierten Gesamtmobilitätskonzepts für den Süderberaum gefordert worden. Dessen Aufgaben hatten die Bürgergruppen in einer der Senatorin am 9.11.2009 übergebenen Erklärung beschrieben²⁹, in der es u.a. heißt:

„Hamburg ist als „European Green Capital - Europäische Umwelthauptstadt 2011“ ausgerufen. Die Verkehrsplanung wird diesem Anspruch bisher nicht gerecht. Die Hamburger Verkehrspolitik schwankt bisher zwischen „autogerechter“ Planung und für die Stadt und die Bewohner „nachhaltiger“ Planung.“

²⁹ Siehe Anlage: Alternativen

³⁰ http://www.hafen-quer-spange.de/2011-02-15_BMWBS_Linienbestimmung%20A%20Z6_HQS.pdf

³¹ Diese Erklärung wurde ohne Begründung nicht in die Unterlagen des Beteiligungsprozesses aufgenommen, sie liegt dieser Einwendung anbei.

Die Hamburger Verkehrspolitik teilt die Stadt bisher faktisch: in Hamburg nördlich der Nordereibe, mit Ansätzen zu nachhaltiger Verkehrspolitik, und südlich der Nordereibe, mit Autobahnbauplänen aus den 1930er und 1970er Jahren.

Die HQS-Projektstudie zeigt: Das nördliche Hamburg kann seine Verkehrsprobleme nicht durch neue Autobahnen im Süden lösen – im Gegenteil: Autobahnen im Süden schaffen neuen Druck auf die Elbbrücken und die Innenstadt.“

Wir brauchen ein integriertes Gesamtmobilitätskonzept auf der Grundlage dieses Leitbildes für die Elbinseln, einschließlich des Hafens sowie dem Hamburger Süden.

1. Eine nachhaltige Verkehrsgestaltung verbessert Lebensverhältnisse der Bewohnerinnen und macht damit die Stadtteile attraktiv für neu Hinzuziehende.
2. Eine Analyse und die darauf folgende Planung umfasst alle Verkehre im Gebiet.
3. Verkehrsplanung von Stadt und Hafen werden zu einer Einheit zusammen geführt.
4. Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in Einklang gebracht.
5. Eine nachhaltige Verkehrsplanung berücksichtigt die langfristigen finanziellen, ökologischen und sozialen Kosten für die Bürgerinnen und die Stadt.

Zentrale Ziele sind

- Erhaltung und Verbesserung der Elbinseln als Wohnorte.
- Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in Einklang gebracht.
- Sicherung der Zukunft Moorburgs als Wohnort.
- Entlastung der Wohngebiete insbesondere vom Schwerlastverkehr.
- Effektiver Schutz vor Lärm und anderen Schadstoffen.
- Es darf keine Bevorzugung von Wohngebieten wie Othmarschen, die man vor Lärm und Zerschneidung schützen müsse, gegenüber Wohngebieten südlich der Nordereibe geben.
- Die bestehenden Wohngebiete dürfen nicht durch Verkehrs-Trassen abgewertet werden.
- Die Verkehrsplanung darf auf bereits benachteiligte Stadtteile, nicht zusätzlich benachteiligend wirken (Zerschneidungseffekte, Segregation, Unwirtlichkeit).“

Von der BSU wurde der Entwurf für ein Konzept in Auftrag bei TCI Röhling gegeben. Dieser Entwurf liegt der BSU seit November 2010 vor, ist aber nicht im Planfeststellungsverfahren vorgelegt worden. Parallel zur Auslage wurde in einer Werbeveranstaltung für die WRS-Planung ein Referat dazu gehalten. Die dazu veröffentlichte Präsentation³² macht deutlich, dass es sich eher um den Versuch einer Bestandsaufnahme handelt als um ein Konzept.

Ein diskutiertes und beschlossenes Konzept kann und muss dazu beitragen, dass die horrenden Straßenverkehrszahlen, von denen die Planung der WRS ausgeht, nicht Wirklichkeit werden.

³² TCI Röhling, 2011: Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße; Kontext: Mobilitätskonzept Süderelberaum Montag, 28.02.2011, <http://www.hamburg.de/contentblob/2821404/data/2011-02-28-suederelbeikonzept-buergerinfo.pdf>

10.2 Wilhelmsburger Reichsstraße - Planungen und Alternativen seit 2008

Seit 1939 gibt es Pläne einer Ost-West-Autobahn quer durch die Insel, die seit den 1980er Jahren Hafenuerspange genannt wird. Seit 1951 existiert die Nord-Süd-Straße Wilhelmsburger Reichsstraße, die seit den 1980er Jahren im Norden und Süden an Autobahnen (A252 und A253) anschließt.

Anfang der 2000er Jahre begann eine Diskussion um "Verlagerung oder Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße" (so formuliert im Koalitionsvertrag von CDU und GAL, April 2008). Dazu wurden u.a. Vorschläge im Weißbuch der Zukunftskonferenz³³ vorgelegt. Gleichzeitig gab es Planungsvarianten der Hafenuerspange, bei denen die WRS Teil der Hafenuerspange werden sollte. Diese Diskussion ist wieder in großer Heftigkeit seit der Koalitionsbildung von GAL und CDU fortgesetzt worden.

Zur Alternative³⁴ standen insbesondere:

10.3 Verlegte und ausgebaute WRS als Teil einer Autobahn (BSU)

10.4 Fortfall der WRS und Ringführung des Verkehrs durch den Hafen (IBA 2008)

Das Vorhaben wurde von der IBA zu Recht damit begründet, dass eine Trasse an der Bahn die Langstellung Wilhelmsburgs verstärkt. Überlegungen, einen Teil des Verkehrs (für den Ziel- und Quellverkehr wird wohl eine Straßenverbindung nach wie vor erforderlich bleiben) über die neue Rethebrücke und die A1 zu verlagern, sind nach wie vor gerade angesichts des Ausstellungsjahres 2013 aktuell, wurden aber von der DEGES nicht untersucht.

10.5 Fortfall der WRS und Verbindung der A253 mit der A1 (DEGES 2008)

Die DEGES hat diese Variante nicht ernsthaft und lediglich unter der Prämisse von enormem Straßenverkehrswachstum untersucht, wie bereits aus den ersten Sätzen der DEGES Projektstudie 2008, hervorgeht, nach denen eine parallele Fernverkehrsachse zwischen Nord- und Süd erforderlich sei. Zudem ist die Aussage, dass eine solche Lösung teurer wäre als die dann gewählte, vor dem Hintergrund der mittlerweile verdoppelten Kosten neu zu untersuchen.

10.6 Zivilisierung der WRS: 50km/h, offener Asphalt, Schwerlastverkehr auf die A1, mehr Pendlerverkehr auf den ÖPNV (Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg)

Mit den Positionen und Vorschlägen der Bürgergruppen hat sich die DEGES nicht befasst. Dabei ist vor allem die Forderung, dass es keinesfalls eine Autobahn geben dürfe, lediglich als Beschillerungsfrage und nicht Frage der Funktion der Straße abgewertet worden. Die notwendigen Untersuchungen und Konzepte liegen auch im Planfeststellungsverfahren nicht vor.

10.7 Verlegte WRS mit Abbiegeverbot von einer künftigen HQS auf die WRS (Senatorin Häjduk, 2009)

Nachdem der noch im Vorentwurf enthaltene Satz „Ein Anschluss der HQS von bzw. in nördlicher Richtung auf die neue Wilhelmsburger Reichsstraße ist nicht vorgesehen“ nicht mehr

³³ http://www.gure-stuff.de/Forum_Wilhelmsburg/weissbuch/zuko_bericht.pdf

³⁴ Siehe Anhang

im Erläuterungsbericht enthalten ist, und gleichzeitig in der Linienbestimmung der HQS (A26) die genaue Regelung der Anschlüsse zur Disposition gestellt ist, ist die Aussage, dass die WRS kein Teil einer HQS würde, mehr als fragwürdig. Mit einer WRS als Teil einer HQS aber verstößt das Vorhaben auch gegen den Bundesverkehrswege.

10.8 Paket von Lösungen der Verkehrsverbindungen ohne Autobahnen (Rothschuh, 2009)

Die hier vorgeschlagene Zivilisierung der WRS kann auch bei einer veränderten Lage durchgeführt werden. Es verbliebe für die WRS die Funktionalität für den städtischen Verkehr und den Wilhelmsburger Ziel- und Quellverkehr. Hierfür könnten Regelungen getroffen, wie sie im Hamburger Koalitionsvertrag von 2008 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-Harburg einen Boulevard nennt. Über deren Lage müsste im Zusammenhang mit der Nutzung des Gebietes entschieden werden.

10.9 Modifikation einer verlegten WRS:

breite belebte Querrung; zusätzliche Abfahrt; Neuenfelder Straße, Tunnellösung unter dem Ernst-August-Kanal (H.J. Maass, 2009)

8. Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen Belangen

Mit der Linienbestimmung der Hafenuferspanne als Verlängerung der A 26 durch das BMVBS ist der Vorhabenträger verpflichtet die Anbindung der A 26 an die verlegte Reichsstraße geometrisch zu berücksichtigen. Wie geplant und linienbestimmt ist lediglich eine West-Süd-Anbindung der A 26 als "Abzweig Harburg" vorgesehen. In den Lageplänen der Planfeststellungsunterlage sind die zugehörigen Rampeinfahrbahnen nachrichtlich dargestellt.

9. Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen Belangen

Im Zusammenhang mit der Internationalen Bauausstellung sowie dem Umbau der S-Bahnstation Wilhelmsburg wurden im Vorfeld der Planungen zur Verlegung der B 4/75 Entscheidungen getroffen, die eine Anschlussstelle an der Neuenfelder Straße ausschlossen. Mit der Errichtung einer neuen Fußgängerbrücke drängt sich darüber hinaus ein breiteres begrüntes Bauwerk als Ersatz für die Brücke im Zuge der Neuenfelder Straße als Lösung nicht mehr auf. Zudem wäre ein solches Bauwerk mit erheblichen Mehrkosten verbunden gewesen, so daß sich die Straßenbauverwaltung entschlossen hatte dem Erhalt der Neuenfelder Brücke den Vorzug zu geben.

Eine Tunnellösung im Bereich des Ernst-August-Kanals war wegen des notwendigen Anschlusses an die vorhandene A 252 sowie aus Kostengründen verworfen worden.

Alle vorgenannten Sachverhalte sind im Rahmen des Beteiligungsprozesses erörtert worden.

10.10 Okt. 2010 HPA: Kein Hafens-Schwerlastverkehr in Wohnstraßen

Offenbar ist der BSU der Vorschlag der der Wirtschaftsbehörde unterstellten HPA nicht bekannt. Die Umsetzung würde zu einer tatsächlichen Entlastung für die BewohnerInnen führen. Selbst bei den Vorschlägen von TCI Röhling ist der Entwurf der HPA lediglich beigefügt, aber nicht tatsächlich eingearbeitet.

10.11 Grundlegend andere Lärmschutzgestaltung

Die Prüfung dieser Alternativen ist im Planfeststellungsverfahren nicht nachgewiesen worden. Sie wäre aber notwendig um zu prüfen, ob die Schutzgüter nicht besser durch Alternativen geschützt werden können.

10.12 Schlussfolgerung: Sanierung im Bestand statt Neubau auf Autobahniveau

Die Hamburger Politik hat Interesse, die Wilhelmsburger Reichsstraße weiter vom Bund bezahlen zu lassen und sie nicht zu einer "normalen" Bundesstraße umzuwandeln. Erreicht man, dass ein Projekt nicht von Hamburg bezahlt wird, gilt dieses als "gutes Geschäft". Deshalb entlässt man schließlich eine Straße aus der Bundeslast. Umgekehrt hätte die Hansestadt sogar einen Vorteil, wenn nun auch noch der als Ortsdurchfahrt geführte Teil der Bremer Straße zur Stadtautobahn würde, so würde die Stadt viel Geld sparen. Für die Bürger_innen allerdings ist es egal, Bundes- und Landesmittel, es ist immer ihr Steuergeld.

Aber: wer zahlt, bestimmt: Wenn der Bund eine Fernstraße neu baut, will er, dass sie in das System der Fernstraßen passt.

Dies verleitet zur Doppelzüngigkeit: Gegenüber den Bürgern wird erklärt: Es geht um das Wohl Wilhelmsburgs, es wird keine Autobahn. Gegenüber dem Bund wird erklärt: So entsteht neben der A1 und A7 eine leistungsfähige dritte Nord-Süd-Ferntrasse.

Die Alternativen dürfen nicht nur deshalb unbeachtet bleiben, weil sich möglicherweise eine andere Einstufung der Straße ergibt.

Hamburg muss sich für eine Verkehrspolitik entscheiden, wie sie Angela Merkel beschreibt und wie sie einer European Green Capital entspricht:

„Wie im Energiesektor schon seit Jahren erreicht, muss es gelingen, künftig auch Verkehrs- und Wirtschaftswachstum voneinander zu entkoppeln. Dazu sind Maßnahmen der Verkehrsvermeidung - etwa durch Effizienzsteigerung von Transportprozessen – ebenso notwendig wie die Verlagerung auf das jeweils umweltfreundlichste Verkehrsmittel.“ (Angela Merkel³⁵).

Dass eine Stadt die Maßstäbe einer „Green Capital“ erfüllt, ist nicht ein nettes Accessoire einer Stadt, das die Attraktivität erhöht, sondern die Bedingung für das Überleben der Stadt.

M.E. ist ein neuer Umgang mit Energie ohne eine grundlegende Verkehrswende nicht möglich. Gleichzeitig befürchte ich, dass es noch einige Zeit braucht, bis dieses in der Alltagspolitik ankommt. Deshalb halte ich es für sinnvoll, jetzt die notwendigen Anteile der Sanierung der WRS in gleichem Querschnitt wie bisher für einen Bestandzeitraum von 20-25 Jahren durchzuführen. Im Zuge dessen sollen Lärmschutzmaßnahmen einbezogen werden, u.a. off-fenporiger Asphalt. Diskutiert werden sollte, ob dabei eine Untertunnelung des Ernst-August-Kanals sowie eine zweite Abfahrt möglich ist. Die Geschwindigkeit auf der WRS sollte auf ganzer Länge auf 50km/h herab gesetzt werden. Ein Nachfahrverbot für Schwerlastler ist anzustreben.

Im Jahr 2013 sollte die WRS während der igs 2013 gesperrt werden, im südlichen Teil für die Ausstellung, im nördlichen Teil für die dann vorzunehmende Sanierung.

11 Zum Planungsinhalt: Fehlende Klarheit und Wahrheit

<p>1. Was ist geplant?</p>	<p style="text-align: center;">Ausbau</p> <p>Die Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) (WRS) soll in dem markierten Bereich ausgebaut werden, so dass sie dem Standard der im Norden (A 252) und im Süden (A253) anschließenden Autobahnen entspricht.</p> <p>Dies bedeutet einen Querschnitt von 28m statt bisher 14m sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 80km/h statt bisher 70km/h.</p> <p style="text-align: center;">Neue Lage der Straße</p> <p>Die WRS soll weitgehend parallel zur bestehenden Nord-Süd-Bahnstrecke geführt werden.</p>
----------------------------	---

³⁵ , 1998 als Bundesumweltministerin http://www.bmu.de/pressesearchiv/13_legislativperiode/bm/521.php (download 16.3.2011)

Statt der bisherigen Anschlussstelle in der Wilhelmshurger Mitte (Neuenfelder Straße / Mengestraße) soll es eine Anschlussstelle im Norden beim derzeitigen Industrie- und Gewerbegebiet geben (Rotenhäuser Straße).

Bahnausbau

Die Bahnstrecken für die Güterbahn sollen aus- und umgebaut werden. U.a. sollen künftig zwei Gleise statt eines von der Hohen Schaar nach Norden führen. Vorbereitet wird mit den Maßnahmen auch der Bau eines Kreuzungsbauwerks nördlich des Bahnhofs sowie ein "Vorstellbahnhof" mit 18 Gleisen südlich vom Vogelhütendeich.

2. Worum geht die Auseinandersetzung um diese Pläne?

Argumente der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (aus dem Erläuterungsbericht, S. 3)

Argumente von Bürger_innengruppen aus Wilhelmshurg und Harburg

1

"Es besteht aufgrund der hohen Verkehrsaufkommen die zwingende Notwendigkeit der Aufrechterhaltung von dreileistungsfähigen Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung im Süden von Hamburg. Neben der BAB 7 im Westen und den BAB 1 und BAB 255 im Osten ist die B 4/75 als dritte Verbindungsgasse unentbehrlich."

1

Mit den Planungen wird dauerhaft eine dritte Nord-Süd-Autobahn mitten durch Wilhelmshurg geführt. Diese bringt mehr Durchfahrverkehr (Fernverkehr und Pendler) durch Harburg (insb. Bremer Straße, B 75) und Wilhelmshurg und kann der erste Bauabschnitt einer Autobahn "Hafenquer-spanne" von der A1 zur A7 werden.

Das von der BSU zugesagte Gesamtkonzept für den Hamburger Süden, das die auch den ÖPNV sowie Wechselbeziehungen zwischen Verkehrswegen und -trassen berücksichtigen sollte, ist nicht vorgelegt worden.

Bei einem Gesamtkonzept wäre auch zu prüfen, ob die volle Breite der Bahntrasse für eine Verlängerung der U4 durch Wilhelmshurg erforderlich ist. Es wäre ein Schildbürgerstreich, wenn sie jetzt durch eine Autobahn verbaut wird und man dann feststellt, dass eine oberirdische und bezahlbare Verlängerung der U4 nach Wilhelmshurg unmöglich wird.

8. Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen Belangen
 Wie oben bereits dargelegt, ist wegen des hohen Verkehrsaufkommens eine vierstreifige anbaufreie Straße -wie bisher- erforderlich. Durch die Bündelung mit der Bahnanlage wird in Zukunft die den Stadteil zerschneidende Wirkung von zwei Verkehrsstrassen auf eine reduziert. Auch ohne Verlegung der B 4/75 wird der Verkehr der Prognose entsprechend ansteigen. Die A 26 wird, wie linienbestimmt, nur untergeordnet (West-Süd) an die verlegte Bundesstraße angeschlossen.

<p>2</p> <p>"Es besteht ein dringender Erneuerungs- und Ausbaubedarf der B 4/75, da die Dimensionierung der vorhandenen B 4/75 und ihr technischer Zustand unzureichend sind."</p>	<p>2</p> <p>Die Straße soll breiter werden und schnelleren (80 km/h statt 70 km/h) Verkehr zulassen. Mitten in der Stadt ist eine Erhöhung der Geschwindigkeit kein akzeptables und mit den Zielen von Stadtentwicklung und Umweltfreundlichkeit vereinbares Ziel.</p> <p>Statt einer Ausweitung der Dimension kann der Straßenverkehr reduziert werden durch nachhaltige Verkehrsplanung, insb. durch Verlagerung</p> <ul style="list-style-type: none"> - von Pendlerverkehr auf S-Bahn, Metronom und U-Bahn, - von Güterverkehr auf die Schiene sowie - von Fernverkehr auf die A1/A255. <p>Dann wäre langfristig statt einer Autobahn nur eine Stadtstraße für den Ziel- und Quellverkehr Wilhelmsburgs erforderlich, die auch der Erschließung neuer Wohngebiete dienen würde.</p>
<p>3</p> <p>"Mit einer Verlegung der B 4/75 an die Bahnanlagen werden die verkehrsbedingten Lärmbelastungen in Wilhelmsburg deutlich reduziert und eine Verbesserung der Gesamtlärm-situation erreicht. Es wird sowohl die Lärmbelastung aus Straßen- als auch aus Schienenlärm gemindert. Die Lebensqualität für die Bewohner Wilhelmsburgs steigt."</p>	<p>3</p> <p>Seit 2009 demonstrieren immer wieder viele Hundert Wilhelmsburger_innen, weil sie in der geplanten Autobahn eine Verschlechterung ihrer Lebensbedingungen sehen:</p> <p>Die Belastung durch Lärm, Feinstaub sowie die Verlagerung von Verkehr mitten in die Wohngebiete - als Folge einer Verlegung der Anschlussstelle von der Mitte Wilhelmsburgs an die Rotenhäuser Straße - droht die Lebensqualität der Bewohner_innen zu verschlechtern.</p> <p>Nicht umsonst kämpft "Rechtsschutz Lebensqualität Wilhelmsburg" gegen die derzeitigen Planungen.</p>
<p>4</p> <p>"Mit einer Verlegung werden aktuell vorhan-</p>	<p>4</p> <p>Eine Autobahn parallel zur Bahn erhöht die Zerschneidungswirkung der Nord-Süd-Trasse. Viele fördern einen Deckel ent-</p>

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Mit einer Verbreiterung der Fahrstreifen um 0,4 bzw. 0,5 m sowie der Anordnung von Standstreifen und Banketten erhält die Wilhelmsburger Reichsstraße einen modernen Querschnitt, der den Anforderungen an eine höhere Verkehrssicherheit und eine umweltverträglichere Entwässerung gerecht wird. Im Zusammenhang mit einer moderaten Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird sich ein harmonischer Verkehrsablauf einstellen, der sich zudem mindernd auf den Schadstoffausstoß auswirkt.

Eine vierstreifige Stadtstraße kann ein Verkehrsaufkommen wie es heute und in Zukunft vorhanden ist nicht bewältigen.

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Die befristete Verschlechterung von Lebensbedingungen ist sachlich nicht nachvollziehbar. Hauptzielsetzung des Projektes ist genau das Gegenteil, also eine Verbesserung der Lebensbedingungen, die nachweislich durch erhebliche Lärminderungen und eine deutliche Verringerung der Zerschneidungswirkung im Stadtteil Wilhelmsburg erreicht wird.

<p>dene, sowohl städtebaulich als auch umweltseitig sehr erhebliche Zerschneidungswirkungen im Stadtteil Wilhelmsburg aufgehoben und Freiräume für nachhaltige und qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklungen geschaffen."</p>	<p>sprechend den Planungen bei der A7 zumindest über einen Teil der Strecke. Auch Olaf Scholz will jedenfalls "breite Querungen" über die riesige Trasse.</p> <p>Von neuen Wohngebieten aufgrund der Reichsstraßenpläne, wie sie die Senatorin a.D. Hajduk angekündigt wurden, kann keine Rede sein. Die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße ist ausdrücklich als Zu- und Abfahrt für ein Industrie- und Gewerbegebiet, wie beispielsweise das derzeitige Containerlager, konzipiert.</p>
<p>5</p> <p>BSU-Argument 5 "Erst die Verlegung der B 4/75 stellt die Entwicklung des Gartenschaugeländes (lgs) zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark nachhaltig sicher"</p>	<p>5</p> <p>Bis zur Gartenschau 2013 wird die neue Straße nicht fertig werden. Das bedeutet, dass die Wilhelmsburger Reichsstraße in ihrer jetzigen Lage mit provisorischem Lärmschutz versehen werden soll, der dann wieder entfernt werden würde. Nicht nur Olaf Scholz sieht dadurch weitere, nicht unerhebliche Kosten auf die Stadt zukommen.</p>

12 Fehlende Konsistenz von Stadtplanung und Verkehrsplanung

In der Werbebroschüre heißt es: „Mit dieser Broschüre stellen wir Ihnen ein innovatives Projekt vor, das seit Jahren gefordert, diskutiert und nun geplant wird: die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die vorhandene Bahntrasse. Eine große Chance, diese die Insel zerschneidende Schneise zu beseitigen. ... Das deutschlandweit einzigartige Projekt kann dem städtebaulichen Leitziel: „Sprung über die Elbe“ einen maßgeblichen Impuls geben.“³⁶

Tatsächlich gibt es nicht einmal einen stadtplanerischen Fachbeitrag in den Planfeststellungsunterlagen. Stattdessen wird Am Berta-Kröger-Platz in Wilhelmsburg eine aufwändig gestaltete und finanzierte Ausstellung „Wilhelmsburger Perspektiven“, „Auf großen Wandbildern, mit sorgfältig erstellten Modellen wird gezeigt, wie schon Wilhelmsburg doch werden solle, wenn erst einmal die Wilhelmsburger Reichsstraße verlegt ist. Der grundlegende Mangel dieser Ideen liegt darin, dass sie durch keine Entscheidungen des Senats gedeckt sind und sich in keiner Weise in den Planfeststellungsunterlagen der WRS wieder finden lassen. Schafft eine Verlegung der WRS Möglichkeiten für Wohnungsbau?

Am 5. März 2009 hat die damalige Senatorin Hajduk in einer wohnungspolitischen Debatte der Bürgerschaft für die Verlegung der WRS geworben, indem sie mit mahnerndem Ton zu einem Sprecher der Linken gewandt sagte:

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Die Behauptung eine an die Bahnanlage verlegte Reichsstraße würde die Zerschneidungswirkung erhöhen ist sachlich in keiner Weise nachvollziehbar. Die in Zukunft gebündelt verlaufenden Verkehrsstrassen werden weniger Fläche in Anspruch nehmen als die früheren Bahnanlagen. Darüber hinaus wird die verlegte Reichsstraße im Wesentlichen geländernahe verlaufen, was zusammen mit Lärmschutzeinrichtungen dazu führt, das die verlegte Reichsstraße weniger wahrnehmbar sein wird als die alte in Dammlage mitten durch Wilhelmsburg verlaufende vorhandene Reichsstraße.

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Für den Wilhelmsburger Bürger ist die langfristige Entwicklung des Gartenschaugeländes zu einem Naherholungsgebiet wichtiger als ein kurzfristiges Gartenschauereignis. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Gartenschau sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. In jedem Fall lassen sich einfache Instandhaltungs- und Sicherungsmaßnahmen an der alten Reichsstraße nicht vermeiden.

³⁶ Neue Wege für die Reichsstraße, S.3

"Wenn wir die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht nur ...als, wie Sie vielleicht meinen, falsches Straßenausbauprojekt betrachten, sondern sehen, was für Wohnungspotenzialflächen man dort im geografischen Herzen Hamburgs schaffen kann, dann kann ich Ihnen nur deutlich sagen, dass das ein Potenzial ist, das bis zu 6000 Wohneinheiten ermöglichen könnte. Das ist eine Zahl, an der man nicht vorbeigehen sollte." (Bürgerschaftsprotokoll vom 5.3.2009, S. 1431).

Es war davon auszugehen, dass eine Behörde für **Stadtentwicklung** angesichts der sich rapide verschlechternden Situation auf dem Hamburger Wohnungsmarkt intensiv an einer Konkretisierung dieser Aussage arbeiten würde. Dieses wurde auch von dem Ersten Bürgermeister in einer Sitzung der Bürgerschaft angenommen:

„Frau Senatorin Hajduk und ich hatten heute ein Gespräch mit Leuten aus Wilhelmsburg, die sehr kritisch waren bei der Frage, ob Hafenuferspanne oder Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße, was tatsächlich auch ein kritisches Thema ist. Dabei hat man sich Stück für Stück genau der Frage angenähert, welche Vorteile eigentlich die Menschen davon haben würden. Dass die Wirtschaft das will, ist klar. Die Wirtschaft will zweifellos immer mehr Verkehrswege, das ist relativ leicht nachvollziehbar. Auf der anderen Seite stellt sich die Frage nach den konkreten Auswirkungen. Das heißt, welche Auswirkungen hat das für Wohngebiete, für Industrie?“

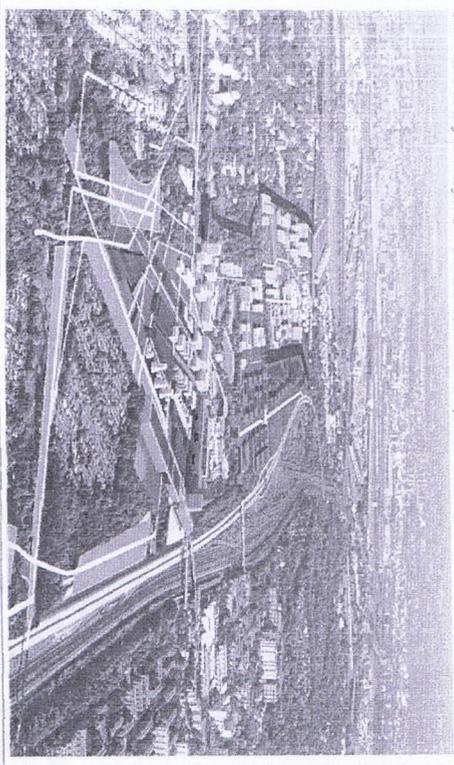
Will ich die Industrie dort, wo ich Stadtentwicklung machen will, in Wilhelmsburg behalten oder will ich Stück für Stück sehen, wie ich dort auch gemeinsam mit den Menschen Wohnen entwickeln kann, so wie es in einem Diskurs in Wilhelmsburg gemacht wurde, der noch nicht abgeschlossen ist, sondern weiter diskutiert wird?“

(Ole von Beust in der Bürgerschaftssitzung vom 24.2.2010, Plenarprotokoll19/47)

12.1 Schöne Bilder, aber keine konkrete Planung

In der Bürgerschaftsdrucksache vom 31.8.2010 aber, in der die Zustimmung zu dem Hamburger Finanzierungsanteil für die WRS eingefordert wurde, war dann viel undeutlicher von einem „Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten in einem Korridor von 150.000 bis 400.000m² Bruttogeschossfläche“ die Rede, was Wohnungen bedeuten konnte, genauso gut aber auch Containerlager und Logistikhallen. Dafür aber war in der Drucksache ein Bild abgedruckt, das vermeintlich eine Neugestaltung des Wilhelmsburger Nordens ankündigte:

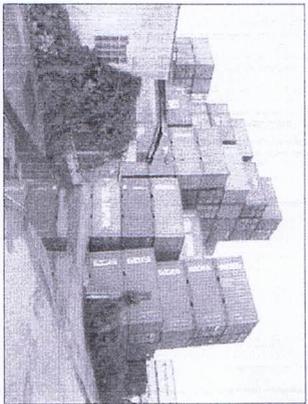
Bild 7: Visualisierung der verlegten B 475 mit IBA, Gebäude und Perspektivlinie nach 2013



aus der Bürgerschaftsdrucksache 19/72116

Im Vordergrund sind die Gebäude zu sehen, die die IBA und Igs für 2013 plant, gelb die Freizeital- und Sporthallen, braun eine neue Behörde und weiß eine Reihe von Büro-/Wohnhäusern. Im Hintergrund auf der östlichen Seite des Jaffe-David-Kanals nahe der verlegten WRS graue Gewerbebauten, westlich zwischen Jaffe-David-Kanal und Assmann-Kanal und damit auch auf der jetzigen WRS Wohngebäude.

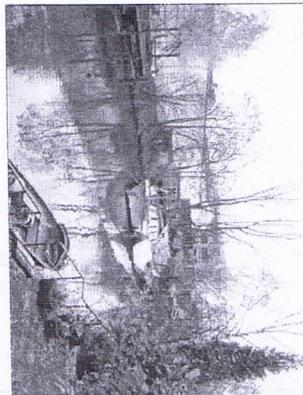
Die jetzige Realität sieht anders aus:



Druckvorschau



Ring's um den Jaffe-David-Kanal (Fotos: Rothschild)



Was aber ist seitens der BSU wirklich geschehen, um eine Entwicklung zu solchen Perspektiven zumindest durch Planungen vorzubereiten? Am 10.9.2010 wurde die Senatorin im Stadtenwicklungsausschuss danach gefragt:

„Die SPD-Abgeordneten baten, die Strategie des Senats darzulegen, wie die Voraussetzungen für eine neue städtebauliche Entwicklung geschaffen werden sollten.“

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, obwohl es sich um eine interessante Region handle, seien noch keine weiteren Aufträge vergeben worden, da keine weitere Klarheit und Fortschritte zu verzeichnen seien. Die Kapazitäten der Fachbehörde seien gebunden durch die begleitenden Arbeiten im Infrastrukturbereich im Umfeld der IBA/igs. Zunächst müssten die Voraussetzungen zu einer Entwicklung der Region geschaffen werden.“

12.1.1 Keine Ansätze für Wohnungsbau erkennbar

Mit anderen Worten: Es ist nichts getan worden, um der Behauptung, man wolle Wohnungsbau, gerecht zu werden.

Im Gegenteil: Entlang der derzeitigen Wilhelmsburger Reichsstraße werden immer noch von der Stadt Flächen für Speditionen angeboten. „Das angesprochene stadteigene Grundstück liegt in einem ausgewiesenen Gewerbegebiet und wird lagebedingt auch zukünftig gewerblichen Nutzungen dienen“, schreibt der Senat in einer Antwort auf eine kleine Anfrage von MeIn Hakerdi zur Frage „Wohnbebauung oder Containerlager?“. (Bürgerschafts-Drucksache 19/4785 vom 15.12.09).

So verwundert es nicht, dass die **Planfeststellungsunterlagen für die Wilhelmsburger Reichsstraße** zwar nebulös „hochwertige städtebauliche Entwicklungen“ (Erläuterungsbericht, S. 13) anpreisen, konkret aber offenbar nur den Park und die Gebäude der IBA an der Neuenfelder Straße meinen: „Es wird ein Volkspark entstehen, der auch nach der Gartenschau den Ansprüchen Erholungssuchender gerecht werden und Anziehungspunkt über die Grenzen von Wilhelmsburg hinaus sein soll. Weiterhin sollen in diesem Gebiet auch städtebauliche Entwicklungen eingeleitet werden.“

In einem Entwurf zu einer Bürgerschaftsdrucksache zum „Sprung über die Elbe“ vom Dezember 2010 (nicht veröffentlicht) werden wieder andere Zahlen genannt:

„Im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und den damit verbundenen Entwicklungen für Wilhelmsburg und Veddel soll das Rahmenkonzept

8. Vereinbarkeit des Vornabens mit öffentlichen Belangen
 Die Schaffung städtebaulichen Entwicklungsraumes stellt ein Ziel der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße dar. Selbstverständlich sind konkrete städtebauliche Maßnahmen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die sich durch die Bündelung von Bundesstraße und Schienenweg eröffnenden städtebaulichen Chancen zu nutzen, bleibt zukünftigen Planungen der Freien und Hansestadt Hamburg vorbehalten.

unter Berücksichtigung der Infrastrukturmaßnahmen und Einbeziehung der Erkenntnisse und Ergebnisse aus den Planungen für IBA und IGS in einem partizipativen Planungsprozess als integrierter Masterplan fortgeschrieben werden (vgl. auch Drucksache 19/7116 vom 31.8.2010 - Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“), ... Darüber hinaus sieht die IBA GmbH im Kontext mit der geplanten Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße in den Korridor der Bahn für den Planungsraum „Hamburgs Sprung über die Elbe“ nach grober Abschätzung insgesamt weitere Entwicklungspotenziale mit einem privaten Investitionsvolumen nach 2013 bis 2020 in Höhe von ca. 340.000 Tsd. Euro (bei bis zu 1.700 Wohneinheiten).³⁷

Die IBA selbst wiederum spricht von 5000 Wohnungen. „Hier können 5000 Wohnungen und zusätzlich Flächen für Gewerbe und Freizeit geschaffen werden“, ist Lakenbrink sicher. „70 Prozent der Flächen gehören der Stadt.“³⁸

12.1.2. Planung als Gewerbegebiet

In den Planfeststellungsunterlagen dagegen wird der Bereich des Nordens, Rotenhäuser Straße / Jaffestraße, konsequent als Gewerbegebiet behandelt:

1. man will nur 2 m statt 5 m hohe Lärmschutzwälle errichten,
2. die Zufahrtsstraßen werden auf Schwerlastverkehr eingerichtet,
3. ein hohes Verkehrsaufkommen ist erwünscht, man wäre ja schließlich in einem Industriegebiet und keinem Wohnviertel;
4. Die Autobahn wird auf 8,9 m Höhe gelegt werden, was nahe eines Wohngebietes als ver-rückt gelten müsste.

Die DEGES hat offenbar nichts von Wohnungsplanungen nördlich der Neuenfelder Straße wahrgenommen oder sie in keiner Weise ernst genommen.

Derzeit ist das Gebiet zwischen Bahn und jetziger WRS im Flächennutzungsplan als Gewerbe- und Industriegelände ausgewiesen, der Raum zwischen jetziger WRS und Assmann-Kanal als Kleingartengebiet.

³⁷ Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

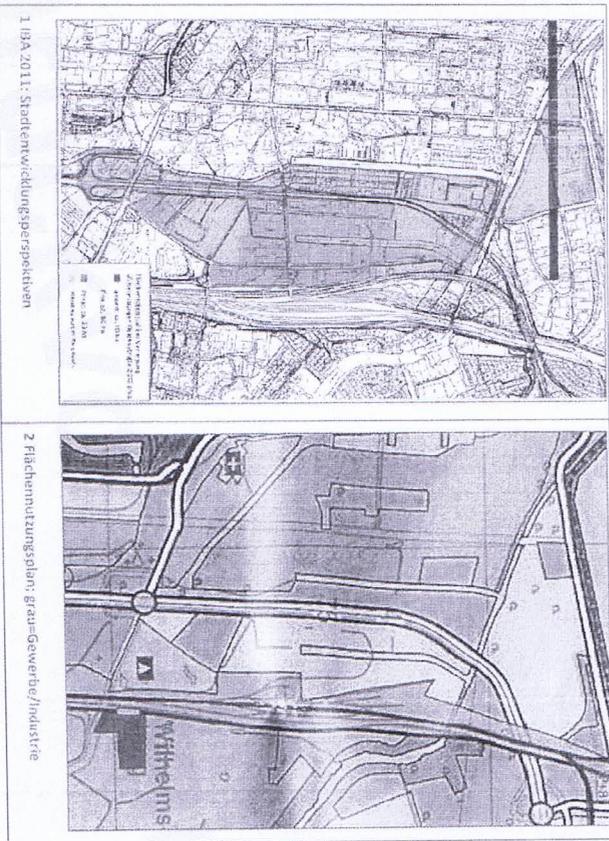
Bericht 2010 über das Leitprojekt „Hamburgs Sprung über die Elbe“ – Verfahrensstand der Projekte und der finanziellen Abwicklung, nicht veröffentlicht, S. 4

³⁸ <http://www.abendblatt.de/raetgeber/wohnen/article1831198/Der-Mix-machts.html>, 26.3.2011

8. Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen Belangen

Wie oben schon dargelegt sind städtebauliche Maßnahmen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabenträger muß selbstverständlich von der zur Zeit gültigen Einstufung des Gebietes Rotenhäuser Straße als Industrie- und Gewerbegebiet ausgehen. Allerdings sind in der Verkehrsprognose zukünftige verkehrssteigernde Maßnahmen wie die Realisierung von Wohnungsbauprojekten berücksichtigt worden. Dies erlaubt eine auf der sicheren Seite liegende lärm- und verkehrstechnische Berechnung sowie eine auf der sicheren Seite liegende Bemessung der Anschlussstelle. Bemessen und berechnet wird demnach nicht mit einem „erwünschten“ Verkehrsaufkommen sondern mit einem prognostizierten.

Aus geometrischen Gründen läßt sich nicht auf ganzer Länge eine geländenahe Gradientenrealisierung realisieren. So ist im Bereich Ernst-August-Kanal und Rotenhäuser Straße - wie bisher - eine Führung der Reichsstraße in Dammlage erforderlich.



Eine Veranstaltung der IBA Hamburg am 14.3.2011 Rahmen der Werbeserie „Wilhelmsburger Perspektiven“ zu den Stadterweiterungsperspektiven Wilhelmsburgs und die dort vorgelegte Präsentation haben deutlich gemacht, dass weder die IBA noch die Vertreter_innen der BSU konkrete Vorstellungen haben, wie es denn zu einer Veränderung des nördlichen Gebiets von einem Industrie- zu einem Wohngebiet kommen könne, ja ob es überhaupt wünschenswert und machbar sei sei. Gewerbe durch Wohnungen zu ersetzen.

Zum einen ist gerade das Gebiet zwischen Bahn und jetziger WRS nördlich der Thielenstraße überwiegend in Privatbesitz (Nr. 1 IBA), zweitens ist dieses ausgewiesenes Gewerbe- und Industriegebiet (Nr.2). Schließlich ist gerade eine innenstadtnahe Fläche mit unmittelbarem Autobahnanschluss, wie es mit der AS Rotenhäuser Straße geplant ist, höchst attraktiv für Gewerbe und Industrie, z.B. Speditionen.

Faktisch reduziert sich die Möglichkeit der Umwandlung auf das jetzige Kleingartengebiet westlich der jetzigen WRS. Aber dieses könnte – wenn man denn überhaupt nochmals Kleingärten in Wilhelmsburg vernichten will! – auch ohne Verlegung der WRS umgewandelt werden. In der jetzigen Lage markiert die WRS m.E. durchaus sinnvoll die Zäsur zum Industrie- und Gewerbegebiet.

Nachdem eine Stadterweiterung nördlich der Thielenstraße im Erläuterungsbericht nicht einmal angedeutet ist und es überhaupt keinen städtebaulichen Beitrag gibt (wie es z.B. bei Linienbestimmungen üblich ist), stellt man erstaunt fest, dass in der zu den Planfeststellungsunterlagen gehörenden Verkehrsprgnose 2025 und Berechnung von Planfällen in einer „Sonderbetrachtung Raum Wilhelmsburg“ ohne Quellenangaben von den 6.000 Wohn-

einheiten gesprochen wird. Dies geschieht aber nicht, um die Planung vorzustellen, sondern lediglich, um den dadurch möglicherweise entstehenden Verkehr zu ermitteln:

„Im Stadtteil Wilhelmsburg findet anlässlich der Internationalen Bauausstellung (IBA) sowie der Internationalen Gartenschau (igs) 2013 eine städtebauliche und nutzungsstrukturelle Neuordnung statt. Kern ist hierbei die Bebauung „Neue Mitte“ im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte sowie im Anschluss an die IBA die Ausweisung eines Wohngebiets zwischen Rotenhäuser Straße und Vogelhüttendeich mit geplanten 6.000 Wohneinheiten (‘‘IBA-Folgeprojekt’’).

Diese Maßnahmen verursachen eine deutliche Zunahme des Quell- und Zielaufkommens in Wilhelmsburg.....

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der genannten Vorhaben wurde in Abstimmung mit ARGUS auf Basis der geplanten Bruttogeschossflächen unter Ansatz der in Hamburg üblichen Verkehrserzeugungsrate berechnet. Im folgenden sind die daraus resultierenden zusätzlichen MIV-Fahrten zusammengestellt:

1. Neue Mitte Wilhelmsburg: 21.000 Kfz-Fahrten/24h,
2. IBA-Folgebebauung: 15.000 Kfz-Fahrten/24h“.

12.1.3 Ergebnis:

1. Für die städtebauliche Entwicklung in der „Neuen Mitte“ an der Neuenfelder Straße oder auch die „Hamburger Terrassen“ (Schlopperstieg) ist nach Aussage der dafür vorliegenden Bebauungspläne bzw. Planentwürfe Wohnbebauung auch bei der jetzigen Lage der WRS möglich. Allerdings könnte eine Verlegung weiter nach Osten die Vermarktung beispielsweise der „Hamburger Terrassen“ erleichtern.
2. Bei der Forderung nach „Rune im Park“ geht es vorwiegend um die Besucherzahlen und Einnahmen während der igs 2013: „Lärmschutz: Der Durchführungshaushalt der igs 2013 gmnb basiert auf der Annahme, dass 2,5 Mio. Besucher insgesamt 4 Mio. Mal die Gartenschau besuchen. Dies erfordert neben einer attraktiven Parkfläche auch eine ruhige Ausstellungs Umgebung. Die Verkehrsbelastung und die damit verbundene Lärmsituation entlang der BA/75 mit Lärmpegeln von mehr als 70 db(A) lassen dies unter den gegenwärtigen Bedingungen für 2013 nicht erwarten.“ (Bürgerschaftsdrucksache 19/1754 vom 09. 12. 08, S.12)
3. Das Gebiet zwischen Bahn und jetziger WRS nördlich der Thielenstraße ist als Industrie- / Gewerbegebiet ausgewiesen und überwiegend in Privateigentum. Eine Umwandlung in ein Wohngebiet wäre sehr teuer und unwahrscheinlich.
4. Wenn es keine klare Umwandlung von einem Industrie-/Gewerbegebiet in ein Gebiet gibt, das ganz überwiegend auf Wohnen ausgerichtet ist, macht die Verlegung der WRS im nördlichen Bereich keinen Sinn.

Will man aber wirklich Wohnbebauung und Stadtplanung nördlich der Thielenstraße, dann ist die öffentliche Diskussion über einen Masterplan erforderlich mit einem Entwicklungskonzept für Natur, Stadtteil, Wohnungen, Arbeitsstätten und Verkehrsgestaltung , bevor man Festlegungen über die Zukunft der WRS tritt.

12.2 Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird durch die Planungen gefährdet

Der SPNV spielt in Wilhelmsburg in drei Formen eine bedeutende Rolle:

1. Die S-Bahn ist zum einen die wichtigste Verbindung zwischen Wilhelmsburg/Veddel und der Hamburger Innenstadt und Harburg, aber zugleich auch die wichtigste Alternative für Pendler zwischen beiden Seiten der Elbe anstelle der durch den Stadtteil führenden Straßen.
2. Die Nahverkehrszüge (Metronom) sind eine zweite wichtige Alternative zum Pendlerverkehr auf Straßen durch den Stadtteil. Die Nachfrage nach der Zugverbindung Lüneburg-Hamburg Hbf. und Soltau-Hamburg Hbf. ist größer als das Angebot. Erst nach schwierigen Verhandlungen hat Hamburg in einem Vertrag mit Niedersachsen und Bremen einer Verstärkung zugestimmt, aber dies unter den Vorbehalt gestellt, dass 2014 geprüft werden soll, ob angesichts des wachsenden Güterverkehrs noch genügend Kapazitäten für diese Verstärkung vorhanden sind. Sonst müsste der Metronom-Betrieb wieder auf den Stand von 2009 zurück gefahren werden.
3. Die U-Bahn wird derzeit bis zur Hafencity gebaut. Die politische Absicht aller Hamburger Parteien besteht, diese U-Bahn über die Elbe zu verlängern.

Planungen für alle drei Verkehrsträger hängen eng mit den Ausbauplanungen für die Wilhelmsburger Reichsstraße zusammen: Zum einen gibt es ein direktes Wechselverhältnis zwischen den Verkehrsströmen: Je mehr den SPNV nutzen, desto weniger sind auf den MIV angewiesen und umgekehrt. Damit gibt es eine Konkurrenz um den gleichen Raum

Zu 1) S-Bahn

Es gibt Planungen der S-Bahn für einen Ausbau.

„Mit der S 3 könne vor allem die Elbinsel Wilhelmsburg besser erschlossen werden, sagt S-Bahn-Chef Fenske. „Die Stadt brummt, und dort gibt es mit dem Sprung über die Elbe große Potenziale, so Fenske. Vorstellbar sei daher der Bau zweier zusätzlicher S-Bahn-Stationen in Wilhelmsburg: eine nahe der Rotenhäuser Straße, um dortige Wohngebiete besser anschließen zu können. Eine weitere sei im Süden Wilhelmsburgs an der Straße Kornweide denkbar. Zudem könne der Takt bis Neugraben noch weiter verdichtet werden, technisch machbar sei auf dieser Strecke ein Drei-Minuten-Takt, so der S-Bahn-Chef.“³⁹

Die Planungen für einen S-Bahnhof Rotenhäuser Straße konkurrieren aber sowohl mit den Planungen der Bahn für einen Vorstellbahnhof für den Hafbahnhof Hamburg-Süd als auch mit den Planungen für die WRS, weil

- für einen Bahnhof kein Platz mehr sein könnte
- ein Bahnhof, von dem man dann die riesige Schneise über Bahn, Vorstellbahnhof und Autobahn überwinden müsste um zu einem Wohngebiet westlich der Bahn zu kommen, nicht hinreichend genutzt werden würde.

Zu 2) Nahverkehr / Metronom

Wenn die Verstärkung des Metronoms an der Unterkapazität der Bahnstrecke scheitern könnte, darf die für einen möglichen Ausbau ja vorhandene Bahntrasse nicht durch die Belegung mit einer Autobahn entwidmet werden.

³⁹ S-Bahn plant neue Bahnhöfe für Wilhelmsburg Axel Tiedemann, HA, 5.2.2008

Wenn sie daneben an einer Unterkapazität des Hauptbahnhofs scheitern könnte, müssen auch Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Nahverkehr und U-Bahn Hafencity geprüft werden

Zu 3) U-Bahn

Eine Verlängerung der U-Bahn von der Hafencity in den Süden ist schon deshalb attraktiv, weil dem jetzt gebauten U-Bahn-Stummel eine Überkapazität gegeben ist, während der Hauptbahnhof sowohl bei der S-Bahn wie beim Nahverkehr in den Hauptverkehrszeiten an Kapazitätsgrenzen stößt.

Derzeit gibt es für eine Verlängerung verschiedene, jeweils unausgereifte Überlegungen. Eine unter der Elbe verlaufende Strecke ist so teuer, dass ihr Bau unwahrscheinlich ist. Oberhalb der Elbe gibt es verschiedene Vorüberlegungen, meistens mit einer S-Kurve in Wilhelmsburg, im Norden durch das Reiherstiegviertel, im Süden durch Kirchdorf. Aber auch diese Varianten sind höchst problematisch und teuer.

Zwei Lösungen müssen geprüft werden:

- a. Eine Führung der U-Bahn bis zu einem Bahnhof Wilhelmsburg oberirdisch parallel zur S-Bahn und dann mit einem Schwenk nach Kirchdorf: Das Reiherstiegviertel ist durch eine U-Bahn schwer zu erschließen, da es viele Stationen bedürfte, um der relativ flächigen Bebauung gerecht zu werden, während Kirchdorf-Süd sehr punktuell zu bedienen ist. Zudem gibt es für das Reiherstiegviertel auch die Alternative einer schnellen Hafenfähre zunächst zum Klüftenfelder Hafen, später bei Ausbaggerung des Spreehafens bis hin zum Stübenplatz. Eine solche U-Bahn könnte dann statt des Bahnhof's Veddel einen Bahnhof Rotenhäuser Straße haben und so ein neues Wohngebiet anbinden.
- b. Eine Verknüpfung von U-Bahn und Nahverkehr von und nach Süden, also faktisch eine Hybridlösung von Metronom und U-Bahn, ähnlich wie es bei der Stade eine Hybrid-Bahn mit Oberleitung und Stromschiene gibt. Damit würden die Züge aus Richtung Lüneburg-Winsen und Soltau-Buchholz direkt ohne Kapazitätsprobleme in die Hamburger Innenstadt geführt werden.

12.2.1 Ergebnis: Planung des SPNV muss erfolgen, bevor die möglichen Trassen verbaut werden.

Gegen alle diese Vorstellungen mag es auch Gegenargumente geben. Aber es wäre ein Schildbürgerstreich, wenn durch eine Verlegung der WRS bestehende Entwicklungsmöglichkeiten für den SPNV ohne gründliche vorherige Prüfung im wahrsten Sinne des Wortes verbaut werden.

Deshalb ist die Vorlage von ausgereiften konkreten Planungen des SPNV erforderlich, bevor Entscheidungen zur WRS getroffen werden können.

13 Fehlendes Sicherheitskonzept

13.1 Sicherheit der Doppeltrasse

Alles sicher? Was passiert, wenn etwas passiert?

8. Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen Belangen
 Den Vortrabentägern DEGES und DB Netz sind bis auf die in einer Vorstudie geprüften möglichen Zukunftsvorhaben einer Abstellanlage im Zusammenhang mit einem Unterwerfungsausschuss keine weiteren Planungsabsichten in diesem Bereich bekannt. Grundsätzlich werden in einem Planfeststellungsverfahren alle Träger öffentlicher Belange beteiligt, um Konflikte mit anderen möglichen Planungen zu vermeiden.

S-Bahn, Fernbahn, Güterverkehr, Autobahn, Gefahrguttransporte, Atomtransporte, alles dicht auf dicht. Fluchtweg für die Bahn soll die Autobahn sein - hier wird die gefährlichste Trasse Hamburgs geplant.

Es gibt kaum eine Bahntrasse und schon gar nicht mitten in einer Großstadt, die so viel und so unterschiedlichen Verkehr aufnimmt wie die Bahntrasse durch Wilhelmsburg:

- die am stärksten frequentierten Hamburger S-Bahnen im 5-Minuten-Takt
- Regionalzüge in das Umland (Metronom)
- Alle Fernzüge, die die Elbe überqueren (IC, ICE)
- Alle Güterzüge Ferngüterzüge
- Hafengüterzüge von und zu den Hafenhäfen mit Rangier- und Abstellverkehr.

Hier wird alles transportiert, Menschen, Lebensmittel, Vieh, Rohstoff bis hin zu gefährlichen Gütern und Atomtransporten.

Nun soll auf engstem Raum noch die zur Autobahn ausgebaut Wilhelmsburger Reichsstraße hinzu kommen. Auch hier wird alles transportiert; anders als durch den Elbtunnel können hier auch tags und nachts Gefahrgüter aller Art transportiert werden. Bei der Planfeststellung wird mit einer zunehmenden Belastung der Straße auf 65.000 Kfz/24h gerechnet.

Was passiert, wenn was passiert?

Bereits eine Panne, wie ich sie bereits erlebt habe, kann auf einer solchen Trasse unabsehbare Folgen haben: Mein ICE hatte einen Oberleitungsschaden, konnte nicht abgeschleppt werden und musste evakuiert werden. Ca. 300 Menschen mussten über eine Leiter, die an einer Zugtür angebracht wurde, aus dem Zug heraus klettern und auf eine nahe gelegene Waldstraße gehen, in dem dann Busse ankamen. Das Ganze dauerte ungefähr eine Stunde.

Passiert dasselbe auf dieser Doppel-Trasse von Bahn und Autobahn, so müssen die Passagiere zunächst die nächste Fluchttür erreichen; diese sind im Abstand von 1000m angebracht. Gehen sie nach Osten, so gelangen sie dann auf die S-Bahn-Gleise mit den Hochspannungsstromschielen. Gehen sie nach Westen, so kommen sie auf die Autobahn Wilhelmsburger Reichsstraße. Denn vorgesehen ist die „Entfluchtung in den Straßenraum der neuen B 4/75. Als Auffangraum für flüchtende Personen dient der Raum zwischen Lärmschutzwand und den Schutzplanken der Straße.“ Das heißt: die 300 Menschen sollen jetzt zwischen Lärmschutzwand und Schutzplanken der Straße direkt neben dem vorbeirauschenden Verkehr warten – bis vielleicht die Autobahn gesperrt wird und sie vielleicht über die Leitplanken auf abholende Fahrzeuge gelangen können.

Aber so „einfach“ ist es leider bei Unfällen, einem Brand, einem Querstellen eines Lastwagens, einer Entgleisung, einem Zusammenstoß von Zügen, nicht: Panik, Angst, Zeit, Rauchschwaden, schreiende Menschen, rasender Verkehr auf der Autobahn, Versuche über die Autobahn hinüber zu kommen.

Und dann gibt es auch noch Menschen, die nicht beliebig klettern können

Die verlegte WBR ist viel sicherer als die bestehende B4/75.

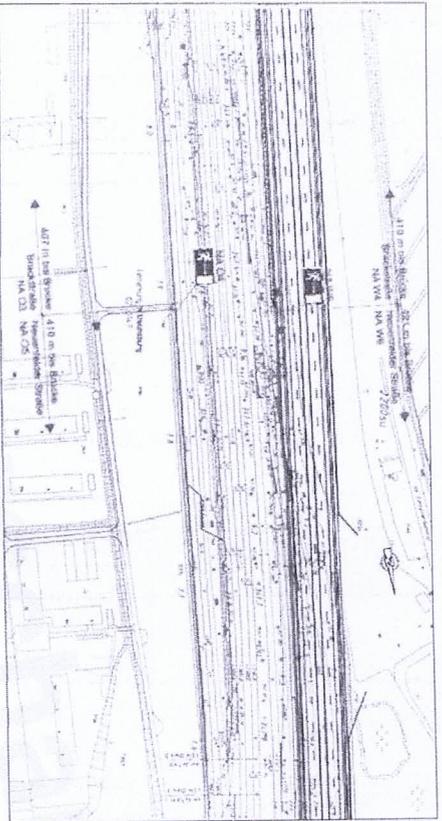
Eine Sicherheitsschneise oder Rettungsweg ist nicht erforderlich. Der breite, zweibahnige Querschnitt der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bietet ausreichend Fläche für Evakuierungs- und Rettungsmaßnahmen und stellt in Verbindung mit der geplanten Anordnung der Anschlussstellen die schnelle Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge sicher.

Durch die unmittelbar an die Bahntrasse angrenzende Bundesstraße ist eine deutliche Verbesserung in der Erreichbarkeit von etwaigen Unfallstandorten auch durch schwere Einsatzfahrzeuge gegeben. Im heutigen Bestand kann die Bahntrasse auf großen Streckenlänge überhaupt nicht angefahren werden.

In den Lärmschutzwänden entlang der Bahnanlagen befinden sich ebenfalls Türen, die gemäß Rettungs- und Fluchtwegkonzept abgestimmt sind.

Darüber hinaus ist durch die zuständigen Behörden sicherzustellen, dass bei Unfällen auf den Bahngleisen entsprechende Vorkehrungen wie das Einstellen der Verkehre und das Ausschalten der Stromschielen vorgenommen wird, um eine sichere und geordnete Evakuierung zu gewährleisten. Insoweit ist ein Sicherheitskorridor nicht erforderlich und von der zuständigen Behörde auch nicht gefordert.

Mit der Polizei und der Feuerwehr sind neben der für den Katastrophenschutz zuständigen Behörde BfL u.a. sowohl die DB AG und der Landesbetrieb mit ihren Stellungnahmen in das Verfahren eingebunden.



Gleise, Autobahn, Lärmschutzwände, Fluchttüren, - Abschnitt zwischen Brackstraße und Neuenfelder Straße

Sicherheitsvorsorge bedeutet Wissen, was passiert, bevor etwas passiert.

Ein Sicherheitskonzept mit der Darstellung von verschiedenen Szenarien wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargestellt. Dafür hätte man beispielsweise die Berichte der Eisenbahnmuntersuchungsstelle zu Rate ziehen können.

Keine Antwort auf die Sorgen der Menschen kann das vorgelegte „Rettungswegekonzept“ geben:

„Bedingt durch die Neuerrichtung der Lärmschutzwände im Planungsgebiet wird die Erstellung eines Flucht- und Rettungswegkonzeptes notwendig. Die Ferngleise und die S-Bahn-Gleise werden dabei getrennt entfluchtet.“

Für die Ferngleise werden die Notausgänge bzw. Zugangspunkte für die Rettungskräfte auf der Westseite angeordnet, für die S-Bahn auf der Ostseite. Die Fluchtausgänge schließen über Treppen oder Fußwege entweder direkt an den öffentlichen Straßenraum an oder werden über vorhandene oder neu zu bauende befahrbare Wege an den öffentlichen Straßenraum angebunden. Die befahrbaren Wege werden mit einer Breite von 3,50 m ausgeführt. An deren Endpunkten und an den Notausgängen werden Wendemöglichkeiten und Aufstellflächen angeordnet.

Im Bereich der engen Bündelung der verlegten Wilhelmsburger Reichstraße B 4/75 mit den Bahnanlagen erfolgt die Entfluchtung in den Straßenraum der neuen B 4/75. Als Auffangraum für flüchtende Personen dient der Raum zwischen Lärmschutzwand und den Schutzplanken der Straße.“ (Erläuterungsbericht, S. 75)

Das bedeutet: weil man Straße und Bahn so eng aneinander legen will, gibt es keinen ordentlichen Fluchtraum für die Menschen und auch keinen Zugang von Rettungsfahrzeugen zu den Gleisen. Deshalb gibt es auch nicht einmal einen Rettungsweg zwischen Eisenbahn und Autobahn.

Druckvorschau

Normalerweise wird zwischen einer Eisenbahn und einer parallelen Autobahn ein Sicherheitsabstand festgelegt. Beispielsweise sollte dieser bei der Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel 18m betragen und wurde dann auf 14m reduziert, um den Flächenverbrauch zu senken⁴⁰. Dort handelt es sich zwar um schnelleren Verkehr als in Wilhelmsburg, aber lediglich um zwei Gleise, bei denen eine konstante Geschwindigkeit gefahren wird. In Wilhelmsburg sind es 10 Gleise mit sehr unterschiedlichen Verkehren, S-Bahn, Fernbahn, Güterbahn, Rangierfahrten usw. Hier wäre eher von einem höheren Abstand auszugehen.

Erforderlich ist ein unabhängiges Sicherheitsgutachten, das verschiedene Szenarien von Pannen und Unfällen berücksichtigt.

Sicherheit ohne zumindest einen Sicherheitsabstand sowie für Rettungsfahrzeuge zugänglichen Rettungsweg, parallel zur Bahn und östlich der Autobahntrasse kann ich mir nicht vorstellen. Ohne ein Sicherheitskonzept, das seinen Namen verdient, darf es keinen Ausbau der WRS geben.

13.2 Unfallgefahren auf der Straße

„Die gebündelte Trasse aus Bundesstraße und Bahn ermöglicht viele Unfallschwerpunkte zu beheben und Umleitungen durch Wohnviertel zu vermeiden. Das schützt Verkehrsteilnehmer, Anwohner und die Natur“ behauptet die Website der BSU⁴¹. Zu prüfen ist a) die Unfallgefahr auf der derzeitigen WRS, b) die Unfallgefahr auf einer sanierten WRS, c) die Unfallgefahr auf der geplanten Neubaustrecke.

Zum Unfall-Istzustand verweise ich auch auf den Abschnitt 9.1.

Die Straße ist deutlich sichtbar schmal; daher wird die Geschwindigkeit von 70 km/h wahrscheinlich eingehalten. Sie hat relativ langsame Steigungen und Gefälle bei der Querrung der Mengestraße sowie Vogelhüttendeich-Ernst-August-Kanal und im Norden eine langgestreckte Kurve.

Zum Zustand einer sanierten Straße kann mangels Untersuchung dieser Alternative keine Aussage gemacht werden.

Bei der neuen Straße ist festzustellen: Kommt man von Süden, so befindet man sich zwischen km 1.0 und 4.0 auf einer schnurgeraden 4spurigen Straße, die doppelt so breit ist wie die jetzige WRS und zu erheblich schnellerem Verkehr als 80km/h einlädt. Ab km 2,9 beginnt eine rasanten Berg- und Talfahrt über die Rotenhäuser Straße, den Vogelhüttendeich/ Ernst-August-Kanal zum Tunnel unter der Eisenbahn. Dabei macht die Straße eine scharfe Rechtskurve, und dies ausgerechnet auf einer Brücke über einen Fluss. Bei Glatteis oder Nebel gibt es dann sehr wechselnde Situationen: freie Strecke – Brücke über den Kanal – Gefälle – Tunnel.

Zu fordern ist bei dieser komplizierten Streckenführung ein Sicherheitsgutachten, das die Unfallgefahren einschätzt und mit der jetzigen Situation sowie einer sanierten WRS vergleicht.

⁴⁰ Betriebsbedingte Auswirkungen

Zum derzeitigen Unfallgeschehen auf der Wilhelmsburger Reichsstraße hat der Vorhabenträger oben entsprechende Ausführungen gemacht. Selbstverständlich würde auch im Bestand ein Ausbau mit einem modernen Querschnitt die Verkehrssicherheit deutlich verbessern.

Die Trassierung der verlegten Reichsstraße erfolgte nach den gültigen Richtlinien und unterliegt darüberhinaus einem speziellen Sicherheitsaudit. Das der Einwender bei einer Gradiente von maximal 3,2% von einer "Berg- und Talfahrt" spricht, ist sachlich nicht nachzuvollziehen. Anschonend hat der Einwender hier übersehen, daß die Gradienten in den Höhenplänen der Planfeststellungsunterlagen mit einer Überhöhung von 1:10 dargestellt sind.

⁴⁹ Ausbau- und Neubausrecke Karlsruhe-Basel, Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel-Märch, S.6
http://www.karlsruhe-basel.de/index.php/pfa-8.1.html?file=tl_files/dokumente/Broschuere_PFA_8_1.pdf
⁴¹ <http://www.hamburg.de/wilhelmsharper-reichsstrasse>

Druckvorschau

Druckvorschau

14 Lärmschutzwände statt Lärmschutz?

14.1 Bedeutung des Lärmschutzes in Wilhelmsburg

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 Hafenhäfen, 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 Häfen, Bahn, Straße und Industrie.

Die in der Planfeststellung vorgelegten Verkehrsuntersuchungen und Prognosen von pvt verheißeln nichts Gutes.



2 TCV/Röhling: Verkehrssituation 2025-Bestandnetz⁴²

⁴² TCV/pvt/Hamburg, 2011: Gesamtmobilitätskonzept Sudereiberaum, <http://www.hamburg.de/wbr-ausstellungen/roff/2821404/2011-02-28-suedereberkonzept-buergerinfo.html> (nicht in den Planfeststellungsunterlagen ausgelegt)

Mit einer zusätzlichen Belastung wird auch aufgrund anderer Maßnahmen gerechnet (Hafen, Hafencity, Stadtentwicklung).

Die Verkehrsuntersuchungen zeigen zudem, dass die Verlegung der WRS sich noch verkehrsstärker auf die Wohnstraßen Wilhelmsburgs auswirken wird³. Dabei ist die verkehrsindezierende Wirkung des Ausbaus der WRS zu einer vollwertigen Autobahn noch gar nicht berücksichtigt.

Die Propaganda, Wilhelmsburg würde leiser durch die Verlegung, ist somit widerlegt. Natürlich reduzieren Lärmschutzwände Lärm, die Verlegung als solche aber erzeugt auf den Wilhelmsburger Wohnstraßen mehr Verkehr und mehr Lärm.

14.2 Vergleichsbasis der Untersuchungen

In den Unterlagen wird eine unterschiedliche Systematik verwendet: Im Erläuterungsbericht sowie in der Umweltverträglichkeitsstudie werden „Ausbau im Bestand“ und „Ausbau bei Verlegung“ miteinander verglichen. Anders bei den Darstellungen zum Lärm. Dort wird in den Werbebrochüren und Vorträgen sowie in der Bürgerschaftsdruksache der istzustand ohne irgendeinen Lärmschutz verglichen mit der Situation einer verlegten WRS mit Lärmschutz. In den Lärmuntersuchungen der Planfeststellung wiederum wird dann die Lärmsituation bei einer verlegten WRS verglichen mit und ohne Lärmschutz.

Nicht verglichen war die Situation ohne Verlegung, aber mit Ausbau und Lärmschutz, mit der Situation mit Verlagerung, mit Ausbau und Lärmschutz. Dieser Vergleich muss nachgeliefert werden.

14.3 Lärmschutz entsprechend Lärmaktionsplan Hamburg⁴⁴

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Es ist richtig, dass einige Streckenabschnitte durch die Verlegung der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte an die Rotenhäuser Straße zusätzlich belastet werden (z. B. Drahtenstraße, Rubbertstraße, Otto-Brenner-Straße). Auf diese Tatsache wird auch im Verkehrsgutachten von ARGUS hingewiesen mit der Empfehlung, diesbezüglich nachfolgende Detailuntersuchungen anzustellen. Demgegenüber werden aber auch andere Streckenabschnitte wie Mengestraße und Neuenfelder Straße entlastet. Somit ist die Aussage, dass die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße pauschal mehr Verkehr und Lärm verursacht falsch.

Außerdem ist festzuhalten, dass durch die Verlegung keine zusätzliche Belastungszunahme auf der Wilhelmsburger Reichsstraße entsetzt. Die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Analysezustand beruht auf der geplanten Siedlungsentwicklung in und um Wilhelmsburg. In den Modellrechnungen ist die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße hinsichtlich der Grundgeschwindigkeit und der zur Verfügung stehenden Kapazität entsprechend des künftigen Ausbauzustands berücksichtigt. Die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße hat keine verkehrsinduzierende Wirkung.

1. Verfahrensrechtliche Erwendungen

Das Bauvorhaben selbst, also die Verlegung der B 4/75 sowie einige notwendige bauliche Anpassungen an den Anschlussstellen sind gemäß 16. Bundes-Immissionschutz Verordnung (16. BImSchV) insgesamt als Neubau zu werten. Die Berechnung der Beurteilungspegel sind hierfür gemäß 16. BImSchV **ausschließlich** aus den Emissionen der verlegten B 4/75 und deren Zu- und Abfahrtsrampen zu berechnen. Ein Vergleich der Situationen Prognose Nullfall zum Prognose Planfall hat gemäß 16. BImSchV nicht zu erfolgen.

Bei einem Ausbau der B 4/75 im Bestand wäre nicht der aktive Lärmschutz erforderlich geworden, der bei der Verlegung notwendig wird. Wie bereits erläutert, sind das Bauvorhaben selbst sowie einige notwendige bauliche Anpassungen an den Anschlussstellen gemäß 16. BImSchV insgesamt als Neubau zu werten. Hieraus ergibt sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge unter Anwendung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte. Bei einem Ausbau im Bestand wäre im ersten Schritt zu prüfen, ob es sich um einen "erheblichen baulichen Eingriff" handelt. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) sind solche Maßnahmen kennzeichnend für einen erheblichen baulichen Eingriff, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Eine Grunderneuerung sowie Erneuerung der Fahrbahnoberfläche im Straßenquerschnitt wäre eindeutig kein erheblicher baulicher Eingriff.

Nur wenn es sich bei dem Ausbau im Bestand um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt, wäre zu prüfen, ob der erhebliche bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV führen würde. Hier wäre zu untersuchen, ob aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffes die Beurteilungsspeigel an den relevanten Immissionsorten um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht im Vergleich zum alten Zu-stand er-höhrt werden und somit eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt. Nur die Immissionsorte mit einer wesentlichen Änderung wären hinsichtlich einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, § 2 zu überprüfen. Nur für die Objekte bei denen eine Überschreitung vorliegt, besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach und es wären entsprechend dem Schutzbedarf und im Rahmen der Verhältnismäßigkeit aktive Lärmschutzmaßnahmen zu dimensionieren. Bei einem Ausbau im Bestand ist nicht davon auszugehen, dass dieser zu einer wesentlichen Änderung führen würde und somit ein Anspruch auf Lärmvorsorge entstehen würde. Selbstverständlich wäre bei einem Ausbau im Bestand ein Lärmschutz an der Bahnanlage nicht erforderlich.

Mit dem Strategischen Lärmaktionsplan versucht Hamburg, den Anforderungen der EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und der deutschen Gesetzgebung gerecht zu werden. Insofern entsprechen seine Grundannahmen wahrscheinlich weitgehend dem EU-Standard, und könnten auch europarechtlich eingefordert werden.

Der 2008 erarbeitete Hamburger Strategische Lärmaktionsplan hat folgende Prioritäten aufgestellt:

„Die Lärmaktionsplanung konzentriert sich im Straßenverkehr auf mehrere Ansätze:

- 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 (z.B. auf gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken).

⁴³ Vgl. Degees/gtv Verkehrsprognose 2025 Anlagenband, Anlage 13-1 und ARGUS: Verkehrsmodell Eibinsel S. 40

⁴⁴ Freie und Hansestadt Hamburg Strategischer Lärmaktionsplan Hamburg, 24.11.2008

<http://www.hamburg.de/contentblob/9144000/data/strategischer-lap.pdf>

Michael Rothschuh, michael.rothschuh@hamburg.de, 040-6520296

Seite 43

Einwendungen zur Planung der Wilhelmsburger Reichsstraße

März 2011

- Verträglichere Abwicklung: Der verbleibende Verkehr muss verträglicher abgewickelt werden: Bessere Fahrbahnen, gedrosselte Geschwindigkeit und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss sind hier wirkungsvoll.
- Schallschutz: Schließlich wird auch die Möglichkeit von Schallschutzwänden (die in-nerorts aber häufig nicht angewendet werden können) oder Schallschutzfenstern geprüft.⁴⁵

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, d.h. wohnungsnähere Bereiche zu verlagern.

⁶ Betriebsbedingte Auswirkungen

Für den Vorhabenträger ist nicht nachzuvollziehen, wie der Einwender die Tatsache negieren kann, dass gerade durch die Verlegung der Reichsstraße die Ansätze bzw. Ziele des Lärmaktionsplanes nahezu beispielhaft aufgegriffen werden.

Durch die Schaffung städtebaulichen Entwicklungsraumes werden dem nichtmotorisierten Verkehr in Zukunft neue Möglichkeiten eröffnet. Konventioneller Verkehr könnte damit vermieden werden.

Selbstverständlich wird durch die Verlegung der Reichsstraße Verkehr und Lärm gebündelt, was in Summe auch ohne Lärmschutzmaßnahmen zu einer Verringerung der Lärmbelastungen führt. Die Verlegung erfolgt auf teilweise nicht mehr benötigtes Bahngelände und damit in einen weniger sensiblen Bereich.

Die verlegte Reichsstraße bleibt anbaufrei und bietet damit die Voraussetzung mit wirksamen Lärmschutzbauwerken versehen zu werden, die zusammen mit Lärmschutzbauwerken an der Bahnanlage zu einem effektiven Gesamtlärmschutz führen.

Ein moderner Querschnitt sorgt mit für einen harmonischeren Verkehrsablauf, der sich zudem schadstoffmindernd auswirkt.

Deshalb sind ist anhand dieser Kriterien eine Alternativenprüfung erforderlich:

Lärmaktionsplanung Wilhelmsburg	Unvollständige Auflistung von Beispielen
Verminderung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Innenentwicklung beim Wohnen (statt Suburbainisierung) 2. Neubau generell nach Regeln des „autofreien Wohnens“ 3. BSU-Gebäude: autofreie Anfahrt der Mitarbeiter und Besucher 4. Attraktives Einkaufs- und Kulturzentrum in Wilhelmsburg 5. Fahrrad- und Fußwege-Förderung 6. ÖPNV innerhalb des Stadtteils und in alle Richtungen über die Elbe (auch Harburg über Binnenhafen, Moorburg, Rothenburgsort, zuschlagfrei in die Innenstadt) 7. S-Bahn-Verstärkung, ggf. neue Stationen 8. Metronom-Verstärkung (für Durchfahrt-Pendler) 9. HVV/HADAG-Fähre von Ernst-August-Schleuse nach Landungsbrücken (20 Min. Betrieb) 10. Fahrtensparende Logistik 11. Containerlager raus aus den Wohngebieten <p>Maßnahmen der Verminderung müssen Element aller Lösungen sein.</p>
Bündelung/Verlagerung	<p>Gebündelt werden muss vorrangig der Verkehr und nicht der Lärm unterschiedlicher Quellen und Arten. Eine Verlegung der WRS an die Bahn macht nicht aus zwei Trassen und Lärmquellen eine, sondern erzeugt eine Doppeltrasse bzw. Doppel-Lärm-Quellen.</p> <p>Es gibt hier die Möglichkeit der „Verlagerung der durch diese hindurch fahrenden Kraftfahrzeuge auf das übergeordnete Straßennetz.“^{45a} Das wäre in diesem Fall die Verlagerung auf die BAB 1/BAB255.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durchfahrverkehr auf A1 verlegen – nach dem Vorbild Veddeleis: Durchfahrverkehr wurde ca. 1990 auf die A1/A252 verlegt 2. Hafenerverkehr in den Häfen verlegen: dazu gibt es Vorgaben von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg und der HPA Masterplan Straßenverkehr im Hamburger Häfen

⁴⁵Freie und Hansestadt Hamburg, 2008: Strategischer Lärmaktionsplan Hamburg, S.19, <http://www.hamburg.de/contentblob/914000/data/strategischer-lap.pdf>

^{45a}Ebda., S. 29

6. Betriebsbedingte Auswirkungen
Selbstverständlich wird mit der Bündelung der Verkehrsstrassen auch der Lärm gebündelt, der hier als Gesamtlärm effektiver bekämpft werden kann. Dabei ist eine Lärm emittierende Trasse vollständig entfallen.

	<p>3. A 253 zur A1 verschwenken (DEGES Untersuchung von 2008 war voreingenommen und ist deshalb keine wirklich vorgenommene Prüfung)</p> <p>4. Verkehr durch den Hafen leiten (Westumfahrung analog IBA-Vorschlag von 2008)</p>
<p>Verträgliche Abwicklung</p>	<p>50 km/h als Maximum der Straßen in Wilhelmsburg (mit Ausnahme A1/A253) 80 km/h als Maximum der Bahnen in Wilhelmsburg</p> <p>Verkehrsstlenkungssystem Nachverbot für Schwerlasten in den Wohnstraßen Ampelgesteuerte Querungen über die WRS Tunnellung der WRS (in jetziger oder anderer Lage) unter den Ernst-August-Kanal</p>
<p>Schallschutz</p>	<p>Lärmrindernde Maßnahmen auf den Gleisen und im Gleisbett, an den Fahrzeugen, Brückententrohrnung Einschränkung des Rangierbetriebs offenporiger Asphalt und vergleichbare Maßnahmen Landschaftsbrücke Deckelung, Teildeckelung Lärmschutzwände, integriert in landschaftliche Gestaltung</p>

Von wesentlicher Bedeutung ist der Lärmschutz zur östlichen Seite der Bahntrasse, der derzeit keineswegs den Anforderungen an ein zumutbares Wohnen entspricht. Unseres Erachtens muss hier der Lärmschutz ganz erheblich verbessert werden, unabhängig davon, ob die WRS hier als neue autobahnähnliche Straße gebaut wird oder nicht.

Bei der WRS gibt es auch bei jetziger Lage und ohne Ausbau Anspruch auf Lärmschutz.

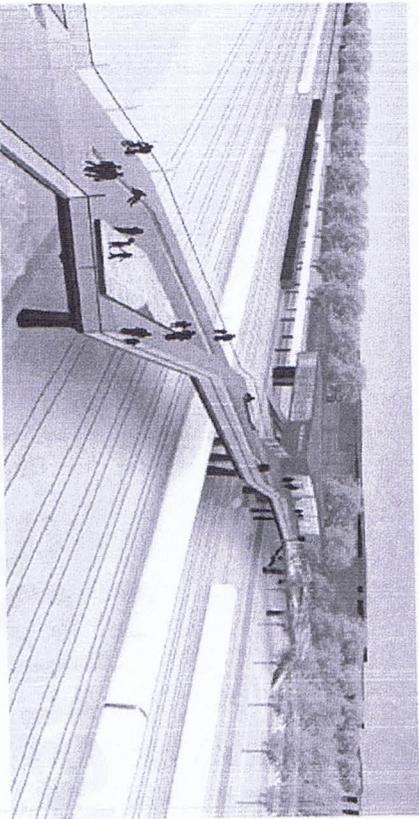
15 Zerschneidung des Stadtteils

2. Planreife Fertigung/Bedarf

Es ist das wesentliche Ziel des Projektes den Lärmschutz gerade auch auf der Ostseite der Bahntrasse erheblich zu verbessern.

Über den Anspruch auf Lärmschutz im Bestand läßt sich trefflich streiten. In jedem Fall besteht kein Anspruch auf Einhaltung der Vorsorgegrenzwerte.

15.1 Autobahnübergang Mitte

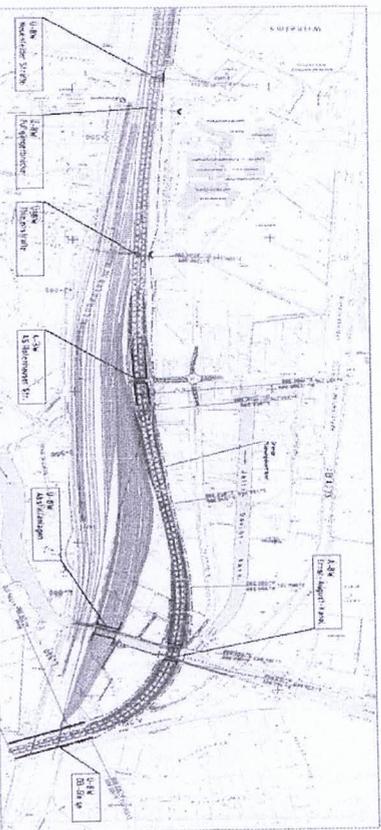


<http://www.uba-hamburg.de/bilderarchiv/slideshows/sbahnhof.jpg>

Diese Fußgängerbrücke mit partiell idyllischen Plätzen für „trainspottter“ war geplant. Beim Bau einer Autobahn droht die Fußgängerbrücke am Bahnhof Wilhelmsburg über 10 Gleise und zusätzlich einer Autobahn zu einer gefürchteten und gemiedenen Brücke zu werden. Eine Mitte entsteht so nicht.

Dieses Bild der geplanten Fußgängerbrücke hat beim Bau einer Autobahn nichts mehr mit der Realität zu tun. Über einer Autobahn mag sich keiner aufhalten. Im Gegenteil wird dieses für die meisten ein abschreckender Übergang. Für Jugendliche der angrenzenden Schulen ist der Weg über die Brücke notwendig, aber auch geeignet für Konflikte unterschiedlicher Art.

15.2 Georgswerder am Ran



Zwischen Georgswerder und Wilhelmsburg-West gibt es am Vogelütendeiich unerträgliche

Druckvorschau

Angsträume mit einer engen Unterführung unter 10 Gleisen, perspektivisch zusätzlich 10 oder mehr Abstellgleisen sowie eine Autobahn von nochmals 30m Breite.

Wilhelmsburg hat ohnehin geographisch und mental bereits einen Randlage. Jetzt wäre der Fuß- und Fahrradweg vom Reihstieg nach Georgswerder geradezu angsteinflößend.

Zudem geht das Erholungsgebiet der Alten Doveelbe für Besucher auf dem Schiff verloren. Eine erheblich verlängerte Tunnelfahrt ist für Menschen, die eine Landschaft erleben möchte, nicht mehr attraktiv.

15.3 Gender Mainstreaming, Kinderschutz, Kriminalität und Angsträume

Unter Gesichtspunkten des Gender Mainstreaming als auch des Kinder- und Jugendschutzes ist zu überprüfen, wie weit auf diesem Weg Gefahren einschließlich erhöhter Kriminalität oder subjektive Unsicherheiten antstehen.

Dies ergibt sich u. a. aus

- Angsträumen zwischen den Brücken am Vogelhütendei
- Aggressionsfördernden Übergängen über Bahn+Autobahn
- Insb. den Fußweg von der S-Bahn zu den Schulen. Dieser Fußweg muss ja auch beidseitig abgeschottet werden gegenüber der Autobahn, um Steinwürfe auf Autos zu verhindern.

Das Gefühl, eingesperrt zu sein fördert Angst und Aggression.

Hierbei sind die frühen Erkenntnisse von Jane Jacobs⁴⁷ ebenso zu berücksichtigen wie neue Untersuchungen zur Kriminalität und Stadtstruktur⁴⁸.

16 Verkehrliche Folgen der Planungen

9. Sonstige Auswirkungen des Vorhabens

Die in der Abbildung dargestellte Planung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Demgegenüber geht aus der Planfeststellungsunterlage hervor, dass die Uferbereiche des Ernst-August-Kanals naturschutzfachlich aufgewertet werden. Die Brücke im Zuge der verlegten Reichsstraße ist grosszügig gestaltet und -im Gegensatz zum Bestand- mit Lärmschutzwänden versehen. Der neue Vogelhütendei erhält beidseitig Geh- und Radwege.

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Dem Vorhabensträger erschließt sich nicht, inwieweit die Brücke am Vogelhütendei über dem Ernst-August-Kanal Angsträume hervorrufen sollte, da die neue Kreuzung mit einer Spannweite von 65 m bei einer Breite von 29 m sehr großzügig ausgebildet wird. Ein Gefühl der Enge kann nicht aufkommen. Auch ein Zusammenhang mit Kriminalität und/oder Kinderschutz ist nicht erkennbar.

Auf die Empfindlichkeiten im Bereich Ernst-August-Kanal wurde mit der gesamten Planung soweit wie möglich Rücksicht genommen. Die verlegte Straße Vogelhütendei schwenkt zwischen der neuen B 4/75 und der Bahn vom Gewässerufer ab um ausreichend Platz für die Entwicklung naturnaher Uferstrukturen zu schaffen. Diese neuen, naturnahen Uferstrukturen dienen Biotopverbund- und Erholungsfunktionen als Freiraumachse. Die geplante Lösung mit einer direkten fuß-/radläufigen Verbindung ist eine sichere, übersichtliche und moderne Straße.

Das Gefühl, eingesperrt zu sein, kann eigentlich nicht aufkommen. Eine bessere Lösung ist kaum denkbar, es sei denn, die WBR würde den Ernst-August Kanal unterqueren, was mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre (hoher Grundwasserstand, Tieflage von ca. 11-12 m unter dem Geländeniveau). Diese Variante liegt fern.

Die anderen Querungen (Thielenstraße, Neuenfelder Straße, Fußgängerbrücke Brackstraße) bzw. der geplante Zugang zum S-Bahnhof befinden sich in der Baulast der FHH bzw. der Bahn-AG (Eisenbahnüberführung Buscher Weg), an die sich die Einwender mit Ihren Anliegen wenden mögen.

16.1 Unzureichende Verkehrsgutachten

In den Planfeststellungsunterlagen sind zwei Untersuchungen zu finden, die weder in ihren Grundlagen noch Schlussfolgerungen deckungsgleich sind:

PTV, 2011: Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planfällen

ARGUS, 2011: Verkehrsmodell Elbinseln

Eine dritte Untersuchung ist erstellt von TCI/Röhling und ptv; Kontext: Mobilitätskonzept Süderberaum. Dazu ist am 28.2.2011 eine Präsentation vorgelesen worden, die Untersuchung ist aber nicht in den Planfeststellungsunterlagen zu finden.

Dass es Widersprüche zwischen den Untersuchungen von ARGUS und ptv gibt, sagen die Untersuchungen selbst, die vor allem auf unterschiedliche Datenlagen zurückgeführt wird. Diese Unterschiede haben die Gesellschaften durch Absprachen zu glätten versucht. Es ist

⁴⁷ Jane Jacobs, 1963: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, FfM/Berlin

⁴⁸ Vgl. z.B. Belina, Bernd, 2007: Kriminalität und Stadtstruktur, in: Baum (Hrsg.) Die Stadt in der Sozialen Arbeit, S. 224-233

Michael Rohrschuh, m.rohrschuh@kissack.de, 040-6520296

Seite 48

Einwendungen zur Planung der Wilhelmsburger Reichsstraße

März 2011

nicht ganz klar, ob nach dem Motto: „Was nicht passt wird passend gemacht“ zusammengebastelt haben.

Nicht nachzuvollziehen ist, dass bei einer Planung für einen Raum, dessen Bedürfnisse man berücksichtigen möchte, die Meinung und Erfahrung der Bewohner nicht einbezogen worden ist. Dies hätte durch eine Verbindung von qualitativer und quantitativer empirischen Befragung stattfinden können. Verkehrsplanung ohne Dialog mit den vom Verkehr Betroffenen führt in die Irre.

An dieser Stelle werden nur zwei Ergebnisse aus dem "Verkehrsmodell Elbinseln" wiedergegeben. Sie bedürfen noch einer kritischen Analyse, weil sie die Anziehungswirkung einer Autobahnneue ausgebauten Straße für den durchgehenden Verkehr (von der Bremer Autobahn über die Bremer Straße, die Europabrücke und WRS nach Norden) nicht berücksichtigen.

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Der Modellabgleich zwischen p1v und ARGUS erfolgte nach besten fachgutachterlichen Erkenntnissen in der Form, dass ARGUS für ihr feinkörniges Modell Wilhelmsburg die großräumigen Transitverkehre aus dem p1v-Modell übernommen hat. Auf der anderen Seite sind im großräumigen p1v-Modell die feineren Datengrundlagen für Wilhelmsburg aus dem ARGUS-Modell in aggregierter Form berücksichtigt. Somit sind in beiden Modellen sowohl die überregionale als auch die kleinräumige Ebene berücksichtigt. Aufgrund der unterschiedlichen Modellstrukturen ist es aber aus modelltechnischer Sicht weder sinnvoll noch mit legitimen Mitteln möglich, identische Modellergebnisse zu erzielen, da hier noch zahlreiche weitere Einflussgrößen eine entscheidende Rolle spielen (siehe p1v-Gutachten Kapitel 5.6.2). Daher wurde entschieden, dass für das untergeordnete Netz die Zahlen des ARGUS-Gutachtens maßgebend sind und für das überregionale Bundesstraßen- und Autobahnnetz die p1v-Zahlen. Daher kann in keiner Weise davon die Rede sein, dass Modellergebnisse geglättet wurden nach dem Motto "Was nicht passt wird passend gemacht". Der Vorwurf ist entschieden zurückzuweisen.

In der begleitenden Veranstaltungsreihe wurden am 28.02.2011 neben dem ARGUS-Gutachten und dem p1v-Gutachten zusätzlich auch Inhalte und erste Ergebnisse des Gesamtmobilitätskonzepts Süderelbe, welches durch TCI-Röhling und p1v erstellt wurde, vorgestellt, um den anwesenden Zuhörern einen Gesamtüberblick von der strategischen Planung im Süderelberaum (Gesamtmobilitätskonzept) bis zur Detailbetrachtung in Wilhelmsburg (ARGUS) zu geben. Das Gesamtmobilitätskonzept befindet sich derzeit bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in der Schlussredaktion und ist daher noch nicht veröffentlicht. Demnach konnte es auch nicht den Planfeststellungsunterlagen beigelegt werden.

Eine zusätzliche Anziehungswirkung für den durchgehenden Verkehr ist nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht vorhanden, weshalb die Ergebnisse aus dem "Verkehrsmobilitätsmodell Elbinsel" keiner kritischen Analyse unterzogen werden müssen.

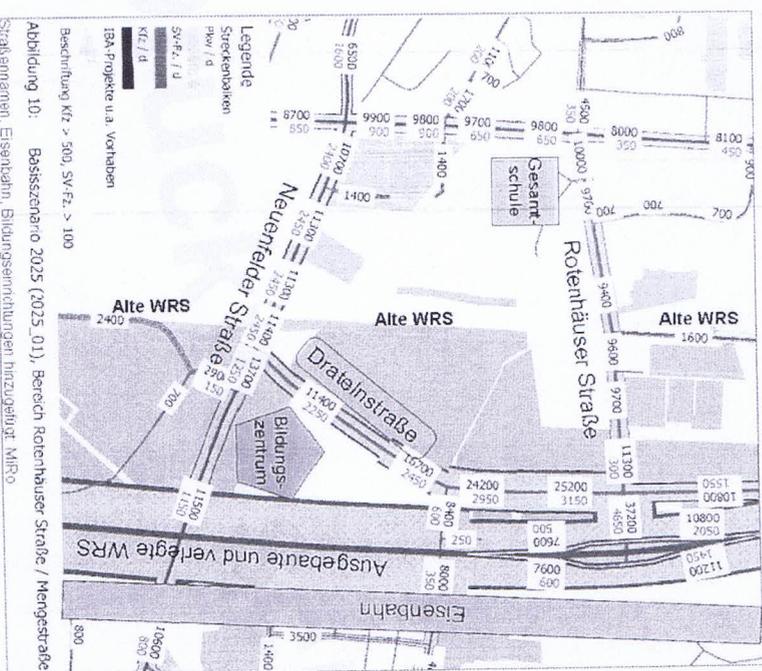
16.2 Verkehr in der Mitte

In dem Verkehrsmodell "Wilhelmsburg" hat die Firma ARGUS Verkehrsstärkeplots dargestellt, die den Verkehr auf der ausgebauten und verlegten Wilhelmsburger Reichstraße und der Mitte prognostizieren. Im "Basiszenario" sind Thielenstraße und Rotenhäuser Straße geöffnet, so dass der Verkehr von der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße in starkem Maß über diese beiden Straßen fahren würde. Hierbei ist auch die Alte WRS im Nordteil als Verkehrsstraße vorgesehen. Andere Szenarien gehen von einer Sperrung der Rotenhäuser Straße aus. Dann würde der Verkehr stärker auf die Dratehnstraße drängen.

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Aufgabe des ARGUS-Gutachtens ist die kleinräumige Betrachtung innerhalb Wilhelmsburgs im Zuge der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße unter Berücksichtigung der geplanten Siedlungsentwicklung. Hierzu werden unterschiedliche Varianten betrachtet zum Aufzeigen der verkehrlichen Wirkungen von bestimmten Einzelmaßnahmen (z.B. Öffnung oder Sperrung der Rotenhäuser Straße).

Die für die Planfeststellung relevanten Planfälle gehen hinsichtlich der Rotenhäuser und der Thielenstraße von der heutigen Situation (Durchfahrverbot für Lkw) aus. Diese Strecken dienen nicht zur Anbindung der geplanten Anschlussstelle Rotenhäuser Straße.



Basisszenario 2025 bei verlegter Wilhelmsburger Reichsstraße: Bereich Rotenhäuser Straße Mengestraße, aus ARGUS, 2011: Verkehrsmodell Elbinsel, S.30

16.3 Verkehr in den Wilhelmsburger Straßen

Hier wird im wesentlichen der Prognosefall mit/ohne Verlegung der WRS verglichen. Die Unterschiede sind vor allem begründet in der neuen Lage der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße statt wie bisher Mengestraße/ Neuenfelder Straße.

Kennnummer / Name	2025_04		2025_09	
	Prognoseunfall	Verlegte WBR	Prognoseunfall	Verlegte WBR
Dratehnstr. n. Neuenfelder Str.	21.700	10.800	14.700	14.700
Georgswender Bogen ö. Veddeleer Str.	13.700	11.200	10.600	10.600
Georg-Wilhelm-Str. n. Mengestr.	16.000	11.200	10.200	10.200
Georg-Wilhelm-Str. s. Mengestr.	10.200	11.200	14.700	14.700
Georg-Wilhelm-Str. s. Pollhornweg.	14.700	17.200	23.000	24.500
Harburger Chaussee ö. G.-Wilhelm-Str.	23.000	24.500	16.900	18.800
Harburger Chaussee w. G.-Wilhelm-Str.	16.900	18.800	6.800	7.100
Kirchdorfer Str. n. Neuenfelder Str.	6.800	7.100	15.100	16.800
Kornweide w. O.-Brenner-Str.	15.100	16.800	24.900	12.400
Mengestr. ö. G.-Wilhelm-Str.	24.900	12.400	17.200	12.400
Neuenfelder Str. Brücke Bahn	17.200	12.400	6.000	6.800
Neuhöfer Str. ö. Weimarer Str.	6.000	6.800	12.100	14.700
Otto-Brenner-Str. n. Kornweide	12.100	14.700	6.200	6.500
Pollhornweg w. G.-Wilhelm-Str.	6.200	6.500	13.800	12.900
Reiherstieg Hauptdeich n. Neuhöfer Str.	13.800	12.900	10.600	8.200
Reiherstieg Hauptdeich s. Neuhöfer Str.	10.600	8.200	4.400	11.800
Rotenhäuser Str. w. Dratehnstr.	4.400	11.800	6.300	6.400
Schlenzigstr. s. Harburger Chaussee	6.300	6.400	6.100	7.900
Thielenstr. Brücke Bahn	6.100	7.900	8.400	8.200
Wilhelmsburger Brücke	8.400	8.200		

ARGUS: Verkehrsmodell Elbinsel, S.40 Auszug aus der Tabelle, (rote Kennzeichnung der Steigerung der Zahlen: MiRo)

Dies zeigt: Für die Wohnstraßen, besonders die Harburger Chaussee, die nach Zeitungsberichten lauteste Straße Hamburgs, wird es bei fast allen Planfällen schlechter.

Die B75 Bremer Straße wird gar nicht betrachtet; ganz offenbar werden die in dem Erläuterungsbericht betonten Nord-Süd-Fern-Relationen – dort ist die WRS ja eine Paralleltrasse zur A1 und A71) zu wenig berücksichtigt.

Deutlich wird, dass die Verlegung der WRS eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse für die Bewohner zur Folge hat

Es ist richtig, dass durch die Verlegung der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte an die Rotenhäuser Straße einzelne Streckenabschnitte höher belastet werden wie z.B. der unmittelbare Bereich an der Anschlussstelle sowie wegen Routenverlagerungen die Otto-Brenner-Straße. Demgegenüber werden z.B. die Mengestraße und die Neuenfelder Straße deutlich entlastet. Daraus auf eine flächenhafte Verkehrszunahme durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße zu schließen, ist allerdings falsch. Bei einer Summenbetrachtung der ausgewiesenen Querschnittsbelastungen ergibt sich im Fall mit verlegter Wilhelmsburger Reichsstraße sogar eine geringfügig geringere Belastung.

Für die Bremer Straße, welche im großräumigen PTV-Modell enthalten ist, ergibt sich durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße keine Änderung, da keine zusätzlichen Durchgangsverkehre angezogen werden.

Somit ist die Aussage, dass die Verlegung eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse für die Bewohner zur Folge hat, nicht zutreffend.

17 Fehlende Wahrheit und Klarheit zu den Planungen der Bahn

Geplant ist der Bau von neuen und verlegten Gleisen entlang der Trasse. In den Darstellungen der BSU wird dieses als Folge der Verlegung der Reichsstraße dargestellt und zugleich als Voraussetzung für einen Lärmschutz an der Bahn.

Tatsächlich aber hat die Bahn ein hohes Eigeninteresse: Sie will

1. ein zweites Gleis von der Hohen Schaar nach Norden führen, um mehr Zugfahrten zu ermöglichen;
2. ein Überwerfungsbauwerk vorbereiten, bei dem die Gütergleise in Höhe des Buscher Wegs unter den Personenzuggleisen auf die östliche Seite geführt werden, um kreuzungsfrei zur Strecke nach Rothenburgsort und zur Güterumgehungsbahn zu gelangen;
3. mittelfristig einen großen Vorstellbahnhof für den Güterbahnhof Hamburg-Süd (Kleiner Grasbrook, Veddeker Damm) in der Höhe von Buscher Weg und Vogelhüttdereich bauen.

Weil sie selbst Vorteile hat, zahlt die Bahn laut Vorentwurf der BSU vom November 2010 etwa die Hälfte der Kosten der Bahnanlagen.

Die Bahn (DB und HPA-Hafenbahn) folgt mit den neuen Gleisen also nicht einem Wunsch der Stadt nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, sondern hat ein großes Eigeninteresse, ihre Ausbauplanungen "nebenher" und ohne große Diskussion in der davon betroffenen Bevölkerung vorzubereiten. Selbstverständlich würden aus den von der Bahn selbst geplanten Ausbauten erhebliche Lärmschutzrechte für die Betroffenen erwachsen.

Der Lärmschutz an der Bahn ist also keineswegs vorrangig eine Folge der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße.

Aus den Planunterlagen ist nur sehr begrenzt zu erkennen, was langfristig geplant ist:

Im **Erläuterungsbericht**, S. 13, wird der Bau von neuen und verlegten Gleisen als Folge der Verlegung der Reichsstraße dargestellt. Sehr vage wird dann S. 43 der Zusammenhang zu mittel und langfristigen Ausbauplanungen erwähnt: "Die Planung wurde aus der sog. „Zielvariante“, d.h. unter Berücksichtigung eines Unterwerfungsbauwerkes, aus der Knotenstudie Wilhelmsburg entwickelt".

Erst in der **Umweltverträglichkeitsstudie**, S. 189, wird deutlicher, was gemeint ist: "Im nordwestlichen Bereich wird eine Optionfläche für den späteren Bau eines bis zu 16-gleisigen Vorstellbahnhofs für den Hafbahnhof Hamburg Süd freigehalten. Dieser wird im Entwurf in eine 6-gleisige östliche und eine 10-gleisige Gleisgruppe unterteilt." Eine zeichnerische Darstellung dieser Planungen habe ich in den Planfeststellungsunterlagen zur WRS nicht gefunden, wohl aber in der Projektstudie der DEGES von aus dem Jahr 2008.

Der größere Zusammenhang wird in den Entwurf zum **Hafenentwicklungsplan** (noch nicht veröffentlicht) von 2011 deutlich:

Die Strecke durch Wilhelmsburg soll erheblich mehr Güterverkehrskapazität erhalten.

Der Hafbahnhof Hamburg Süd soll durch einen großen Vorstellbahnhof in Wilhelmsburg entlastet werden, wodurch erhebliche Verkehrsverdichtung, Rangierfahrten usw. entstehen.

¹ Verfahrensrechtliche Einwendungen
Ein Eigeninteresse der Bahn ist selbstverständlich unstrittig. Schließlic ist die DB Netz einer der Vorhabenträger. Nicht zulässig und damit zurückzuweisen ist die Spekulation des Einwenders über den Gegenstand der Planfeststellung.

Neben der neuen Reichsstraße ist dies die Verlegung des westlichen Güterzuggleises an die Hauptstrecke sowie weitere Dispositionsgleise. Alles ist in den Planfeststellungsunterlagen eindeutig und erschöpfend dargestellt und beschrieben. In einer Vorstudie wurde lediglich nachgewiesen, dass trotz der Arrondierung des Bahngeländes ein mögliches zukünftiges Vorhaben zur Errichtung von Abstellgleisen nicht verbaut wird.

Völlig offen ist, ob sich damit im Norden Wilhelmsburg praktisch ein Maschen II entwickelt. Zudem ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht zu finden, ob Hamburg mit dem Vorhaben der Bahn bereits faktisch, z.B. durch Grundstückstausch, eine Zusage für das Vorhaben gegeben hat.

Der Bau der Abstellgleise bedeutet, dass die Zerschneidung Wilhelmsburg zwischen Georgswerder und dem Reiherstiegbereich erheblich vertieft wird: Zu Fuß oder mit dem Rad ist dieser Weg unter einer 8gleisigen Bahnbrücke, anschließend einer weiteren 10gleisigen Brücke zu den Abstellgleisen und dann einer 30m breiten Autobahnbrücke kaum noch erträglich. Ohne die Verlegung der WRS würde ein solcher Vorstellbahnhof, wenn er nicht zu verhindern wäre, wahrscheinlich weiter südlich liegen, so dass der Ernst-August-Kanal nicht mit zusätzlichen Gleisen überquert würde.

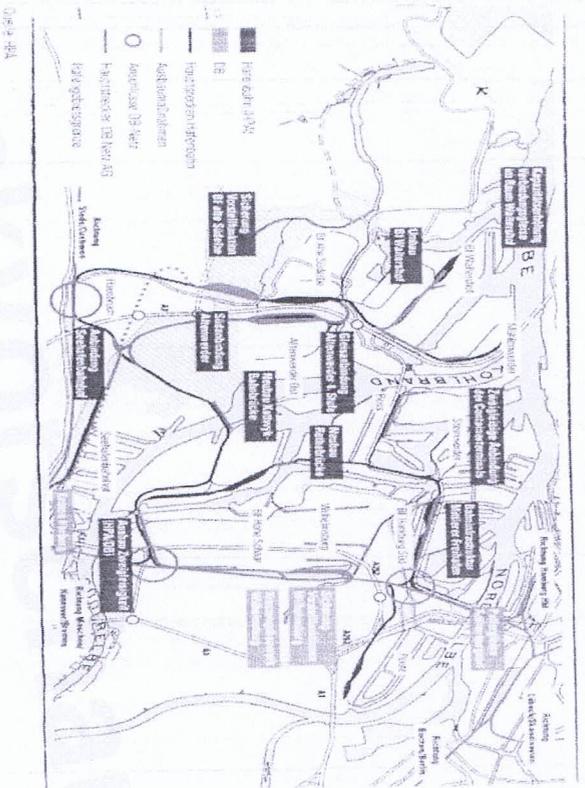


Abb. 41. Gleisnetz der Hamburger Hafenbahn und Maschinen

Planungen der Bahn: Skizze aus HPA, 2011: Entwurf eines Hafentwicklungsplans

Druckvorschau

18.7 Gutachten über die Wirkung von Autobahn- / Doppeltrassen auf Quartiere

18.8 Folgende Unterlagen sind während der Auslegungsfrist von der BSU in Öffentlichkeitsveranstaltungen präsentiert worden, aber nicht in den Planfeststellungsunterlagen überprüfbar:

- Lärmschutz für Wilhelmshurg. (Broschüre) [Download PDF, 3,41 MB](#)
- IBA Hamburg: » Spielraum in der Mitte der Elbinsel – Stadtentwicklungsperspektiven für Wilhelmshurg (PDF)
- Kortemeier/ Brokmann/ DEGES: » Verlegung der B 4/75 „Wilhelmshurger Reichsstraße“ und Anpassung der Bahnanlagen. [Ausgleichskonzept und Perspektiven \(PDF\)](#)
- DEGES: » Innovatives Lärmschutzkonzept für Straße und Schiene (PDF)
- » Wie funktioniert wirkungsvoller Lärmschutz? (PDF)
- PTV: » Verlegung Wilhelmshurger Reichsstraße. [Bedeutung für den Süderelberaum \(PDF\)](#)
- TCI Röhling: » Verlegung Wilhelmshurger Reichsstraße. [Mobilitätskonzept Süderelberaum \(PDF\)](#) Das zugrunde liegende Papier lag der BSU bereits 2010 vor, wurde aber nicht den Planfeststellungsunterlagen beigegeben, obwohl es wesentliche Aussagen über den tatsächlichen Verkehr machen dürfte. Für die Bürger ist dies aber anhand der Präsentation nicht überprüfbar.
- ARGUS » [Verkehr in Wilhelmshurg \(PDF\)](#)

18.9 Fehlende Planung für Fahrrad- und Fußgänger

19 Persönlicher Anspruch auf Lärmschutz

Ich wohne im Ilenbrook 24 im Dachgeschoss. Damit bin ich unmittelbar betroffen vom Lärm und den Abgasen des Verkehrs auf der Hafenanrandstraße. Diese Straße ist vor allem die Verbindung von der AG Georgswerder der A252 und damit auch der Wilhelmshurger Reichsstraße zu Betrieben am Reihertstieg sowie zum Hafen. Am stärksten ist der Verkehr zwischen 3-10 und dann wieder 15-22 Uhr. Belastend ist vor allem der Schwerlastverkehr einschließl. der Leerfahrten. Dabei spielt die Tatsache eine wesentliche Rolle, dass direkt vor meiner Wohnung die Hafenanrandstraße den Ernst-August-Kanal quert. Jede Fahrt auf die Brücke und von der Brücke ist wie ein Donner zu hören, ganz besonders bei leeren Lastzügen. Schlafen auf der Straßenseite – und damit in dem im Wohnungsplan vorgesehenen Schlafzimmer - ist mir auch bei geschlossenen Fenstern nicht möglich.

Nach den Verkehrsuntersuchungen von pty und ARGUS steigt der Verkehr auf der Harburger Chaussee und infolgedessen auch auf deren Verlängerung in Hafenanrichtung, der Hafenanrandstraße, jeweils abhängig von den Planfällen, sehr erheblich. Deshalb wird sich meine Lärm-situation bei einer Verlegung der WRS erheblich verschlechtern. Deshalb erhebe ich Anspruch auf wirksamen aktiven Lärmschutz an dieser Stelle, hilfsweise passiven Lärmschutz zuzüglich einer angemessenen Entschädigung.

6. Betriebsbedingte Auswirkungen

Die Unterlage 11, Schalltechnische Untersuchung wurde auf Grundlage der 16. Bundes-Immissionsschutz Verordnung erstellt. Demnach sind die Beurteilungspegel und die Grenzwertüberschreitungen ausschließlich aus den Emissionen der B 4/75 und den Zu- und Abfahrtsrampen zu berechnen. Eine Berücksichtigung der angrenzenden Stadtstraßen bei der Berechnung der Beurteilungspegel hat gemäß 16. Bundes-Immissionsschutz Verordnung nicht zu erfolgen.

Darüber hinaus ist eine signifikante Erhöhung der Verkehrszahlen in der Hafenanrandstraße, begründet durch die Verlegung der B 4/75, nicht ersichtlich.

