

Anfrage der Bürgerschaftsabgeordneten Hakverdi und Grote vom 28.10.2009 und Antwort des Senats,

Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS)

Die BSU hat jüngst in einer Pressemitteilung erklärt:

„Die B 4/B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße soll ... neben die bestehende Bahntrasse verlegt werden. Der Bund und Hamburg haben sich nunmehr auf eine gemeinsame Finanzierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nach Osten an die westliche Seite der vorhandenen Bahntrasse geeinigt. Grundlage ist eine Machbarkeitsstudie mit für Bau- und Grunderwerb geschätzten Kosten in Höhe von rund 67,4 Millionen Euro. Die Vereinbarung sieht vor, dass sich Hamburg mit 10,4 Millionen Euro beteiligt. Erwerb und Rückbau der Alttrasse gehen ebenfalls zu Lasten Hamburgs.“
Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche Planungen für den Ausbau und die Verlegung der WRS liegen der Finanzierungsvereinbarung zugrunde? Sind es die den Mitgliedern des Stadtentwicklungsausschusses vorliegenden Planungen vom Oktober 2008 oder haben sich wesentliche Änderungen ergeben? Wenn ja, welche?

zu 1.: Die Inhalte der Projektstudie der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH vom Oktober 2008 liegen der Finanzierungsvereinbarung zugrunde.

2. Womit wird die finanzielle Beteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg an der Bundesfernstraße begründet?

3. Auf welcher Rechtsgrundlage beruht der Hamburger Finanzierungsanteil?

zu 2 und 3: Eine Mitfinanzierung durch ein Bundesland kommt im Bereich der Bundesfernstraßenverwaltung dann in Betracht, wenn das Land durch die jeweilige Maßnahme besondere wirtschaftliche Vorteile hat. Durch die frühzeitige Fertigstellung des Teilstücks entfallen die ansonsten seitens Hamburgs erforderlichen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an der vorhandenen B 4/75 für die städtebaulich gewünschte Nutzung durch die IBA / IGS. Im Umfang dieses erwarteten Vorteils beteiligt sich Hamburg an der Maßnahme.

4. Werden Hamburg bestimmte Kostenbestandteile der Verlegung zugerechnet? Wenn ja, welche?

5. Ist Hamburg ein prozentualer Anteil an bestimmten Kostenbestandteilen der Verlegung oder den Gesamtkosten zugeordnet?

Zu 4. und 5.: Nein.

6. Wer trägt die Mehrkosten im Falle einer Kostensteigerung über die jetzt von der BSU genannten Kosten und zu welchen Anteilen? Gibt es eine „Deckelung“ der Kosten für Hamburg bei den jetzt genannten 10,4 Millionen Euro?

Zu 6.: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) trägt die Mehrkosten im Falle einer Kostensteigerung. Der Beitrag Hamburgs in Höhe von 10,4 Millionen € ist als Festbetrag vorgesehen.

7. Auf welcher Rechtsgrundlage will der Bund den Bau der neuen Trasse realisieren?

Zu 7.: Rechtsgrundlage sind die §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes.

8. Wird es ein Linienbestimmungsverfahren des Bundes für die Linie der Bundesfernstraße geben?

Falls nein, warum nicht?

Zu 8.: Nein. Ein Linienbestimmungsverfahren ist nicht notwendige Voraussetzung für eine fernstraßenrechtliche Planfeststellung. Auch im Hinblick auf die Linienwahl müssen ohnehin alle abwägungsrelevanten Belange im Rahmen der Planfeststellung erhoben und abgewogen werden.

9. Bedeutet die Aufforderung an die Mitglieder der KAG, sich für optimalen Lärmschutz einzusetzen, dass mit der Finanzierung nach der Vereinbarung ein optimaler Lärmschutz nicht gesichert ist?

Zu 9.: Nein. Die Verbesserung des Lärmschutzes in Wilhelmsburg ist ein wesentliches Ziel der geplanten Bündelung der Verkehrsstraßen. Die Dimensionierung des Lärmschutzes erfolgt auf Basis der gesetzlichen Grundlagen. Die vorliegende Kostenschätzung beinhaltet die erforderlichen Aufwendungen für den Lärmschutz. Zusätzliche freiwillige Maßnahmen sind denkbar.

10. Welche Vereinbarungen mit wem fehlen noch, damit ein optimaler Lärmschutz gesichert ist?

Zu 10.: Im Zuge des weiteren Verfahrens sind die Entwurfsplanungen mit der Deutsche Bahn AG und dem BMVBS abzustimmen.

Drucksache 19/4458, 19. Wahlperiode 28.10.09 (Antworten entsprechend Mitteilung der BSU-Leitung eingefügt miro)

Erläuterung Zu 1:

Was steht in der DEGES-Studie vom Oktober 2008?

Der Kern der genannten DEGES-Studie ist im Erläuterungsberichts, S 41-42, zusammengefasst. Die Zusammenfassung lautet vollständig und wörtlich:

"Zusammenfassung

Im Ergebnis der Projektstudie lässt sich eindeutig feststellen, dass eine Verlegung der B4/75 auf nicht mehr benötigtes Bahngelände in jeder Hinsicht realisierbar sowie wirtschaftlich vernünftig ist. Vor dem Hintergrund raumordnerischer, verkehrs- und umweltpolitischer Zielsetzungen scheint eine Verlegung der Bundesstraße sogar zwingend geboten zu sein, da Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit sowie städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten nachhaltig verbessert werden.

Jede denkbare Alternativlösung, sei es eine Erneuerung im Bestand oder ein Neubau mit direktem Anschluss an die A 1 scheidet wegen unverhältnismäßig hoher Kosten aus und führt zudem in den entscheidenden Belangen zu keinen befriedigenden Ergebnissen. Bestandserneuerungen, die wegen der schwierigen Bodenverhältnisse in Verbindung mit Tragfähigkeitsdefiziten und einem unzureichenden Querschnitt der vorhandenen B4/75 Kosten zwischen 36 und 57 Mio. EURO verursachen würden, sind ebenso wenig vertretbar wie ein Neubau zur A1 mit Kosten in einer Größenordnung von 200 Mio. EURO. Die vorhandene B 4/75 befindet sich einschließlich aller Bauwerke in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Selbst einfache Instandhaltungsmaßnahmen, wie partielle Deckenerneuerungen sind mit 2 bis 3 Mio. EURO kostenintensiv und können einen grundhaften Erneuerungsbedarf nur um wenige Jahre hinauszögern. Die Wilhelmsburger Reichstraße befindet sich als anbaufreie, vierstreifige Bundesstraße in der Baulast des Bundes. Als Zu- und Abfahrten dienen die Anschlussstellen Wilhelmsburg-Süd und Wilhelmsburg-Mitte. Sie ist keine Ortsdurchfahrt und erfüllt als Bundesfernstraße mit getrennten Richtungsfahrbahnen nach § 1 Abs. (3) FStrG alle Merkmale einer Bundesautobahn. **Nur eine Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße B4/75 als Bundesautobahn A 253 erfüllt alle Zielsetzungen optimal und steht mit einer Investitionssumme von 65 Mio. EURO in einem günstigen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen.** Die mögliche Bündelung mit der Bahn stellt eine ideale Voraussetzung dar um) Lärmemissionen deutlich zu reduzieren und Raum zu schaffen für eine positive städtebauliche Entwicklung. Darüber hinaus gewährleistet ein moderner Querschnitt RQ 31 ein hohes Maß an Verkehrssicherheit. Wie die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 zeigt, stehen damit auch in Zukunft im südlichen Hamburg leistungsfähige Bundesfernstraßen zur Verfügung, die in der Lage sind die sehr hohen Verkehrsbelastungen aufzunehmen." (DEGES im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg Wilhelmsburg zwischen der vorhandenen B 4/75 im Westen und der BAB 1 im Osten, Projektstudie, Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Berlin, Oktober 2008, S. 41 bis 42, Hervorhebungen von Michael Rothschuh).

Abschließend zum Erläuterungsbericht wird die Trasse S.42 - noch einmal ausdrücklich bezeichnet als "gepl. BAB"- im Zusammenhang des Autobahnnetzes zeichnerisch dargestellt.

Diese Planung liegt nach der Aussage des Senats der Finanzierungsvereinbarung zugrunde.

Die Finanzierungsvereinbarung beruht also offenbar auf dem Bau der Straße als Autobahn.