

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.
Michael Rothschuh

Verkehr und Stadtentwicklung

Wilhelmsburg ohne Wilhelmsburger Reichsstraße und neue Autobahnen

Diskussionsvorschlag anlässlich des Vorhabens „Verlegung der
Wilhelmsburger Reichsstraße“

Eingabe zum Scoping-Termin am 17.November 2008

1 Zusammenfassung

Für die Stadtentwicklung Wilhelmsburgs bedeuten die drei Verkehrsachsen, die die Insel von Nord nach Süd durchschneiden, grundlegende Hindernisse, die bei jeder konkreten Planung erneut in den Vordergrund geraten.

Jetzt hat sich herausgestellt, dass die Wilhelmsburger Reichsstraße *„dringend instandsetzungsbedürftig“* ist und *„kein verkehrssicherer Zustand“* vorhanden ist. *„Eine Erneuerung der B4/75 in gleicher Lage erscheint in Verbindung mit einem notwendigen Querschnittsausbau wirtschaftlich nicht vertretbar und findet darüber hinaus städtebaulich und regional keine Akzeptanz“*. ((DEGES-Report 2008/2009, http://www.deges.de/downloads/Report_0809_WEB.pdf, S.37) Dieser Einschätzung der von der FHH beauftragten DEGES ist zuzustimmen.

Die Aufhebung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist im Jahr 2001 von der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg vorgeschlagen worden, Ende 2007 von Teilen der BSU und 2008 von der IBA-Hamburg.

- Die Zukunftskonferenz 2001/2 hat seinerzeit den Bau einer gleich großen Straße entlang der Eisenbahn vorgeschlagen.
- Die BSU plant seit Herbst 2007 an einer neuen Autobahntrasse an der Eisenbahn, die Teil der Hafenuferspanne sein sollte.
- Die IBA-Hamburg hat eine Straße an der Eisenbahn bis zum Herbst 2008 abgelehnt, weil dadurch die Trennung Wilhelmsburgs verfestigt würde und hat stattdessen eine Westtangente vorgeschlagen, die mit der so genannten Hafenuferspanne verbunden sein sollte.

Keine Seite hatte bisher ernsthaft eine Lösung ohne eine Nord-Süd-Schnellstraße in der Mitte Wilhelmsburgs und zugleich ohne neue Autobahn geprüft.

Wenn aber, wie es die IBA-Hamburg ausdrückt, die *„Hamburger Elbinseln, die lange vergessene Stadtlandschaft südlich der HafenCity, zum Modellstadtteil für die Zukunft unserer Metropole“* (IBA-Hamburg, Investorenflyer, S.2, www.ibahamburg.de/bilder_dokumente/dokumente/investoren/flyer_neuemitte.pdf) werden sollen, ist hier, wie der Koalitionsvertrag des derzeitigen Senats sagt, eine deutliche *„verkehrliche Entlastung Wilhelmsburgs“* notwendig.

In einem Modellstadtteil für die Zukunft muss auch die Planung des Verkehrs modellhaft entwickelt werden. Dazu muss man sich aus den gedanklichen Fesseln des 20. Jahrhunderts befreien und neue Lösungen finden, die Stadt-, Wirtschafts- und Hafenentwicklung versöhnen.

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. schlägt ein Lösungspaket vor, das gekennzeichnet ist durch

1. die Aufhebung der Wilhelmsburger Reichsstraße
2. die verbesserte Bewältigung des wachsenden Verkehrs auf vorhandenen und zu ertüchtigenden Trassen,
3. die spürbare verkehrliche Entlastung Wilhelmsburgs
4. die Eindämmung der Trenn- und Lärmwirkung der Bahnstrecke.

2 Problemstellung und Lösungsansatz

Planungsauftrag der FHH

Die DEGES geht im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) von folgenden prognostizierten Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 aus: A7: 135000 Kfz/24 Std., A1 125000 Kfz/24 Std., Route der bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße: 65000 Kfz/24 Std.

Den Planungsauftrag beschreibt sie an gleicher Stelle :

“Die heutige B4/B75 verläuft in Nord-Süd-Richtung und verbindet Harburg mit der Hamburger Innenstadt, sie ist das Bindeglied der A253 im Süden zur A252 im Norden. Diese vierstreifige ausbaufreie Bundesstraße ist einschließlich aller Bauwerke dringend instandsetzungsbedürftig. Mit einer Gesamtbreite von 14m ist zurzeit kein verkehrssicherer Zustand vorhanden. Die parallel verlaufenden Autobahnen A1 und A7 sind schon heute überlastet.

Eine Erneuerung der B4/75 in gleicher Lage erscheint in Verbindung mit einem notwendigen Querschnittsausbaun wirtschaftlich nicht vertretbar und findet darüber hinaus städtebaulich und regional keine Akzeptanz.

Vor diesem Hintergrund soll eine Neuordnung des Fernstraßennetzes in dem Raum zwischen B4/75 im Westen und der A1 im Osten untersucht werden. Neben der veränderten Netzkonzeption durch Verbindung der A253 mit der A1 nördlich der Süderelbe soll auch eine Verlegung der B4/B75 nach Osten auf das vorhandene, nicht mehr benötigte Bahngelände geprüft werden.“ (DEGES 2008/9.)

Hier sind offenbar zwei Alternativen zur Prüfung vorgesehen:

1. eine Verschwenkung der A253 im Raum Süderelbe-Nordufer bis Kornweide zur A1 südlich von Stillhorn bei Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße
2. ein Neubau einer B4/75 zwischen Kornweide und dem A252-Anschluss entlang der Bahnlinie.

In der Tischvorlage der DEGES zum Scoping-Termins am 17.11.2008 wird das Ziel anders bestimmt: *„Die Freie und Hansestadt Hamburg plant im Stadtteil Wilhelmsburg eine Neuordnung des Fernstraßennetzes. Anlass der Planungen sind insbesondere verkehrstechnische Probleme im vorhandenen Straßennetz, geplante städtebauliche Entwicklungen sowie die Ausrichtung der Internationalen Gartenschau 2013 (IGS). Ziel ist eine Verlegung der B 4/75 nach Osten an die vorhandene Bahnstrecke bei einem gleichzeitigen Ausbau als Autobahn.“*

Diese Variante einer so genannten Verlegung der B4/75 nach Osten wird auch von der Senatorin öffentlich als einzige Zielsetzung dargestellt; sie lässt es in einigen Interviews offen, ob es eine Bundesstraße oder Autobahn werden soll. Baulich solle aber der Standard einer Autobahn erreicht werden.

Eng verbunden ist der Planungsauftrag mit der Ausrichtung der IBA und IGS im Jahr 2013. An deren Terminplanung soll sich die Straßenplanung ausrichten. Die Möglichkeit, die IBA und IGS ggf. einige Jahre später auszurichten, wenn die verkehrlichen Bedingungen dafür gegeben sind, wird bisher nicht erwogen.

Notwendige Verkehrsanalyse

Derzeit finden parallel folgende Verkehrs-Planungen statt:

- Planung der DEGES für eine Lösung nach Aufhebung der Wilhelmsburger Reichsstraße;
- Planung der DEGES für Ost-West-Verbindungen unter dem Stichwort „Hafenquerspange“;

- Entwicklung eines Masterplans Hafenverkehr Straße seitens der HPA;
- Entwicklung eines Masterplans Hafenverkehr Schiene seitens HPA und anderer Beteiligter.

Diese Planungen müssen miteinander verbunden werden und brauchen eine bisher fehlende Verkehrsanalyse als Grundlage¹. In ihr ist u.a. zu klären:

- Welcher Verkehr führt denn gegenwärtig durch den Hafen und über die Elbinsel (PKW / LKW/ Schwerlastverkehr/ Containertransporte...)?
- Wo liegen Ausgangspunkte und Ziele?
- In welchem Maße handelt es sich um Nahverkehr zu den Betrieben in Hamburg oder zu bzw. zwischen welchen Hafenteilen?
- Welchen Anteil hat der Fernverkehr nach und von Regionen ausserhalb der Stadt?
- Welches ist vermeidbarer Leerverkehr?
- Welcher Verkehr kann verlagert werden auf Schiffe oder andere Verkehrsträger zu Wasser, auf dem Lande oder in der Luft (wie z.B. die geplante Seilbahnverbindung für Leercontainer) ?
- Wo gibt es konkrete Engpässe, wo können sie sich entwickeln, wie können sie vermieden werden?

Lösungen mit vorhandenen Straßen oder Bau neuer Autobahnen?

Man muss an die Lösungen aus der Sicht einer Stadt- und Verkehrsplanung herangehen, bei der die Aufhebung der Wilhelmsburger Reichsstraße aus den von der DEGES genannten Gründen zwingend erforderlich ist. Dann lauten die Fragen:

- **Wie kann der zu erwartende Verkehr auf vorhandenen Straßen geregelt werden, welche Baumaßnahmen braucht man gegebenenfalls?**
- **Ist es zwingend notwendig und städtebaulich vertretbar, eine neue Autobahn mitten durch die Elbinsel ca. 2 km parallel zu einer vorhandenen Autobahn zu bauen?**

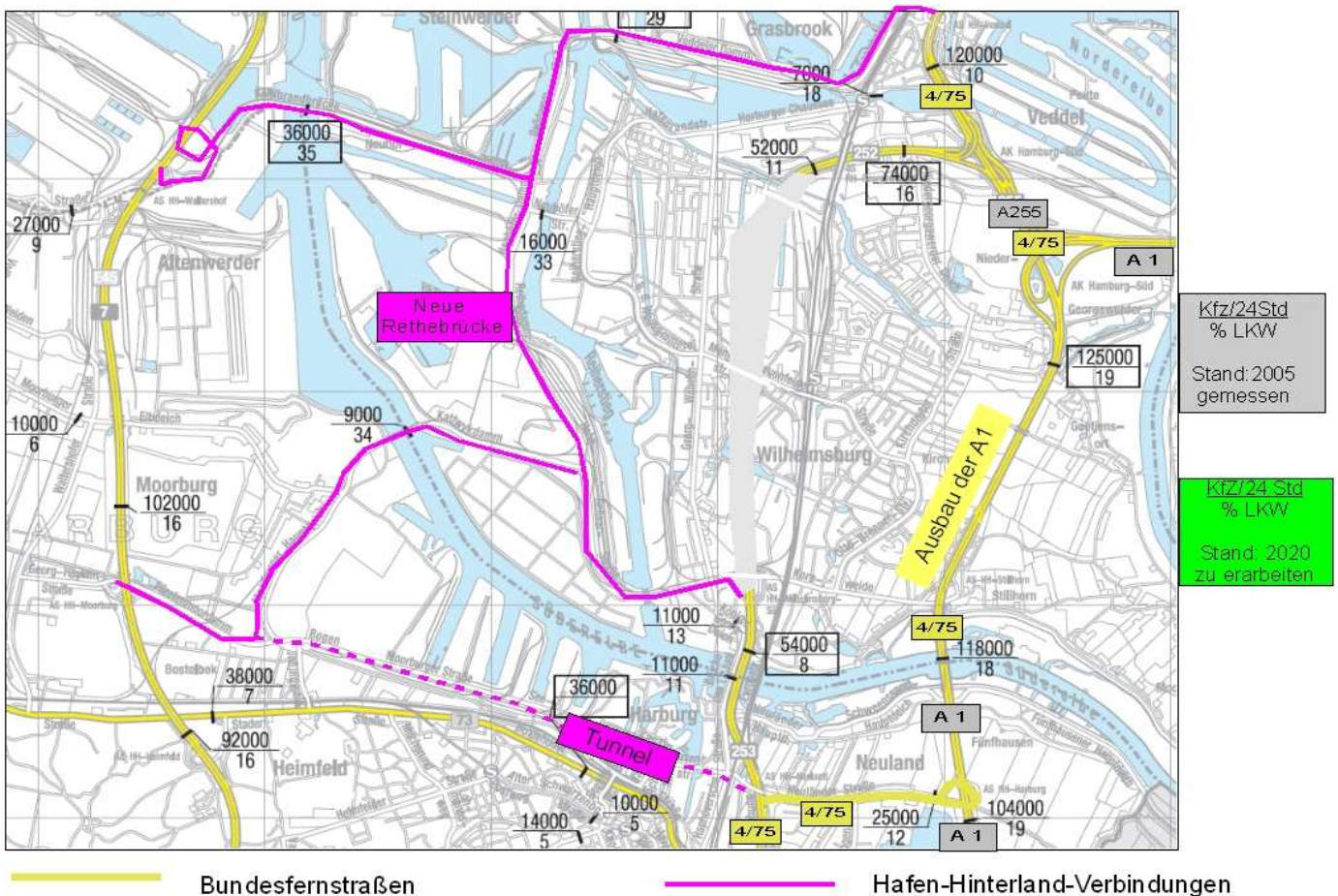
Der Terminus „Verlegung“ ist nicht angemessen, weil es sich zwischen um einen nahezu kompletten Neubau handelt, der zudem erhebliche Zusatzbauten im Bereich der Georgswerder Abfahrt sowie des Autobahndreiecks A 252/A255 nach sich ziehen würde. Zudem geht es jetzt statt der 14m breiten Wilhelmsburger Reichsstraße um eine 31m breite Autobahn!

Der bloße Verweis auf eine „Überlastung“ der vorhandenen Autobahn A1 ist nicht ausreichend als Begründung für eine Parallelautobahn. „*Insgesamt verzeichnen 20 Autobahnen abschnittsweise über 100.000 Fahrzeuge pro Tag.*“ Die A 1 liegt dabei mit ca. 120.000 Kfz/Tag im Jahr 2005 an 12. Stelle der Bundesautobahnen. (vgl. Bundesamt für Straßenwesen 2005, zitiert nach [http://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_\(Deutschland\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_(Deutschland)))

Die DEGES geht von einer prognostizierten Verkehrsbelastung 2020 von 125.000 auf der A1 und 65.000 auf der bisherigen Route der Wilhelmsburger Reichsstraße aus. Selbst wenn der gesamte Verkehr auf die A 1 gelegt würde – was im folgenden Vorschlag nicht der Fall ist – wäre mit der **für 2020 erwarteten** Belastung gerade die, sicherlich hohe, **bereits 2005 gemessene** Belastung der Berliner A100 von 191.400 erreicht. Wohl niemand würde deshalb in Berlin eine Parallelautobahn bauen wollen.

¹ Es gibt einige Voruntersuchungen der HPA und der TUHH, die herangezogen werden können, aber bisher keine Gesamtanalyse. Aktuellere Daten zur Verkehrsdichte auf Hamburger Straßen liegen der BSU vor und werden laut BSU Anfang 2009 in einer Gesamtkarte veröffentlicht.

Hafen-Insel-Netz



1. Die Wilhelmsburger Reichsstraße wird aufgehoben. Stadtstraßen führen den Verkehr zum Autobahnstutzen Georgswerder.
2. Für den Fernverkehr wird die Bundesstraße 4/75 von der südlich der Elbe gelegenen B253 auf die Neuländer Straße verschwenkt und ab der Auffahrt Hamburg- Harburg mit der A1/ A255 zusammen gelegt. Die Gunst der Stunde liegt darin, dass derzeit ohnehin der Ausbau der Neuländer Straße und der A1 geplant ist.
3. Für den Hafen-Hinterland-Verkehr wird die von der IBA-Hamburg vorgeschlagene Route über die Hohe Schaar und die Rethebrücke bzw. Kattwykbrücke genutzt. Die Gunst der Stunde liegt darin, dass ohnehin bis 2012 die Rethebrücke neu gebaut wird und erheblich mehr Leistung erbringen kann. Planungen für eine Kattwyk-Querung oder eine südlich davon liegende Verbindung (z.B. die Variante einer teilweise getunnelten Verbindung auf der Harburger Seite) sind noch offen. Gesichert werden muss auch ein getunnelter Übergang zwischen der Hafenhaupttroute und der A 255 nördlich des bisherigen Veddeler Zolls.
4. Vom Bund können für die Hafen-Hinterland-Verbindungen Gelder zur Unterstützung eingeworben werden, wie es in Bremerhaven erfolgreich gelungen ist.³

2 Kartengrundlage: FHH 2005: durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärken an Werktagen, <http://www.hamburg.de/contentblob/388406/data/verkehrsbelastung-dtww-karte-pdf.pdf> Neue Karten sind für 2009 angekündigt.

3 Verkehrsrundschau, 27.3.2007, www.verkehrsrundschau.de/sixcms/detail.php?id=507681

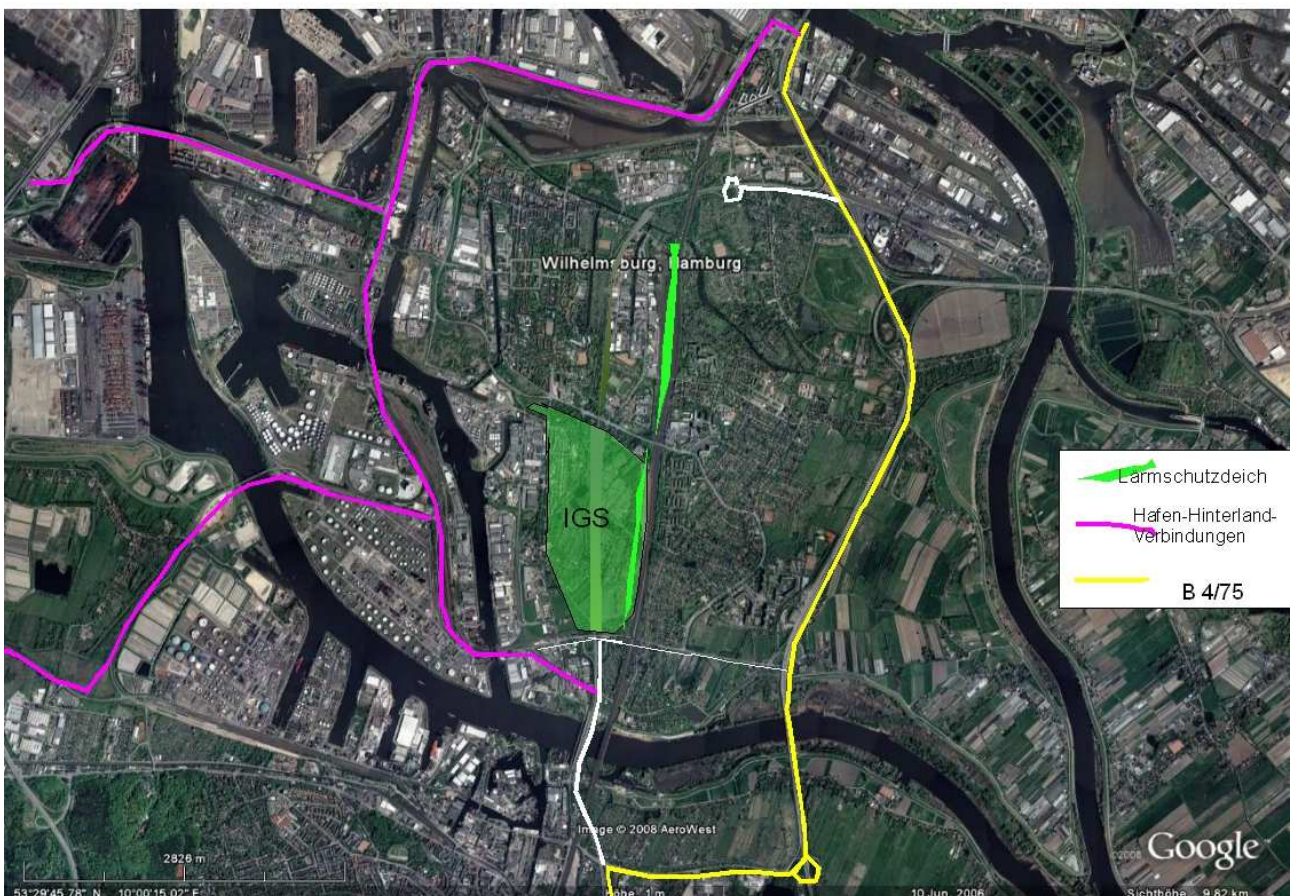
Für die Verkehrsströme bedeutet – vorläufig geschätzt vorbehaltlich der Ergebnisse der Verkehrsanalysen – dies u.a.:

Der Fernverkehr ebenso wie der Durchgangsverkehr zwischen Hamburg-Innenstadt und Hamburg-Harburg wird überwiegend über die A1 geführt. Damit dürften etwa 50-70% des Verkehrs der Reichsstraßenroute auf die A1 verlagert werden. Wenn man die gemessene Verkehrsbelastung von 2005 und die Prognose für 2020 zugrunde legt, könnte man damit eine Belastung von $\sim 125.000 + 40.000 = 165.000$ Kfz/24 Std. erwarten.

Der hafenbezogene Verkehr verläuft danach überwiegend auf den ertüchtigten Hafenrouten und damit vorwiegend im Bereich des Hafens selbst. Hier wäre dann eine Belastung von $\sim 11.000 + 25.000 = 36.000$ Kfz/24 Std. zu erwarten.

Auch der hafenbezogene Verkehr von der A1 zum Hafen würde auf die Route Neuländer Straße ↔ A253 ↔ Hohe Schaar verlagert werden statt über die Harburger Chaussee zu verlaufen, die künftig ebenso wie die meisten Straßen in Wilhelmsburg frei vom Schwerlastverkehr gehalten werden kann. (siehe LKW-Verkehrsführung im anhängenden Schaubild)

3 Chancen für die Entwicklung der Elbinsel



Die Aufhebung der Wilhelmsburger Reichsstraße und der Verzicht auf neue Autobahnen fördert die Entwicklung Wilhelmsburgs erheblich.

Die Nord-Süd-Trennung durch die Wilhelmsburger Reichsstraße fällt weg, ohne dass die Trennung an anderer Stelle verschärft wird.

Die Westseite der Bahnstrecke kann einen landschaftlich gestalteten Lärmschutz erhalten

(„Lärmschutzdeich“) der die Bahnstrecke auch optisch erträglicher macht. Auf der Ostseite muss dann ein technisch und gestalterisch hochwertiger Lärmschutz errichtet werden.

Der Wilhelmsburger Volkspark wird nicht mehr durch eine Schnellstraße durchtrennt.

Zwischen Bahnlinie und bisheriger Wilhelmsburger Reichsstraße könnten bei entsprechendem politischen Willen attraktive Wohngebiete an den Kanälen entstehen.

Geklärt werden müssen die dann notwendigen Stadtstraßen, die einerseits die Zu- und Abfahrt zur Autobahn ermöglichen, andererseits keinen Anreiz zum die Insel durchfahrenden Nord-Süd-Verkehr bieten.

Die Gunst der Stunde liegt darin, dass

- Schwerlastverkehr besser aus den Wohngebieten heraus gehalten werden kann;
- die Bahn bereit und in der Lage ist, einen 30m breiten Streifen auf der Westseite freizugeben;
- die IGS Möglichkeiten der landschaftlichen Entwicklung bietet;
- die Diskussion um die IBA ein Umdenken von traditionellen Glaubenssätzen fördern kann.

Wann, wenn nicht jetzt?

Wo, wenn nicht auf dieser Elbinsel?

Mit wem, wenn nicht mit den BürgerInnen der Elbinsel?