

14.12.2012

Vorlage für die Bezirksversammlung

Betr.: Positionspapier des Beratungsgremiums Verkehr Wilhelmsburg/Veddel

hier: Beschluss des Beratungsgremiums vom 03.12.2012

Der Hauptausschuss hatte in seiner Sitzung am 03.07.2012 einstimmig an Stelle der der Bezirksversammlung die Einsetzung eines bezirklichen Beratungsgremiums zur Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße und zukünftigen verkehrlichen Situation in den Stadtteilen Wilhelmsburg und Veddel (kurz: „Beratungsgremium Verkehr Wilhelmsburg/Veddel“) beschlossen (Mitteilung an die Bezirksversammlung - Drs. Nr. 20/204/12).

Das Beratungsgremium Verkehr Wilhelmsburg/Veddel hat das beiliegende Positionspapier am 03.12.2012 beschlossen.

Gemäß dem Einsetzungsbeschluss bedürfen nach außen gerichtete Empfehlungen der Bestätigung durch die Bezirksversammlung.

Der Teil III des Positionspapiers mit den Ziffern 1. bis 4. sowie 6. bis 15. bedarf daher der Beschlussbestätigung durch die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte. Die Ziffer 5. ist ausschließlich für die Bezirksversammlung Harburg gedacht.

Die Bezirksversammlung wird um Bestätigung des Beschlusses (Teil III, Ziffern 1. bis 4. sowie 6. bis 15. des Positionspapiers) gebeten.



Anlage

I. Zentrale Aussagen / Themen im 1. Zwischenbericht von Herrn Prof. Dr. Knoflacher

Kernaussagen :

- **Erst wenn man weiß, in welcher Stadt man leben will, kann man das dazu passende Verkehrssystem planen, gestalten und projektieren.**
- **Verkehrslösungen sollen sich nicht an der Eigendynamik des Autoverkehrs orientieren.**
- **Die derzeitige Trasse B4/75 ist verkehrssicher.**
- **Die geplante Doppeltrasse weist eine nicht akzeptable Risikobewertung auf.**

Verlegung der WRS als Projekt

- Verlegung der WRS ist nicht Ergebnis einer integrierten Stadt-Verkehrsplanung sondern ein isoliertes Projekt.
- Die Verlegung kann dann vorteilhaft sein, wenn die Stadtentwicklung gleichzeitig in Angriff genommen wird.
- Gute Stadtentwicklung ist noch möglich.

Querschnitt und Geschwindigkeit der verlegten WRS

- Geplanter Querschnitt von 28m mit 4 Fahrstreifen je 3,50 m führt zu einer Attraktivitätssteigerung der neuen B4/75 und damit zu einer Attraktivitätssteigerung der Gesamtroute A7/A1-Bremer Straße-A253-B4/75-A252-Elbbrücken in Verbindung mit einer Verkehrssteigerung auf der Nord-Süd Durchgangsverbindung.
- Geplante Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wirkt in dieselbe Richtung.
- Leistungsfähigkeit einer Straße in einem Geschwindigkeitskorridor von 40-80 km/h ist gleichbleibend.
- Bei geplantem Querschnitt von 28m mit 4 Fahrstreifen je 3,50 m ergeben sich höhere Geschwindigkeiten - „optimaler Bequemlichkeit“ von 125 km/h - und damit verbunden eine Verminderung der Verkehrssicherheit. Ein reduzierter Querschnitt führt bei gleicher Kapazität zu einer Verringerung der Geschwindigkeit und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Die bestehende WRS hat ein wesentlich höheres Sicherheitsniveau als der Durchschnitt der deutschen Autobahnen.
- Um eine Zunahme des Autoverkehrs in Wilhelmsburg zu verhindern, darf die verlegte Reichsstraße nicht für den Verkehr „attraktiver“ ausgestaltet werden als der Bestand.
- Durch den geplanten Querschnitt ist der Sicherheitsabstand zu den anschließenden Bahngleisen bedenklich gering.
- Die Gesamtrisikobewertung weist ein nicht akzeptables Risiko aus, deshalb sind zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich.
- sog. Staubsaugereffekt hat nicht nur auf dieser Route Wirkungen, sondern auch auf den entlasteten Routen, von denen der Verkehr „abgesaugt“ wird. Diese werden für Autoverkehr attraktiver, so dass vermehrte Verkehrsströme auftreten. Dies widerspricht den Zielen der Stadtentwicklung
- Reduzierter Querschnitt lässt Raum für andere Gestaltung, andere Lärmschutzmöglichkeiten (z.B. Wall statt Wand)
- Der reduzierte Querschnitt benötigt weniger Ausgleichsflächen auf der alten WRS-Trasse
- Ein niedrigeres Tempolimit wird aus Sicherheitsgründen empfohlen
- Der Lärmpegel von 57 dB(A) wird nachts teilweise überschritten. (Gesetzl. für Wohngebiete nach 16. BImSchV sind 49dB)

Ausfahrt Rotenhäuser Straße und andere Alternativen

- Eine massive Verkehrszunahme im Bereich Rotenhäuser Straße-Dratelnstraße-Mengestraße sowie im Bereich Rubbertstraße
- Hauptzufahrt für LKW- und PKW-Verkehr => dynamische Nord-Süd-Barriere entsteht
- Schwerlastverkehr zwischen Neuer Mitte Wilhelmsburg und dem Hafen muss so weit wie möglich unterbunden werden
- Auf- und Ausfahrt Neuenfelder Straße in Nord- und Süd-Richtung bei geplantem Querschnitt (28m) der WRS nicht möglich

Sicherheit der Doppeltrasse

- Sicherheitsbedenken bezüglich der Doppeltrasse und der fehlenden Pufferzonen können durch Berechnungen bestätigt werden, diese ergeben ein nicht akzeptables Risiko.
- Zusätzliche Maßnahmen sind erforderlich das hohes Risikopotential zu reduzieren
- Abstand zwischen Gleisen und Straße vergrößern plus Geschwindigkeitsreduktion =höhere Sicherheit

Zielsetzungen im Weißbuch

- Ein Ausdruck des gesellschaftlichen Wertewandels gegenüber der Dominanz des Autoverkehrs ist das Weißbuch der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg. Das Weißbuch orientiert sich an der Nachhaltigkeit einer zukunftsorientierten gestalterischen Verkehrspolitik und einer menschengerechten Stadtentwicklung.
- Um die Visionen des Weißbuches operativ zu umzusetzen, ist sowohl ein Gesamtverkehrskonzept als auch ein detaillierter Stadtentwicklungsplan erforderlich.
- Entlastungen sämtlicher Straßenzüge zwischen Anschlussstelle Wilhelmsburg und industrieorientierten Hafengebieten von Schwerverkehr.

II. Sich daraus ergebende Fragen/Aufträge an Herrn Prof. Knoflacher und andere

- Aussagen, an welcher Stelle der Lärmschutz für Georgswerder fehlt (→ Knoflacher)
- Genaue Erläuterung der Sicherheitsbedenken an der Doppeltrasse (Hinweis auf fehlende Standstreifen und Einbau von Nothaltebuchten). Ändern sich die Sicherheitsbedenken, wenn sichergestellt ist, dass die beiden Gleise neben der verlegten WRS ausschließlich als Abstellgleise genutzt werden können? Dabei Hinweise auf Gefahrgut und möglicherweise verstellte Fluchttüren durch abgestellte Züge (→ Knoflacher)
- Aussagen zur möglichen zusätzlichen Verkehrsbelastung für den Niedergeorgswerder Deich bei Ausfahrt Rotenhäuser Str. durch den Verkehr, der in den Bereich östlich der Doppeltrasse will (→ Knoflacher)
- Gilt die Aussage, dass eine Verlagerung der Ausfahrt von der Rotenhäuser an die Neuenfelder Straße nicht möglich ist, auch bei verringertem Querschnitt der WRS ? (→ Knoflacher)
- Wenn ja, ist bei einem reduzierten Querschnitt eine freiere Planung getrennter Ausfahrten denkbar ? (→ Knoflacher)
 - Für die Richtung Norden fahrenden Fahrzeuge: Ausfahrt Neuenfelder Str. an der Ostseite mit Weiterfahrt in Ost- und Westrichtung, Zufahrt von der Neuenfelder Straße aus Osten und Westen nach Norden
 - Für die Richtung Süden fahrenden Fahrzeuge: Ausfahrt Rotenhäuser Str. an der Westseite mit Weiterfahrt in Westrichtung sowie über die Dratelnstraße und Neuenfelder Straße in Ostrichtung, Zufahrt über Dratelnstraße-Rotenhäuser Str. Richtung Süden.
 - Dies hätte einen Verzicht auf die Hochlage der WRS in Höhe Rotenhäuser Str.zur Folge
- Gleichzeitige Beurteilung von neuen Verkehrsbeziehungen bei dieser Variante (→ ARGUS und Knoflacher)
- Darstellung der Vor- und Nachteile, die sich aus der Beibehaltung der Zollschießungszeiten ergeben können (vgl. S. 15) (→ Knoflacher)

- Benennung von konkreten Maßnahmebeispielen zur Gestaltung der nachgeordneten Netze, um einer dortigen Verkehrszunahme entgegenwirken zu können (vgl. S. 9) (→ Knoflacher)
- Aufzeigen von Alternativen zur Verlagerung des Schwerverkehrs auf Kornweide und Tunnelstraße (→ Knoflacher)
- Aufnahme folgender Punkte in den endgültigen Bericht (→ Knoflacher):
 - Erwähnung der Auswirkungen der verlegten WRS auf die südlich gelegene Bremer Straße, auch hinsichtlich der Sicherheitsbedenken (Vorschlag Engagierte Harburger)
 - Aufnahme der Bedeutung der WRS für den Bezirk Harburg (Vorschlag Engagierte Harburger)
 - Darstellung von Modellergebnissen auch für die Bremer Straße B75 und B4 und das untergeordnete Netz.

III. Positionierung des Beratungsgremiums auf Grundlage des 1. Berichts des Gutachters.

(Eine endgültige Empfehlung kann erst nach Fertigstellung und Bewertung des Gutachtens erfolgen)

1. Aufrechterhaltung der Forderung nach einer detaillierten Stadtentwicklungsplanung und einem Gesamtverkehrskonzept für die Elbinseln inkl. einer sinnvollen Beteiligungsstruktur.
(Einstimmiger Beschluss)
2. Querschnitt der verlegten WRS in Anlehnung an die Anlage 6a des Berichtes von Herrn Prof. Knoflacher (s. Anhang) mit der kleinsten, sinnvollen und unter Sicherheitsaspekten relevanten Trasse incl. der Prüfung bzgl. Sicherheitsstreifen bzw. Nothaltebuchten und einer Mittel-Gleitwand
(Mehrheitlicher Beschluss mit 2 Gegenstimmen)
3. Prüfung anderer mindestens gleich wirksamer Lärmschutzmöglichkeiten an der Ostseite der WRS durch Gewinn von ca. 10m mehr Abstand zu den Gleisen
(Einstimmiger Beschluss)
4. Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h auf der verlegten WRS.
(Einstimmiger Beschluss)
5. Höchstgeschwindigkeit für die Bremer und Winsener Straße zwischen 22:00 und 06:00: 30 km/h
(Einstimmiger Beschluss)
6. Einrichtung von wirksamen Maßnahmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten
(Einstimmiger Beschluss)
7. Auslegung der Brücke Kornweide für den Schwerlastverkehr mit 290 t
(Einstimmiger Beschluss)
8. Entwicklung des jetzigen Industriegebietes Jaffe-Davids-Kanal zum Mischgebiet jetzt und während der Bauzeit der WRS und damit verbunden besserer Lärmschutz an dieser Stelle
(Einstimmiger Beschluss)
9. Wenn sich durch die vorgenannten Umplanungen der B4/75 und der Bahntrasse ein verbesserter Lärmschutz ergibt, soll dieses genutzt werden zur weitgehenden Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV in den Wohngebieten.
(Einstimmiger Beschluss)
10. Lärmschutz auch im Bereich Georgswerder/Veddel an beiden Seiten.
(Einstimmiger Beschluss)
11. Lärmschutz durchgängig an der Seite der Bahn von Elbbrücke zu Elbbrücke
(Einstimmiger Beschluss)
12. Eine unabhängige Risikoanalyse hinsichtlich der Fragen
 - a. Gibt es zusätzliche Risiken, die aus der neuen Doppeltrasse resultieren?
 - b. Wie hoch ist die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Beherrschbarkeit eines Schadensereignisses auf der neuen Doppeltrasse?**(Einstimmiger Beschluss)**
13. Positionierung bzgl. getrennter Auf- und Abfahrten (s.o.) folgt nach dem Prüfungsergebnis durch Herrn Prof. Knoflacher
(Einstimmiger Beschluss)

14. Positionierung bzgl. Lenkung von LKW-Verkehr folgt nach dem Prüfungsergebnis getrennte Auf- und Ausfahrten durch Herrn Prof. Knoflacher

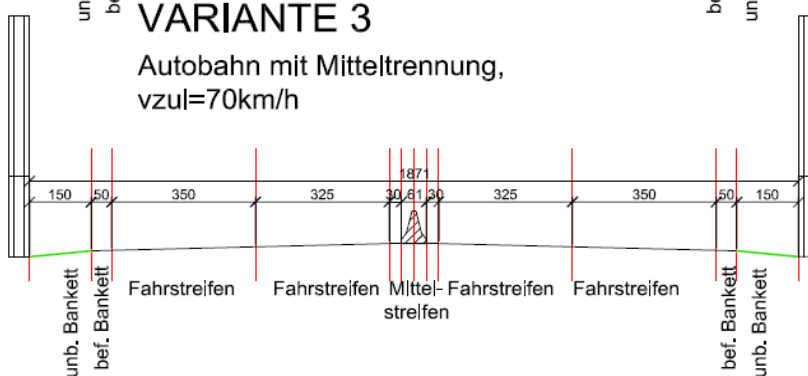
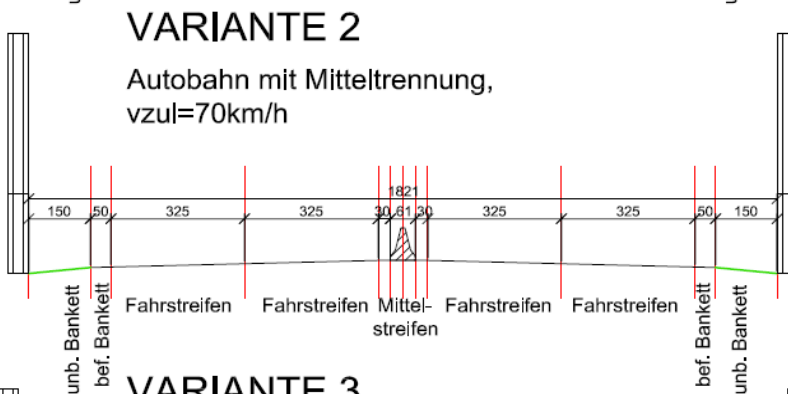
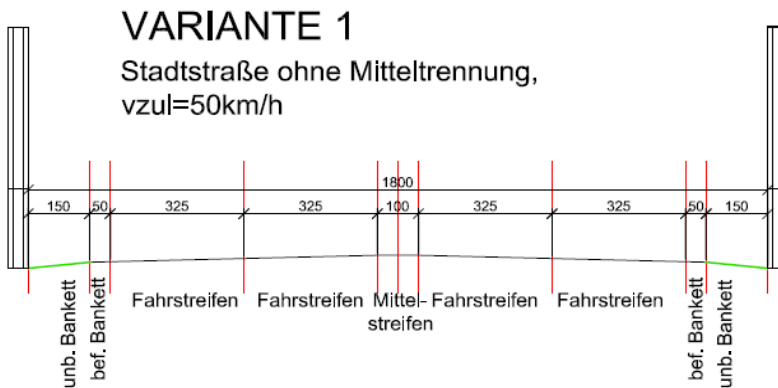
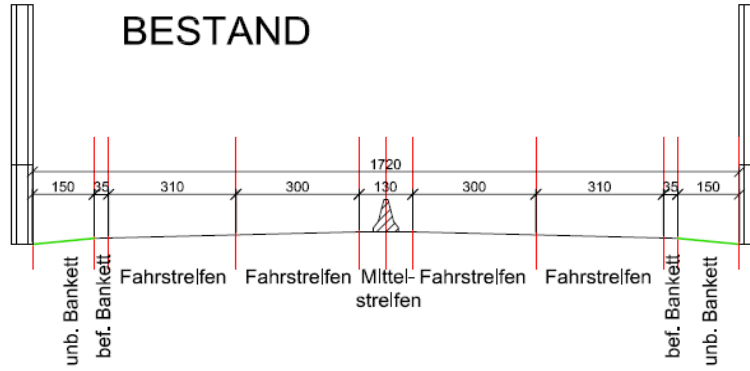
(einstimmiger Beschluss)

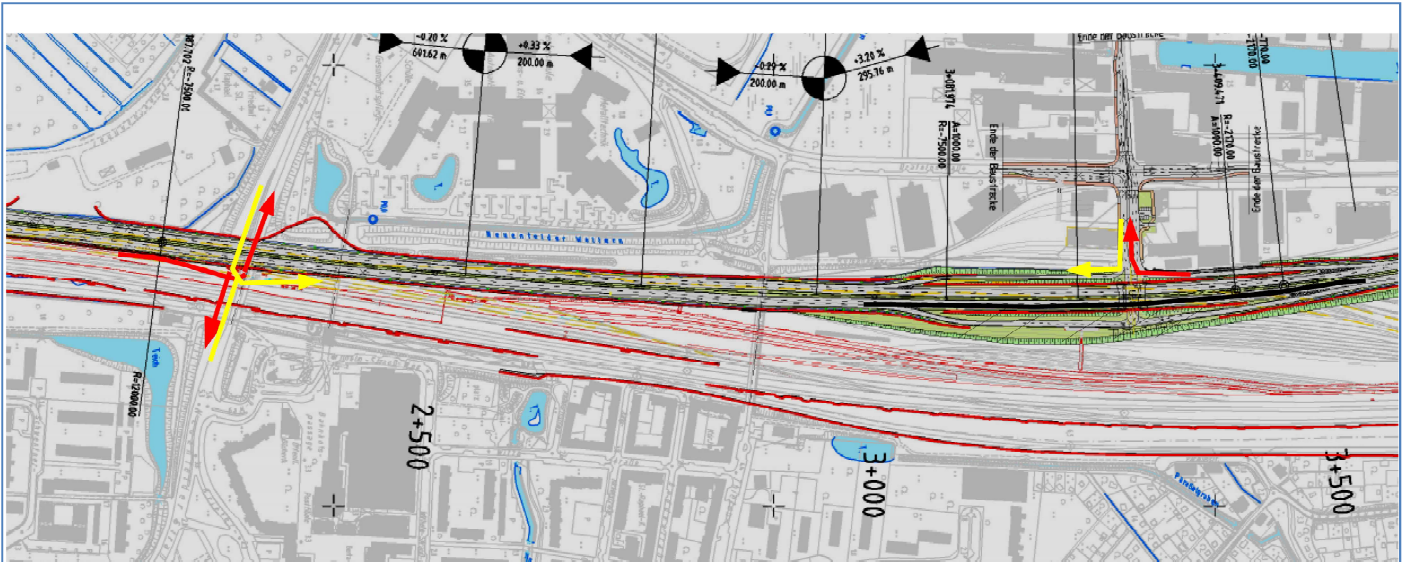
15. Eine einvernehmliche Beurteilung des Gesamtprojektes und dessen Auswirkungen auf die Bevölkerung und den Stadtteil, auf die alle Teilnehmer des Beratungsgremiums hinwirken, kann erst nach Abarbeitung der Änderungsvorschläge sowie der Diskussion des vollständigen Gutachtens erfolgen.

(einstimmiger Beschluss)

Anlage 6a Knoflacher

RED. QUERSCHNITT mit LÄRMSCHUTZWAND,
1,5m unbefestigtes Bankett=Sicherheitsabstand





Verkehrsführung

- Von B75 Süden auf die Neuenfelder Str.
- Von Neuenfelder Str. auf B75 Norden

Bau

Verbreiterung der Kessenberg-Brücke

Verkehrsführung

- Von B75 Norden auf die Rotenhäuser Str.
- Von der Rotenhäuser Str. auf B 75 Süden

Bau

Ebenerdige Lage ohne Brückenbauwerk