

Zusammenfassung Gutachten Prof. Knoflacher zur Wilhelmsburger Reichsstraße

Grundsätzliche Bemerkungen im Gutachten:

- **Erst wenn man weiß, in welcher Stadt man leben will, kann man das dazu passende Verkehrssystem planen, gestalten und projektieren!**
- Strukturen bestimmen das Verhalten – die Daten werden daraus abgeleitet (Strukturen > Verhalten >> Wahrnehmung/ Daten/ Probleme)
- Wer über diese Strukturen zu entscheiden hat, übernimmt daher auch die Verantwortung für die Folgen.
- Das herkömmliche Verkehrswesen des 20. Jahrhundert passte sich der Eigendynamik der technischen Teile des Verkehrssystems insbesondere dem Autoverkehr durch ständige Angebote laufend an und erzeugt damit jene positive Rückkopplung, die zu einem scheinbar ständigen „Wachstum“ des Autoverkehrs führt. Dabei wird übersehen, dass mit dieser „Steigerung des Autoverkehrs“ eine Abnahme aller anderen Verkehrsarten (Reduktion von Fußgängern, Radverkehr und dem öffentlichen Verkehr) verbunden ist.
- Eingriffe in die Strukturen des Autoverkehrs haben Folgen für die Strukturen aller anderen Verkehrsträger (Beispiele dafür sind bindende Routenfestlegungen für den Schwerverkehr, Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Anrainer, aber auch die Gestaltung von Rad- und Fußwegen und dem öffentlichen Verkehr).
- Das Verkehrssystem ist grundsätzlich gestaltbar. Deshalb sind äußere Ziele insbesondere der Stadtentwicklung, wie sie etwa in der Zukunftskonferenz für Wilhelmsburg formuliert wurden, unumgänglich. Diesen Zielen widerspricht, will man sie erfüllen, jede Zunahme des Autoverkehrs in Wilhelmsburg.
- Ein Ziel, das von Bürgern in Wilhelmsburg aber auch in Harburg verfolgt wird, ist die Vermeidung einer zweiten Autobahn durch die Insel und den damit verbundenen Umweltbelastungen.

Planungen stehen im Widerspruch zum Weißbuch

- Die Zielsetzungen im Weißbuch der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg orientieren sich an der Nachhaltigkeit einer zukunftsorientierten gestalterischen Verkehrspolitik und einer menschengerechten Stadtentwicklung.
- Die im Weißbuch zum Ausdruck gebrachten Ziele, die zum Teil bereits in Maßnahmen formuliert wurden, widersprechen daher grundsätzlich der traditionellen Auffassung der Verkehrslösungen der vergangenen 50 Jahre, die sich an der Eigendynamik des Autoverkehrs (so wie dies im Projektantrag geschieht) orientierten.

- Die im Weißbuch angeführte grundsätzliche Strategie, den Pendlerströmen wirksam zu begegnen, ist im Projektantrag in keiner Weise berücksichtigt. Es handelt sich daher um zwei grundsätzlich unterschiedliche Paradigmen, einer auf Qualität und zukünftige Entwicklung ausgerichtete Strategie im Weißbuch und einer traditionellen, der Eigendynamik des Autoverkehrs folgenden Systemauffassung (im Projektantrag).
- Die Umsetzung der im Weißbuch erhobenen Forderungen wie die Einschränkung des Schwerverkehrs sind in dem Projekt nicht vorgesehen.
- Um den Zielsetzungen des Weißbuches Rechnung zu tragen, müssten Ergänzungen vorgenommen werden: z. B.
 - Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene,
 - der Containerverkehr innerhalb des Hafens sollte weitgehend auf das Wasser verlegt werden,
 - Taktverdichtungen im Schnellbahnbetrieb,
 - Bau von Fahrradrouten und
 - Erhöhung der Wohnungsqualität in bestehenden und neuen Wohngebieten

Feststellungen und Forderungen

- Aus traditioneller verkehrstechnischer Sicht entspricht die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße in den Trassierungselementen allen Ansprüchen einer Vollautobahn (von jetzt 14m auf 28m Breite).
- Aus Sicherheitsgründen ist ein niedriges Tempolimit grundsätzlich zu empfehlen.
- Zur Verlagerung an die Bahn: Städtebaulich hat diese Lösung den Vorteil, dass westlich der Bahn eine von Hauptverkehrswegen freiere Stadtentwicklung möglich wird.
- Anschlussstelle Rotenhäuser Straße: Im Modell zeigen sich deutliche Entlastungen gegenüber dem Bestand auf der Neuenfelder und der Mengestraße. In Anbetracht der zukünftigen Entwicklung der Wohnbevölkerung in Wilhelmsburg ist allerdings dieses Ergebnis mit einer gewissen Vorsicht zu betrachten, da die Eigendynamik des Autoverkehrs auf angebotene, frei werdende Kapazitäten im Netz zu vermehrten Belastungen führt.
- Sollte der Schwerverkehr von Wilhelmsburg-Mitte neu zu den westlichen Hafengebieten unterbunden werden, müssen mit dem Projekt verbindlich zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, wie etwa:
 1. Schwerverkehrs-Leitsystem mit dem Durchfahrtsverbot über die Mengestraße
 2. Automatische Kennzeichenerfassung des Schwerverkehrs auf der Dratelnstraße und der Mengestraße
- Anschlussstelle „Wilhelmsburg“ an die Neuenfelder Straße: Problematisch, weil der Platz für die Unterbringung der Anschlussrampen an die Neuenfelder Straße beim vorliegenden Projekt fehlt, die geometrischen Verhältnisse der Zugänge zur Schnellbahn und der Zufahrten zur Neuenfelder Straße (Durchfahrtshöhen bei den Rampen etc.) dies nicht zulassen und es zu Kapazitätsproblemen am Knoten der

Anschlussrampen mit der Neuenfelder Straße kommen wird. Darüber hinaus sind im bestehenden Projekt die Abstände zur Schiene zu klein.

- Lärmschutz an der Veddel: Derzeit ist ein Lärmschutz entlang der Gleise in diesem Bereich nicht vorgesehen bzw. befindet sich außerhalb des Projektbereiches. Diesbezüglich sollten Verhandlungen mit der DB geführt werden.
- Für die gesundheitlichen Schäden spielt nicht nur der Dauerlärmpegel eine wesentliche Rolle, sondern auch das häufige Auftreten von Spitzenpegeln, die gerade aus dem Straßenverkehr bzw. auch aus dem Bahnverkehr bei entsprechend hoher Zugfrequenz wie im vorliegenden Fall auftreten.
- Wenn das Projekt in unveränderter Form zur Ausführung kommt, ist auch nördlich und südlich mit mehr Autoverkehr zu rechnen. In den weiteren Abschnitten des Netzes ist erkennbar, dass mit der B4/75 die Wahrscheinlichkeit einer Autobahn durch Harburg über die Bremer Straße wesentlich erhöht wird. Im Norden steigt damit auch der Verkehrsdruck und die Wahrscheinlichkeit bei Stau oder Verzögerungen auf das Sekundärnetz auszuweichen.
- Wegfall der Freihafenübergänge: Mit dem Wegfall der heute bestehenden Beschränkungen reduziert sich der Durchfahrtswiderstand auf dieser Route und damit nimmt zwangsläufig die Verkehrsmenge zu.
- Sicherheitsbedenken:
 - Die Sicherheitsbedenken bezüglich der Doppeltrasse und der fehlenden Pufferzonen können durch die Berechnungen bestätigt werden. Der berechnete Gesamtrisikowert liegt im Bereich größer als B, also nicht akzeptables Risiko, sodass zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, um das bestehende Risikopotential wirksam zu reduzieren.
 - *Überprüfung dieser Aussage ist notwendig:* Die nachträgliche Information, die Gleise unmittelbar neben der neuen Trasse werden nur als Abstellgleise genutzt, verändert die Situation wesentlich, weil der Abstand zum schnellen Bahnverkehr erheblich vergrößert wird. Unter diesen Bedingungen liegt das Risiko im akzeptablen Bereich ohne zusätzliche Maßnahmen.
- Trassenquerschnitt:
 - Zwischen Fahrstreifenbreite und Geschwindigkeit bestehen enge Wechselbeziehungen. Eine Fahrstreifenbreite von 3.50 m wie im Projekt vorgesehen führt zu einer Geschwindigkeit mit „optimaler Bequemlichkeit“ von 125 km/h für Pkw und von 80 km/h den Schwerverkehr.

Bei einer Autobahn mit Mitteltrennung und MIV zulässig von 70 km/h ergeben sich Fahrstreifenbreiten von 3.25 m und damit eine Gesamtkronenbreite (zwischen Lärmschutzwänden) von 18.21 m (höhere Geschwindigkeit = Verminderung der Verkehrssicherheit). Als erwünschte Geschwindigkeit wird jene bezeichnet, die von 85 % der Autolenker eingehalten wird.
 - Die Erfahrungen mit der Bestandstrasse beweisen, dass reduzierte Geschwindigkeiten und eine physische Mittelstreifentrennung bereits im

Bestand ein wesentlich höheres Sicherheitsniveau garantieren als der Durchschnitt der deutschen Autobahnen.

- Aus Sicherheitsgründen ist daher dem reduzierten Querschnitt unbedingt der Vorzug gegenüber der Projektvariante einzuräumen.
- Der bisher geplante Querschnitt der verlegten Wilhelmsburger-Reichsstraße ist für deutlich höhere Geschwindigkeiten als im Bestand ausgelegt und würde damit dem Ziel nach höherer Verkehrssicherheit widersprechen.
- Im gesamten Bereich der Parallelführung ist dem heutigen Stand der elektronischen Möglichkeiten entsprechend ein „Section Control“ - Abschnitt einzurichten, um die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten rund um die Uhr zu überwachen.

Empfehlungen

- Ausführung mit dem reduzierten Querschnitt, der sich im Bestand bewährt hat, nachweisbar eine hohe Verkehrssicherheit garantiert und der vorgesehenen Geschwindigkeitsregelung entspricht.
- Verkehrszunahmen treten, da keine Attraktivitätserhöhung gegenüber dem Bestand gegeben ist, nicht auf.

Folgen des geringeren Querschnitts:

1. Geschwindigkeitsdämpfung durch angemessene Breite
2. Geringer Flächenverbrauch und –versiegelung
3. Mehr Gestaltungsmöglichkeiten (Begrünung)
4. Keine Erweiterung der Folgen gegenüber dem Bestand
5. Geringerer Erhaltungsaufwand
6. Widerspruchsfreiheit zwischen Tempolimits und Trassierungselementen
7. Charakteristik der Wilhelmsburger Reichsstraße geht nicht in einem anonymen Autobahnquerschnitt verloren
8. Hohe Effizienz der öffentlichen Mittel durch geringeren Aufwand bei gleicher Kapazität

HS 11.1.2013