

BÜRGERSCHAFT

DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG Drucksache 19/2530

19. Wahlperiode 09.03.09

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Metin Hakverdi, Karin Timmermann und Andy Grote (SPD)

Verkehrskonzept für Wilhelmsburg – werden wegen der Hafenuerspange wirklich weniger LKW durch Wilhelmsburg fahren?

Nachdem CDU und GAL in ihrem Koalitionsvertrag vom April 2008 vereinbarten, eine Lösung für eine Hafenuerspange (Ost/West-Straßenverbindung zwischen der A 1 und der A 7) innerhalb von 3 bis 6 Monaten zu prüfen, hat Stadtentwicklungssenatorin Hajduk nunmehr im März 2009 in einem Hintergrundgespräch einer Gruppe von Journalisten erläutert, wo die Hafenuerspange verlaufen soll.

In diesem Gespräch wurde auch eine Landkarte mit dem geplanten Linienverlauf veröffentlicht, der zwischen B 75 und A 1 eine Tunnelstrecke vorsieht.

Wir fragen den Senat:

1. Ist es richtig, dass der Senat eine Linienführung für die Hafenuerspange prüft, die auf der heutigen

Strecke Hohe Schaar im Westen bis Kornweide (Anschluss A1) im Osten mit Ausnahme der Abfahrmöglichkeit Richtung Süden auf die Wilhelmsburger Reichsstrasse (B 75) keine weiteren Ausfahrten vorsieht?

Ja.

2. Soll die Stadtstrasse Kornweide so bestehen bleiben, wie sie zur Zeit besteht?

Nach derzeitigem Stand der Planungen in der zuständigen Behörde soll die Kornweide als Stadtstraße bestehen bleiben. Im Zuge des vorgesehenen Tunnelbaus für die Hafenuerspange soll sie teilweise verlegt, nach Abschluss des Tunnelbaus in beinahe unveränderte Lage über dem Tunnel wieder hergerichtet werden.

a) Was soll mit der Kreuzung Kornweide / Georg-Wilhelm-Str. geschehen?

Die Kreuzung Kornweide/Georg-Wilhelm-Str. soll bestehen bleiben. Die geplante Hafenuerspange soll nördlich der Kornweide als Hochstraße verlaufen und die Georg-Wilhelm-Straße

überbrücken.

b) Was soll mit der Kreuzung Kornweide / Otto-Brenner-Str geschehen?

Die Einmündung der Otto-Brenner-Straße in die Kornweide soll umgebaut werden; die Funktion bleibt bestehen.

c) Was soll mit der Kreuzung Kornweide / Katenweg geschehen?

d) Was soll mit der Kreuzung Kornweide / Finkenriek geschehen?

Der Katenweg und die Straße Finkenriek sollen auch nach dem Tunnelbau an die Kornweide angeschlossen bleiben.

3. Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet der Senat für die Hafenuferspange? Wie und von wem sind diese Zahlen ermittelt worden?

Das Verkehrsaufkommen der Hafenuferspange ist durch das Büro SSP Consult mit folgenden Verkehrszahlen (gerundet) für das Prognosejahr 2025 ermittelt worden:

- **Bereich A 7 bis AS HH-Moorburg ca. 62.000 Kfz/24h,**
- **Bereich AS HH-Moorburg bis AS HH-Hohe Schaar ca. 55.000 Kfz/24h,**
- **Bereich AS HH-Hohe Schaar bis AS HH-Wilhelmsburg Süd ca. 48.000 Kfz/24h,**
- **Bereich AS HH-Wilhelmsburg Süd bis A 1 ca. 29.000 Kfz/24h.**

4. Wie hoch ist heute das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf der A 1 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn und dem Autobahnkreuz Hamburg-Süd sowie im weiteren Verlauf auf der A 253?

- **A 1 zwischen Stillhorn und dem AK HH-Süd: ca. 125.000 Kfz/24h (Wert aus 2005),**
- **A 1 östlich des AK HH-Süd: ca. 112.000 Kfz/24h,**
- **A 255 nördlich der Einmündung A 252: ca. 120.000 Kfz/24h,**
- **A 253 in Höhe Süderelbquerung: ca. 56.000 Kfz/24h.**

(Quelle: Verkehrsmengenkarte der Stadt Hamburg, DTVw 2006)

5. Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet der Senat für die A 1 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn und dem Autobahnkreuz Hamburg-Süd sowie im weiteren Verlauf auf der A 253 und insbesondere für die Norderelbbrücke nach Fertigstellung der Hafenuferspange? Wie und von wem sind diese Zahlen ermittelt worden?

- **A 1 zwischen Stillhorn und dem AK HH-Süd: ca. 153.000 Kfz/24h,**
- **A 1 östlich des AK HH-Süd: ca. 138.000 Kfz/24h,**

- **A 255 nördlich der Einmündung A 252: ca. 143.000 Kfz/24h,**
- **A 253 in Höhe Süderelbquerung: 87.500 Kfz/24h.**

Die Daten wurden mit dem Verkehrsmodell Nordwestdeutschland unter Verwendung der Software VISUM von SSP Consult für das Prognosejahr 2025 berechnet. Das Verkehrsmodell Nordwestdeutschland wurde von SSP Consult u. a. für die Bundesländer Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein entwickelt. Es wird laufend weiterentwickelt.

6. Im Hinblick auf mögliche Rückstauereffekte, wie sie schon heute vor der Norderelbbrücke zu unterschiedlichen Tageszeiten sowohl auf der A 1, als auch der B 75 entstehen: Hat der Senat ein Verkehrskonzept oder plant er ein Verkehrsleitsystem für LKW und PKW, die von Westen kommen, um sie im Falle der Rückstauung davon abzuhalten,

a) - die Verbindung Reiherstiegklappbrücke – Neuhöfer Str – Bei der Wollkämmerei – Auffahrt B 75 „Wilhelmsburg Mitte“ als Ausweichstrecke zur Hafenuerspange zu nutzen?

b) - die Verbindung Reiherstiegklappbrücke – Neuhöfer Str – Hafenuerspange – Harburger Chaussee - Veddel als Ausweichstrecke zur Hafenuerspange zu nutzen?

c) – die Verbindung Hohe Schaar – Georg-Wilhelm-Straße – Auffahrt B 75 „Wilhelmsburg-Mitte“ oder Veddel als Ausweichstrecke zur Hafenuerspange zu nutzen?

Die Prüfungen zum Einsatz von Verkehrsleitsystemen sind noch nicht abgeschlossen.

7. Hat der Senat ein Verkehrskonzept für den Wilhelmsburger Binnenverkehr außerhalb der Bundesfernstraßen erstellt? Wenn ja, wo ist dieses veröffentlicht bzw. wann und in welcher Form wird der Senat dies der Öffentlichkeit vorstellen?

Ein ergänzendes Verkehrskonzept für den kleinräumigen Verkehr in Wilhelmsburg ist in Vorbereitung

und soll bis Ende 2009 fertig gestellt werden. Ziel ist, die Voraussetzungen für eine weitgehende Entlastung der städtischen Straßen Wilhelmsburgs vom Durchgangsverkehr zu schaffen und damit für eine Verkehrsberuhigung im nachgeordneten Netz zu sorgen. Die Öffentlichkeit wird im Laufe der Untersuchungen angemessen einbezogen werden.