

Wilhelmsburger Reichsstraße

Konvent der Baukultur 2012

Manuel Humburg – www.zukunft-elbinsel.de

Die Wilhelmsburger Reichsstraße im Kreuzverhör
beim Konvent „StattVerkehrStadt“ der Bundesstiftung Baukultur am 18.Juni 2012
Fürsprecher: Klaus Franke, Leitender Baudirektor BWVI // Kritiker: Manuel Humburg

Wilhelmsburger Reichsstraße

Konvent der Baukultur 2012 – 18. Juni 2012 – Schuppen 52, Hamburg

„Ich finde es beachtlich, dass der Konvent sich der aktuellen Debatte um die Wilhelmsburger Reichsstraße zuwendet und Sie diese damit auf den Prüfstand stellen. Auf den Prüfstand Ihrer Kriterien/ Dimensionen für eine moderne Baukultur. Und ich freue mich sehr, dass ich dazu einen Beitrag leisten darf.“

Ohne Frage zeigt das hier vorgestellte Konzept, dass bei der DEGES Experten sitzen – Experten für den Bau von Fernstraßen, die aussehen wie Autobahnen, auch wenn sie nicht so genannt werden sollen. Die Frage heute ist: Welchen Beitrag leistet dieses Konzept für eine moderne Mobilitätskultur? Was für ein Beitrag ist das DEGES - Konzept für die Baukultur und für die Partizipationskultur in dieser Stadt? Und: Ist es wirklich so alternativlos, wie behauptet?



Dieses ist der von Herrn Franke vorgestellte Lösungsvorschlag der DEGES für eine neue Wilhelmsburger Reichsstraße

Der DEGES- Plan erweist sich in mehrfacher Hinsicht als ein

KONZEPT VON GESTERN:

1. Stets wurde eine Fertigstellung bis zur Gartenschau 2013 beschworen.
 - Damit wurde die Eile erklärt.
 - Dafür wurde das Geld aus Berlin bewilligt.
 - Wenn überhaupt, sieht es jetzt eher nach 2020 aus.
2. Dagegen hat sich das von den Bürgern vorgeschlagene Konzept als realistischer erwiesen.

Es ist bereits im Bau! Es wird 2013 fertig sein!

Unser Ansatz plant und entwickelt behutsam im Bestand der bestehenden Trasse. Er ist in mehrfacher Hinsicht das

KONZEPT VON MORGEN.

Ideen zur Verkehrsführung während IBA/IGS und danach.



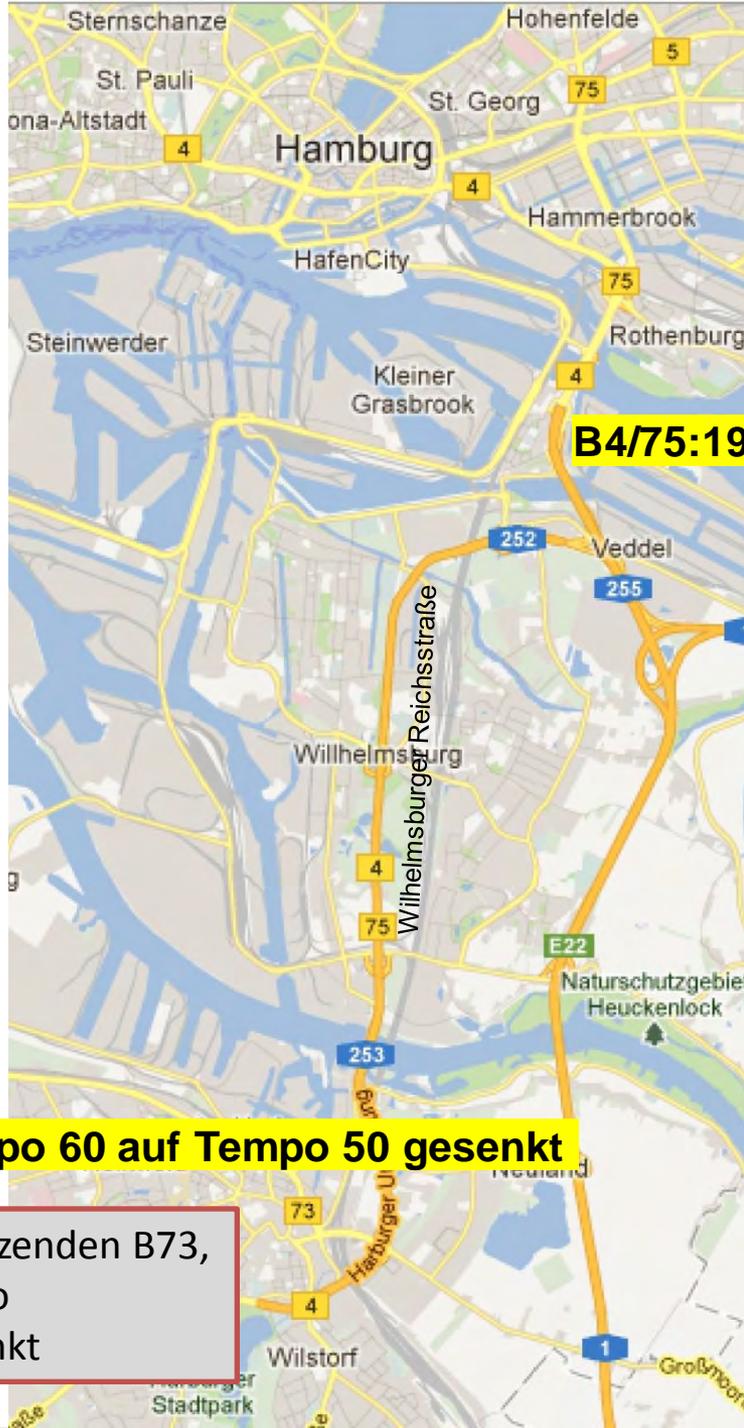
Bereits im Bau – für die igs 2013:

Um die vorhandene Reichsstraße für 2,5 Millionen Besucher der Gartenschau erträglich zu machen, wird sie jetzt domestiziert.

Damit werden die in der Grafik zusammengefassten Vorschläge umgesetzt. Diese wurden übrigens auf einer Bürgerversammlung beschlossen:

- Entschleunigung auf Tempo 50
- Offenporiger Asphalt
- Bau von Lärmschutzwänden
- Zeitweise LKW-Umleitung für den Fernverkehr auf die A1 im Osten für die Verkehre mit Ziel Hafen direkt auf die Hafenrouten im Westen
- Barriere-freie Brücke für Fußgänger
- Straße vor allem für den lokalen Verkehr
- Entlastung vom Hafenverkehr entsprechend einem Vorschlag der Hamburg Port Authority

Damit werden jetzt auch im **Wilhelmsburger Abschnitt der B4/75** zivilisierende und integrierende Maßnahmen ergriffen, wie sie **in anderen** Hamburger Teilabschnitten dieser Bundesstraße bereits umgesetzt bzw in Planung sind:



B4/75:1980:Verlagerung auf die A 1/A255

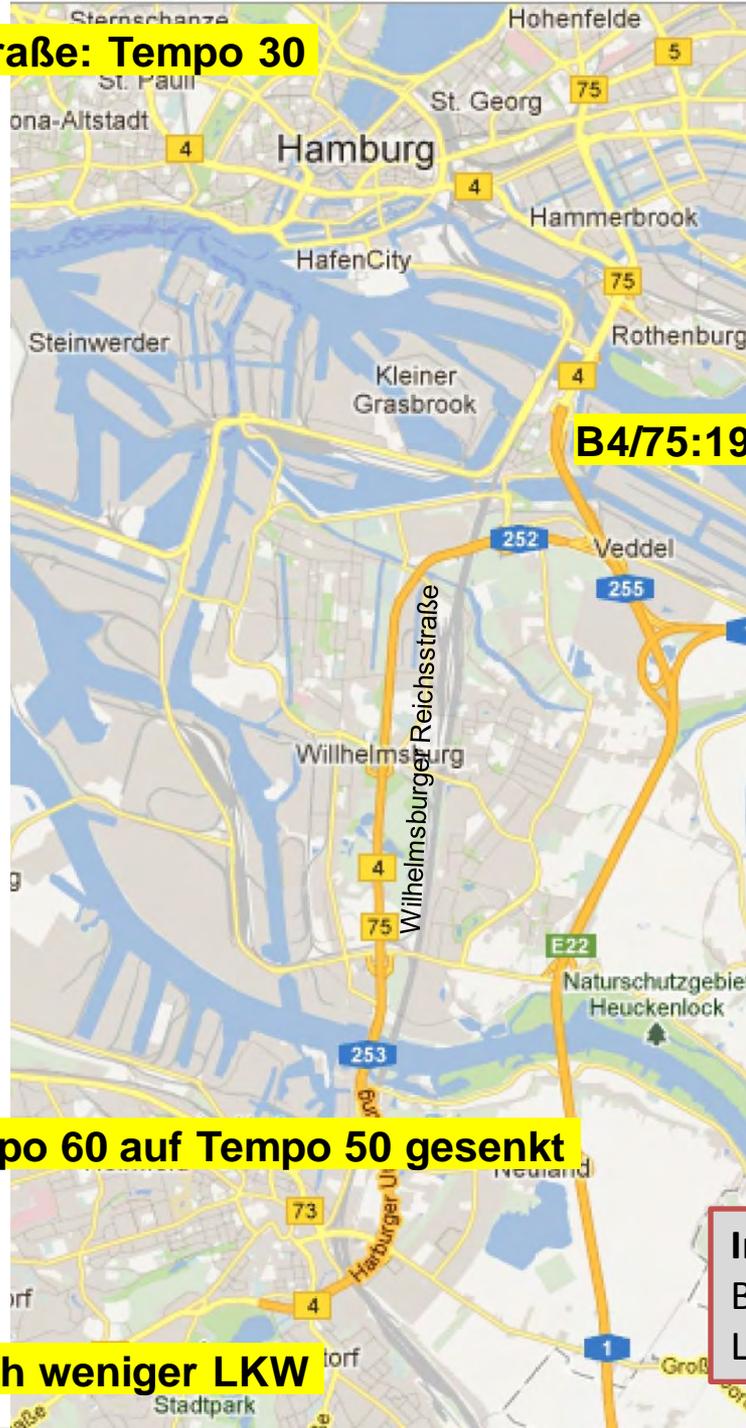
Die Veddel als Ort zum Wohnen konnte nur überleben, weil 1980 die B4/75 **komplett** auf die Autobahn verlagert wurde.

B 73: 2010: Tempo 60 auf Tempo 50 gesenkt

Im Süden, auf der angrenzenden B73, wurde kürzlich das Tempo von 60 auf 50 km/h gesenkt

B4 1990: Stresemannstraße: Tempo 30

Im Abschnitt
Stresemannstraße der B4
konnten
Anwohnerproteste nach
schweren Unfällen
Tempo 30 durchsetzen.
Sogar das ist auf einer
Bundesstraße möglich!



B4/75: 1980: Verlagerung auf die A 1/A255

B 73: 2010: Tempo 60 auf Tempo 50 gesenkt

B75: Bürgerforderung nach weniger LKW

Im Bereich Bremer Straße der
B75 fordern Anwohner weniger
LKW-Verkehr

B4 1990: Stresemannstraße: Tempo 30

B4/75: Boulevard geplant in Ost-West-Straße

Im Bereich Ost-West Straße -
übrigens mit mehr Verkehr als
auf der Reichsstraße-
plant die
Stadtentwicklungsbehörde
die B4 als Boulevard

B4/75:1980:Verlagerung auf die A 1/A255

Der Harburger
Wirtschaftsverein
schlägt einen Rückbau
des Autobahnabschnittes A253
der B4/75 vor

B 73: 2010: Tempo 60 auf Tempo 50 gesenkt

**B4/75:Wirtschaftsverein: Rückbau
in „Vision Harburg 2020/2050“**

B75: Bürgerforderung nach weniger LKW

B4 1990: Stresemannstraße: Tempo 30

B4/75: Boulevard geplant in Ost-West-Straße

B4/75:1980:Verlagerung auf die A 1/A255

**B4/75: igs-Umbau 2013:
Tempo 70 auf Tempo 50 reduziert
Lärmschutz
LKW - Führungskonzept**

Unser Projekt Reichsstraße 2013
im Wilhelmsburger Abschnitt der
B4/75
liegt also voll im Trend.
Bisher nur als Provisorium gedacht,
spricht alles für die Beibehaltung
und Weiterentwicklung
dieser Lösung im Bestand!

B 73: 2010: Tempo 60 auf Tempo 50 gesenkt

**B4/75:Wirtschaftsverein: Rückbau
in „Vision Harburg 2020/2050“**

B75: Bürgerforderung nach weniger LKW

B4 1990: Stresemannstraße: Tempo 30

B4/75: Boulevard geplant in Ost-West-Straße

Dagegen wirkt ein Plan, der Ausbau auf doppelte Breite und Tempo 80 vorsieht, wie ein Fossil – ein Relikt der autogerechten Stadt aus dem letzten Jahrtausend.

**B4/75: igs-Umbau 2013:
Tempo 70 auf Tempo 50 reduziert
Lärmschutz
LKW - Führungskonzept**



B 73: 2010: Tempo 60 auf Tempo 50 gesenkt

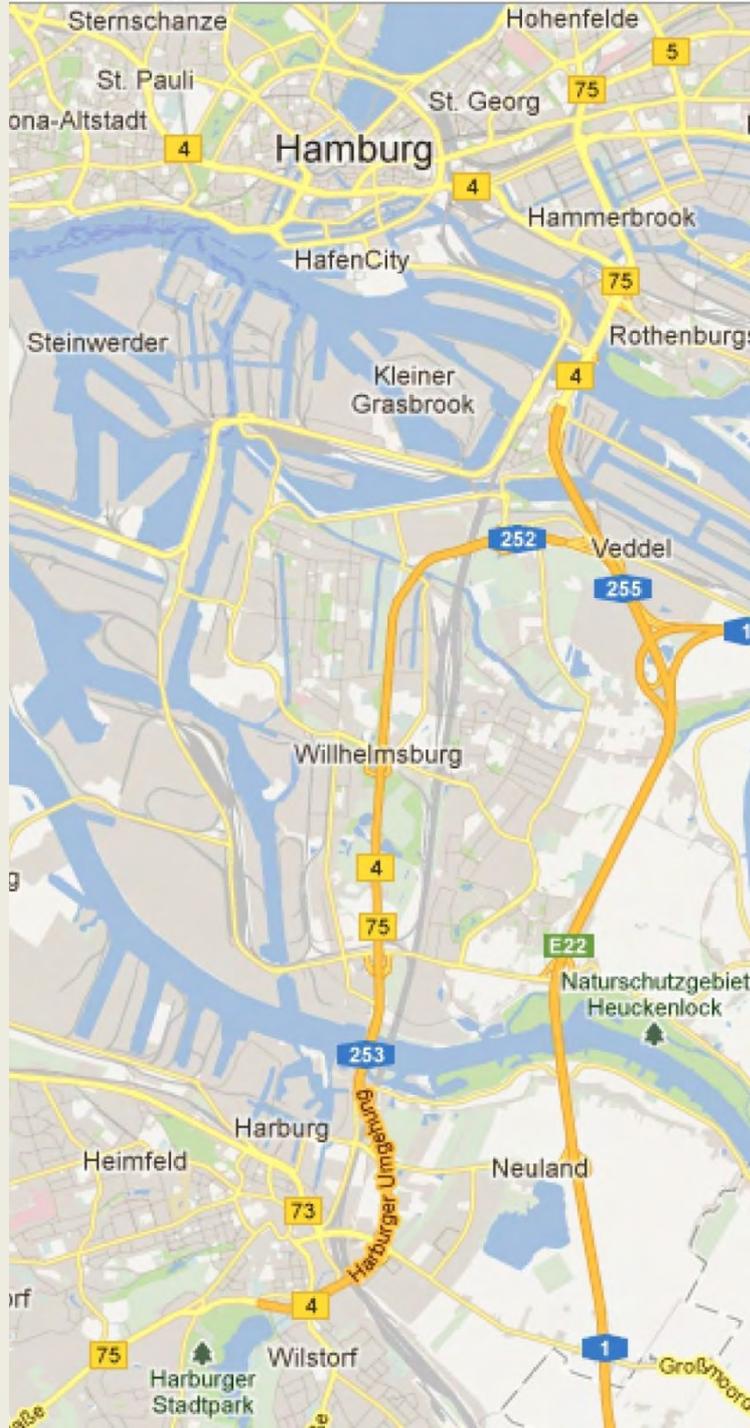
**B4/75: Wirtschaftsverein: Rückbau
in „Vision Harburg 2020/2050“**

B75: Bürgerforderung nach weniger LKW

Die positiven Wirkungen des Bürgerprojektes Reichsstraße 2013

für Stadtentwicklung und Verkehr liegen auf der Hand:

- Entschleunigung und weniger motorisierter Verkehr in der Wilhelmsburger Mitte
- Weniger Transitverkehr in die City
- Entlastung für Harburg und vor den Elbbrücken im Norden
- Mehr Verkehrssicherheit
- Anreiz für Ausbau des ÖPNV auf und südlich der Elbinsel
- Weniger Lärm und Schadstoffe wie Stickoxide und Feinstaub
- Bessere Bedingungen für neuen Wohnungsbau



Anders als bei einem **Ausbau mit mehr Verkehr** kommt es hier zu einer:

Entlastung der Innenstadt und den jetzt schon **täglichen Stau** vor den Norder-Elbbrücken

Entlastung der Wilhelmsburger Mitte

Entlastung der Harburger Innenstadt und der Bremer Straße



Zur Erweiterung der S-Bahn nach Buchholz und Winsen sah eine Idee der S-Bahn Hamburg aus dem Jahr 2000 den Neubau eines Tunnels an der S-Bahnstation Harburg-Rathaus vor
Foto: Anima Berten

Landkreis Harburg sucht Anschluss

CDU-Landtagsabgeordneter Heiner Schönecke setzt sich für **S-Bahn nach Tostedt und Lüneburg** ein

THOMAS SULZYC
CHRISTIANE TAUER

WINSEN :: Die bereits vor Jahrzehnten erstmals ins Spiel gebrachte Idee zum Ausbau des S-Bahnnetzes bis nach Tostedt und über Winsen nach Lüneburg erlebt eine Renaissance: Der CDU-Landtagsabgeordnete Heiner Schön-

len“, so der Landtagsabgeordnete, „müssen wird das heute in Auftrag geben.“ Die Idee reicht bis in das Jahr 1975 zurück. Damals brachte der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) zur S-Bahn-Erschließung des Stadtteils Harburg eine S-Bahn über Hittfeld nach Buchholz ins Spiel. Im Jahr 2000 belebte die S-Bahn Hamburg in ihrer Studie „Strate-



Heiner Schönecke hält die Idee der S-Bahn-Erweiterung durchaus für durchführbar

Bahn eine denkbare Lösung, die man in einer Studie endlich ernsthaft untersuchen müsse. „Bisher hatten wir das Gefühl, dass man den Vorschlag immer abgelehnt hat.“ Weil das bestehende Schienennetz schon jetzt mit Fern-, Nah- und Güterverkehrszügen ausgelastet sei, plädiert Steinfatt für den Bau separater S-Bahn-Gleise. Der Hauptknackpunkt

Statt immer mehr Verkehr auf die Straße,
bekommen jetzt Metronom, S- und U-Bahn eine Chance:
Die südliche Hamburger Metropolregion fordert seit Jahren bessere
Anbindungen an die Stadt.



Zur Erweiterung der S-Bahn nach Buchholz und Winsen sah eine Idee der S-Bahn Hamburg aus dem Jahr 2000 den Neubau eines Tunnels an der S-Bahnstation Harburg-Rathaus vor
Foto: Anima Berten

Landkreis Harburg sucht Anschluss

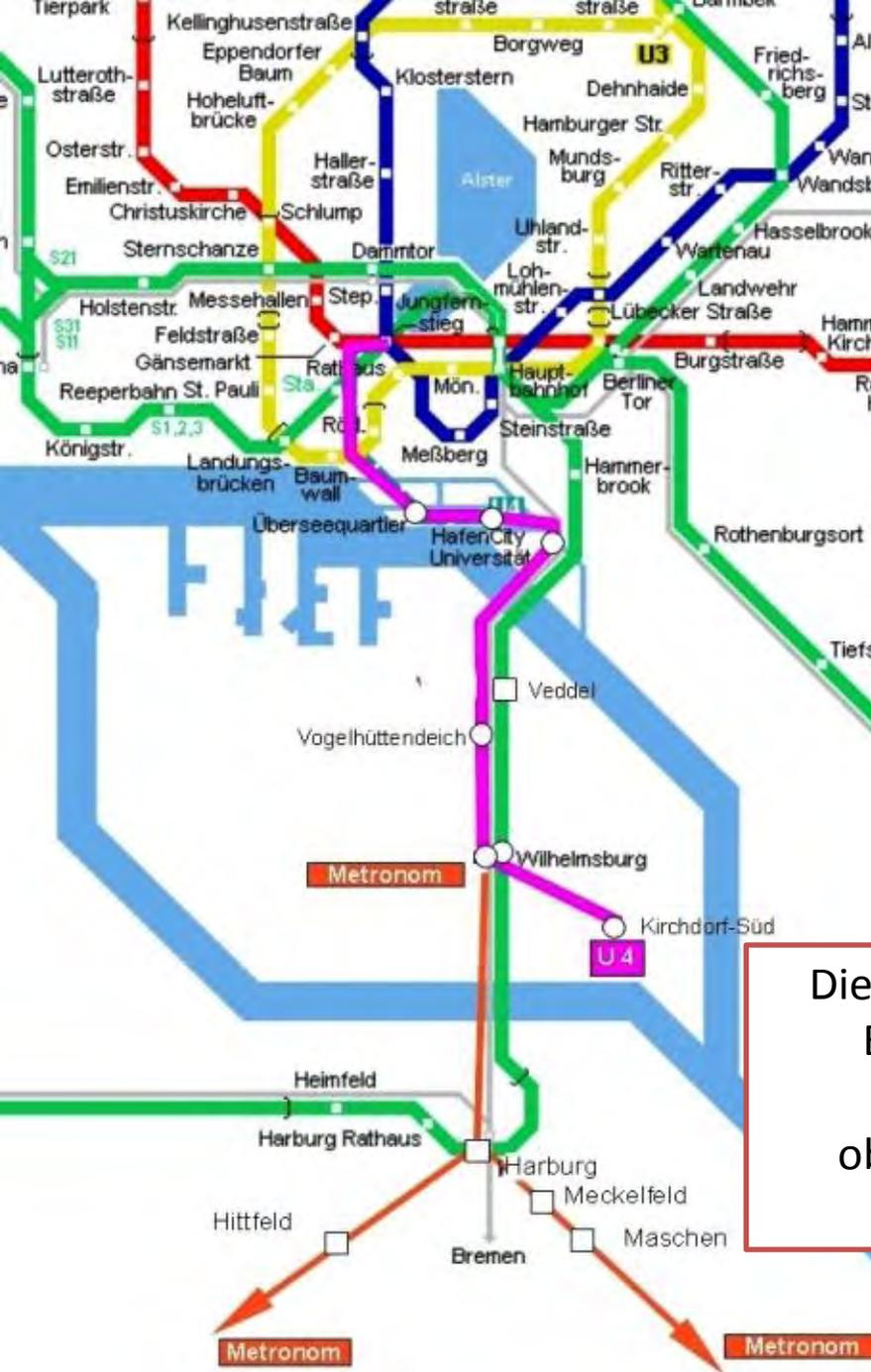
CDU-Landtagsabgeordneter Hei

THOMAS SULZYC
CHRISTIANE TAUER

WINSEN :: Die bereits vor Jahrzehnten erstmals ins Spiel gebrachte Idee zum Ausbau des S-Bahnnetzes bis nach Tostedt und über Winsen nach Lüneburg erlebt eine Renaissance: Der CDU-Landtagsabgeordnete Heiner Schön-



Harburger Bürger und Geschäftsleute fordern eine Verlängerung der U4 in den Süden.



Zur Erweiterung der S-Bahn nach Buchholz und Winsen sah eine Idee der S-Bahn Hamburg aus dem Jahr 2000 den Neubau eines Tunnels an der S-Bahnstation Harburg-Rathaus vor
Foto: Anima Berten

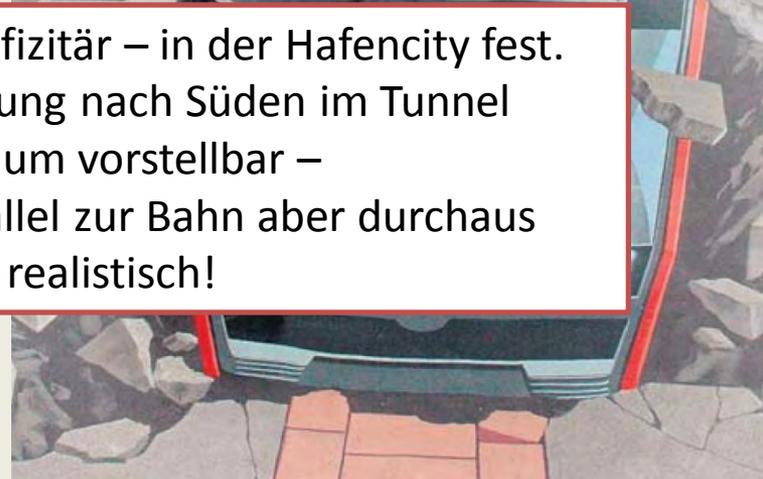
Landkreis Harburg sucht Anschluss

CDU-Landtagsabgeordneter Heiner Schönemann
THOMAS SULZYC
CHRISTIANE TAUER

WINSEN :: Die bereits vor Jahrzehnten erstmals ins Spiel gebrachte Idee zum Ausbau des S-Bahnnetzes bis nach Tostedt und über Winsen nach Lüneburg erlebt eine Renaissance: Der CDU-Landtagsabgeordnete Heiner Schönemann...



Die U4 steckt - defizitär - in der Hafencity fest. Eine Verlängerung nach Süden im Tunnel ist kaum vorstellbar - oberirdisch parallel zur Bahn aber durchaus realistisch!



Das Konzept von Gestern

dagegen

macht überwiegend Probleme

1 Auf dieser Trasse hätten besser die U4 oder der Metronom Platz



Die Südtrasse der sog. „Hafenquerspange“, das 2. Wilhelmsburger Stadtautobahnprojekt, droht genau hier passgerecht einzufädeln.

Ein stadtzerstörender Anachronismus, der z.B. von der Handelskammer immer noch hartnäckig verfolgt wird. Diese Grafik ist ein download von der Webseite der Handelskammer vom letzten Wochenende!





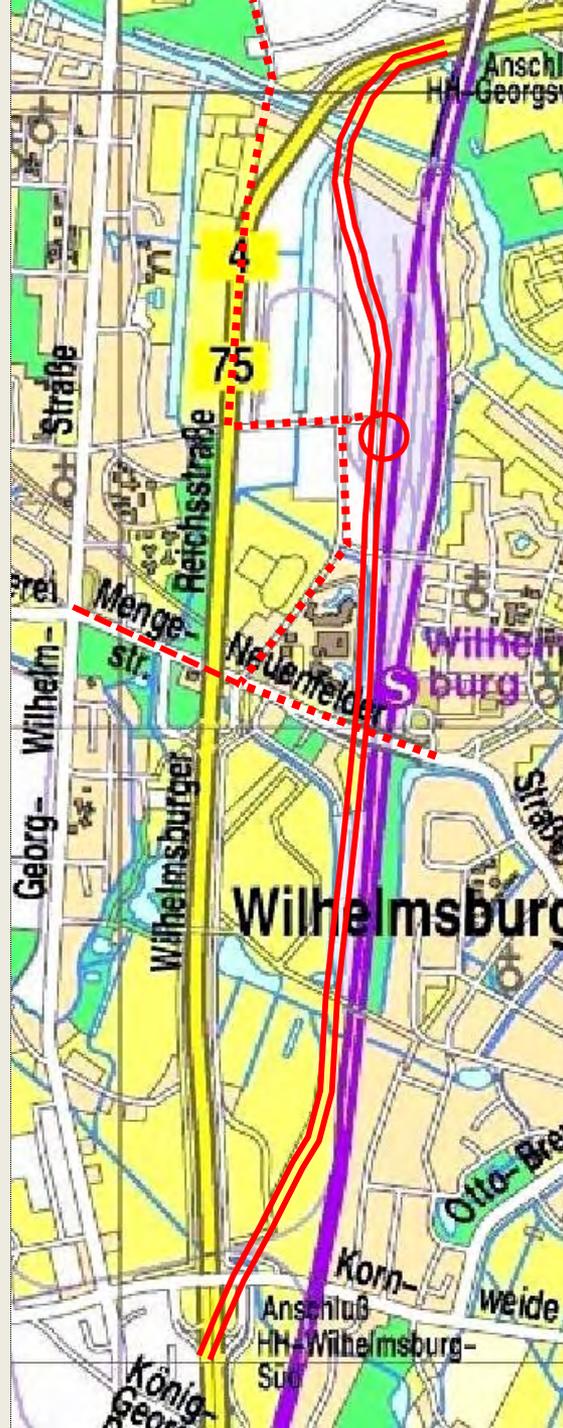
Zu/Abfahrt direkt neben Schulen

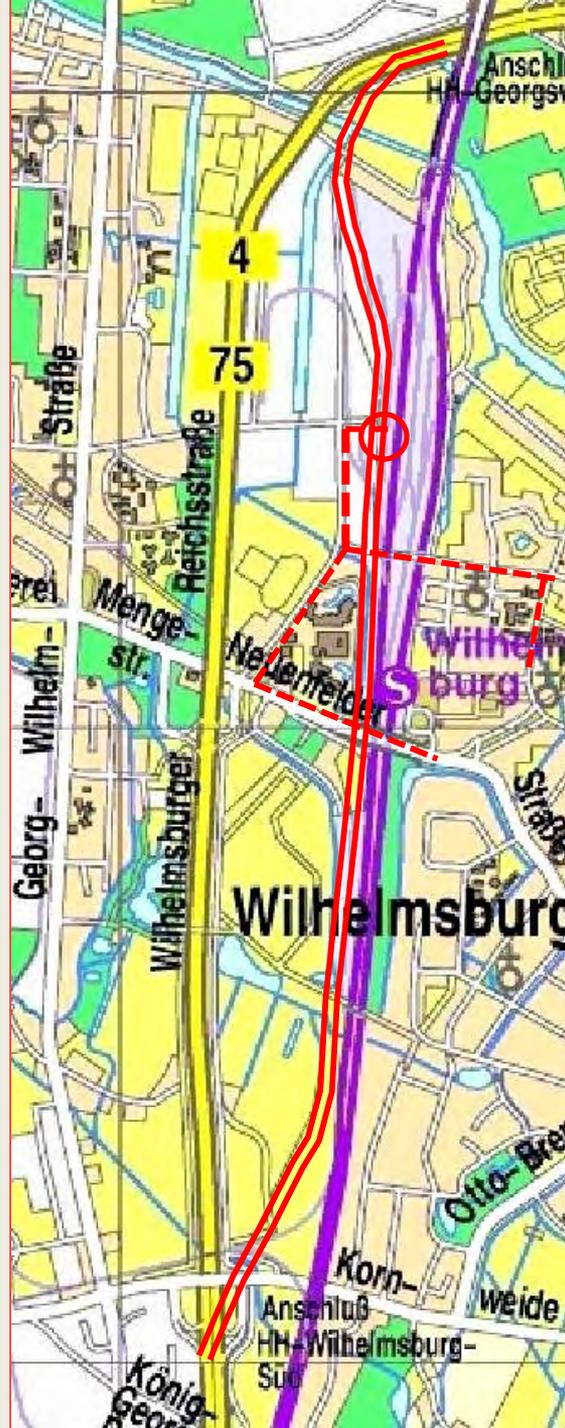
3 Die Doppeltrasse drängt Verkehr in die Wohnstraßen

Die Doppeltrasse von Bahn und Fernstraße und die neue Abfahrt weiter im Norden führen zu erheblichen Problemen in den Nebenstraßen:

Die örtliche Polizei warnt eindringlich vor einem neuen Unfallschwerpunkt am Berufsschulzentrum, weil der Hafenverkehr jetzt genau hier vorbei muss.

Oder der Hafenverkehr wird nach Norden geführt – über die offenbar auch später noch zusätzlich benötigte alte Trasse der Reichsstraße!





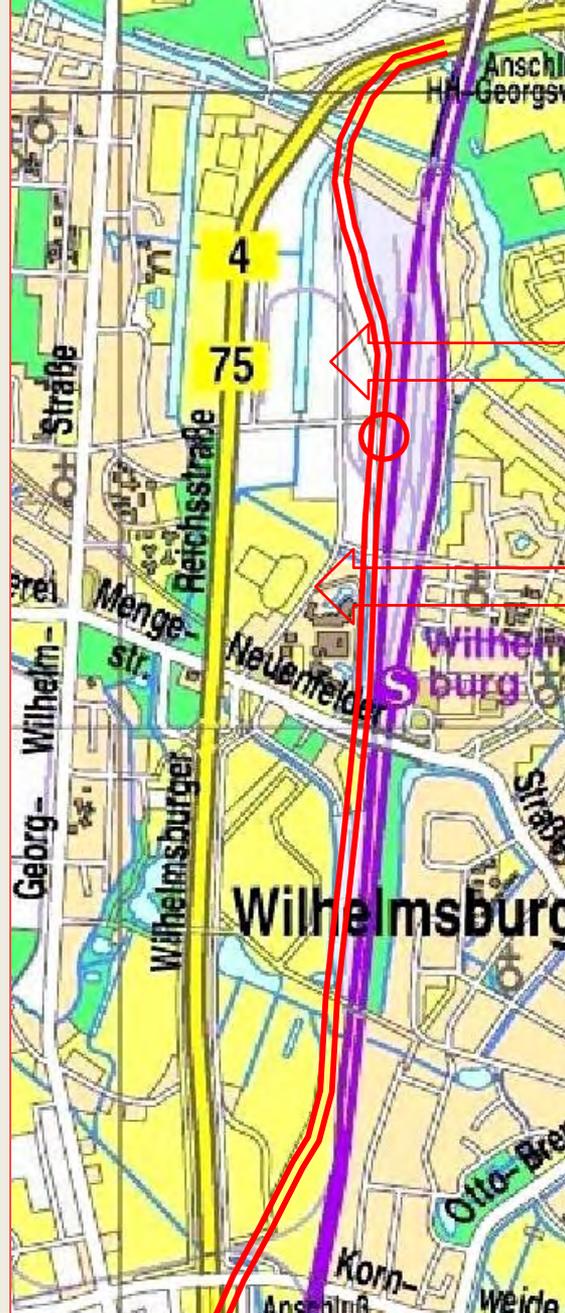
Wer nach **Osten** will,
z.B. ins Wilhelmsburger
Einkaufszentrum,
hat 2 Möglichkeiten:
- **Erst mal** einen Schlenker
nach Westen,
wieder am Berufsschulzentrum
vorbei –
- oder gleich über die kleine
Thielenbrücke
durch Tempo-30 Zonen....



... und über den Schulhof der neuen „Tor-zur-Welt-Schule“, eines der wichtigsten IBA-Projekte.



Mit der neuen Abfahrt
Wilhelmsburg - weiter im
Norden - bekommt das
dortige Industriegebiet
einen eigenen
Fernstraßenanschluss.



Anschluss auf Industriegebiet ausgerichtet

Zu/Abfahrt direkt neben Schulen

4 Neue Abfahrt zementiert das Industriegebiet



Anschluss auf Industriegebiet ausgerichtet

Derzeit werden dort neue Lagerhallen gebaut und weitere Speditionen angesiedelt. Das Versprechen von „Städtebaulichem Entwicklungsraum“ mit Wohnungsbau durch die Verlegung - wird damit vollends zur Farce.



4 Neue Abfahrt zementiert Industriegebiet

Die **enge Trassenbündelung** von Fernstraße, S- Bahn, Fernbahn, Güterbahn und Hafenbahn, durch ein Wohngebiet von mehreren 10.000 Menschen - insgesamt die meistbefahrene Bahntrasse Deutschlands - hat ein erhebliches Gefahrenpotential für Reisende und Anwohner gleichermaßen

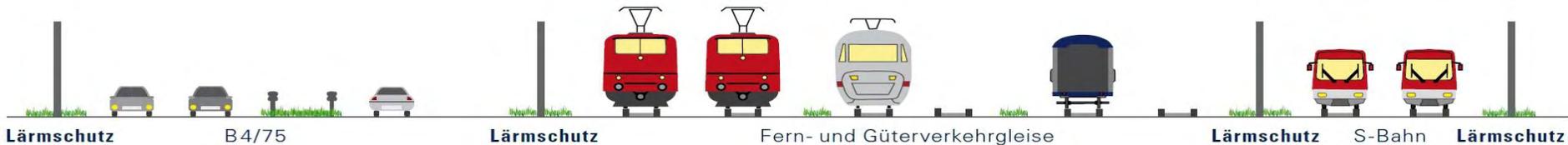
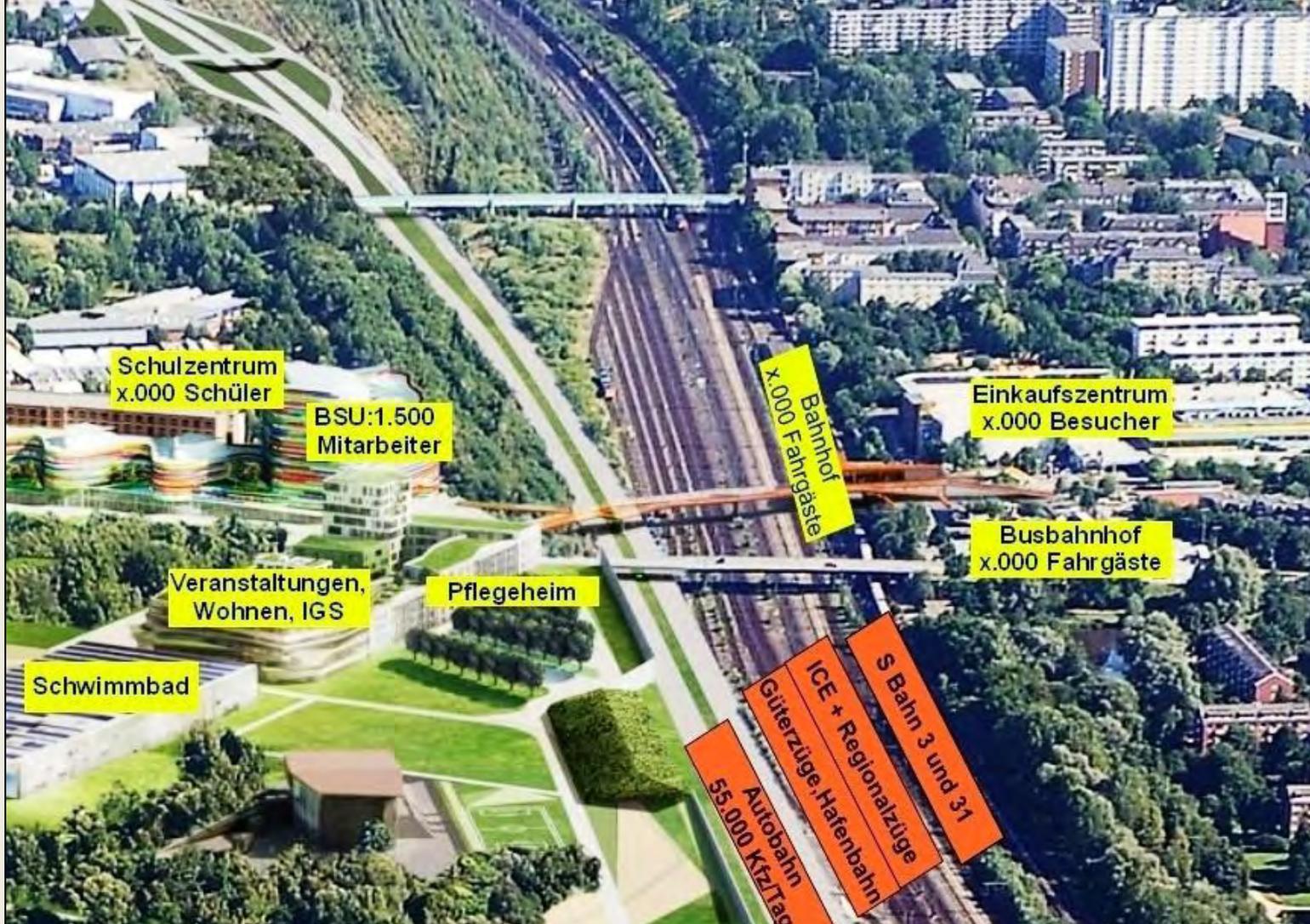


Anschluss auf Industriegebiet ausgerichtet

Zu/Abfahrt direkt neben Schulen

Kein Sicherheitsabstand Bahn ↔ Straße

5 Die enge Trassenbündelung ist brandgefährlich



Die neue gebündelte und lärmgeschützte Trasse im Querschnitt



1.5.2012
Rangierbahnhof Hohe Schaar/
Wilhelmsburg
2 Lokomotiven kollidieren.
5 Waggons hatten 90.000 Liter Biodiesel
geladen

2.3.2011
A1 bei Reinfeld
Ein Anhänger mit
mehreren Tonnen
Toilettenpapier geht in
Flammen auf
und blockiert stundenlang
die Autobahn





Ein Sicherheitsabstand gilt europaweit als Standard

hier ein Beispiel aus der Schweiz.

So etwas ist bei unserer geplanten Doppeltrasse weder angedacht noch aus Platzgründen realisierbar. Nirgendwo in Norddeutschland gibt es mehr Gefahrguttransporte als auf dieser städtischen Gütertrasse: Tankwagen auf Straße und Bahn mit Ölen, Benzin, Chemikalien und sogar Atomabfällen (z.B. Uranhexafluorid, das im Hafen entladen wird) rollen hier auf engstem Raum mitten durch die Wohngebiete.



Die neue gebündelte und lärmgeschützte Trasse im Querschnitt



6 Doppeltrasse verstärkt die Trennung zwischen Ost und West



Beispiel Harburg: Doppeltrasse aus Bahn und B 73 wird als das größte Hindernis für Harburgs Stadtentwicklung betrachtet - in der Wilhelmsburger Mitte droht das gleiche - nur in doppelter Dimension!



Die Bündelung durch eine Doppeltrasse mag aus der Hubschrauberperspektive - 2 Dimensional - als gute Idee erscheinen, auf der konkreten, 3- dimensionalen - Ebene bündeln sich hier vor allem die Probleme.

Das DEGES-Projekt ist nicht mehr als ein standardisiertes, monofunktionales Verkehrsband für den motorisierten Verkehr - (das aussieht wie eine Autobahn, aber nicht Autobahn genannt werden darf)

Ohne Berücksichtigung der konkreten Raumbezüge und ohne eine integrierte Sicht auf die regionalen Mobilitätsanforderungen erscheint das Projekt als Fremdkörper – erweist sich als autistisches System.



7 Was bleibt, sind die „Sachzwänge“, die sich aus den derzeit noch geltenden Finanzierungsmechanismen ergeben:

1. Lärmschutz an dieser Bahntrasse mit gesundheitsschädlichen 70 dB soll nur möglich sein, wenn vorher eine Fernstraße auf den Bahnkörper verlegt wird ?
2. Eine Umgestaltung zur „Stadtstraße“ kommt angeblich für die Reichstraße nicht in Frage, weil der Bund nur den Ausbau von Fernstraßen finanziert ?

**Wie verquast ist denn das?
Damit verkommt Baukultur
zur Frage der Bepflanzung von Lärmschutzwänden!**

Bürger_innen engagieren sich
für ein Konzept von Morgen

Bürgerbeteiligung fand zunächst vor allem auf der Straße statt.

Koch ist nichts entschieden. Kommt alle!

Groß-Demo
auf der Reichsstraße
31.10. 12:00 Uhr
Start: Kornindienbrücke/AS W-Süd

Halloween
Wir vertreiben die Autoschamgeistern!

Keine Autobahn
durch unsere Mitte



Am 31.10.2009 blockieren 2000 Menschen die Wilhelmsburger Reichsstraße.



Neben mehreren Groß- Demonstrationen gab es Woche für Woche kreative und phantasievolle Aktionen in Wilhelmsburg, vor den zuständigen Behörden und dem Hamburger Rathaus.

- „Planen im Dialog“ war nicht möglich.
- Politik und Verwaltung überließen das Verfahren der DEGES.
- Währenddessen wurde die Finanzierung mit dem Bund vertraglich fest geschrieben.



Ein „kooperativer Beteiligungsprozess“ wurde erstritten,
der leider alle Elemente von Kooperation vermissen ließ
und stattdessen nach den Regeln von Akzeptanzmanagement verlief

Erhöhung der Akzeptanz von großen Infrastrukturprojekten

DEGES

Ausstellung

DEGES

public:news
kommunikationsberatung

3. Aufbau. Grundriss.



Im jetzt laufenden Planfeststellungsverfahren hat die DEGES ihre Strategie der Akzeptanzbeschaffung weiterentwickelt:

- Die Auslegung der Planunterlagen wurde mit einer Werbekampagne verbunden
- Die Planunterlagen befanden sich in diesem gelben Hinterzimmer. Nur erreichbar durch eine Werbeausstellung mit z.T. falschen oder irreführenden Behauptungen.

Fazit

Die Barrieren, die die Ära der autogerechten Stadt hinterlassen haben, sind die Problemfälle von heute:

Das gilt für die Innenstädte von Harburg bis Saarbrücken.

Das gilt für die A7 im Hamburger Westen, wie für die Ost-West Straße im Zentrum.

Das erfolgreiche Zusammenspiel von Bürgerwiderstand, mutigen Stadtplanern und lernfähigen Politikern hat in den 70er Jahren in Hamburg Stadtautobahnpläne verhindert:

- so die geplante Alsterquerspange
- so das Zuschütten der Isebek für eine Autobahn
- sowie eine geplante Parallelautobahn zur S-Bahn Wandsbek-Barmbek

Und alle kennen Ottensen. Dort machte erst der gestoppte Autobahnzubringer den Weg frei für eine positive Stadtteilentwicklung.

Diese Chance gibt es jetzt auch in Wilhelmsburg,
einem Stadtteil von 50000 Menschen in der Mitte Hamburgs.
Dem IBA-Stadtteil zumal – auf der Suche
nach exzellenten Lösungen für die Stadt im 21. Jahrhundert:

- Mit der Umgestaltung der Wilhelmsburger Reichsstraße für 2013 könnte sich Hamburg hier endgültig von veralteten, noch dem Denken der Ära der autogerechten Stadt verhafteten Plänen verabschieden.
- Damit besteht die historische Chance, auch die zukünftige Wilhelmsburger Verkehrsinfrastruktur in eine qualitätsvolle Gesamtstrategie zu integrieren.
- Das könnte er werden, der international beachtete kraftvolle Beitrag Hamburgs zur Baukultur in dieser Stadt.