

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“

1. Bericht an die Bürgerschaft über den Sachstand zur geplanten Verlegung der B 4/75 und Antrag auf Zustimmung zum Finanzierungskonzept sowie der Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund vom 7. Oktober 2009,
2. Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 24. Juni 2009 „Den Sprung über die Elbe gestalten: Wilhelmsburg vor zusätzlichem Verkehr und Lärm schützen“ – Drucksache 19/3384
3. Nachforderung einer Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsplan 2009/2010 für das Haushaltsjahr 2010 beim Titel 6300.881.05 „Kostenanteile zum Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen“ von 10,4 Mio. Euro

Gliederung

- | | |
|--|--|
| 1. Anlass | 4.5 Grunderwerb |
| 2. Ausgangslage | 4.6 Beteiligungsprozess/Verkehrskonzept |
| 2.1 Städtebauliche Zielsetzung | 4.7 IBA/igs Kooperation |
| 2.2 Wilhelmsburger Reichsstraße im Bestand | 5. Kosten und Finanzierung |
| 3. Variantenvergleich | 5.1 Gesamtkosten |
| 3.1 Ausbau im Bestand | 5.2 Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund |
| 3.2 Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahnanlagen | 5.3 Sonstige Kosten |
| 3.3 Weitere untersuchte Varianten | 5.4 Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit DB Netz AG |
| 4. Vorzugsvariante: Verlegung der B 4/75 an die Bahnanlagen | 5.5 Wirtschaftlichkeit |
| 4.1 Entwurfsplanung | 5.6 Auswirkungen auf die Vermögenslage |
| 4.2 Bahnmaßnahmen | 6. Rechtsverfahren Bahn/Straße |
| 4.3 Lärmschutz | 7. Zeitplan |
| 4.4 Umweltbelange | 8. Petitum |

1. Anlass

Die Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) ist eine Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes. Die heutige B 4/75 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch den Hamburger Stadtteil Wilhelmsburg und verbindet die Hamburger Innenstadt mit Harburg. Die B 4/75 ist das Bindeglied der A 252 im Norden und der A 253 im Süden.

Der Planungsraum liegt in Hamburg südlich der Norderelbe in den Bezirken Harburg und Hamburg-Mitte.

Rückgrat der überregionalen und der regionalen Verkehrsinfrastruktur sind die am westlichen Rand des Planungsgebietes verlaufende BAB 7 und die am östlichen Rand des Planungsgebietes verlaufenden BAB 1 und BAB 255. Innerhalb des Planungsgebietes liegt die Bundesstraße 4/75.

Alle drei Achsen sind in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet und werden im Prognosehorizont 2025 hoch belastet: In Summe stehen für zukünftig über 340.000 Kfz/24h in Nord-Süd-Relation ausgerichtete Fahrten drei Fernstraßenabschnitte im Hamburger Süden zur Verfügung. Zur Bewältigung dieses Verkehrsaufkommens sind diese drei Verkehrsachsen aus heutiger Sicht und künftig erforderlich.

Ziel der Mitteilung ist es, der Bürgerschaft einen Sachstandsbericht über diese Maßnahme zu geben und die Zustimmung zum Finanzierungskonzept sowie der Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund sowie die Bewilligung einer Verpflichtungsermächtigung zu beantragen. Weiter wird die Beauftragung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Bund über die Alttrasse und zur Vorlage eines Nutzungskonzeptes beantragt.

Zudem hat die Bürgerschaft den Senat am 24. Juni 2009 (Drucksache 19/3384) ersucht, einen Masterplan „Verkehr“ für die über- und untergeordneten Straßen im Bereich des sogenannten „Sprunggebietes“ zwischen HafenCity und Harburger Binnenhafen zu entwickeln, der den besonderen Anforderungen dieses Gebietes gerecht wird.

Hierbei sollen u. a. die folgenden Punkte Berücksichtigung finden:

1. Die zukünftige Hafenspanne im Bereich Kornweide darf keinen Anschluss nach Norden an die Wilhelmsburger Reichsstraße erhalten,
2. Im nördlichen Bereich einer verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße darf es keine Überquerung des Jaffe-David-Kanals geben,
3. Eine Entlastung der Wilhelmsburger Mitte durch einen Verzicht auf die bisherigen Auf- und Abfahrten der Wilhelmsburger Reichsstraße in diesem Bereich bei gleichzeitiger Prüfung einer neuen Auf- und Abfahrt im Bereich Rotenhäuser End mit sogenannten Holländischen Rampen ist zu verfolgen,
4. Für die zu verlagernde Wilhelmsburger Reichsstraße sind so weit wie möglich und vorhanden bestehende Verkehrsflächen der Deutschen Bahn zu nutzen,
5. Eine mögliche Hafenspanne im Bereich Kornweide ist zumindest bis zur Otto-Brenner-Straße als Tunnel-lösung beziehungsweise anschließend in Tieflage vorzusehen,
6. Es ist eine Verbesserung der sogenannten Umfahrstrecken, wie zum Beispiel der Schmidts Breite und des Pollhorer Bogens anzustreben, um so die Lkw-Verkehre aus den Wohngebieten herauszuhalten,

7. Es sind innere Lösungen zur Optimierung der Stadtteilverkehre unter besonderer Berücksichtigung des „Her-aushaltens“ von unnötigen Lkw-Verkehren in diesen Quartiersbereichen zu entwickeln,

8. Es sind Lärmschutzkonzepte entlang der geplanten Trassen der Hafenspanne und der Wilhelmsburger Reichsstraße zu entwickeln, die zu einer Entlastung der Wohngebiete östlich der heutigen Bahnlinie führen,

9. Es sind Gespräche mit dem Bund über einen vorgezogenen Bau des Lärmschutzes entlang der Bundesautobahn BAB 1 zu führen und diesen gegebenenfalls unter anderem aus den Sanden der Rückdeichungsmaßnahme Kreettsand zu realisieren.

In Verbindung mit der Drucksache 19/5475 „Hafenspanne“ vom 23. Februar 2010 soll mit dieser Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft insoweit dem Ersuchen der Bürgerschaft entsprochen werden. Soweit die Ersuchen darüber hinaus gehen, werden sie im Weiteren bei der Erstellung des Gesamtmobilitätskonzeptes für den Süderelberaum berücksichtigt, das im November 2010 vorliegen soll.

2. Ausgangslage**2.1 Städtebauliche Zielsetzung**

Das Gelände zwischen Bahntrasse und Bundesstraße (B 4/75) dokumentiert die seit Jahrzehnten bestehende räumliche Trennung der Elbinsel. Mit der Internationalen Bauausstellung (IBA) und der internationalen Gartenschau (igs) im Jahr 2013 soll ein wesentlicher Beitrag geleistet werden, diese Trennwirkung zu überwinden.

Der Senat hat in seinem politischen Leitbild „Hamburg: Wachsen mit Weitsicht“ den „Sprung über die Elbe“ als eines von fünf Leitprojekten im Februar 2010 erneut bestätigt und sich zu den mit diesem Schritt verbundenen Zielen für die räumliche Stadtentwicklung bekannt.

Die beiden Großveranstaltungen IBA und igs 2013 in diesem Stadtraum verleihen der angestrebten Entwicklung maßgebliche Schubkräfte.

Die für den zentralen Bereich von IBA und igs 2013 vorgesehenen Flächen in der Mitte von Wilhelmsburg können jedoch wegen ihrer Lage zwischen zwei Hauptverkehrsadern, geprägt von Straßen- und Schienenlärm, bisher nur sehr eingeschränkt einer nachhaltigen Entwicklung zugeführt werden. Dies gilt insbesondere auch für den neuen Volkspark Wilhelmsburg, der auch nach der Veranstaltung im Jahr 2013 den Ansprüchen Erholungssuchender gerecht werden und Anziehungspunkt über die Grenzen Wilhelmsburgs hinaus sein soll.

Mit der Bündelung der Verkehrswege werden hier völlig neue Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung in Wilhelmsburg initiiert und mit der Aufhebung der bisherigen Trasse Entwicklungspotenziale über die gesamte Nord-Süd Ausdehnung der Elbinsel in großem Umfang und in lärmgeschützter Qualität generiert.

Die Planung zielt darauf ab, durch Bündelung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit der Bahntrasse die großflächige Verlärmung in Wilhelmsburg erheblich zu reduzieren und den zentralen Stadtraum durch umfassenden Lärmschutz zu entlasten.

Die Verlegung der B 4/75 im Zuge der anstehenden Sanierung hat neben der großen Bedeutung für Wilhelmsburg gleichzeitig eine gesamtstädtische Dimension.

2.2 Wilhelmsburger Reichsstraße im Bestand

Die B4/75 ist eine anbaufreie Bundesstraße und liegt als freie Strecke in der Ortslage Hamburgs in der Baulast des Bundes. Der Ortsteil Wilhelmsburg ist über die Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg und HH-Wilhelmsburg-Süd angebunden. Die 4-streifige Bundesstraße B4/75 hat getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr, ist frei von höhengleichen Kreuzungen, für Zu- und Abfahrten sind besondere Anschlussstellen vorhanden.

Bild 1: Übersichtskarte



Während die Querschnitte der Bundesautobahnen 1 und 7 weitgehend bedarfsgerecht vorhanden sind bzw. ausgebaut werden, ist die B4/75 bereits heute in einem durchgehend sanierungsbedürftigen Zustand.

Die 1951 fertiggestellte Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75) hat heute einen Ausbaustandard, der erheblich schlechter ist als der aller sonstigen Hauptverkehrsstraßen in Hamburg. Die Fahrbahnbreiten sind unterdimensioniert und entsprechen unter Sicherheitsaspekten keinem geltenden Regelwerk.

Die 4-streifige Straße hat die unzureichende Breite von ca. 14,20 m und keinen Standstreifen. Der vorhandene Querschnitt ist wie folgt aufgeteilt:

- beidseitig Bankett einschl. Schutzplanken,
- beidseitig 0,35 m Randstreifen,
- 3,10 m Fahrstreifen,
- 3,00 m Fahrstreifen,
- 1,30 m Mitteltrennung durch Betongleitwand,
- 3,00 m Fahrstreifen,
- 3,10 m Fahrstreifen.

Neben den Dammböschungen sind beidseitig Entwässerungsgräben angeordnet. Die Böschungsbereiche weisen einen markanten dichten Bewuchs mit Bäumen und Sträuchern auf.

Bild 2: Heutiger Querschnitt im Bestand



Die Verkehrsbelastung liegt zurzeit bei ca. 55.000 Kfz/24 h mit einem LKW-Anteil von 10% (DTVw 2007). Auf Grund der eng bemessenen Fahrstreifen ist als zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h angeordnet. In den Jahren 2000 bis 2003 haben sich auf der relativ kurzen Strecke pro Jahr bis zu 65 Verkehrsunfälle ereignet. Nach dem Einbau einer Betongleitwand ist die Unfallrate bis zum Jahr 2006 auf 40 Unfälle pro Jahr gesunken: Darüber hinaus wurden in den Ausfahrten in den Jahren 2000 bis 2006 durchschnittlich 27 Unfälle pro Jahr aufgenommen. In sieben Jahren sind insgesamt 232 Personen zu Schaden gekommen, zwölf davon wurden schwer verletzt. Wesentliche Unfallursachen sind neben Geschwindigkeitsüberschreitungen und Abstandsunterschreitungen vor allem seitliche Berührungen.

Die Ostrampe der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg entspricht nach den heute gültigen Richtlinien nicht dem geforderten Ausbaustandard. Die Ein- und Ausfahrtradien und die Entwicklungslängen der Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren sind für diese Straßenkategorie nicht verkehrsgerecht.

Die Warnwerte der Zustandsmerkmale des Straßenoberbaus sind überschritten. Die vorhandenen Straßenschäden sind dermaßen ausgeprägt, dass ein dauerhaft verkehrssicherer Zustand nur mit einem grundhaften Straßenneubau hergestellt werden kann.

Aus den oben genannten Gründen ergibt sich ein Sanierungsbedarf der B4/75, um dieses für den Verkehrsablauf im Süden Hamburgs wichtige Streckenelement bedarfsgerecht und sicher anbieten zu können.

Sanierungsbedürftige Bauwerke:

Auf Grund des schlechten Zustandes der Bestandsbauwerke und wegen der Notwendigkeit der Verbreiterung zur Herstellung eines verkehrsgerechten Querschnittes wird der Abbruch und Neubau von fünf Straßenbrücken und einer Fußgängerbrücke erforderlich.

Bild 3: Brücke B 4/75 über den Ernst-August-Kanal und Vogelhüttendeich



3. Variantenvergleich

3.1 Ausbau im Bestand

Die B 4/75 entspricht weder hinsichtlich ihrer verkehrlichen Funktion noch hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen dem geltenden Regelwerk. Da die Netzfunktion der B 4/75 auch zukünftig beibehalten werden muss, ist ein bedarfsgerechter und verkehrssicherer Ausbau des Straßenquerschnitts erforderlich. Ein kleinerer Querschnitt käme auf Grund o. g. Verkehrssicherheitsaspekte nicht in Frage.

Die vorhandene B 4/75 ist mit einer Verkehrsbelastung von über 55.000 Kfz/24 h überlastet bzw. unterdimensioniert. Für die derzeit nutzbare Verkehrsfläche bedeutet dies, dass schon leichte Auffahrunfälle und größere Unterhaltungsarbeiten eine Vollsperrung der jeweiligen Richtungsfahrbahn erforderlich machen. Notwendige Grundinstandsetzungen können nur bei längeren Vollsperrungen und mit großräumigen Umleitungen durchgeführt werden. Ein Ausbau der B 4/75 im Bestand, beispielsweise eine beidseitige Verbreiterung, ist prinzipiell möglich, würde für die gesamte Bauzeit jedoch zu großen Verkehrsbehinderungen in Nord-Süd-Richtung führen. Die Aufnahme der großräumigen Umleitungsverkehr durch die A 1 und die A 7 erzeugt auf diesen, selbst hoch belasteten Autobahnen weitere massive Verkehrsbehinderungen. Der kleinräumige Umleitungsverkehr würde die Lebensqualität in der Ortslage Wilhelmsburg über die gesamte Bauzeit verschlechtern.

Der Ausbau der B 4/75 im Bestand hätte im Weiteren auch kostenintensive Lärmschutzmaßnahmen zur Folge. Eine Prüfung durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) ergab, dass ohne Lärmschutz die Immissionsgrenzwerte in Wohngebieten entlang der B 4/75 überschritten würden.

Darüber hinaus würden städtebauliche Entwicklungsperspektiven für den Stadtteil Wilhelmsburg stark eingeschränkt bzw. dauerhaft ausgeschlossen.

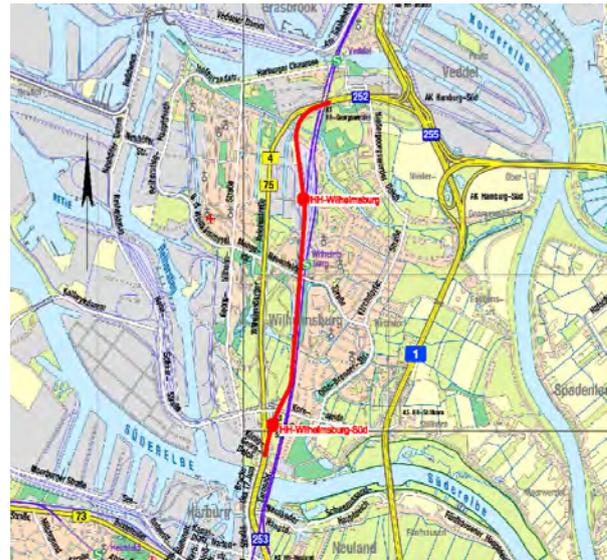
Auf der Grundlage eines Referenzentwurfes wurden die Kosten für den Ausbau der B 4/75 auf einen regelgerechten Querschnitt in Höhe von 57 Mio. Euro ermittelt. Neben dem grundhaften Straßen- und Brückenausbau fanden hierbei vor allem die problematischen Gründungsverhältnisse einer Dammverbreiterung sowie für die Herstellung der regelkonformen Breite der Fahrspuren und den Lärm-

schutz Aufwendungen zur wenigstens teilweisen Aufrechterhaltung des Verkehrs Berücksichtigung.

Vor diesem Hintergrund ist von der „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“ (DEGES) im Rahmen einer Projektstudie eine vergleichende Prüfung und Bewertung möglicher Varianten vorgenommen worden.

3.2 Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahnanlagen

In dieser Variante wird die Bundesstraße nach Osten auf freierendes Bahngelände verlegt und im Norden an die A 252 angeschlossen.



Die Studie und die Planungen der DEGES wurden von der BSU u. a. mit der Deutschen Bahn AG (DB), Hamburg Port Authority (HPA), IBA und igs 2013 abgestimmt:

- Eine Trassenverlegung auf die Westseite des Bahnkorridors ist technisch möglich. Die vorhandenen Brückenbauwerke können weitgehend beibehalten werden.
- Grundvoraussetzung ist die Vorhaltung von ausreichenden Ersatzflächen für Bahnzwecke als Kompensationsmaßnahme (Abstellgleise für Ganzzüge im Hafenvor- und -nachlauf, Lokabstellplätze, Unterwerfungsbauwerk Wilhelmsburg, Verlegung eines Gütergleises).
- Im Norden der Trasse muss am Vogelhüttendeich in Wohn- und Gewerbebebauung eingegriffen werden; der Jaffe-David-Kanal wird jedoch nicht überquert. Die dargestellte Trasse verläuft im Norden auch durch Kleingartenflächen am Ernst-August-Kanal; im Süden befindet sich die Trasse am Rande des igs-Geländes.
- Umfassender Lärmschutz an Straße und Bahn wird erforderlich.
- Verkehrlich wird ein weitgehender Rückbau der heutigen Trasse der B 4/75 möglich.
- Der Anschluss einer Hafenspanne ist im Süden ohne Anbindung an die B 4/75 und somit ohne zusätzliche Verkehrsbelastung für den Stadtteil Wilhelmsburg möglich. Der Abzweig HH-Wilhelmsburg-Süd sieht nur eine Verknüpfung der Hafenspanne in West-Süd-Relation mit der A 253 als Autobahndreieck vor. Es ist keine Anschlussstelle (AS), d. h. kein Übergang zum nachgeordneten Netz bzw. zur verlegten B 4/75 vorgesehen. Die vorhandene AS HH-Wilhelmsburg-Süd bleibt

- für die durchgehende A 253/verlegte B 4/75 in allen Relationen erhalten.
- Als Zu- und Abfahrten dienen die AS HH- Wilhelmsburg-Süd und HH-Rotenhäuser Straße. Die neue AS HH-Rotenhäuser Straße ist mit „Holländischen Rampen“ vorgesehen.

Die Kosten für den Um- und Ausbau der B 4/75 in neuer Trassenlage wurden mit 67,4 Mio. Euro im Rahmen der Projektstudie (Stand: Oktober 2008) geschätzt. Sie berücksichtigen neben dem Neubau der Straße und der Anpassung der Anschlussstellen den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz, Folgemaßnahmen an den Bahnanlagen sowie Entschädigungen für die Inanspruchnahme von Gewerbe- und Privatflächen einschließlich Kleingärten. Kostenrisiken bestehen noch hinsichtlich der Kampfmittelsondierung und der Höhe der Gesamtkosten für Ausgleichsmaßnahmen.

3.3 Weitere untersuchte Varianten

- Bündelung mit A 1 über Kornweide:

Vorteile: Rückbau der B 4/75 möglich, Nutzung städtebaulicher Entwicklungspotenziale.

Nachteile: hohe Baukosten, Eingriff in Bausubstanz Kornweide, in Deutschland einmalig hohe Verkehrsbelastung auf A 1 mit bis zu 200.000 Kfz/d mit erforderlichem Ausbaubedarf von 6 auf 10 Fahrstreifen, negative Effekte für Hafenverkehre.
- Westliche Umfahrung:

Vorteile: Rückbau der B 4/75 möglich, keine zusätzliche Trasse in Wilhelmsburg, Nutzung städtebaulicher Entwicklungspotenziale, zusätzliche Infrastruktur für Hafenverkehre.

Nachteile: Signifikant höhere Baukosten schon bei einer Stadtstraßenlösung (von Hamburg zu finanzieren), ca. 10fache Baukosten bei einer Autobahnlösung, ca. 50 % längere Streckenführung/Fahrzeit nach Osten und in die Innenstadt, zusätzliche Verkehrsbelastung im Hafenstraßennetz, schlechte Erschließung der „Neuen Mitte Wilhelmsburg“, sehr hohe Verkehrsbelastung auf der A 1 (Ausbau auf 8 Fahrstreifen erforderlich), hohe Verkehrsbelastung auf Kornweide und Neuländer Straße, bei Autobahnlösung wird der Verkehrswert erst sehr spät erreicht.

4. Vorzugsvariante: Verlegung der B 4/75 an die Bahnanlagen

Im Ergebnis der Projektstudie lässt sich eindeutig feststellen, dass eine Verlegung der B 4/75 auf freiwerdendes Bahngelände realisierbar und angesichts der damit einhergehenden Vorteile vorzugswürdig ist. Vor dem Hintergrund raumordnerischer, verkehrs- und umweltpolitischer Zielsetzungen ist eine Verlegung der Bundesstraße sinnvoll, da Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit sowie städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten nachhaltig verbessert werden.

Im Rahmen der geplanten städtebaulichen Entwicklungen des Stadtraumes Wilhelmsburg bietet sich mit der Bündelung der Verkehrswege die Chance,

- einen Ersatz für die vorhandene B 4/75 zu realisieren und einen regelgerechten, verkehrssicheren Querschnitt sowie qualifizierten Lärmschutz herzustellen und gleichzeitig aufwändige Brücken- und Sanierungsarbeiten in der alten Trassenlage zu vermeiden,

- ein innovatives und integratives Gemeinschaftsprojekt von Straße und Schiene mit hohen Synergien durch gemeinsamen Lärmschutz und nachhaltige Angebotsplanung auch für wachsenden Schienenverkehr im Hafenzu- und -ablauf zu schaffen,
- völlig neue Voraussetzungen für städtebauliche Entwicklungen in der Mitte Wilhelmsburg mit langfristigen nachhaltigen Tendenzen zu schaffen.

Eine Verlegung der B 4/75 auf weitgehend freiwerdendes Bahngelände erfüllt alle Zielsetzungen; die Kosten stehen in einem günstigen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen. Die mögliche Bündelung mit der Bahn stellt eine ideale Voraussetzung dar, um Lärmemissionen deutlich zu reduzieren und Raum zu schaffen für eine positive städtebauliche Entwicklung. Darüber hinaus gewährleistet ein adäquater Querschnitt ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.

Während des Neubaus der Straße könnten alle drei Nord-Süd-Relationen durchgängig aufrechterhalten und somit massive Verkehrsbehinderungen auf den BAB 1 und 7 vermieden werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat dem Konzept im Dezember 2008 grundsätzlich zugestimmt.

4.1 Entwurfsplanung

Derzeit werden die Haushaltsunterlagen gem. § 24/54 Bundeshaushaltsordnung, der Vorentwurf, erarbeitet, die dem BMVBS zur Erteilung des „Gesehenvermerkes“ vorgelegt werden müssen. Der Gesehenvermerk ist Voraussetzung für die Finanzierung und Ausführung des Vorhabens.

4.2 Bahnmaßnahmen

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße macht den Umbau bestehender Gleisanlagen erforderlich, da die Trasse insbesondere im Bereich der Neuenfelder Straße Raum beansprucht, der heute noch von in Betrieb befindlichen Gleisanlagen genutzt wird. Diese Gleisanlagen werden weiterhin langfristig benötigt und sollen im Zuge der Maßnahmen zur Verbesserung des Seehafenhinterlandverkehrs auch mittelfristig ausgebaut werden:

- Bau eines kreuzungsfreien Unterwerfungsbauwerkes für Verkehre aus Hohe Schaar in Richtung Rothenburgsort
- Ausbau der Verbindung Hohe-Schaar in Richtung Wilhelmsburg auf zwei Gleise

Da hier zwei Projekte denselben bzw. angrenzenden Raum beanspruchen, wurde unter Berücksichtigung der Verlegung der B 4/75 von der DB Netz die heutigen und zukünftigen Anforderungen der DB formuliert.

Bei der Planung der verlegten B 4/75 sind diese betrieblichen Forderungen umzusetzen. In einem engen Abstimmungsprozess Straße/Schiene wurde für beide Verkehrswege eine optimierte Lösung entwickelt. Nach der anschließenden Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen ist vorgesehen, gemeinsam für die B 4/75 und das Gleisprojekt das Planfeststellungsverfahren durchzuführen und Baurecht zu erlangen.

4.3 Lärmschutz

Eine Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße bietet die Möglichkeit, die Lärmbelastungen für alle Wohngebiete in Wilhelmsburg deutlich zu reduzieren und erfüllt so die Anforderungen an den Lärmschutz durch Planung im Sinne des § 50 BImSchG.

Wilhelmsburg ist heute durch die B 4/75 und Bahnanlagen stadträumlich zerschnitten. An vielen Orten schränkt Lärm die Lebensqualität der Bewohner erheblich ein. In Spitzenzeiten erzeugt allein der S-Bahn-Verkehr alle zweieinhalb Minuten Lärmpegel von mehr als 70 dB(A). Güterzüge können diese Pegel sogar noch übertreffen.

Durch eine Verlegung der B 4/75 kann auch dieser Schienenlärm deutlich reduziert werden. Die Verlegung der B 4/75 ist ein Neubau einer Straße im Sinne des § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Die dadurch bedingte Verlegung eines Gütergleises ist eine wesentliche Änderung eines Schienenweges im Sinne des § 41 BImSchG. Sowohl die Verlegung der B 4/75 als auch die Gleisverlegung lösen Lärmvorsorge gemäß § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) aus und führen bei den betroffenen Anliegern zu einem Anspruch auf umfassenden Lärmschutz. Grundsätzlich ist dabei durch aktive Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherzustellen.

Die Immissionen der beiden Verkehrswege werden im Einklang mit der 16. BImSchV je getrennt ermittelt und bewertet. Die Bündelung der Verkehrswege bietet aber die Chance, für beide Verkehrswege ein gemeinsames Lärmschutzkonzept zu erarbeiten, das auch berücksichtigt, wie der Bahnverkehr bis zum Jahr 2025 zunimmt. Im Ergebnis wird die neue B 4/75 vollständig und lückenlos mit Lärmschutzbauwerken versehen, die begrünt und stadtvorgänglich gestaltet werden. Dadurch wird die neue Straße auch optisch weniger wahrgenommen werden als die alte B 4/75. Darüber hinaus werden Lärmschutzwände zwischen den Gleisen sowie an der Ostseite der S-Bahn-Trasse errichtet. Durch die mittlerweile erfolgte Aufnahme Wilhelmsburgs in das Lärmsanierungsprogramm der Bahn können diese Lärmschutzmaßnahmen im nördlichen und südlichen Anschlussbereich sinnvoll ergänzt werden.

Die Bewohner des Stadtteils Wilhelmsburg gewinnen an Lebensqualität, da sich die Lärmsituation deutlich verbessert, eine nachhaltigere Nutzung des igs-Geländes als Parkanlage sichergestellt und neuer Stadtraum gestaltet werden kann.

Bild 4: Lärmbelastung nachts ohne Verlegung der B 4/75

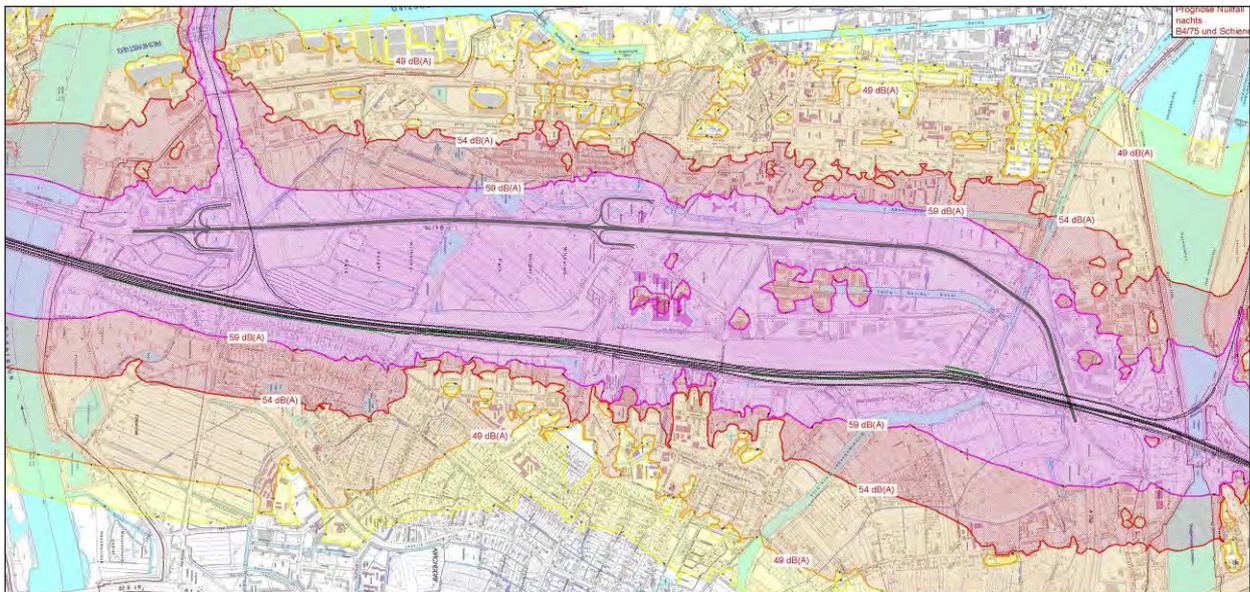
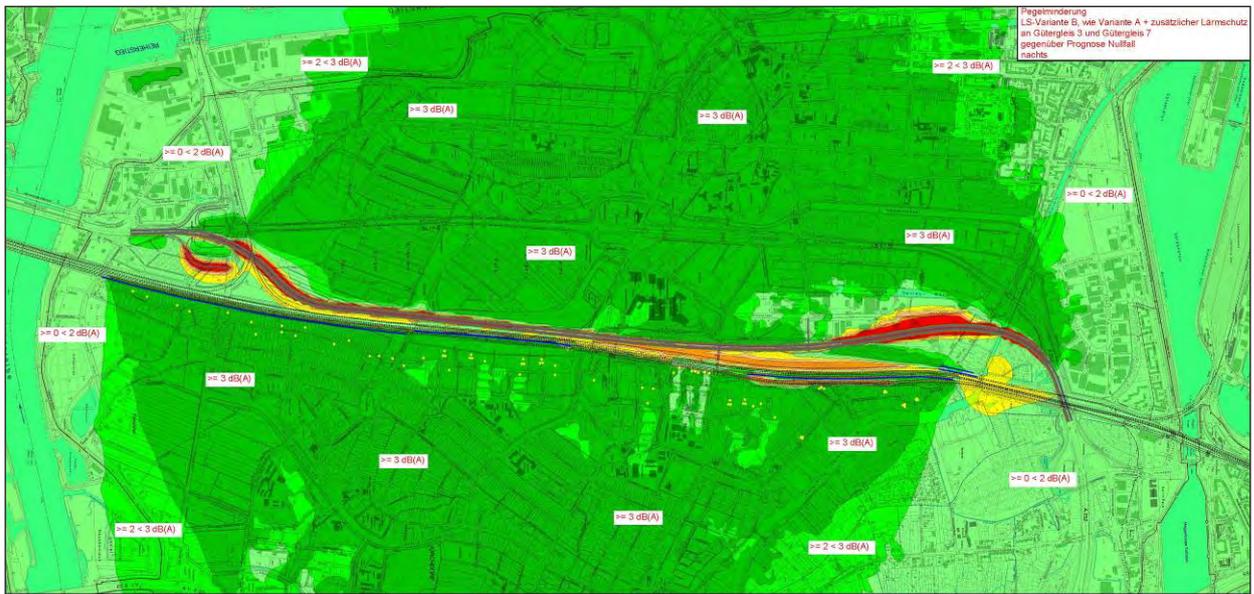


Bild 5: Lärmdifferenzen nachts mit verlegter B 4/75 und Lärmschutzmaßnahmen



Nachdem die Trasse der neuen B 4/75 im Rahmen der Detailbearbeitung in Lage und Höhe festgelegt wurde, wird die lärmschutztechnische Berechnung unter Berücksichtigung aktueller Verkehrsprognosen durchgeführt. Dabei müssen Lärmimmissionswerte an mehr als zehntausend Wohneinheiten in Wilhelmshurg ermittelt werden. Die Berechnungen bilden auch die Grundlage für weitere passive Schutzmaßnahmen, falls solche erforderlich sind.

Alle Maßnahmen werden rechtlich verbindlich festgeschrieben.

4.4 Umweltbelange

Zur weiteren Vervollständigung der Detailbearbeitung wird in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) fortentwickelt. Der Rückbau sowie die Renaturierung der alten B 4/75 gehen hier ebenso ein wie Maßnahmen östlich der Bahnanlagen.

Als Grundlage zur Prüfung der Umweltverträglichkeit der Verlegung der Wilhelmshurger Reichsstraße (B 4/75) wird eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt. Untersuchungsrahmen und die für die Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegenden Unterlagen wurden seitens der zuständigen Behörde mit den Trägern der öffentlichen Belange und den Verbänden abgestimmt.

Im Rahmen der Raumanalyse der UVS werden die Auswirkungen der geplanten Verlegung der Wilhelmshurger Reichsstraße auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG (Menschen, menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter) sowie die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet. Als Bereiche von besonderer Bedeutung werden dabei die Wohn- und Erholungsfunktionen in Wilhelmshurg herausgestellt. Der Wilhelmshurger Park und die Freiraumachse Ernst-August-Kanal bilden die Schwerpunkte für die Erholungsnutzung und haben auf Grund ihrer Biotopausstattung auch für Tiere und Pflanzen und weitere Schutzgüter bedeutende Funktionen. Trotz unvermeidbarer Umweltauswirkungen der geplanten Verlegung (z. B. Flächeninanspruchnahmen, Biototypenver-

luste, Betroffenheit einzelner Arten) kommt es insgesamt zu einer nachhaltigen Verbesserung der Umweltsituation in Wilhelmshurg. Da mit der Verlegung umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen verbunden sind, verringern sich betriebsbedingte Belastungen (Lärm, Schadstoffe und visuelle Reize) für Tiere und Pflanzen und auch bezüglich der Erholungsfunktionen. Zerschneidungswirkungen im Wilhelmshurger Park werden aufgehoben, was sich nicht nur auf die Erholungsnutzung, sondern auch auf andere Schutzgüter positiv auswirken wird.

Neben der UVS werden ein Landschaftspflegerischer Begleitplan sowie ein Artenschutzbeitrag erarbeitet. In dem Landschaftspflegerischen Begleitplan werden die Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes ermittelt und bewertet. Durch die Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind diese Beeinträchtigungen auszugleichen.

Da die verlegte B 4/75 im Wesentlichen auf frei werdenden Bahnanlagen verläuft, werden größtenteils bereits vorbelastete Lebensräume durch die neue B 4/75 in Anspruch genommen. Durch die zu erwartende Entsiegelung der bestehenden B 4/75 wird hier ein Ausgleich geschaffen.

Nördlich der Kornweide wird eine Röhrichtfläche gequert, welche gemäß § 14 Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 ein besonders geschütztes Biotop darstellt und Lebensraum u. a. für den Feldschwirl bietet. Für diesen Eingriff werden durch Wiedervernässung und Extensivierung artenreiche Feuchtgrünlandflächen als Ersatz geschaffen. Die hierfür entstehenden Kosten sind in der bisherigen Kostenschätzung berücksichtigt.

Der LBP und die für die Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegenden Unterlagen sind Bestandteil der Haushaltsunterlagen gemäß § 24/54 Bundeshaushaltsordnung, dem Vorentwurf, der zurzeit aufgestellt und anschließend dem Bund zur Genehmigung vorgelegt wird. Da sich Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur planungsbegleitend ermitteln lassen, können die damit verbundenen Kosten für Grunderwerb, Herrichtung und Unterhaltung noch nicht abschließend benannt werden.

4.5 Grunderwerb

Die geplante Neuordnung von Straßen und Gleisanlagen soll weitestgehend auf dem Gelände der DB realisiert werden. Ein Großteil der Gleisanlagen sowie Gebäude ist zurzeit ungenutzt. Es wurden im Bereich der IGS 2013, südlich der Neuenfelder Straße, bereits die notwendigen Flächen vom Bahnbetriebszweck freigestellt und durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben. In Teilbereichen verlässt die Straßentrasse das Bahngelände und nimmt private Wohn-, Gewerbe- und Erholungsflächen in Anspruch. Die gesamte B 4/75-Trasse hat eine Flächeninanspruchnahme von etwa 20 Hektar (ha). Diese Fläche gliedert sich nach überschlägiger graphischer Ermittlung etwa wie folgt:

- Bahnflächen: ca. 8,3 ha,
- Kleingartenflächen: ca. 1,4 ha,
- private Wohnflächen: ca. 0,8 ha,
- Gewerbeflächen: ca. 0,5 ha,
- Sonstige (z.B. Verkehrsflächen etc.): ca. 9,0 ha.

Die Grunderwerbsverhandlungen zur vertraglichen Sicherung der betroffenen Flächen werden von der von Hamburg im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund beauftragten DEGES mit den Eigentümern und sonstigen Nutzern unter Beachtung des Entschädigungsrechtes durchgeführt. Alle hierfür erforderlichen Bewertungen, Entschädigungswertermittlungen und Wertgutachten werden erstellt. Die Anzahl der betroffenen Kleingärten wird planungsbegleitend spezifiziert.

Gemäß der Mitfinanzierungsvereinbarung vom 7. Oktober 2009 (Anlage 2) wird die vorhandene B 4/75 zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder nach Fertigstellung der verlegten Bundesfernstraße abgestuft bzw. – soweit sie zurückgebaut werden soll – entwidmet und aus der Baulast des Bundes entlassen. Es werden zuvor keine Erhaltungs- oder Rückbaumaßnahmen zu Lasten des Bundes durchgeführt, sofern sie nicht aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht erforderlich sind.

Hamburg erwirbt die Grundstücksflächen der abzustufen- und einzuziehenden Bundesstraße B 4/75 auf Grund eines gesondert abzuschließenden Grundstückskaufvertrages. Hierzu sind Verhandlungen mit dem Bund über die Alttrasse aufzunehmen und die Vorlage eines Nutzungskonzeptes vorzubereiten.

Die mit diesem Grundstücksgeschäft sowie einem künftigen Nutzungskonzept verbundenen Kosten können zurzeit noch nicht benannt werden. Der Grundstückswert ist nach Maßgabe der Richtlinien für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken in der jeweils aktuellsten Fassung zu ermitteln. Hierbei sind sowohl mögliche Bodenbelastungen als auch etwaige Rückbaukosten zu berücksichtigen und in die Kaufpreisbildung einzubeziehen. Über ein zukünftiges Nutzungskonzept wird gesondert zu entscheiden sein.

4.6 Beteiligungsprozess/Verkehrskonzept

Der Beteiligungsprozess „Verkehrsplanung im Hamburger Süden“ ist von Juni bis November 2009 von der BSU durchgeführt worden. Schwerpunktthemen waren die Planungen zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, zur südlichen Hafenspanne sowie Überlegungen für ein Verkehrskonzept im Hamburger Süden.

Die Verkehrssituation südlich der Elbe ist gegenwärtig geprägt von mehreren großen Verkehrsschneisen, die als Barrieren die Elbinseln zerschneiden und durch Lärm und

andere Emissionen die Lebensqualität beeinträchtigen. Die Aufgabe für die Planung der künftigen Verkehrsinfrastruktur im Hamburger Süden wird sein, übergeordnete Interessen – wie die Bereitstellung von leistungsfähigen Verkehrsnetzen – mit den Interessen der Wohnbevölkerung sowie den Anforderungen der Unternehmen auf den Elbinseln in Einklang zu bringen.

Zentrale Aspekte und Forderungen aus dem Prozess sind in einem Meinungsbild zusammengefasst worden und werden im weiteren Verfahren berücksichtigt. Darüber hinaus wird das Meinungsbild in die Erarbeitung des integrierten Gesamtmobilitätskonzepts einfließen, das in diesem Jahr erstellt wird. In die nächsten Planungsschritte sollen die Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen weiterhin in unterschiedlichen Beteiligungsformen eingebunden werden.

4.7 IBA/IGS Kooperation

Mit der Verlegung der B 4/75 und der Bündelung der Verkehrswege von Bahn und Straße bieten sich vor allem Möglichkeiten für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung in der zentralen Nord-Süd-Achse von Wilhelmsburg, die es nachfolgend zu nutzen gilt. Erste Untersuchungen im Rahmen der IBA lassen bei gleichzeitig hohen Freiflächenqualitäten und einer durchgehenden Grünachse bis zum Spreehafen ein städtebauliches Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten in einem Korridor von 150.000 bis 400.000 m² Bruttogeschossfläche erwarten. Für den Bereich südlich der Neuenfelder Straße wird es prioritär um die Weiterentwicklung des auch im gesamtstädtischen Kontext bedeutsamen neuen Volksparks Wilhelmsburg gehen.

Die Entwicklung und Konkretisierung städtebaulicher Konzepte erfordert jedoch einen umfangreichen Planungsprozess auf der Grundlage alternativer Szenarien sowie die sorgfältige Ermittlung und Abwägung aller Belange, die zu gegebener Zeit erfolgen und durch Fortschreibung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms sowie die Aufstellung von Bebauungsplänen planungsrechtlich gesichert werden wird.

Ein wesentliches Projektziel der geplanten Verlegung der Bundesstraße ist die Unterstützung des städtebaulichen Leitprojekts „Hamburgs Sprung über die Elbe“. Dieses Projekt wird durch die starke Bündelung des Verkehrs auf übergeordneten Straßen gefördert. Die Verstärkung von Barrieren in der Stadtstruktur und die Beeinträchtigung von Flächen mit städtebaulichen Entwicklungspotenzialen werden vermieden. Weiterhin wird Raum für ergänzende verkehrsberuhigende Strukturen geschaffen.

Alle städtebaulichen wie verkehrsplanerischen Aktivitäten setzen einen intensiven Kooperationsprozess zwischen allen Beteiligten voraus, um das gesamtstädtische Projekt „Hamburgs Sprung über die Elbe“ und die städtebaulichen Ziele für die Mitte Wilhelmsburg sicherzustellen, den hohen Verkehrswert der Bundesstraße B 4/75 auch zukünftig zu gewährleisten und somit einer nachhaltigen Entwicklung für den Raum Wilhelmsburg auf Basis einer korrespondierenden Gesamtkonzeption in vollem Umfang Rechnung zu tragen. Hierzu finden neben der Öffentlichkeitsbeteiligung (IBA/IGS-Beteiligungsgremium) kontinuierlich Besprechungsrunden und planungsbegleitende Abstimmungen statt, um einen gegenseitigen Austausch von Informationen aller am gesamten Prozess Beteiligten sowie den Planungserfolg für IBA, IGS 2013 und das Bundesfernstraßenprojekt sicherzustellen.

Bild 6: Luftbildvisualisierung der verlegten B 4/75 mit igs-Gelände

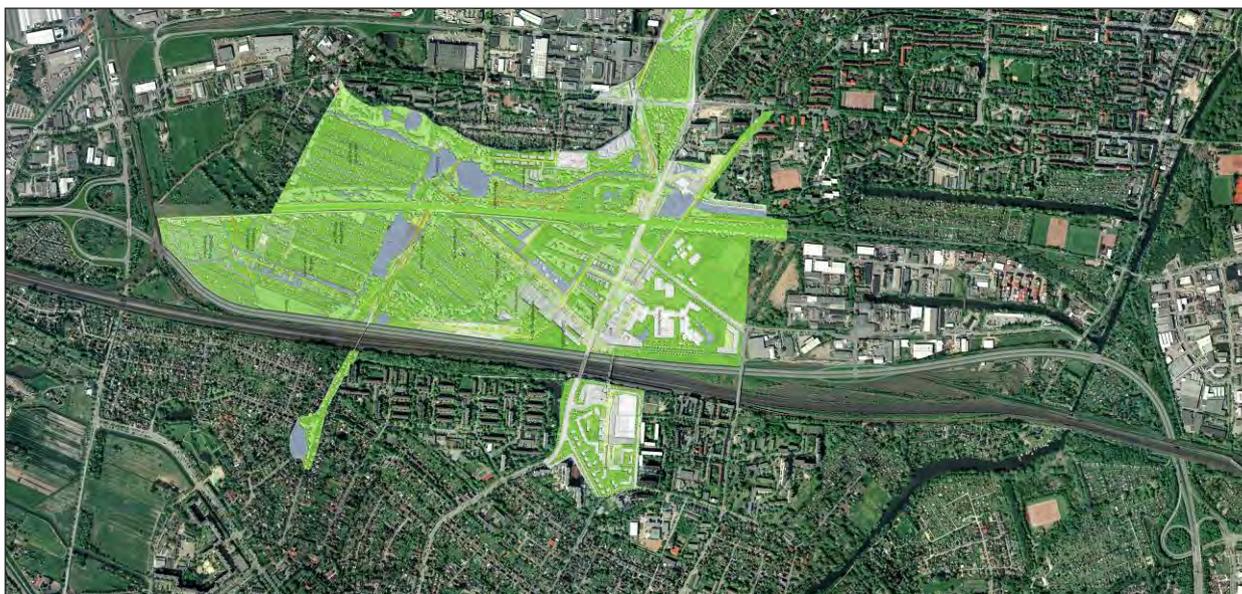


Bild 7: Visualisierung der verlegten B 4/75 mit IBA- Gelände und Perspektive nach 2013



5. Kosten und Finanzierung

5.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme einschließlich Grunderwerb betragen nach derzeitigem Stand der Kostenschätzung 67,4 Mio. Euro zuzüglich Planungskosten von 9,6 Mio. Euro (gesamt 77 Mio. Euro). Davon übernimmt Hamburg einen Anteil von 10,4 Mio. Euro als Festbetrag sowie die Planungskosten. Die Kosten in Höhe von 77 Mio. Euro setzen sich wie folgt zusammen:

- Grunderwerb: 9,1 Mio. Euro
- Untergrund, Unterbau, Entwässerung: . 1,7 Mio. Euro
- Oberbau:20,0 Mio. Euro
- Brücken:18,5 Mio. Euro
- Ausstattung: 9,9 Mio. Euro

- Sonstige besondere Anlagen: 8,2 Mio. Euro
- Planungskosten: 9,6 Mio. Euro

Die Planungskosten sind bereits im Haushalt veranschlagt. Kosten in Höhe von 3,1 Mio. Euro für die im Zusammenhang mit der igs 2013 geplante besondere Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen werden von Hamburg getragen (s. 5.3, Finanzierung aus igs-Haushaltsmitteln). Die darüber hinaus zu erwartenden Kosten sind zum heutigen Planungsstand noch nicht abschließend zu benennen und daher in der Aufstellung der Gesamtkosten bisher nur zum Teil bzw. noch nicht aufgeführt:

- Kosten für Kampfmittelsondierung und -räumung
- Gesamthöhe der Kosten für Erwerb und Renaturierung von naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen

- Gesamthöhe der Kosten für die Verlagerung Kleingärten (bis zu 30.000 Euro je Parzelle)
- Grunderwerb der bisherigen Trasse der B 4/75

Die bisher nicht ermittelten Kosten für Kampfmittelsondierung etc. werden – soweit sie von Hamburg zu tragen sind – aus verfügbaren Mitteln des Epl. 6 finanziert. Der Erwerb der Flächen der alten Trasse wird vom Grundstock für Grunderwerb abgewickelt. Im Übrigen sind die oben genannten, noch nicht vollständig bezifferbaren Kostenpositionen vom Bund zu tragen.

5.2 Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund

Der Bund trägt im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Bundesfernstraßen grundsätzlich die Baukosten. Eine Mitfinanzierung durch ein Bundesland kommt im Bereich der Bundesfernstraßenverwaltung dann in Betracht, wenn das Land durch die jeweilige Maßnahme besondere wirtschaftliche Vorteile hat. Bei frühzeitiger Fertigstellung des Teilstücks entfallen die ansonsten seitens Hamburgs erforderlichen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an der vorhandenen B 4/75 für die städtebaulich gewünschte Nutzung durch die IBA/igs 2013. Im Umfang

dieses erwarteten Vorteils beteiligt sich Hamburg an der Maßnahme.

Eine entsprechende Mitfinanzierungsvereinbarung wurde zwischen dem Bund und der Freien und Hansestadt Hamburg am 7. Oktober 2009 unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Bürgerschaft abgeschlossen (Anlage 2). Mit der Bewilligung der mit dieser Drucksache beantragten Verpflichtungsermächtigung (Petitum 2.) ist die Zustimmung der Bürgerschaft erteilt.

Die Mitfinanzierungsvereinbarung gilt für den Bau der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder entsprechend der als Anlage 1 beigefügten Übersichtskarte.

Der hamburgische Anteil von 10,4 Mio. Euro wird in den ersten drei Haushaltsjahren ab Baubeginn der Maßnahme jeweils zu einem Drittel (3.466.667,00 Euro jährlich) zur Verfügung gestellt.

In der nachstehenden Tabelle sind die erforderlichen Investitionsaufwendungen für die geplante Verlegung der Bundesstraße B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“ zusammengestellt:

	bis 2010	2011	2012	2013	2014 ff.	Σ
FHH ¹⁾	3.800	1.600	1.600	1.200	1.400	9.600
FHH ²⁾			3.466	3.467	3.467	10.400
Bund ²⁾	1.900	7.000	18.000	20.000	10.100	57.000
Gesamt	5.700	8.600	23.066	24.667	14.967	77.000

¹⁾ Planungskosten

²⁾ Finanzierungsanteile Baukosten, Bundesanteil einschließlich Grunderwerb

Die anlaufenden grundstücksbezogenen bauvorbereiteten Maßnahmen in den Haushaltsjahren 2010 und 2011 bis zur Höhe von 8,9 Mio. Euro werden durch den Bund finanziert. Die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum vorzeitigen Grunderwerb für die Verlegung der B 4/75 liegt vor.

Für alle Bundesfernstraßenmaßnahmen sind die von Hamburg im Rahmen der Auftragsverwaltung zu tragenden Planungsmittel beim Titel 6300.799.04 „Honorare, Ingenieur- und sonstige Dienstleistungen für Investitionsprojekte in der Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen“ veranschlagt und in der Finanzplanung für die Folgejahre eingestellt. Die DEGES erbringt hierbei die Planungs- und Projektsteuerungsleistungen. Die Planungskosten entsprechen auf Grund langjähriger Erfahrungswerte rd. 15 % der Baukosten und wurden vom Bundesrechnungshof geprüft und bestätigt.

Der hamburgische Anteil an den Baukosten wird aus dem Titel 6300.881.05 „Kostenanteile zum Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen“ finanziert und im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplans 2011/2012 sowie bei der Fortschreibung der Finanzplanung berücksichtigt.

5.3 Sonstige Kosten

An der Westseite der neuen Trasse der B 4/75 sind Lärmschutzkonstruktionen zum Schutz der igs-Flächen als vor-

gezogene Baumaßnahme vorgesehen. Mit dieser vorgezogenen Baumaßnahme soll der Lärmschutz für die igs 2013 als besonderer Kulturveranstaltung rechtzeitig sichergestellt werden. Die igs 2013 beabsichtigt einen differenzierten Gartenbau mit umfangreichen Bodenaufhöhungen im Bereich der ehemaligen Bahnflächen durchzuführen („Welt der Bewegung“). Die Geländeaufhöhung wird durch Spundwände abgefangen. Der Bund wird die wegen der Bodenmodellierung der igs 2013 induzierten Mehrkosten für Lärmschutzmaßnahmen nicht tragen, sondern nur für den Investitionsbedarf des gesetzlich notwendigen Lärmschutzes aufkommen. Die Freie und Hansestadt Hamburg übernimmt die angesprochenen Mehrkosten, die vor allem aus den Stützwandkombinationen resultieren (Abstützung des Erdkörpers „Welt der Bewegung“/igs und Erhöhung der LS-Wand von 3 auf 4,5 m Höhe abzüglich der Kosten für den gesetzlichen Lärmschutz in Form von 3 m hohen LS-Wänden).

Die Gesamtbaukosten betragen 5,5 Mio. Euro (brutto, ohne Kampfmittelräumung). Sie werden einschließlich des Bundesanteils von Hamburg aus dem Titel 6610.971.01 „Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Realisierung des Leitprojektes ‚Sprung über die Elbe (IBA/igs)‘ vorfinanziert. Nach Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen wird der Bundesanteil von 2,4 Mio. Euro vom Bund erstattet. Der Bundesanteil ist in den oben genannten Gesamtkosten von 77 Mio. Euro enthalten.

5.4 Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit DB Netz AG

Die geplante Verlegung der B 4/75 zwischen den Anschlussstellen HH-Georgswerder und HH-Wilhelmsburg Süd an die Bahntrasse der DB Netz AG hat Anpassungen der Infrastruktur der DB Netz AG zur Folge. Ziel ist es, eine Baufreiheit für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße zu schaffen, soweit es die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes zulassen.

Die Planungsleistungen werden im Interesse der raschen Umsetzung dieses Vorhabens von Hamburg erbracht und von der DB Netz AG fachlich begleitet. Zu diesem Zweck haben die DB Netz AG und Hamburg eine Vereinbarung über eine Planungsbegleitung geschlossen. Der Mittelbedarf für die Planungsleistungen in Höhe von bisher 40.000 Euro (netto) ist von Hamburg zu tragen und beim Titel 6300.799.04 „Honorare, Ingenieur- und sonstige Dienstleistungen für Investitionsprojekte in der Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen“ ausgewiesen.

5.5 Wirtschaftlichkeit

Mit der Erstellung eines regelgerechten und verkehrssicheren Querschnitts in neuer Lage mit qualifiziertem Lärmschutz, unter Vermeidung aufwändiger Brücken- und Sanierungsarbeiten in der alten Trasse, wird ein hoher wirtschaftlicher Nutzen erzielt. Durch die Verlegung der B 4/75 entstehen im Vergleich zum „Ausbau im Bestand“ erhebliche Vorteile für die Freie und Hansestadt Hamburg wie

- die Schaffung städtebaulicher Entwicklungspotenziale für die zentralen Stadt- und Volksparkbereiche,
- die nachhaltige Sicherstellung des igs-Geländes als Parkgelände sowie
- die flächenhafte Verbesserung der Lärmsituation im gesamten Korridor und damit eine Steigerung der Wohn- und Lebenssituation,

die sich monetär nicht bewerten lassen.

5.6 Auswirkungen auf die Vermögenslage

Bei der „Wilhelmsburger Reichsstraße“ (B 4/75) handelt es sich um eine Bundesfernstraße, die durch die Freie und Hansestadt Hamburg im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund hergestellt wird. Eigentümer des dadurch entstehenden Wirtschaftsgutes ist der Bund. Eine Aktivierung der von der Freien und Hansestadt Hamburg zu erbringenden Leistungen ist ausgeschlossen, da bei der Freien und Hansestadt Hamburg kein bilanzierungsfähiges Wirtschaftsgut entsteht.

Die Kostenbeteiligung im Rahmen der Mitfinanzierungsvereinbarung in Höhe von 10,4 Mio. Euro wird in drei Jahresraten gezahlt und stellt in den Jahren 2012 bis 2014 jährlichen Aufwand in Höhe von 3.466.667 Euro dar, der über die Ergebnisrechnung das Eigenkapital der Freien und Hansestadt Hamburg mindert.

Aus den gleichen Gründen stellen die im Rahmen der Auftragsverwaltung zu erbringenden Planungsleistungen in Höhe von 9,6 Mio. Euro Aufwand in den Jahren 2010 bis 2014 dar, der im Jahr der Entstehung über die Ergebnisrechnung das Eigenkapital der Freien und Hansestadt Hamburg mindert.

Die vom Bund erstatteten Planungskosten in Höhe von 3 % der Baukosten im Rahmen der UA III-Mittel werden baubegleitend ausbezahlt und stellen Erträge dar, welche über die Ergebnisrechnung, im Jahr ihrer Entstehung, das Eigenkapital der Freien und Hansestadt Hamburg erhöhen.

6. Rechtsverfahren Bahn/Straße

Bei der Verlegung der B 4/75 zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder sollen auch Flächen in Anspruch genommen werden, die einer eisenbahnrechtlichen Zweckbindung unterliegen.

Rechtlich notwendig sind daher Entscheidungen über die Änderung der Eisenbahnbetriebsanlagen sowie Verlegung Landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen (§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz, AEG), über die Freistellung der notwendigen Flächen von Bahnbetriebszwecken (§ 23 AEG) und über die Verlegung der Bundesfernstraße (§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz, FStrG).

Zwischen Hamburg, dem BMVBS und dem Eisenbahn-Bundesamt wird erörtert, in welcher Abfolge und durch welche Behörden diese Entscheidungen getroffen werden müssen oder können. Ziel ist es, die notwendigen Entscheidungen zügig, in wenigen Verfahren durch möglichst wenige Behörden zu treffen, auch um eine transparente Öffentlichkeitsdarstellung der Verfahren zu erreichen. Vorstellbar ist ein „gemeinsames Planfeststellungsverfahren“ nach § 78 VwVfG, in dem zumindest über die Änderung der Straßen- und Bahnanlagen sowie über ein gemeinsames Lärmschutzkonzept durch die BSU entschieden würde.

7. Zeitplan

- Aufstellung der RE-Entwürfe Straße und Schiene (in 2010),
- Gesehenvermerk des BMVBS (anschließend),
- Einleitung der Planfeststellung noch in 2010,
- Rechtsverfahren mit Planfeststellungsbeschluss noch in 2011,
- Baubeginn ab Anfang 2012,
- Inbetriebnahme Anfang 2013.

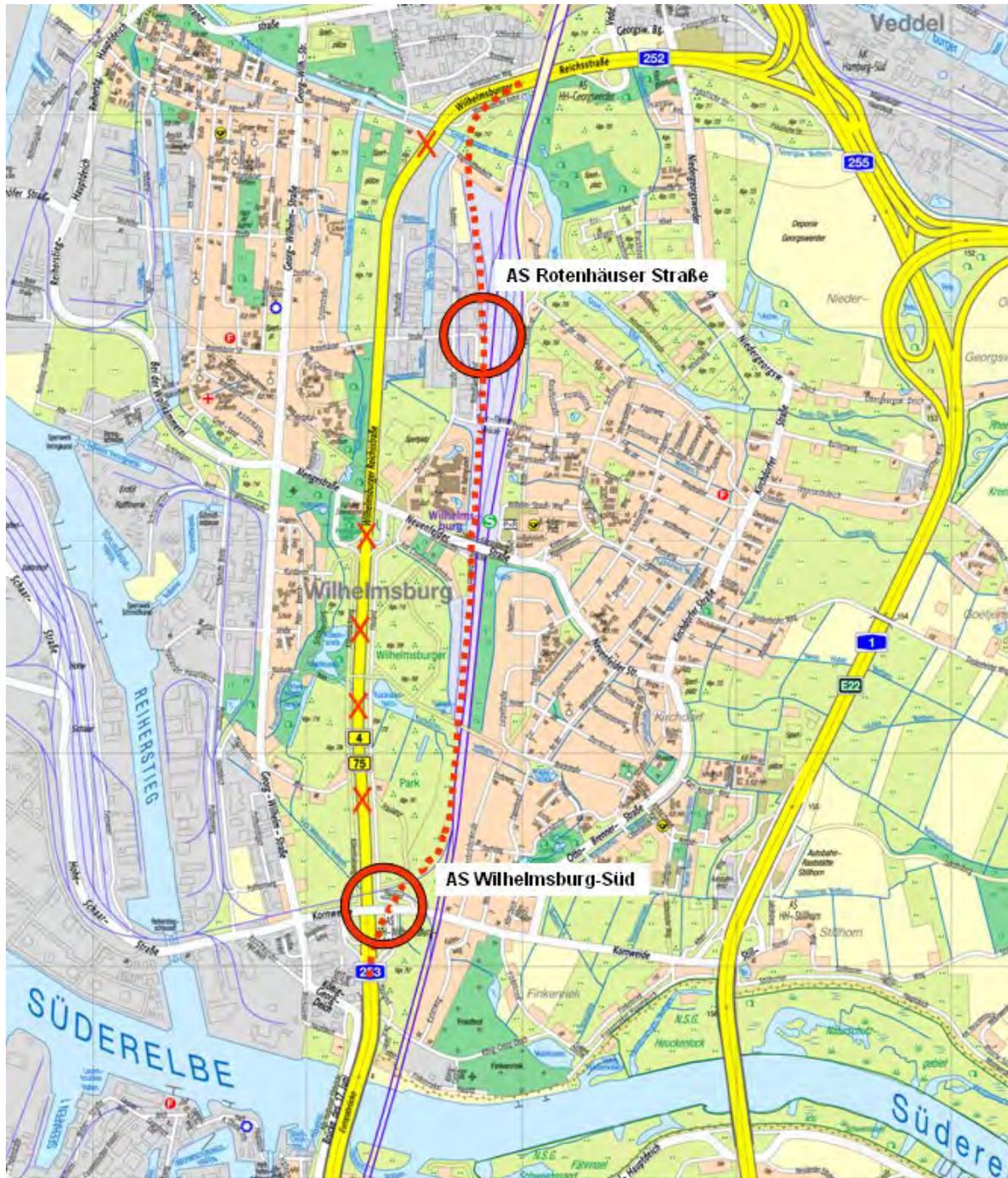
Dieser Zeitplan bietet angesichts der fachlichen und rechtlichen Komplexität des Vorhabens wenig Spielraum. Sollten sich Zeitverzögerungen ergeben, die eine rechtzeitige Fertigstellung nicht ermöglichen, sind Alternativlösungen zu entwickeln. Nähere Einzelheiten zu möglichen Szenarien werden planungsbegleitend erarbeitet.

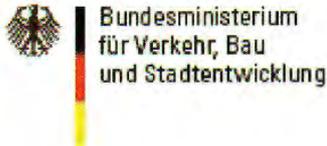
8. Petikum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. von dem in der vorgelegten Mitteilung dargestellten Sachstand zur geplanten Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“ Kenntnis nehmen und dem Finanzierungskonzept zustimmen,
2. die im anliegenden Zahlenprotokoll (Anlage 3) dargestellten Änderungen des Haushaltsplans 2010 beschließen.

Übersicht: Verlegte B 4/75 (Wilhelmsburger Reichstraße auf Bahngelände)
mit Darstellung der Anschlussstellen





Die

Bundesrepublik Deutschland

vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

- nachfolgend „**Bund**“ genannt -

und die

Freie und Hansestadt Hamburg

vertreten durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

- nachfolgend „**Hamburg**“ genannt -

schließen folgende

Vereinbarung über die Finanzierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) zwischen den Anschlussstellen Hamburg-Wilhelmsburg-Süd und Hamburg-Georgswerder

Ausfertigung 2 von 2

Vereinbarung über die Finanzierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder**Präambel**

- (1) Die Verlegung der B 4/75 Wilhelmsburger Reichsstraße bezweckt eine Bündelung von Fernverkehrswegen, die Entlastung des Stadtteils Wilhelmsburg und die städtebauliche Entwicklung Wilhelmsburgs. Sie ermöglicht eine stadtverträgliche Erneuerung der Bundesfernstraße gemäß den geltenden verkehrlichen Standards. Dies ist u. a. dadurch möglich, dass die DB AG auf Teile der zu Bahnzwecken gewidmeten Bahnflächen nunmehr verzichten kann.
- (2) Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist ein Abschnitt der Bundesstraße B 4/75 in der Baulast des Bundes und verbindet die südlich gelegene Bundesautobahn A 253 ab der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd mit der nördlich gelegenen Bundesautobahn A 252 an der Anschlussstelle HH-Georgswerder.
- (3) Die Wilhelmsburger Reichsstraße entspricht in Aufbau und Querschnitt nicht mehr den geltenden Straßenbaustandards. Sie hat bei vier Fahrstreifen nur einen Querschnitt von ca. 16 m, von denen ca. 13 m von den Fahrstreifen in Anspruch genommen werden. Sie unterschreitet damit den Mindestquerschnitt RQ 20 für hochbelastete Bundesstraßen, der einen Verkehr von bis zu 30.000 Kfz/d mit maximal 15 % Lkw-Anteil aufnehmen kann. Der schlechte Zustand der Fahrbahn und der Bauwerke erfordert eine grundhafte Erneuerung. Darüber hinaus ist eine Verbreiterung erforderlich. Die Gesamtkosten für einen verkehrsgerechten Ausbau der vorhandenen Wilhelmsburger Reichsstraße in der jetzigen Lage wurden mit 57 Mio. € ermittelt. Die Verlegung erspart dem Bund insofern weitere Ausgaben für die verkehrlich unzureichende vorhandene Trasse und ermöglicht die Herstellung eines verkehrsgerechten neuen Querschnittes, der in der vorhandenen Trasse nur unter erheblichen verkehrlichen Schwierigkeiten zu realisieren wäre.
- (4) Die B 4/75 bewirkt eine deutliche, städtebaulich unerwünschte Zerschneidung des Stadtteils Wilhelmsburg.
- (5) Hamburg verfolgt mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept „Sprung über die Elbe“ und der Entwicklung von Flächen beidseits der Wilhelmsburger Reichsstraße für die „Internationale Bauausstellung“ und die „Internationale Gartenschau“ im Jahr 2013 (IBA/IGS) im „Wilhelmsburger Park“ eine Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse für die Bewohner des Stadtteils Wilhelmsburg. Mit der Bündelung der Hauptverkehrswege entlang des wenige hundert Meter östlich von der Fernstraße liegenden Schienenstrangs kann die vorhandene Bundesstraße abgestuft, entwidmet und ganz oder teilweise zurückgebaut werden, um die Flächen für städtische Zwecke verwenden zu können.
- (6) Die Verlegung bewirkt Verbesserungen im Hinblick auf
 - die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch einen bedarfsgerechten breiteren Querschnitt,
 - die städtebaulichen Wirkungen durch Aufhebung der Zerschneidung und Bündelung der Verkehrswege,
 - die Immissionsbelastungen an der Wilhelmsburger Reichsstraße durch Verlegung der Straße und allgemein durch Lärmschutzmaßnahmen an der Straße und dem Schienenweg an der neuen Trasse,
 - den Flächenverbrauch durch Nutzung freigestellter Bahnanlagen,

Vereinbarung über die Finanzierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder

- ersparte Instandsetzungskosten des Bundes für eine Fernstraße mit unzureichendem Querschnitt,
 - die Nutzbarkeit der Flächen der IBA/IGS im Jahr 2013 und danach.
- (7) Aus den vorgenannten Gründen hat der Bund dem Wunsch Hamburgs zugestimmt, mit der Planung für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und ihren bedarfsgerechten Ausbau zu beginnen.
- (8) Der Bund und Hamburg sind überein gekommen, anstatt einer erforderlichen Grunderneuerung die Wilhelmsburger Reichsstraße mit einer Kostenbeteiligung Hamburgs zu verlegen. Der verkehrsgerechte Ausbau einschließlich Lärmschutz gemäß den gesetzlichen Anforderungen erfolgt in der neuen Trasse.

Vor diesem Hintergrund wird Folgendes vereinbart:**§ 1 Projektumfang**

Die Finanzierungsvereinbarung gilt für den Bau der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder von Bau-km 0+0,000 bis 4+763,390 entsprechend der als Anlage beigefügten Übersichtskarte, im Folgenden „Teilstück“ genannt. Die Bau- und Grunderwerbskosten für das Teilstück werden mit insgesamt 67,4 Millionen Euro veranschlagt.

§ 2 Finanzierung

- (1) Hamburg erklärt sich bereit, einen Beitrag zu den Gesamtkosten für das Teilstück in Höhe von 10,4 Millionen Euro an den Bund als Festbetrag zu leisten.
- (2) Durch die Beteiligung Hamburgs an den Kosten und die dadurch erreichte frühzeitige Fertigstellung des Teilstücks entfallen die ansonsten seitens Hamburgs erforderlichen Aufwendungen in Höhe von ca. 10,4 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen an der vorhandenen B 4/75 für die städtebaulich gewünschte Nutzung IBA/IGS.
- (3) Die Berechnung der Höhe der pauschalen Abgeltung von Zweckausgaben für die Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht durch den Bund gemäß § 6 Abs. 3 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und Bundesstraßen des Fernverkehrs richtet sich nach dem Anteil des Bundes an den Gesamtkosten.

§ 3 Finanzierungsplan und Zahlungsweise

- (1) Die Zahlungen der Anteile Hamburgs erfolgen in den ersten drei Haushaltsjahren ab Baubeginn der Maßnahme und werden der Straßenbauverwaltung zur Bewirtschaftung für die o. g. Baumaßnahme jeweils zu einem Drittel (3.466.667,- Euro jährlich) zur Verfügung gestellt.
- (2) Der Zeitpunkt des Baubeginns ist abhängig vom Vorliegen eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses.

**Vereinbarung über die Finanzierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße
(B 4/75) zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder**

§ 4 Einziehung, Abstufung, Grunderwerb

- (1) Die vorhandene B 4/75 wird zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder von Hamburg nach Fertigstellung der verlegten Bundesfernstraße abgestuft bzw. soweit sie zurückgebaut werden soll, entwidmet und aus der Baulast des Bundes entlassen. Es werden zuvor keine Erhaltungs- oder Rückbaumaßnahmen zu Lasten des Bundes durchgeführt, sofern sie nicht aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht erforderlich sind.
- (2) Hamburg erwirbt die Grundstücksflächen der abzustufenden bzw. einzuziehenden Bundesstraße B 4/75 aufgrund eines gesondert abzuschließenden Grundstückskaufvertrages nach Maßgabe der Richtlinien für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken vom 1.3.2006 (Wertermittlungsrichtlinien 2006).

§ 5 Vorbehalt

Die Vereinbarung steht unter dem Vorbehalt, dass die für das Teilstück erforderlichen Grundstücke zur Verfügung stehen, dass die benötigten Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen auf Seiten des Bundes zur Verfügung stehen und dass die Bürgerschaft den finanziellen Verpflichtungen Hamburgs zustimmt.

Hamburg, 7.10.2009



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Lilke Daldrup

Angelika Köpcke

- Ansatzänderungen -

1 Zweckbestimmung (zum Teil gekürzt)	2 Titel / Finanzposition	3 Finanzstelle (Top Fisteil)	4 Sonder- kennzeichen	2010 Beträge in Tsd. Euro										13 Bemerkungen
				5 Neuer Ansatz 2010	6 Bisheriger Ansatz 2010	7 Sp. 5 - Sp. 6 mehr (K. Vorz.) weniger (-)	8 Neue Grundbew. 2010	9 Bisherige Grundbew. 2010	10 Sp. 8 - Sp. 9 mehr (K. Vorz.) weniger (-)	11 Neue VE 2010	12 Bisherige VE 2010	13 Sp. 11 - Sp. 12 mehr (K. Vorz.) weniger (-)		
Einzelplan 6 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt														
Ausgaben														
Kapitel 6300 Verkehr und Straßenwesen														
	05 0 6300 881 05	60 0 00000		2.287	2.287	0	0	0	0	0	13.400	3.000	10.400	
Kostenanteile zum Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen														
Übertragbar														
Deckungsfähig im Einzeiplandeckungskreis EDK-060-20														
Gesamtausgaben				2.287	2.287	0	0	0	0	0	13.400 VE	3.000 VE	10.400 VE	
Gesamt-VE														

Ergänzung / Berichtigung

Betr.: Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 31.08.2010,
betreffend

Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“

1. Bericht an die Bürgerschaft über den Sachstand zur geplanten Verlegung der B 4/75 und Antrag auf Zustimmung zum Finanzierungskonzept sowie der Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund vom 7. Oktober 2009
2. Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 24. Juni 2009 „Den Sprung über die Elbe gestalten: Wilhelmsburg vor zusätzlichem Verkehr und Lärm schützen“ – Drucksache 19/3384
3. Nachforderung einer Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsplan 2009/2010 für das Haushaltsjahr 2010 beim Titel 6300.881.05 „Kostenanteile zum Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen“ von 10,4 Mio. Euro

(Drucksache 19/7116)

Es hat sich ein neuer Sachstand ergeben, der aus zwei Gründen die nachfolgende Ergänzung (A.) und Berichtigung (B.) der Mitteilung erfordert:

1. Der Bund hat sich bereit erklärt, deutlich weitergehende umfassende Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen als in der Drucksache 19/7116 dargestellt. Dadurch erhöhen sich auch die von Hamburg zu tragenden Planungskosten von bisher 9,6 Mio. Euro um 10,3 Mio. Euro auf 19,9 Mio. Euro, die nach wie vor aus vorhandenen Mitteln gedeckt werden können.
2. Durch den Zeitablauf wird die in der Drs. 19/7116 beim Titel 6300.881.05 „Kostenanteile zum Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen“ für das Haushaltsjahr 2010 nachgeforderte Verpflichtungsermächtigung von 10,4 Mio. Euro nunmehr im Haushaltsjahr 2011 benötigt.

A. Die Mitteilung wird durch folgende Ausführungen ergänzt:

Bereitschaft des Bundes zu weitergehenden umfassenden Lärmschutzmaßnahmen bei der Verlegung der B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße)

1. Bisheriger Sachstand

Mit der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Drucksache 19/7116 vom 31. August 2010 hat der Senat über den Sachstand zur geplanten Verlegung der B 4/75 berichtet und beantragt, dem Finanzierungskonzept sowie der Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund vom 7. Oktober 2009 zuzustimmen. Wesentlicher finanzieller Bestandteil der Mitteilung an die Bürgerschaft war, dass Hamburg sich an den investiven Baukosten der Baumaßnahme des Bundes mit einem Gesamtvolumen von 67,4 Mio. Euro mit einem Festpreis von 10,4 Mio. Euro beteiligt. Die als Auftragsverwaltung von Hamburg stets zu tragenden Planungskosten wurden dabei in Höhe von 9,6 Mio. Euro, die in den Jahren bis 2014 ff. bereitzustellen sind, ermittelt.

2. Neuer Sachstand

Im Rahmen der Detailbearbeitung des Projektes und ergänzender Verhandlungen des Bundes mit der Deutschen Bahn AG hat sich der Bund entschlossen, die bisher geplanten Lärmschutzmaßnahmen erheblich aufzuwerten und zusätzliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu leisten und darüber hinaus den vollständigen Grunderwerb in die Mittelbereitstellung mit einzubeziehen. Der RE-Vorentwurf für die Baumaßnahme weist nunmehr investive Gesamtkosten von 136,3 Mio. Euro aus. Nach Gesprächen Hamburgs mit dem Bund bleibt es für Hamburg bei der im Rahmen der Mitfinanzierung vom 7. Oktober 2009 vereinbarten Beteiligung an den investiven Baukosten bei einem Festpreis von 10,4 Mio. Euro.

Die Kostenveränderungen ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Nr.	Kostengruppen	Projektstudie (DEGES, Oktober 2008)	RE-Vorentwurf Kosten AKS Gesamt, 19.10.2010
1	Grunderwerb (und Entschädigungen)	9,1 Mio. €	17,1 Mio. €
2	Oberbau (Rückbau/Neubau Straßen)	20,0 Mio. €	20,7 Mio. €
3	Untergrund, Unterbau, Entwässerung und sonstige besondere Anlagen (Bahnfolgemassnahmen inkl. Rückbau)	9,9 Mio. €	25,1 Mio. €
4	Brücken (Neubau Bauwerke)	18,5 Mio. €	34,8 Mio. €
5	Ausstattung (Lärmschutz)	9,9 Mio. €	35,8 Mio. €
6	Sonstige	0 €	2,7 Mio. €
	Gesamtsummen (brutto):	67,4 Mio. €	136,3 Mio. €

Quelle: DEGES (Oktober 2010)

Veränderungen ergeben sich allerdings hinsichtlich der von Hamburg als Auftragsverwaltung des Bundes zu tragenden Planungskosten, da sich die Höhe der Planungskosten an der Höhe der ermittelten Baukosten orientiert. Bisher waren Planungskosten in Höhe von 9,6 Mio. Euro vorgesehen. Nach Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund belaufen sich die Planungskosten neu auf 19,9 Mio. Euro. Derzeit prüft der Bund mögliche Kostenteilungen zwischen den Fachressorts Straßenbau und Eisenbahnen, die zu einer weiteren Reduzierung der von Hamburg zu tragenden Planungskosten führen könnten.

Für alle Bundesfernstraßenmaßnahmen sind die von Hamburg zu tragenden Planungsmittel beim Titel 6300.799.04 „Honorare, Ingenieur- und sonstige Dienstleistungen für Investitionsprojekte in der Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen“ veranschlagt und in der Finanzplanung auch für vorlaufende Planungskosten eingestellt.

Die sich aus dem gestiegenen Projektumfang ergebenden höheren Planungskosten können aufgrund von Planungsverzögerungen im Rahmen des betreffenden Haushaltstitels durch Umschichtung gedeckt werden. Insbesondere bei den Projekten A 26, Hafenuferspange und Ausbau A 7 südlich des Elbtunnels ergeben sich bei den Bundesmaßnahmen zeitliche Veränderungen, die im Rahmen des Titels 6300.799.04 zur Abdeckung der Mehraufwendungen bei der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße herangezogen werden können.

3. Zeitplan

Der RE-Entwurf liegt seit November 2010 beim BMVBS zur Einholung des Gesehenvermerkes vor. Der Bund hat die Erteilung des Gesehenvermerkes für Ende Januar 2011 in Aussicht gestellt. Es ist vorgesehen, das Planfeststellungsverfahren Anfang Februar 2011 einzuleiten. Auf der Basis von Plangenehmigungen des Eisenbahnbundesamtes (EBA) sollen erste (zum Teil vorbereitende) Baumaßnahmen im Schienenbereich ab 2011 durchgeführt werden. Zudem wurden bereits Grunderwerbs-/ Entschädigungsvereinbarungen getroffen.

Je nach Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ist eine (Teil-) Inbetriebnahme bis zur Eröffnung der IGS in 2013 möglich. Anderenfalls werden rechtzeitig provisorische Zwischenlösungen ermöglicht.

4. Zusammenfassung

Mit der Bereitschaft des Bundes auch noch weitergehende umfassende Lärmschutzmaßnahmen insbesondere im Schienenbereich zu finanzieren, kann ein modellhaftes Verkehrsprojekt kurzfristig eingeleitet werden, das durch die noch engere Bündelung von Straße und Schiene eine umfassende Verbesserung des Lärmschutzes in dem gesamten Korridor erreicht.

Die Bürgerschaft wird gebeten, vom fortgeschriebenen Stand der Maßnahmenplanung und der finanziellen Auswirkungen auf Hamburg Kenntnis zu nehmen.

B. In der Mitteilung sind folgende Änderungen vorzunehmen:

a. Das Rubrum der Mitteilung ist durch folgende Fassung zu ersetzen:

Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“

1. Bericht an die Bürgerschaft über den Sachstand zur geplanten Verlegung der B 4/75 und Antrag auf Zustimmung zum Finanzierungskonzept sowie der Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Bund vom 7. Oktober 2009
2. Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 24. Juni 2009 „Den Sprung über die Elbe gestalten: Wilhelmsburg vor zusätzlichem Verkehr und Lärm schützen“ – Drucksache 19/3384
3. Nachforderung einer Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsplan 2011/2012 für das Haushaltsjahr 2011 beim Titel 6300.881.05 „Kostenanteile zum Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen“ von 3,468 Mio. Euro

b. Durch den Zeitablauf wird die ursprünglich im Haushaltsjahr 2010 vorgesehene erhöhte Verpflichtungsermächtigung nunmehr im Haushaltsjahr 2011 benötigt. Daher lautet das Petitum zu 2. und 3. (neu; Seite 11) wie folgt:

„Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

2. die im anliegenden Zahlenprotokoll (Anlage 3) dargestellten Änderungen ihren Beratungen des Haushaltsplan-Entwurfs 2011/2012 zu Grunde legen,“
3. den Senat ermächtigen, im Rahmen der Vorläufigen Haushaltsführung die im ergänzten Haushaltsplan-Entwurf 2011/2012 für die Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“ (Titel 6300.881.05) im Haushaltsjahr 2011 veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 10,4 Mio. Euro in Anspruch zu nehmen

c. Die Anlage 3 (Zahlenprotokoll) ist durch die an den Haushaltsplan-Entwurf 2011/2012 angepasste Fassung zu ersetzen.

- Ansatzänderungen -

				2011								
Zweckbestimmung (zum Teil gekürzt)	Titel / Finanzposition	Finanzstelle (Top Fistel)	Sonder- kennzeichen	Neuer Ansatz	Bisheriger Ansatz	Sp. 4 - Sp. 5 mehr (k.Vorz.) weniger (-)	Neue Grundbew.	Bisherige Grundbew.	Sp. 7 - Sp. 8 mehr (k.Vorz.) weniger (-)	Neue VE	Bisherige VE	Sp.10 - Sp.11 mehr (k.Vorz.) weniger (-)
				2011	2011		2011	2011		2011	2011	
				Beträge in Tsd. Euro								
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10	11	12
Einzelplan 6 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt												
Ausgaben												
Kapitel 6300 Verkehr und Straßenwesen												
Kostenanteile zum Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen	06.0.6300.881.05	60.0.00000		2.294	2.294	0	0	0	0	10.400	6.932	3.468
übertragbar												
Deckungsfähig im Einzeldeckungskreis EDK-060-20												
Gesamtausgaben				2.294	2.294	0	0	0	0			
Gesamt-VE										10.400 VE	6.932 VE	3.468 VE

- Ansatzänderungen -

Zweckbestimmung (zum Teil gekürzt)	2012									Bemerkungen
	Neuer Ansatz	Bisheriger Ansatz	Sp.13 - Sp.14 mehr (k.Vorz.) weniger (-)	Neue Grundbew.	Bisherige Grundbew.	Sp.16 - Sp.17 mehr (k.Vorz.) weniger (-)	Neue VE	Bisherige VE	Sp.19- Sp.20 mehr (k.Vorz.) weniger (-)	
	2012	2012		2012	2012		2012	2012		
Beträge in Tsd.EUR										
1	13	14	15	16	17	18	19	20	21	40
Einzelplan 6 Behörde für Stadtentwicklung u										
Ausgaben										
Kapitel 6300 Verkehr und Straßenwesen										
Kostenanteile zum Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen										
übertragbar										
Deckungsfähig im Einzeldeckungskreis EDK-060-20										
	3.466	3.466	0	0	0	0	0	6.932	-6.932	
Gesamtausgaben	3.466	3.466	0	0	0	0				
Gesamt-VE							0 VE	6.932 VE	-6.932 VE	