

Große Anfrage Fraktion DIE LINKE

**Durchstich zwischen Hafenstraße und Nordstraße – Auswirkungen auf das Waller „Heimatviertel“ und auf die Verkehrssituation in der Überseestadt und in der Hafенrandstraße**

Der Entwurf zum „Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt“ (IVK) sieht vor, einen Durchstich zwischen Hafenstraße und Nordstraße zu bauen, um den Verkehr aus der Überseestadt zu- und abzuleiten. Der geplante Durchstich läge direkt neben dem „Heimatviertel“, einem Quartier mit einer bedeutsamen Bremer Tradition und einer gewachsenen sozialen Struktur, das dadurch erheblich belastet würde. Ob die geplante Maßnahme S8 „Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße“ das Ziel einer Entlastung der Verkehrssituation in der Überseestadt überhaupt erreichen kann, ist dabei fraglich. Ebenso ist zu erwarten, dass für den bereits überlasteten Verkehrszug der Hafенrandstraße zusätzliche Verkehre und Verzögerungen entstehen.

Das Heimatviertel ist eine Waller Enklave in der Überseestadt: Es gehört zum Stadtteil Walle, liegt aber südlich der Nordstraße und damit geographisch im Areal der Überseestadt. Im Heimatviertel wohnten früher vor allem Hafенarbeiter. Es ist durch eine typische Bebauung mit zweistöckigen, relativ kleinen Häusern in geschlossenen Straßenzügen gekennzeichnet und weist eine hohe städtebauliche Qualität und einen starken sozialen Zusammenhang auf. Damit unterscheidet es sich deutlich von der derzeitigen Situation in den angrenzenden Bereichen der Überseestadt.

Das geplante Bauvorhaben würde zur Errichtung einer hohen Lärmschutzwand führen, durch die das Heimatviertel abgeschirmt und nach Osten abgeschnitten würde. Die Abgasbelastung würde erheblich zunehmen. Die bereits prekäre verkehrliche Situation auf der Nordstraße, die bereits jetzt zu häufigen Staus und zu einer technischen Überlastung des Straßenzugs „Hafенrandstraße“ führt, würde massiv verschärft.

Die Auswirkungen auf die Hafенrandstraße, für die eine 30-km-Begrenzung aus Gründen des Straßendeckenzustands vor kurzem zumindest vorläufig abgewendet wurde, sind im IVK nicht geprüft.

Der zuständige Fachausschuss des Waller Beirats lehnt den geplanten Durchstich ab: „Wir sind dafür, dass es für die LKW-Verkehre weiterhin nur zwei Ein- und Ausfahrten gibt! Für den südlichen Teil der Überseestadt soll es das Hansator sein und für den nördlichen Teil die Emdер Straße. Beide Einfahrten haben sich bewährt, weil sie gut ausgebaut sind. Wir sagen deshalb NEIN zum Ausbau eines neuen Knotenpunktes an der Hafенstraße.“

Die Bürgerinitiative Heimatviertel hat nachgewiesen, dass die Verkehrsprognosen im IVK fehlerhaft sind, und wendet sich gegen ein Szenario, in dem das Heimatviertel zu einer „bewohnten Verkehrsinsel“ gemacht wird.

Wir fragen den Senat:

1. In welchem Umfang werden durch den geplanten Durchstich Verkehre von der Konsul-Smidt-Straße auf die Hafenstraße und die Nordstraße verlagert?
2. Mit welchen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen wäre dadurch für die Bewohner\*innen des Heimatviertels zu rechnen?
3. Wie würden sich die zusätzlichen Verkehre auf der Nordstraße und die mit dem Durchstich verbundene zusätzliche Ampelkreuzung auf den Verkehrsfluss und die Stauhäufigkeit auf der Nordstraße auswirken?
4. Wie würden sich die zusätzlichen Verkehre auf der Nordstraße und die mit dem Durchstich verbundene zusätzliche Ampelkreuzung
  - a) auf den Straßenzustand der Hafenrandstraße
  - b) auf die Fahrzeiten zu den Gewerbegebieten entlang der Hafenrandstraßeauswirken?
5. Gibt es eine Stellungnahme des Amts für Straßen und Verkehr zum geplanten Durchstich und zu seinen Folgen für die Hafenrandstraße?
6. Welche Stellungnahmen aus der gewerblichen Wirtschaft gibt es bislang zum geplanten Durchstich und seinen Folgen?
7. Wie wurde die Leistungsfähigkeit des vorgeschlagenen Knotenpunkts Hafenstr/Nordstr (Maßnahme S8) beurteilt?
8. Wie bewertet der Senat den Widerspruch zu bisherigen Planungen und Beschlüssen, wonach die Hafenstraße ursprünglich gar keine Durchgangsverkehre mehr aufnehmen sollte?
9. Wie bewertet der Senat die von den Bewohner\*innen als unzumutbar bezeichnete Verschlechterung der Wohnsituation im Heimatviertel (Charakter einer „bewohnten Verkehrsinsel“, Zitat BI), ausgerechnet des Viertels, das im erweiterten Komplex Überseestadt als einziges eine gewachsene Besiedlung und Infrastruktur hat?
10. Welche Ausmaße (Höhe, Länge) und Beschaffenheit würde eine Schallschutzwand haben, die bei Umsetzung der Maßnahme zwischen Heimatviertel und Hafenstraße errichtet werden müsste?
11. Mit welchen Schleichverkehren durch Walle wäre bei Realisierung des Durchstichs zu rechnen?
12. Wie bewertet der Senat die von der BI vorgetragene Feststellung, dass die bei Umsetzung der Maßnahme projizierten Verkehrsbelastungszahlen viel zu niedrig angesetzt sind, da z.B. nicht berücksichtigt ist, dass die Verkehrsmesspunkte 379-2 (16) und 379-3 (17) als zwei Spuren derselben Straße betrachtet (und entsprechend addiert) werden müssen?
13. Welche Verbesserung soll die geplante Maßnahme für die Entlastung des Hauptbelastungspunktes Hansator bringen, wenn der Verkehr nur auf anderem Wege dorthin gelangt?
14. Mit welchen Argumenten und in welchem Verfahren ist die Maßnahme S8 als eine wesentliche Kernmaßnahme festgestellt worden, die sie gegenüber anderen Lösungsvorschlägen auszeichnet?
15. Trifft es zu, dass Belastungen sowohl für das Heimatviertel als auch für die Nordstraße aus dem Gutachten systematisch ausgeklammert werden, da dessen

Zielvorgabe „Entlastung der Überseestadt“ lautete und weder das Heimatviertel, noch die Nordstraße, noch die durch Schleichverkehre belasteten Waller Straßen Teil der Überseestadt sind?

16. Wie genau lautete die Zielvorgabe des Ressorts an die IVAS (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme) Dresden und die VerkehrsConsult Dresden, die mit der Erstellung des IVK beauftragt wurden?
17. Welche Abstimmungsprozesse zwischen Ressort, WFB, IVAS und VerkehrsConsult sind vor der Zuleitung des IVK an die Deputation erfolgt? In welcher Weise ist dabei auf die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen Einfluss genommen worden?
18. Betrachtet das Ressort das weitere Verfahren um das Gutachten als ergebnisoffen, oder hat sich das Ressort bereits auf die Maßnahme S8 festgelegt?
19. Trifft es zu, dass für ein im Besitz der WFB befindliches Gebäude, das direkt am geplanten Durchstich liegt, bereits vor einem Jahr der Pachtvertrag nicht mehr verlängert wurde, um einen zügigen Abriss des Gebäudes zu ermöglichen? Wie verhält sich dies zu der Tatsache, dass es noch keine Beschlusslage des Senats und der Deputation zum Entwurf des IVK gibt?
20. Im Wirtschaftsplan 2018/19 für das Sonstige Sondervermögen Überseestadt sind bereits Mittel zur Umsetzung des IVK eingestellt, obwohl bislang nur ein Entwurf vorliegt und keine Beschlussfassung erfolgt ist. Dazu gehören auch 340 TEU in 2018 für „eine weitere Anbindung der LKW-Verkehre an die Hafenstraße“. Sind dies die Mittel, die für den geplanten Durchstich eingesetzt werden sollen?
21. Warum wurde der im VEP 2025 vorgesehene Umbau der Westzufahrt Stephanibrücke noch nicht umgesetzt?
22. Warum wurde die Schaffung der zweiten Zufahrt zum Großmarkt über die Eduard-Suling-Straße noch nicht umgesetzt?
23. Warum wird die verbesserte Ableitung der Verkehre in der Überseestadt durch eine Ertüchtigung der Emders Straße nicht verfolgt?
24. Welche konkreten Planungs- und Vorbereitungsarbeiten für den geplanten Durchstich Hafenstraße/Nordstraße sind seitens der WFB bereits erfolgt oder laufen derzeit?

Claudia Bernhard, Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE