

Wirkungen des Ausbaus und der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße?

Stellungnahme zu der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Verlegung der B4/75 `Wilhelmsburger Reichsstraße`, Bürgerschafts-Drucksache 19/7116 vom 31.08.2010

von Michael Rothschuh

Drei Argumente werden von der BSU vorgebracht:

Argument 1: Die IGS 2013 sei wirtschaftlich gefährdet, wenn aufgrund des Lärms der bestehenden WRS weniger Besucher kommen als veranschlagt.

Argument 2: Die Verlegung eröffne Möglichkeiten für Wohnungsbau und Stadtentwicklung.

Argument 3: Den Wilhelmsburgern gehe es danach besser, weil der Lärm reduziert sei.

zu 1 Wird die neue WRS bis zur IGS 2013 fertig?:

Eine neue WRS wird nicht bis zum April 2013 fertig gestellt sein. Davon geht auch der Finanzierungsplan aus, nach dem die Mittel in Raten von 2012-2014 verteilt sind. Allein von der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund am 7.10.2009 bis zur Vorlage dieser gegenüber der Bürgerschaft sind neun Monate verstrichen. Die so genannte Bürgerbeteiligung hat an der Verzögerung keinen Anteil: Die Senatorin hat ausdrücklich erklärt, dass sie die Pläne unbeschadet von Einwänden vorantreiben würde, tatsächlich sind auch keinerlei Änderungen der Pläne aufgrund von Bürgereingaben bekannt.

Die IGS, die ursprünglich bei ihrer Gründung die Aufgabe hatte, innovativen Lärmschutz für die bestehende WRS zu realisieren, ist jetzt wirtschaftlich gefährdet, weil für Verkehr und Lärm in 2013 lediglich provisorische Pläne existieren und eine Großbaustelle direkt neben der IGS Besucher abschrecken dürfte. Die Kosten dafür zahlten die Hamburger Steuerzahler. Andere Investitionen und Aufgaben werden darunter leiden.

zu 2: Bringt eine neue WRS Möglichkeiten für umfangreichen Wohnungsbau?

Am 5.März 2009 hat die Senatorin in der der wohnungspolitischen Debatte der Bürgerschaft für den Fall der Verlegung der WRS bis zu die Ermöglichung vom Bau von bis zu 6.000 Wohneinheiten angekündigt:

"Wenn wir die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht nur ...als, wie Sie vielleicht meinen, falsches Straßenausbauprojekt betrachten, sondern sehen, was für Wohnungsbaupotenzialflächen man dort im geografischen Herzen Hamburgs schaffen kann, dann kann ich Ihnen nur deutlich sagen, dass das ein Potenzial ist, das bis zu 6000 Wohneinheiten ermöglichen könnte. Das ist eine Zahl, an der man nicht vorbeigehen sollte." (Bürgerschaftsprotokoll vom 5.3.2009, S. 1431).

Es war davon auszugehen, dass eine Behörde für Stadtentwicklung angesichts der sich rapide verschlechternden Situation auf dem Hamburger Wohnungsmarkt intensiv an einer Konkretisierung dieser Aussage arbeiten würde. Dieses wurde nach einem Gespräch mit Frau Hajduk und Herrn von Beust auch von dem Ersten Bürgermeister in der Bürgerschaft angemahnt:

„Frau Senatorin Hajduk und ich hatten heute ein Gespräch mit Leuten aus Wilhelmsburg, die sehr kritisch waren bei der Frage, ob Hafenuferspange oder Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße, was tatsächlich auch ein kritisches Thema ist. Dabei hat man sich Stück für Stück genau der Frage angenähert, welche Vorteile eigentlich die Menschen davon haben würden. Dass die Wirt-

schaft das will, ist klar. Die Wirtschaft will zweifellos immer mehr Verkehrswege, das ist relativ leicht nachvollziehbar. Auf der anderen Seite stellt sich die Frage nach den konkreten Auswirkungen. Das heißt, welche Auswirkungen hat das für Wohngebiete, für Industrie?

Will ich die Industrie dort, wo ich Stadtentwicklung machen will, in Wilhelmsburg behalten oder will ich Stück für Stück sehen, wie ich dort auch gemeinsam mit den Menschen Wohnen entwickeln kann, so wie es in einem Diskurs in Wilhelmsburg gemacht wurde, der noch nicht abgeschlossen ist, sondern weiter diskutiert wird." (Ole von Beust in der Bürgerschaftssitzung vom 24.2.2010, Plenarprotokoll19/47)

18 Monate nach der Ankündigung von Wohnungsbau aufgrund der Verlegung der WRS wird dieses in der jetzigen Mitteilung an die Bürgerschaft dieses aber keineswegs konkretisiert, sondern lediglich in dem Abschnitt 4.7 „IBA/igs Kooperationen“ vage angedeutet.

Man könne „Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten in einem Korridor von 150.000 bis 400.000m² Bruttogeschossfläche erwarten“, heißt es dort. Das aber kann Wohnungen bedeuten, genauso aber auch Containerlager und Logistikhallen. „Zu gegebener Zeit“ müsste man ermitteln, abwägen, fortschreiben.

Statt einer präzisen Erklärung dessen, was man wolle, wird der Mitteilung eine „Visualisierung der verlegten B74 mit IBA-Gelände und Perspektive nach 2013“ beigefügt. Woher diese stammt, welche Überlegungen ihr zugrunde liegen, welche rechtlichen, finanziellen und politischen Anforderungen daraus erwachsen – alles das wird nicht mitgeteilt. Berufen wird sich allein auf „erste Untersuchungen im Rahmen der IBA“. Hat die Behörde sich selbst seither nicht damit befasst? Will sie Wohnungsbau in Wilhelmsburg? Traut sie sich zu, diesen bei konkurrierenden Interessen durchzusetzen?

Wohnungsbau nördlich der Neuenfelder Straße?

Nach der Visualisierung soll es nördlich zwischen Jaffe-David-Kanal und ausgebauter WRS einen Gewerbegebiet geben, zwischen Assmann und Jaffe-David-Kanal Wohnbebauung.

Bisherige Nutzung

Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist relativ schmal (14m). Durch ihren Wegfall selbst wird kaum neue Fläche frei. Sie ist nicht von Brachland umgeben, sondern östlich von einem intensiv ausgebauten Gewerbe- und Industriegebiet, westlich von einer großen und gut gepflegten Kleingartensiedlung.

Nördlich des Ernst-August-Kanals bis zum Spreehafen schließt sich ein Gewerbegebiet an mit teilweise gerade neu gebauten Betrieben und Hallen. Es gibt teilweise langfristige Verträge, teilweise auch Eigentum der Gewerbetreibenden an den Grundstücken

Planungsrechtlich ist dieses auch im Flächennutzungsplan und Bebauungsplänen verankert: östlich der WRS als Industriegebiet, nördlich des Ernst-August-Kanals als Gewerbegebiet.

Entlang der derzeitigen Wilhelmsburger Reichsstraße werden immer noch von der Stadt Flächen für Speditionen angeboten „Das angesprochene stadteigene Grundstück liegt in einem ausgewiesenen Gewerbegebiet und wird lagebedingt auch zukünftig gewerblichen Nutzungen dienen“, schreibt der Senat in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage von Metin Hakverdi, wo es um die Frage „Wohnbebauung oder Containerlager?“ geht (Bürgerschafts-Drucksache 19/4785 vom 15.12.09).

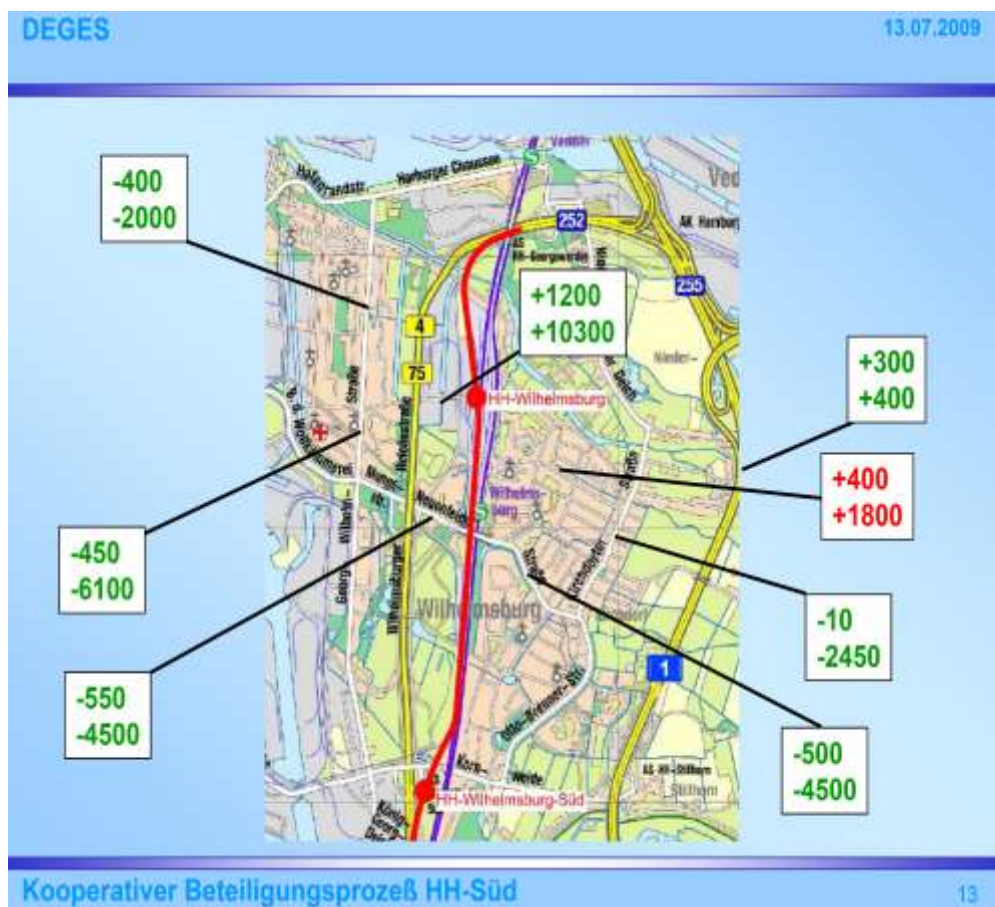
Es ist also bisher gar keine Absicht des Senats zu erkennen, hier Wohnbebauung, wie sie in der „Visualisierung der verlegten B4/75“ dargestellt wird, zu ermöglichen.

Fragwürdig ist zudem die in der Visualisierung dargestellte Überbauung der Kleingärten durch

Wohngebäude. In Wilhelmsburg sind bereits durch die IGS so viele Kleingärten vernichtet worden, dass es schwer sein dürfte, eine Einigung auf zusätzliche Entfernung von Kleingärten zu erzielen.

Ermöglicht oder erschwert eine neue WRS Wohnbau?

Die der WRS- Planung zugrunde liegende DEGEG¹-Studie spricht im Zusammenhang mit der geplanten Ausfahrt Rotenhäuser Straße (DEGEG Erläuterungsbericht, 2009: S.8 und 19) nur von Gewerbegebieten und plant die Ausfahrt gerade vorrangig für eine solche Nutzung. Das bedeutet, dass hier eine hohe Zahl von Verkehr geradezu erwünscht ist, weil man davon ausgeht, dass hier ja ohnehin Industrie- und Gewerbegebiet ist und starker Verkehr hier und nicht im Wohngebiet erfolgen sollte. Deshalb ist bei der Abfahrt Rotenhäuser Straße die erwartete Verkehrszunahme grün gezeichnet, im Wohngebiet dagegen rot. (Bezug: Präsentation der DEGEG im so genannten Beteiligungsprozess am 13.7.2009)



Bei der jetzt geplanten Straßenführung der WRS und einer Anschlussstelle an der Rotenhäuser Straße ist zu erwarten, dass das Gebiet insbesondere verkehrsintensive Logistik-Betriebe, Möbelhäuser u.ä. anzieht. Wo sonst baut die Stadt den Betrieben schon eine Autobahnanschlussstelle direkt vor das Werkstor? Und wie soll eine solche Ansiedlung in einem ausgewiesenen Industriegebiet verhindert werden?

Für Wilhelmsburg bedeutet das allerdings,

¹ Die DEGEG ist kein unverbindlicher Gutachter, sondern steht im Mittelpunkt der Planungsaufgaben der Verkehrsprojekte WRS und Hafenquerspanne, bis hin zu Grunderwerbsverhandlungen (s. Mitteilung S.8).

- dass zusätzlicher Schwerlast-Verkehr nicht nur von der neuen autobahngleichen WRS angefahren wird, sondern sich von dort durch die Wohngebiete weiter zum Hafen hindurch drängt;
- dass Wohnbebauung in diesem Gebiet praktisch unmöglich wäre.

zu 3 Verringert eine neue WRS die Lärmbelastung?

Auch hierzu wird in der Mitteilung auf Seite 7 ein wunderschönes Bild gemalt: Alles im wahrsten Wortsinn im „grünen Bereich“, wird dort signalisiert. Bilder sagen mehr als tausend Worte, aber welche sie sagen, muss schon genau dechiffriert werden.

Die Kernaussage des Bildes ist: Wenn die WRS „lückenlos mit Lärmschutzbauwerken versehen“ ist, dann wäre das Gebiet leiser als wenn es keinen Lärmschutz gibt – wer hätte das gedacht?

Nach dem Logik von „nachts ist es kälter als draußen“ wird dieses aber mit der neuen Lage verbunden, obwohl die Minderung des Lärms damit zunächst einmal nichts zu tun hat.

Die Verbindung wird aber in der politischen Diskussion hergestellt: Nur die verlegte WRS sei ein Neubau und begründe daher Lärmschutzmaßnahmen.

Dem aber steht entgegen:

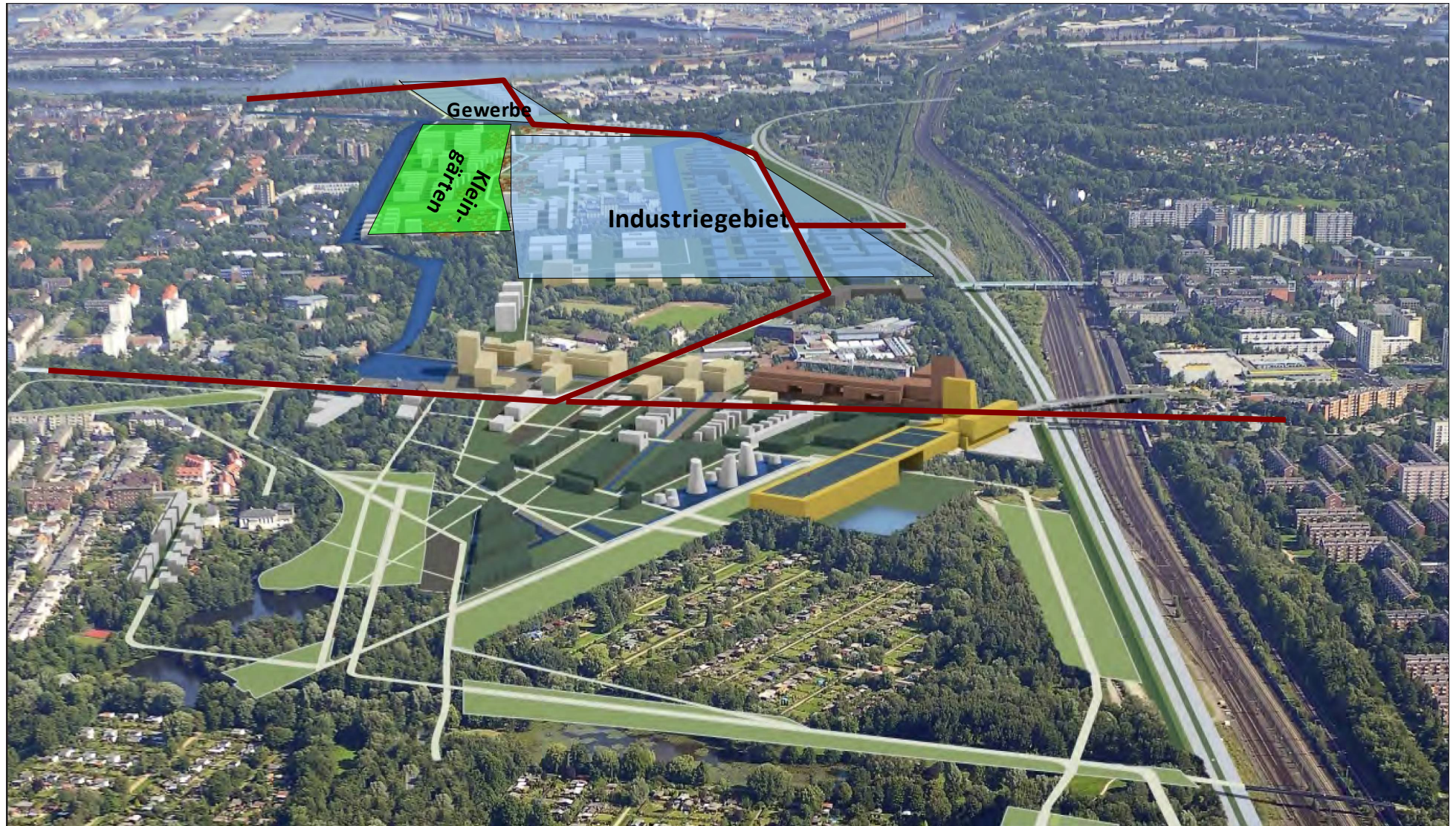
1. Die – begrüßenswerte- Aufnahme Wilhelmsburgs in das Lärmsanierungsprogramm der Bahn (S.6) ist unabhängig von der Lage der B4/75. Sie hat auch dann Wirkung, wenn die WRS nicht ausgebaut wird.
2. In der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund wird der Hamburger Anteil mit den „ansonsten seitens Hamburgs erforderlichen Aufwendungen in Höhe von ca. 10,4 Mio. Euro für den Lärmschutz an der vorhandenen B4/75 für die städtebauliche Nutzung IBA/IGS“ begründet. Da es unvorstellbar ist, dass diese Aufwendungen seitens Hamburgs fingiert worden sind, würden also sonst 10,4 Mio. für Lärmschutz an der B4/75 zur Verfügung stehen.
3. Der Hamburger Lärmaktionsplan von 2008 hatte bereits vorgesehen, dass an der bestehenden WRS zur Erprobung offenerporiger Asphalt aufgetragen wird
4. Die Alternativberechnungen dazu, was der Bund zahlen müsste, wenn er die Straße sanieren und neu bauen würde, hatten für Lärmschutz 3,15 Mio. Euro einberechnet (DEGES im Auftrag der FHH, 2008: Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg Wilhelmsburg, Unterlage 8, Kostenschätzung).


In der Mitteilung selbst wird darauf hingewiesen, dass ein Ausbau der B4/75 – den die BSU (im Gegensatz zu vielen Bürgerinnen und Bürgern²) für notwendig hält – sowohl im Bestand als auch in neuer Lage „kostenintensive Lärmschutzmaßnahmen zur Folge“ (S.4) habe.

Seriös wäre daher nur ein Vergleich der Lärmwirkungen von WRS in bisheriger Lage und WRS in Lage an der Bahn mit jeweils umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen.

² Hingewiesen sei darauf, dass politische Persönlichkeiten sich auch eine temporäre Sperrung der WRS in 2013 vorstellen können – so dringend scheint ein Ausbau wohl nicht zu sein.

zu Bild 7: Visualisierung Perspektive nach 2013 – verglichen mit Flächennutzungsplan und Zu-/Abfahrten zur ausgebauten B4/75



 Zu- und Abfahrten zur neuen B4/75