

Bürgerschaft entscheidet über Wilhelmsburger Reichsstraße: Autobahnbau in Rekordtempo?

von Michael Rothschuh

2012 soll der Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße und deren Verlegung an die Bahn beginnen, im März 2013 soll sie dem Verkehr übergeben werden. In einem Jahr und 3 Wintermonaten soll geschafft werden, wofür in dem schon ehrgeizigen Zeitplan von 2008 noch 2 Jahre und 6 Monate vorgesehen waren. Alle wissen, dass das nicht gelingen kann – aber an der Fiktion hält die Senatorin Hajduk fest, denn gegenüber dem Bundesverkehrsministerium, von dem man den größten Finanzierungsanteil erwartet, hatte sie die im April 2013 beginnende Internationale Gartenschau als Hauptgrund für die Verlegung angegeben.

Die Straße soll zum Standard einer Stadtautobahn mit einem Regelquerschnitt von 28m (bisher 14m) ausgebaut werden, allerdings versehen mit gelben Bundesstraßenschildern, statt einer Anschlussstelle in der Mitte soll es eine Anschlussstelle Rotenhäuser Straße geben. Vorgesehen sind Lärmschutzwände, zumeist in Höhe von 5,5m, an der Autobahn sowie östlich der Fernbahn, teilweise ergänzt um kleinere Lärmschutzwände östlich der S-Bahn. So würden die gesetzlichen Schutzbestimmungen eingehalten werden, sagt die Behörde. Anderer Lärmschutz als begrünte Wände sei aufgrund der Enge zumeist nicht möglich, erklärte Frau Hajduk im Stadtentwicklungsausschuss am 10.9.2010.

Neue Wohngebiete entstehen durch die neue Lage der WRS jedenfalls in absehbarer Zukunft nicht: Im März 2009 hatte Frau Hajduk in der Bürgerschaft anklagend gegenüber den Kritikern des Projekts betont: *„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.“* In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 31.8.2010 ist noch vage von *„Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten in einem Korridor von 150.000 bis 400.000m² Bruttogeschossfläche“* die Rede – dazu können auch Containerlager gerechnet werden. In dem Stadtentwicklungsausschuss am 10.9.2010 schließlich gab sie nach mehrfachen Nachfragen des Abgeordneten Grote zu, dass die Behörde leider nicht die Zeit gehabt hätte, an Planungen für die Umwandlung in Wohngebiete zu arbeiten.

Dies ist nicht verwunderlich, denn in den zugrunde liegenden Plänen von 2008 ist die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße als Gewerbeausfahrt geplant. Für Speditionen, Möbelhäuser und Logistik-Zentralen mit hohem LKW-Verkehr bietet das Gebiet um den Jaffe-David-Kanal so dicht an der Innenstadt in der Tat nach dem Bau einer direkten Autobahnanschlussstelle viele Entwicklungsmöglichkeiten.

Der Senat hat jetzt der Bürgerschaft Teile der Finanzierung vorgelegt: Hamburg soll 10,4 Mio. als Finanzierungsanteil zahlen zuzüglich 9,6 Mio. Planungskosten. Nicht beziffert werden die Folgekosten: z.B. Straßenausbauten u.a. bei der Drateln- und Rubbertstraße, Umbau- oder Rückbaukosten für die bestehende Straße sowie provisorische Lärmschutzmaßnahmen an der bestehenden Reichsstraße für die igs, für die man, so die Senatorin, Millionen ausgeben müsse. Vor allem aber sind viele Mio. Euro Mindereinnahmen bei der igs zu befürchten, wenn eine Großbaustelle an der Bahn und unzureichende Gestaltung der bestehenden WRS potentielle BesucherInnen abschrecken, so dass bei weitem nicht die der igs-Wirtschaftlichkeitsberechnung zugrunde gelegten 4 Mio. Besuche mit geplant ca. 50 Mio. Euro Einnahmen eintreten.

Im Stadtentwicklungsausschuss haben CDU und GAL für die Pläne gestimmt, die SPD hat sich enthalten, die LINKE dagegen gestimmt. Ähnlich könnte es in der Bürgerschaft im September oder Oktober 2010 ausgehen. Der Ball ist dann beim Bundesverkehrsministerium und Bundestag: Will sich der Bund Ausgaben von wohl 70-100 Mio.Euro für ein Projekt antun, mit dem er bei den betroffenen Menschen kaum Anklang finden dürfte?

mehr in www.zukunftsplan-statt-autobahn.de