



DIE WILHELMSBURGER REICHSSTRASSE

STELLUNGNAHME VON ZUKUNFT ELBINSEL WILHELMSBURG E.V. ZUM DERZEITIGEN STAND DER DISKUSSION

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., erweiterter Vorstand (Koordinierungsrunde),
Stellungnahme zur Wilhelmsburger Reichsstraße, Beschluss am 2.7.2009

Einleitung

Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist ein Ärgernis, weil hier eine Schnellstraße mit zu einem wesentlichen Teil Durchfahrtverkehr den Stadtteil durchschneidet, parallel zu der 2km weiter östlich gelegenen den Stadtteil bereits hoch belastenden A1.

Deshalb ist es gut, dass die Koalition das Thema „Verlegung oder Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße“ im Koalitionsvertrag aufgegriffen und zugleich eine verkehrliche Entlastung Wilhelmsburgs zugesagt hat.

Die im Weißbuch der Zukunftskonferenz von 2002 dargelegten Vorstellungen zur WRS waren eingebunden in ein Gesamtkonzept: *„Der Wilhelmsburger Hafenrand, die Ufer im Norden, Westen und Süden der Insel und die Mitte (nach Verlegung der Reichsstraße) werden wieder freigegeben für hochwertige urbane Nutzungen wie attraktiven Wohnungsbau mit Wohnumfeldverbesserungen, für Freizeit, Erholung, viel Grün und für wohnverträgliches Gewerbe.“*

Die tatsächliche Entwicklung hat sich weit von diesen Zielen entfernt. Projekte wie Wohnen am oder auf dem Spreehafen, Mischung von Wohnen und Arbeit am Reiherstieg, Wohnen am Veringkanal wurden aufgegeben, neue Logistikflächen (z.B. Obergeorgswerder) und lärmende Betriebe (z.B. Containerreparatur direkt gegenüber dem Krankenhaus) angesiedelt.

Die von der Senatorin an die DEGES in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie hat im Oktober 2008 eine Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße als Autobahn A253 an die Bahn vorgeschlagen, die einen Regelquerschnitt (RQ) von 31m haben sollte und auftragsgemäß Vorschläge für ein Autobahndreieck zur „Hafenquerspange“ im Norden oder Süden unterbreitet. Auf Veranlassung der Senatorin hat die DEGES bei den Powerpoint-Präsentationen seit 18.2.2009 einen Regelquerschnitt von 28m sowie die Beibehaltung der Bezeichnung B4/75 für den Ersatzneubau vorgesehen.

Für Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. sind dies die vorrangigen Ziele bei einer Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur:

- die Entlastung der Wohngebiete insbesondere vom Schwerlastverkehr,
- Schutz vor Lärm und anderen Emissionen,
- Vermeidung von entbehrlichem Güter- und Personenverkehr (z.B. auch Verlagerung von Containerlagern)

- Einklang von angestrebter Flächennutzung und Verkehrsgestaltung
- Keine Benachteiligung der angestammten Bewohnerschaft gegenüber neuen Bewohnern
- Verlagerung des Verkehrs auf relativ umwelt- und stadtschonende Verkehrsträger insbesondere auf dem Wasser und der Schiene,
- Verbesserung der Hinterlandanbindungen des Hafens sowie
- Bündelung des Fernverkehrs auf die bestehenden Autobahnen.

Auf dieser Grundlage nimmt der Verein zu den Planungen der DEGES zur Wilhelmsburger Reichsstraße Stellung:

1. Für die Lösung der Verkehrsprobleme ist eine Autobahn oder autobahnähnliche Bundesstraße entlang der Bahn keine Lösung. Sie führt den Fernverkehr und Schwerlastverkehr mitten durch Wilhelmsburg und belastet die Menschen und die Entwicklung der Elbinsel.
2. Stadtentwicklung und Verkehrsplanung müssen Hand in Hand gehen. Deshalb können Entscheidungen über Verkehrsstrassen und damit auch die WRS nur in einem zeitlichen und inhaltlichen Zusammenhang mit Festlegungen zur Flächennutzung erfolgen: Wenn jetzt im Zusammenhang mit einer Verlagerung der WRS von einem städtebaulichen Entwicklungsraum gesprochen wird oder dem Bau von bis zu 6000 Wohneinheiten, so müsste dies durch eine Entscheidung über den Flächennutzungsplan abgedeckt sein, Gewerbeflächen mit Containerlagern in Wohngebiete umzuwandeln. Die von der DEGES vorgelegten Pläne dagegen sind auf ein „Gewerbegebiet an der Rotenhäuser Straße/ Rubbertstraße“ (Erläuterungsbericht, S.8) zugeschnitten.
3. Über die Lage der WRS – auf der jetzigen Route oder an der Bahn – ist nach Gegenüberstellung unterschiedlicher stadtplanerischer Gestaltungsentwürfe und gleichzeitig mit der Festlegung der Flächennutzungen zu entscheiden.
4. Wenn von Sicherheitsmängeln der WRS die Rede ist, ist als Sofortmaßnahme die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf die stadtüblichen 50km/h festzulegen. Dieses reduziert neben den Unfallgefahren auch die Lärmbelastung und den Abkürzungsverkehr zur und von der Bremer Autobahn.
5. Ernsthaft geprüft werden müssen Vorschläge, wesentliche Teile des Verkehrs, der auf der WRS verläuft, auf die vorhandenen Autobahnen und die Hafenroute zu verlegen und die WRS zu einer Stadtstraße umzuwandeln.
6. Dafür ist vorab ist eine Verkehrsuntersuchung zur WRS vorzulegen: Welcher Verkehr fährt zu welchem Zweck von welchem Ort zu welchem Ziel? Unterschieden werden muss dabei u.a. in
 - Wilhelmsburger Ziel- und Quellverkehr für Berufs- und Freizeitfahrten
 - Wirtschaftsverkehr von und nach Wilhelmsburg
 - Durchfahrtverkehr (PKW und LKW) Hamburg-Innenstadt – Harburg
 - Abkürzungsverkehr Hamburg-Innenstadt – Bremer Autobahn A1 (insbesondere für LKW, die auf diesem Weg Maut und km sparen können)
 - Hafenbezogener Verkehr, insb. von Containern