

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs



Hinweise und Anmerkungen zu den Planungen der BSU zur Hafenuferspanne

I. Ergebnisse der DEGES-Studie 2009

Die Projektstudie der DEGES sowie die dazu gehörende Verkehrsuntersuchung von SSP Consult untersuchen ausdrücklich nicht, ob eine neue Autobahn durch den Hafen und Wilhelmsburg notwendig ist, sondern auftragsgemäß nur, welche Trasse in einem vorgegebenen Korridor relativ günstiger sei als andere. Dennoch erlauben die Daten Aussagen über den vermeintlichen Nutzen einer HQS.

1. Eine Ost-West-Autobahn entlastet die Hamburger Innenstadt (Gebiete nördlich der Elbe) nicht.

Eine „Entlastung der Hamburger Innenstadt“ ist laut Studie bei den Südvarianten „nicht gegeben“, auch bei einer Nordlage gäbe es lediglich „geringe Wirkungen“ (DEGES 2009, S.96).

Damit ist die seit drei Jahrzehnten vorrangig, auch beim Linienbestimmungsverfahren 1999ff. genannte Begründung, die Hamburger Innenstadt (z.B. Willy-Brand-Straße, Stresemannstraße, Palmaille usw.) würde durch eine Autobahn südlich der Elbe erheblich entlastet, aufgegeben worden.

Die HQS wäre damit auf die Funktion einer Ortsumgehung für Harburg zusammen geschrumpft, als „Harburg-Bypass“, wie Harburg Vision 2020/2050 (einer Studie des Wirtschaftsvereins) heißt. Eine Entlastung der B73 in Harburg ist notwendig, dafür hat der Koalitionsvertrag Maßnahmen vorgesehen. Eine Autobahn für 700 Mio. Euro ist dafür nicht geeignet.

2. Die für 2025 angenommenen Verkehrsverhältnisse erfordern nicht den Bau einer neuen Autobahn (HQS).

In SSP 2009 werden im „Bezugsfall“ 0 die für 2025 vermuteten Verkehrsverhältnisse für den Fall dargestellt, dass zwar u.a. die A26 bis zur A7 heran geführt ist, aber keine HQS gebaut wird. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Verkehr erhöht und dabei der Schwerverkehr einen höheren Anteil am Gesamtverkehr hat. **In keinem Fall aber sind Verhältnisse dargestellt, die nicht ohne eine neue Autobahn zu bewältigen wären.** Beispielsweise wird bei der Köhlbrandbrücke lediglich als Problem definiert, dass **„die Lichtsignalgeregelten Knotenpunkte in Waltershof und Neuhof die Verkehrsmenge nach oben hin begrenzen“.** (SSP 2009: S.20).

Zusätzlich muss man berücksichtigen: Die Verkehrsannahmen für 2025 beruhen auf Prognosen von 2007, die nach dem Einbruch des Hafenumschlags völlig unhaltbar sind und weder vom Senat noch von den beteiligten Unternehmen beibehalten werden.

Beispielsweise liegt der Containerumschlag über LKW 2009 bei 3 Mio. TEU (Hafen Hamburg Marketing, Jahrespressekonferenz), auch bei einem erheblichen Wachstum ist die im Bericht zugrunde gelegte Zahl von 7,8 Mio TEU auf Straßen völlig unrealistisch.

Die im Bezugsfall 0/0a angenommenen Verkehrsstärken sind damit **als oberste Marge von**

verteilt bei der Pressekonferenz der BSU zur Hafenuferspanne am 23.2.2010

möglichen Prognosen zu verstehen. Da diese Zahlen nicht zu unlösbaren Verkehrsproblemen auf den Straßen führen, ist eine Autobahn auf jeden Fall nicht notwendig.

3. Eine Ost-West-Autobahn hat für den Hafenerverkehr minimale Relevanz.

2025 soll bei der Umsetzung der Pläne einer Südtrasse nicht etwa mehr, sondern noch **weniger** Schwerlastverkehr zwischen den nördlich der Reithe gelegenen Terminals und der Hohen Schaar fahren (4320/Tag), als wenn keine Autobahn gebaut wird (5320/Tag).

Für den Hafenerverkehr ist bei der präferierten Trasse nach wie vor sowohl zum Anschluss an das Autobahnnetz in Waltershof wie auch für den Verkehr zur Hamburger Innenstadt die Hafenhauptroute als zentrale Verbindung vorgesehen.

Außer Acht gelassen wird bei den Plänen, dass die Köhlbrandbrücke angeblich nur für sehr begrenzte Zeit wirtschaftlich vertretbar erhalten werden kann und angeblich ja auch zu niedrig sein soll für die künftigen Schiffe. Wie aber kann der in 5, 10, oder 15 Jahren erforderliche Neubau/ Totalumbau finanziert werden? Bundesmittel stehen dann kaum zur Verfügung, wenn vorab eine HQS mit der Ansage, sie würde Hafenhinterlandverkehr sichern, bezahlt sein sollte.

4. Eine Ost-West-Autobahn schließt keine Autobahnnetzlücke.

Es gibt keine „Lücke“ – eine Durchbindung der A26 auf die A1 war nie geplant. Es gibt lediglich die Situation, dass Hamburg umfahren werden muss. Für eine Umfahrung gibt es meistens drei Gründe: (a) ökologische, (b) geographische (z.B. Gebirge, Flüsse) sowie (c) Gründe der Stadtentwicklung. In Hamburg treffen alle drei Gründe zu. Die Elbe hindert eine direkte südliche Durchfahrung und verteuert sie sowohl im Bau als auch in der Unterhaltung. Hamburg und Harburg werden deshalb südlich umfahren über Maschen. Künftig wird es auch eine etwas weiträumigere Umfahrung über die A20 im Norden geben.

Von der A7, insbesondere der Anschlussstelle Waltershof sind für den Fernverkehr alle Verkehrsrichtungen erreichbar: Nach Norden die A7, nach Süden und Westen die A1 über Maschen, nach Osten die A1 über Maschen sowie über die künftige A20 Kaltenkirchen-Lübeck. Würde die A26 mitten durch Hamburg bis zur A1 verlängert, wäre dieses allenfalls ein Grund, auf die Elbquerung bei Drochtersen (A20) zu verzichten.

Wenn sich die Politik (gegen anerkannte Grundsätze der Stadtentwicklung) für eine gerade Verbindung zwischen der A7 und der A24/A1 entscheidet, müsste dies nördlich der Norderelbe geschehen.

5. Eine Ost -West-Autobahn belastet Hamburg insgesamt mit erheblichem zusätzlichem Verkehr.

Eine neue Autobahn (Südtrasse) erhöht nach den Verkehrsuntersuchungen von SSP Consult den für 2025 vermuteten Verkehr im Hamburger Stadtbereich um **213.000 km/Werntag**. Damit erhöht sich zugleich der **CO₂-Ausstoß**, wie bereits die Stellungnahme im Linienbestimmungsverfahren 1999 deutlich gemacht hatⁱ.

Die HQS als zur A1 verlängerte A26 verläuft genau parallel zu der gerade ausgebauten S-Bahn Stade-Hamburg **und holt damit Verkehr von dem ÖPNV auf die Straße** (zurück).

Nur mithilfe dieses erheblichen Pendlerverkehrs ist eine verkehrliche Notwendigkeit der HQS nach den Maßstäben des Bundesverkehrswegeplans zu begründen, wie die GAL in ihrem Bürgerschafts-Wahlprogramm 2008 erkannt hat: *„Die geplante Hafenuferspanne als aufgeständerte Autobahn lehnen wir GRÜNE ab, weil sie nur begrenzt mehr LKW-Fahrten ermöglicht, und nach den Prognosen des Senats überwiegend der Bewältigung ansteigender PKW-Verkehre dient.“*

verteilt bei der Pressekonferenz der BSU zur Hafenuferspanne am 23.2.2010

Es drängt noch mehr Verkehr von der A255 auf die **Elbbrücken** und die Hamburger Innenstadt zu.

6. Eine Ost -West-Autobahn führt nicht zu einer Entlastung Wilhelmsburg , sondern zu erheblicher zusätzlicher Verkehrsbelastung vor allem von Wohnstraßen.

1. In Wilhelmsburg und im Hafen gäbe es zwar etwas weniger Verkehr auf **nicht bewohnten** Straßen wie z.B. Bei der Wollkämmerei oder Hohe Schaar Straße, Veddeler Damm und Köhlbrandbrücke, aber so gut wie **keine Reduzierungen auf den Wohnstraßen**. Z.B. sind für die höchst belastete Harburger Chaussee gerade mal 200 von 11.500 weniger Kfz/Tag prognostiziert, also weniger als 2%!
2. In **Kirchdorf** ergäbe sich eine unerträgliche Situation, wo das **Siedlungsgebiet** sowohl eine noch **stärker** befahren Kornweide als auch eine parallele Autobahn mit 30.000 Kfz durchquert werden würde. Denn der Gewerbeverkehr aus und nach Wilhelmsburg zur A1 müsste nach wie vor über die Kornweide fahren, weil es keine Anschlussstelle in Wilhelmsburg an die Hafenuerspange geben soll.
3. **Kirchdorf-Süd** bekäme ein Autobahndreieck **zusätzlich** zur Ausfahrt auf die Kornweide und nach Moorwerder. Es ist offensichtlich, dass für die Hochhäuser überhaupt kein aktiver Lärmschutz dagegen möglich wäre.

7. Die Planung widerspricht diametral den Zielen, die Hamburg für die European Green Capital aufgestellt hat

Nach der Bewerbung für die European Green Capital 2011 ist für den Verkehrsbereich geplant:

- Reduktion des generellen Transportbedarfs,
- Reduktion von individuellem motorisierten Transport,
- Verbesserung der Situation von Fußgänger und RadfahrerInnen,
- die Erweiterung des ÖPNV

Eine neue Autobahn zieht dagegen mehr Straßenverkehr nach und durch Hamburg und verlagert ÖPNV-Verkehr von der neuen Stader S-Bahn zurück auf die Straße.

II. Zu der jetzt vorgestellten Südtrasse – damals noch gänzlich in Hochlage und ohne Tunnel untersucht – hat die damalige Hamburger Baubehörde am 15.4.1999 festgestellt:

„Im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg-Ost entstehen u.a.

- *Verluste von Wohngebäuden an der Kornweide,*
- *Verlust von Erholungsflächen,*
- *Biotopverluste (Grünland und Feuchtgrünland),*
- *Beeinträchtigungen von Wohnungsbau- und Erholungsflächen durch Verlärmung und*
- *Zerschneidung sowie visuelle Beeinträchtigungen. ...*

Betroffen sind die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild“.

[Dies gilt auch heute.](#)

III. Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens:

Die Vertreter der Gruppen Runder Tisch Moorburg, Beirat für Stadtentwicklung Wilhelmsburg, SGM Am Radeland/ BI Lärm macht krank Harburg, Ständiger Gesprächskreis Moorburg, Verein Kirchdorfer Eigenheimer und Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. haben **eine gemeinsame Erklärung abgegeben**,

verteilt bei der Pressekonferenz der BSU zur Hafenuerspange am 23.2.2010

in der es heißt:

„Es gibt keinen Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Autobahn durch den Hafen und die Elbinseln (so genannte Hafenuerspange). Ihr Schaden überwiegt einen möglichen Nutzen.“

- Eine Ost-West-Autobahn entlastet die Hamburger Innenstadt nicht.
 - Die für 2025 angenommenen Verkehrsverhältnisse, erfordern nicht den Bau einer neuen Autobahn (HQS).
 - Eine Ost-West-Autobahn ist für den Hafenverkehr nicht notwendig, sondern es gibt Alternativen mit einer stadtverträglichen Optimierung der vorhandenen Straßen.
 - Eine Ost-West-Autobahn schließt keine Autobahnnetzücke. Eine Umfahrung über Maschen bzw. Kaltenkirchen (A20) ist stadtverträglicher und zugleich zumutbar.
 - Eine Ost-West-Autobahn belastet ganz Hamburg und vor allem Bostelbek, Moorburg und die Elbinseln mit erheblichem zusätzlichem Verkehr und damit auch mit zusätzlichem Lärm, CO2 und Feinstaub.
 - Eine neue Autobahn ist wirtschaftlich nicht vertretbar, bringt geringen Nutzen für die Benutzer und großen Schaden für die Umwelt und die AnwohnerInnen.
 - Ohne den Nachweis der unabwiesbaren Notwendigkeit, darf es keine Weiterführung der Planungen für eine Autobahnquerspange geben.“
-

Dem Satz „Die Süd- und die Nordvariante der Hafenuerspange werden von der Stadt Hamburg nicht weiterverfolgt. Stattdessen werden mit hoher Priorität ein Mobilitätskonzept für den Hamburger Süden und eine Ertüchtigung des Hafennetzes ohne Autobahnen angestrebt“ haben in einem abschließenden „Meinungsbild“ u.a. zugestimmt: Gal-Bezirksfraktion Dr. Osterburg, IBA Hamburg (Prof. Topp), Hans-Jürgen Maas

Michael Roths Schuh, Vorstandsmitglied
Ilenbrook 24. 21107 Hamburg
040-6520296
michael@roths Schuh.de

Hamburg, 23.2.2010
