

Warum wir am 31.10. die Wilhelmsburger Reichsstraße blockieren

Es geht um die Anerkennung Wilhelmsburgs als Wohnort

Mal ehrlich: in welchem Hamburger Stadtteil ließe sich so etwas heute noch durchsetzen: eine Fernstraße in Autobahnqualität in unmittelbarer Nachbarschaft großer geschlossener Wohngebiete? Genau dafür hat sich die grüne Senatorin jüngst eine Finanzierungszusage vom Bund besorgt. Nur darum geht es bei ihren Plänen für die Wilhelmsburger Reichsstraße. Und der Ausbau der Reichsstraße ist der Einstieg in das nächste Projekt: die überflüssige und für Hamburg schädliche Verlängerung der A26 bis nach Stillhorn, die so genannte Hafenuferspanne. Geld vom Bund gibt es eben nur für Autobahnen und autobahnähnliche Fernstraßen; und nicht für stadtverträgliche Verkehrslösungen, die durchaus machbar wären. Stadtteile wie Eppendorf und Ottensen konnten ihre urbane Attraktivität erst entfalten, nachdem in den siebziger Jahren die dortigen Pläne für Stadtautobahnen durch kraftvolle Bürgerproteste wieder in den Schubladen verschwanden. Mit dem „Sprung über die Elbe“ hat sich Hamburg im Prinzip auch für die Elbinseln als Wohnorte mit Zukunft entschieden. Mehr wollen wir nicht. Nur passen dazu keine Projekte wie die Autobahnisierung der Reichsstraße und eine zusätzliche Autobahn durch die Wohngebiete im Süden Wilhelmsburgs.

Es geht um die Glaubwürdigkeit einer Grünen Senatorin

Mit dem Amtsantritt einer Grünen Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt waren einige positive Erwartungen verbunden. Tatsächlich hat Frau Hajduk nach massiven Protesten Anfang 2009 einen „kooperativen Beteiligungsprozess zu Verkehrsprojekten im Hamburger Süden“ eingeleitet. Von der BSU-Leitung gab es das Versprechen: „Vollendete Tatsache werden in diesem Verfahren nicht geschaffen“. Von Bürgergruppen wurden in diesem Dialog konkrete Vorschläge für stadt- bzw. wohnortverträgliche Verkehrslösungen vertreten. Mitten im laufenden Verfahren teilt die Senatorin am 8.10.2009 über die Presse die Finanzierungsvereinbarung zur Wilhelmsburger Reichsstraße mit dem Bundesverkehrsministerium mit. Sie schafft damit vollendete Tatsachen und führt die Bürgerbeteiligung ad absurdum.

Es geht um die Glaubwürdigkeit Hamburgs als Grüne Umwelthauptstadt

Hamburg wird „European Green Capital 2011“. Hamburg verpflichtet sich damit zu einem nachhaltigen Prozess in allen Feldern von Energieerzeugung, Transport und Verbrauch. Hamburg verweist stolz auf den Ausbau des ÖPNV und Musterprojekte wie den Deckel über die A7, Fahrradprojekte und Lärmschutzprogramme, verkündet und verspricht Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und Gütertransports. Alles dies gibt es in Hamburg - in der Tat. Aber nur nördlich der Elbe!

Im Süden - keine 5 km vom Rathaus entfernt - plant die Stadt ihre großen Fernstraßen-ausbauprojekte. Als wenn weiter steigender Verkehr ein Naturereignis wäre, auf das Hamburger Politik keinen Einfluss hätte. Im Norden soll die Zerstörung der Stadt mit einem Grünen Deckel über die A7 überwunden werden. Gleichzeitig sollen im Süden die Wohnquartiere durch neue Betonschneisen zerschnitten, verlärmert und entwertet werden. Diese Zweiteilung der Stadt ist ein Skandal. Auch Hamburg muss endlich sein Nord-Süd-Problem lösen. „Hamburg Grüne Umwelthauptstadt“ – entweder ganz oder gar nicht. Auch der Süden ist Hamburg!

Keine weitere Autobahn durch unsere Mitte – so lautet das Motto der Aktionen am 31. Oktober 2009. Mehr dazu auf: www.zukunftsplan-statt-autobahn.de