



Stellungnahme der IBA Hamburg GmbH zur geplanten A 252 - Südvariante Hafenuferspange (HQS)

Wilhelmsburg ist Transitraum für Hamburg und für den Hafen. Wilhelmsburg trägt die Hauptlast des Hafenverkehrs, sowohl auf der Straße als auch der Schiene. Die Elbinsel leidet unter den Barrieren und Zäsuren aus Hafen, Industrie und Verkehr. Mit der dreifachen Zerschneidung in Nord-Süd-Richtung durch die Autobahn A 1/A 255, die Eisenbahntrasse und die Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/B 75) wird das besonders deutlich. Aber auch in Ost-West-Richtung erzeugen der Hafen und die über die Insel verteilten Container-Abstellflächen erhebliche Verkehrsbelastungen.

1. Weitere Verkehrsinfrastrukturen stehen im Widerspruch zum „Sprung über die Elbe“

Weitere Zäsuren und Barrieren verträgt die Elbinsel nicht – ganz im Gegenteil, es muss um den Abbau von Barrieren gehen. Zusätzliche Verkehrsinfrastruktur, die wegen des Hafens erforderlich wird, ist deshalb vorrangig auch danach zu beurteilen, in welchem Maße sie Wilhelmsburger Missstände abbaut. In keinem Fall darf zusätzliche Verkehrsinfrastruktur die Insel weiter zerteilen und von ihren Uferbereichen trennen. Verkehrsprojekte sind auch danach zu beurteilen, ob sie das gesamtstädtische Entwicklungsziel des ‚Sprungs über die Elbe‘ fördern oder beeinträchtigen. Die Schaffung weiterer Zäsuren steht in eindeutigen Widerspruch zu diesem erklärten Ziel der Hamburger Bürgerschaft.

Die linienbestimmte Nordtrasse der HQS als Hochstraße ist eindeutig kontraproduktiv und steht im diametralen Gegensatz zum ‚Sprung über die Elbe‘. Sie



erzeugt eine weitere Zäsur und Barriere und trennt Wilhelmsburg vom Spreehafen, eine der künftig für Naherholung und Aufenthalt wichtigsten Wasserflächen des Stadtteils. Die Konkretisierung der Planungen zur Nordtrasse hat zudem eine drastische Steigerung der Baukosten in unakzeptable Höhen ergeben, sodass im Ergebnis diese Variante zu Recht aufgegeben wurde. Für die jetzt als Südtrasse favorisierte HQS liegen noch keine vergleichbar detaillierten Kostenermittlungen vor, sodass auch hier noch ein erhebliches Risiko besteht, da verkehrlich sehr komplizierte bauliche Situationen (Kreuzungen der B 4/B 75 sowie der Bahn im Bereich der jetzigen Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd, Trog- und Tunnellösungen im Bereich der östlichen Kornweide) zu lösen sind. Schon jetzt ist jedoch deutlich, dass dieses kurze Stück Autobahn zu einem der teuersten in der Bundesrepublik werden dürfte, wenn es das Ziel ist, den notwendigen baulichen und umweltbezogenen Maßstäben gerecht zu werden. Dabei bleibt die grundsätzliche bauliche Crux, dass diese Trasse den - jetzt noch freien - Zugang Wilhelmsburgs zum Natur-, Landschafts- und Erholungsraum der Süderelbe in diesem Bereich zumindest einschränkt.

2. Fehlender Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit

Es ist bis heute nicht deutlich gemacht worden, in welchem Maße die HQS ‚hausgemachtem‘ Verkehr von Wilhelmsburg, dem Hafenverkehr und schließlich überregionalem Autobahnverkehr dient, der mit Wilhelmsburg nichts zu tun hat. Der ‚hausgemachte‘ Verkehr in West-Ost-Richtung dürfte sehr gering sein, und der Hafenverkehr wird kaum eine Größenordnung erreichen, die nicht nach Abbau der Zollschranken auf den ‚ertüchtigten‘ Hafenhaupttrouten im Norden (Köhlbrandbrücke – Veddeler Damm mit besserem Anschluss an die A 255) und im Süden (Kattwykdamm – Hohe-Schaar-Straße – Kornweide) abgewickelt werden könnte. Das aber bedeutet, dass die Notwendigkeit einer West-Ost-Autobahn durch



Wilhelmsburg aus überregionalem Autobahnverkehr abgeleitet wird. Es geht um den Lückenschluss zwischen A 26/A 7 im Westen und A 1 im Osten.

Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Wilhelmsburg und auf einer bei aller Vorbelastung empfindlichen Insel. Mit Blick auf das Autobahnnetz südlich von Hamburg und den dort vorhandenen Verknüpfungen der Autobahnen stellt sich ohnehin die Frage, ob die durch den Lückenschluss erreichbaren Reisezeitverkürzungen die mit der HQS als Autobahn verbundenen Eingriffe und Aufwände rechtfertigen.

Für eine weitere sachbezogene Diskussion der Hafenuferspange raten wir dringend an, die für die HQS prognostizierten Verkehrsbelastungen nach ‚hausgemachtem‘ Eigenverkehr von Wilhelmsburg, nach Hafenverkehr und nach überregionalem Autobahnverkehr aufzuschlüsseln.

3. Einzelaspekte

Soweit zum Grundsätzlichen. Obwohl damit die Notwendigkeit der HQS in Form einer Autobahn und ein Autobahn-Lückenschluss über die Elbinsel in Frage gestellt sind, nehmen wir im Folgenden zu einigen weiteren Punkten Stellung. Wir betonen dabei, dass wir die Notwendigkeit einer ‚Ertüchtigung‘ der Hafenhaupttrouten sehen und unterstützen, nicht jedoch im Standard einer Autobahn.



3.1. Reduzierung des Ausbaustandards

Sollte entgegen unserer Stellungnahme am Autobahn-Standard festgehalten werden, dann müsste alles geprüft werden, was den Eingriff reduziert, so zum Beispiel Reduzierung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 80 km/h, der Entwurfsklasse auf EKA 3 (Stadtautobahn) und der Kronenbreite auf 25 m (RQ 25).

3.2. Alternative Trassenführung über die Anschlussstelle Neuland

Unabhängig vom Standard der Südvariante als Autobahn, Stadtautobahn oder als leistungsfähige vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit plangleichen Knotenpunkten sollte untersucht werden, ob auf den sehr teuren Tunnel Kornweide zwischen Bahntrasse und Autobahn A 1 nicht verzichtet werden kann zugunsten einer Abschwenkung der Straße nach Süden über die Wilhelmsburger Reichsstraße, um sie dann über die auszubauende Neulandstraße mit der A 1 zu verbinden.

3.3. Weitere Konfliktpunkte

Konfliktpunkte im Einzelnen:

- Der Trog im Anschluss an den Tunnel Kornweide wird eine deutliche Trennung in den Quartieren des südlichen Kirchdorfs bewirken. Die Wohnbebauung wird von dem wertvollen landschaftlichen Umfeld der Süderelbe, welches sich hoher Beliebtheit erfreut, abgetrennt.
- Darüber hinaus ist zu befürchten, dass eine Beeinträchtigung durch den erforderlichen Lärmschutz in Form einer visuellen Barriere zusätzlich zur physischen entstehen und das Landschaftsbild negativ beeinflussen wird.
- Auch die Kleingartenanlagen im Bereich Kornweide sind durch neu entstehenden Lärm gefährdet. Sie sind wichtiger Bestandteil der wohnraumnahen Freiflächenversorgung und daher ebenfalls schützenswert. Hier darf der



Lärmschutz nicht vernachlässigt werden. Da durch das Vorhaben Internationale Gartenschau igs 2013 die Neuansiedlung von 192 Gartenparzellen im Bereich Kornweide erforderlich ist, muss eine Nachvollziehbarkeit hinsichtlich der Auswirkungsprognose besondere Beachtung finden.

- Die grundsätzliche Grundwasserproblematik der Elbinsel in Bezug auf den hohen Stand wird im Bereich von Tunnel und Trog an der Kornweide zu einem besonders hohen baulichen Aufwand führen. Besonders eine evtl. Störung des Grundwasserhaushalts muss durch eine hydrogeologische Prüfung untersucht werden.
- Die bestehende Lärmsituation im Süden des Volksparks Wilhelmsburg, besonders durch die vorhandene Hafenbahn, ist bereits heute als zu hoch einzustufen. Daher sind zusätzliche Belastungen durch eine Hafenquerspange zu prüfen und eine gegenseitige negative Beeinflussung auszuschließen.
- Wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen, wie z.B. die geplante Mehrfunktionsstrecke (multi purpose-Rundweg) und der überregionale Europaradweg verlaufen zu großen Teilen in dem dargestellten Südkorridor. Hier ist sicher zu stellen, dass deren qualitätvoller Standard durchgehend herzustellen ist und keine dunklen Tunnelunterführungen oder ähnliches entstehen.

4. Verfahrensaspekte

Das in den letzten Wochen mit erheblichem Aufwand aller Beteiligten gestartete Dialogverfahren wird durch die Fortsetzung des Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung der von der Deges favorisierten Südtrasse nicht unterstützt. Angesichts des fehlenden Nachweises der Notwendigkeit einer Autobahnverbindung im Süden Wilhelmsburgs und angesichts noch ungeprüfter



verkehrlicher Alternativen kann entweder die Glaubwürdigkeit des Dialogverfahrens oder die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit weiterer kostspieliger Untersuchungen in Frage gestellt werden. Wir empfehlen daher - auch i. S. einer den Ansprüchen einer IBA angemessenen Verfahrenskultur, ein Verfahrensmoratorium einzusetzen – solange wie das Dialogverfahren läuft, um ggfs. Korrekturen oder Nejustierungen vornehmen zu können.