

Wie die Wilhelmsburger Bewohnerinnen und Bewohner einmal die Hafenuferschlinge besiegten

Ob sie aber über Norden kommt, oder aber über Süden kommt oder aber überhaupt nicht kommt, ist nicht gewiss ...

von Michael Rothschuh.

2001, beim ersten Spreehafenfest habe ich den Spreehafen kennen gelernt mit seinen zugewachsenen Ufern, den Hausbooten, der wilden Hafenkulisse und dem Blick auf die

Hamburger Kirchtürme – und auch schon die „Hafenuferschlinge“: In einem Bauwagen wurde ein Film vorgeführt, in dem man sehen und hören konnte, wie LKW auf einer

Autobahn über den Spreehafen dröhnen. Ich wusste: „So darf es nicht werden“. Die Hafenuferschlinge wurde mein Thema.

Was in Hamburg nicht geht, machen wir in Wilhelmsburg

Der Senat will am 24. Juli 1979 einen Generalverkehrsplan (GVP) verabschieden. Von der Ost-West-Straße soll ein „Baumwalltunnel“ am Spreehafen in eine „Hafen-Autobahn“ einmünden, die von der A1 über das Reiherstiegviertel und den Hafen bis Waltersdorf zur A7 führt, Baubeginn ca. 1981.

Unter dem Titel „Neuer Elbtunnel und Autobahn durch den Hafen“ schreibt Egbert Hoffmann im Hamburger Abendblatt (HA): „1975 lag der GVP zum erstenmal Senat und Bezirken vor. Vier Bezirke stimmten zu, drei lehnten ab wegen der Stadtautobahnen, gegen die sich wachsender Bürgerzorn richtete. Bürgerinitiativen formierten sich, und auch in den Parteien herrschte permanenter Streit um die Notwendigkeit von Stadtautobahnen. Der Senat drückte sich um klare Entscheidungen. Heute nun nimmt er einen neuen Anlauf. Der GVP präsentiert sich stark „abgemagert“, von Stadtautobahnen ist kaum noch die Rede. Sie stehen nur noch dort zur Diskussion, wo sie nicht kollektiven Bürgerzorn auslösen. Beispielsweise im Hafen.“ (HA, 24.7.1979)

Michael Rothschuh

Alt-und-bald-Achtundsechziger, Gründungsmitglied von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg, Hochschullehrer für Sozialpolitik und Gemeinwesenarbeit in Hildesheim, hat nach der Pensionierung Zeit für Unnützes, wie das Lesen von immer neuen DEGES-Planungen.



Und eben in Wilhelmsburg, wo die Autobahn durch das Reiherstiegviertel führen soll. „Wilhelm Burg“, wie er sich nennt, kontert in der Wilhelmsburger Zeitung mit einem Leitartikel:

„Mit Elan und Geld hat sich der Hamburger Senat nun des Problems Wilhelmsburgs angenommen: Nach Pilotstudie und Stadtteilkonzept kamen die Zusagen, ... Bau des Bürgerhauses, Ausbau der „Honigfabrik“ usw. Na also, haben da viele Wilhelmsburger gesagt, es geht doch, wenn auch sehr spät.

Fraglich ist nur, ob der Einsatz von finanziellen Mitteln sich hierfür überhaupt noch lohnt, denn nun haben die Verkehrsplaner eine borstige Katze aus dem Sack gelassen: Durch das Reiherstiegviertel wird bald eine Autobahn gebaut.

Welche Folgen das für ein Wohngebiet hat, kann sich jeder Wilhelmsburger im Reiherstiegviertel leicht vor Augen führen: Ein Blick nach Neuhof genügt. Da haben unsere Verkehrsplaner ein beispielhaftes Projekt vorgeführt; man baut eine Brücke über den Köhl-



Der Wilhelmsburger Gastronom Willi Adomeit, aus Neuhof vertrieben, hat diese Zeitung aufbewahrt.



HAFEN-
QUER-
ZANGE!

Ob Hafenausbahn, Hafenquerspange, Hafenquerstange, oder
Hafenquerschlange – Wir wollen sie nicht: die Hafenquerzange

brand und bindet sie durch eine großzügig ausgebauten Straße auf Stelzen durch ein Wohngebiet an. Der Verkehr rollt. Und verändert natürlich die Wohnqualität auf Neuhof: Von den einigen hundert Neuhöfern ist niemand mehr da, die Häuser fallen der Spitzhacke zum Opfer.“ (Wilhelmsburger Zeitung, 27.7.1979)

Die „Hafen-Autobahn“, später „Hafenquerspange“, spöttisch „Hafenquerschlange“, „Hafenquerzange“ und mittlerweile scheinbar neutral „A 26“ genannt, war in den Köpfen, und der Ton, der die Debatte bis heute bestimmen sollte, war angeschlagen: Die „Hafen“-Querspange führt mitnichten allein durch den Hafen, sondern durch Wohngebiete und droht die Lebensqualität Wilhelmsburgs zu zerstören. Und der Unterton: Was die in Hamburg – und gefühlt gehört Wilhelmsburg immer noch nicht richtig dazu – nicht haben wollen, verschieben die nach Wilhelmsburg.

Die Hafenquerspange ist seit mehr als drei Jahrzehnten eine zentrale Forderung der Hamburger politischen Klasse, aller Senate gleich welcher Couleur, der Handelskammer, des Hamburger Abendblatts, der Wirtschaftsverbände und des ADAC. CDU, FDP und SPD wetteifern jeweils darum, wer am meisten für die Hafenquerspange getan habe, die GRÜNEN zeigen sich in Oppositionszeiten als engagierte und ideenreiche Kritiker, in den Koalitionen mit SPD und CDU schlucken sie die vermeintliche „Kröte“ oder lassen sie unter

ihrer Obhut gedeihen, die LINKE ist noch etwas unentschlossen.

**Die Hafenquerspange
ist die „Lösung“ –
aber was
ist das Problem?**

Auch ein großer Teil der Hamburger würde wohl sagen: „Ja, die Hafenquerspange brauchen wir“. Aber wofür eigentlich?

Vier Stichworte schieben sich in den Vordergrund: (1) „fehlende Querverbindungen“, (2) „schwere Unfälle auf der Stresemannstraße“, (3) „Stau auf der Köhlbrandbrücke“ (4) „wie kommen die Container aus dem Hafen?“.

- (1) Bei den von Hamburg ausgehenden sternförmigen Autobahnen sind die Querverbindungen zwischen A1 und A7 problematisch, weil sie durch Wohngebiete führen. Aber das gilt vor allem für Hamburgs Norden, wo die Bewohner aus guten Gründen neue Autobahnen ablehnen. Diese Verbindung zu ersetzen durch eine Querspange im Süden ist ziemlich absurd, da A1 und A7 schon im Süden aufeinander treffen. Es gibt schon bald den „großen“ Autobahnring Maschen-A7-Bad Bramstedt-A20-Bad Segeberg-A21-Bargtheide-A1-Maschen. In den Köpfen aber bleibt: Hamburg braucht einen Autobahnring.
- (2) Anlässlich der Trauerfeier für die 1991 auf der vielbefahrenen Stresemannstraße ge-

tötete neunjährige Nicola fordert ein CDU Politiker eine „Entlastung der Stresemannstraße“. „Dazu brauchen wir die Hafenspanne vom Autobahndreieck Georgswerder nach Waltershof und den großen Ring um die Stadt“. (HA, 29.8.1991) Mit der Ursprungsidee eines Baumwalltunnels wäre eine Entlastung durchaus denkbar gewesen. Damals ging es eigentlich um eine modernisierte Fassung des Alten Elbtunnels mitten in der Stadt, nun aber nicht für Pferdefuhrwerke und mit Fahrstühlen. So sollten Fahrten z.B. über die Stresemannstraße zum Elbtunnel der A7 vermieden werden. Diesen Baumwalltunnel hat man nicht gebaut, aber nicht deshalb, weil Hamburg nun bessere Lösungen gefunden hätte, sondern weil kein „Geld vom Bund“ kam. Daraufhin hat Hamburg die vierte Elbtunnelröhre, wieder weit weg von der Innenstadt, beantragt. Wie nun aber eine Autobahn südlich der Norderelbe den Verkehr auf der Stresemannstraße oder Ost-West-Straße nachhaltig vermindern könnte, ist weder zu begreifen noch nachzuweisen. Aber in den Köpfen bleibt: Die Hafenspanne entlastet die Straßen in der Innenstadt.

(3) Der „Stau auf der Köhlbrandbrücke“ ist ein Dauerthema der Presse wie der Alltagsgespräche gewesen. Bilder vom Stau konnte man in den Medien weltweit finden, auch wenn sie häufig aus den Archiven von z.B. 2007 entnommen sind. Deshalb brauchen wir die Hafenspanne, heißt es dann

und: „Ansonsten drohe der Verkehrsinfarkt des Straßennetzes.“ (Die Welt, 12.12.2008) Hans-Jürgen Maass ist mit einem wirkungsvollen Vortrag auf einer Einwohnerversammlung von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg und einem „Pixi-Buch“ dem Stau buchstäblich nachgegangen bis dorthin, wo er entsteht: an einer Ampel des verwirrenden „Waltershofers Kringels“ vor dem Zolldurchlass, wo jeder LKW kontrolliert werden muss. Die Lösung, die er aufzeigt, ist klar und einfach: ein ziemlich kleiner Umbau der Straße, dann die Auflösung des Zolls und schließlich eine vereinfachte Anbindung der Köhlbrandbrücke an die Straßen. Denn ein Stau entsteht nicht da, wo die LKW stehen, sondern vor einem Flaschenhals. Tatsächlich wurde der Kringel umgebaut, der Zoll vereinfacht sein Verfahren, die Auflösung des Freihafens wurde für 2013 beschlossen, die Staus sind weitgehend Vergangenheit. Aber in den Köpfen bleibt: Die Hafenspanne brauchen wir gegen den Stau auf der Köhlbrandbrücke.

(4) Bis 2007 stieg der Containerumschlag von Jahr zu Jahr, erwartet wurde eine Vervielfachung. Ob man die Probleme ausgerechnet durch eine Autobahn über den Köhlbrand lösen könnte, war höchst fraglich. Eine Studie des Industrieverbandes Hamburg von 2006 hielt jedenfalls eine Bündelung von relativ kostengünstigen Maßnahmen, u.a. einer elektronischen Verkehrslenkung, für erheblich zielführender,

realistischer umzusetzen und natürlich kostengünstiger. Im Herbst 2010 schließlich legte die Hamburg Port Authority (HPA) einen Masterplan zum Straßenverkehr im Hafen* vor, nach dem auch bei erheblicher Vermehrung des Containerumschlags Engpässe auf Straßen des Hafens auch ohne eine Hafenspanne gelöst werden könnten.

Aber auch hier bleibt in den Köpfen: Die Hafenspanne brauchen wir für den Hafenverkehr, warum heißt sie denn sonst Hafenspanne?

Wenn konkrete Probleme und das Milliardenprojekt Hafenspanne sowohl in ihrer möglichen Effizienz wie ihrer Umsetzbarkeit so weit voneinander entfernt liegen, stellt sich die Frage, warum wird an der Hafenspanne fest gehalten? Eine Antwort dafür ist: das Geld.

Geld sparen? - das ist zu teuer

Ein Beispiel: Gegenüber der Verkehrsbehörde schlagen Bewohner vor, den Verkehr auf der geplanten neuen Wilhelmsburger Reichsstraße auf 50 km/h zu begrenzen und ohne Standstreifen zu bauen, so würde die Straße leiser, sicherer, es gäbe weniger Versiegelung und sie würde auch billiger. Dies ruft Entsetzen bei den Behördenvertretern hervor, wegen der Kosten. Wegen der Kosten - bei einem Vorschlag, der Millionen spart?

Ja, denn es geht nicht um die Höhe der Kosten sondern darum, wer sie bezahlt. Die Behörde sagt, eine auf 50 km/h begrenzte Straße müsste Hamburg bezahlen, der Bund zahle nur Straßen mit Autobahncharakter.

Sparsame Politik heißt für einen Landespolitiker nicht, wenig Geld auszugeben, sondern möglichst viel Geld des Bundes oder der Europäischen Union „nach Hamburg zu holen“. Da kann er dann durchaus stolz sein, wenn das Projekt teurer wird: je teurer, desto mehr Geld hat er vom Bund geholt.

Autobahnen zahlt der Bund, gute Verkehrslösungen zahlt Hamburg selbst

Eine Schlüsselrolle spielt der Bundesverkehrswegeplan.

Beim Baumwalltunnel ebenso wie bei der Hafenspanne oder der Wilhelmsburger Reichsstraße, geht es um Straßen in Hamburg, die Hamburg für seine eigenen Interessen bauen wollte. Zahlt Hamburg selbst, kann es dies nach eigenen Bedürfnissen und Vorstellungen tun. Will Hamburg aber den Straßenbau vom Bund bezahlen lassen, muss es den Bund überzeugen, dass es sich um eine Bundesfernstraße handelt, die dringend gebaut werden muss.

Ein Neubau wird 2013 von den Ländern für den ab 2015 geltenden Bundesverkehrswegeplan angemeldet und nach einem Nutzen-Kosten-Verhältnis geprüft (je mehr und schneller – desto besser; je mehr Kosten – desto schlechter; je mehr Umweltbelastung – desto schlechter; je mehr Verknüpfung mit dem Fernstraßennetz – desto besser). Will man also eine Querung des Köhlbrands für vielleicht 15.000 LKW, dann hat man nur Chancen zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan, wenn man gleichzeitig 50.000 oder mehr PKW auf diese Straße bringt. Das sind vor allem Pendler, die sonst mit entsprechendem Angebot auf die Bahn gelockt werden könnten.

Behauptet werden muss in der Planung zudem die weit über Hamburg hinaus reichende Bedeutung der Hafenuerspanne,

insbesondere deshalb, weil der Bundesrechnungshof 2001* gerügt hat, dass Hamburg den stadtpolitisch interessanten Projekten den Vorrang gegenüber den für den Bund wichtigen Vorhaben gäbe.

Die Projekte werden zwischen den Ländern und dem Bund nach einem „Länderschlüssel“ ausgehandelt und in den Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestellt oder auch nicht. Geld kann es nur geben, wenn das Projekt in den dringlichen Bedarf eingestuft ist. Aber bei weitem nicht alles, was im dringlichen Bedarf steht, wird auch gebaut; oft fehlen die Mittel, manchmal stoppen die Gerichte ein Vorhaben. Neben dem dringlichen Bedarf gibt es noch einen „weiteren Bedarf“ (finden wir gut, kann aber auch warten) oder den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ (den Bau

bezahlt der Bund nicht, aber das Land darf gerne auf eigene Kosten weiter planen).

Um „Geld vom Bund zu holen“, wird eine Autobahn Hafenuerspanne angemeldet, obwohl man integrierte Verkehrskonzepte bräuchte, die Stadt- und Verkehrsplanung zusammenbringen, die Pendler von der Straße auf die Schiene locken, die Containertransporte auf Wasserwege verlagern und Fußgänger wie Radfahrer begünstigen.

Um das ewige Drängen nach dem für die Stadtentwicklung schädlichen Großprojekt Hafenuerspanne zu beenden, bedarf es einer Änderung der Regeln. Deshalb hat 2012 der Konvent für Baukultur in seinem „Hamburger Appell“ auf Anregung von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg gefordert: „Der Bundesverkehrswegeplan soll ermöglichen, dass anstelle von einzeln geplanten Fernstraßen integrierte Verkehrslösungen finanziert werden.“*

Keine Autobahn durch Wilhelmsburgs Norden – die Hafenuerspanne 1939–2008

1939: Schon in den Reichsautobahnplanungen von 1939 ist ein Autobahnring um Hamburg herum vorgesehen. Ein Teil davon sollte eine Autobahn mitten durch das Reiherstiegviertel sein, die sogleich in den Schulatlanten und damit im Bewusstsein einer Schülergeneration eingezeichnet wurde.

1958: Der Spiegel vom 29.10.1958 lästert über den Ersten Bürgermeister Max Brauer, der die Pläne seines Bausenators Nevermann für Stadtautobahnen ablehnt, ausgerechnet in der Zeit der als fortschrittlich geltenden „autogerechten Stadt“:

„Die ganze Idee ist grotesk“, polterte Brauer im ‚Vorwärts‘, „sie würde die menschliche Siedlung in einer Großstadt unter diesem Autonetz begraben, das über die Köpfe der Einwohner hinweggeht ... Diese Vorschläge zeugen im Grunde nur davon, dass die Techniker vor den Verkehrsproblemen Bankrott machen, weil sie das Auto für wichtiger halten als den Menschen“.

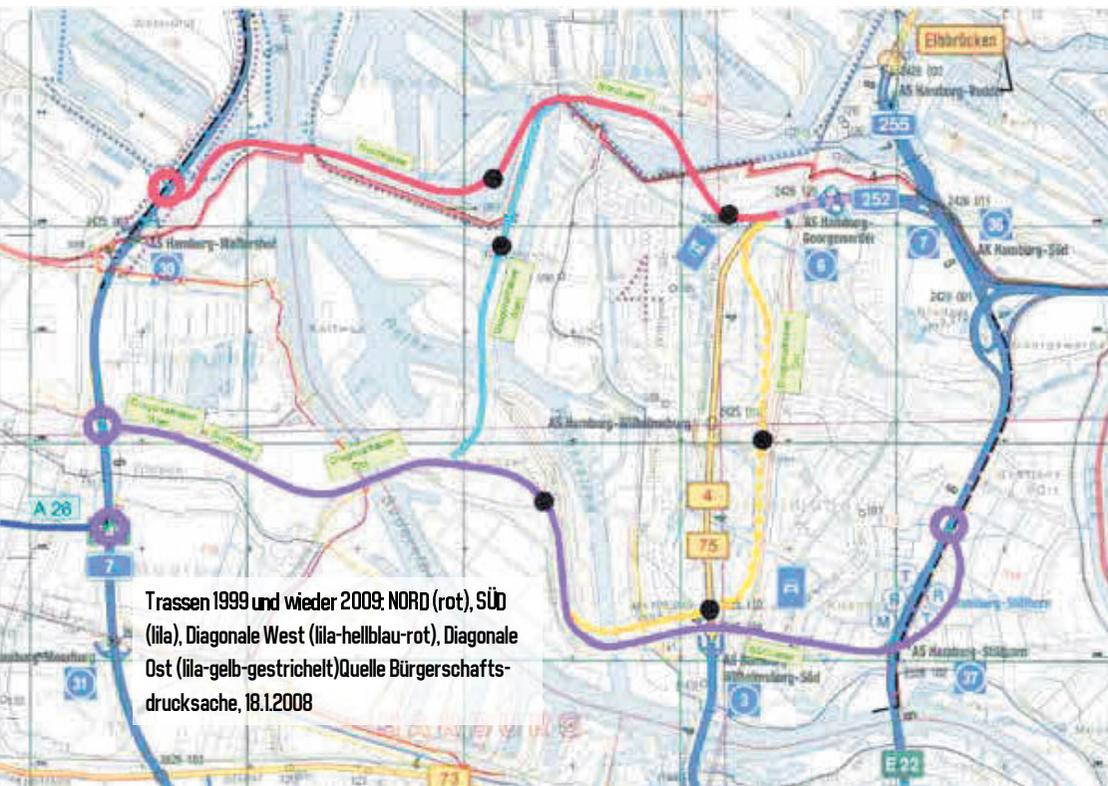
1973: Bei den bürgerlichen Hamburgern kommt die Kritik erst auf, als es um ihre Stadtteile geht, wie zum Beispiel beim Isebekkanal, der für eine Autobahn zugeschüttet werden sollte. „Bürger gegen Beton“, titelt die ZEIT 1973*.

1979: So werden Baumwalltunnel und Hafenuerspanne auch zu einem Ersatz für verhinderte Stadtautobahnen nördlich der Elbe. In Wilhelmsburg gibt es einhellige Beschlüsse von Ortsausschuss und Bezirk gegen die Pläne, bald auch Demonstrationen und Protestveranstaltungen.

1984: Der Erfolg der Proteste erscheint als greifbar. Der Erste Bürgermeister von Dohnanyi verkündet auf einer Protestversammlung in Wilhelmsburg, die Autobahn-Quer-



Die Hamburger glauben fest daran:
Wilhelmsburg sei eine Strafkolonie.
So viel Wasser und man kommt nicht ran,
auf dieser Insel wollen wir keine neue Autobahn!
Warum ist der Zollzaun noch nicht demontiert?
(Beschwerdechor Wilhelmsburg 2006)



Trassen 1999 und wieder 2009: NORD (rot), SÜD (lila), Diagonale West (lila-hellblau-rot), Diagonale Ost (lila-gelb-gestrichelt) Quelle Bürgerschaftsdrucksache, 18.1.2008

verbindung Waltershof/Veddel sei kein aktuelles Thema mehr. Mit der Aufgabe des Baumwalltunnels habe das Projekt keine Dringlichkeit mehr.

Aber die Verkehrsbehörde plant weiter die Hafenspanne

1990 wird die Umgehung Veddel eingeweiht. Die B4/75 soll endlich nicht mehr mitten durch die Veddel führen. Die neu gebaute A252 bei Georgswerder ist zugleich ein erster Teilabschnitt der Hafenspanne.

1992 steht die Hafenspanne im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, Geld für den Bau gibt es trotzdem nicht.

1996 wird die Hafenspanne als Verbindung von A7 und A24 (Berliner Autobahn) für eine gewisse Zeit in das Transeuropäische Netz aufgenommen, ohne dass dies eine Wirkung auf die Finanzierung gehabt hätte.

1999 legt die Baubehörde nach mehrjähriger Planung ihren Linienvorschlag für eine Hafenspanne vor. Sie hat sich zwischen vier Varianten (Nord, Süd, Diagonale West, Diagonale Ost) für die Trasse „Nord“ entschieden. Die Trasse Diagonale Ost, bei der die

Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) durch eine neue Autobahn entlang der Bahn ersetzt werden sollte, lehnt sie ab: „An mehreren der Bahnlinie am nächsten gelegenen Wohnhäusern sind bereits heute so hohe Lärmvorbelastungen (tags und nachts bis über 70 dB(A)) vorhanden, dass weitere Lärmerhöhungen nicht vertretbar sind“.

2000 mischen sich die Bewohnerinnen und Bewohner der Elbinsel verstärkt in die Planungen ein. Bei der Linienbestimmung sprechen sich die Wilhelmsburger um das FORUM Wilhelmsburg einerseits grundsätzlich gegen die neue Autobahn aus, andererseits beteiligen sie sich aktiv an der Linienbestimmung mit immer neuen Trassenvarianten. Der Langzeit-Bausenator Wagner lobt sich für die Beteiligung der Wilhelmsburger Initiativen. Diese setzen mit Protestdemonstrationen unter dem Motto „Zukunftsplan statt Autobahn“ eine große halbjährige Zukunftskonferenz durch.

2001 In der Zukunftskonferenz schlägt das Pendel zum klaren NEIN gegen die Pläne aus. Sie wird wesentlich zu einer intensiven Lern- und Ideenwerkstatt für Verkehrslösungen ohne neue Autobahnen: Thematisiert werden Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Stadtplanung, alternative Transportwege auf Wasser, Schiene und in Tunneln, Verkehrslenkungssysteme, die Auflösung des Freihafens und neue Nutzung der Wasserlagen. Man konnte gut begründet sagen: Diese Hafenspanne braucht Hamburg nicht und

sie schadet der Stadtentwicklung der Elbinsel ebenso wie der ganzen Stadt.

2002 gründen Akteure der Zukunftskonferenz den Verein „Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg“. Der Verein verknüpft das NEIN zur Autobahn eng mit dem JA zu einer lebendigen Entwicklung der Insel, konzentriert auf die Öffnung und Nutzung des Spreehafens für die Wilhelmsburger. Die jährlichen Spreehafenfeste sind immer auch lebendiger Protest gegen die Autobahnpläne. Sie verankern im Bewusstsein nicht nur der Wilhelmsburger, sondern auch der Gäste aus dem Hamburg nördlich der Elbe sowie den Behörden-, Firmen- und Parteivertretern:

Die Ufer gehören zur Elbinsel dazu. Der Hafen ist auch Raum für Lebendiges, Freizeit, Kultur und Natur, die sich dort selbst erschafft. Eine „Hafen“querspanne findet nicht in einem leblosen Hafen statt, sondern berührt das Leben auf der Insel und ihren Bezug zu Hamburg.

2003 findet im Vorfeld der Internationalen Bauausstellung (IBA) eine Internationale Entwurfswerkstatt für die Elbinsel statt. Wilhelmsburger, insbesondere aus Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg, wirken direkt mit an den Tischen der internationalen Stadtplaner. Die Hafenspanne ist eine Vorgabe des Oberbaudirektors Walter, aber kaum ein Planer beachtet diese, da eine Autobahn kaum zu den teilweise kühnen Stadtentwicklungsideen passt.



„Im Gegensatz zum häufig negativen Image technischer Konstruktionen soll die Hafenuerspannung als Ingenieurskunst und ästhetische Bereicherung der Stadtlandschaft wahrgenommen werden“
 - kommentiert die Behörde dieses Modell im „Räumlichen Leitbild“ von 2007*.

Im gleichen Jahr fällt die Hafenuerspannung im Bundesverkehrswegeplan auf den Status „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ zurück. Die grüne Bundestagsfraktion mit der Hamburger Landesvorsitzenden Anja Hajduk schreibt das ihrem Einfluss in der rot-grünen Bundesregierung zu.

2005 versucht der Hamburger CDU-Senat einen neuen Anlauf. Mit dem Rückenwind des damals rapide steigenden Containerumschlags erscheint ihm eine Mautlösung als erreichbar. HOCHTIEF oder eine vergleichbare Privatfirma würde die HQS teilweise vorfinanzieren und dann müssten alle Fahrzeuge 30 Jahre lang für die Benutzung der

Straße eine Maut bezahlen. Die Realisierungsgesellschaft Hamburg (ReGe) mit ihrem Chef Wegener wird mit der Feinplanung beauftragt; der Bund gibt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag.

Die Mautpläne, bei denen „Ausweichstrecken“ bis hin zur Wilhelmsburger Mitte ebenfalls mit einer Gebühr belegt werden sollen, bieten viele Ansätze zum Spott, zumal der vom Senat als Vorbild genannte Lübecker Herrrentunnel sich als Flop erweist.

Jenseits der „autogerechten Stadt“: Alternativen zur Hafenuerspannung

2006 wird eine Studie des Industrieverbandes Hamburg bekannt, in der der Verkehr im Hamburger Hafen untersucht wird – er läuft relativ reibungslos und es gibt einige behebbare Schwachstellen – und Problemlösungsmöglichkeiten eruiert werden. Dabei schneidet die Hafenuerspannung im Nutzen-Kosten-Verhältnis erheblich schlechter ab als schnell realisierbare und relativ kostengünstige Verkehrslenkungsmaßnahmen. Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg bringt diese Studie in den politischen Diskurs um die Hafenuerspannung ein.

2007 spitzt sich die Auseinandersetzung zu: Eine von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg im Bündnis mit vielen anderen Wilhelmsburgern veranstaltete Karnevalsdemonstration „Wir sind schon da“ als Antwort auf den „Sprung über die Elbe“ nimmt die Hafenuerspannung, Hafenuerschlang und Hafenuerzange ins Visier. Aktivitäten des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg und seiner Mitglieder sind außerdem u.a.

- eine kritische Denkschrift zur Hafenuerspannung*,
- Vorbereitung einer Diskussion im Wirtschaftsausschuss der Bürgerschaft* über die Hafenuerspannung und mögliche Alternativen,

III. Herausforderungen für bewegte Bürger

- intensive Gespräche mit der planenden ReGe,
- aktive Teilnahme an einem IBA Labor Hafen-Logistik-Stadt*,
- Vortrag und Diskussion zur HQS bei der Einwohnerversammlung vor der Bürgerschaftswahl.

Im Senat herrscht Unbehagen, weil eine Autobahn in Hochlage quer zwischen Hamburg und Wilhelmsburg und der propagierte „Sprung über die Elbe“ kaum zusammenpassen, allenfalls wäre eine Tunnellösung zu akzeptieren. Am Ende des Jahres wird klar: Eine aufgeständerte Autobahn über den Spreehafen ist nicht akzeptabel. Tunnelpläne unter dem Spreehafen, die als Alternativen von der ReGe untersucht wurden, aber sind so teuer, dass eine so gebaute Autobahn weder durch Maut zu finanzieren wäre noch eine Chance auf ein annehmbares Nutzen-Kosten-Verhältnis in dem nächsten Bundesverkehrswegeplan hätte.

2008 beginnt mit einem Paukenschlag: Am 18. Januar 2008, kurz vor den Neuwahlen, entwickelt sich eine Podiumsdiskussion der Architektenkammer zur Hafenuerspannung zum Show Down für die Planungen der Hafenuerspannung. „Zu teuer“, heißt es einhellig von der Behörde wie von der mit der Planung beauftragten ReGe.

Der kurze Moment des Sieges über die Hafenuferschlange

Es war nun klar: Es wird – wenn nichts dazwischen kommt – keine Autobahn am Reiherrstiegsquartier geben. Damit war auch der Weg frei für das Verschwinden des Zollauns und die Öffnung des Spreehafens.

Jetzt war der Zeitpunkt für eine „Siegfeier“ der Elbinseln: Ihre aktiven Bewohnerinnen und Bewohner hatten die Hafenuferschlange besiegt, die seit Jahrzehnten das Leben im Stadtteil bedrohte, die alternative Konzepte verhinderte, die Flächen, die für landschaftliche Entwicklung oder Wohnen geeignet waren, brach legte, die den Wilhelmsburgern in die Ohren zischte, dass sie weniger wert seien als die Bewohner in den bürgerlichen Stadtteilen, durch die man nie mehr Stadtautobahnen bauen würde.

Es war die Zeit für das Innehalten der Politik, für einen Neuanfang der Verkehrsplanung: ein nachhaltiges Verkehrskonzept, Verlagerung von Containertransporten auf das Wasser, besseren ÖPNV, Fährverbindungen zwischen Wilhelmsburg und der inneren Stadt, ein Fahrradprogramm wie ein Wohnprogramm, das es lebenswert macht, ohne Auto zu leben.

Vor allem: Zeit für einen Neuanfang, für eine wirkliche kooperative Planung von Bewoh-

nerinnen und Bewohnern mit Stadt- und Verkehrsplanern, mit der Politik und der Verwaltung.

Aber schon am gleichen Tag, dem 18. Januar 2008, wird eine Bürgerschaftsdrucksache veröffentlicht, die wieder die alten Trassenpläne Süd, Nord, Diagonale West und Diagonale Ost zeigen.

Der IBA-Chef Hellweg stellt sich in seinem Vortrag vor der Architektenkammer hinter die Diagonale West und propagiert eine Ringlösung über diese Trasse, die die Wilhelmsburger Reichsstraße als durchgehende Straße entbehrlich machen soll. Die Behörde ihrerseits prüft schon wieder eine Südtrasse und eine Diagonale Ost mit einer an die Bahn verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße.

Mit Schwarz-Grün zurück zu den Autobahnplänen des 20. Jahrhunderts

In die Bürgerschaftswahlen ging die grüne Parteivorsitzende Hajduk hinein mit der massiven Ablehnung der Hafenuferschlange, aus den Koalitionsverhandlungen mit der CDU kommt sie heraus als erste grüne, für den Verkehr zuständige Senatorin mit einem Vertrag, nach dem „innerhalb von 3 bis 6 Monaten Lösungen für zwei Ost/West-Straßenverbindungen“ geprüft werden sollen. „Die GAL vertritt die Auffassung, dass bei zwei Straßen

die Nordtrasse als ertüchtigte Stadtstraße und die Südtrasse als Autobahn gebaut wird“, heißt es darin.*

Der enge Zeitplan bedeutete, dass sich die Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt Hajduk, die wenig vertraut war mit den Mechanismen einer Verkehrsbehörde, auf die Beamten ihrer Behörde und die Kompetenz der DEGES verlassen musste, die schon zuvor ins Boot geholt wurde. Die DEGES – eine privatrechtliche, aber dem Bund und einer Reihe von Ländern gehörende Fernstraßenplanungsgesellschaft – war nun an Bord und übernahm mehr und mehr das Steuer der Planung und die Vermarktung ihrer Autobahnprojekte.

Die Botschaft der selbstbewussten Senatorin: Wir wollen die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße – und die Hafenuferschlange prüfen wir vertragsgemäß, aber sie würde schon nicht so schnell kommen und vielleicht ja auch gar nicht.

Die DEGES allerdings war schon dabei, die Diagonaltrasse Ost zu planen, in der ein Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße als Autobahn Teil der Hafenuferschlange sein sollte.

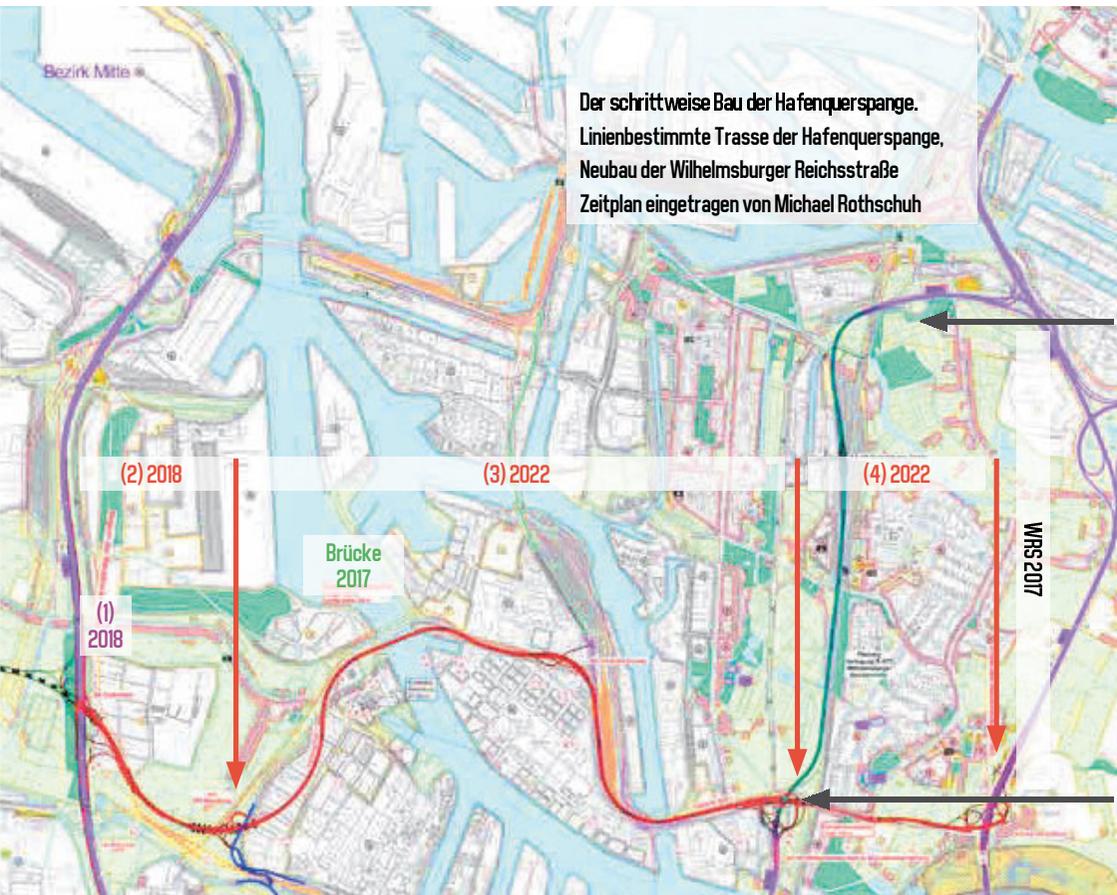
So kam es im Herbst 2008 keineswegs zum Schulterschluss zwischen Behörde und Wilhelmsburgern für das vermeintlich einzigartige Projekt der Zusammenlegung von zwei Lärmtrassen zu einer, wie es Oberbaudirektor Walter propagierte, sondern zur Konfron-

tation, bei der sich nun mit den „Engagierten Wilhelmsburgern“ auch die einmischten, deren Häuser direkt an der Bahntrasse und damit in unmittelbarer Nähe zur geplanten Autobahn lagen.

2009 wurde das Jahr der Konfrontation zwischen den Wilhelmsburgern und ausgerechnet einer grünen Senatorin. Der „Trick mit dem Abbiegeverbot“ (HA, 5.3.2009) zwischen neu gebauter WRS und einer Hafenuferschlange sollte beide Themen voneinander lösen, Autobahnstandard aber sollten beide behalten.

Die Senatorin stellte sich den Bewohnern in mehreren Einwohnerversammlungen, bot schließlich eine „kooperative Planung“ an, behielt sich aber vor, an der Beteiligung vorbei Entscheidungen zu treffen zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Das tat sie dann auch im Oktober 2009 und überrumpelte die Teilnehmer des Beteiligungsprozesses mit einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Hamburg. Danach sollte die WRS noch vor dem Beginn der Internationalen Gartenschau (igs) aus dem für sie vorgesehenen Gelände verschwinden. Wie unrealistisch die Fertigstellung einer neuen WRS bis 2013 wäre, musste die DEGES wissen, aber der Informationsfluss von den Planern zum Parlament und der Öffentlichkeit, wohl auch zu den zuständigen SenatorInnen, war schon zweckmäßig dosiert.

2010: Parallel zur WRS-Planung beantragt Hamburg eine neue Linienbestimmung der



Hafenquerspange auf der 2000 von der Behörde abgelehnten Südtrasse, die 2011 vom Bund genehmigt wird.

2012: Die DEGES bereitet nun WRS und die A 26, wie die Hafenquerspange jetzt heißen soll, gleichzeitig vor. Für die Zeitplanung lassen sich folgende Bauabschnitte feststellen (s. Grafik oben):

Bis 2018 sollen nach den Vorstellungen der DEGES und der Behörde die WRS auf neuer Linie gebaut und die A26 bis zur neuen Anschlussstelle Moorburg verlängert sein; die

Kattwykbrücke steht aufgrund einer neuen Eisenbahnbrücke allein dem Straßenverkehr zur Verfügung. Es gäbe 2018 also schon eine „Hafenquerspange light“ auf der „Diagonale Ost“ von der A26 über die WRS zur A1.

Ob und wann es zum Bau der Abschnitte von der AS Moorburg bis zur Wilhelmsburger Reichsstraße und von dort bis Stillhorn zur A1 kommt, hängt vom Bundesverkehrswegeplan ab, der nach 2013 vom neuen Bundestag beschlossen wird.



Ein voller Anschluss der Hafenquerspange an die autobahngleiche neue Wilhelmsburger Reichsstraße und der Verzicht auf den Abschnitt zwischen WRS und A1 bleibt nach wie vor möglich; ein nochmaliges Umschwenken auf die von der Handelskammer bevorzugte Nordtrasse auch.

Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg und die Hafenquerspange

Zentrale Aktionsfelder des ersten Jahrzehnts des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg waren die beiden eng miteinander verknüpften Ziele „Öffnung des Zollzauns und des Spreehafens für die Bewohner“ und „Verhinderung einer Hafenquerspange“.

Zu dem Spektrum der Arbeit „des Vereins“ und seiner Mitglieder insbesondere aus Vorstand und Koordinierungsrunde gehörten:

- das jährliche Spreehafenfest,
- Veranstaltungsreihe „Pegelstand“, oft zusammen mit Politikern aller Parteien,

- Presse- und Medienarbeit,
- aktive Teilnahme an öffentlichen Diskussionen, Entwurfswerkstätten, IBA-Laboren,
- Mitarbeit in Fachgremien der Stadt- und Verkehrsplanung,
- Karnevalsdemonstration, große Einwohnerversammlungen,
- faktische Umwandlung von Veranstaltungen der IBA oder der Behörde zu Einwohnerversammlungen der Bürgerinnen und Bürger, die nicht nur Fragen stellen, sondern Position beziehen,
- wissenschaftlich wie auch populär gehaltene Schriften.

Neue Herausforderungen nach dem Sieg über die Hafenquerspange im Norden

Seitdem die Hafenquerspange im Norden aufgegeben und die Öffnung des Spreehafens gesichert ist, verändern sich die Konstellationen: „Ausbau und Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ sind ein schwieriges Thema für



einen Verein, der sich gegen Autobahnpläne und zugleich für Schaffung neuer Stadtentwicklungsräume einsetzt. Der Verein erarbeitete auch mithilfe von öffentlichen Versammlungen und der offenen Diskussion des Für und Wider eine Position, die aber nie ganz einheitlich war*.

Vermieden werden muss jede Sankt-Florian-Position. Deshalb darf es keine neue Autobahn geben, weder im Norden, noch im Süden, noch in der Mitte. Dafür erarbeitet der Verein Perspektiven einer nachhaltigen Verkehrsplanung und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung, die weniger motorisierten Straßenverkehr bewirkt, sowohl beim Pendlerverkehr als auch beim Containertransport.

Spannend ist das Bündnis mit den „Engagierten Wilhelmsburgern“. Sie bringen eine ungeheure Lebendigkeit und Aktionsbereitschaft mit, die sich auch aus ihrer unmittelbaren Betroffenheit speist. Ihre witzigen und zielgenauen 5-vor-12-Aktionen, finden viel Aufmerksamkeit. Nur mit ihnen zusammen waren lebendige Demonstrationen mit 1000-2000 Menschen möglich.

Erst gewöhnen muss sich der Verein daran, dass die mehr oder weniger „privat“ agierenden Töchter des Staates, DEGES, IBA, igs, ReGe, HPA sowie Werbeagenturen immer mehr das Sagen haben und der eigentlich verantwortliche Staat oft nicht einmal genau weiß, was mit seinem Geld getan und geplant wird.

III. Herausforderungen für bewegte Bürger

„Wer trägt die Verantwortung und legt Rechenschaft ab?“, ist für Bürgergruppen zunehmend eine offene Frage.

Autobahnen - keine technische sondern vor allem eine soziale Frage

Wenn die Auseinandersetzung mit den Fernstraßenplänen auf der Insel oft im Vordergrund der Arbeit des Vereins steht, so bedeutet dies eine Konzentration der Kräfte auf dieses Thema, keineswegs aber eine Verengung der Zielsetzung.

Denn anders als es die Autobahnplaner selbst vielleicht sehen, ist der Bau von Autobahnen nicht vorrangig ein technisches Problem für Ingenieure, sondern es ist zugleich eine

- Frage der Stadtplanung: Wie und für wen verändert sich Wilhelmsburg durch den Bau zusätzlicher Autobahnen? Wie können die Belange der jetzigen Bewohner und einer erwünschten zusätzlichen Bevölkerung im Stadtteil verbunden werden?
- eine soziale Frage: Welche Bewohnergruppen werden durch eine neue Autobahn belastet, welche haben möglicherweise Vorteile? Tragen Autobahnen zur Verdrängung von Menschen bei, die sich ihr Haus auf Wilhelmsburg gebaut haben? Zerschneiden oder verbinden Verkehrsstrassen Lebenszusammenhänge und soziale Bezüge?
- eine ökonomische Frage: Ist Wilhelms-

burg der Raum für das, was „die Wirtschaft“ für notwendig, aber in Hamburg sonst nicht für durchsetzbar hält?

- eine gesundheitliche Frage: Wer schützt die Menschen vor einer andauernden Belastung mit Lärm und Feinstaub?

Noch ist keine der Wilhelmsburg bedrohenden Autobahnen gebaut.

Noch ist eine Kehrtwende möglich, hin zu einer integrierten Stadtteil- und Verkehrsgestaltung, zu einer kooperativen Planung, die den jetzt und künftig in Wilhelmsburg wohnenden und arbeitenden Menschen dient. Der Verein wird hierzu auch künftig aktiv, kritisch, konstruktiv und entschlossen seinen Beitrag leisten. ★

* Quellenangaben und weitere Hinweise finden Sie im Internet unter www.zukunft-elbinsel.de/buch