

An die Mitglieder der Grünen Hamburg

Mit diesem Brief möchten wir Sie bitten, auf ihrer Mitgliederversammlung am 26. November 2016 einen Beschluss zu fassen, mit dem auf allen Ebenen auf eine Alternativenprüfung für die A26-Ost/Hafenquerspange hingewirkt wird.

Über die Einstufung der „Hafenquerspange“ aus den 1970er Jahren, jetzt als neue Autobahn A26-Ost durch Moorburg und den Wilhelmsburger Süden, in den Bedarfsplan des Bundes wird Anfang Dezember vom Bundestag entschieden. Grüne und Linke lehnen im Bundestag den zugrunde liegenden Bundesverkehrswegeplan ab; wie weit sie Einzelanträge auch zur Hafenquerspange stellen werden, ist noch offen.

Das bundesweite "Aktionsnetzwerk für Infrastruktur-Dialoge und Alternativenprüfungen"¹, in dem aus Hamburg der BUND und der NABU mitwirken, fordert, dass Alternativen vor einem endgültigen Beschluss geprüft werden. Das gilt insbesondere für 50 Großprojekte, darunter die A26-Ost.

Diese Alternative für die A26-Ost ist

1. die Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute und damit eine Erweiterung der Kapazität durch
 - den Ersatz der Köhlbrandbrücke (neue Brücke, Tunnel oder ein LKW-Ergänzungstunnel)
 - einen Tunnel von der Haupt-Hafenroute zur B75/A253 (vgl. Pläne für Olympische Spiele).
2. Eine Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs durch
 - Verstärkungslinie der S-Bahn (S 32) zwischen Neugraben und Hamburg-Altona sowie Taktverdichtung von Neugraben – Buxtehude/Stade und bessere Anbindung der Stationen für Bus und Rad
 - eine Verlängerung der U4 nach Harburg

Das 2010 von der BSU in Auftrag gegebene Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum² prognostiziert bereits durch die S-Bahn-Verbesserungen eine Einsparung von 16.000 PKW-Fahrten/Tag – das wäre mehr als die Hälfte der in der Planung erwarteten insgesamt 27.000 PKW/Tag.

Das Planungsbüro SVU Dresden schreibt in einem Gutachten für den Bundestag zur A26-Ost:

„Für die A 26 (AK Süderelbe – AD/AS Hamburg-Stillhorn) (wird) ein hoher „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ in Höhe von 491.854 € veranschlagt. ... Für große Teile des hier positiv bewerteten zusätzlichen induzierten Verkehrs ist davon auszugehen, dass es sich um Verlagerungseffekte von der parallel verlaufenden S-Bahn Linie S3 handelt. Damit entstehen im Ballungsraum Hamburg zusätzliche Kfz-Verkehre, für die Alternative Mobilitätsangebot vorhanden sind bzw. weiter ausgebaut werden könnten (Verdichtung des S-Bahn-Angebotes).“³

¹ <http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/10/BVWP-besonders-umstrittene-Fernstra%C3%9Fenprojekte.pdf>

² (<http://www.hamburg.de/contentblob/3568000/d6492f6478f9162231c2a430e460d9a0/data/suederelbekonzept-endfassung.pdf>, S.89

³ http://www.bundestag.de/blob/479356/66692e6a7af7a879b170e2a865368482/087_sitzung_svu-dresden-data.pdf

2010 war die jetzt geplante Linienführung der Hafenuerspange von der schwarz-grünen Koalition beantragt worden. Die Koalition stand damals unter dem Eindruck der vermeintlich unaufhörlichen Steigerung von Containerumschlag und Hafenverkehr.

Die damalige Entscheidung zur Hafenuerspange durch Moorburg und den Wilhelmsburger Süden hat durch die reale Entwicklung ihre Basis verloren.

- Die damalige Erwartung einer noch 40 Jahre oder länger haltenden Köhlbrandbrücke wurde zwischenzeitlich deutlich nach unten korrigiert.
- Auch die Erreichbarkeit des Containerterminals Altenwerder für sehr große Schiffe ist inzwischen als Argument für einen schnelleren Ersatz der Köhlbrandbrücke zu hören.
- Prognostizierte man bei der Planung der Hafenuerspange eine Verdoppelung des Containerumschlags auf 18 Mio. TEU im Jahr 2015, so würde 2016 eine Erreichung von 9 Mio. TEU schon als Erfolg gewertet werden. Niemand erwartet heute noch eine massive Steigerung des Hafenumschlags.
- Im BVWP 2030 hat der Bund erstmalig die Verantwortung für die Anbindung der Seehäfen an das Bundesfernstraßennetz übernommen und damit eine Mitfinanzierung einer Seehafenanbindung auch über Stadtstraßen wie der Köhlbrandbrücke durch den Bund ermöglicht. Das Bundesverkehrsministerium hat dies zuerst bei einer BUND-Veranstaltung und dann im Bundestags-Verkehrsausschuss bekräftigt.

Die Pläne für die A26-Ost passen auch so gar nicht zu den verkehrspolitischen Zielvorstellungen, die Hamburg jüngst für die Olympiabewerbung vorgelegt hat: Wegen der Zerstörung großer Potentiale für die Stadtentwicklung im Wilhelmsburger Süden, wegen der Zerstörung wertvoller Natur- und Erholungsräume, vor allem in Moorburg, wegen der negativen Auswirkungen auf alle Indikatoren für ein gesundes Klima in der Stadt und wegen der zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen für die City.

Wir appellieren an die Grünen in Hamburg und im Bundestag, sich für eine grundlegende Alternativenprüfung zur A26-Ost und für eine Zukunftslösung einzusetzen, die stadtverträglich, umweltgerecht und klimafreundlich ist.

Unterstützer:

Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., NABU Hamburg, Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V., Stop A 26 Moorburg, Mobil ohne Auto Nord e.V., Engagierte Wilhelmsburger, Barbara Kopf, Freizeithaus Kirchdorf-Süd, Dr. Manfred Brandt, Moorburg, Beirat für Stadtteilentwicklung - Wilhelmsburg, ADFC-Landesverband Hamburg e.V., Kirchengemeinderat der Evangelisch-Lutherischen Kirchengemeinde Kirchdorf, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Landesverband Hamburg e.V.

Stand: 22.11.2016