

## **Die geplante Hafenuerspange (A 26-Ost) durch Moorburg und Wilhelmsburg**

### **...ist eine Katastrophe für die Stadtentwicklung und den Wohnungsbau**

Wilhelmsburg ist schon jetzt gebeutelt von Verkehrsstrassen. Eine zusätzliche Autobahn entlastet keine Wohnstraßen, sondern führt mehr Verkehr in den Stadtteil.

- Die Hafenuerspange schneidet den Süden der Insel geradezu ab.
- Sie verschlechtert massiv die Wohnbedingungen in Kirchdorf und Kirchdorf Süd, die bereits jetzt durch die Autobahn A1 erheblich belastet sind.
- Sie verhindert neue Wohngebiete im Hauland (direkt neben der Dreifachtrasse von Bahn, geplanter Autobahn 26 und Kornweide), die die IBA GmbH im Rahmen des Hamburger Wohnungsbauprogramms planen soll.

Bereits die Linienbestimmung führt zu einer Verödung des betroffenen Umfeldes, wie die Planung der Hafenuerspange im Norden Wilhelmsburgs (Harburger Chaussee und Umfeld) seit 1978 deutlich demonstriert hat.

Moorburg verliert durch die Hafenuerspange seine Entwicklungsperspektive.

### **... entlastet die Hamburger Innenstadt nicht**

Die Hoffnung, die Innenstadt, der Ost-West-Straßenzug und die Stresemannstraße würden durch eine Hafenuerspange entlastet, war einmal das zentrale Motiv für Hamburgs Planung gewesen. Alle Gutachten haben dagegen bewiesen: Südlich der Elbe kann man Hamburgs Innenstadt nicht entlasten. Eine Autobahn durch Wilhelmsburg reduziert auch den Verkehr auf der B 73 kaum, so dass die Doppeltrasse von Bahn und Hauptstraße durch Harburg bestehen bleibt und Autoverkehr in die Innenstadt anzieht.

### **... schließt keine „Lücke“ im Autobahnnetz**

Um Hamburg gibt es künftig, nach Weiterbau der A20 bis zur A7, den Autobahnring Maschener Kreuz – A1 – Bargteheide – A 21 – Bad Segeberg – A20 – Bad Bramstedt – A7 (dann auf 6/8 Spuren erweitert) – Maschener Kreuz. Nach Überzeugung u.a. des Verkehrsexperten Prof. Dr. Topp (IBA-Kuratorium) ist die Hafenuerspange kein Lückenschluss sondern ein Kurzschluss. Man baut keine Autobahnen mitten durch Städte.

### **... holt vor allem Pendlerverkehr von der Bahn auf die Straße**

Die geplante Hafenuerspange verläuft exakt parallel zur S-Bahn 3 und Metronom-Linie Stade- Buxtehude-Hamburg. Hamburg muss endlich dafür sorgen, dass diese Linien bedarfsgerecht bedient werden. Es ist unerträglich, dass für viele Millionen die Infrastruktur auf der Schiene hergestellt wurde, nun aber zu wenig Fahrzeuge vorhanden sind, so dass Gedränge in den Zügen viele von der Nutzung des ÖPNV abschreckt.

### **... verhagelt die Klima- und Umweltbilanz Hamburgs**

Die europäische Union hat gerade Hamburg scharf gerügt, weil Hamburg nicht die verbindlichen Verordnungen zur Luftreinhaltung einhält und keine konkreten Verkehrskonzepte zur Reduzierung der Schadstoffe vorlegt. Die Hafenuerspange erhöht nach den Gutachten der DEGES die Verkehrsmenge und den CO 2 Ausstoß. Hinzu kommen großflächige Versiegelungen und Umweltschädigungen. Für eine „Umwelthauptstadt“ ist die Autobahnplanung eine Blamage.

### **... verletzt grundlegend den Artenschutz**

Das Bundesverkehrsministerium selbst hat in seiner Linienbestimmung warnend darauf hingewiesen, dass der Artenschutz erheblich verletzt wird und ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren erforderlich ist.

### **... wird vom Bund nicht bezahlt werden**

Der Bund war 2003 nicht bereit, die Hafenuferspanne in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Sie hatte ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die jetzige Planung ist erheblich teurer als die damals angepeilten 475 Mio. Euro. Alle Bürgermeister und Verkehrslenkern der verschiedensten Parteien sind in den letzten 40 Jahren mit der Forderung nach einer Finanzierung durch den Bund gescheitert.

### **Für den neuen Bundesverkehrswegeplan liegt nach dem Koalitionsvertrag eindeutig die Priorität auf Erhalt vor Neubau.**

Deshalb braucht auch Hamburg eindeutige Prioritäten

- für den Pendlerverkehr im ÖPNV statt mit dem PKW
- für Erhalt statt Neubau

### **Die richtige Priorität bei den Straßen ist:**

### **Hamburg braucht einen Ersatzneubau für die Köhlbrandbrücke**

### **Der Hafen braucht nach einheitlicher Auffassung der Wirtschaft und des Hafens eine sichere Anbindung an die A7.**

Zum Zustand der Köhlbrandbrücke gibt es seit 10 Jahren immer wieder neue Aussagen. Sicher ist: Die Köhlbrandbrücke hält den Schwerlastverkehr nur noch begrenzte Zeit aus. Deshalb braucht der Hafen für die Köhlbrand-Querung eine zukunftsfähige Lösung. (dies kann auch ein Straßentunnel für Schwerlastverkehr sein und die langfristige Erhaltung der Köhlbrandbrücke insb. für PKW). Nach den Untersuchungen des Masterplans zum Straßenverkehr im Hafen der HPA ist eine Hafenuferspanne eindeutig kein Ersatz für die Köhlbrandbrücke.

### **Scholz hat Recht mit seiner Erklärung zur Köhlbrandbrücke:**

***"Aufgrund der langen Planungsvorlaufzeiten werden wir demnächst die Planungen und die Finanzierung des Ersatzneubaus anstoßen"***

(Hamburger Abendblatt 13.6.2012: <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2305586/Scholz-verspricht-Neubau-der-Koehlbrandbruecke.html>). Der Bürgermeister muss seinen Worten jetzt Taten folgen lassen.

### **Eine Mitfinanzierung durch den Bund ist möglich**

Wie seinerzeit ca. die Hälfte der Kosten der Köhlbrandbrücke vom Bund getragen wurde, obwohl sie eine Stadtstraße ist, kann auch jetzt ein Ersatzneubau vom Bund mit finanziert werden.

So geschieht es aktuell mit dem Hafentunnel Cherbourger Straße, einer Stadtstraße in Bremerhaven. Der Bund finanziert den Tunnel mit bis zu 120 Mio. Euro (=70% der Kosten) „aufgrund der besonderen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung der deutschen Seehäfen, die eine leistungsfähige Hinterlandanbindung erfordert“. (Parl. Staatssekretär Ferlemann am 8.11.2013, Bundestagsdrucksache 18/51, S. 73)

Die Rechtsgrundlage für die Finanzierung ist § 5a Fernstraßengesetz: „Zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind, kann der Bund Zuwendungen gewähren“. Mit den Verhandlungen dazu aber darf Hamburg nicht warten, bis alle Mittel vergeben sind.