

Hafenquerspange im Referentenentwurf Bundesverkehrswegeplan

1

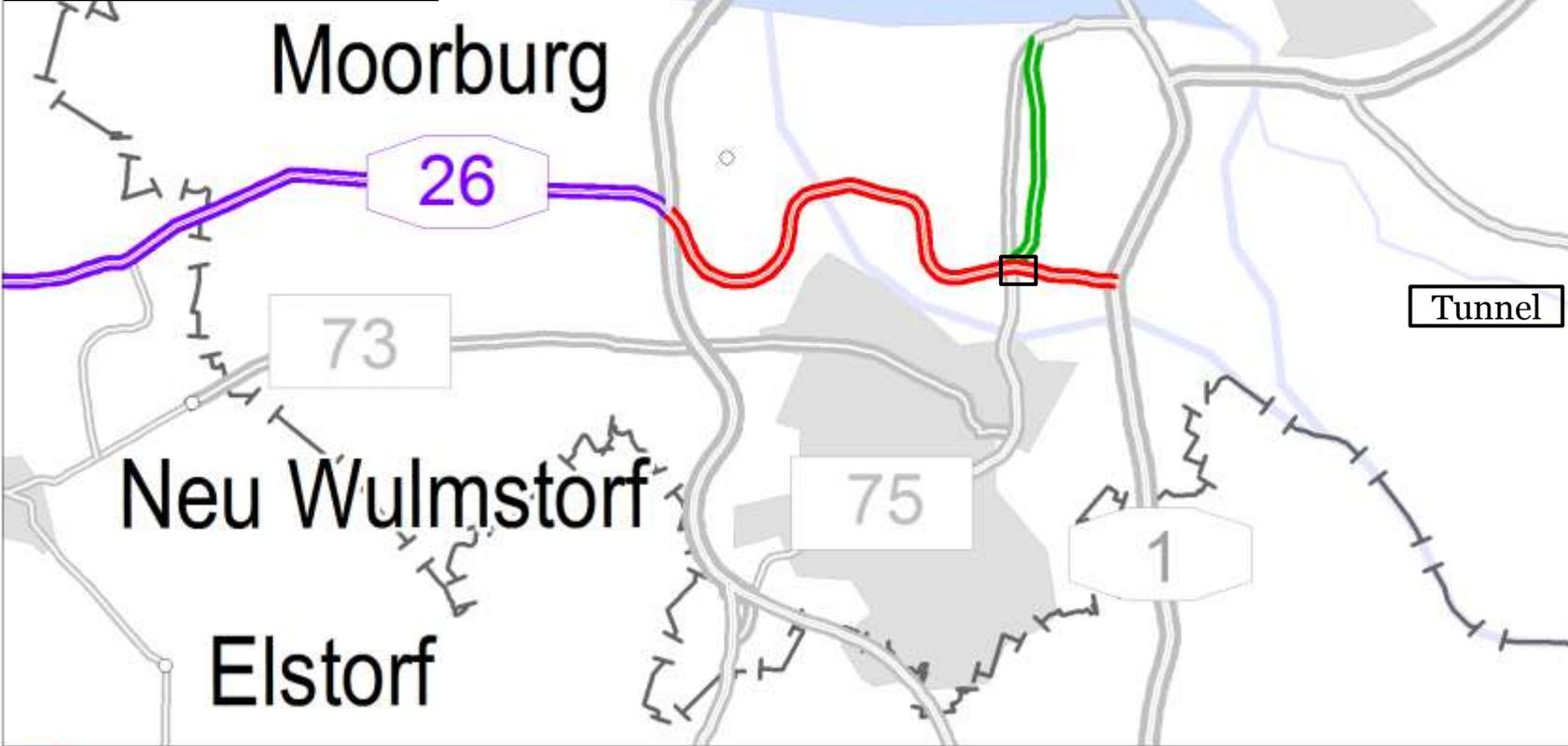
1. **WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES?**
2. **AUSZÜGE AUS DEM BVWP* UND „PRINS“* ZUR A26-OST**
3. **ARGUMENTE GEGEN DIE HQS**
 1. Induzierter PKW-Verkehr
 2. Kein Bedarf des Hafens
 3. Vorhandene Alternativen
 4. Negative Folgen für wachsende Stadt
 5. Schaden für die Natur
 6. Erforderliche Stadtreparatur
4. **WAS KÖNNEN WIR TUN?**

* *BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN UND PROJEKTINFORMATIONSSYSTEM*

Planung HQS/ A26-Ost

1. Die Reichsstraße ist im Bau – Fertigstellung 2018/2019?
2. Feststehend ist das Vorhaben, die A 26 bis zur A7 zu führen.
3. Die A 26-Ost (zwischen A7 und A1) steht im Bundesverkehrswegeplan-ENTWURF

Entschieden ist über die A 26-Ost noch nichts



- █ Projekt
- █ Bezug
- █ In Bau
- █ Bestand

- Autobahn 4-streifig
- Autobahn 6-streifig
- Autobahn 8-streifig
- Ausbau (hier: Projektfall)

- Bundesstraße 2-streifig
- Bundesstraße 4-streifig
- Ausbau (hier: Bezugfall)

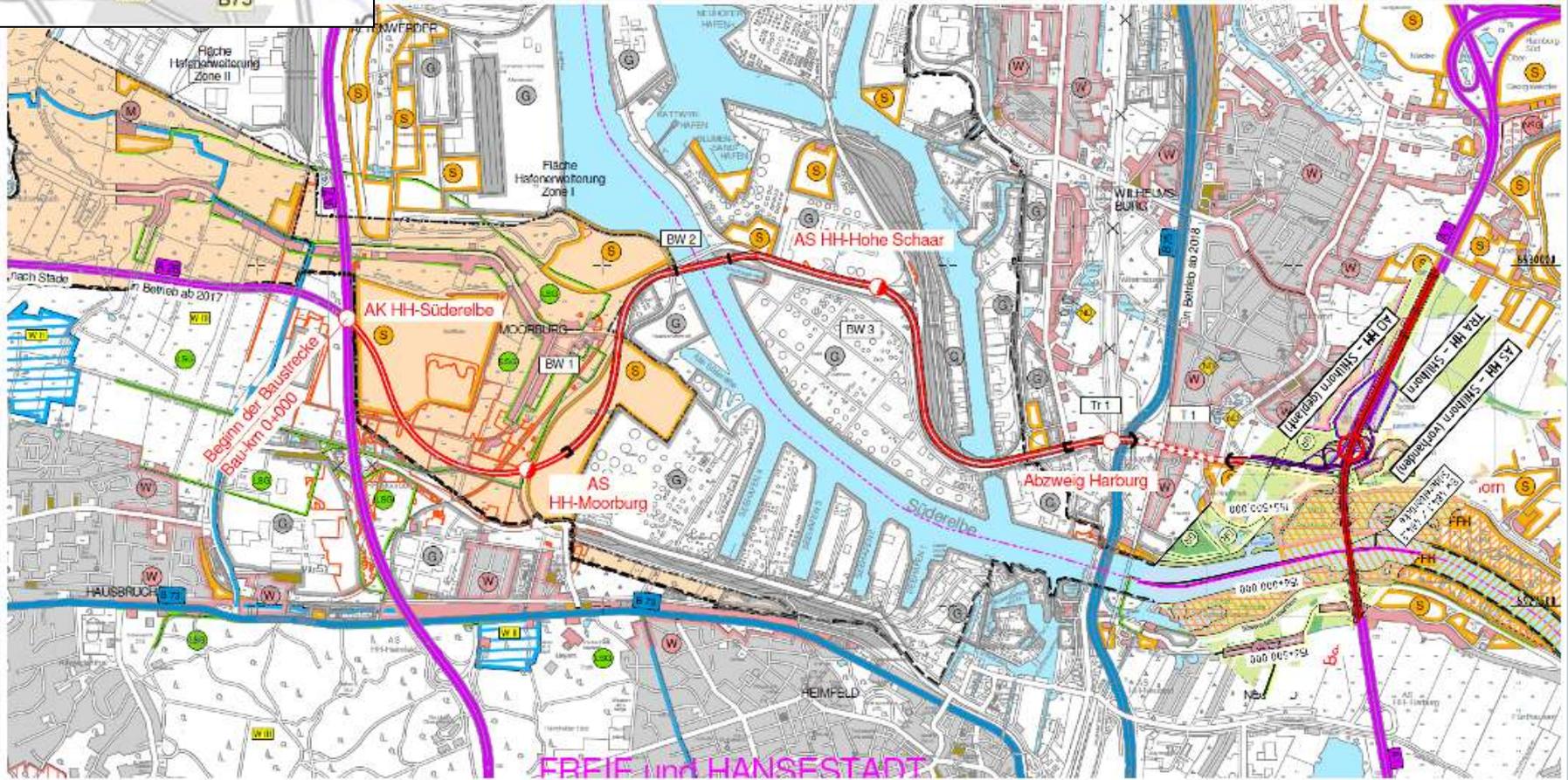
*Legende: in Anlehnung an das Kartenwerk "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen" in der Anlage zum Verkehrsinvestitionsbericht

Maßstab 1:150.000



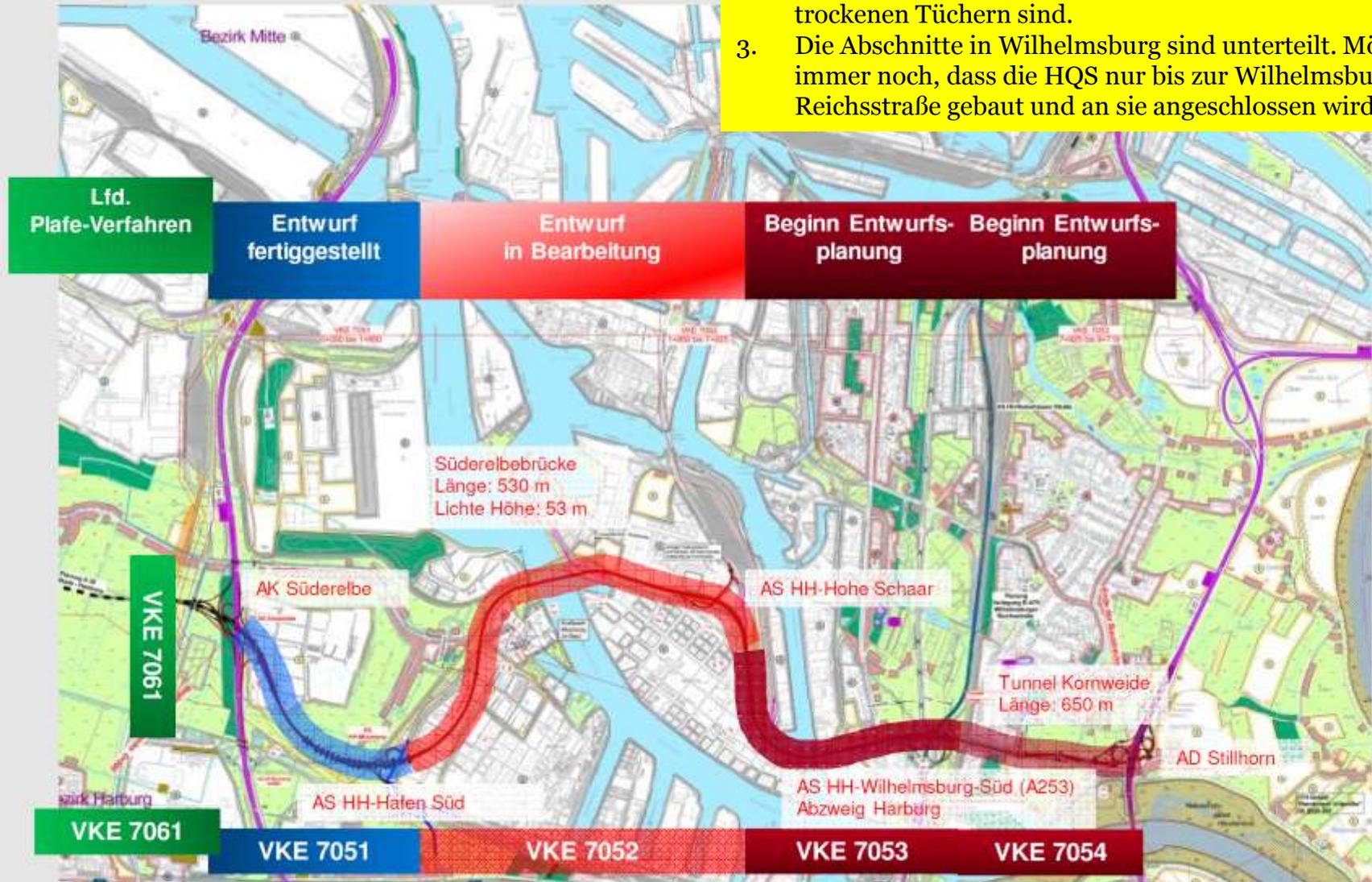
Lageplan A26-Ost und A1-Ausbau

3



A 26 | Planungsabschnitte

1. Es wird in Abschnitten geplant und gebaut.
2. Es gibt einzelne Planfeststellungen. Dadurch können Kirchdorfer Betroffene ihre Belange erst rechtlich relevant einbringen, wenn die westlichen Abschnitte praktisch in trockenen Tüchern sind.
3. Die Abschnitte in Wilhelmsburg sind unterteilt. Möglich ist immer noch, dass die HQS nur bis zur Wilhelmsburger Reichsstraße gebaut und an sie angeschlossen wird.

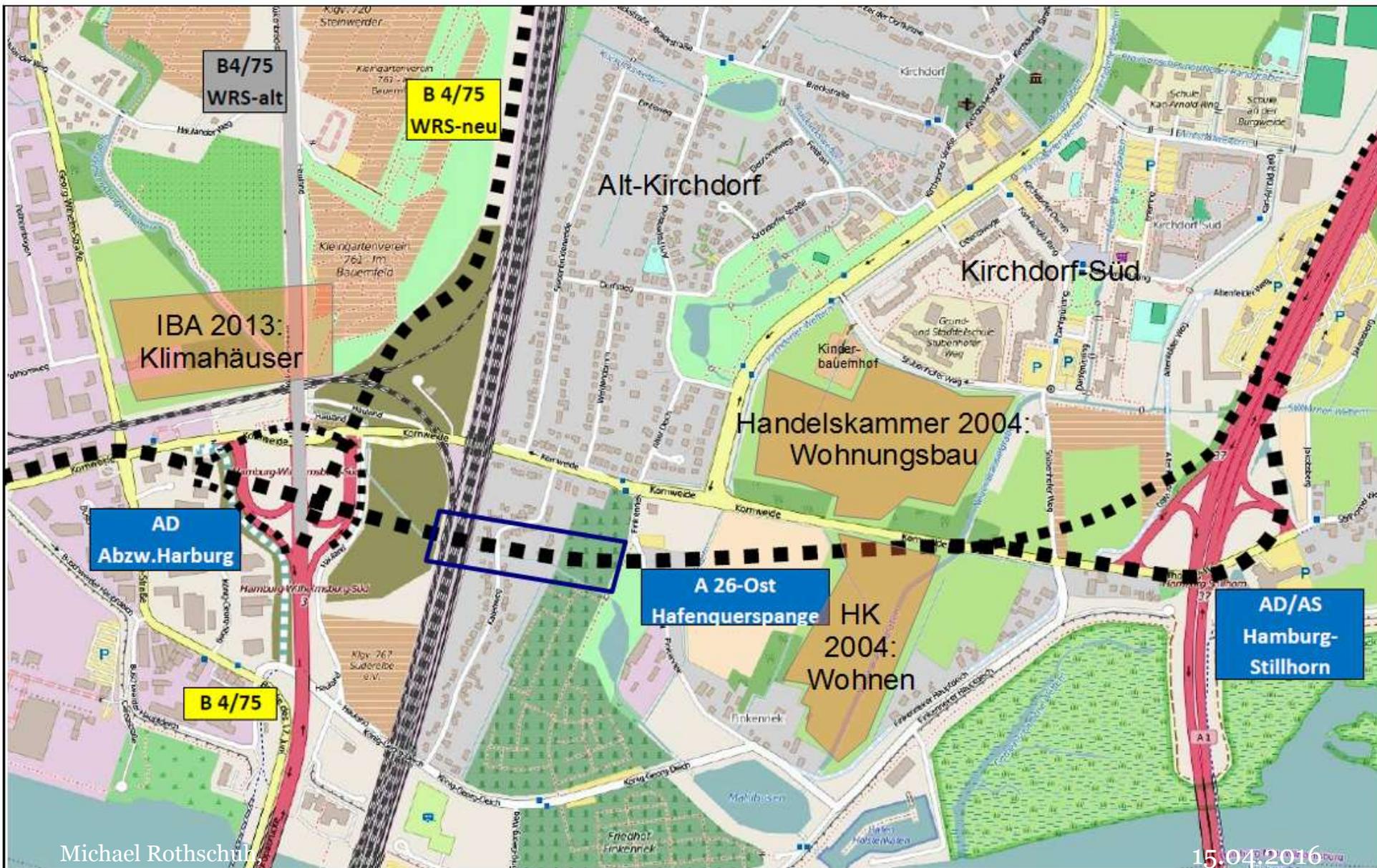


01.07.2015

Veranstaltung zur A 26 - Ost

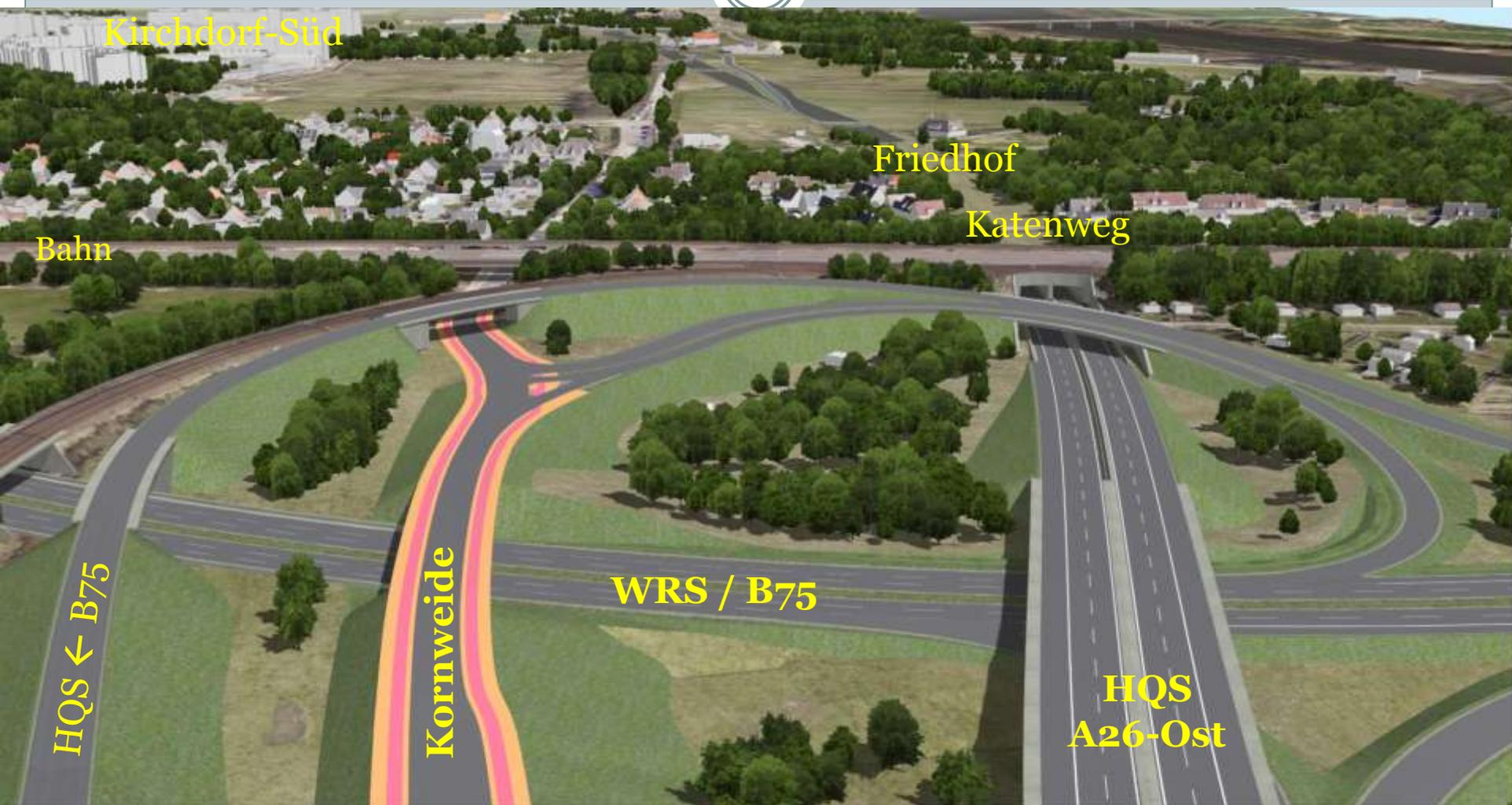
Folie einer Informationsveranstaltung von DEGES und Stadt

Planung im Bereich Wilhelmsburg



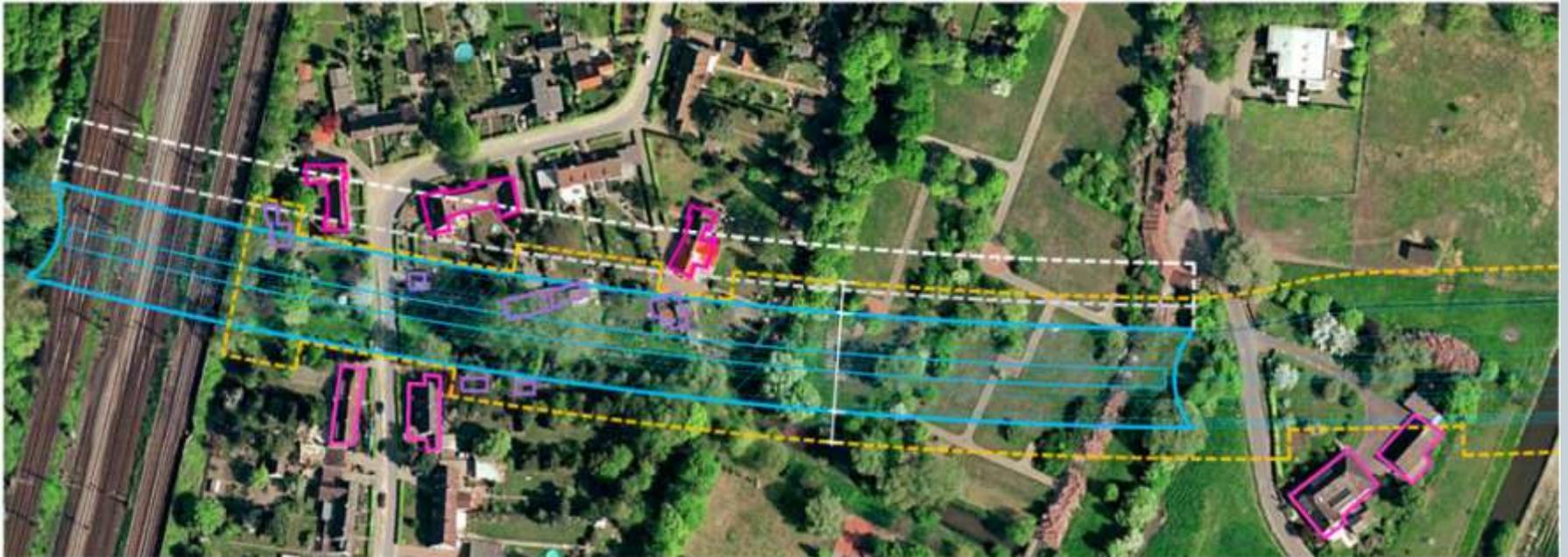
„Süd“-Variante der HQS in Kirchdorf

6



Unterquerung Bahn, Katenweg, Friedhof in offener Bauweise

7



30.06.2015

Stadtplanungs- und Verkehrsausschuss Mitte

26

15.04.2016



Bilder der geplanten A26-Ost-Trasse von West nach Ost



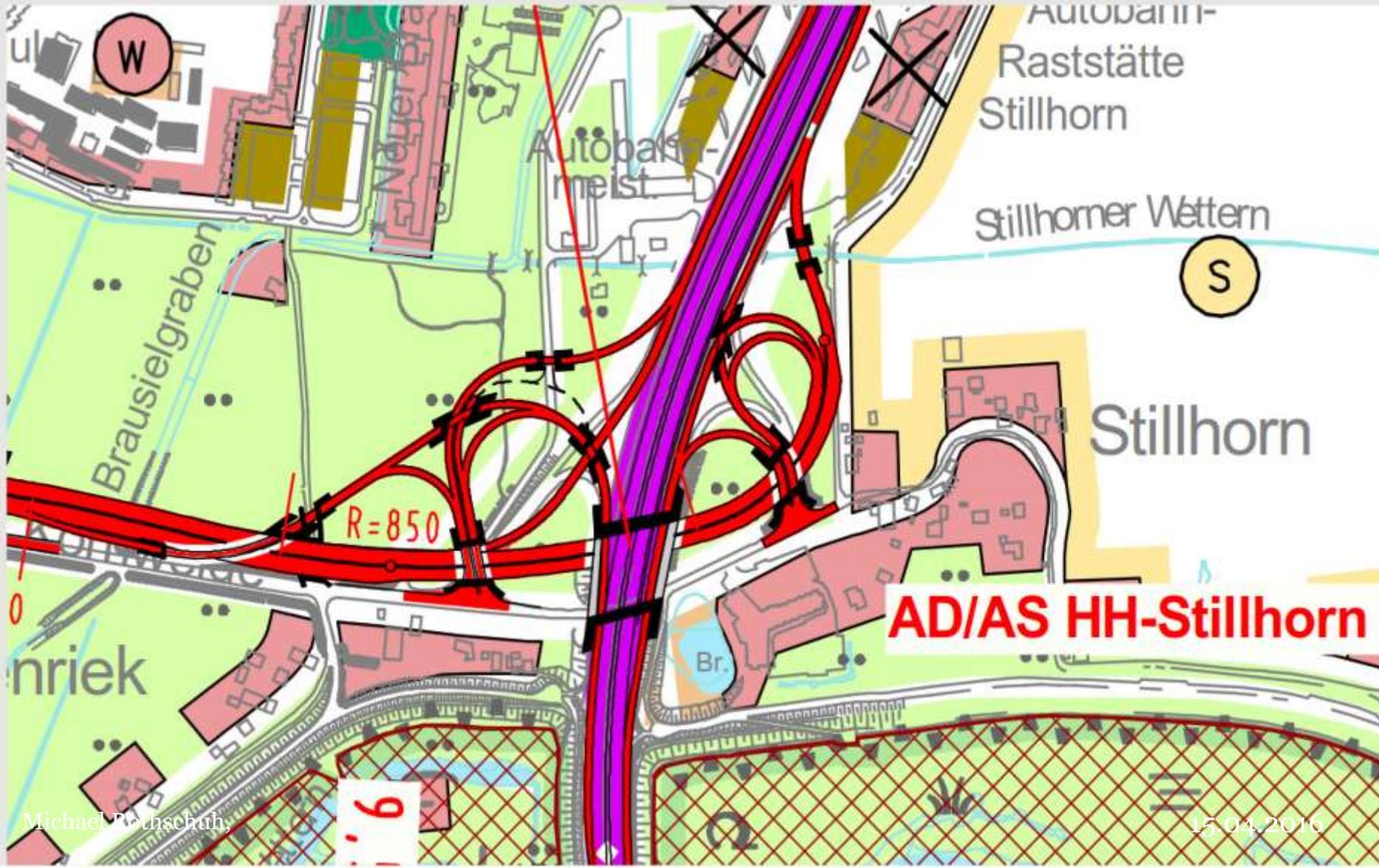
15.04.2016



Michael Rothschild



AD /AS HH-Stillhorn



1. WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES

**2. AUSZÜGE AUS DEM BVWP UND „PRINS“
ZUR A26-OST**

3. ARGUMENTE GEGEN DIE HQS

1. Induzierter PKW-Verkehr
2. Kein Bedarf des Hafens
3. Vorhandene Alternativen
4. Negative Folgen für wachsende Stadt
5. Schaden für die Natur
6. Erforderliche Stadtreparatur

4. WAS KÖNNEN WIR TUN?

A26-Ost/HQS im Bundesverkehrswegeplan



11

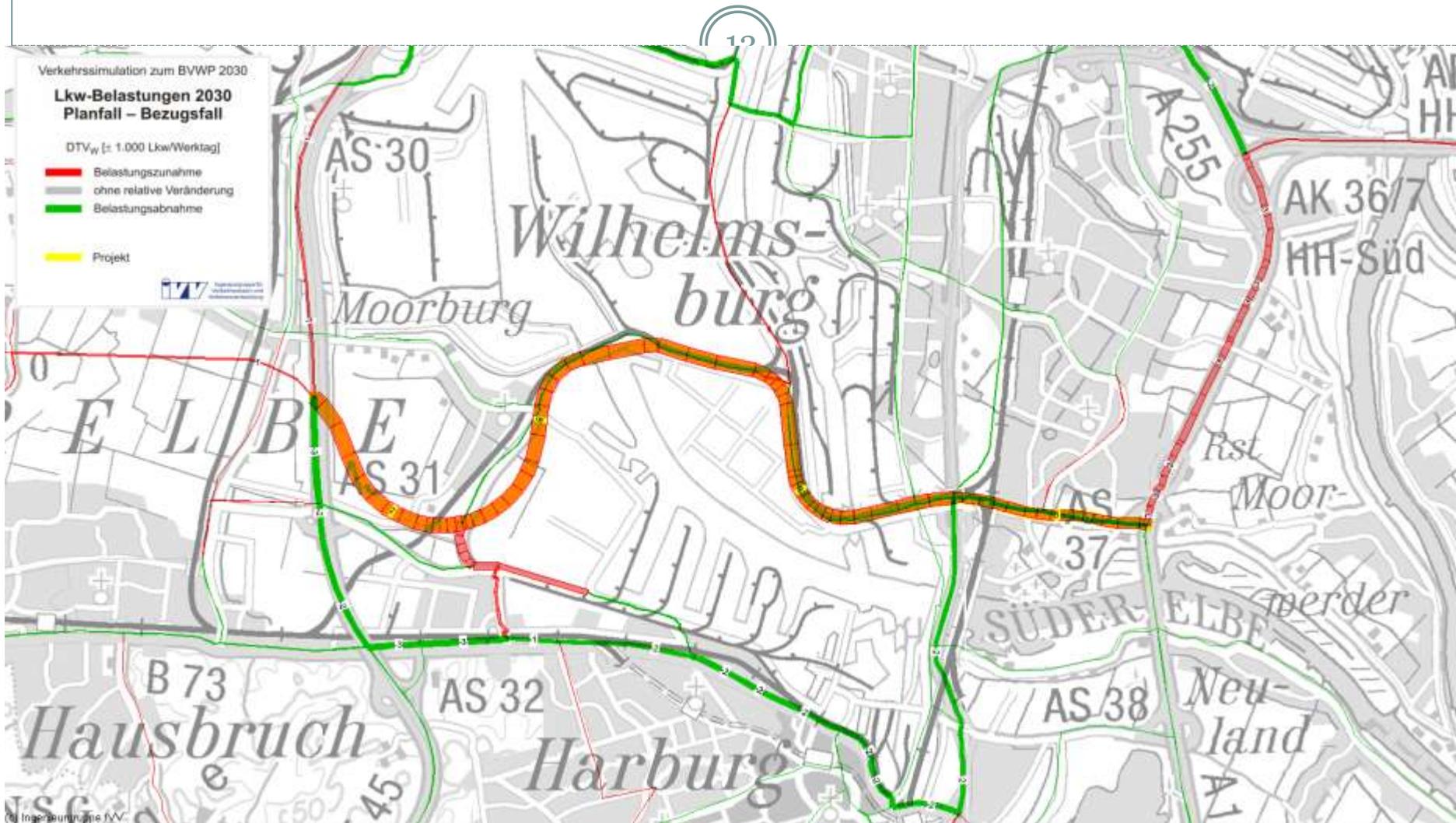
Int. Nr.	Land	[Teil-] Projektnummer	Str.Nr.	Ggf.2. Str.Nr.	Projekt		Bau-stel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Plan-ungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur- schutz- fachliche Beurteil- ung	Raum- ordne- rische Beurteil- ung	Städte- bauliche Beurteil- ung	Engpass- beseiti- gung	Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhalt- ungs- bedarf	Hinweise	
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal- tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)																							
11	HH	A1-G10-HH-SH-N-T03-HH	A 001		AD Hamburg SO	AS Hamburg Stillhorn	E 8	3,5	259,1	107,7	151,4	0,0	0	OP	VB	>10						hoch	
13	HH	A7-G10-HH	A 007		Hochstraße Eilbensch		E 8	3,8	368,5	93,3	275,2	0,0	0	VEA	VB-E	>10				ja			
14	HH	A23-G10-SH-HH	A 023		AS Torrensdi	AS Eidelstedt	E 6	2,0	18,2	11,4	6,8	0,0	1	VP	VB-E	2,6				ja		wie in SH	
15	HH	A26-G10-HH	A 026		AK Hamburg Süderelbe	AD / AS Hamburg Stillhorn	N 4	9,7	895,9	885,1	10,8	10,8	1	LII	VB	3,3						Seehafenbindung, sehr hohe städtebauliche Wirkung	
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung									1.541,7	1.097,5	433,4	10,8											

A26-Ost zwischen AK Hamburg-Süderelbe und AD Stillhorn

- Vordringlicher Bedarf (keine Engpassbeseitigung)
- Kosten: 895,9 Mio. €
- Nutzen/Kosten – Verhältnis 3,3
- Umweltfachliche Beurteilung Nutzen: -77 Mio., Betroffenheit: mittel
- Raumordnerische und städtebauliche Beurteilung: „nicht bewertungsrelevant“
- Hinweise
 1. Seehafenanbindung
 2. Sehr hohe städtebauliche Wirkung
 3. weit fortgeschrittene Planung

Prognose LKW:

5.000 /Werktag
davon 2.000 aus Harburg verlagert



Aus der Projektinformation zur A26-Ost

„Nutzen“ durch mehr Verkehr?



Schaden für die Umwelt

1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	NB	28,040	723,702
Fahrzeughaltekosten		6,184	159,810
Betriebsführungskosten (Personal)		34,419	888,336
Betriebsführungskosten (Betrieb)		-12,563	-324,245
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	-0,293	-7,558
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	5,258	135,716
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	42,687	1.101,731
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		4,610	118,987
Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr	NTZ	2,442	63,019
Veränderung der impliziten Nutzen	NI	19,057	491,854

Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	-0,616	-15,886
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	-0,642	-16,562
Innerorts	NGi	0,319	8,238
Ausserorts	NGa	-0,961	-24,800
Veränderung der Abgasbelastungen	NA	-1,710	-44,146
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	NA1	-0,284	-7,339
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	-0,008	-0,200
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	NA3	-1,401	-36,160
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	-0,005	-0,122
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	-0,009	-0,245
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	NA6	-0,003	-0,079
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	NT	0,234	6,037
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	1,231	31,764

Gesamtnutzen		95,688	2.469,668
---------------------	--	---------------	------------------

Aus der Projektinformation zur A26-Ost

Nutzen-Kosten-Verhältnis 15 Verkehrsbelastung

Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	129,44	-
Aus- und Neubaukosten	732,16	-
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten	861,60	741,765

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	2.469,7 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	741,8 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	3,3

Grundlagen der Barwertermittlung

Dauer der noch ausstehenden Planungen	138 Monate
Dauer der Bauphase	48 Monate
Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer)	46 Jahre

Kenngroße	Wirkungen
Verkehrsbelastungen auf dem Projekt	
mittlere Kfz-Belastungen	
im Bezugsfall	0 Kfz/Tag
im Planfall	32.000 Kfz/Tag
mittlerer Lkw-Anteil	
im Bezugsfall	0 %
im Planfall	16 %
Verkehrswirkungen im Planfall	
Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV)	59,04 Mio. Pkw-km/a (87 % Fahrzweck Privat, 13 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	6,31 Mio. Pkw-km/a
davon aus induziertem Verkehr	61,71 Mio. Pkw-km/a

Aus der Projektinformation zur A26-Ost

Umwelt 1

16

Umwelt 2

Umweltbeitrag Teil 1
(monetarisierte Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

Nr.	Kriterium	Beschreibung		Bewertung	
		Differenz Planfall-Bezugsfall	Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]	
1.1	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	-	-	-	-
	Neubelastung oder stärker betroffen	0 Einw.	-	-	-
	Entlastung	985 Einw.	-	-	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0 Tsd. qm	-0,961	-24,800	
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	13.907,356 t/a	-2,017	-52,046	
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO _x)	18,465 t/a	-0,284	-7,339	
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	125,276 t/a	-0,008	-0,200	
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	2,780 t/a	-0,005	-0,122	
	Feinstaub-Emissionen	0,404 t/a	-0,009	-0,245	
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	0,233 t/a	-0,003	-0,079	
Nutzensumme Umwelt				-76,594	

Umweltbeitrag Teil 2
(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung			Bewertung
		absolut	Betroffenheit pro Strecken km	je Kriterium	
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	0,6 ha	0,06 ha/km		mittel
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten				mittel
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	1 Anzahl Gebiete	-	-	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	0 Anzahl Gebiete	-	-	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	15,0 ha	1,54 ha/km		hoch
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BIN-Lebensraumnetzwerke)				mittel
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500; Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	1,9 km	0,19 km/km		-
	1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	0,0 km	0,00 km/km		-
	1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	0 Anzahl	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	- Anzahl	-	-	-
2.5	Flächeninanspruchnahme	41,6 ha	-	-	-
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	0,0 km	0,00 km/km		gering
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0,0 km	0,00 km/km		gering
2.8	Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	0,0 ha	-	-	gering
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	20,7 ha	2,13 ha/km		mittel

1. WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES

2. AUSZÜGE AUS DEM BVWP UND „PRINS“ ZUR A26-OST

3. ARGUMENTE GEGEN DIE HQS

1. Induzierter PKW-Verkehr

2. Kein Bedarf des Hafens

3. Vorhandene Alternativen

4. Negative Folgen für wachsende Stadt

5. Schaden für die Natur

6. Erforderliche Stadtreparatur

4. WAS KÖNNEN WIR TUN?

Autobahn und S-Bahn Parallelität + Konkurrenz

18



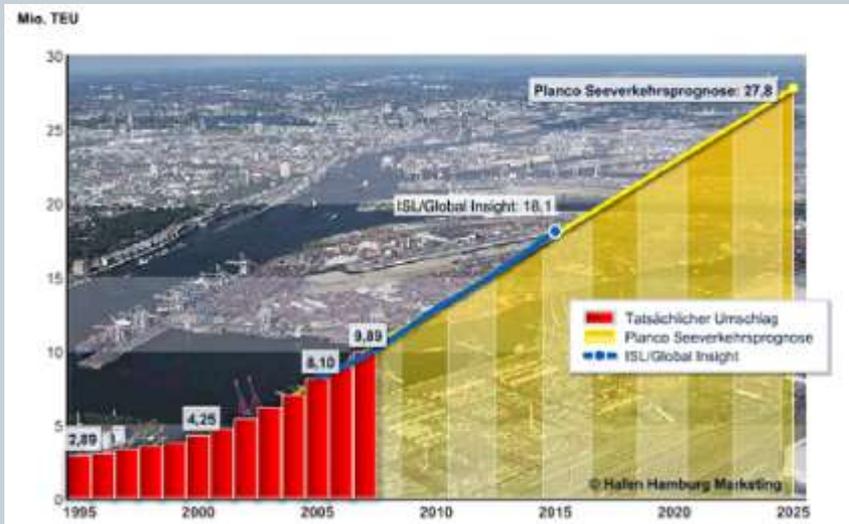
1. **WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES**
2. **AUSZÜGE AUS DEM BVWP UND „PRINS“ ZUR A26-OST**
3. **ARGUMENTE GEGEN DIE HQS**
 1. Induzierter PKW-Verkehr
 2. **Kein Bedarf des Hafens**
 3. Vorhandene Alternativen
 4. Negative Folgen für wachsende Stadt
 5. Schaden für die Natur
 6. Erforderliche Stadtreparatur
4. **WAS KÖNNEN WIR TUN?**

Viel weniger Hafenverkehr als prognostiziert

Prognose als Grundlage für Linienbestimmung



Reale Entwicklung: nie mehr als 2007

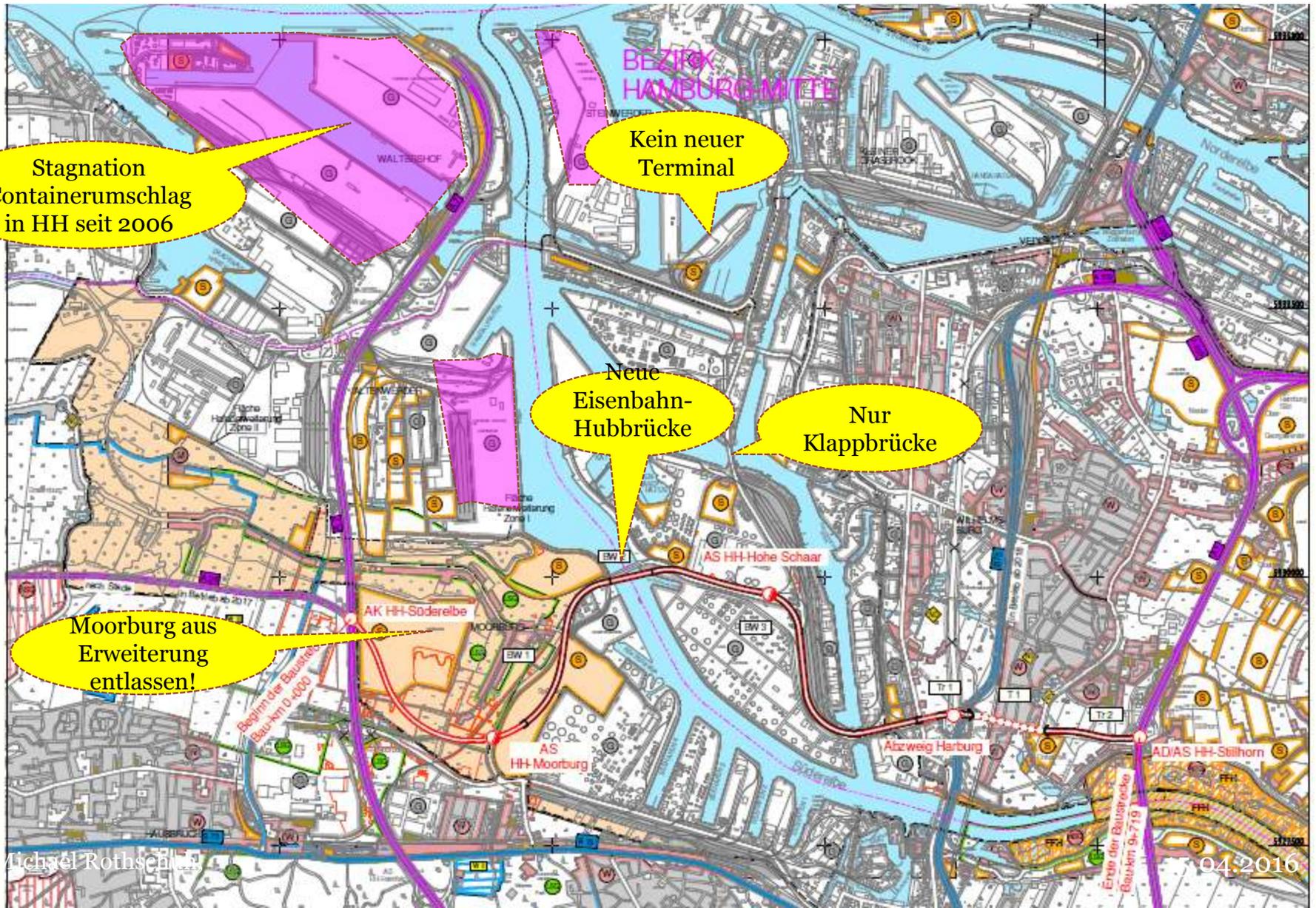


Prognose für 2015: 18,1 Mio. TEU



Realität 2015: 8,85 Mio. TEU

Hafen: Kein Bedarf für neue Autobahn



1. **WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES**
2. **AUSZÜGE AUS DEM BVWP UND „PRINS“ ZUR A26-OST**
3. **ARGUMENTE GEGEN DIE HQS**
 1. Induzierter PKW-Verkehr
 2. Kein Bedarf des Hafens
 3. **Vorhandene Alternativen**
 4. Negative Folgen für wachsende Stadt
 5. Schaden für die Natur
 6. Erforderliche Stadtreparatur
4. **WAS KÖNNEN WIR TUN?**

Ist diese Alternativenprüfung o.k.?

Bundesverkehrswegeplan

PRINS zu A 26-Ost

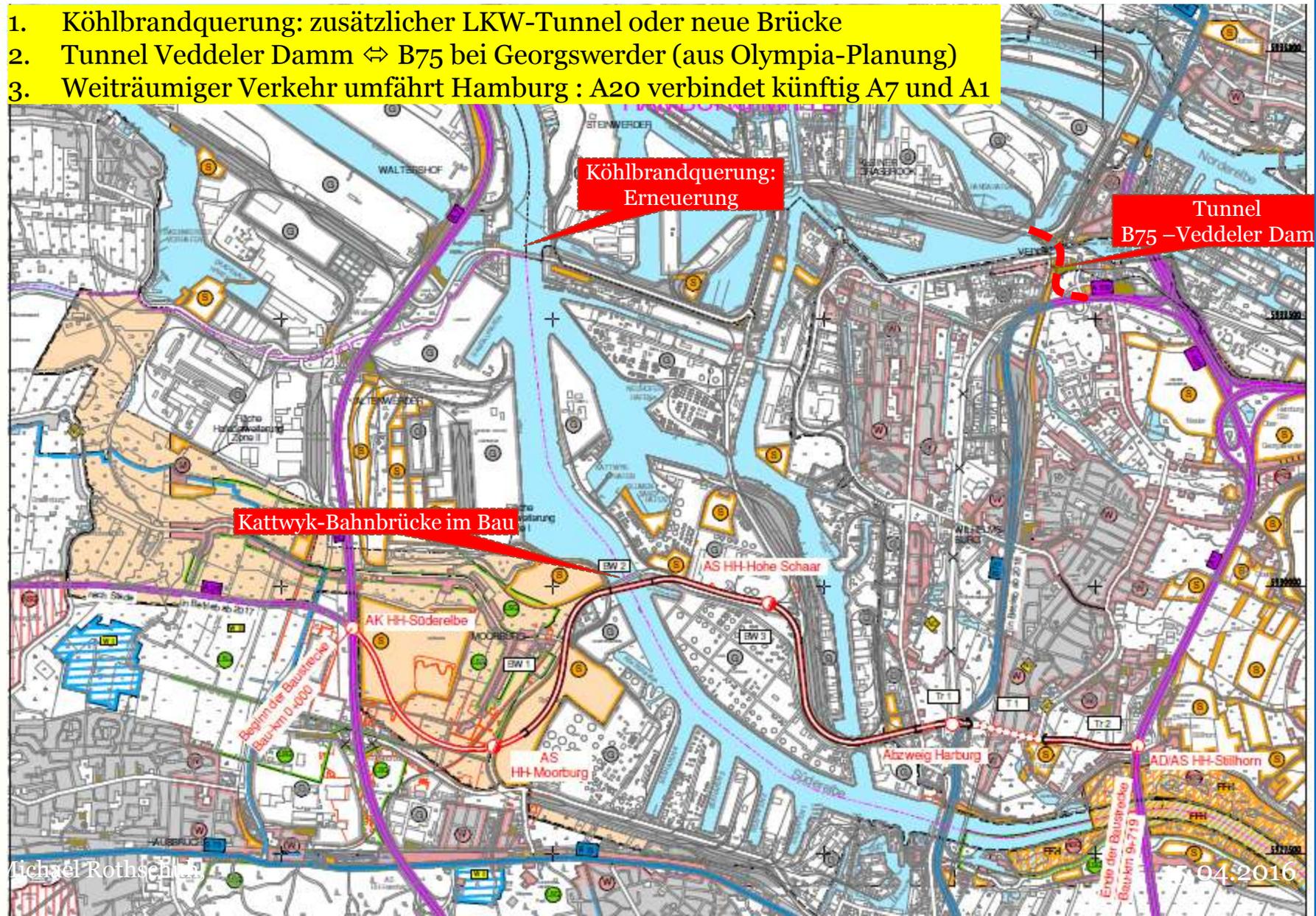
23

„1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

- Es wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt.
- Die anderen untersuchten Varianten wurden unter Berücksichtigung der 6 Zielfelder Verkehrliche Wirkungen, Technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Artenschutz/Natura 2000, Stadtentwicklung/Stadtbild, Hafenbelange/Hafenwirtschaft, Kosten einschl. Folgemaßnahmen ausgeschlossen.
- Die artenschutzrechtlich besser beurteilte, städtebauliche Planungsrandbedingungen wenig beachtende und die technischen Projektziele nicht erreichende Nordvariante 1 (Nichteinhaltung geforderter Durchfahrtshöhen für die Schifffahrt) ist bei einer gleichzeitig erheblichen Kostensteigerung keine zumutbare Alternative.
- Ausbaumöglichkeiten im Zuge von vorhandenen Straßen (O+Variante), die durch die bestehende Bebauung stark eingeschränkt sind, wurden bereits ausgeschöpft.
- Verkehrsträgeralternativen werden mit dem 2gleisigen Ausbau der Hafenbahn parallel zum Neubau der A 26-Ost geschaffen“

Alternativen für Hafenverkehr: Ertüchtigung Haupthafenroute

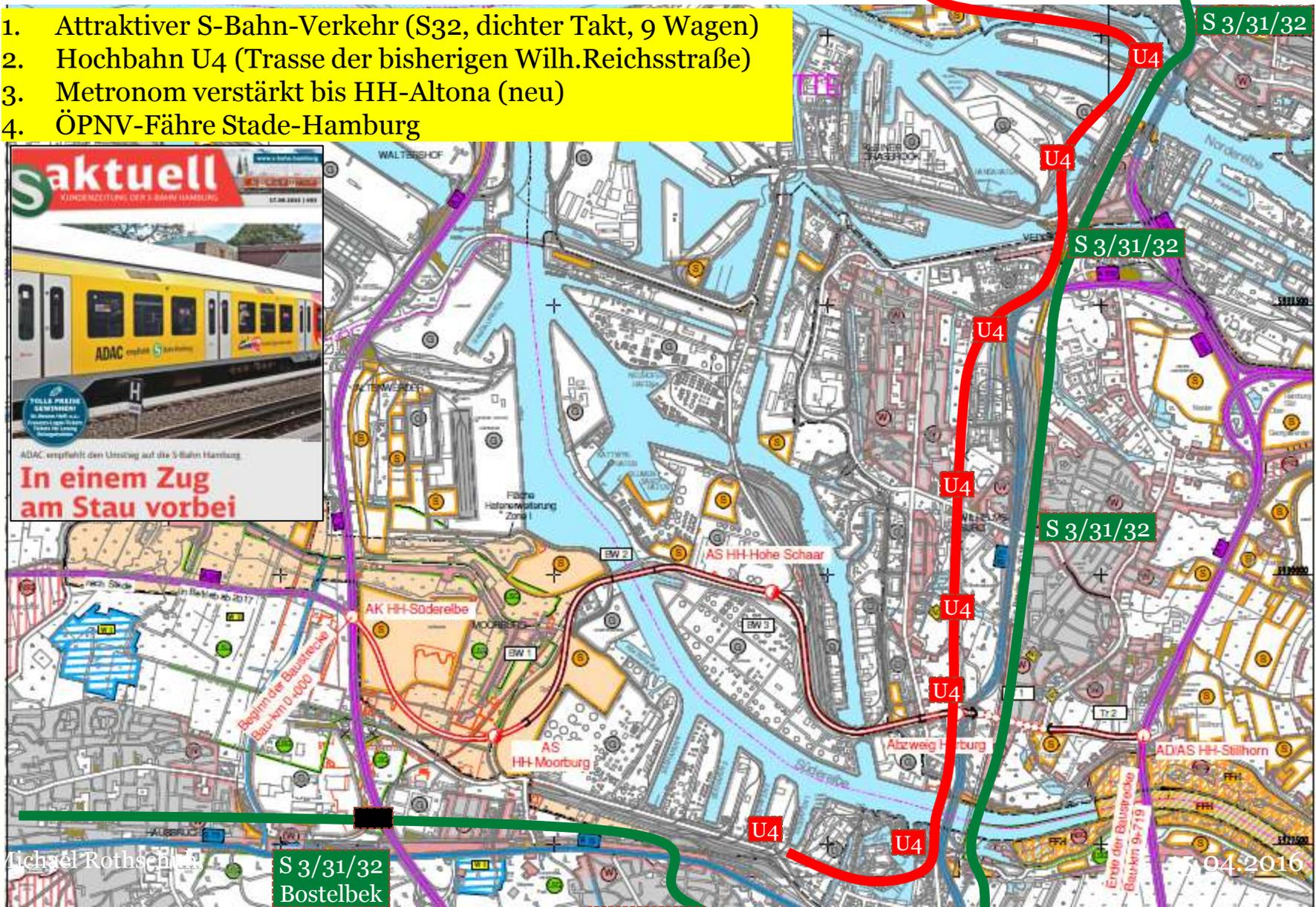
1. Köhlbrandquerung: zusätzlicher LKW-Tunnel oder neue Brücke
2. Tunnel Veddeler Damm ↔ B75 bei Georgswerder (aus Olympia-Planung)
3. Weiträumiger Verkehr umfährt Hamburg : A20 verbindet künftig A7 und A1



Alternativen für Personenverkehr: S-Bahn 32 und Hochbahn (U4)

U 4 + Metronom + S32

1. Attraktiver S-Bahn-Verkehr (S32, dichter Takt, 9 Wagen)
2. Hochbahn U4 (Trasse der bisherigen Wilh.Reichsstraße)
3. Metronom verstärkt bis HH-Altona (neu)
4. ÖPNV-Fähre Stade-Hamburg



1. **WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES**
2. **AUSZÜGE AUS DEM BVWP UND „PRINS“ ZUR A26-OST**
3. **ARGUMENTE GEGEN DIE HQS**
 1. Induzierter PKW-Verkehr
 2. Kein Bedarf des Hafens
 3. Vorhandene Alternativen
 4. **Negative Folgen für wachsende Stadt**
 5. Schaden für die Natur
 6. Erforderliche Stadtreparatur
4. **WAS KÖNNEN WIR TUN?**



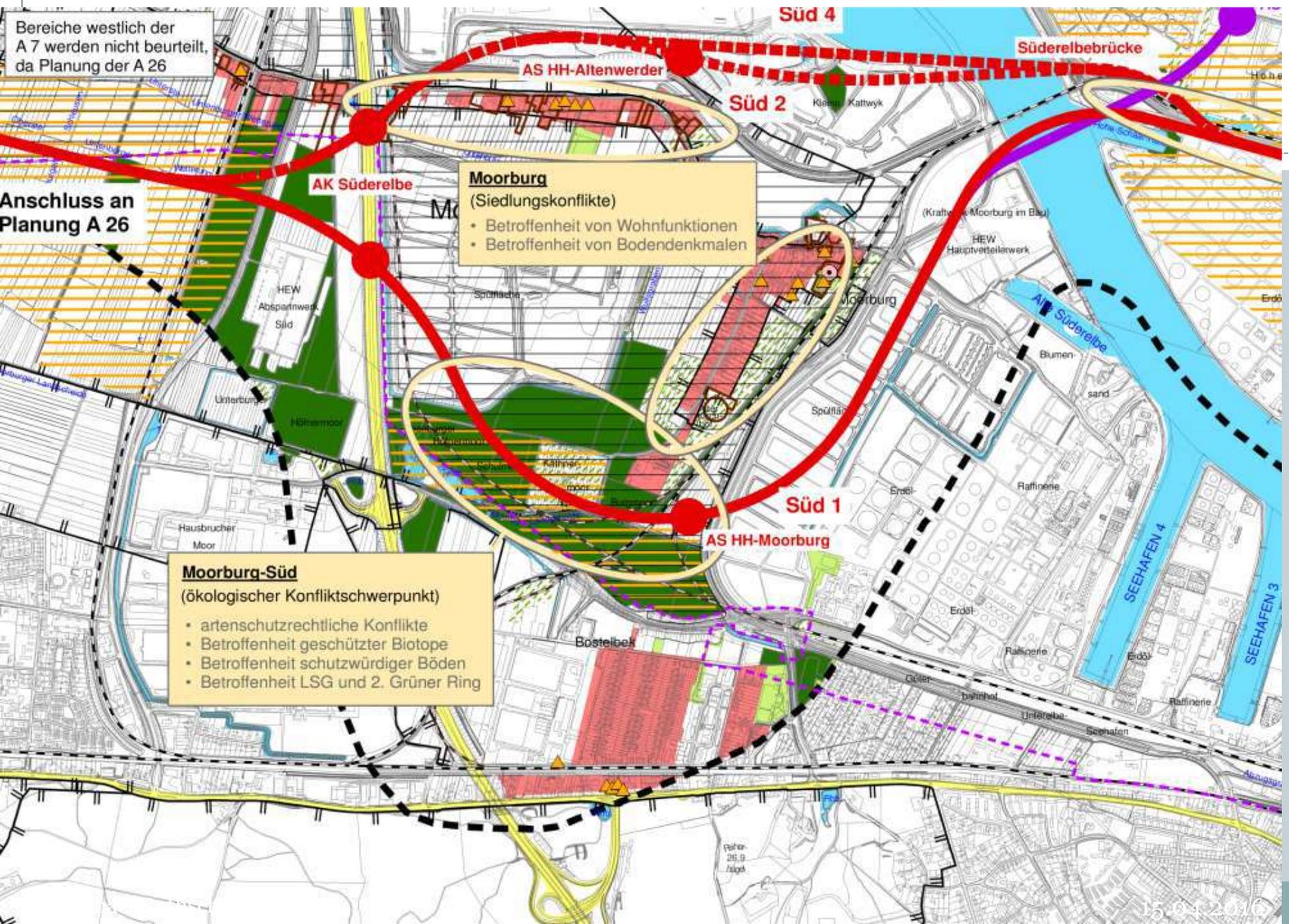
1. **WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES**
2. **AUSZÜGE AUS DEM BVWP UND „PRINS“ ZUR A26-OST**
3. **ARGUMENTE GEGEN DIE HQS**
 1. Induzierter PKW-Verkehr
 2. Kein Bedarf des Hafens
 3. Vorhandene Alternativen
 4. Negative Folgen für wachsende Stadt
 5. **Schaden für die Natur**
 6. Erforderliche Stadtreparatur
4. **WAS KÖNNEN WIR TUN?**

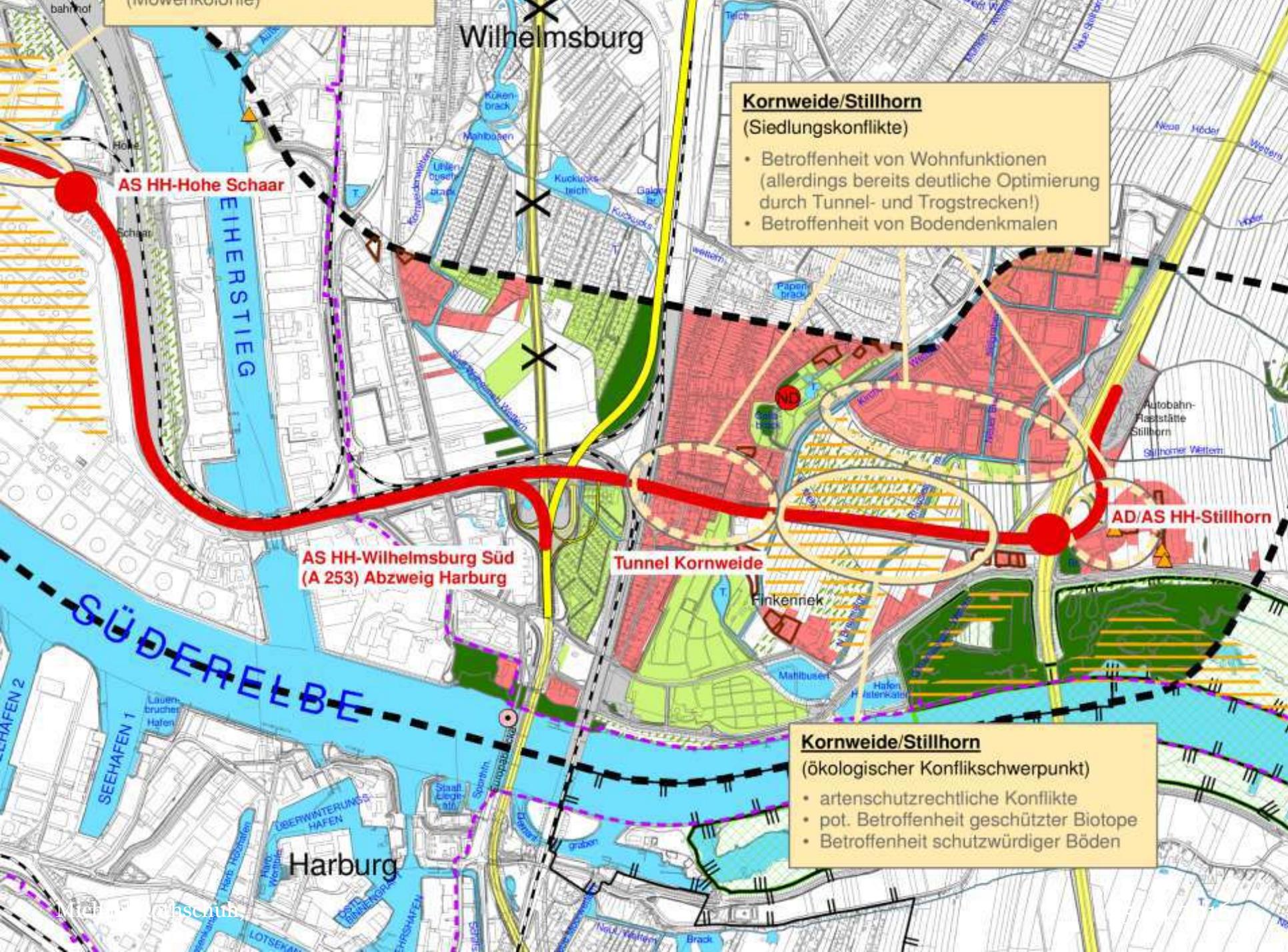
Bereiche westlich der A 7 werden nicht beurteilt, da Planung der A 26

Anschluss an Planung A 26

Moorburg
(Siedlungskonflikte)
• Betroffenheit von Wohnfunktionen
• Betroffenheit von Bodendenkmalen

Moorburg-Süd
(ökologischer Konfliktschwerpunkt)
• artenschutzrechtliche Konflikte
• Betroffenheit geschützter Biotope
• Betroffenheit schutzwürdiger Böden
• Betroffenheit LSG und 2. Grüner Ring





Wilhelmsburg

Kornweide/Stillhorn
(Siedlungskonflikte)

- Betroffenheit von Wohnfunktionen (allerdings bereits deutliche Optimierung durch Tunnel- und Trogstrecken!)
- Betroffenheit von Bodendenkmalen

AS HH-Hohe Schaar

EIERSTIEG

AS HH-Wilhelmsburg Süd
(A 253) Abzweig Harburg

Tunnel Kornweide

AD/AS HH-Stillhorn

SÜDERELBE

Kornweide/Stillhorn
(ökologischer Konfliktschwerpunkt)

- artenschutzrechtliche Konflikte
- pot. Betroffenheit geschützter Biotope
- Betroffenheit schutzwürdiger Böden

Harburg

1. **WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES**
2. **AUSZÜGE AUS DEM BVWP UND „PRINS“ ZUR A26-OST**
3. **ARGUMENTE GEGEN DIE HQS**
 1. Induzierter PKW-Verkehr
 2. Kein Bedarf des Hafens
 3. Vorhandene Alternativen
 4. Negative Folgen für wachsende Stadt
 5. Schaden für die Natur
 6. **Erforderliche Stadtreparatur**
4. **WAS KÖNNEN WIR TUN?**

Ohne Dach ist Krach: Überdeckungung der A7

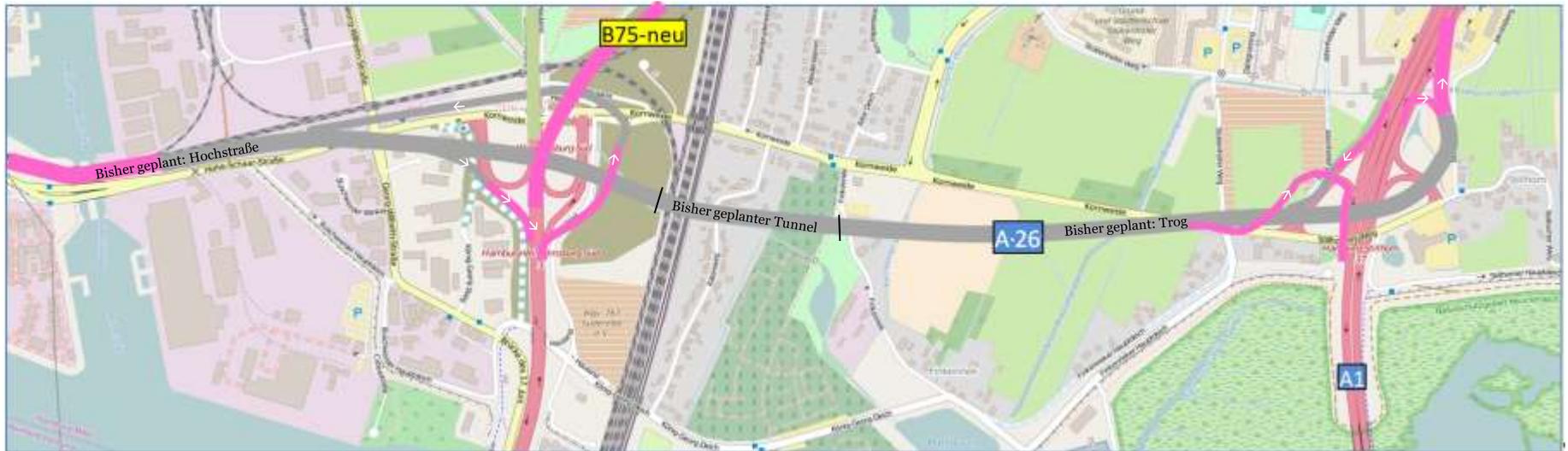
33



1. Der Bau des „Deckels“ mit Wohnungsbau im bisher nicht nutzbaren Lärmbereich der A 7 (Altona, Othmarschen, Bahrenfeld) beginnt.
2. Verstanden wird er von allen Parteien als Stadtreparatur, um die Wunden der Verkehrsplanung der 1970er Jahre von einer Autobahn mitten durch die Stadt zu heilen.

A 26-Ost in Wilhelmsburg im Tunnel

1. Falls die A 26-Ost tatsächlich beschlossen wird, muss man einen Deckel über den gesamten Trog fordern, damit Kirchdorf vor Lärm und Abgasen geschützt wird.
2. Eine wachsende Stadt kann es sich wie bei der A7 auch in Wilhelmsburg nicht leisten, dass Wohnbaupotenziale vernichtet werden.



Tunnel (Deckel) für die gesamte A26 in Wilhelmsburg

Zu-und Abfahrten

1. Tunneleinfahrt östlich vom Reiherstieg
2. Keine Hochstraße (600m)
3. Tunnel der A26 unter der Georg-Wilhelm-Straße statt Brücken
4. Tunnel der A26 unter Wilh. Reichsstraße B75 statt Brücken
5. Tunnel abfahrt von B75 Harburg auf A26 statt Brücken
6. Tunnel statt Trog in Kirchdorf (1.400m)

Hafenquerspange im Referentenentwurf Bundesverkehrswegeplan

35

- 1. WAS PLANT HAMBURG / DIE DEGES**
- 2. AUSZÜGE AUS DEM BVWP UND „PRINS“ ZUR A26-OST**
- 3. ARGUMENTE GEGEN DIE HQS**
 1. Induzierter PKW-Verkehr
 2. Kein Bedarf des Hafens
 3. Vorhandene Alternativen
 4. Negative Folgen für wachsende Stadt
 5. Schaden für die Natur
 6. Erforderliche Stadtreparatur
- 4. WAS KÖNNEN WIR TUN?**

Glücksfall: Keine HQS über den Spreehafen

36



"Im Gegensatz zum häufig negativen Image technischer Konstruktionen soll die Hafenuferspanne als Ingenieurskunst und ästhetische Bereicherung der Stadtlandschaft wahrgenommen werden „ (BSU, 2007: Räumliches Leitbild - Entwurf, S. 61 und 141)

- Es ist die letzte Stadtautobahn, die von der "irren Vision einer Hamburger Stadtautobahn" (Schirg, Hamburger Abendblatt-online, 26.3.2016) übrig geblieben ist.
- Beim Abgesang der Stadtautobahnen vor 37 Jahren hieß es, sie stünden nur noch zur Diskussion, wo sie nicht kollektiven Bürgerzorn auslösen, "beispielsweise im Hafen" (Hamburger Abendblatt, 24.Juli 1979).
- Tatsächlich sollte diese Stadtautobahn mitten durch das Reiherstiegviertel, nach dem dortigen Widerstand dann quer über den Spreehafen gebaut werden.
- 2009 wurde auch dies im Zuge des "Sprungs über die Elbe" aufgegeben und stattdessen die Linie durch den von Hamburg aus nicht so sichtbaren Süden der Elbinsel verschoben.

Wilhelmsburger sagen „Nein!“



Zeigt her die Plakate: Rund 600 Wilhelmsburger kamen am Dienstagabend ins Bürgerhaus – die meisten brachten ihren Unmut gegen eine Hafenerweiterung im Süden der Elbinsel zum Ausdruck. Sie fürchten mehr Lärm und mehr Abgase. FOTOS: ANDREAS SCHMIDT

Senatorin Anja Hajduk stellte die Senatspläne zur Hafenerweiterung und zur Reichsstraße vor.

Andreas Schmidt
Wilhelmsburg

Der Leserbrief erreichte die Redaktion anonym: „Wie können Sie denn schreiben: Widerstand gegen Verkehrsplanung wächst? Es wächst nichts, nur immer dieselben Leute gehen zu allen Veranstaltungen und melden sich immer wieder zu Wort. Die Mehrheit der Bevölkerung hat nichts gegen die Verschwenkung der Wilhelmsburger Reichsstraße und gegen die Hafenerweiterung...“

Dass der Widerstand in Wilhelmsburg gegen die Verkehrspläne des Senats tatsächlich wächst, davon konnte sich jeder am Dienstagabend im Wilhelmsburger Bürgerhaus einen Eindruck verschaffen. Rund 600 Frauen und Männer kamen in den großen Saal und verfolgten die Diskussion mit Stadtentwick-

lungssenatorin Anja Hajduk (GAL), Experten und Vertretern von Wilhelmsburger Interessengruppen zum Thema „Fernstraßenplanung im Hamburger Süden“. Und die ganz große Mehrheit der Zuhörer war ganz klar gegen die geplante Hafenerweiterung von Süllhorn nach Moorburg durch den Wilhelmsburger Süden. Und gegen die Verlegung der Reichsstraße (B475) auf das weiter östlich gelegene Bahngelände. „Wir wollen nicht länger die Rumpelkammer Hamburgs sein“, sagte Günter Glatz (67), Vorsitzender des Verkehrs- und Interessenvereins Hamburg-Wilhelmsburg von 1928 und erntete damit den größten Beifall des Abends.

Senatorin Hajduk warb für die Querspange im Wilhelmsburger Süden: „Wir wollen den Ost-West-Verkehr bündeln, damit er sich nicht wild in Wohngebieten seinen Weg sucht“, sagte die grüne Politikerin. Ihre Kernargumente für die Querverbindung: Sie „reduziert Lärm- und Schadstoffbelastungen in innerstädtischen Quartieren“ und „verbessert die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens“.

Nach einer Projektstudie der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Dege) würden beim Bau der „Vor-

Die grüne Senatorin Anja Hajduk und Reinhard Wolf von der Handelskammer Hamburg warben für eine Querspange im Süden der Elbinsel.



zugsvariante Süd“ im Jahr 2025 täglich rund 29 000 Fahrzeuge auf der Querspange zwischen Süllhorn und dem Abzweig Wilhelmsburg-Süd fahren. Zwischen Höhe Schaar und Moorburg wird mit knapp 55 000 Fahrzeugen täglich gerechnet.

Der IBA-Berater Professor Hartmut Topp (TU Kaiserslautern) plädierte dafür, die Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahngleise zu verlegen. „Zurzeit wird die Mitte Wilhelmsburgs zerschnitten. Eine Verlegung wäre eine Riesenchance für den Stadteil.“ Der Wilhelmsburger SPD-Bürgerschaftsabgeordnete Metin Hakverdi hingegen sagte: „Es darf nicht sein, dass man die Mitte lärmfrei macht, aber den

Kirchdorfern, die östlich der Bahnlinie wohnen, mehr Lärm aufbürdet. Dieses Tauschgeschäft geht nicht.“ Die Kirchdorferin Renate Weber (61): „Viele Wilhelmsburger würden die Flucht ergreifen, wenn die Hafenerweiterung kommt“. Viele hätten Angst, dass ihre Grundstücke dann „wertlos“ würden.

Senatorin Hajduk setzt nun auf einen „kooperativen Planungsdialog“ mit Vertretern der Bürgerinitiativen, der Wirtschaft, IBA/IGS und den Bezirken Mitte und Harburg. Sie rechnet mit einem Senatsbeschluss zur Hafenerweiterung „im Herbst“ und will die Verlegung der Reichsstraße „unabhängig von der Autobahn behandeln“.

1. Stellungnahme bis Ende April
2. Mobilisieren: Umweltverbände
3. VCD
4. Grüne Bundestagsfraktion
5. LINKE im Bundestag
6. Einzelne SPD und CDU-Abgeordnete
7. Moorburg
8. Gemeingut.de
9. A7-kritische Verbände
10. Bezirk Mitte
11. BSW
12. IBA
13. Topp, Verkehrsexperte

Stellungnahme abgeben, möglichst per Post:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat G12
Invalidenstraße 44, D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030,,

Elektronisch:

www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme_node.html