

HAMBURG BRAUCHT BESSERES ALS EINE NEUE STADTAUTOBAHN

Die Bundesregierung hat auf Hamburgs Antrag eine neue Autobahn A26-Ost, die „Hafenquerspange“, in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) aufgenommen. Der Bundestag will noch dieses Jahr über die Aufnahme in den Bedarfsplan und damit im Grundsatz über ihre Finanzierung entscheiden.

1. Stärkung der Haupt-Hafenroute über den Köhlbrand statt einer neuen Autobahn

Die A26-Ost wird im BVWP mit der „Seehafenanbindung“ Hamburgs begründet. Grundlage für die Planungen sind Prognosen für fortwährend steigenden Containerumschlag und Hafenerverkehr, der die jetzige Haupt-Hafenroute über die Köhlbrandbrücke überlasten würde. **Tatsächlich gibt es aber seit 10 Jahren weder eine Steigerung des Umschlags noch des Hafenerverkehrs.** Zu Recht wird nicht eine A26-Ost weitab von den Containerterminals, sondern die Haupt-Hafenroute von der Senats-Koalition als „Lebensader des Hafens“ bezeichnet.

Diese muss erhalten und verbessert werden: im Westen durch eine Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke, im Osten durch einen Tunnel vom Veddel Damms zur A252/A1, wie er bei der Olympiaplanung entwickelt wurde. Für diese Anbindungen des Hamburger Hafens an die bestehenden Autobahnen A7 und A1 braucht Hamburg Mittel vom Bund im Gegenzug für einen Verzicht auf die Hafenquerspange. **Diese Lösung ist kostengünstiger, verbessert die Hafenanbindung und macht sie verträglicher für Hamburg und seine Stadtteile Wilhelmsburg, Moorburg und die Veddel.**

2. Mehr S-Bahn statt neuer Stadtautobahn

Laut BVWP erzeugt die A26-Ost vor allem „induzierten“ PKW-Verkehr, der ohne die neue Autobahn nicht auf der Straße wäre. Dieser Verkehr wird vor allem von der parallelen, gedrängt vollen und zu selten fahrenden S-Bahn abgezogen. **Man sät Autobahnen und erntet mehr Motorisierten Individualverkehr**, der die Straßen und Plätze im Ballungsraum Hamburg verstopft. Dies widerspricht diametral den von Hamburg formulierten Grundsätzen einer nachhaltigen, klimafreundlichen, stadtgerechten und verkehrssparsamen Mobilität.

Alternativen hat das von Hamburg 2012 veröffentlichte Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum aufgezeigt: eine verstärkte S-Bahn mit längeren und häufiger fahrenden Zügen, eine bessere Anbindung der Stationen per Bus und Fahrrad sowie eine Verlängerung der U-Bahn 4 über Wilhelmsburg nach Harburg.

Siehe auch: 2016: Hamburg braucht besseres als die Hafenquerspange, www.zukunft-elbinsel.de/besseres-als-die-hafenquerspange/

3. Natur-, Umwelt- und Klimaschutz statt mehr Lärm, Abgasen und CO₂

Die vom Gesetz geforderte Strategische Umweltprüfung ist auf der Grundlage des BVWP nicht möglich. Die gesetzlich geforderte ernsthafte Prüfung von vernünftigen Alternativen gab es nicht. **Der Umweltschutzverband BUND hat deshalb eine Beschwerde bei der EU eingereicht.**

Alle Daten zum Schutz von Umwelt und Klima sprechen gegen die A26-Ost. Es gibt mit der Autobahn mehr Schadstoffbelastung, mehr CO₂-Ausstoß, mehr Lärm und mehr Flächenverbrauch. Naturschutz und Artenschutz werden durch die Autobahn erheblich gefährdet. **BUND und NABU erwägen zu Recht eine Klage gegen die A26-Ost. Flächen braucht Hamburg für Natur und Wohnungsbau, nicht für neue Autobahnen.**

4. Wohnungsbau und gute Stadtteile statt Zerschneidung durch neue Betonpisten

In Altona und Othmarschen wird die Nord-Süd-Autobahn A7 für viele Hundert Mio. Euro überdeckelt. Gut so. Den Fehler, der nun „repariert“ werden soll, hat der frühere Wirtschafts-senator Gedaschko (CDU) auf den Punkt gebracht: „Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staub-saugereffekt für den gesamten Verkehr geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus.“ (Die Welt, 7.7.2007) Jetzt soll wieder eine Autobahn quer durch Hamburg gebaut werden? Für die Bewohner der durchschnittlichen Stadtteile Moorburg und Wilhelmsburg verschlechtern sich die Lebensbedingungen, Kirchdorf-Süd mit 6000 Menschen wird eingequetscht in ein Autobahndreieck. Keine der vorhandenen Straßen würde zurück gebaut.

Die Autobahn A26-Ost verhindert die von allen geforderte innere Stadtentwicklung und dringend benötigten Wohnungsbau, wie ihn die IBA und die Handelskammer unmittelbar an (Hauland) bzw. auf der Trasse (südlich der Kornweide) vorgeschlagen hatten. Die in den 1970er Jahren geplante Autobahn „Hafenquerspange“ durch Hamburg ist ein Relikt eines überwundenen Leitbilds der „autogerechten Stadt“. So wie die DEGES jetzt die Verlängerung der A26 von Moorburg quer durch Hamburg zur A1 propagiert, wollten 1970 die Verkehrsplaner auch die A24 vom Horner Kreisel quer durch Hamburg zur A7 verlängern. Damit sind sie gescheitert, denn die Hamburger wollen lebendige Stadtteile, intelligente und verkehrssparsame Mobilität und eine intakte Umwelt auch in einer quirligen Millionenstadt. Die Hafenquerspange gehört in die Mottenkiste, nicht in ein modernes Hamburg.

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

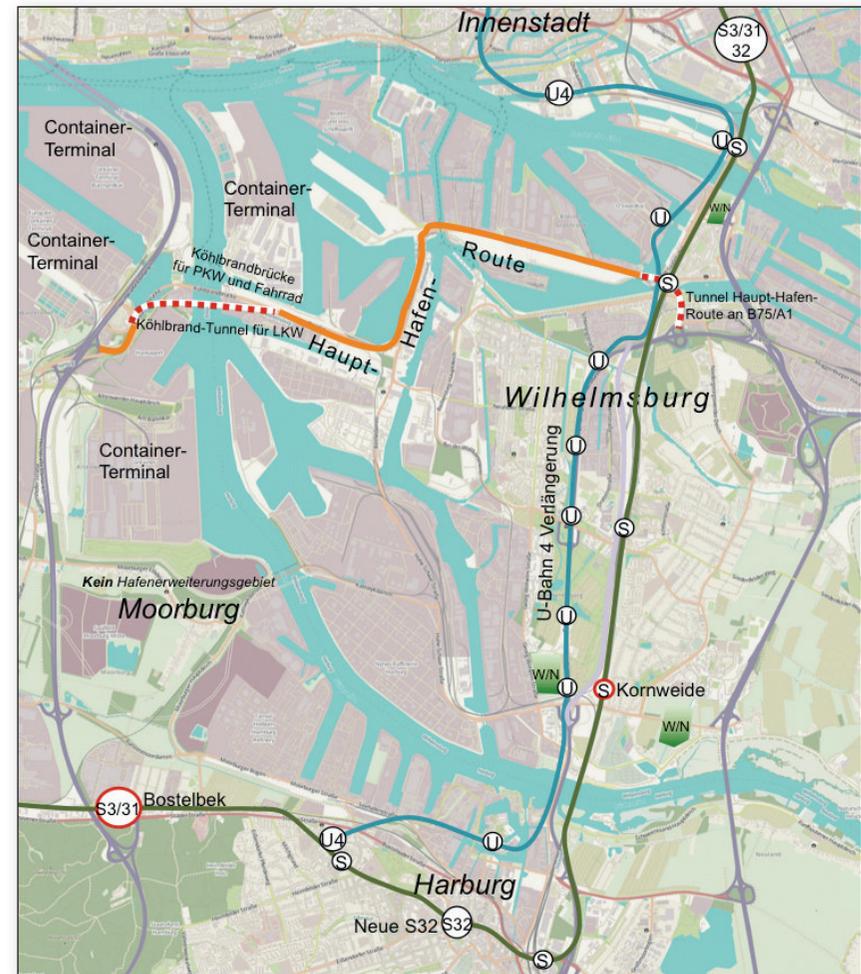
Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs





... IST DIE ZERSCHNEIDUNG DURCH EINE STADTAUTOBAHN.

- Planung: 9,7 km, 4-spurig, **53 m hohe Brücke über die Süderelbe, auf Stelzen von Moorburg bis Wilhelmsburger Reichsstraße**, kurzer Tunnel unter der Bahn und Wohngebiet Katenweg, Troglage Finkenriek bis A1
- Planfeststellung vorgesehen ab 2016 in Abschnitten: West, danach Mitte, danach Ost
- Geplante Verkehrsbelastung **32.000 Kfz/Tag**, davon 5.100 LKW, **davon ca. 2.500 aus dem Hafen** (Vergleich Köhlbrandbrücke: 12.000 LKW/Tag)
- Kosten: nach Plan 2009/2016: **900 Mio. Euro, realistischer: 2 Mrd.** (Referenzprojekt Wilhelmsburger Reichsstraße mit Kostensteigerungen von 67 Mio auf 235 Mio.€)



... FÜR DEN HAFEN UND HAMBURG.

- **Nachfolgelösung für Köhlbrandbrücke**, möglichst Tunnel für LKW sowie bestehende Köhlbrandbrücke für Verkehr bis 7,5 t und Fahrräder
- **Anbindung des Veddeler Damms** an A252/A1 durch einen Tunnel
- **Verstärkung der S-Bahn** (längere Züge, Verstärkerlinie, neue Stationen Bostelbek und Kornweide)
- **Planung einer U-Bahn** durch Wilhelmsburg
- W/N: **Natur-/Wohngebiete** statt neuer Autobahn

