

ZUKUNFTSPLAN STATT AUTOBAHN A26-OST – EIN MOBILITÄTSKONZEPT FÜR HAFEN UND STADT

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 Hafenverkehr, der die jetzige Haupt-Hafenroute über die Köhlbrandbrücke überlasten würde. **Tatsächlich gibt es aber seit 10 Jahren weder eine Steigerung des Umschlags noch des Hafenverkehrs.** 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 Dam 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 Süderelbraum 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 Wirtschaftssenator 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 Staubsaugereffekt 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.



ZUKUNFTSPLAN STATT AUTOBAHN A26-OST: EIN MOBILITÄTSKONZEPT FÜR HAFEN UND STADT!

Kernelemente des Zukunftsplans als Alternative zur A26-Ost

Seehafenanbindung, Güterverkehr:

Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute
 - Ersatz Köhlbrandquerung
 - Tunnel Veddel Dam an B75
 Finanzierung: Bund und Land (u.a. §5a FStrG).

Personenverkehr:

Mehr und längere S-Bahnen mit besserer Anbindung von Bus, Rad, PKW
 Planung und Trassierung einer U-Bahn (U5)
 Finanzierung: Bund und Land (u.a. GVFG).

Übergeordnete Ziele des BVWP 2030¹

Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030

1. Mobilität im Personenverkehr ermöglichen

Erhaltung, Ersatz und Modernisierung
 Transportkostensenkungen
 Verbesserung Verkehrsfluss
 Zuverlässigkeit von Transporten
 Verbesserung der Anbindungen...Seehäfen,

Erhaltung und Modernisierung der Substanz
 Verbesserung Verkehrsfluss
 Verbesserung von Erreichbarkeiten

2. Sicherstellung der Güterversorgung

Wirkung des Zukunftsplans

Haupthafenroute ist „Lebensader des Hafens“ und nicht durch A26-Ost ersetzbar.
 Nachfolgelösung für Köhlbrandbrücke bedeutet nachhaltige Sicherstellung der Güterversorgung und Seehafenanbindung.

Ohne A 26-Ost entfallen 61 Mio. PKW-km/Jahr induzierter MIV. S-Bahn-Verbesserung verlagert 15.000 Fahrten/Tag von der Straße auf die Schiene (Gesamtmobilitätskonzept) .

3. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit

Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit

Wirkung des Zukunftsplans

Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute verbessert Verkehrssicherheit.

SPNV bietet gerade in einem Ballungsraum die höchste Verkehrssicherheit.

4. Reduktion von Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen

Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger

Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger

Wirkung des Zukunftsplans

SPNV ist emissionsarmer Verkehrsträger.
 Im Gegensatz zur A26-Ost verbessert SPNV die Klima- und Schadstoffbilanz.

5. Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs
 Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume

Wirkung des Zukunftsplans

A26-Ost verbraucht extrem viel Fläche, weil parallele Hafenverkehrsstraßen beibehalten werden müssen.
 Ohne A26-Ost gibt es keinen zusätzlichen Flächenverbrauch.
 Naturräume sowie Lebensräume von Lebewesen insb. in Moorburg und Wilhelmsburg werden geschont.

6. Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation

Lärmvermeidung und Lärmminderung
 Entlastung von Orten und Menschen/ Erschließung städtebaulicher Potenziale

Wirkung des Zukunftsplans

Stadtentwicklung und Wohnungsbau in Moorburg und Wilhelmsburg-Süd werden ohne A26-Ost möglich.
 Veddel wird durch Tunnel entlastet, Lärmvermeidung in Moorburg, Harburg, Wilhelmsburg.

¹ Kursiv: Zitate aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 der Bundesregierung, <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 6

DIE PLANUNG



... IST DIE ZERSCHNEIDUNG DURCH EINE STADTAUTOBAHN.

- Planung: 9,7 km, 4-spurig, **53 m hohe Brücke über die Süderelbe, auf Stelzen von Moorbürg 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.€)

DIE LÖSUNG



... 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 Veddeker 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

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs

