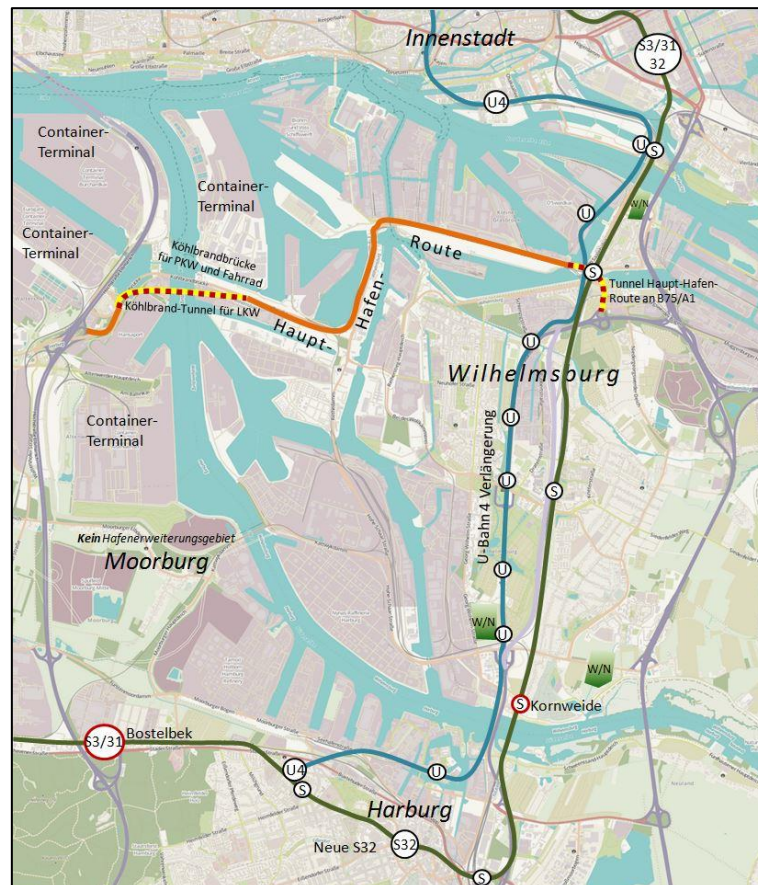


Zukunftsplan statt Autobahn A26-Ost – Ein Mobilitätskonzept für Hafen und Stadt!

Alternative zu Nr. 499, HH, A 026, AK Hamburg-Süderelbe ↔ AD/AS Hamburg-Stillhorn, Hafenuerspange/A26-Ost



I) Güterverkehr, insbesondere Seehafenanbindung: Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute

1) Ersatzbauwerk für die Köhlbrandbrücke

Die Funktionsfähigkeit für die gegenwärtige Verkehrsbelastung insb. durch Schwerlastverkehr ist bis ca. 2030 begrenzt.

Varianten:

- Neue Brücke**
- Tunnel**
- Ergänzungstunnel für Schwerlastverkehr** sowie langfristiger Erhalt der Köhlbrandbrücke für Verkehr $< 7,5/12t$.
Dieses entspricht dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“, spart Kosten, kann zeitgleich zum Betrieb der Brücke gebaut werden und schafft bei Verkehrsstörungen Redundanz zwischen Brücke und Tunnel (vgl. Bremerhavener Hafentunnel).

2) Tunnel von der Haupt-Hafenroute zur B75/A253

Die Machbarkeit ist 2015 für die Planung von Olympia 2024 mit positivem Ergebnis untersucht worden.

Erläuterung:

- Der Bund stellt gemäß dem vorliegenden Gesetzentwurf zum Bedarfsplan (BT-Drucksache 18/9523, S.56) Mittel zur Anbindung der deutschen Seehäfen an das Bundesfernstraßennetz zur Verfügung – darum geht es bei der Haupt-Hafenroute. Staatssekretär Ferlemann vom Bundesverkehrsministerium hat bei einer Veranstaltung des BUND am 26.9.2016 ausdrücklich bestätigt, dass eine Mit-Finanzierung einer Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke durch den Bund nach §5a FStrG möglich ist.
- Die Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute erhöht die Kapazität für den Hafenverkehr mehr, als dies durch eine Autobahn A26-Ost geschehen würde. Priorität hat die Mit-Finanzierung der Haupt-Hafenroute mit der Köhlbrandquerung gegenüber einer für den Hafenverkehr kaum relevanten A26-Ost. Deshalb muss diese Alternative im Kontext des Bedarfsplans verhandelt werden.

II) Personenverkehr: Verbesserung des ÖPNV

1) **Verstärkung der S-Bahn** auf bereits vorhandenen Bahnanlagen: eine zusätzliche S-Bahn-Linie zwischen Neugraben und der Innenstadt, ein dichterer Takt zwischen Neugraben und Buxtehude/ Stade sowie längere Züge.

2) **Bessere Anbindung des Bus- und Radverkehrs zur S-Bahn** sowie Ausbau der Stellplätze für Bus und Rad an den Bahnhöfen.

Bereits 1) und 2) führen nach den Untersuchungen des von Hamburg bestellten „Gesamtmobilitätskonzepts für den Süderelberaum“ (2012) zu 16.000 weniger PKW-Fahrten/ Tag

3) **Neue Stationen der S-Bahn**, mit denen Pendlerverkehr auf die S-Bahn gebracht werden kann.

4) **Planung und Trassierung einer U-Bahn-Verlängerung** der U4 nach Wilhelmsburg und Harburg

Dieser „Zukunftsplan statt A26-Ost“ entspricht allen grundlegenden Zielen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) erheblich besser als eine neue Autobahn A26-Ost.

Zukunftsplan statt Autobahn A26-Ost – Ein Mobilitätskonzept für Hafen und Stadt!		
	Seehafenanbindung, Güterverkehr	Personenverkehr
Kernelemente des Zukunftsplans als Alternative zur A26-Ost	<p>Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ersatz Köhlbrandquerung - Tunnel Veddeler Damm an B75 <p>Finanzierung: Bund und Land (u.a. §5a FStrG).</p>	<p>Mehr und längere S-Bahnen</p> <p>Bessere Anbindung von Bus, Rad, PKW</p> <p>Planung und Trassierung einer U-Bahn (U4) nach Harburg</p> <p>Finanzierung: Bund und Land (u.a. GVFG).</p>
Übergeordnete Ziele des BVWP 2030	<p>Abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2030</p> <p>Vgl. Bundesregierung: Bundesverkehrswegeplan 2030, S.6, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile</p>	
1. Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<p><i>Erhaltung, Ersatz und Modernisierung</i></p> <p><i>Transportkostensenkungen</i></p> <p><i>Verbesserung Verkehrsfluss</i></p> <p><i>Zuverlässigkeit von Transporten</i></p> <p><i>Verbesserung Anbindungen ...Seehäfen,</i></p>	<p><i>Erhaltung und Modernisierung der Substanz</i></p> <p><i>Verbesserung Verkehrsfluss</i></p> <p><i>Verbesserung von Erreichbarkeiten</i></p>
2. Sicherstellung der Güterversorgung		
Wirkung des Zukunftsplans	<p>Haupthafenroute ist als „Lebensader des Hafens“ nicht durch A26-Ost ersetzbar.</p> <p>Nachfolgelösung für Köhlbrandbrücke stellt nachhaltig die Güterversorgung und Seehafenanbindung sicher.</p>	<p>Ohne A 26-Ost entfallen 68 Mio. PKW-km/Jahr induzierter und von der S-Bahn verlagerter MIV.</p> <p>S-Bahn-Verstärkung verlagert 16.000 Fahrten/ Tag von der Straße auf die Schiene (Gesamtmobilitätskonzept 2012)</p>
3. Erhöhung der Verkehrssicherheit	<p><i>Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit</i></p>	<p><i>Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit</i></p>
Wirkung des Zukunftsplans	<p>Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute verbessert Verkehrssicherheit.</p>	<p>SPNV bietet gerade in einem Ballungsraum die höchste Verkehrssicherheit.</p>
4. Reduktion von Emissionen, Schadstoffen, Treibhausgasen	<p><i>Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger</i></p>	<p><i>Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger</i></p>
Wirkung des Zukunftsplans		<p>SPNV ist emissionsarmer Verkehrsträger.</p> <p>Im Gegensatz zur A26-Ost verbessert SPNV die Klima- und Schadstoffbilanz.</p>
5. Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	<p><i>Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs</i></p> <p><i>Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume</i></p>	
Wirkung des Zukunftsplans	<p>A26-Ost verbraucht extrem viel Fläche, weil parallele Hafenverkehrsstraßen beibehalten werden müssen.</p> <p>Ohne A26-Ost gibt es keinen zusätzlichen Flächenverbrauch.</p> <p>Naturräume sowie Lebensräume von Lebewesen insb. in Moorburg und Wilhelmsburg werden geschont.</p>	
6. Verbesserung der Lebensqualität einschl. Lärmsituation	<p><i>Lärmvermeidung und Lärmminderung</i></p> <p><i>Entlastung von Orten und Menschen/ Erschließung städtebaulicher Potenziale</i></p>	
Wirkung des Zukunftsplans	<p>Stadtentwicklung und Wohnungsbau in Moorburg und Wilhelmsburg-Süd, Veddel durch Tunnel entlastet,</p> <p>Lärmvermeidung in Moorburg, Harburg, Wilhelmsburg.</p>	

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 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 Veddeler Damm 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 verkehrersparsamen 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 verkehrersparsame Mobilität und eine intakte Umwelt auch in einer quirligen Millionenstadt. Die Hafenquerspange gehört in die Mottenkiste, nicht in ein modernes Hamburg.

