

Antragsstellerin: Kreisvorstand Harburg, Alexander Porschke(KV_Eimsbüttel); Alexander Wrusch (KV-Mitte), Benjamin Harders (KV-Altona), Carola von Paczensky (KV-Altona), Christoph Reiffert (KV-Nord), Gudrun Schitteck (KV-Harburg), Jutta Kodrzyński, (KV-Mitte) Lars Andersen (KV-Altona), Mathias Lintl (KV-Mitte), Peter Krämer, (KV-Harburg), Rainer Roszak (KV-Harburg), Sören Janssen (KV-Mitte), Janosch Hill (KV-Altona)

UnterstützerInnen: -

Hafenquerspange überprüfen Milliarde retten – Menschen schützen – Natur verschonen Chance für Naturschutz und Verkehrswende nutzen

Die Mitgliederversammlung der GRÜNEN möge beschließen:

- 5 Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan werden ca. eine Milliarde Euro Bundesmitteln u.a. für eine verbesserte Seehafenanbindung in Hamburg bereitgestellt. Zur Zeit ist diese als östliche Verlängerung der geplanten Autobahn A 26 zwischen den Autobahnen A 7 und A 1 geplant. Damit würden besonders naturnahe Flächen zerstört, der Stadtteil Wilhelmsburg zerschnitten sowie mit Lärm und Abgasen belastet und Personenverkehr von der S 3 auf die Straße verlagert werden.
- 10 Außerdem würde die Chance verspielt, mit den verfügbaren Bundesmitteln die nur noch begrenzt haltbare Köhlbrandbrücke zu ersetzen und damit die tatsächlich notwendigen Verbesserungen der Seehafenanbindung und der Haupthafenroute an die A 7 und mit einem Tunnel unter der Veddel an die A 1 anzuschließen. Deshalb besteht die Gefahr, dass kurz nach Fertigstellung der Hafenquerspange auf der naturschädlichsten Trasse eine weitere Milliarde Euro- dann aber vermutlich aus dem Hamburger
- 15 Haushalt- in den Hafenverkehr investiert werden müsste.

Diese Milliarde würde dann entweder ganz oder für den unwahrscheinlichen Fall einer Beteiligung des Bundes teilweise im Hamburger Haushalt für andere Projekte fehlen. So müsste dann der Bau von U 5, S 4, U 4-Verlängerung oder die Sanierung von Schulen oder ähnlichen Vorhaben zurückgestellt werden.

- 20 Diese Fehlentwicklung ist nicht im Sinne eines „grünen“ Hamburgs.

Wir Grünen sind deshalb dafür, dass der Senat in eine ernsthafte Prüfung unter Beteiligung der betroffenen Stakeholder eintritt, in der die Planungen der beiden in Rede stehenden Köhlbrandquerungen gemeinsam darauf untersucht werden

- 25
- welcher Bedarf für die Seehafenanbindung tatsächlich existiert,
 - wie eine Verlagerung vom SPNV auf den Straßenverkehr vermieden werden kann,
 - mit welcher Verkehrsvariante die niedrigsten Natur- und Umwelteinwirkungen verbunden sind,
 - wie erreicht werden kann, dass eine Doppelinvestition zur Köhlbrandquerung vermieden wird,
 - wie erreicht werden kann, dass angesichts deutlich gedrosselter Umschlagserwartungen keine überdimensionierte Doppelinfrastruktur entsteht,
- 30
- mit welcher Verkehrsvariante die geringsten Beeinträchtigungen für Anwohner und Stadtentwicklung verbunden wären