

# Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs



31.1.2023

## Anmerkungen

### zur aktuellen Debatte über die A26-Ost, die sog. „Hafenautobahn“

Der Vorstoß des Vorsitzenden der Hamburger Bürgerschaftsfraktion der GRÜNEN, Dominik Lorenzen, für eine erneute Debatte über die Sinnhaftigkeit der sogenannten Hafenautobahn hat zu teilweise heftigen Reaktionen aus Politik und Wirtschaft in Hamburg und darüber hinaus geführt.

Die geplante Strecke verläuft durch den Süden der Elbinsel Wilhelmsburg. Seit 20 Jahren engagiert sich der Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg für bessere Lebensbedingungen der Menschen auf der Elbinsel. Mit seiner Nähe zum Hafen und zu den die Insel querenden nationalen und europäischen Verkehrsstrassen ist Wilhelmsburg der entscheidende Transitraum für die Hansestadt Hamburg, sowohl für den regionalen und überregionalen Personenverkehr als auch den Großteil der mit der Rolle Hamburgs als „Tor zur Welt“ verbundenen Güterverkehre auf Schiene und Straße.

Die Elbinsel Wilhelmsburg ist Hafen und Stadt zugleich. Ein großer Teil der hier lebenden Menschen arbeitet im Hamburger Hafen und in den Hafen-assoziierten Gewerbe- und Logistikbetrieben.

Für die auf den Elbinseln lebenden über 60 000 Menschen sind eine gelingende Integration von Stadt - und Verkehrsentwicklung als auch ein prosperierender Wirtschaftsraum von grundlegender Bedeutung. So ist es nicht verwunderlich, dass die Auseinandersetzung mit der Verkehrsplanung und mit den Zukunftsperspektiven des Hamburger Hafens zu den Kernkompetenzen unseres Vereins gehört.

Aus dieser Perspektive erfolgen unsere Anmerkungen zur aktuellen Debatte:

1. **Die langfristige Sicherung der Haupthafenroute mit einem Ersatz für die Köhlbrandbrücke hat für den Hafen absolute Priorität.**

Diese Tatsache ist zu Recht die Grundlage für die Argumentation der Grünen.

Hier ist vor allem die Kenntnis über die Lagebeziehungen entscheidend: Alle 4

Containerterminals, CTT, CTA, CTB und CTH, befinden sich im Norden des Hamburger

Hafens und werden primär über die Haupthafenroute (HHR) mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz verbunden. Die Anbindung im Westen an die A7 erfolgt über den Waltershofer Knoten, die Anbindung an die A1 im Osten verteilt sich über mehrere Zugänge via A252 und A255.

Nach Süden existieren bereits jetzt zusätzliche leistungsfähige Verknüpfungen über die B75 und die Kornweide mit Anschluss an die A1 in Stillhorn sowie über die Rethe- und die Kattwykbrücke an die Anschlussstelle Moorburg der A7. Beide Brücken sind in ihrer Kapazität erst kürzlich erheblich erweitert worden: Neubau der Rethe-Klappbrücken (jetzt getrennte Brücken für Bahn und Straße) sowie eine neue Bahnbrücke Kattwyk, die die bestehende Brücke vom Eisenbahnverkehr entlastet.

Der Hamburger Hafen verfügt also bereits jetzt über leistungsfähige Anbindungen an die A7 und die A1: sowohl über die HHR im Norden, als auch mit einem redundanten nachgeordneten System im Südwesten sowie im Südosten.

Es wird deutlich: die Haupthafenroute (HHR) trägt ihren Namen zu Recht. Sie ist die Hauptschlagader für die Waren- und Verkehrsströme im Hamburger Hafen. Die Sicherung und Optimierung der HHR hat für Hamburg und bundesweit höchste Priorität. Dazu ist eine Erneuerung der Köhlbrandquerung unverzichtbar. Nach der Hochstufung der Brücke und ihrer Zufahrten zu einer Bundesstraße (B3) sind die Voraussetzungen des Bundes für eine Finanzierung hier gegeben.

## 2. **Im Vergleich zur Haupthafenroute als der unbestrittenen Lebensader des Hamburger Hafens käme einer A26-Ost nur eine marginale Bedeutung für den Hafen zu.**

Bekanntlich firmiert sie mittlerweile als „*Hafenpassage*“. In der Tat würde sie den Hamburger Hafen weit im Süden *passieren*. Aus dem Hafen würde sie vor allem die LKW aufnehmen, die ansonsten die bereits vorhandenen, oben beschriebenen, Redundanztrassen nutzen würden.

Bei der A26-Ost/Hafenpassage handelt es sich also um eine parallele Trasse im Süden des Hamburger Hafens. Neben der unverzichtbaren HHR soll damit eine zweite West-Ost-Verknüpfung zwischen A7 und A1 entstehen – in einem Abstand von weniger als 3 km! Zum Projekt der A26-Ost gehört eine weitere Brücke über die Süderelbe.

Neben dem 3 Milliarden Projekt einer erneuerten Köhlbrandquerung im Norden und der gerade fertig gestellten zweiten Kattwykbrücke (zur Entflechtung von Bahn und Straße) soll es mit der A26-Ost also eine dritte Querung über die Süderelbe geben.

## 3. **Die A26-Ost wäre in erster Linie eine Pendler-Autobahn, die zusätzliche Verkehre auf die A1 und in die Hamburger Innenstadt spült.**

Die Formulierung im Rot-Grünen Hamburger Koalitionsvertrag ist zwar eindeutig, aber vor allem eindeutig falsch: „*Die A26 (Hafenpassage) trägt so zur Entlastung des Verkehrs im Hamburger Stadtgebiet bei.*“ Das genaue Gegenteil ist der Fall: Die „Hafenpassage“ würde in erster Linie als Pendler-Autobahn für das südliche und westliche Hamburger Umland missbraucht und wie ein Staubsauger zusätzliche Verkehre in die Hamburger Innenstadt pumpen.

Alle wollen weniger Verkehr in der City und in den Wohngebieten sowie unser Klima mit weniger Kohlendioxid belasten. Mit einem solchen zusätzlichen Angebot an die motorisierten Pendler kann man das getrost vergessen. Wenn die Attraktivität der parallel durch das Alte Land Richtung Stade verlaufende S Bahn 3 nicht deutlich verbessert wird, werden Pendler natürlich auf die schnellere Autobahn gelockt. Die A26-Ost konterkariert damit alle Bemühungen für eine Verkehrswende im Großraum Hamburg.

4. **Die Kosten dieser 9,7 km langen Autobahn haben sich mittlerweile auf 1,85 Milliarden Euro verdoppelt.** Das heißt - wegen der Vielzahl von Ingenieurbauwerken – ist sie eine der teuersten Autobahnstrecken in Deutschland: Jeder Kilometer dieser „Hafenautobahn“ würde 190 Millionen Euro kosten. Das sind 19 mal so viel wie die 10 Millionen Euro, die durchschnittlich für einen Kilometer in Deutschland veranschlagt werden.

Darüber hinaus sind weitere Kostensteigerungen wegen der problematischen Weichschichten im Stromspaltungsgebiet der Elbe sehr wahrscheinlich. Verweisen möchten wir auf die Kostensteigerung bei der Wilhelmsburger Reichsstraße B75, die außerhalb des Bundesverkehrsplanes vom Bund bezahlt wurde: Die Kosten stiegen von 67 auf 318 Millionen Euro. Dies wurde vor allem mit den schwierigen Bodenverhältnissen auf der Elbinsel begründet.

5. **„Hafenautobahn“ oder „Stadtautobahn“? St. Florian lässt grüßen.**

Besonders empörte Reaktionen auf den Grünen Vorstoß sind aus Teilen der Harburger Politik zu vernehmen. So plädiert die CDU Bürgerschaftsabgeordnete Birgit Stöver massiv für die A26-Ost, weil sie sich davon eine Bündelung der Verkehre und eine Entlastung für Harburg verspricht. Und sie wird mit dem Satz zitiert: *„Es verärgert mich sehr, dass hier erneut zu Lasten des Hamburger Südens diskutiert wird“.*

Ob es mit der A26-Ost wirklich zu der erhofften Entlastung der Bundesstraße 73 in Harburg kommen würde, ist fraglich. Schließlich soll es südlich von Moorburg eine „Anschlussstelle Moorburg“ an die A26-Ost geben. Als Autobahnzubringer kommt dafür eigentlich nur die Stader-Straße/B73 in Frage. Mehr Verkehr in und um die Wohngebiete in Bostelbek und Moorburg wird auch in den Modellrechnungen bereits eingeräumt. Beide Stadtteile gehören auch zum Bezirk Harburg!

Und dieselben Rechenmodelle prognostizieren eine erhebliche Steigerung von PKW und LKW-Verkehr durch die Wohngebiete im Zentrum von Wilhelmsburg: Mengestraße, Neuenfelder Straße und Otto-Brenner-Straße werden zum Autobahnzubringer für die neue in Kirchdorf geplante Auffahrt „Anschlussstelle HH Stillhorn“ an die A26-Ost – direkt neben der Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd gelegen.

Frau Stöver übersieht, dass es sich bei der A26-Ost nicht um eine „Hafenautobahn“ handelt, sondern um eine Stadtautobahn: In Moorburg reicht die Trasse bis unmittelbar an die Wohngebiete und zerschneidet wertvolle Moorflächen und Naherholungsgebiete; im Wilhelmsburger Südwesten werden von der kilometerlangen Trasse in Hochlage alle Pläne vom „Sprung über die Süderelbe“ mit Wohnen an der „Goldküste“ (gegenüber der Harburger Schlossinsel) und den „Klimahäusern am Hauland“ wohl endgültig begraben

werden müssen. Im Katenweg werden ein Dutzend Häuser abgerissen und eine ganze Wohnsiedlung zerstört. In Finkenriek fällt ihr im nördlichen Teil des städtischen Friedhofs vor allem das muslimische Gräberfeld zum Opfer.

Nach der Umgliederung der Elbinsel vom Bezirk Harburg in den Bezirk Hamburg-Mitte im Jahre 2008 scheint man in Teilen der Harburger Politik leider zu vergessen, dass die erheblichen strukturellen Verkehrsdefizite im gesamten Hamburger Süden nur gemeinsam und nicht zu Lasten Wilhelmsburgs und der anderen betroffenen Stadtteile gelöst werden können.

## 6. **Lückenschluss oder Kurzschluss? A26-Ost als Teil eines Autobahnringes?**

Eine zentrale Begründung für die A26-Ost ist ein angeblich dringend erforderlicher „Lückenschluss“ zwischen der A7 im Westen und der A1 im Osten. Ganz ähnlich kommt die Forderung daher, die „Hafenautobahn“ als Teil eines Autobahnringes für Hamburg zu realisieren.

**Nun gibt es ja – zumindest im Süden Hamburgs – eine Verbindung beider Autobahnen, A7 und A1, über das Maschener Kreuz.** Für den bisherigen überregionalen und Fernverkehr hätte eine weiter nördlich durch das Hamburger Stadtgebiet führende Querverbindung keinen zusätzlichen Nutzen. Diese Verknüpfung über das Maschener Kreuz ist quasi der südliche Bogen eines Hamburger Autobahnringesystems. Diesen Bogen können auch die zukünftigen Verkehre der A26 aus Richtung Stade nutzen, um Hamburg zu umfahren. Als nördliche Verbindung zwischen A7 und A1 ist die Verlängerung der A20 bei Bad Segeberg vorgesehen. Ein kompletter Autobahnring für eine weiträumige Umfahrung Hamburgs wäre nur mit zusätzlichen Querungen der Elbe im Westen bei Glückstadt und im Osten bei Lauenburg denkbar.

**Dagegen wäre die Vorstellung völlig absurd, die A26-Ost könne Teil eines Hamburger Autobahnringes sein.** Die Bezeichnung „Hafenautobahn“, suggeriert einen Verlauf weit außerhalb der Stadt. Das Gegenteil ist der Fall. Die Elbinsel Wilhelmsburg gehört zum Bezirk Hamburg-Mitte. Hier wird eine Stadtautobahn geplant: mitten durch wertvolle Natur und urbane Gebiete. Der Hafenbezug und die Relevanz für den Hamburger Hafen sind marginal.

Wenn ein „Lückenschluss“ zwischen A7 und A1 so viele Vorteile hätte, weil Verkehre gebündelt und Wohnquartiere entlastet würden sowie Klima und Gesundheit angeblich davon profitieren, müsste es Forderungen nach dem Bau von Stadtautobahnen quer durch Hamburg doch auch anderswo geben.

Tatsächlich gab es Pläne für eine Autobahn durch den Harburger Binnenhafen und Neuland mit Anschluss an die A1 an der Anschlussstelle Harburg. Tatsächlich gab es vor 50 Jahren auch Pläne für eine „Alsterquerspange“ von Bahrenfeld bis zum Horner Kreisel: quer durch Altona, entlang des Isebekkanals und mit einem Tunnel unter der Alster. Glücklicherweise scheiterten diese Pläne am Widerstand in den betroffenen Stadtteilen und letztlich an der Vernunft der Verantwortlichen. Stadtautobahnen sind seither in Hamburg eigentlich kein Thema mehr.

Dennoch wird unverdrossen an der uralten Planung für eine „Hafenquerspange“ festgehalten. Das muss mit dem Namen zusammen hängen, der einen Verlauf außerhalb

von Wohngebieten suggeriert und verschleiert, dass mit Moorburg und Wilhelmsburg mitten in Hamburg große Wohngebiete und lebenswerte Quartiere betroffen sind.

Im Übrigen würden sich mit einer weiteren Autobahn mitten durch Hamburg die grundlegenden Fehler der Hamburger Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte wiederholen. **Hamburgs früherer Wirtschaftssenator Axel Gedaschko brachte dies schon 2007 auf den Punkt:**

*„Das Grundübel ist eine falsche strategische Ausrichtung der Verkehrswege in dieser Stadt in der Vergangenheit. Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsaugereffekt geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus.“* (WELT Interview vom 7.7.2007)

## 7. **Welch ein Verlust an wertvoller Natur und städtischen Entwicklungsgebieten! Zwischen Moorburg und Moorwerder käme eine Perlenkette von Potentialen unter die Räder.**

Der Stadtstaat Hamburg ist ein stark verdichteter und sensibler urbaner Raum, der mit seinen Flächenpotentialen vielfach an seine Grenzen stößt. Konflikte zwischen Wohnungsbau, Industrie und Gewerbe sowie Naherholung und Natur gehören zum Alltag in dieser Stadt. Wer hier vorschlagen oder zulassen würde, dass wertvolle städtische Flächen in den Bezirken Harburg und Hamburg-Mitte von einer Autobahntrasse zerschnitten und entwertet werden muss schon das Einmaleins von Stadtentwicklung verschlafen haben.

**Die IBA Hamburg** hat dies in einer Stellungnahme zur Hafenuferspanne schon im Jahre 2009 so formuliert:

*„Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um sie herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden...“* und weiter: *„Weitere Verkehrsinfrastrukturen stehen im Widerspruch zum „Sprung über die Elbe“ ... und die Schaffung weiterer Zäsuren steht in eindeutigen Widerspruch zu diesem erklärten Ziel der Hamburger Bürgerschaft.“*

### - **Wertvolle Feuchtgebiete südlich von Moorburg würden von der Trasse der A26-Ost großflächig zerschnitten und zerstört.**

Erst kürzlich hat die Bundesregierung wegen der überragenden Bedeutung von Moorflächen als Speicher des klimaschädlichen CO<sub>2</sub> eine nationale Strategie zum Erhalt und zur Renaturierung von Mooren vorgestellt.

- **Das idyllische Dorf Moorburg**, in dem weiterhin 700 Menschen leben und arbeiten, sieht sich ohnehin einer ungewissen Zukunft gegenüber, weil es im Hafenerweiterungsgebiet liegt. Mit einer Autobahn die zusätzlich das Hinterland nach Süden abschneidet hat das Dorf kaum eine Überlebenschance. **Moorburg braucht wieder eine Entwicklungsperspektive durch Entlassung aus der Hafenerweiterung.** Die dafür vorgesehenen Flächen könnten Platz bieten für einen Forschungs- und Wissenspark, z.B. in

den Bereichen Umwelt- und Marine Technologien in Kooperation mit der TU-Harburg.

- **Für das Gelände des stillgelegten Kohlekraftwerkes Moorburg schlägt die Wirtschaftsbehörde ein Wasserstoffzentrum vor** mit der Elektrolyse und Speicherung klimafreundlicher, „grüner Energie“. Wegen Brand und Explosionsgefahr gilt eine solche Anlage allerdings als Störfallbetrieb. Eine in unmittelbarer Nachbarschaft verlaufende Autobahn in Hochlage - genau hier soll die A26-Ost mit einer 50 Meter hohen Brücke die Süderelbe queren - wirft gravierende Sicherheitsfragen auf.
  
- **Auch im Bereich der Hohen Schaar kollidieren denkbare neue Nutzungen mit der geplanten Autobahn.** Auch hier, hinter der Brücke über die Süderelbe, soll die Autobahn in Hochlage geführt werden. Die Flächen der ehemaligen Shell Raffinerie gehören mittlerweile der Stadt.  
Die Umweltverbände BUND und NABU halten Moorburg für die aufstrebende Wasserstoffindustrie für zu klein und betrachten die großen Flächen auf der Hohen Schaar für ideal, um dort „grünen Wasserstoff“ herzustellen, weiterzuverarbeiten und zu lagern. Es gibt aber auch Vorschläge, die zu Wilhelmsburg gehörende Hohe Schaar Schritt für Schritt zu einem innovativen gemischten Gebiet umzugestalten mit einer Integration von Wohnen und Arbeiten am Wasser. Die zwei Kilometer lange Uferkante der Hohen Schaar könnte renaturiert werden und für Naherholung und Freizeit genutzt werden. Die mit der Hafenbahn auf der Hohen Schaar bereits existierende Schieneninfrastruktur könnte auch für den Personenverkehr dieses neuen Stadtteils weiterentwickelt werden.
  
- **Die „Goldküste“ und der „Sprung über die Süderelbe“.** Zwischen dem Reiherstieg und der Wilhelmsburger Reichsstraße schließt sich an der Süderelbe die sog. „Goldküste“ an. Von dort blickt man auf das Harburger Elbufer mit der „Harburger Schlossinsel“ im Hintergrund. Im Osten wird die Elbe von der Alten Harburger Elbbrücke mit ihren imposanten Stahlbögen gekreuzt. Im Westen schweift der Blick weit bis nach Moorburg. „Goldküste“ heißt dieses Ufer seit der von der Stadtentwicklungsbehörde 2003 veranstalteten internationalen Entwurfswerkstatt. Im „*Rahmenprogramm des Senats zum Sprung über die Elbe*“ von 2005 war die „Goldküste“ als zentraler Trittstein für einen „Sprung über die Süderelbe“ vorgesehen. Dies gehörte dann zu den Projektgebieten der IBA-Hamburg. Während die IBA am südlichen Ufer im Bereich der Harburger Schlossinsel tätig wurde hat sie sich von der „Goldküste“ am Nordufer alsbald verabschiedet. Alle Ideen für Stadtentwicklung in diesem Bereich wurden von der anlaufenden Planung für die Autobahn an dieser Stelle durchkreuzt.
  
- **Dem Bereich „Finkenriek“ am Wilhelmsburger Ufer der Süderelbe droht ein Desaster.** Hier soll die A26-Ost mit einem gedeckelten Trog unter der Erde verschwinden. In diesem Bereich dominieren „organogene Weichschichten“, ein anderer Begriff für instabile Moorböden. Hier muss auch der „Brausielgraben“ gequert werden, der in den Mahlbussen mündet und über das dortige Schöpfwerk den gesamten Wilhelmsburger Süden entwässert.

Die Auswirkungen auf die komplexe Gewässerökologie sind kaum kalkulierbar. Über die komplexen Boden und Wasserverhältnisse in diesem Bereich haben die Planer von der DEGES immer noch kein klares Bild. Neben der Kornweide finden derzeit Probebohrungen statt.

Nach der Überquerung der Reichsstraße soll die Autobahn den Bahndamm unterqueren. Dabei handelt es sich um Hamburgs Zentralarterie im Bereich Schiene! Jenseits der Bahn kommt die Trasse aus einem 20 Meter tiefen Schacht wieder ans Licht. Hier fallen ihr ein Dutzend Häuser in der Siedlung Katenweg zum Opfer und im nördlichen Teil des Friedhofes das muslimische Gräberfeld.

Finkenriek hat für die Menschen aus allen Teilen der Elbinsel eine große emotionale Bedeutung: Am idyllischen Ufer der Süderelbe befindet sich der große städtische Friedhof auf dem viele Angehörige ihre letzte Ruhe gefunden haben.

Alle kennen den Badestrand direkt dahinter, der Erinnerungen an lauschige Sommerabende weckt und hier beginnt auch das Naturschutzgebiet Heuckenlock, das sich mit seinem einzigartigen Tide-Auwald bis zur Bunthauspitze am Ende von Moorwerder erstreckt. Ein ganz besonderes und sensibles Stück Wilhelmsburg, das niemals durch dieses so aus der Zeit gefallene Projekt einer Stadtautobahn A26-Ost in Gefahr geraten darf!

## 8. **Verzicht auf die A26-Ost und was sind die Alternativen beim Verkehr?**

Im Folgenden eine – sicherlich unvollständige – Zusammenstellung von Ideen und Forderungen für die Verkehrswende im Hamburger Süden.

Wie Vieles davon längst über das Stadium langfristiger Visionen hinaus ist, vielmehr bereits auf Machbarkeit geprüft oder sogar konkret geplant wurde z.B. auf einer kürzlichen Veranstaltung der TU Harburg deutlich. Mit Verkehrssenator Tjarks ging es um das Thema: "*Mobilitätswende - Perspektiven und Innovationen für Hamburgs Süden*".

- Durch den Verzicht auf die A26-Ost könnten die freiwerdenden Mittel für **die Erneuerung der Köhlbrandquerung** und für die langfristige Sicherung der Haupthafenroute (HHR) eingesetzt werden.

- **Ein Tunnel für die Veddel:** Die östliche Anbindung der HHR an die A255 bzw. die A1 kann verkehrlich und Anwohner verträglich optimiert werden. Bisher teilen sich die Hafenverkehre nach Osten zwischen Harburger Chaussee, den Veddeler Norden und die Zweibrückenstrasse. Ein Tunnel südlich der Veddel könnte ein wichtiger Beitrag sein zum Schutz der Wohngebiete auf der Veddel, an der Harburger Chaussee und für die neu geplanten Wohngebiete auf dem Kleinen Grasbrook.

- Weitere Verbesserung des Modal Split im Hafen durch **Ausbau der Hafentram**.



- **Containerumfuhren innerhalb des Hafens verlagern**, z.B. durch Transport auf dem Wasser mit Port Feeder Barges.
  
- **Steigerung der Attraktivität der S3 bis Stade**. Kapazität, Komfort und Frequenz müssen für Pendler eine reale Alternative zur Nutzung des eigenen PKW und die Route über die B73 darstellen.
  
- **Ausbau der Schieneninfrastruktur mit einem neuen S-Bahn-Tunnel im Westen**. Mit einer S-Bahn-Tunnelröhre zwischen Waltershof und Altona könnte ein kompletter Hamburger S-Bahn Ring S33: Hauptbahnhof, Veddel, Wilhelmsburg, Harburg, Süderelbe, Altona, Hauptbahnhof geschlossen werden. Dies wäre eine schnelle Alternative in die Innenstadt und den Hamburger Westen sowie eine Entlastung für die Menschen auf der Veddel, in Wilhelmsburg und Harburg bis nach Neugraben und vor allem auch für das Nadelöhr Hauptbahnhof.
  
- **Die Trassen der Hafenbahn auch für den Personenverkehr nutzen!**  
2020 wurde eine weitere Brücke über die Süderelbe fertiggestellt: Eine zweite Kattwykbrücke ausschließlich für den Bahnverkehr. Dass bedeutet nicht nur eine Verbesserung des Verkehrsflusses im Hafen selbst, sondern auch seiner Verbindungen ins Hinterland: einerseits in den Süderelberaum im Westen, andererseits über Wilhelmsburg nach Osten und Norden. Liegt es nicht nahe, diese bereits vorhandenen Trassen auch für den Personenverkehr anzupassen? Dies könnte die S3 entlasten und die Fahrzeiten erheblich verkürzen.
  
- Zügige **Verlängerung der U4** über die Elbe bis Wilhelmsburg und Harburg
  
- **Ausbau der Radwege** für Berufspendler, Alltagswege und Freizeit sowie deren Verknüpfung mit dem schienengebundenen Nahverkehr.

Es zeigt sich, dass ein grundlegender Wandel zu einer gesunden, stadtverträglichen und klimafreundlichen Mobilität möglich ist und gleichzeitig gute Lösungen für den Hafen und die Güterverkehre in dieser Stadt! Und das alles nicht nur trotz sondern wegen des Verzichtes auf die anachronistische A26-Ost.

Damit kann auch Hamburg seinen Beitrag leisten für ein von Verkehrsexperten schon lange gefordertes Moratorium für den Bau neuer Autobahnen und für eine Priorität zum Erhalt, die Reparatur und die Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur nach dem Motto: Erhalt vor Neubau!