



INTEGRIERTE VERKEHRSPLANUNG STATT NEUER AUTOBAHNEN AUF DEN HAMBURGER ELBINSELN

STELLUNGNAHME ZU DEN PROJEKTEN DER BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT
„VERLEGUNG DER WILHELMSBURGER REICHSSTRASSE“ UND „HAFENQUERSPANGE“

UND

VORSCHLAG FÜR EINEN MODELLHAFTEN PLANUNGSANSATZ

1 ZUM PROJEKT: „VERLEGUNG DER WILHELMSBURGER REICHSSTRASSE (WRS)“...	3
2 ZUM PROJEKT „HAFENQUERSPANGE“	8
3 WIRKUNGEN EINER AUTOBAHN „HAFENQUERSPANGE...“	13
4 VERKEHRSPLANUNG MIT WEITSICHT.....	15

**ZUKUNFT ELBINSEL WILHEMSBURG:
INTEGRIERTE VERKEHRSPLANUNG STATT NEUER AUTOBAHNEN AUF DEN HAMBURGER
ELBINSELN**

Stellungnahme von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg zu Straßenverkehrsprojekten auf den Hamburger Elbinseln (Wilhelmsburg und Hafengebiete)

- 1. B4/75 „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße“**
- 2. „Hafenquerspange“**
- 3. Vorschlag für einen modellhaften Planungsansatz**

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) hat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau, und Stadtentwicklung (BMVBS) beantragt, die B4/75 im Abschnitt der Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) aus Mitteln zur Erhaltung von Bundesfernstraßen entlang der Bahnstrecke neu zu bauen und dafür die bisherige Trasse aufzulösen.

Dieses Projekt steht in einem engen Zusammenhang mit einer „Hafenquerspange“ (HQS) genannten Autobahn. Diese ist nunmehr in dem von dem BMVBS vorgelegten Entwurf eines Nationalen Hafenkonzeptes vom 19.2.2009 als Maßnahme aufgeführt für die eine Beschleunigung geprüft werden soll.

Es handelt sich dabei um weit reichende Entscheidungen, die die Zukunft nicht nur der großen Hamburger Elbinsel in den nächsten 50-80 Jahren prägen wird, sondern zugleich erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsnetz und die Verkehrsbelastung im Raum Hamburg haben wird.

Deshalb schlägt Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. vor

1. dem Vorhaben „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ keine Zustimmung zu geben. Stattdessen sind die grundlegenden Bedenken und Vorschläge einer Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern, die auf großen öffentlichen Veranstaltungen u.a. mit der Frau Senatorin Hajduk zum Ausdruck gebracht wurden, eingehend mit allen Beteiligten zu diskutieren, zu prüfen und in die Entscheidungsfindung einzubeziehen.
2. das Projekt „Hafenquerspange“ nicht in das Nationale Hafenkonzept aufzunehmen. Es sollen vielmehr Alternativen zu einer die Stadt durchschneidenden Autobahn geprüft werden; dieses beinhaltet auch die Entwicklung von Möglichkeiten der Bundesfinanzierung nachhaltiger Lösungen anstelle der einseitigen Festlegung der Finanzierung auf den Bau von Bundesfernstraßen¹.
3. einen zielorientierten partizipativen Planungsprozess in Angriff zu nehmen: Integrierte und nachhaltige Lösungen von Verkehrsproblemen im Hafen und in Wilhelmsburg sollten in Kooperation mit der FHH sowie ggf. unter Einbeziehung der IBA-Hamburg modellhaft auf Verkehrslösungen abzielen, die den Anforderungen des 21. Jahrhunderts entsprechen.

1 ZUM PROJEKT: „VERLEGUNG DER WILHELMSBURGER REICHSSTRASSE (WRS)“

Entscheidungen zu großen Straßenprojekten legen die Gestalt Wilhelmsburgs für das gesamte 21. Jahrhundert fest; deshalb müssen sie sorgfältig und in engem Kontakt mit den Bürgerinnen und Bürgern getroffen werden. Wie schwer Fehlentscheidungen zu reparieren sind, zeigen die enormen Kosten der „Stadtreparatur“ im Hamburger Westen an der A7, wo man jetzt Einschnitte, die durch die Autobahnplanung der 70er Jahre verursacht sind, im wahrsten Sinne des Wortes „überdeckeln“ will¹.

Das Ärgernis Wilhelmsburger Reichsstraße

Die WRS ist für Wilhelmsburg zweifellos ein Ärgernis, weil hier eine Schnellstraße den Stadtteil zerschneidet und verlärmert, die überwiegend vom Durchgangsverkehr geprägt ist, der mit Wilhelmsburg nichts zu tun hat und für den es 2km weiter östlich bereits eine äußerst verkehrsreiche Autobahn gibt. Deshalb gab es große Zustimmung, als 2008 von der IBA-Hamburg der Rückbau der WRS vorgeschlagen wurde. Frau Senatorin Hajduk ist offenbar auch davon ausgegangen, dass die von ihr vorgeschlagene Verlegung der WRS eine ähnliche Zustimmung erfahren würde, da diese an Ideen aus der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2001/2002 anknüpfte². Damals allerdings waren diese Vorschläge eingebunden in ein Gesamtkonzept, in dem Wilhelmsburg als ein attraktiver Ort für Wohnen, Leben, Arbeit und Freizeit entwickelt werden sollte – und das hieß auch: ohne neue Autobahnen, mit weniger Containerlagern, mit Zugang zu den Ufern und einer räumlichen Gesamtplanung für Wilhelmsburg. Von diesem angestrebten Paradigmenwechsel ist die auf Wilhelmsburg bezogene konkrete Politik – entgegen mancher hochtrabender Werbung³ und feierlichen Reden – nach wie vor weit entfernt.

Es war es ein aufrüttelnder Schock für die Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburger, als die von der BSU beauftragte Planungsgesellschaft DEGES am 22.10.2008 die Planung für die WRS präsentierte: „Ziel ist eine Verlegung der B 4/75 nach Osten an die vorhandene Bahnstrecke bei einem gleichzeitigen **Ausbau als Autobahn**“. Denn dieses war ebenso weit entfernt von den IBA-Plänen eines Rückbaus und der Entwicklung eines neuen Boulevards wie vom im April 2008 geschlossenen Hamburger Koalitionsvertrag, der ausdrücklich die Alternative „Verlagerung oder Rückbau“ der WRS zu prüfen versprach.

BEGRÜNDUNG DES PROJEKTES „VERLEGUNG DER WRS“

Die BSU begründet die Notwendigkeit einer Verlegung mit sechs Argumenten

1. IGS-2013:
Für die Durchführung der IGS 2013 sei eine sofortige Verlegung mit einer Fertigstellung bis 2013 notwendig, damit der Lärm der bestehenden WRS nicht die Besucherzahl so reduziert, dass sich die IGS nicht mehr rechnen würde.
2. Finanzschlüssel:
Aufgrund des maroden Zustandes der jetzigen WRS sei es möglich, eine neue Schnellstraße vorrangig aus Finanzmitteln zur Erhaltung von Bundesfernstraßen zu bauen.
3. Rückbau oder Verlegung:
Die Verlegung sei die **einzige** Alternative zu einem Ausbau der gegenwärtigen WRS zu einer „regelgerechten“ vierspurigen Schnellstraße;
4. Lärmschutz:
Wilhelmsburg würde nach einer Verlegung statt von drei nur noch von zwei Lärmachsen durchzogen;
5. Stadtentwicklung:
Die Verlegung der WRS eröffne Möglichkeiten der Stadtentwicklung mit dem Bau von bis zu 5000 neuen Wohneinheiten.
6. Autobahnnetz:
Die Verlegung würde den Verkehrserfordernissen gerecht werden, aber nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsdichte führen; denn die WRS solle kein Teil eines Autobahnnetzes oder Teil der HQS werden.

ZU 1. IGS 2013

Die Pläne sind von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der IBA-Hamburg vorangetrieben worden in der Hoffnung, dass 2013 diese Straße bereits neu gebaut und die WRS in der alten Lage jedenfalls im südlichen Teil aufgegeben ist,

1. damit der Lärm der WRS nicht vom Besuch der Internationalen Gartenschau (IGS) abhält und damit die IGS nicht wirtschaftlich betrieben werden könnte⁴,
2. weil man seitens der IBA auch mit dem Argument der Verlegung der WRS Investoren für Bauvorhaben gewinnen möchte⁵.

Da der Baubeginn mittlerweile auf frühestens 2011 terminiert wird, ist eine Fertigstellung bis 2013 äußerst unwahrscheinlich. Davon, dass es bis 2013 voraussichtlich keine neue Trasse geben wird, geht offenbar auch die BSU aus, wenn sie bereits eine ganze Reihe von „temporären Lärmschutzmaßnahmen“ (temporäre Lärmschutzwände, kurzfristige Aufbringung von offenporigem Asphalt auf der bestehenden WRS u.a.⁶) plant. Hinzu kommt, dass Bürgerinnen und Bürger mittlerweile rechtliche Einsprüche angekündigt haben, die zu einer weiteren Verzögerung des Bauvorhabens führen werden.

Es wäre im übrigen auch nicht zu vertreten, dass eine Jahrhundertplanung wegen eines einmaligen halbjährigen Ereignisses übers Knie gebrochen wird.

Da die Fertigstellung bis Anfang 2013 ohnehin nicht zu erwarten ist, erlaubt dies die Erarbeitung eines integrierten Verkehrskonzeptes, in dem auch die Rolle einer WRS oder einer Nachfolgestraße festgelegt wird. Für die Durchführung der IGS könnte die WRS geschwindigkeitsreduziert und soweit vom Durchfahrtverkehr entlastet werden, dass sie 2013 mit entsprechenden Einrichtungen auf ebener Erde überquerbar wäre.

ZU 2. FINANZSCHLÜSSEL

Noch am 17.11.2008 hat die von der BSU beauftragte DEGES Ihren Auftrag⁷ so beschrieben:

„Projektstudie zur Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg-Wilhelmsburg zwischen B4/75 und BAB 1

- Variante 1: Verlegung der B4/75 als **BAB 253** nach Osten an die vorhandene Bahnanlage und Rückbau der B4/75
- Variante 2: Anbindung der BAB 253 an die BAB 1 und Rückbau der B4/75

Ausbauvarianten: Grundinstandsetzung der B4/75 und Ausbau in vorhandener Lage“.

Aus finanziellen und zeitlichen Gründen hat die Stadt das Interesse, die Maßnahme als Reparaturmaßnahme für die bestehende WRS durchzusetzen. Eine Neuordnung mit dem Neubau von Autobahntrassen wäre eine so weit reichende Maßnahme, dass sie kaum als „Erhaltung“ deklariert werden könnte.

Da die Hafenuferspanne im Bundesverkehrswegeplan nur im „weiteren Bedarf“ verankert ist, dürfte der Bund ohne Gesetzesänderung jetzt auch keinen Teil dieser HQS bauen; ein neuer Abschnitt einer Bundesfernstraße wäre außerhalb des Bundesverkehrswegeplans nur in eng begrenzten Ausnahmefällen zulässig. In jedem Fall wäre hierbei eine Linienbestimmung mit Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile sowie Bürgerbeteiligung erforderlich.

Die Deklaration als Erhaltungsmaßnahme, die stillschweigende Löschung des Auftrags zur Neuordnung des Netzes (Planungs-Variante 2) sowie die Benennung der Strecke als Bundesstraße statt Bundesautobahn dienen offensichtlich der schnellen Durchsetzung des Projekts. Damit aber wird die gerade bei einem so weit wirkenden Vorhaben notwendige Bürgerbeteiligung ad absurdum geführt.

ZU 3. RÜCKBAU ODER VERLEGUNG

Seit dem Vorschlag der IBA-Hamburg, die B4/75 westlich um Wilhelmsburg herum zu lenken und die Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) im Norden zu einem Boulevard umzubauen und im Süden zu schließen⁸, ist die Frage des Rückbaus der Wilhelmsburger Reichsstraße aktuell. Diese Möglichkeit ist auch ausdrücklich in den Hamburger Koalitionsvertrag aufgenommen worden; dementsprechend wurde der DEGES zunächst der Auftrag erteilt, eine Verbindung zwischen A253 und BAB 1 und den Rückbau der WRS zu untersuchen. Dabei wäre der Durchfahrtverkehr und damit die B4/75 verlegt worden auf die BAB 1/A255.

Dafür gibt es ein gutes und allseits gelobtes Vorbild: bis 1990 verlief die B4/75 durch die Wohnstraße Veddel der Brückenstraße weiter zur Wilhelmsburger Reichsstraße. Der Veddeler Abschnitt der B4/75 wurde auf die BAB 255 gelegt und damit um die Veddel herum geführt, so dass die hoch belastende Durchfahrtstraße in eine Anliegerstraße umgewandelt werden konnte.

In Fortführung dieses Ansatzes könnte der Durchfahrtverkehr der B4/75 auf der BAB 255/A1 weiter nach Süden geführt werden und dann z.B. über die Neuländer Straße mit der BAB 253 verbunden werden. Hinzu kommen könnte eine Verlagerung des auf den Hafen bezogenen Verkehrs von der WRS auf die westliche Hafenroute über die Hohe Schaar.

Parallele Fernstraßen mit der gleichen Aufgabenstellung reduzieren in einer Stadt sowohl die Lebensqualität der Bewohner als auch die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten. Eine Bündelung des Durchfahrtverkehrs entspricht auch den Grundsätzen des Lärmschutzes: *„Ein Mittel zur Reduktion von Verkehrsmengen in Wohngebieten ist die Verlagerung der durch diese hindurchfahrenden Kraftfahrzeuge auf das übergeordnete Straßennetz.“*⁹.

Es verbliebe für die WRS die Funktionalität für den Wilhelmsburger Ziel- und Quellverkehr. Hierfür könnten Regelungen greifen, wie sie im Hamburger Koalitionsvertrag für die B73 in Harburg vorgesehen sind: sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung sowie mittelfristiger Rückbau. Das hieße bei der WRS Umbau zu einer stadtgerechten, nicht-planfreien Straße, dem, was die IBA-Hamburg einen Boulevard nennt. Über deren Lage müsste im Zusammenhang mit der Nutzung des Gebietes entschieden werden.

ZU 4. LÄRMSCHUTZ

Begründet wird die Verlegung der WRS mit der „Bündelung von zwei Lärmachsen“. Damit ist gemeint, dass die Lärmachse Bahn und die Lärmachse Reichsstraße zu einer gemeinsamen Lärmachse zusammen geführt werden soll, die mit einem optimalem Lärmschutz versehen würde. Dabei bleibt allerdings offen, wer diesen Lärmschutz, insbesondere östlich zur Bahn, zahlen soll.

Die derzeitige WRS ist sehr lärmend, allerdings würde sie bei einer Verlagerung erheblich näher an die dicht bewohnten Siedlungen östlich der Bahn heran rücken. Viele Bewohner an der Bahn empfinden die Verlegungspläne daher als zynisch nach dem Motto: *„Ihr habt ohnehin schon die Bahn (Fernverkehr, S-Bahn, hoher und wachsender Güterverkehr) zu ertragen, was macht es da noch aus, wenn nun auch noch eine Autobahn-Trasse dazu kommt?“*

Lärmschutz ist ein zentrales Problem für Wilhelmsburg. Die Situation ist gekennzeichnet durch:

1. unvergleichlich hohe und, abhängig von der Wirtschaftsentwicklung, wachsenden Tag- und Nacht-Lärm durch die Hafenbahnen, Güterbahn, S-Bahn, Fern-/Regionalbahn;
2. unerträglichen Durchfahrt-Verkehr über die BAB 1, BAB 252, BAB 253 sowie B4/75;
3. gesundheitsschädlichen Schwerlastverkehr tags und nachts mitten durch die Wohngebiete;
4. weithin Überlagerung von Schallquellen von Hafen, Bahn, Straße und Industrie.

Schutz vor Lärm ist mehr als der Bau von mehr oder weniger hohen Lärmschutzwänden. Der unter dem neuen Senat erarbeitete Hamburger Strategische Lärmaktionsplan hat folgende Prioritäten aufgestellt:

- *„Vermeidung: Zunächst werden Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen, den Verkehrslärm zu vermeiden. Hier gilt das Motto: Am besten ist der Lärm, der gar nicht erst entsteht.“*
- *Bündelung / Verlagerung: Im nächsten Schritt wird untersucht, ob der nicht vermeidbare Verkehr*

gebündelt oder in weniger sensible Bereiche verlagert werden kann“

Die WRS ist eine der wenigen Straßen Hamburgs, bei denen eine grundlegende Neuplanung möglich ist. Es verbietet sich geradezu, den Verkehr entgegen dem Lärmaktionsplan nun gerade in sensiblere Bereiche zu verlagern. Vielmehr gibt es hier die Möglichkeit der „*Verlagerung der durch diese hindurchfahrenden Kraftfahrzeuge auf das übergeordnete Straßennetz.*“ Das wäre die Verlagerung auf die BAB 1/A255.

Von wesentlicher Bedeutung ist der Lärmschutz zur östlichen Seite der Bahntrasse, der derzeit keineswegs den Anforderungen an ein zumutbares Wohnen entspricht. Unseres Erachtens muss hier der Lärmschutz ganz erheblich verbessert werden, unabhängig davon, ob die WRS hier als neue autobahnähnliche Straße gebaut wird oder nicht.

ZU 5. STADTENTWICKLUNG

Es ist richtig: die Einkesselung des Wilhelmsburger Rathauses würde mit einer Verlegung der WRS verschwinden. Gleichzeitig allerdings müsste 50m weiter östlich der Verkehr von und zur WRS über die Drahtelnstraße zur neuen Ausfahrt an der Rotenhäuser Straße geführt werden; der Verkehrsknoten wäre also lediglich verlegt.

Aber mit der Verlegung wird darüber hinaus auch der Bau von bis zu 5000 Wohneinheiten propagiert. So wird beispielsweise im Prospekt für mögliche Investoren ein Wohngebiet zwischen Assmannkanal und Jaffe-David-Kanal eingezeichnet, wo bisher Sportplätze, Kleingärten, die WRS sowie ein umfangreiches Gewerbegebiet liegen.

Es gibt aber keine Entscheidungen der FHH, dieses Gewerbegebiet oder auch die Kleingärten und Sportplätze aufzugeben, zumal auch in den Planungen der neuen Schnellstraße ausdrücklich nur eine Zufahrt zu einem „*Gewerbegebiet*“ eingeplant wird. Bisher wurden ja in Wilhelmsburg eher neue Gewerbegebiete (Obergeorgswerder) geschaffen und es gibt keine Anzeichen, dass sich diese Politik ändern wird.

Zudem hat sich bereits beim Veringkanal herausgestellt, dass man nicht ein Gewerbegebiet auf eine Seite eines Kanalufers und ein Wohngebiet auf die andere Seite bauen kann. Ein Kanal stoppt weder Lärm, noch Abgase oder Gerüche.

Es müsste einer Straßenplanung ein Prozess vorangehen, bei dem die Alternativen (Gewerbe, Wohnbebauung oder auch Universitäts-Einrichtungen¹⁰) diskutiert und entschieden werden. Zu den Rahmenbedingungen gehört auch die gerade jüngst von der Hamburger S-Bahn vorgelegten Idee¹¹, eine zusätzliche S-Bahn-Station in der Höhe der Rotenhäuser Straße zu errichten.

Eine neue Schnellstraße zu bauen, bevor es eine Raumplanung und eine Straßenplanung für das Umfeld gibt, verbietet sich, zumal diese Schnellstraße geradezu verhindern könnte, dass ein neu genutztes Gebiet sinnvoll an das Hamburger Straßennetz und S-Bahn-Netz angebunden wird.

ZU 6. AUTOBAHNNETZ

Die neu geplante Schnellstraße soll nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen, als Autobahn, sondern offenbar als „*autobahnähnliche Straße*“, EKA 2 mit einem RQ 28 gebaut werden und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h¹². Damit allerdings liegt sie in ihren Dimensionen (Querschnitt der WRS 14m, verlegte WRS 28m), ihrer Kapazität und ihrer Geschwindigkeit nicht unterhalb des Standards einer Stadtautobahn EKA 3.

Mit der neuen Schnellstraße würde eine voll ausgebaute „*autobahnähnliche Straße*“ die zwei Autobahnen 252 und 253 verbinden; dann dürfte es nur eine Frage der Zeit sein, bis dieser Abschnitt dann auch aufgestuft wird, wie das Bundesfernstraßengesetz §2 vorsieht

„3a) Eine öffentliche Straße, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 oder 3 erfüllt, ist zur Bundesautobahn oder Bundesstraße, eine Bundesstraße, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 3 erfüllt, zur Bundesautobahn aufzustufen.“

Diese Parallelautobahn zur A1 würde den bereits jetzt hohen „*Abkürzungsverkehr*“ zwischen Hamburg und Bremen über die Bremer Straße – die B4/75 ist ja aus diesem Grund auf dem Abschnitt der Bremer Straße

mautpflichtig – erheblich erhöhen.

Noch bedrohlicher für Wilhelmsburg ist ein Zusammenhang der neuen Schnellstraße mit einer geplanten **Hafenquerspange**.

Im Hamburger Koalitionsvertrag (s.u.) von CDU und den GRÜNEN vom April 2008 ist die Frage von Rückbau und Verlegung der WRS eingebunden in den Gesamtkomplex, der mit „Hafenquerspange“ umrissen wird.

Der Untersuchungsauftrag an die DEGES für die WRS lautete dementsprechend ausdrücklich, dass im Norden bzw. im Süden ein **Autobahndreieck** einzuplanen wäre, damit eine Hafenquerspange als Autobahn im Norden (Georgswerder) oder im Süden (Kornweide) an die neue Autobahn BAB 253 anschließen könne. Bei der von der DEGES zur Planung übergebenen südlichen Verbindung einer HQS würde ein Autobahndreieck BAB 253/WRS/BAB 26 bedeuten, dass die neue autobahnmäßig ausgebaute WRS Teil der HQS in der so genannten Diagonaltrasse Ost wäre. Damit würde dem bisherigen Nord-Süd-Verkehr auch der Ost-West-Verkehr (Bremerhaven-Stade-Buxtehude ↔ Hamburg bzw. Berlin/Lübeck) mitten durch Wilhelmsburg geführt werden.

Frau Senatorin Hajduk hat diesem widersprochen und am 4.3.2009 in einem Presse-Hintergrundgespräch Untersuchungsergebnisse der DEGES zu einer Ost-West-Autobahn vorgelegt, die diese Befürchtung widerlegen sollen. „*Der Trick mit dem Abbiege-Verbot*“¹³ solle die dann neu gebaute Wilhelmsburger Reichsstraße entlasten.

Diese derzeitige Position der Senatorin ist ein Schritt in einem langen und intensiven Prozess bis zu einem möglichen Autobahnbau. Im weiteren Planungsverfahren u.a. mit der Linienbestimmung durch den Bund werden auch alternative Linien und Varianten geprüft und bewertet. Dabei kann die dann nach den Plänen der BSU „autobahnähnlich“ ausgebaute WRS an der Bahn nicht außer Acht gelassen werden. Mit höchster Wahrscheinlichkeit wird diese in das Autobahnnetz integriert und womöglich letztlich doch ein Teil der Autobahn HQS. Dies liegt nicht vorrangig im Ermessen der Senatorin.

2 ZUM PROJEKT „HAFENQUERSPANGE“

Begriff:

Mit der Hafenuerspange (HQS), einem Begriff, der sich in den 1980er Jahren eingebürgert hat, ist ursprünglich eine Ost-West-Autobahn durch den Hafen und den Stadtteil Wilhelmsburg gemeint, seit 2008 umschreibt der Begriff auch einen Komplex von Straßenverbindungen im Bereich von Hafen und Elbinseln, z.B. unter dem Stichwort „Hafennetz“, oder „Hafenuerspange im Sinne einer notwendigen leistungsfähigen Verbindung für den Hafen“ (Gertz in IBA-Labor Hafen-Logistik-Stadt, 2008, S.95).

Funktion

Im Laufe der Geschichte sind dieser „Hafenuerspange“, abhängig von der jeweiligen Interessenlage, den aktuellen verkehrspolitischen Themen und den gerade diskutierten Trassen, sehr unterschiedliche und oft nicht miteinander vereinbare Funktionen zugeschrieben worden:

- Entlastung des Hafens durch Lenkung des nicht hafenbezogenen Verkehrs auf die HQS, andererseits Lenkung des Hafenverkehrs über diese HQS,
- Entlastung der Straßen nördlich der Elbe, südlich der Elbe, und zugleich auch Wilhelmsburgs selbst,
- schnelle Verbindung von A1 und A7,
- Ost-West-Autobahn von Stade nach Berlin/Lübeck,
- Abfuhr der in Hamburg ankommenden Container,
- Ersatz für die nördlich der Elbe nicht durchsetzbaren Stadtautobahnen.

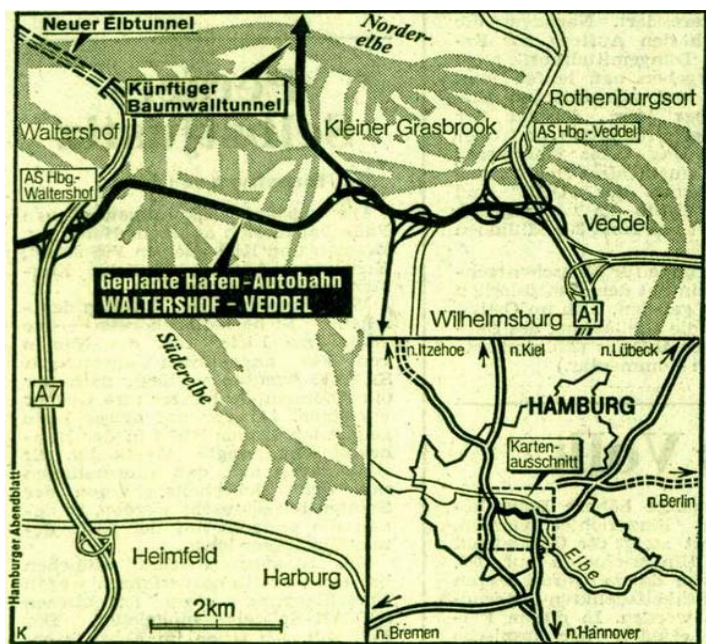
2.1 GESCHICHTE:

1939 Die nationalsozialistischen Pläne sehen einen Autobahnring in Hamburg vor, dessen südlicher Teil eine Autobahn zwischen der im Bau befindlichen Bremer Autobahn und der geplanten Nord-Süd-Autobahn (heute BAB 7) sein soll. Diese Autobahn wird schon 1943 in Schulatlanten eingezeichnet.

1974 Die Köhlbrandbrücke verbindet den östlichen Hafen mit der BAB 7 und dem neuen Elbtunnel.

1979 Nachdem die Stadtautobahnpläne nördlich der Elbe (Alsterquerspange, Stadtautobahn entlang der U-Bahn und im zugeschütteten Isebekkanals u.v.m.) am Widerstand der Hamburger Bürgerinnen und Bürger scheitern, wird als Ersatz für diese Stadtautobahnen eine „Hafen-Autobahn“ zusammen mit einem Baumwalltunnel in dem Generalverkehrsplan 1979 verankert: Der Verkehr soll z.B. von der Ost-West-Straße über den Baumwalltunnel und die Stadtautobahn an die Autobahnen A1 und A7 herangeführt werden. Eine Ab- und Zufahrt zum/vom Freihafen auf diese Strecke ist nicht vorgesehen.

1984 teilt Bürgermeister von Dohnanyi auf einer von protestierenden Wilhelmsburgern einberufenen Bürgerversammlung das Ende der Pläne für eine Hafenuerspange mit, nachdem der Baumwalltunnel gescheitert ist. Der Bund ist nicht bereit, einen Baumwalltunnel zu zahlen, stattdessen soll eine 4. Elbtunnelröhre gebaut werden.



Hamburger Abendblatt, 24.7.1979

Von der Behörde wird dennoch weiter an der Hafenuerspange geplant.

1990 werden die Wohngebiete auf der Veddel entlastet, indem die B4/75 von Wohnstraßen auf die Autobahn verlegt wird. Im Zuge dessen wird die BAB 252 zwischen der BAB 255 und der Wilhelmsburger Reichsstraße gebaut. Fortan erscheint die Hafenuerspange als Verlängerung der BAB 252 zur BAB 1.

1992 gelangt die HQS in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans und 1996 auch in das Transeuropäische Netz der EU. Eine Finanzierung durch Bund oder EU ist damit aber nicht verbunden.

1998 wird mit einer Linienbestimmung begonnen. In Wilhelmsburg formiert sich immer stärkerer Widerstand: „Zukunftsplan statt Autobahn“

2003 Die HQS wird im Bundesverkehrswegeplan unter der Regierung von SPD und Grünen zurück gestuft in den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“: Die HQS darf geplant , aber in der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans nicht mit Bundesmitteln gebaut werden.

2004 Die HQS fällt auch aus dem EU-Leitschema des Transeuropäischen Netzes-Verkehr heraus. Dort ist als Ost-West-Verbindung eine BAB 20 von Glückstadt mit einem Elbtunnel zur BAB 7 und weiter zur BAB 1 bei Lübeck vorgesehen.

2005 sieht die CDU-Regierung die Hafenuerspange als ein mögliches Großprojekt ihrer Privatisierungspolitik und beauftragt die stadteigene REalisierung GESELLSCHAFT (REGE) mit ihrer Planung als Public-Private-Projekt. Begründet wird das Projekt mit dem rapide steigenden Containerverkehr. Finanziert werden soll sie wesentlich durch eine Maut für PKW und LKW nicht nur auf der Neubaustraße, sondern auch auf den so genannten Ausweichrouten (u.a. Köhlbrandbrücke, Kattwykbrücke, ggf. Mengestraße usw.)

2005/2006 wird unter Leitung des Industrieverbands Hamburg eine Studie erstellt, die zum Ergebnis hat, dass eine HQS eine geringe Bedeutung zur Lösung von zukünftig erwarteten Problemen für den LKW-Verkehr im Hamburger Hafen hat im Vergleich technisch progressiven Maßnahmen, die einen Bruchteil der Kosten erfordern. http://www.bdi-hamburg.de/files/11-05-06_lkw-verkehrsflussoptimierung_hamburgerhafen.pdf

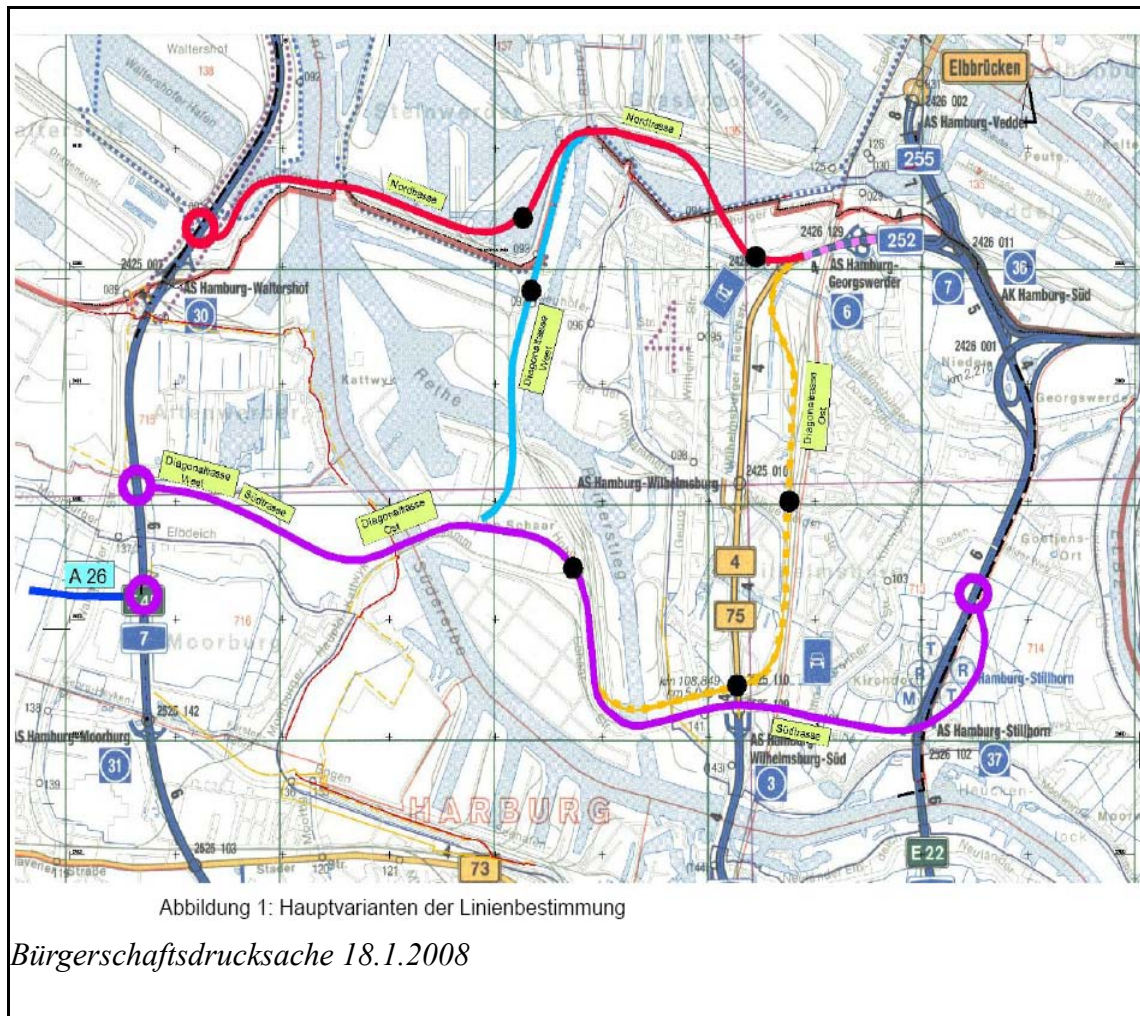
2007 zeichnet sich ab, dass dieses PPP-Projekt – ebenso wie sein Vorbild „Herrentunnel“ bei Lübeck scheitern würde (zu hohe Gesamtkosten, zu hohe Mautgebühren, rechtliche Probleme der Bemautung von bereits existierenden Ausweich-Straßen).

2007 werden auf einem „Labor Hafen-Logistik-Stadt“ der IBA-Hamburg erstmals Alternativen sowohl zu Autobahnplänen als auch zur bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße diskutiert. Hierbei geht es u.a. um die „Hafenuerspange im Sinne einer notwendigen leistungsfähigen Verbindung für den Hafen“.

2008 wird Anfang des Jahres das Scheitern der von der ReGe vorangetriebenen Planungen einer Nordtrasse (rot) bekannt (Kosten über 1 Mrd. Euro, mangelnde Verträglichkeit mit dem „Sprung über die Elbe“).

2008 Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. schlägt ein leistungsfähiges Hafen- und Elbinselnetz **ohne** neue Autobahnen vor: <http://zukunftsplan-statt-autobahn.de/PreMis/Hafennetz-PM.pdf>

Die offiziellen Akteure aber verbleiben bei Autobahnplanungen im Rahmen der Trassendiskussion von 1998ff.:



Die **IBA-Hamburg** schlägt Anfang 2008 eine West-Diagonale vor (lila-blau-rot), verbunden mit einem Rückbau der Reichsstraße.

In der **BSU** wird Anfang 2008 u.a. eine Ost-Diagonale (lila, gelb-gestrichelt) erarbeitet, bei der die BAB 26 bis zur Wilhelmsburger Reichsstraße weitergeführt, diese an die Eisenbahn verlegt sowie zur Autobahn aufgewertet werden soll;

Die **DEGES** wird gegen Jahresmitte 2008 von der neuen Senatorin Hajduk (GRÜNE) beauftragt, eine Südtrasse (lila) zu planen.

2008 Der Koalitionsvertrag von CDU und GAL/DIE GRÜNEN vom April 2008 sieht vor

„Hafenquerspange

Es sollen innerhalb von 3 bis 6 Monaten Lösungen für zwei Ost/West-Straßenverbindungen anhand folgender Kriterien geprüft werden:

- *eine möglichst geringe finanzielle Belastung bei günstigem Finanzschlüssel Hamburg/Bund*
- *verkehrliche Entlastung für Wilhelmsburg*
- *sie dürfen dem Sprung über die Elbe städtebaulich nicht entgegenstehen*
- *keine aufgeständerte Lösung über den Spreehafen*
- *keine Zeitverzögerungen*
- *Auswirkungen auf eine angestrebte Verlagerung oder Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße*

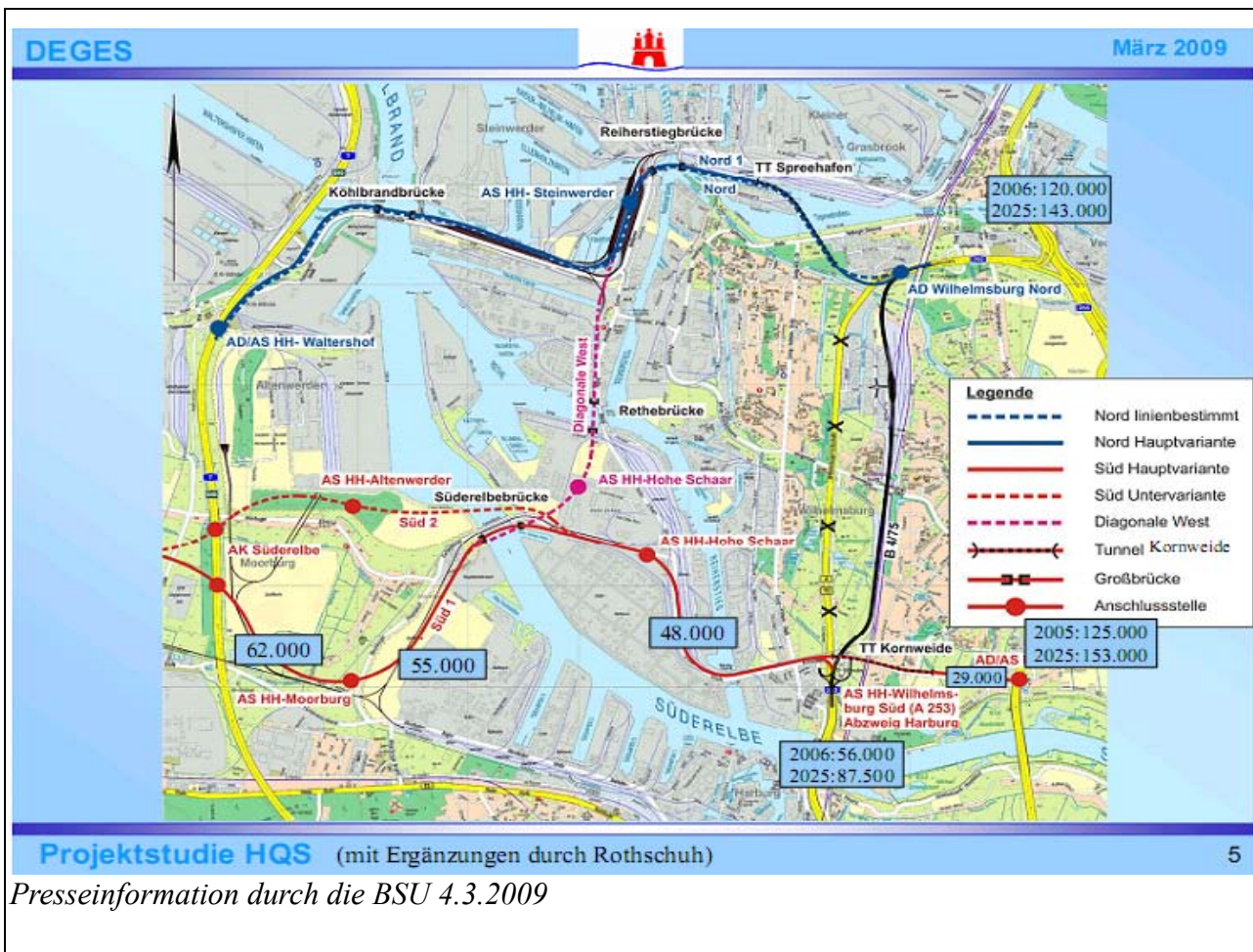
- Ausbaubedarf der Diagonaltrasse West
- ökologische Aspekte der Trassenführungen

Darüber hinaus herrscht Einigkeit, unverzüglich Maßnahmen, wie im IVH-Gutachten beschrieben, zu ergreifen, um den Verkehrsfluss auf der Haupthafenroute auch kurzfristig zu beschleunigen.

Die GAL vertritt die Auffassung, dass bei zwei Straßen die Nordtrasse als ertüchtigte Stadtstraße und die Südtrasse als Autobahn gebaut wird.“

2.2 AKTUELLE PLANUNGEN DER BSU

2009 Senatorin Hajduk (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) und Senator Gedaschko (Behörde für Wirtschaft und Arbeit) stellen am 4.März auf einem Presse-Hintergrund-Gespräch eine von der DEGES erarbeitete Südtrasse (in der Skizze: durchgehende rote Linie) vor und erklären ihre Zustimmung zu diesem Konzept.



2009: Ergänzend teilt der Senat am 17.März die Ist-Zahlen des Verkehrs 2005/06 und die zugrunde liegenden Prognose-Zahlen für 2025 mit; die Grundlagen für diese Prognose sind nicht dargestellt. (Eintragung der Daten: Rothschuh)

Anfrage Abgeordnete Hakverdi, Timmermann, Grote (SPD), 9.3.2009	Antwort Senat, 17.3.2009
Ist es richtig, dass der Senat eine Linienführung für die Hafenuerspange prüft, die auf der heutigen Strecke Hohe Schaar im Westen bis Kornweide (An-	Ja

<p><i>schluss A1) im Osten mit Ausnahme der Abfahrmöglichkeit Richtung Süden auf die Wilhelmsburger Reichsstrasse (B 75) keine weiteren Ausfahrten vorsieht?</i></p>	
<p><i>Soll die Stadtstrasse Kornweide so bestehen bleiben, wie sie zur Zeit besteht?</i></p>	<p><i>Nach derzeitigem Stand der Planungen in der zuständigen Behörde soll die Kornweide als Stadtstraße bestehen bleiben. Im Zuge des vorgesehenen Tunnelbaus für die Hafenuerspange soll sie teilweise verlegt, nach Abschluss des Tunnelbaus in beinahe unveränderte Lage über dem Tunnel wieder hergerichtet werden.</i></p>
<p><i>Was soll mit der Kreuzung Kornweide / Georg-Wilhelm-Str. geschehen?</i></p>	<p><i>Die Kreuzung Kornweide/Georg-Wilhelm-Str. soll bestehen bleiben. Die geplante Hafenuerspange soll nördlich der Kornweide als Hochstraße verlaufen und die Georg-Wilhelm-Straße überbrücken.</i></p>
<p><i>Was soll mit der Kreuzung Kornweide / Otto-Brenner-Str. geschehen?</i></p>	<p><i>Die Einmündung der Otto-Brenner-Straße in die Kornweide soll umgebaut werden; die Funktion bleibt bestehen.</i></p>

Die HQS würde damit **ergänzend**, (teils aufgeständert, teils eben, teils getunnelt) zur Hohe-Schaar-Straße und Kornweide vom Hafen durch Wilhelmsburg bis zur A1 verlaufen.

Zwischen der HQS und dem Straßensystem in Wilhelmsburg gäbe es keine Verbindung.

3 WIRKUNGEN EINER AUTOBAHN „HAFENQUERSPANGE...“

Anhand der derzeit von der BSU bevorzugten Trasse können die wahrscheinlichen Wirkungen einer neuen Autobahn durch Moorburg, den Hafen und die Elbinsel dargestellt werden.

... FÜR DEN HAFENVERKEHR

Der Hafenerverkehr besteht aus dem Verkehr u.a. zwischen den Terminals, dem Verkehr zwischen hafen- und logistikbezogenen Betrieben sowie der Zu- und Abfuhr insbesondere von Containern in das Umland oder Ausland.

- Für die Verbindung zwischen den Terminals westlich und östlich der Süderelbe (Köhlbrand) wäre ein Weg über die geplante Trasse ein riesiger Umweg.
- Die Köhlbrandbrücke wird in der Regel mit riesigen Staus assoziiert und mit Hilfe älterer Archivbilder auch so in den Medien dargestellt. In der Tat hat es in der Vergangenheit und gibt es hin und wieder vor den Zollkontrollen lange und nervende Staus, denn durch „das Umschlagswachstum in den Häfen wachsen nicht nur die Aufgaben der Zollämter, sondern auch die Belastungen der Hafinfrastruktur. Die Folge des Containerbooms sind lange LKW-Staus vor Zollämtern und Probleme bei der Zollabfertigung“¹. Nach kleineren, bereits seit langem vom Wilhelmsburger Hans-Jürgen Maass² vorgeschlagenen Baumaßnahmen im Zollwartebereich im Jahr 2008 sind die zuvor vorhandenen Staus selten geworden, und dies, obwohl 2008 die parallel liegende Kattwykbrücke (9.000 – 10.000 Kfz/24h) nahezu ganzjährig geschlossen war und man ein Chaos hätte erwarten können. Mit der Öffnung der Freihafengrenze im Jahr 2011 und den derzeit geplanten Umbauten im Hafenbereich kann sich für Verkehrsverhältnisse mitten in einer Großstadt relativ flüssiger Verkehr ergeben.
- Das Verkehrsaufkommen im Hafen hat sich bei weitem nicht so erhöht, wie es angesichts des Wachstums des Containerumschlags vermutet wurde. Über die Köhlbrandbrücke ist der Verkehr von 2000 bis 2007 um 10% (LKW ca. 25%) gestiegen in einer Zeit, in der der Containerumschlag um 131% (!) zugenommen hat. Es gibt keine genauen Analysen, aber eine Reihe von Erklärungen dafür im Containerverkehrsmodell der HPA von 2008 (http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn-nutzungsbedingungen/doc_download/76-ergebnisse-containerverkehrsmodell.html), in dem die vorwiegenden Verkehrsrichtungen und Verkehrsträger untersucht wurden.
- Eine Verbesserung würde lediglich für den Hafenerverkehr eintreten, der direkte Zufahrt zur Hohen Schaar hat und direkt auf die Autobahnen strebt.
- Die hafenbezogenen Betriebe brauchen lange Wege, bis sie auf diese Trasse kommen würden; beispielsweise gäbe es für die Wilhelmsburger Betriebe und Containerlager überhaupt keine Zufahrt zu der HQS. Der Hafenerverkehr würde sich deshalb durch die Wohngebiete (Georg-Wilhelm-Straße, Neuenfelder Straße in der von der IBA propagierten „Neuen Mitte“, Harburger Chaussee im Gebiet der propagierten neuen Wohnsiedlungen bis zum Spreehafen, Otto-Brenner-Straße, Neuhöfer Straße) hindurch quälen und damit zugleich die Bewohnerinnen und Bewohner belasten.

Die Hafenerquerspanne wäre stark durch den Fern- und Pendelverkehr belegt, kann nur wenige Zu-/Abfahrten haben, eine Auffahrt und das Einfädeln in den Verkehr lohnt sich für LKW nur bei längeren Strecken.

... FÜR DEN FERNVERKEHR

„Über die Hafenerquerspanne könne man das Hafengebiet im Süden queren, auch käme man rascher von Buxtehude nach Berlin - 'aber nicht nach und durch Wilhelmsburg'“, zitiert die TAZ vom 5.3.2009 Senatorin Hajduk. Damit beschreibt sie einen Teil dessen, was Senator Gedaschko den „Staubsaugereffekt“ genannt hat:

„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 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, 8.7.2007).

Für den Fernverkehr steht nach dem Transeuropäischen Netz die zunehmend ausgebauten BAB 7 nach Norden und weiter die BAB 20 zwischen BAB 7 und BAB 1 zur Verfügung, die Verbindung des Autobahnkreuzes A1/A7 bei Maschen sowie in Zukunft die weiträumige Umfahrung über die BAB 20 von Glückstadt an.

Natürlich ist es für jeden Fernfahrer angenehmer, jeweils eine Trasse zu nutzen, die auf einer Geraden von A nach B führt, aber nicht ohne Grund wird beispielsweise auch im Hamburger Norden keine direkte Autobahn zwischen der BAB 1 und der BAB 7 gebaut.

Wenn Hamburg allerdings anbietet, den gesamten Ost-West-Verkehr mitten durch Hamburg zu schleusen, erlaubt er dem Bund, auf die teure Elbquerung bei Glückstadt zu verzichten.

... FÜR DEN STADT- UND REGIONALVERKEHR

Es wird eine vermeintliche Entlastung der Straßen von Harburg und Wilhelmsburg behauptet.

- Für die B73 kann eine HQS in der Tat zunächst eine Entlastung bringen, weil ein Teil des Verkehrs auf die HQS wechseln würde. Dies ist aber ein kurzfristiger Effekt, weil eine „freiere“ B73 beispielsweise den Einkaufsverkehr aus dem Süderelbebereich nach Harburg selbst auf die B73 lockt und vom ÖPNV zurück auf den MIV holt.
- Für Wilhelmsburg tritt keinerlei Entlastung ein, weil die HQS nach und von Wilhelmsburg ja gar keine Aus-/Zufahrt haben soll.
- Für die Pendler aus dem Süderelbebereich, die jetzt zu einem guten Teil auf die neue vom Bund und den beiden Ländern Niedersachsen und Hamburg geförderte S-Bahn umgestiegen sind bzw. umsteigen wollen, wenn die S-Bahn häufiger und mit längeren Zügen fährt, ist die Autobahn ein unmittelbares Angebot, doch lieber das Auto zu benutzen.

Tatsächlich sieht die Planung der BSU für die Norderelbbrücke eine Zunahme des Verkehrs um 20% vor, den weder die Brücke noch die angrenzenden Stadtgebiete ohne neue Straßen fassen können. In den Jahren 2000-2008 ist es gelungen, den nach Hamburg einfallenden Verkehr zahlenmäßig stabil zu halten, nun wird offenbar auf Verkehrswachstum gesetzt.

... FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND DIE PROJEKTE DER IBA-HAMBURG

Das Projekt „Verlegung der WRS“ wurde mit der Zerschneidung Wilhelmsburgs durch eine viel befahrene Straße in Hochlage begründet, nun soll eine neue Ost-West-Autobahntrasse teils in Hochlage, teils auf ebener Erde, teils in einem kurzen Tunnel die Insel durchschneiden.

- Die von der IBA-Hamburg geplanten Klimahäuser am Haulander Weg liegen dann besonders „verkehrsgünstig“ neben einer viel befahrenen Hafensbahnstrecke, einer Autobahn und einer ebenfalls von Schwerlastern befahrenen Kornweide;
- sowohl die Siedlungshäuser in Kirchdorf als auch die Großsiedlung Kirchdorf Süd mit zusammen weit über 10.000 Einwohnern werden von einer zusätzlichen Autobahn umarmt;
- wie bisher im Norden der Zollsaun die Insel von ihren Ufern abschirmt, geschieht dies nun auch im Süden durch eine zerschneidende Autobahn; Wilhelmsburg gibt es dann nur noch in kleinen voneinander abgeschnittenen Portionsstücken.
- Auch Moorburg erfährt die HQS als grundlegende Bedrohung seiner Existenz und als vorweg genommene Aufgabe des Stadtteils.

4 VERKEHRSPLANUNG MIT WEITSICHT...

Alle bisherigen Pläne sind geprägt von dem Dogma, es müsse eine Autobahn geben. Dieses ist rechtlich dadurch verfestigt, dass Bundesautobahnen überwiegend nicht von der FHH bezahlt werden müssen, innerstädtische Straßen aber wohl. Aus der Sicht der Hamburger Senate ging es, wie im derzeit gültigen Koalitionsvertrag fixiert, immer um einen „günstigen Finanzschlüssel Hamburg/Bund“. Dafür musste man in Kauf nehmen, dass die Planungen wesentlich auf den Fernverkehr durch Hamburg und weniger auf die konkreten Hamburger Verkehrsprobleme ausgerichtet waren. So ist auch die fatale Situation im Hamburger Westen entstanden: Die vierte Elbtunnelröhre ist gebaut worden als Ersatz für einen Tunnel aus der inneren Stadt (Baumwalltunnel) unter der Elbe – den Baumwalltunnel als Stadtstraße konnte oder wollte der Bund nicht zahlen, die Elbtunnelröhre als Teil einer Bundesautobahn schon. Dadurch aber wurde kein Hamburger Verkehrsproblem gelöst, sondern es wurde zusätzlicher Verkehr nach und durch Hamburg geholt, vor allem Transitverkehr, der niemandem in Hamburg nützt. Nunmehr steht eine unendlich teure und langwierige „Stadtreparatur“ an, in der man durch „Überdeckelung“ der A7 versucht, Planungsünden der 1970er Jahre zu kaschieren.

Es müssen endlich Alternativen zu der gescheiterten Planung einer HQS untersucht werden, und diese liegen nicht in dem Hin- und Herspringen zwischen den verschiedenen Trassen und Varianten Nord, Süd, Diagonal-Ost, Diagonal-West, sondern in der Abkehr vom Autobahndogma.

Es sind im Laufe der Jahre unendlich viele Studien, Gutachten, Linienbestimmungen, Planungspapiere, Umweltverträglichkeitsprüfungen, technische Studien usw. für die HQS erarbeitet worden, manche sind noch nach Jahren nicht abgeschlossen und kaum eine ist der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt worden. Millionen und Abermillionen DM und Euro sind von der Stadt und dem Bund dafür ausgegeben worden.

Bisher sind die Bürger der Elbinsel wohl die einzigen, die – ohne irgendwelche Finanzmittel – Ideen und Studien für Lösungen ohne Autobahnpläne entwickelt haben, wie z.B:

- Swiderski, Anja/ Prondzinski, Jörg v. u.a., 2002: Für eine zukunftsfähige Hamburger Verkehrspolitik – ohne eine neue Querautobahn im Herzen der Stadt, in Weißbuch der Zukunftskonferenz 2002, S. 39-78
- Hans-Jürgen Maass, 2007: Braucht Hamburg die Hafenuerspange? <http://www.zukunft-elbinsel.de/PreMis/2007/HQS-EWV-Vortrag%20-2007-11-13.pdf>
- Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg (Hg.), 2007: Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte? - Mobilität und Verkehr im Lebensraum der Großen Elbinsel, <http://www.hafen-querspange.de/Denkschrift.pdf>
- Michael Rothsuh, 2007: Hafennetz statt Hafenuerspange, <http://www.hafen-querspange.de/Hafennetz.pdf>

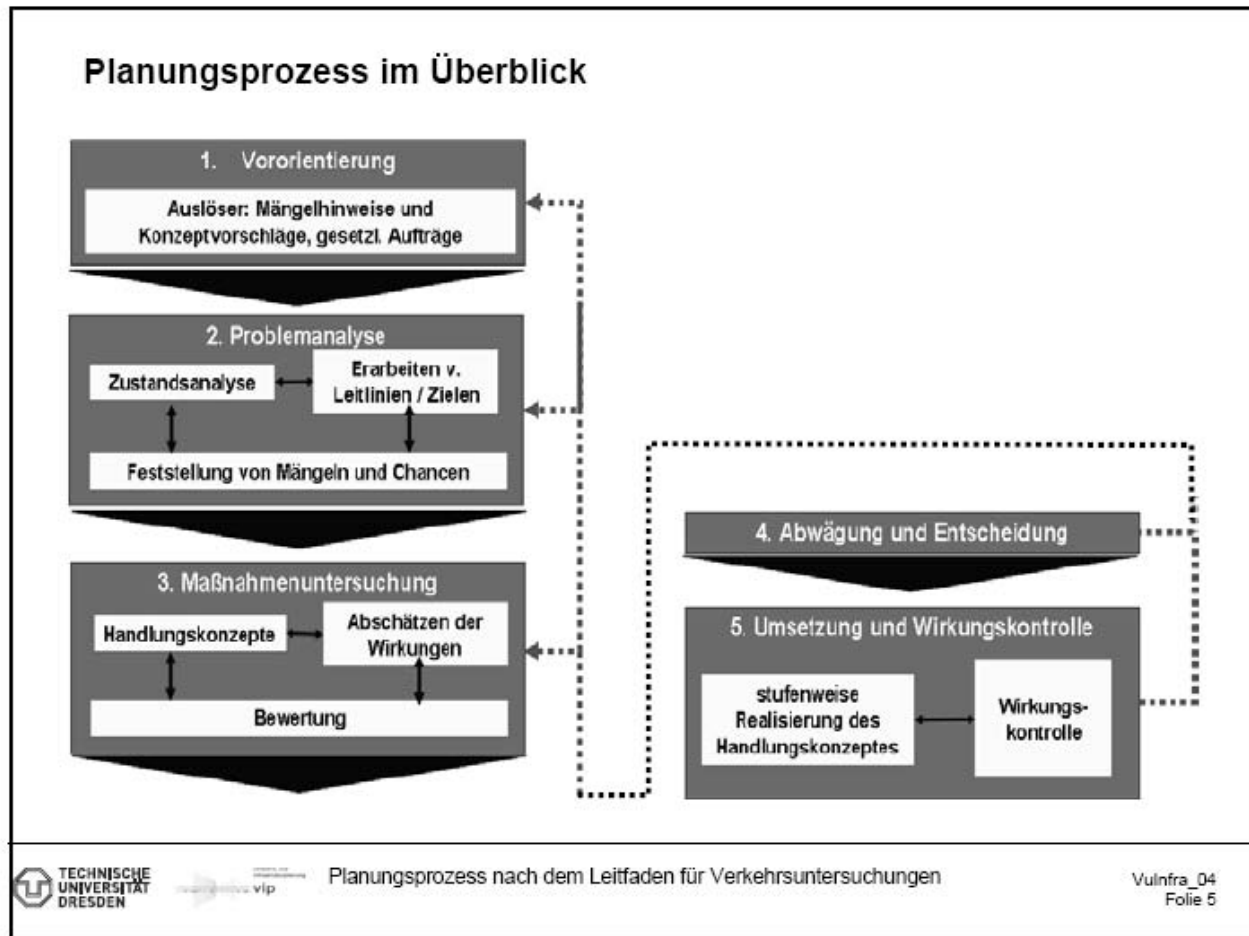
... HEISST ZIELORIENTIERTE PLANUNG¹

Wie bei jeder Planung sind Ziele an den Anfang zu stellen, die bereits im Dialog mit allen Beteiligten entwickelt werden. Natürlich gibt es Zielkonflikte, aber es ist beispielsweise gleichermaßen im Interesse der Stadtentwicklung wie der Hafenuirtschaft, dass kein zusätzlicher Transit-Fernverkehr in das hoch belastete System hinein geführt wird.

Eigentlich selbstverständlich sind Planungsschritte, wie sie im Leitfaden für Verkehrsuntersuchungen vorgestellt werden². Fatal ist aber, dass solche Planungsansätze für den Verkehr im Hafengebiet lediglich ansatzweise in der Studie des IVH -BDI Hamburg von 2005/06 (s.o.) sowie in den Beiträgen des IBA-Labors Hafenu-Logistik-Stadt vom November 2007 zu finden sind, aber offensichtlich keinen Eingang in die Planung der BSU gefunden haben. Ansonsten wird nie von einer Ziel- und Problembeschreibung ausgegangen, sondern von dem Objekt Hafenuerspange, für deren vermeintliche Dringlichkeit dann Begründungen und Daten gesammelt werden.

Es fehlt auch an einer Zustandsanalyse. Dabei sind u.a. Mengen, Zeiten, Quellen und Ziele der verschiede-

nen Verkehrsströme zu untersuchen, insb. Güterverkehr im Fernverkehr, Güterverkehr im Hafenverkehr, Güterverkehr in der Stadt, Personenfernverkehr, Pendlerverkehr in der Stadt und im Umland.



... HEISST INTEGRATIVE VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Integrative Verkehrspolitik³ grenzt sich ab von einer bloßen Straßenausbaupolitik, die viele Jahrzehnte die Verkehrsplanungen beherrschte. Integration ist in Hamburg und auf den Elbinseln und im Hafen eine besondere Herausforderung:

- In Hamburg gibt es eine einzigartige Teilung der Verantwortlichkeiten für den Verkehr: Hamburg Port Authority hat eine nahezu unbeschränkte Hoheit über die Verkehrswege im Hafen wie z.B. die Köhlbrandbrücke; diese aber sind gleichzeitig Verbindungsstraßen zwischen Stadtteilen und gehören als solche in das von der BSU zu verantwortende Verkehrsnetz.
- Wohl in keiner anderen Großstadt ist aufgrund der Lage der Containerterminals ein weltweit bedeutender Güterumschlag mitten in der Stadt konzentriert, sodass Personenverkehr, Wirtschaftsverkehr und Schwerlastverkehr auf das engste miteinander verflochten sind.
- Es gibt nirgends sonst sowohl beim Güterverkehr als auch beim Personenverkehr erhebliche Verlagerungsmöglichkeiten nicht zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene, sondern darüber hinaus auch Wasser und sogar Luft⁴.
- Kaum eine Stadt spürt so schnell die Globalisierung in ihren positiven wie negativen Wirkungen – besonders vermittelt über die Verkehrsströme.
- Kaum irgendwo sind so hoch belastete Güter- und Personen-, Straßen- und Schienenverbindungen

so miteinander verflochten wie in Wilhelmsburg.

- Wilhelmsburg kann wie kaum ein anderer großer Stadtteil mit seiner niedrigen und weiter sinkenden PKW-Dichte zu einem Modellstadtteil für „Mobilität für alle“ werden mit guten Fahrrad- und ÖPNV-Verbindungen einschließlich der Hafenfähren.

... HEISST NACHHALTIGE PLANUNG

Die Europäische Union und die Bundesrepublik Deutschland haben sich der Nachhaltigkeit ihrer Politik verpflichtet, der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg nennt sein Ziel „Wachsen mit Weitsicht“.

Natürlich ist die Hamburger Verkehrspolitik nicht unabhängig vom Umland, aber sie hat durchaus auch eigene Instrumente, die sie z.B. bei der Verlagerung von Straßenverkehr auf den ÖPNV auch erfolgreich eingesetzt hat. Die Instrumente einer Verkehrspolitik – Kommunikation, Finanzierung und Preise, Infrastruktur – können in der Region so ausgerichtet werden, dass Anreize zur Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr und zur Nutzung umwelt- und klimaschonender Verkehrsträger gesetzt werden.

Zerschneidungen der Stadt, wie sie derzeit mühsam und teuer beispielsweise an der BAB 7 „überdeckelt“ werden sollen, müssen in vorausschauender Verkehrsgestaltung verhindert und verringert werden.

Die Reduktion der Lärm- und sonstigen Emissionsbelastung muss zu einem Mainstream der verschiedenen Politikzweige entwickelt werden.

Nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet auch einen kritischen Umgang mit Prognosen, die gerade bei der Begründung für eine Hafenuerspannung mit einem vermeintlich unaufhaltsamen Wachstum des Straßenverkehrs operieren⁵. Sie haben sich beispielsweise bei dem PPP-Projekt Herrentunnel, das als Vorbild für die Finanzierung der HQS dienen sollte, als absolut unhaltbar erwiesen; diese Prognosen setzen zudem voraus, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik erfolglos agiert.

... HEISST PARTIZIPATIVE VERKEHRSPLANUNG

Eine Verkehrspolitik, die sich auf den Bau und Ausbau von Stadtautobahnen durch Wohngebiete erschöpfte, ist nördlich der Elbe in den 1970er Jahren am Widerstand der Bürgerinnen und Bürger gescheitert⁶.

Auf den Elbinseln haben die Senate aller Couleur seit vielen Jahrzehnten mit der Vorstellung, dass das Gesamtinteresse Hamburgs Vorrang habe vor den Interessen der Bewohner der Elbinsel, versucht, eine Ost-West-Autobahn durchzusetzen. Sie sind gescheitert wesentlich am Widerstand der immer besser informierten und immer selbstbewussteren Bewohnerinnen und Bewohner.

Wo, wenn nicht hier, gibt es die Grundlage für einen Neuanfang einer Verkehrsgestaltung in Kooperation mit den Menschen, die hier leben, nicht gegen sie oder über sie hinweg?

Dabei reichen einzelne Veranstaltungen und Konferenzen nicht aus, auch wenn sie wichtige Schritte sein können, sondern die Bürgerinnen und Bürger müssen in Entscheidungen eingebunden werden, beispielsweise über Aufträge für Gutachten, zur Bewertung von Planungsalternativen, beim Monitoring usw.

Mit einem erfolgreichen kooperativen Planungsprozess kann sich Hamburg präsentieren – auch bei der IBA im Jahr 2013.

Es gibt kaum eine bessere Gelegenheit für eine zielorientierte, integrative, nachhaltige und partizipative Verkehrsplanung als hier auf den Hamburger Elbinseln und jetzt, da Hamburg sich anschickt, „Umwelt-Hauptstadt“ zu werden, da die IBA Hamburg und die Elbinsel weltweit präsentieren will, da das BMVBS viele europäische Projekte zur Nachhaltigkeit in Gang gesetzt hat.

Wir schlagen vor, diese Gelegenheit zu nutzen.

- ¹ Der lt. Entwurf zum Nationalen Hafenkonzept, 2009, angedachte „Schwerpunkt Hafenanbindungen“ könnte modellhafte Finanzierungslösungen für den Hafenverkehr außerhalb von Autobahnen umfassen.
- ¹ *"Autobahnen sind grundsätzlich trennende und mit erheblichen Emissionen verbundene Einschnitte. In städtischen Bereichen stellen sie Barrieren dar, durch die städtische Zusammenhänge und Verbindungen nachhaltig unterbunden oder massiv gestört werden. All dieses ist auch für die BAB A 7 festzustellen, die seit Anfang der 70er Jahre die betroffenen Stadtteile von Altona und Eimsbüttel zerschneidet. Die Überdeckung eines Autobahnabschnitts bietet die Möglichkeit, diese Trennungen wieder aufzuheben und eine "Stadtreparatur" vorzunehmen."*
(Mitteilung des Hamburger Senats, Bürgerschafts-Drucksache 19/2471, 19. Wahlperiode 03. 03. 09, S.3.)
- ² Zukunftskonferenz Wilhelmsburg, 2002: Weißbuch, http://www.pure-stuff.de/_Forum_Wilhelmsburg/weissbuch/zuko_bericht_pdf.pdf
- ³ Mit einem neuen Namen für Wilhelmsburg, „Balance City“ und dem Satz „Balance City ist eine neue Lebensform“ versucht ein Prospekt zur Immobilienmesse in Cannes im März 2009 Investoren zu gewinnen, http://www.balance-city.de/fileadmin/daten/download/Broschuere_BalanceCity_dt.pdf
- ⁴ Vgl. Bürgerschafts-Drucksache 19/1754, 19. Wahlperiode 09. 12. 08, S.12
- ⁵ Vgl. In der IBA Broschüre „Balance City“ wird die Verlegung als bereits feststehende Tatsache dargestellt: http://www.balance-city.de/fileadmin/daten/download/Broschuere_BalanceCity_dt.pdf, S.5: *„Mutige und weitreichende Entscheidungen auch seitens des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg: eine der großen Verkehrsbarrieren, die Wilhelmsburger Reichsstraße B4/B75, wird aufgelöst. Durch die Verlegung dieser Bundesstraße an die Bahntrasse wird das zukünftige Wilhelmsburg Mitte entschieden befreit und nachhaltig aufgewertet. So können hier bis zu 5.000 wertige Wohnungen entwickelt werden“*
- ⁶ Bürgerschafts-Drucksache 19/1754, 19. Wahlperiode 09. 12. 08, S.13
- ⁷ DEGES, Präsentation zum Scoping-Termin, 17.11.2008, Folie 1
- ⁸ Boulevard statt Bollwerk – IBA-Blick 1/2008, http://www.iba-hamburg.de/bilder_dokumente/dokumente/iba_blick/iba_blick_0801.pdf
- ⁹ Strategischer Lärmaktionsplan Hamburg, 2008, S. 29. www.hamburg.de/contentblob/914000/data/strategischer-lap.pdf
- ¹⁰ wie sie von der Handelskammer und dem Rechnungshof für Wilhelmsburg nahe gelegt werden: Jahresbericht Rechnungshof; <http://www.hamburg.de/contentblob/1114158/data/jahresbericht-2009.pdf>, Handelskammer: http://www.hk24.de/servicemarken/presse/anlagen/archiv/archiv2008/ab_oktober/081212uniresolution.jsp
- ¹¹ Hamburger Abendblatt, 11.10.2008
- ¹² Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, 2008
- ¹³ So der Titel im Hamburger Abendblatt, 5.3.09
- ¹ Entwurf für ein Nationales Hafenkonzept, 2009, S. 62)
- ² In komprimierter Weise in: Hans-Jürgen Maass, 2007: Braucht Hamburg die Hafenspanne? <http://www.zukunft-elbinsel.de/PreMis/2007/HQS-EWV-Vortrag%20-2007-11-13.pdf>
- ¹ Vgl. z.B. Vieten, Am Anfang steht das Ziel – Umweltziele und Verkehrsplanung, 2002, <http://www.bauing.uni-wuppertal.de/svt/Publikationen/Umweltziele.pdf>
- ² Hier nach Frank Ließke, http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/lehre/ss/vuinfra/VuInfra_4_Planungsprozess.pdf
- ³ z.B.: Integrierte Verkehrspolitik- Mobilität für alle, http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1000180/Kurzfassung-des-Berichtes-Integrierte-Verkehrspolitik-Mobilitaet-fuer-die-Zukunft.pdf .
- ⁴ Es ist angedacht, Leercontainer mit Seilbahnen zu transportieren.
- ⁵ Albert Schmidt, Fritz Kuhn, Michael Hustedt, 23. April 2004, von der Verkehrswende zur Nachhaltigen Mobilität *„Als Begründung für verkehrspolitische Maßnahmen werden immer wieder die gleichen Prognosen bemüht, z.B. im „Verkehrsbericht 2000“ des Bundesministers: plus 25 % Personenverkehr, plus 64 % Güterverkehr bis 2012. Verkehrswachstum ist aber kein Naturgesetz und auch kein unabwendbares Schicksal, sondern das Ergebnis identifizierbarer wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedingungen“*
- ⁶ Vgl. zum Beispiel Peter Ernst, Bürger gegen Beton, Verkehrsplanung in Hamburg, DIE ZEIT, 16.2.1973