

Umschlossen von Verkehrsstruktur gehört das Wohngebiet Veddel zu den am stärksten lärmbelasteten Wohngebieten Hamburgs. Die strategischen Lärmkarten bestätigen dies sehr eindrucksvoll. Das Wohngebiet verträgt keine weiteren Belastungen, vielmehr sind deutliche Verbesserungen erforderlich. Entsprechende Aktionspläne müssen kurzfristig aufgestellt und umgesetzt werden. Lärmschutz ist auf der Veddel nach wie vor von großer Bedeutung. Wie an manch anderer Stelle auf den Elbinseln ist die Schmerzgrenze der Autoverkehrsmenge auf der Veddel längst überschritten.



Lärmbelastigungen (durch Verkehr) gehen insbesondere vom Bahnverkehr (Hauptbahnstrecke Hamburg-Hannover/Bremen sowie S-Bahn nach Neugraben/Stade) im Westen und vom LKW-Verkehr und sonstigem motorisierten Individualverkehr aus, und zwar von der Freihafenbrücke im Westen, der Tunnelstraße im Norden, der A255 im Osten und dem Muggenburger Zollhafen im Süden.

Die Wohnbebauung an der Harburger Chaussee auf dem Kleinen Grasbrook ist durch intensiven Schwerlastverkehr erheblich verlärm. Der LKW-Verkehr speist sich zu wesentlichen Teilen aus dem Hafen. Die Umfuhr innerhalb des Hafens hat einen erheblichen Anteil daran.

Derzeitige Probleme im Einzelnen:

Die Hauptbahnstrecke stellt ein erhebliches Lärmproblem dar. Die Gleise verlaufen ohne jeden Lärmschutz in nur wenigen Metern Entfernung an den Wohnhäusern vorbei. Besonders belastend sind der Güterverkehr (auch nachts) und der S-Bahn-Verkehr.

Direkt hinter der Hauptbahnstrecke, in etwa 30 Metern zur Wohnbebauung, verläuft in Fortsetzung des Veddeler Damm der vierspurige Straßenzug „Am Saalehafen – Am Moldauhafen“, ebenfalls ohne jeden Lärmschutz.

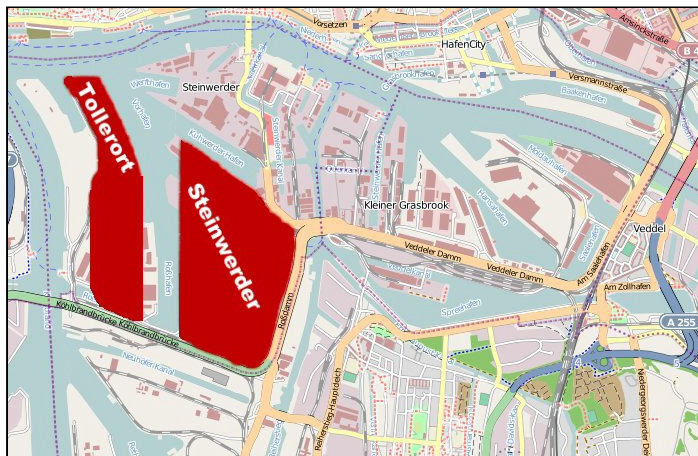
Die Straße Am Zollhafen stellt durch intensiven LKW-Verkehr eine Lärmquelle für die dortigen Gebäude dar.

Die Tunnelstraße bildet tagsüber eine erhebliche Lärmquelle, wiederum ohne Lärmschutz. Betroffen sind vor allen die Gebäude im Passierzettel und im Sieldeich. Die Zollsperrre am Wochenende und nach 20:00 Uhr schützt zurzeit die Wohnbebauung zu den besonders sensiblen Zeiten.

Die Harburger Chaussee verlärmmt die an ihr liegende Wohnbebauung durch intensiven Schwerlastverkehr, vor allem gespeist aus der Hafenumfuhr.

Zukünftige Herausforderungen:

Durch vermehrte Zugbewegungen auf der Hauptbahnstrecke, beispielsweise im Rahmen der „kleinen Landbrücke“ nach Lübeck, wird die Lärmbelastung durch die Hauptbahnstrecke weiter zunehmen.



Durch den laufenden Ausbau des Containerterminals Tollerort und den geplanten Bau des Containerterminals Steinwerder im mittleren Freihafen werden diesseits des Köhlbrandes erhebliche Verkehre erzeugt, die abgeführt werden müssen. Ohne den Bau einer nördlichen Verkehrstrasse werden sich

diese Verkehre verstärkt durch die angrenzenden Quartiere – Neuhöfer Straße – Harburger Chaussee – Am Saalehafen – Am Moldauhafen - Am Zollhafen – Tunnelstraße wälzen.

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) will das Straßennetz im Hamburger Süden neu ordnen und erheblich ausbauen. So soll die Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse verlegt werden. Hierfür hat die DEGES eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Untersucht wurden sechs Varianten, u.a. Ausbau an der jetzigen Stelle und die o.g. Verlegung, aber auch Varianten, die eine Aufgabe der Reichsstraße vorsehen. In diesem Fall wäre eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf der Georg-Wilhelm-Straße die Folge. Insgesamt kommt die DEGES zu dem Ergebnis, dass die Reichsstraße in der jetzigen Größenordnung unverzichtbar ist, sei es dort, wo sie jetzt ist oder verlegt an die Bahntrasse.

Die BSU arbeitet ebenfalls an einer Trassierung für die Hafenuerspange, wobei z.Zt. eine Trassierung im Süden der Elbinseln favorisiert wird.

Die Verlegung der Reichsstraße und die Hafenuerspange werden z.Zt. in einem von der BSU initiierten Beteiligungsprozess zwischen Politik, Verwaltung und ausgewählten Initiativen von den Elbinseln diskutiert. Hierzu gehört auch der Stadtteilbeirat Veddel.

Die Handelskammer geht davon aus, dass der Bau der Hafenuerspange in der jetzt diskutierten Südvariante nicht die Hafenverkehre aufnehmen und um die Wohnstandorte herumleiten kann. Daher fordert die Handelskammer zusätzliche Straßen im Norden der Elbinseln.

Durch die Aufhebung der Zollgrenzen werden sich LKW-Verkehre zunehmend in die sensiblen Nachstunden verlagern. Dazu trägt auch das Programm 24/7 der Logistikinitiative Hamburg bei.

Hamburg Port Authority geht davon aus, dass nach dem Wegfall der Freihafenzonen der innerstädtische Verkehr im Hafengebiet zunehmen wird und plant an einem sog. Hafennetz, in dem eine Nord- und eine Südtrasse das Gerüst für den Ost-West-Verkehr bilden. Diese Planungen leiden bisher an einem Transparenzdefizit und sind in den Quartieren nicht bekannt.

Michael Rothschiuh hat im „Vorschlag für ein Verkehrsnetz ohne neue Autobahn“ vom Januar 2009 vorgeschlagen den Durchgangsverkehr in einem *Hafennetz*¹ um Wilhelmsburg herumführen, und zwar über die Veddel im Norden und über Neuland im Süden. Das Hafennetz soll insbesondere Schwerlastverkehre der Hafenuerspange und der Wilhelmsburger Reichsstraße über die Tunnelstraße und den Veddeler Marktplatz zur A255 führen². Mit den Zahlen der DEGES sind dieses mindestens 35.000 Kraftfahrzeuge am Tag. Als Lärmschutz für die Wohnbevölkerung wird eine Deckelung im Bereich der Tunnelstraße vorgeschlagen, die weiter nach Norden verlegt werden soll. Dieser Vorschlag ist nicht praktikabel. Wegen der nötigen Rampen aus nördlicher Richtung lässt sich die hafenseitige Zufahrt nicht weiter nach Norden verlegen. Die Überdeckelung bliebe ein massives Bauwerk in unmittelbarer Nähe der Wohnblocks, das eine Entwicklung des Veddeler Nordens, wie im Masterplan Elbbrücken des Senates vorgesehen, unmöglich machen würde. Ungeklärt bleibt auch, wie der Lärmschutz an der Anschlussstelle zur A255 realisiert werden könnte. Schließlich bleibt die Problematik der zusätzlichen Belastung durch den Straßenzug Am Moldauhafen – Am Saalehafen unbeantwortet.

Das Hafennetz verschiebt das Problem verkehrlicher Belastungen zwischen unterschiedlichen Wohnstandorten und ist daher inakzeptabel.



Mit der Aufhebung der Freihafengrenze im Norden der Veddel ist dort eine Neuregelung für den Schutz der Wohnbevölkerung zu den besonders sensiblen Zeiten nachts und am Wochenende erforderlich. Die Bezirksversammlung

Hamburg-Mitte beschloss 2008 zu dieser Verbindung eine Vorlage des Ortsausschusses Veddel-Rothenburgsort: „Die Verbindung zwischen Am Saalehafen und der A 255 durch den Zoll Tunnelstraße muss nach Wegfall der zollbedingten Nachtsperre aufgehoben werden. Anders entstehen unzumutbare Belastungen für die Wohnbebauungen der nördlichen Veddel.“ Der Stadtteilbeirat Veddel hat im Februar 2009 festgestellt, das sich das Gebiet zwischen Passierzettel und Norderelbe durch seine unmittelbare Nähe zu großen Wohnblöcken nicht für die Aufnahme großer Verkehrsströme mit hohem LKW-Anteil eignet.

Leitziele

Entlastung aller Wohngebiete der Elbinseln insbesondere von Schwerlastverkehr und Schutz vor Lärm und Emissionen.

Das Wohngebiet Veddel und die Wohnhäuser an der Harburger Chaussee gehören zu den am stärksten mit Lärm belasteten Wohngebieten in Hamburg und sie vertragen keine weiteren Belastungen und Reduzierung, wo möglich.

Keine Lösung verkehrlicher Probleme an bestimmten Stellen auf den Elbinseln durch Verschiebung in andere Stadtteile.

Keine neuen Durchgangsverkehre über die Elbinseln, die alle Bewohner auf den Elbinseln belasten. Dies beinhaltet eine Ablehnung neuer Autobahnen über die Elbinseln, konkret der Hafenspange als Verlängerung der A26.

Erhalt der Wilhelmsburger Reichsstraße in der jetzigen Kapazität, da sonst Ausweichverkehre durch die Wohngebiete geleitet würden.

Wohnverträgliche Abwicklung der Verkehre, die durch den Ausbau der Container-terminals im Mittleren Freihafen entstehen.

Es ist darauf zu achten, dass der umweltverträgliche Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie der öffentliche Verkehr gefördert wird.

Vorgehen

Gemäß Umgebungslärmrichtlinie sind umgehend Aktionspläne aufzustellen, die die Lärmbelastung auf die gesetzlich vorgegebene Höchstbelastung reduzieren.

Gutachterliche Untersuchung der Möglichkeiten zum Lärmschutz. Hier sind insbesondere die Bahnlagen von der Süderelbe bis zur Norderelbe einzubeziehen sowie Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes im Straßenzug Am Saalehafen – Am Moldauhafen, in der Harburger Chaussee und im Müggenburger Zollhafen zu untersuchen.

Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die Elbinseln, das basierend auf einer fundierten Analyse der Verkehre das gesamte Verkehrsnetz neu ordnet und ergebnisoffen angelegt ist.

Erstellung dieses Verkehrskonzeptes im Dialog mit den von der Planung betroffenen Bürgern, das unter der Prämisse stehen muss, dass vorrangig die Wohngebiete und die Gesundheit der Menschen zu schützen sind.

Hamburg Port Authority wird gebeten, ihre Planungen für das Hafennetz im Stadtteilbeirat Veddel vorzustellen.

Die zuständigen Stellen werden gebeten, ein Verkehrskonzept vorzustellen, das keine Querverbindung zwischen Am Saalehafen und der A255 vorsieht (wie bereits im Februar 2009 vom Stadtteilbeirat Veddel beschlossen), aber eine Möglichkeit beinhaltet, von der Freihafenbrücke in das Wohngebiet der Veddel zu gelangen. Bei Aufhebung der Zollsperrung ist als Sofortmaßnahme der Rückbau der Verbindung Tunnelstraße auf eine zweispurige Strecke durch die nördliche der beiden Unterführungen bei Realisierung zusätzlichen Lärmschutzes notwendig.

Die zuständigen Stellen werden gebeten, ein Konzept vorzulegen, das (nach Fortfall der Freihafengrenzen) den Schwerlastverkehr von der Harburger Chaussee und dem Müggenburger Zollhafen auf die Freihafenbrücke mit Verbindung zur A255 über die Zweibrückenstraße verlagert. Hier ist entsprechender zusätzlicher Lärmschutz vorzusehen.

¹ Es besteht nur eine zufällige Gleichheit im Namen *Hafennetz* bei den Konzepten von Hamburg Port Authority und Michael Rothsuh.

² So heißt es in einer Erklärung des Vereins vom 14.6.2009 als „Lösungsansatz“: *Vor allem der Schwerlast- und Durchgangsverkehr soll auf ein stadtverträgliches Hafennetz verlagert werden.*