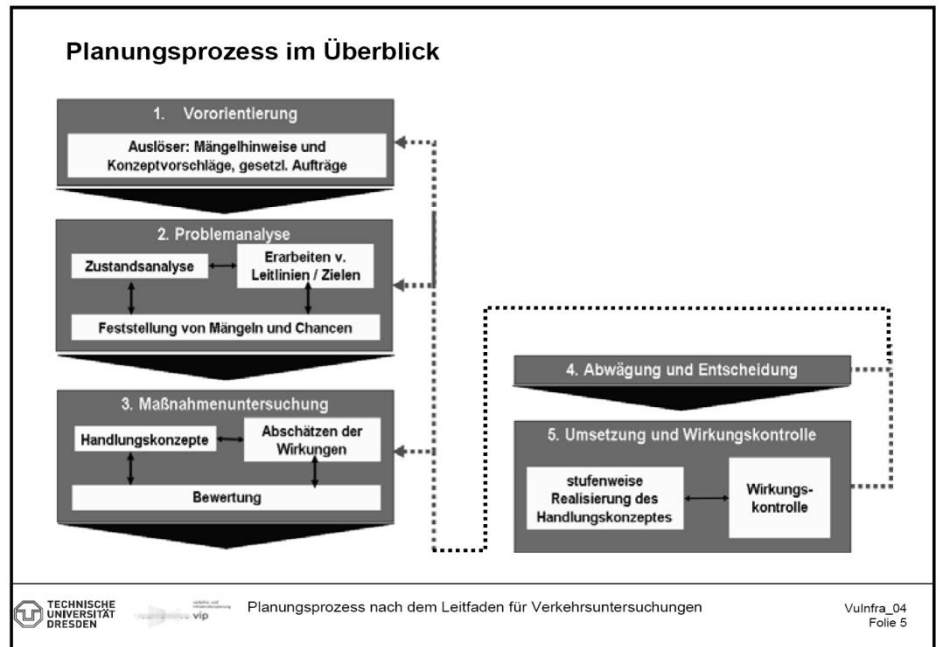


# Michael Rothschuh: Ideen zum Planungsprozess



## 1. Mängelhinweise und Konzeptvorschläge

Abfrage der TeilnehmerInnen

## 2. Problemanalyse

- Lebenssituationen:
- Lärm und Emissionen
- Städtebauliche Situation; Blockaden der Entwicklung
- Verkehrszuständigkeiten (HPA,BSU,BUND),
- Finanzierung (Baulast), Neue Möglichkeiten
- Verkehre: Ist-Zustand;
  - Hafenverkehr, Personennahverkehr,
  - Wirtschaftsverkehr, Fernverkehr, Ströme,
- Verkehrsprognosen
- Kritik der Prognosen:

Örtliche Befragung, Workshop

→ Popp

→ externe IBA-Beobachter

→ BMVBS, politische Leitung

→ TUHH (Flämig/Gertz/Gaffron)

→ Consult,

→ Umweltbundesamt

## 3. Zielfindung, Leitlinien,

→ Abfrage der TeilnehmerInnen,

→ Prof. H.KNOFLACHER, Uni Wien,  
Eine Verkehrsplanung für Menschen  
statt für Autos,

TeilnehmerInnen

Erarbeitung eines Zielkonsenses

## 4. Handlungskonzeptionen

Logistik-Konzepte zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen

ÖPNV- und Fahrradstadt- Konzepte zur Verlagerung

Hafennetz HPA

Hafennetz Zukunft Elbinsel

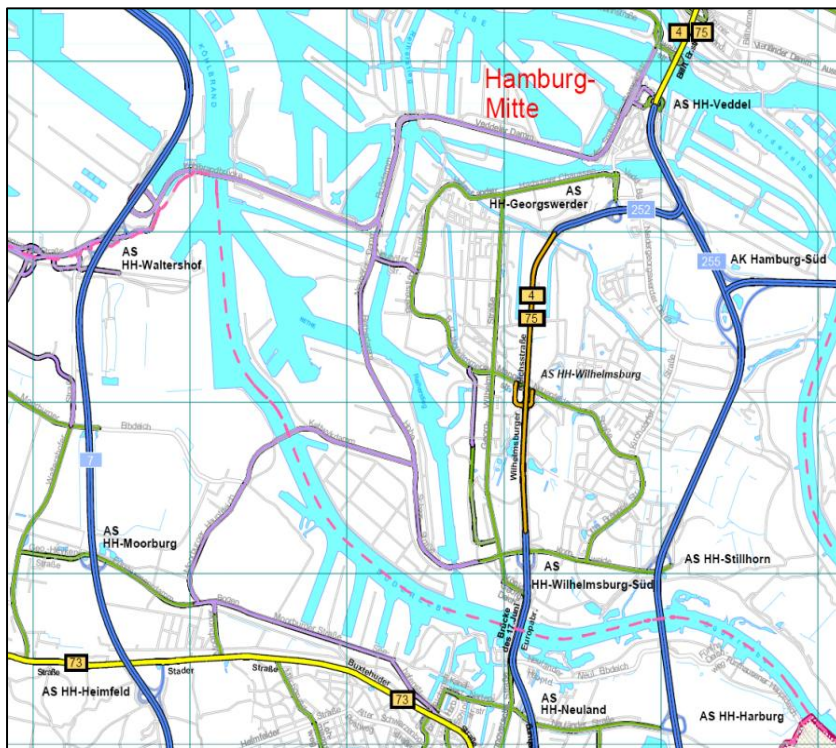
Fernstraßenplanungen BSU

Bewertung

→ Auftrag an unabhängiges  
Institut

## 5. Unterscheidung: Konsens, Dissens, Kompromiss-Linien

# Straßensystem im Hamburger Süden



Baulastträger	Bund		
			Bundesstraßen , " Freie Strecken "
	FHH		Bundesstraßen , Ortsdurchfahrten ( Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt )
			Hauptverkehrsstraßen ( Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt )
			Hauptverkehrsstraßen ( Hamburg Port Authority )

Grundnetz  
der Hauptverkehrsstraßen  
und Bundesautobahnen  
Stand 22. September 2008

## ZUSTÄNDIGKEITEN

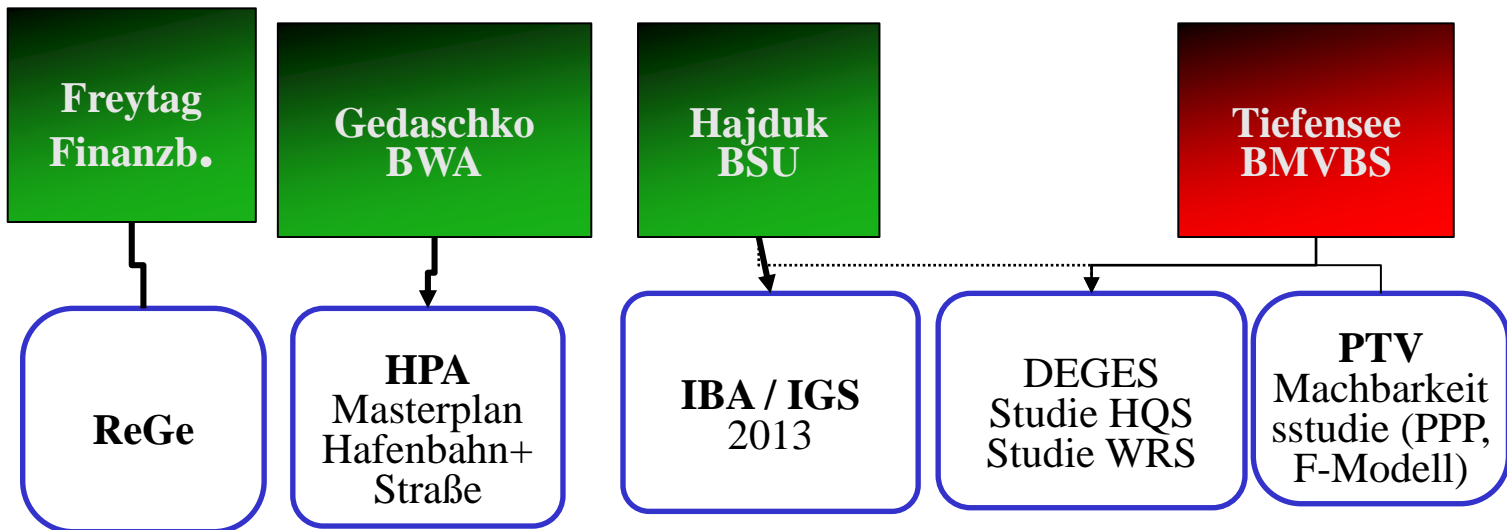
- Die Hafensstraßen (violett) werden von der stadt-eigenen, aber selbständigen Hamburg Port Authority geplant, unterhalten und aus einem eigenen Haushalt finanziert.
- Die Bundesautobahnen (blau) werden in einer „Auftragsverwaltung“ von Hamburg geplant, aber vom Bund beschlossen und finanziert.
- Die Bundesstraßen (hellgelb) liegen als Durchfahrtsstraßen in der Straßenbaulast Hamburgs – mit zwei
- **Ausnahmen:** insb.: B5 von Hamburg nach Bergedorf und der Wilhelmsburger Reichsstraße (orange). Diese sind „anbaufreie“ Bundesstraßen – d.h. sie liegen nicht an Gebäuden – und werden vom Bund bezahlt, genauso wie die Bundesautobahnen.

## FOLGEN

- Die Kosten der Hafensstraßen (z.B. künftig notwendiger Neubau der Köhlbrandbrücke mit xMio Euro) gehen nicht in die BSU-Kosten ein, werden aber von Hamburg getragen.
- Um den Bund mit den Kosten zu belasten, hat die FHH Interesse an Ausbau und Erweiterung von Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen.
- Würde die Reichsstraße zu einem Boulevard, wie es die IBA 2008 vorschlug, müsste Hamburg ihren Bau und Unterhalt bezahlen.
- Würden Hafensstraßen (z.B. die Köhlbrandbrücke oder Kattwykbrücke) durch Bundesfernstraßen ersetzt, „verlöre“ die HPA Gestaltungsmöglichkeiten und Bedeutung, andererseits würden Kosten von Hamburg auf den Bund abgewälzt.
- Dementsprechend gibt es bei den DEGES-Planungen alle Straßen doppelt: parallel Autobahn+Hafensstraße

Es erscheint so, als ginge es nach dem „Prinzip Abwrackprämie“: Wenn der Bund ein Projekt bezahlt, wäre man ja blöd, wenn man nicht zgreifen würde

# Erforderliche Gutachten (Internet, ggf. Erläuterungen)



Erforderlich ist die Vorlage der folgenden Gutachten

1. **Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft ReGe** hatte bis 2008 den Auftrag, die linienbestimmte Hafenquerspange über den Spreehafen vorzubereiten

- Gutachten im Auftrag der Rege zur Verkehrssituation und Entwicklung, zur Köhlbrandbrücke, zum Umweltschutz, zu den Kosten
- Ergebnisbericht: Alternativen, Kosten, Bauliche Gegebenheiten
- Kosten der Gutachten

2. **HPA-Masterpläne**: Auftrag, Verfahren, Zwischenergebnisse

- Hafenbahn und Verknüpfung zur DB
- Straße

3. **IBA-Hamburg**

Vergebene Gutachten zu Stadtentwicklung und Verkehr, Ergebnisse, Kosten

4. **DEGES** (Deutsche Einheit Fernstraßenbau- und -planungsgesellschaft)

Wie lauteten die jeweiligen Aufträge zu den Planungsvarianten des alten und des neuen Senats?

- Ergebnisbericht Wilhelmsburger Reichsstraße (nicht nur Präsentation)
- Ergebnisbericht Planungsvarianten Hafenquerspange
- Untergutachten, Kosten

5. **PTV u.a. Machbarkeitsstudie** des Bundes auf Anregung Hamburgs (Auftrag 2006, Abschluss ?)

„Autobahn A 252 „Hafenquerspange“: Die Aktualisierung einer bereits **vorhandenen Machbarkeitsstudie** ist noch nicht ganz abgeschlossen; eine Variantenprüfung im Auftrag Hamburgs erfolgt durch die DEGES.“ Bundestagsdrucksache 23.3.2009:

- Vorhandene Machbarkeitsstudie Stand Jan. 2009
- Änderungswünsche Hamburgs

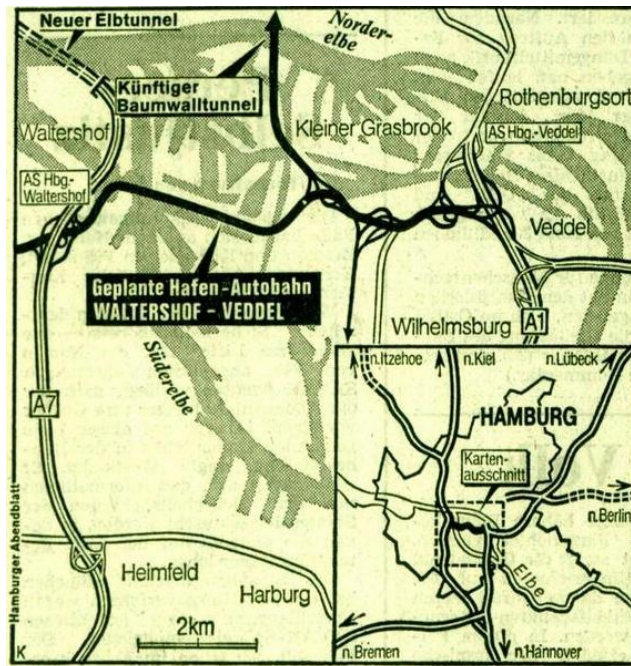
6. Material der **Lenkungsgruppe** Hafenbahn / Verkehr

7. weitere Gutachten und Studien

# Sollen 2009 die Pläne von 1939 und 1979 umgesetzt werden?

**1939** Die Reichsautobahnpläne im nationalsozialistischen Staatsehen 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 Schulatlantent eingezeichnet.

**1974** Die Köhlbrandbrücke verbindet östlichen Hafen mit A7 und dem neuen Elbtunnel.



Hamburger Abendblatt, 24.7.1979

**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 in dem Generalverkehrsplan 1979 als Ersatz für diese Stadtautobahnen eine „Hafen-Autobahn“ zusammen mit einem Baumwalltunnel 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 Hafenquerspange mit.

**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 Hafenquerspange 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.

**1998/1999** Beginn des Linienbestimmungsverfahrens

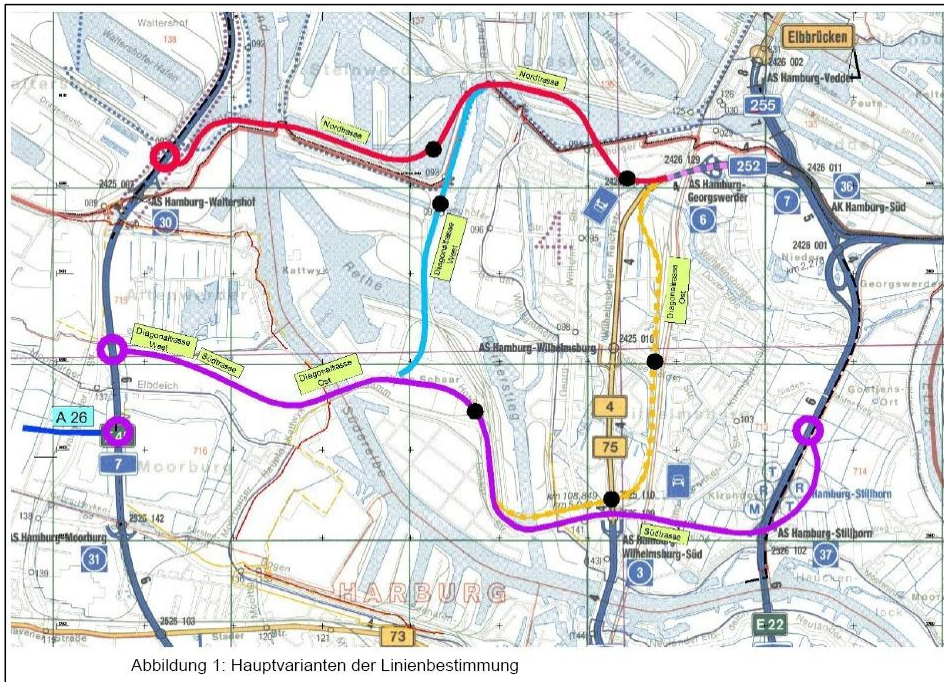


Abbildung 1: Hauptvarianten der Linienbestimmung

Grafik: Bürgerschaftsdrucksache 18.1.08:

Varianten der Linienbestimmung seit 1998

- ReGe plante 2005-08 rote Nordtrasse
- IBA-Hamburg schlug 2008 violett-hellblaue Westtangente vor
- BSU plante 2007/08 Osttangente (violett-gelb-gestrichelt)
- DEGES plant 2009 Südtrasse (violett)
- Zukunft Elbinsel: Hafennetz auf bestehenden und ertüchtigten Straßen , keine neue Autobahn

**1998/99** wird die Linienbestimmung begonnen (rote Trasse). In Wilhelmsburg formiert sich immer stärkerer Widerstand: „Zukunftsplan statt Autobahn“

**2003** Die HQS wird im Bundesverkehrswegeplan, wie die Grüne Bundestagsfraktion mitteilt, auf ihren Druck ([http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/dok/10/10853.fortschritte\\_fuer\\_eine\\_oekologischere\\_ve.pdf](http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/dok/10/10853.fortschritte_fuer_eine_oekologischere_ve.pdf)) zurück gestuft in den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“: Die HQS darf geplant , aber in der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans (bis 2015) nicht mit Bundesmitteln gebaut werden.

**2004** Die HQS wird nicht in dem EU-Leitschema des Transeuropäischen Netzes-Verkehr aufgeführt.

**2005** sieht die CDU-Regierung die Hafenquerspange als ein mögliches Großprojekt ihrer Privatisierungspolitik und beauftragt die stadteigene Realisierungs Gesellschaft (REGE) mit ihrer Planung als Public-Private-Projekt. Begründet wird das Projekt mit dem damals 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\\_ikw-verkehrsflussoptimierung\\_hamburgerhafen.pdf](http://www.bdi-hamburg.de/files/11-05-06_ikw-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 Bemauerung 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 „Hafenquerspange 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“).

# Zielbestimmungen - Beispiele

## VORSCHLAG Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg

- Entlastung der Wohngebiete insbesondere vom Schwerlastverkehr,
- Schutz vor Lärm und anderen Emissionen
- Vermeidung von entbehrlichem Güter- und Personenverkehr (z.B. auch Verlagerung von Containerlagern),
- Einklang von angestrebter Flächennutzung und Verkehrsgestaltung
- Keine Benachteiligung der angestammten gegenüber einer neuen Bewohnerschaft
- Verlagerung des Verkehrs auf relativ umwelt- und stadtschonende Verkehrsträger (insb. auf Wasser und Schiene,
- Gute Hafen-Hinterlandanbindungen
- Bündelung des Fernverkehrs auf die bestehenden Autobahnen.

## Folgende Ziele des Koalitionsvertrags vom April 2008 (GAL und CDU) entfallen bei der DEGES :

- „verkehrsliche Entlastung für Wilhelmsburg
- sie dürfen dem Sprung über die Elbe städtebaulich nicht entgegenstehen ...
- 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.“ (Das waren u.a. ein Hafenverkehrslenkungssystem sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung unnötigen Verkehrs)

## Grüne Verkehrspolitik ( laut Bundestags-Wahlprogramm)

- „setzt auf Vermeidung unnötiger Transporte, Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel und auf konsequent umwelt- und klimaschonende Verkehrstechnik.“

## „Die Hafenquerspange ist tot: Dringend gesucht: Klein, unspektakulär und intelligent.“

- *Jetzt muss auch die CDU einsehen, dass die Hafenquerspange in ihrer bisherigen Führung unbezahlbar ist und sich widerwillig auf die Suche nach Alternativen begeben...,*
- **Die Alternativen zu nicht mehr finanzierbaren Großprojekten sind bekannt:** Der Fluss der LKW-Verkehrs ist durch den Einsatz von Verkehrsinformationssystemen und eine erhebliche Verkleinerung der Zollfreigrenzen deutlich zu verbessern. Innerhalb des Hafens sind LKWs durch mehr Containerwassertaxis zu ersetzen. Dieser Ansatz ist kurzfristig realisierbar und wirtschaftlich. Auch automatisierte Verkehrsträger bieten die Möglichkeit, LKWs innerhalb des Hafens ökonomisch und ökologisch sinnvoll zu ersetzen. Der Transport von Leercontainern innerhalb des Hafens muss besser organisiert werden. Mit einer gleichmäßigen Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur können Effizienzgewinne erzielt werden, **die den Neubau von Straßen entbehrlich machen.**“

(PM **Jörg Lühmann**, am 17.1.2008 , damals verkehrspolitischer Sprecher der GAL-Bürgerschaftsfraktion)