

DAS AUTOBAHN-DOGMA ÜBERWINDEN

Auch Hans-Jürgens Maassterplan verhindert nicht die Autobahn

Eine Antwort auf die Thesen von Hans-Jürgen Maass vom 12.6. 2009

1. Unser Ziel beim Beteiligungsprozess ist die Erarbeitung eines zukunftsfähigen Verkehrs-Gesamtkonzeptes für den Hamburger Süden. Das ist nur möglich, wenn das Autobahn-Dogma aus den Köpfen der Planer und auch aus unseren Köpfen verschwindet. Die Fixierung auf die Finanzierung und den Bau immer neuer Varianten der sogenannten Hafenuerspanne hat über Jahrzehnte sowohl die Entwicklung vernünftiger Verkehrslösungen als auch die Stadtentwicklung auf der Elbinsel blockiert.

2. Genau das ist gemeint, wenn die engagierten Wilhelmsburger „Keine neue Autobahn – Nicht durch unsere Mitte“ auf ihr T-shirt drucken.

- Nicht über den Spreehafen und durch die Veddel
- Nicht über die Kornweide und durch Kirchdorf
- Nicht durch den Harburger Hafen und durch Neuland
- Nicht durch den Südwesten mit Zerstörung von Moorburg und Bostelbek
- Nicht als ausgebaute Bremer Straße durch Harburg
- Nicht als verlegte Reichsstraße durch die Wilhelmsburger Mitte

3. Auch Hans-Jürgen Maass spricht sich gegen den Bau weiterer Autobahnen aus und bekräftigt die in der Zukunftskonferenz vorgeschlagenen Alternativen (Punkte 19-27). Dies ist eine wichtige Übereinstimmung. Das zentrale Thema seiner Thesen ist allerdings die Neugestaltung der Wilhelmsburger Reichsstraße „WBR-Neu“ (Punkte 2 bis 18). Auch da will er natürlich eigentlich keine Autobahn und plädiert im Kern für eine Verlegung in Form einer Stadtstraße.

4. Der zentrale und folgenreiche Fehler seiner Argumentation besteht darin, dass er in der Frage der Verlegung der WRS eine Vereinbarkeit mit den Behördenplänen unterstellt. Er empfiehlt eine grundsätzliche Zustimmung zu den Ausbau- und Verlegungs-Plänen der DEGES und glaubt diese dann „im Detail“ in seinem Sinne Richtung Stadtstraße modifizieren zu können.

5. Das Problem mit der „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ ist, dass dies für die Behörde nur als Teil eines Autobahnsystems vorstellbar und realisierbar ist. Warum? Nur dafür gibt es Geld vom Bund. Das ist der Grund, warum alle Behördenmodelle eine Straße zeigen, die aussieht wie eine Autobahn und de facto auch eine Autobahn ist: 4 Spuren, Seitenstreifen, 28 Meter Breite, keine Kreuzungen, anbaufrei. Das ist ebenso der Grund für die Drohung: Verlegung, sonst wird die Reichsstraße eben im jetzigen Verlauf als Autobahn ausgebaut.

6. Eine als Autobahn oder „autobahnähnlich“ ausgebaute Wilhelmsburger Reichsstraße – egal ob verlegt oder im jetzigen Verlauf – ist in jedem Fall abzulehnen, weil sie zu mehr Verkehr, vor allem mehr LKW-Verkehr führt, zu mehr Feinstaub, mehr CO₂, mehr CO-Emissionen, Stickoxiden, mehr Gefahrguttransporten. Und wegen ihrer massiven Barriere Wirkung.

- 7.** So etwas hat die Zukunftskonferenz niemals gewollt! Ausgangspunkt und zentrales Thema der Zukunftskonferenz war die Verhinderung weiterer Transit- und Schnellstraßen über die Elbinsel. „Zukunftsplan statt Autobahn“ war damals und ist heute die zentrale Forderung. Nur unter dieser Voraussetzung wurde damals die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße empfohlen.
- 8.** Auch das beigefügte Foto des „Canyon“ bei Rissen ist alles andere als beruhigend oder gar inspirierend. In Wilhelmsburg gibt es nicht ein Eisenbahngleis, sondern derer zwölf und die geplante Schnellstraße soll eine Breite von 28 Metern haben. Und das in einer Länge von 3,5 km mitten durch die Insel. In direkter Nachbarschaft wohnen etwa 10 Tausend Menschen – meist in hoch geschossigen Häusern. Wenn eine Begrünung mit Efeu die Probleme lösen würde – warum entscheidet man sich im Westen Hamburgs, an der A7, für eine millionenschwere Deckelung?
- 9.** Die Lärmproblematik kann durch innovative Technik und großen finanziellen Einsatz teilweise abgemildert werden. Sie ist im Grundsatz aber nicht beherrschbar. Gegen andere Emissionen helfen Efeu, Zaunrebe oder Eierkartons ohnehin nicht. Folge ist in jedem Fall eine Verringerung der Lebensqualität der Anwohner und eine erhebliche Wertminderung der anliegenden Immobilien. Das direkte Gegenteil aller „Sprung-über-die-Elbe“-Versprechen.
- 10.** Es wird keine „WRB-Neu“ geben, wie sie Hans-Jürgen Maass in seinen Thesen entwickelt, keine Stadtstraße mit Kreuzungen, Ampeln, Kreisverkehren und Radwegen. Es sei denn, dass die Planer sich eindeutig vom Autobahndogma distanzieren und ein ganz neues Finanzierungsmodell entwickelt wird.
- 11.** Die Behördenvertreter in der sog. „Kerngruppe“ des Beteiligungsprozesses wollen das Thema der Verlegung der Wilhelmsburger zunächst vorziehen und bereits am 13. Juli abschließend beraten, um noch vor der Bundestagswahl die Unterschrift von Minister Tiefensee zu sichern. Damit ist das Verfahren von Anfang an durch einen erheblichen Zeit- und Finanzierungsdruck belastet. Die Prüfung alternativer Szenarien hätte keine Chance, weil die Unterschrift aus Berlin derzeit eine Festlegung auf das Autobahnmodell festschreibt.
- 12.** Wer heute die Verlegung der WBR unterstützt, wird am Ende des Tages zusätzlich die Hafenuferspanne bekommen! Nach dem Scheitern der Nordtrasse favorisieren die Planer derzeit eine „Südtrasse“ mit Anschluss an die A1 bei Stillhorn. Die Senatorin hat mit dem „Trick mit dem Abbiege Verbot“ (Überschrift Hamburger Abendblatt) zur WRS überrascht. Allerdings ist sie schon lange nicht mehr im Amt, wenn dann irgendwann gebaut werden sollte. Man kann heute getrost darauf wetten, dass dann bauliche (man denke nur an die geplante Tunnelung an der Kornweide) und finanzielle Sachzwänge ein Einschwenken der Südtrasse auf die dann vorhandene – als Autobahn verlegte – WRS erzwingen werden. Damit hätten sich die Befürworter einer schon 1999 vorgeschlagenen „Diagonaltrasse-Ost“ für die Hafenuferspanne doch noch durchgesetzt. Mit HJM könnte man sagen: „Je Verlegung desto Autobahn“ (s. Punkt 29).
- 13.** Die jetzige Wilhelmsburger Reichsstraße ist wegen der Trennwirkung und der erheblichen Emissionen ohne Frage ein großes Ärgernis. Deshalb hat die IBA mit ihren Vorschlägen für einen Rückbau der WRS („Boulevard statt Bollwerk“) in Wilhelmsburg einhellige Zustimmung erfahren. Auch die IBA scheiterte allerdings an ihrem eigenen Autobahndogma: Konnte sie sich doch eine Ringlösung nur mit einer Autobahn durch den westlichen Hafen vorstellen (Diagonaltrasse West).

14. Glücklicherweise will sich auch Hans-Jürgen Maass der Prüfung einer Ringlösung nicht gänzlich verschließen (Punkt 28). Erfreulicherweise liefert die Behörde selbst mittlerweile die Zahlen für die Realisierbarkeit einer solchen Möglichkeit ohne den Bau zusätzlicher Autobahnen: Die zusätzliche Kapazität der A1 nördlich der AS Stillhorn wird mit 28 Tausend KfZ/24 Stunden angegeben (Bürgerschafts-Anfrage 9.3.09.). Die WRS befahren derzeit 55 Tausend KFZ pro Tag. 28 Tausend davon könnten also über die A1 im Osten der Wohngebiete die Innenstadt erreichen. 10 bis 15 Tausend (vor allem LKW und Hafenverkehr) könnten die Wohngebiete im Westen über einen ausgebauten Hafening umfahren. Die verbleibenden 10 - 15 Tausend Fahrzeuge könnten als Lokalverkehr oder Durchgangsverkehr über eine zur Stadtstraße rückgebaute WRS bewältigt werden.

15. Die Prüfung dieser Alternative sollte das vorrangige Ziel im Beteiligungsgremium am 13. Juli sein. Nicht die vorzeitige Zustimmung für den derzeitigen DEGES-Plan mit Autobahnfolge.

16. Das Konzept „Rückbau durch Ringlösung“ ermöglicht völlig neue Chancen für die Wilhelmsburger Mitte: Die jetzige WRS könnte schrittweise zivilisiert werden und wäre schon für die IGS 2013 lärmgemindert und überquerbar. Neue Chancen auch für attraktives Wohnen, verträgliches Kleingewerbe und neue Geschäfte am dann möglichen Boulevard. Chancen auch zur Überwindung der bisherigen Investorenpleite, die eine „Balance-City“ an der Autobahn zu recht für eine Mogelpackung halten. Ein Konzept der kleinen Schritte, das den derzeitigen ungeheuren Zeitdruck rausnimmt.

17. Für ein solches innovatives Verkehrs-Konzept, verbunden mit neuen Möglichkeiten für die neue Mitte könnte auch das Tiefensee-Ministerium gewonnen werden. Im Gegensatz zur bisherigen Autobahnfixierung der Hamburger Planungsstäbe wird in Berlin schon längst über den Verkehr der Zukunft nachgedacht und gibt es ein Verständnis von integrierter Stadt- und Verkehrsplanung.

18. Der in dieser Woche begonnene „kooperative Beteiligungsprozess“ hat nur einen Sinn, wenn für die Menschen im Hamburger Süden und ihre Wohngebiete verkehrliche Entlastungen erreicht werden können. Dafür brauchen wir den Einstieg in ein umweltfreundliches und zukunftsfähiges Verkehrskonzept für den Hamburger Süden. „Neue Wege statt neuer Straßen“ wie es im Wahlprogramm der Grünen heißt und keine neuen „Katastrophen“, wie Frau Hajduk vor der Wahl die Hafenuferspange nannte. Als Senatorin steckt sie jetzt selber in der Autobahnfalle ihrer Planungsstäbe. Wir helfen ihr gerne raus aus dieser Sackgasse, wenn endlich das Autobahn-Dogma fällt.