
Verkehrsplanung für die Hamburger Elbinseln Veddel und Wilhelmsburg sowie den Hamburger Süden“

Vorläufiges Resümee – Vorlage für die 6. KAG am 2.11.2009
von Michael Rothschuh, Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V..

| | |
|---|-----------|
| 1. Einleitung..... | 2 |
| 2. Das Planungsverfahren ist den Anforderungen an eine ergebnisorientierte Bürgerbeteiligung nicht gerecht geworden..... | 3 |
| 3. Die Planungen zur Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) befinden sich in einem nicht entscheidungsfähigen Stand..... | 10 |
| 4. Es gibt keinen Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Autobahn durch den Hafen und die Elbinseln (so genannte Hafenquerspange). Ihr Schaden überwiegt einen möglichen Nutzen..... | 15 |
| 5. Hamburg ist als „European Green Capital - Europäische Umwelthauptstadt 2011“ ausgerufen | |
| – die Verkehrsplanung wird diesem Anspruch bisher nicht gerecht..... | 23 |
| 6. Wir brauchen ein integriertes Gesamtmobilitätskonzept auf der Grundlage einer nachhaltigen Verkehrspolitik für die Elbinseln einschließlich des Hafens sowie den Hamburger Süden..... | 25 |
| 7. Zentrale Ziele | 28 |
| 8. Perspektiven..... | 28 |

1. Einleitung

Im folgenden resümiere ich das Verfahren, das von der BSU als „Beteiligungsprozess – Verkehrsplanung im Hamburger Süden“ bezeichnet wird. Dieses Resümee ist das Ergebnis eines intensiven Dialogs mit am Prozess beteiligten Teilnehmern der „Bürgerseite“. Eingefügt werden Hinweise zu und Auszüge aus Quellen. Für die Einschätzungen und vor allem sicherlich vorhandene Unvollständigkeiten und Fehler trage ich die Verantwortung. Es ist ein vorläufiges Resümee vor der Abschlusssitzung der Kernarbeitsgruppe am 2.11.2009 und vor der öffentlichen Veranstaltung am 9.11.2009.

Im Kapitel 1 Teil wird dargelegt, warum das Verfahren nicht zu einem Kontrakt führen kann. Anschließend werden die wesentlichen Erkenntnisse zu den beiden von der BSU angestrebten Verkehrsprojekten Ausbau und Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (Kapitel 2) und Neubau einer Ost-West-Autobahn „Hafenquerspanne“ (Kapitel 3) dargestellt.

Ein Gesamtmobilitätskonzept muss sich an Leitziele für eine Verkehrspolitik orientieren. Während des Verfahrens sind seitens der BSU keine Leitziele genannt worden. Fündig geworden sind wir aber in der Hamburger Bewerbung für eine „European Green Capital 2011“ (Europäische Umwelthauptstadt 2011). Diese an Nachhaltigkeit orientierten Leitziele könnten durchaus zwischen BSU und den meisten beteiligten BürgerInnen konsensual sein. Deshalb wird der Vorschlag gemacht, diese zur Grundlage zu nehmen und nun auch auf den in der Bewerbung zur „European Green Capital“ eher vernachlässigten Teil südlich der Norderelbe anzuwenden (Kapitel 4).

Auf dieser Grundlage kann ein Gesamtmobilitätskonzept (Kapitel 5) für die Elbinseln und den Hamburger Süden entwickelt werden. Voraussetzung aber ist dafür, dass es keine Vorentscheidungen für die beiden Fernstraßenprojekte gibt. Grundlegend ist die Einigung auf Ziele (Kapitel 6) und Verfahren (Kapitel 7).

2. Das Planungsverfahren ist den Anforderungen an eine ergebnisorientierte Bürgerbeteiligung nicht gerecht geworden.

Der Hamburger Senat sieht laut Drucksache 19/3652, vom 21. 07. 09 (Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE)), S.41 u.a. nachfolgende Regeln als unabdingbar an für eine gelingende Beteiligung an:

- Unabdingbare Voraussetzungen für gelingende Beteiligung sind gemeinsam vereinbarte Spielregeln, Klarheit über den Stellenwert des jeweiligen Gremiums bei allen Beteiligten und Transparenz über seine Rolle im Verhältnis zu anderen parallel arbeitenden Beteiligungsgremien im Stadtteil. Mit der Konstituierung jedes Beteiligungsgremiums müssen gemeinsam von allen Beteiligten Festlegungen zu folgenden Punkten getroffen werden: Ziele, Zeitrahmen, Arbeitsweise und Ergebnisoffenheit des Arbeitsprozesses, Fairness im Umgang und hinsichtlich der Einflusschancen eventuell betroffener Interessen, Anwendung des Konsensprinzips und Verfahren bei Konflikten, realistischer Erwartungshorizont hinsichtlich der Ergebnisse und ihren Wirkungen, Aufgaben und Rollen der verschiedenen Beteiligten bzw. Akteure, Adressaten der gemeinsamen Ergebnisse, Beschlüsse oder Empfehlungen sowie Umgang mit Presse und Öffentlichkeit.

Senat 2009 Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung, S.41

Diese Voraussetzungen sind in dem Verfahren in keiner Weise erfüllt worden. Insbesondere wurde keine Vereinbarung über die zu mit der Moderation und Begleitung beauftragenden Personen und Institutionen, die Teilnehmer, Ziele, den Gegenstand, die Termine, Tagesordnungen, Protokollführung sowie über die Inhalte der Website und die von der BSU herausgegebene öffentliche Abschlusszeitung geschlossen. Das Verfahren lag in der Regie der BSU, die letztlich über die Teilnehmer, die Zulassung von Öffentlichkeit, die Protokolle, Termine und die Inhalte der öffentlichen Bekanntmachungen einschließlich der Abschlusszeitung entschied. Die mit dem Moderator und der Firma Superurban geschlossenen Verträge sowie das finanzielle Volumen des Verfahrens sind den Teilnehmern des Verfahrens nicht bekannt gegeben worden.

Der Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg hat zu Beginn des Verfahrens u.a. folgende Vorschläge für einen kooperativen Planungsprozess vorgelegt; auch diese wurden nicht diskutiert.

Die DEGES hat deshalb Recht mit ihrer Formulierung: es war ein „sogenannter kooperativer Beteiligungsprozess“¹.

Gegenstand

Der kooperative Planungsprozess muss den gesamten Verkehr im Hamburger Süden, insb. auf den Elbinseln Wilhelmsburg/ Veddel/ Hafen umfassen: PKW und LKW, Schiene und Straße und Wasser, Fern- und Nahverkehr, ÖPNV ebenso wie Individualverkehr als Fußgänger, Radfahrer und KfZ-Nutzer.

Ziele sind vor allem

- die 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 Bewohnerschaft gegenüber neuen Bewohnern
- Verlagerung des Verkehrs auf relativ umwelt- und stadtschonende Verkehrsträger insbesondere auf dem Wasser und der Schiene,
- Verbesserung der Hinterlandverbindungen des Hafens sowie
- Bündelung des Fernverkehrs auf die bestehenden Autobahnen.

Notwendig ist ein kooperativer Planungsprozess,

in dem die Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Stadtteile Mitspracherecht und Mitbestimmungsrecht haben.

- Mitbestimmung der BürgerInnen erfolgt auch bei der Vergabe von Planungsaufträgen und Gutachten.
- Die BürgerInnen erhalten zudem ein ihnen zur Verfügung stehendes Budget für selbst bestimmte fachliche und methodische Beratung.

Auszug aus einer Erklärung von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg, Juni 2009

Es gab Ansätze eines Dialogs zwischen BürgerInnen und Behörden, zwischen Lebenswelten und Systemen.

Das Verfahren bestand aus einer Kernarbeitsgruppe (KAG) mit 6 Sitzungen sowie 3 Einzelveranstaltungen (Anwohnerinitiativen, Workshop, Informationsveranstaltung).

Die KAG umfasste Behördenvertreter, vor allem aus dem Amt Verkehr der BSU, Fernstraßenplaner der von der Behörde beauftragten DEGES, Vertreter weiterer öffentlicher Einrichtungen, u.a. der HPA, der Bahn, der Handelskammer, BezirkspolitikerInnen aus Harburg und Mitte sowie BürgerInnen aus verschiedenen Initiativen.

In den ersten beiden Sitzungen der KAG standen, ähnlich wie bei den vorangegangenen öffentlichen Veranstaltungen am 18.2. und 21.4.2009, Vorträge der BSU/DEGES zu den Planungen im Vordergrund, in der 3., 4. und 5. Sitzung der KAG kamen auch BürgerInnen mit ihren Vorstellungen ausführlicher zu Wort. Im Laufe der Zeit entwickelte sich ein Informations- und Meinungsaustausch sowie ansatzweise ein Dialog.

Geplant war eine öffentliche Veranstaltung, in der die „beteiligten Akteure die vorläufigen Er-

¹http://www.deges.de/downloads/Report_2010_WEB.pdf DEGES 2009: Firmenprofil, S.24

gebnisse des Verfahrens“ vorstellen sollten (so noch in BSU, Oktober 2009; dialog mobil, S.1) und ursprünglich danach eine Abschlusssitzung der KAG, in der nach den Vorstellungen der Moderation ein Kontrakt geschlossen werden sollte. Die dadurch mögliche Einflussnahme der Öffentlichkeit auf das Ergebnis wurde verunmöglicht durch eine einseitige Neufestlegung der Termine seitens der Behördenleitung:

„Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte Sie über eine Terminänderung informieren. Aufgrund eines Büroversehens bei der Terminplanung kann die Senatorin Hajduk am 2. November leider nicht an der geplanten Informationsveranstaltung teilnehmen. Wir haben daher heute in Absprache mit Herrn Birzer und Herrn Nähr beschlossen, dass wir die Termine am 2. und 9. November tauschen, d.h. am 2. November findet eine reguläre Sitzung der Kernarbeitsgruppe statt, und am 9. November wird nun die öffentliche Informationsveranstaltung mit Teilnahme der Senatorin stattfinden.“

Als BürgerInnen lernten wir die öffentlichen Vertreter in ihrer jeweils auf ihre Spezialgebiete bezogenen Kompetenz und Fachlichkeit und deren auf ihre Funktion und Zuständigkeiten bezogenen weisungsgebundenen Positionen kennen und verbuchten unseren Wissenszuwachs als positiven Effekt. Andererseits war wenig von einer gemeinsamen Zielorientierung über Abteilungsgrenzen und Behördengrenzen hinweg zu spüren.

Die BürgerInnen vertreten Initiativen, die sich aus jeweils lokaler Betroffenheit gebildet und in zum Teil jahrelanger Arbeit Wissen erlangt und begründete Einstellungen entwickelt haben zu den Ursachen und Zusammenhängen der regional in Erscheinung tretenden Verkehrs- und Stadtentwicklungsthemen, nach dem Motto: **„lokal wahrnehmen – global denken – lokal handeln“**.

Die essentielle Schwachstelle des Verfahrens war und ist die fehlende Vereinbarung über den Gegenstand und die Zielsetzung der Gespräche:

Die BSU beabsichtigt den Ausbau und Neubau von Bundesfernstraßen durch die Elbinseln und stellte verschiedene Varianten hierfür zur Diskussion; anschließend sollten dann für den „untergeordneten“ Verkehr Konzepte entwickelt werden, wobei hierfür Bürgerbeteiligung erwünscht sein sollte. Die BürgerInnen aber wollen ein Gesamtverkehrskonzept – ausdrücklich ohne neue Autobahnen –, welches zu einer verkehrlichen Entlastung und einer menschengerechten Stadtentwicklung führt.

Nur mühsam gelang es, die Alternative „kein Ausbau“ - weder ein Ausbau der WRS zu einer autobahngleichen Straße noch eine neue Ost-West-Autobahn (HQS) – überhaupt in das Gespräch einzubringen. In der Abschluss-Zeitung dagegen wird die Frage nach der Hafenuferstraße immer noch auf die Frage Südtrasse oder Nordtrasse reduziert. Die grundsätzliche Frage, ob eine Autobahn überhaupt notwendig wäre, wird weitgehend ignoriert.

Der Blickwinkel der BSU, Abteilung Verkehr, richtete sich auf die formellen Zuständigkeiten (z.B. zwischen HPA und BSU), Entscheidungswege (z.B. Bundesverkehrswegeplan, Planfeststellung usw.) und die Finanzierungsverantwortlichkeiten (Bund-Hamburg). Der Blickwinkel der BürgerInnen richtete sich mehr auf die lebensweltlichen Zusammenhänge, die konkreten Ver-

kehrwege und die Zusammenhänge zwischen der Lebensqualität in den Stadtteilen und dem Verkehr als auf die formellen Verantwortlichkeiten, Finanzierungsvarianten und Entscheidungsabläufe.

„Hamburg baut, was der Bund bezahlt“ - Verständigung im Finanzierungsdilemma

Ein bei der Verkehrsplanung entscheidender Bereich sind die Finanzen: Für die BürgerInnen ist die Frage bedeutsam, was ein Vorhaben für die Öffentlichkeit und damit letztlich auch sie selbst als Steuerzahler kostet – erfahrungsgemäß gehen Bürgerbeteiligungsprojekte z.B. mit ihnen zugewiesenen Fonds besonders sorgfältig um. Sie wägen ab, ob das Geld besser für Bildung, Freizeit, Kultur oder andere Bereiche ausgegeben werden sollte. Sie fragen danach, welche Zinsen, Zinseszinsen und Erhaltungskosten ihre Kinder und Enkel zu tragen haben. Sekundär ist für sie, ob das Kosten sind, die sie als Hamburger Steuerzahler, als Steuerzahler der Bundesrepublik Deutschland oder über Gebühren bezahlen.

Aus dem Bundesfernstraßengesetz

§ 1 Einteilung der Bundesstraßen des Fernverkehrs

- (1) Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen ...
- (2) Sie gliedern sich in
 1. Bundesautobahnen,
 2. Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten
- (3) Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind. Sie sollen getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben.

§ 2 Widmung, Umstufung, Einziehung

- (1) Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung.

...

(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.

§ 3 Straßenbaulast

Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben..

§ 5 Träger der Straßenbaulast

- (1) Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen...
 - (2) Die Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen.
 - (4) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient.
-
-

Anders ist es für Politik und Verwaltung: So gibt es für die Straßen der Elbinsel ganz unterschiedliche Finanzierungen: die „normalen“ Straßen werden von der Stadt bezahlt, ihre Weiter-

führung im Hafenbereich aber vom Haushalt der Hamburg Port Authority – auch Hamburger Steuergelder, aber in einem anderen Ressort und mit anderen Regeln.

Bundesautobahnen werden vom Bund bezahlt, die Planungskosten aber vom Land.

Sparsamkeit ist für Politik und Verwaltung nur eine Tugend, wenn sie sich auf die eigene Staatsebene bezieht, nicht so sehr, wenn es um mögliche „Fördermittel“ vom Bund oder der EU geht.

Kommunalpolitiker gelten dann als besonders clever, wenn sie möglichst viel Geld vom Bund „herausholen“ für örtliche Projekte: Unabhängig vom möglichen Nutzen oder langfristigen Schaden eines Projekts können sie sich brüsten, Arbeitsplätze vor Ort geschaffen zu haben. Und gerade bei Straßenbauvorhaben wie den infrage stehenden Ausbaumaßnahmen bleiben auch viele Planungs- und Bauaufträge bei für die Stadt wichtigen Unternehmen.

Die Folge ist: **gebaut wird, was der Bund bezahlt wird, und nicht unbedingt das, was Hamburg vielleicht wirklich braucht.**

Für den Hafenverkehr werden so neue Autobahnen vorgeschlagen, die die Stadtentwicklung erheblich behindern, für die Wilhelmsburger Reichsstraße wird eine Stadtstraßenlösung gar nicht erst diskutiert, weil die Finanzierung dann anders als bei einem Ausbau zu einer autobahngleichen Trasse an Hamburg feile.

Die Bürger haben sich in der Kernarbeitsgruppe beteiligt, die Behördenleitung de facto nicht

Die Bürgerinnen und Bürger haben sich in der KAG intensiv und natürlich ehrenamtlich beteiligt – manche mussten sich ihren Platz im Gremium erst noch erringen. Frau Senatorin Hajduk war zwar bei den öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen (Präsentation im Bürgerhaus, Weorkshop am 12.9.2009) anwesend, bei der Kernarbeitsgruppe aber, in der um Lösungen gerungen werden sollte, lediglich in der ersten der sechs Sitzungen der KAG, für die letzte Sitzung der KAG am 2.11.2009 ist bereits ihre Nichtteilnahme angekündigt. Herr Staatsrat Winters nahm an der 2. Sitzung teil. Weder Frau Senatorin Hajduk noch Herr Staatsrat Winters waren an der 3., 4 oder 5. Sitzung zugegen, bei der auch Vorträge von BürgervertreterInnen gehalten und diskutiert wurden. Die Herren Rohrman bzw. Benzing als Persönliche Referenten waren zwar anwesend, aber offenkundig nur in der Rolle eines Beobachters.

Damit gab es keinen Gesprächspartner seitens der Behörde, der Verabredungen hätte treffen können, weder zum Verfahren, noch zu den Inhalten.

Parallel zum Verfahren hat die Behörde absprachewidrig vollendete Tatsachen geschaffen.

Die von den BürgerInnen von Beginn an eingeforderte Ergebnisoffenheit des Verfahrens ist nicht gegeben. Zwar versicherte die BSU-Leitung während der Diskussion zur Wilhelmsburger Reichsstraße versichert, es würden „vollendete Tatsachen in diesem Verfahren nicht geschaffen werden“ (Staatsrat Winters Protokoll vom 13.7.2009), dennoch teilte die Senatorin am

8.10.2009 mit, dass sie eine Mitfinanzierungsvereinbarung zur Wilhelmsburger Reichsstraße mit dem Bund geschlossen habe. Die Mitfinanzierungsvereinbarung – auch sie wurde den Teilnehmern der KAG bisher nicht vorgelegt - bezieht sich auf Planungen mit einem konkreten Finanzvolumen. Damit sind wesentliche Änderungen der Pläne nicht mehr möglich, weil praktisch der Sack zugebunden ist, über den Hamburgische Bürgerschaft und Bund entscheiden.

Anfrage der Bürgerschaftsabgeordneten Hakverdi und Grote vom 28.10.2009,

Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS)

Die BSU hat jüngst in einer Pressemitteilung erklärt:

„Die B 4/B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße soll ... neben die bestehende Bahntrasse verlegt werden. Der Bund und Hamburg haben sich nunmehr auf eine gemeinsame Finanzierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nach Osten an die westliche Seite der vorhandenen Bahntrasse geeinigt. Grundlage ist eine Machbarkeitsstudie mit für Bau- und Grunderwerb geschätzten Kosten in Höhe von rund 67,4 Millionen Euro. Die Vereinbarung sieht vor, dass sich Hamburg mit 10,4 Millionen Euro beteiligt. Erwerb und Rückbau der Alttrasse gehen ebenfalls zu Lasten Hamburgs.“

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

- 1. Welche Planungen für den Ausbau und die Verlegung der WRS liegen der Finanzierungsvereinbarung zugrunde? Sind es die den Mitgliedern des Stadtentwicklungsausschusses vorliegenden Planungen vom Oktober 2008 oder haben sich wesentliche Änderungen ergeben? Wenn ja, welche?*
 - 2. Womit wird die finanzielle Beteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg an der Bundesfernstraße begründet?*
 - 3. Auf welcher Rechtsgrundlage beruht der Hamburger Finanzierungsanteil?*
 - 4. Werden Hamburg bestimmte Kostenbestandteile der Verlegung zugerechnet? Wenn ja, welche?*
 - 5. Ist Hamburg ein prozentualer Anteil an bestimmten Kostenbestandteilen der Verlegung oder den Gesamtkosten zugeordnet?*
 - 6. Wer trägt die Mehrkosten im Falle einer Kostensteigerung über die jetzt von der BSU genannten Kosten und zu welchen Anteilen? Gibt es eine „Deckelung“ der Kosten für Hamburg bei den jetzt genannten 10,4 Millionen Euro?*
 - 7. Auf welcher Rechtsgrundlage will der Bund den Bau der neuen Trasse realisieren?*
 - 8. Wird es ein Linienbestimmungsverfahren des Bundes für die Linie der Bundesfernstraße geben? Falls nein, warum nicht?*
 - 9. Bedeutet die Aufforderung an die Mitglieder der KAG, sich für optimalen Lärmschutz einzusetzen, dass mit der Finanzierung nach der Vereinbarung ein optimaler Lärmschutz nicht gesichert ist?*
 - 10. Welche Vereinbarungen mit wem fehlen noch, damit ein optimaler Lärmschutz gesichert ist?*
- Drucksache 19/4458, 19. Wahlperiode 28.10.09 (Anfrage ist noch nicht beantwortet)*
-

Ansätze von Transparenz wurden überdeckt durch unzureichende Informationen zum tatsächlichen Stand der Projekte.

Die von der Senatorin Hajduk in der ersten Sitzung zugesagte Transparenz wurde nur ansatzweise geschaffen, indem seitens der Behörde nach geraumer Zeit einige Planungsunterlagen für die WRS und die HQS zur Verfügung gestellt wurden. Hierbei stellte sich aber mehrfach heraus, dass diese Unterlagen nicht den aktuellen Stand der Beratungen wiedergeben. Zudem wurde viele Anfragen nicht oder nur sehr beschränkt beantwortet. Zentrale Unterlagen, wie z.B. die Ergebnisse der mit Millionenaufwand erstellten REGE-Untersuchungen oder der Machbarkeitsstudie zu einem Mautmodell, sind trotz Anforderung nicht bereit gestellt worden. Über parallele Schritte der Behörde wurden keine Informationen gegeben. Insbesondere gilt dies zu den Verhandlungen der BSU mit dem Bund und der Bahn. - und dies, obwohl es zwei

Tage vor der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zur WRS eine KAG gab, in der die Behörde ihre Absichten hätte offen legen können.

Vertrauen und Glaubwürdigkeit, die Grundlage jeder Zusammenarbeit, entstand so nicht.

Der Abschluss eines Kontraktes ist nicht möglich, weil es keine Verhandlungen gab.

Ein Kontrakt ist eine verbindliche Verabredung. Eine solche kann nur geschlossen werden nach Verhandlungen und er ist nur möglich, wenn es konsensuale Inhalte gibt. Verhandlungen konnten nicht geführt werden, weil die Vertreter der BSU weisungsgebunden, Vertreter der DEGES auftragsgebunden sind und die Parteienvertreter weitgehend an die Partei- und z.T. Koalitionsdisziplin gebunden sind.

Die politische Leitung der BSU, die verbindliche Erklärungen abgeben könnte, hat an den meisten Sitzungen der KAG weder teilgenommen noch hat sie einen Verhandlungsführer benannt.

In den Sitzungen sind keine gemeinsamen Positionen erarbeitet worden, die in den Protokollen festgehalten worden wären. Eine bloße Gegenüberstellung der Positionen kann künftige Verhandlungen erleichtern, aber nicht ersetzen.

Ein Kontrakt, wie er seitens der Moderation angestrebt wurde, kann deshalb nicht geschlossen werden.

3. Die Planungen zur Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) befinden sich in einem nicht entscheidungsfähigen Stand

Es gibt wechselnde Überschriften der Vorhabens der Behörde: Gerne wird in der Diskussion innerhalb Hamburgs von einer „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahn“ gesprochen, als wenn sich außer der Lage nichts ändern würde. Daneben gibt es den Arbeitstitel „Ersatzneubau“ oder „Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße“ - in der Planungsunterlage vom Oktober noch zu einer Bundesautobahn 253, seither zu einer „regelgerechten“ anbaufreien Bundesfernstraße mit Autobahnquerschnitt (Präsentation der BSU vom 13.7.2009).

Dem Bund gegenüber lässt sich offenbar die Forderung nach 60 Mio. Euro für den Ausbau nur dadurch begründen, dass nicht bloße Reparaturmaßnahmen erfolgen sollen, sondern **die Straße schnelleren und mehr Verkehr zulassen soll und in das System der Autobahnen eingebunden wird**, als „Lückenschluss“ zwischen A 252 und A253. Ein solcher „Lückenschluss“ erscheint als logische Folge des Baus der Stadtautobahn 253, die in den 1980er Jahren gegen den damaligen Protest vieler Bürgerinnen und Bürger Harburgs erfolgte.

Der Grundkonflikt zwischen der Behörde und den Vertretern der Initiativen liegt darin, dass die Behörde einen **AUSBAU** will und lediglich als Alternative einen Ausbau an der Bahn oder auf der bestehenden Trasse anbietet, während die BürgerInnen eine **VERKEHRLICHE ENTLASTUNG** wollen, wie sie im Koalitionsvertrag festgeschrieben ist – und das heißt: auf die Dauer weniger und nicht mehr Verkehr durch die Mitte der Stadtteile. Denn Autobahnen stellen Barrieren dar, durch die städtische Zusammenhänge nachhaltig unterbunden werden, wie der Hamburger Senat zu Recht erkannt hat – nur von ihm ist diese Erkenntnis nur auf die A7 bei Othmarschen bezogen, nicht auf die für die Elbinsel geplanten Autobahnausbaumaßnahmen.

wiederum damit verbundenen Chancen für die Stadtentwicklung von größter Wichtigkeit. 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 A7 festzustellen, die seit Anfang der 70er Jahre die betroffenen Stadtteile von Altona und Eimsbüttel zerschneidet. Die
Senat 2009: zur Überdeckung der A7, Bü_Drcks.19/2471, S.3

Die jetzige WRS passt in der gegenwärtigen Form nicht in eine zukunftsfähige Verkehrsgestaltung.

Dies gilt für ihre Lage mitten im Stadtteil, symbolisiert durch die absurden Ausfahrt-Ohren rund um das Wilhelmsburger Rathaus, dies gilt vor allem aber auch für ihre Funktion: Die WRS führt parallel zu einer bestehenden Autobahn A1 zu einem großen Teil Fern- und Durchfahrtsverkehr mitten durch den Stadtteil, der auf die A1 gehört.

Das seitens der BSU/ DEGES vorgelegte Konzept für einen Ausbau der WRS zu einer Straße mit Autobahnquerschnitt in einer Lage parallel zur Bahn ist nicht akzeptabel:

Geplant ist der Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße zu einer Bundesstraße mit einem Autobahnquerschnitt und deren gleichzeitige neue Lage als Doppeltrasse mit der Bahn. Sie soll höhere Fahrgeschwindigkeiten als bisher ermöglichen und stärker belastbar sein. Fahrradverkehr soll auf der WRS auch in Zukunft nicht möglich sein. Statt einer Anschlussstelle in Höhe der Mengestraße/ Neuenfelder Straße ist eine Anschlussstelle zum „Gewerbegebiet“ an der Rotenhäuser Straße geplant.

Drucksache Bezirk Mitte 19/262/09, Beschluss des Hauptausschusses, dass folgende Beiratsempfehlung übernommen wird.

Schaffung einer Zu- und Abfahrt auf Höhe der Neuenfelder Straße im Zuge der möglichen Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (auf die heutige Bahntrasse)

Gemäß der im Sanierungsbeirat am 05. Mai 2009 durch die zuständige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vorgestellten Planung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, soll der gesamte Verkehr über die Ausfahrt Rotenhäuser Straße geführt werden. Das hätte zur Folge, dass u.a. der gesamte Anlieferverkehr für die Neue Mitte Wilhelmsburg durch die zweispurige Drateinstraße geführt wird, in der sich unter anderem ein Schulzentrum befindet, das durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und –lärm noch stärker als bislang belastet würde. Allein das Wilhelmsburger Einkaufszentrum wird beispielsweise täglich mehrfach von 40-Tonner-LKW's angefahren.

Kunden, die das Gebiet um den Berta-Kröger-Platz sowie das Einkaufszentrum aufsuchen wollen, werden mit ihren PKWs darüber hinaus auch die Thielenbrücke benutzen. Diese Brücke und die folgenden Straßen im gründerzeitlichen Bahnhofsviertel – überwiegend Wohnstraßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h – sind nicht dazu ausgelegt, umfangreichen Durchgangsverkehr aufzunehmen.

...

Bei einer möglichen Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße sollen schon beim Planfeststellungsverfahren Zu- und Abfahrten zur Neuenfelder Straße berücksichtigt werden. Die Planung sieht dies zurzeit nicht vor.

Antwort der BSU vom 21.10.2009:

„Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse bietet die Chance zu einer umfassenden Stadtreparatur.

Ein Ziel der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist die Entlastung der „Neuen Mitte Wilhelmsburg“. Dazu sind weitere Maßnahmen wie Rückbau der alten Wilhelmsburger Reichsstraße nördlich der Mengestraße mit anschließender Neugestaltung des örtlichen Straßennetzes erforderlich.

Zur Aufwertung der „Neuen Mitte Wilhelmsburg“ wird bewusst auf eine Anschlussstelle in der Mitte verzichtet. Darüber hinaus ist auf Grund der sehr beengten Verhältnisse im Bereich der Neuenfelder Straße die Anordnung einer Anschlussstelle nicht möglich.

Auch nach der Verlegung der Anschlussstelle Wilhelmsburg bleibt das Einkaufszentrum für Liefer- und Kundenverkehr gut erreichbar.

Die Verkehrssituation wird zurzeit im Rahmen einer kleinräumigen Verkehrsuntersuchung ermittelt. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der Verkehrsberuhigung bei gleichzeitiger Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstandorten. Untersucht werden sowohl Verkehrsberuhigungen wie auch LKW-Führungskonzepte. Hierbei fließt auch der Schutz von sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten ein.“

Die Folgen, die die Umsetzung einer solchen Planung hätte, sind derzeit noch nicht untersucht. Das erst 2009 mit der Prüfung der verkehrlichen Folgen einer neuen Lage der WRS beauftragte Stadt- und Verkehrsplanungsunternehmen ARGUS wird nach eigener Aussage die von ihm erhobenen Daten erst 2010 auswerten können. Deshalb hier nur vorläufige Hinweise auf mögli-

che Ergebnisse:

- **Die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße wäre der einzige Zugang zur Wilhelmsburger Mitte. Dies würde dazu führen, dass die Verkehre direkt durch Wohnstraßen, an Schulen und Altersheimen vorbei geführt werden,** entweder auch über die bisherige westliche Rotenhäuser Straße und die Thielenbrücke, die derzeit beide für LKW-Durchgangsverkehr gesperrt sind, oder ausschließlich über die Dratelnstraße. Der Abzweig Mengestraße/ Dratelnstraße wäre dann der Knoten, an dem sich der Verkehr von und zur B4/75 staut. Dies macht erheblichen Ausweichverkehr über die Georg-Wilhelm-Straße, die Otto-Brenner-Straße und durch Georgswerder mehr als wahrscheinlich.
- Eine ins Gespräch gebrachte Anschlussstelle einer an die Bahn gelegten B4/75neu / Neuenfelder Straße würde andererseits zu einem Knotenpunkt führen, der keinesfalls weniger belastend wäre als die jetzige Anschlussstelle am Wilhelmsburger Rathaus.
- **Die Trasse mit einer AS Rotenhäuser Straße befördert deshalb den Durchfahrverkehr durch Wilhelmsburg sowie den Gewerbeverkehr zu dem derzeitigen Industrie- /Gewerbegebiet Rotenhäuser Straße und den jetzigen oder vielleicht auch zusätzlichen Containerlagern und sie erschwert zugleich den sonstigen Wilhelmsburger Ziel-und Quellverkehr, der bisher die WRS genutzt hat.**

Die Doppeltrasse wäre vergleichbar mit der A7 in Othmarschen, bei der jetzt für mehrere hundert Mio. Euro eine „Stadtrepatur“ durch eine Überdeckelung geplant ist. Eine Einhausung oder Überdeckelung wäre bei dem Bau der Doppeltrasse ebenso erforderlich; die dafür erforderlichen mehreren hundert Mio. Euro aber stehen bisher auch nicht ansatzweise in Aussicht.

Die BSU hat als Alternative festgelegt: Ausbau zu einer Trasse mit Autobahnquerschnitt durch Verlegung oder Ausbau zu einer Trasse mit Autobahnquerschnitt in der jetzigen Lage.

Die wirkliche verkehrspolitische Alternative aber heißt: Ausbau zu einer Autobahn oder schrittweise Rückführung der WRS auf die Funktion einer Stadtstraße, über deren endgültige Lage erst nach einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung für den gesamten Raum entschieden werden kann.

Zu favorisieren ist eine allmähliche Entwicklung zu einer Stadtstraße anstelle eines Ausbaus zu einer Straße mit Autobahnquerschnitt:

Orientieren kann man sich an den Maßnahmen, die im Hamburger Koalitionsvertrag von CDU und GAL für die B73 in Harburg vereinbart sind

„Folgende verkehrliche Massnahmen werden für den Abschnitt der B73 auf hamburgischem Stadtgebiet vereinbart:

- *Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 50 km/h festgelegt und die Ausdehnung einer Lkw-Maut auf die B 73 wird beim Bund angemeldet.*
- *Zu einem späteren Zeitpunkt wird zum Schutz der Wohnbevölkerung ein Nachtfahrverbot*

für Lkw eingeführt.

- Zur Minderung der heute bestehenden Schneisen- und Barrierewirkung werden Möglichkeiten zum teilweisen Rückbau der Strasse geprüft

(Koalitionsvertrag CDU-B90/Die Grünen für die Hamburgische Bürgerschaft, 17.4.2008, S.35)

Erforderlich sind dabei

- neue öffentliche Verkehrsangebote für Pendler sowie Angebot der Nutzung der A1, keine Erleichterungen für den Schnellverkehr durch die Wilhelmsburger Reichsstraße;
- die Geschwindigkeit auf der WRS wird die in der Stadt üblichen 50 km/h reduziert;
- die WRS wird so umgebaut, dass sie ampelgesteuert von Fußgängern überquert werden kann. Dies geschieht zunächst im Wilhelmsburger Park und ermöglicht die Durchführung der IGS;
- es werden Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (u.a. wird offener Asphalt aufgetragen);
- parallel dazu wird geprüft, inwieweit die Zahl der Regionalzüge zwischen Hamburg Hbf.-Harburg erhöht, sowie mehr und längere S-Bahnen eingesetzt werden können

Es darf keine autobahngleiche Straße mitten durch Wilhelmsburg geben.

Die WRS sollte ursprünglich als BAB 253 ausgebaut werden, nach den Protesten in Wilhelmsburg wird jetzt von einer Bundesstraße gesprochen, allerdings mit Autobahnquerschnitt und als „Lückenschluss“ zwischen der BAB 252 und der BAB 253. Und ihr weiterer Ausbau, wie er noch in der DEGES-Projektstudie vom Oktober 2008 vorgesehen war, bleibt nach wie möglich

„Nicht zuletzt durch gute Anbindungs- und Verbindungsmöglichkeiten einer zukünftigen Hafenuferspange an bzw. mit dem bestehenden Fernstraßennetz eignet sich Variante 1 besser, die anfallenden Verkehre innerhalb des Betrachtungsraumes langfristig bewältigen zu können.

Als Entlastungsstrecke für die Autobahnen A 1 und A 7 erhält die Vorzugsvariante 1 auch überregionalen Charakter. Daher wurde, insbesondere um Einbußen in der Verkehrssicherheit und im Verkehrsablauf zu vermeiden, als Regelquerschnitt ein RQ 31 gewählt. Dieser Querschnitt ließe sich weiterhin mit nur geringfügigen Maßnahmen an einen 6-streifigen Querschnitt anpassen, um für zukünftige Entwicklungen, beispielsweise aus einer Hafenuferspange, ausreichend Reserven vorzuhalten.“

(DEGES, 2008, Erläuterungsbericht zur Wilhelmsburger Reichsstraße, S: 29)

Es müssen alternative Pläne für die Zukunft der Wilhelmsburger Reichsstraße entwickelt werden, die Stadtplanung und Verkehrsplanung miteinander verbinden.

Die Senatorin hat in der Bürgerschaft erklärt es gäbe ein durch die neue Lage entstehenden Potenzial *„das bis zu 6000 Wohneinheiten ermöglichen könnte“* (Senatorin Hajduk, Plenum der Hamburgischen Bürgerschaft, 5.3.2009). Damit ist offenbar vorwiegend das nördliche Gebiet gemeint, wie die IBA Hamburg beschreibt: *„Richtung Norden eröffnet sich ein Entwicklungs-*

raum von „Wilhelmsburg Mitte“ bis an den Spreehafen. Dieses Gebiet wird geprägt durch zwei Kanäle, an deren Ufern ein gemischtes Quartier mit urbanen Wasserlagen entstehen soll. Das funktionsgemischte Quartier aus Wohnen, Arbeiten und Erholung/Freizeit zwischen den Kanälen stellt für Wilhelmsburg eine Entwicklungsmöglichkeit dar, sich als Stadtteil neu zu positionieren. Wilhelmsburg verfügt mit den hier zu erschließenden Flächen über das größte Baulandpotenzial der Stadt.”(www.iba-hamburg.de/bilder.../auslobung_waterhouses_text.pdf)

Tatsächlich befinden sich dort aber neben Kleingärten ein im Flächennutzungsplan ausgewiesenes Gewerbe- und Industriegebiet mit einem das Ortsbild bestimmenden großen Containerlager. Es gibt politisch keine Festlegung oder verbindliche Absichtserklärung, das Industriegebiet durch ein gemischtes Gebiet abzulösen. Im Gegenteil: Die von der BSU vorgelegte Verkehrsplanung einer neuen WRS mit der Ausfahrt Rotenhäuser Straße ist ausdrücklich auf ein Gewerbegebiet ausgerichtet. Nach den bisherigen Erfahrungen in Wilhelmsburg mit Planungen zur Wohnbebauung oder Freizeitnutzung in den Bereichen des Spreehafens, entlang des Reiherstiegs oder in Obergeorgswerder ist kaum mit politischen Entscheidungen zu rechnen, dass Industrie- und Gewerbegebiete in Wohngebiete umgewandelt werden.

Daher müssen neue, tragfähige Konzepte für eine Stadt- und Verkehrsplanung entwickelt werden; darin müssen Alternativen für die Lage einer Straße vorgestellt werden.

4. Es gibt keinen Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Autobahn durch den Hafen und die Elbinseln (so genannte Hafenuerspanne). Ihr Schaden überwiegt einen möglichen Nutzen.

In Bezug auf den verkehrlichen Bedarf für eine neue Ost-West-Autobahn haben die Untersuchungen von SSP Consult und DEGES folgende Ergebnisse gebracht:

Eine Ost-West-Autobahn entlastet die Hamburger Innenstadt nicht .

Nachdem sich die Verkehrspolitik in Hamburg bis Anfang der 1970er Jahre vorwiegend am vermeintlich unaufhaltsam wachsenden Autoverkehr orientierte und ihm riesige Flächen geopfert, Fußgänger dagegen z.B. am Rathaus in unterirdische U-Bahn Passagen verwiesen wurden, gab es in den 1970er Jahren eine „halbierte“ Wende von einer Kfz-Bedarfsdeckungspolitik zu ersten Ansätzen einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung. Die Grundlage war der Widerstand der Bürgerinnen und Bürger gegen Autobahntrassen mitten durch die Stadt.

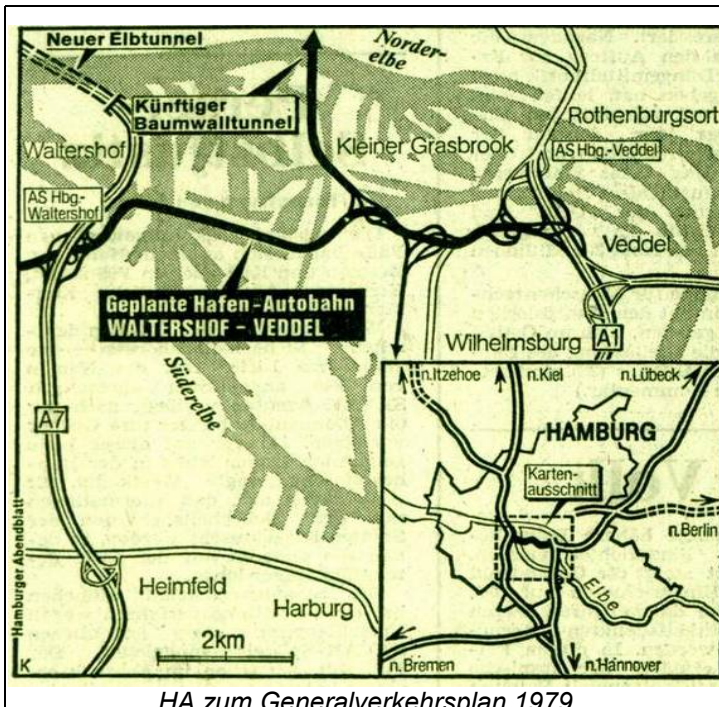
Halbiert: die Pläne für Stadtautobahnen mitten durch Ottensen, Eppendorf, St.Georg wurden aufgegeben, neue S- und U-Bahnen gebaut, aber zugleich wurde die Straßenbahn noch abgeschafft, als sie in vielen Städten wieder eingeführt wurde.

Halbiert aber auch räumlich: Belastende Verkehrsprojekte wurden in den Hamburger Süden verlagert, in Harburg wurde gegen den Widerstand von Bürgergruppen die einzige Hamburger Stadtautobahn (A253) gebaut.

„Harburger Bürger wehren sich gegen eine geplante autobahn-ähnliche Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraßen 4 und 75. Ein Harburger hat jetzt Klage vor dem Verwaltungsgericht Hamburg eingereicht. Er wird von einer „Bürgerinitiative gegen eine Stadtautobahn in Harburg“ unterstützt, die sich bereits an Bürgermeister Hans-Ulrich Klose und die Senatoren Volker Lange und Wolfgang Curilla gewandt hat. Nach ihrer Auffassung, so heißt es in den Briefen, wird der Ausdruck „Ortsumgehung“ von den Bürgern im Ortsteil Wunstorf und den Besuchern des Harburger Stadtparks als Zynismus empfunden, da die Hochstraße direkt an Häusern der Winsener Straße und Hohe Straße entlanglaufen soll und die Ortsteile Harburg und Wilstorf trennen würde.“ (Hamburger Abendblatt, 12.8.1978)

Rund 200 junge Harburger nahmen gestern abend an einem Fackelzug durch Harburg und Wilstorf teil, um gegen den Baubeginn einer autobahn-ähnlichen Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraßen 4 und 75 zu protestieren. Die Straße - sie wird nach Auffassung der Bürgerinitiative die gewachsenen Wohngebiete zerschneiden – soll 1985 fertiggestellt werden.(11.10.1978 Hamburger Abendblatt)

Egbert A.Hoffmann fasst den 1979 verabschiedeten Generalverkehrsplan im Hamburger Abendblatt vom 24.7.1979 so zusammen: *„Der GVP präsentiert sich stark „abgemagert“. **Von Stadtautobahnen ist kaum noch die Rede. Sie stehen nur noch dort zur Diskussion, wo sie nicht kollektiven Bürgerzorn auslösen. Beispielsweise im Hafen.**“ (HA.,24.7.1979)*



Die so entstandene „Hafen-Autobahn“ sollte von der A1 über Georgswerder nach Waltershof zur A7 führen, durch den Hafen, aber ohne Anbindung an ihn. Ihre Verbindung zur Stadt sollte durch einen Tunnel vom Baumwall zum Spreehafen erfolgen. Realisiert wurde dieser Tunnel nie, ein Tunnel wäre nicht als Bundesautobahn gebaut worden und die Devise war damals wie heute: wir bauen für unsere Verkehrsprobleme – aber nur, wenn der Bund zahlt. Die Folge war, dass auf Hamburgs Druck der Elbtunnel verbreitert wurde und in Othmarschen die Trennung herbei führte, die nun mit

einem 300 Mio.- Projekt überdeckelt werden soll. Hier gilt Gedaschkos Urteil über die Folgen einer verfehlten Hamburger Politik, die Autobahnen mitten durch Hamburg führt:

Axel Gedaschko:

„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. Deshalb ist auch der Ruf nach einer fünften Elbtunnelröhre falsch. Der würden den Effekt noch verstärken. Die Lösung heisst: Wir müssen den Fernverkehr aus der Stadt herausbekommen. Dafür brauchen wir Hamburg-entfernt-liegende Elbquerungen“ (Die Welt, 8.7.2007)

Nach dem Wegfall des Baumwalltunnels blieb es aber bei der Linie der später „Hafenquer-spange“ genannten Autobahn und den Versprechungen, diese könne die Verkehrsprobleme nördlich der Elbe lösen – in der Ost-West-Straße, der Palmaille, in Ottensen, der Kieler Straße und vor allem: in der Stresemannstraße. Dort konnte für die Autobahnwerbung dann auch der Tod eines Kindes genutzt werden:

Fragen nach dem Tod von Nicola: Wie konnte das passieren? Was muß g

Angst vor der Stresemannstraße

Die Stresemannstraße ist die unfallträchtigste in der Stadt. 1989 zählten die Statistiker 660 Zusammenstöße, das sind fast zwei Unfälle pro Tag. Nachdem am Dienstag die neunjährige Nicola von einem Lastwagen überfahren wurde und gestorben ist, will die Polizei die Stresemannstraße verstärkt kontrollieren, außerdem soll ein „Runder Tisch“ klären, welche weitergehenden Maßnahmen möglich sind. Doch eine Reduzierung auf Tempo 30 wird es nicht geben, wenn sich die Innenbehörde durchsetzt: „Das wäre nicht sinnvoll“, erklärte Sprecher Peter Eckard Kelch.

Zuständig für Temporeduzierungen ist noch die Innenbehörde. Sie hat seit 1983 in 650 Hamburger Wohngebieten die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt. „Doch Hauptverkehrsstraßen stehen dafür nicht zur Verfügung“, erklärte Kelch gestern. Allerdings sei in einem Gespräch mit dem Polizeipräsidenten abgesprochen worden, den Verkehr intensiver zu kontrollieren. Doch wie diese Kontrolle aussehen soll, konnte Kelch nicht sagen.

Künftig soll sich Senatorin Traute Müller um Verkehrspolitik kümmern. Ihre Behörde ist aber erst im Aufbau. Sie hat jetzt

nensensors Alfons Pawelczyk, der 1982, wenige Tage nachdem in der Holländischen Reihe ein Junge überfahren worden war, ein Tempo-Limit eingeführt hatte.

Nach Überzeugung der CDU ist eine Entlastung der Stresemannstraße nur zu erreichen, wenn die Verkehrsströme umgeleitet werden. „Dazu brauchen wir die Hafenuferquersperre vom Autobahnquersperre nach Waltersdorf und den großen Ring um die Stadt“, sagte der Bürgerrechtsabgeordnete Peter Tucholski. Er setzt sich auch für eine häufigere Geschwindigkeitsüberwachung ein.



Hamburger Abendblatt, 29.8.1991: „Dazu brauchen wir die Hafenuferquersperre“

Eine „Entlastung der Hamburger Innenstadt“ ist laut aktuellen DEGES Studie bei den Südvarianten „nicht gegeben“, auch bei einer Nordlage gäbe es lediglich „geringe Wirkungen“ (DEGES 2009, S.96). Damit ist die seit drei Jahrzehnten genannte Begründung, die Hamburger Innenstadt (z.B. Willy-Brandt-Straße, Stresemannstraße, Palmaille usw.) würde durch eine Autobahn südlich der Elbe erheblich entlastet, aufgegeben worden. .

Das bedeutet zugleich: Bei einem Bau einer neuen Autobahn mit ungeheurem finanziellen Aufwand würden die real ja vorhandenen Probleme des Verkehrs in den Innenstadtstraßen bestehen bleiben.

Die für 2025 angenommenen Verkehrsverhältnisse erfordern nicht den Bau einer neuen Autobahn (HQS).

In den Untersuchungen von SSP Consult und der DEGES wird ein erheblich gestiegenes Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 zugrunde gelegt. Die Daten beruhen auf Prognosen von 2007, die nach dem Einbruch des Hafenumschlags nicht mehr haltbar sind. Damals war für 2015 ein Containerumschlag von 18 Mio. TEU angenommen. Dieses wird nicht eintreten:

„In diesem Jahr dürften es nach nicht-offiziellen Schätzungen der Hafenwirtschaft insgesamt nur noch 7,7 Millionen TEU werden. Die Talsohle scheint erreicht. Aber zweistellige Zuwachsraten gehören der Vergangenheit an“, sagte Peters. Von ehrgeizigen Ausbauprojekten im Hafen haben sich Stadt und Unternehmen längst

verabschiedet. Ende 2006 ging die Branche davon aus, dass sich der für Hamburg besonders wichtige Containerverkehr von der damaligen Menge bis zum Jahr 2015 auf rund 18 Millionen TEU noch einmal glatt verdoppeln würde.

HHLA-Chef Peters rechnet nun damit, dass der Hafen erst 2014 wieder rund zehn Millionen TEU erreichen wird.

(Hamburger Abendblatt, 29.10.2009)

Aber selbst, wenn man die überhöhten Prognosezahlen zugrunde legt, ergeben sich nach den für 2025 vermuteten Verkehrsverhältnissen (siehe die der DEGES/ SSP-Studie beigefügten Verkehrsstärkeplots) keine Belastungen der bestehenden Straßen, die nicht ohne eine neue Autobahn zu bewältigen wären.

Beispielsweise wird bei der Köhlbrandbrücke lediglich als Problem definiert, dass „die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte in Waltershof und Neuhof die Verkehrsmenge nach oben hin begrenzen“. (SSP 2009: S.20). Eine Belastung der Köhlbrandbrücke von knapp 40.000 Kfz bei angenommenen 50% Schwerlastverkehr ist hoch, aber nach Auflösung des Zolls, der Einrichtung des „Verkehrs- Informations- und Steuerungssystems Hafen Hamburg“ und baulichen Maßnahmen an den Knoten Waltershof und Neuhof bewältigbar.

Eine Ost-West-Autobahn ist für den Hafenverkehr nicht notwendig, sondern es gibt Alternativen mit einer stadtverträglichen Optimierung der vorhandenen Straßen.

Für den Hafenverkehr ist bei der präferierten Trasse nach wie vor sowohl zum Anschluss an das Autobahnnetz in Waltershof wie auch für den Verkehr zur Hamburger Innenstadt die Hafenhaupttrasse als zentrale Verbindung vorgesehen. Dort wird zwar eine höhere Belastung als bisher vermutet, aber keine, die nicht durch die Köhlbrandbrücke zu bewältigen wäre.

Die vorgeschlagene Trasse hätte für den Hafenverkehr eine minimale Bedeutung und für die von der HPA als notwendig angesehene südliche Hafenerschließung sieht die HPA, wie sich aus dem Vortrag Hurtiennes am 12.9.2009 ergibt, auch andere Möglichkeiten als eine Autobahn. Gleichzeitig bedeutet der Bau einer Autobahn:

Es wird viel Geld ausgegeben, ohne dass damit eines der zentralen Zukunftsthemen, nämlich die langfristige Sicherung der Anbindung des östlichen Hafens an die A 7 über die Köhlbrandquerung, in Angriff genommen würde.

Eine Ost-West-Autobahn schließt keine Autobahnnetzlücke. Eine Umfahrung über Maschen bzw. Kaltenkirchen (A20) ist stadtverträglicher und zugleich zumutbar.

Es ist schwierig nachzuvollziehen, was die Projektstudie unter einem „Netzlückenschluss zwischen den Bundesfernstraßen A 7/A 26 im Westen und der A 1 im Osten“ (DEGES 2009: S.4) versteht. Es gibt keine „Lücke“ wie z.B. derzeit bei der A23, wo zwei Teilstücke bei Izehoe erst noch verbunden werden müssen. Es gibt lediglich die Situation, dass Hamburg umfahren werden muss. Für eine Umfahrung gibt es meistens drei Gründe: (a) ökologische, (b) geographi-

sche (z.B. Gebirge, Flüsse) sowie (c) Gründe der Stadtentwicklung.

In Hamburg treffen alle drei Gründe zu. Die Elbe hindert eine direkte südliche Durchfahrung und verteuert sie sowohl im Bau als auch in der Unterhaltung. Hamburg und Harburg werden deshalb südlich umfahren über Maschen. Künftig wird es auch eine etwas weiträumigere Umfahrung über die A20 im Norden geben.

Von der A7, insbesondere der Anschlussstelle Waltershof sind für den Fernverkehr alle Verkehrsrichtungen erreichbar: Nach Norden die A7, nach Süden und Westen die A1 über Maschen, nach Osten die A1 über Maschen sowie über die künftige A20 Kaltenkirchen-Lübeck.

Würde die A26 mitten durch Hamburg bis zur A1 verlängert, wäre dieses allenfalls ein Grund, auf die Elbquerung bei Drochtersen (A20) zu verzichten. Dafür gilt die Warnung des Senators Gedaschko, nicht alle Autobahnen direkt durch Hamburg zu bauen.

Zudem ist die Auffassung der IBA Hamburg zutreffend:

„Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen.“ (IBA Hamburg laut DEGES-Synopse zum Scoping Termin, 2009)

Wenn sich die Politik (gegen solche anerkannten Grundsätze der Stadtentwicklung) für eine umwegfreie Verbindung zwischen der A7 und der A24/A1 entscheiden sollte, müsste dies nördlich der Norderelbe geschehen.

Eine Ost -West-Autobahn belastet ganz Hamburg und vor allem Bostelbek, Moorburg und die Elbinseln mit erheblichem zusätzlichem Verkehr und damit auch mit zusätzlichem Lärm, CO2 und Feinstaub.

Eine neue Autobahn (Südtrasse) **erhöht** nach den Verkehrsuntersuchungen von SSP Consult den für 2025 vermuteten Verkehr im Hamburger Stadtbereich um 213.000 km/Werktag.

(DEGES 2009, S.92). Damit erhöht sich zugleich der CO2-Ausstoß, wie bereits die Stellungnahme der Hamburger Baubehörde im Linienbestimmungsverfahren 1999 deutlich gemacht hat.

Innerhalb Wilhelmsburgs wird beispielsweise für die Kornweide östlich der B4/75 eine Zusatzbelastung auf der Kornweide selbst, zuzüglich der 30.000 zusätzlichen Kfz auf der geplanten Autobahn, die unter bzw. neben der Kornweide verlaufen soll, prognostiziert.

Eine relevante Entlastung durch eine Autobahn sollen einige Harburger Straßen erfahren, insbesondere die Stader Straße. Dies begründet verkehrspolitischen Handlungsbedarf mit verkehrs-entlastenden Maßnahmen wie zum Beispiel weiterer Verbesserung des ÖPNV, aber keineswegs den Bau einer Autobahn. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf dieser Straße auf 50 km/h, wie sie jetzt durchgeführt worden ist, kann z.B.durchaus dazu beitragen, Pendlerverkehr von der Straße auf die parallele S-Bahn zu verlagern.

Insgesamt zeigt die Studie von SSP Consult, dass eine neue Ost-West-Autobahn praktisch zu keiner Reduzierung der „überlasteten Strecken im Planungsgebiet“ führt. Ohne Autobahn sollen diese 2025 15% betragen (SSP 2009, S.23,), bei dem Bau einer Ost-West-Autobahn etwas un-

ter 14% (SSP 2009, S.32) .

Eine neue Autobahn ist wirtschaftlich nicht vertretbar, bringt geringen Nutzen für die Benutzer und großen Schaden für die Umwelt und die BewohnerInnen.

Die HQS war im Bundesverkehrswegeplan 2003 mit 475 Mio. Euro veranschlagt worden und wäre damit in Bezug auf ihre Länge eine der teuersten Autobahnen Deutschlands. Weil die Autobahn mit diesen hohen Kosten ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis hatte, wurde sie nicht in den vorrangigen Bedarf aufgenommen und nicht vom Bund bezahlt. Eine Finanzierung über eine Maut, wie sie vom CDU-Senat nach dem Vorbild des Herrentunnels in Lübeck angestrebt war, wird nicht weiter verfolgt, weil die Maut so hoch wäre, dass kaum jemand die Ost-West-Autobahn nutzen würde.

In der jetzigen Planung sind mehr als 700 Mio. Euro für die Autobahn veranschlagt. Der Nutzen aber hat sich nicht erhöht, im Gegenteil: Es ist klar geworden, dass eine Entlastung der Hamburger Innenstadt nicht erfolgen würde und dass der Hafenverkehr die Autobahn nicht benötigt. Damit gibt es bei vernünftiger Betrachtung kaum Chancen für eine Aufnahme des Projektes in die Finanzierung des Bundes.

Bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung müssten zudem möglichen privaten Kosteneinsparungen der Nutzer der Straße die privaten und öffentlichen Kosten gegenüber gestellt werden: Folgekosten für die Norderelbquerungen, Gesundheitsschäden der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner, erforderliche Ausgleichsmaßnahmen für den Flächenverbrauch, entgangene Einnahmen des ÖPNV, Steuerverluste durch Zersiedelung.

Ohne den Nachweis der unabweisbaren Notwendigkeit darf es keine Weiterführung der Planungen für eine Autobahnquerspange geben.

Im Ergebnis sollte man sich weitgehend der Stellungnahme der IBA Hamburg im Scoping-Verfahren anschließen:

„Fehlender Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit

Es ist bis heute nicht deutlich gemacht worden, in welchem Maße die HQS ‚hausgemachtem‘ Verkehr von Wilhelmsburg, dem Hafenverkehr und schließlich überregionalem Autobahnverkehr dient, der mit Wilhelmsburg nichts zu tun hat. Der ‚hausgemachte‘ Verkehr in West-Ost-Richtung dürfte sehr gering sein, und der Hafenverkehr wird kaum eine Größenordnung erreichen, die nicht nach Abbau der Zollschranken auf den ‚ertüchtigten‘ Hafenhaupttrouten im Norden (Köhlbrandbrücke – Veddeler Damm mit besserem Anschluss an die A 255) und im Süden (Kattwykdamm – Hohe-Schaar-Straße – Kornweide) abgewickelt werden könnte.

Das aber bedeutet, dass die Notwendigkeit einer West-Ost-Autobahn durch Wilhelmsburg aus überregionalem Autobahnverkehr abgeleitet wird. Es geht um den Lückenschluss zwischen A 26/A 7 im Westen und A 1 im Osten. Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Wilhelmsburg und auf einer bei aller Vorbelas-

...
tung empfindlichen Insel....

Mit Blick auf das Autobahnnetz südlich von Hamburg und den dort vorhandenen Verknüpfungen der Autobahnen stellt sich ohnehin die Frage, ob die durch den Lückenschluss erreichbaren Reisezeitverkürzungen die mit der HQS als Autobahn verbundenen Eingriffe und Aufwände rechtfertigen.“

(Position der IBA-Hamburg laut DEGES, 2009: Synopse zum Scoping-Termin)

BürgerInnenvertreter sehen allerdings eine Zunahme der verkehrlichen Belastungen über den Veddeler Damm und die bisherige Zollgrenze auf der Veddel (gerade auch im Zusammenhang mit der Aufhebung der Zollschränken auf der Veddel) kritisch – hier müssen Lösungen gefunden werden, die die Veddel nicht zusätzlich belasten sondern erheblich vom Lärm, den Emissionen und dem an den Wohngebieten vorbei fahrenden Verkehr entlasten. Die Antworten des Senats auf entsprechende Anfragen sind höchst unzureichend

Anfrage an den Senat und Antwort vom 27.10.2009:

Betr.: Verkehrskonzept bei weiterer Öffnung des Freihafens

Der Hamburger Senat plant, den Hamburger Freihafen drastisch zu verkleinern. Dies hat für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadtteile Veddel und Wilhelmsburg steigende verkehrliche Belastungen zur Folge. Gegenwärtig bahnt sich der mit dem Freihafen verbundene Lkw-Verkehr vor allem über den Veddel Zoll und die Ernst-August-Schleuse seinen Weg, durch die Wohngebiete auf der Veddel und im Wilhelmsburger Norden. Nach dem Wegfall der dortigen Zollgrenzen könnte sowohl der Güter- als auch der Pkw-Verkehr nicht nur, wie bisher, zeitlich begrenzt, sondern auch nachts und an den Wochenenden ungehindert in und durch die Wohngebiete fließen.

Daher stellt sich, insbesondere angesichts des prognostizierten steigenden Güterverkehrs auf der Straße, die Frage nach einem schonenden Verkehrskonzept für die betroffenen Wohngebiete.

...

1) In welcher Weise trägt

a) die HPA und

b) die BSU die Verantwortung für die Verkehrsgestaltung in diesen Bereichen?

In diesen Bereichen ist die Grenze der wege- und wasserrechtlichen Zuständigkeiten deckungsgleich mit der Grenze des Hafengebiets gemäß Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG). Die HPA ist innerhalb der Grenzen nach Wasserrecht, das heißt im Hafengebiet, auch wegerechtlich zuständig. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt nimmt die Verantwortung für die gesamtverkehrsplanerische Entwicklung der Stadt wahr.

Im Zuge der zurzeit laufenden Verkehrsplanung im Hamburger Süden werden groß- und kleinräumige Verkehrskonzepte mit Initiativen, Bürgerinnen und Bürgern sowie der örtlichen Politik in diesem Raum diskutiert und entwickelt.

2) Sind hinsichtlich der Freihafenverkleinerung schon verkehrsplanerische Datenerhebungen beziehungsweise Berechnungen vorhanden?

a) Wenn ja: Wie sind die Ergebnisse?

Für die Verkehrsführung innerhalb der geplanten verkleinerten Freizone und die Anbindung an den Straßenbestand wurde seitens der HPA ein Grobkonzept erstellt. Daraus resultiert eine Optimierung des Straßenbestandes und der Verkehrslenkung im Bereich Veddeler Damm/Am Windhuk Kai.

b) Wenn nein: Warum nicht und wann stehen sie zu erwarten?

Für die Bereiche außerhalb der geplanten verkleinerten Freizone liegen bisher noch keine Planungen zur Anpassung des Straßenbestandes vor, da die zuständige Behörde derzeit keine Erkenntnisse darüber hat, dass die Veränderung der Freizonengrenze zu nachhaltig anwachsenden Verkehrsbelastungen in Wilhelmsburg und auf der Veddel führen wird.

...

6) Welche Verkehrslenkung ist in dem Bereich des bisherigen Veddeler Zolls und der Zweibrückenstraße vorgesehen?

Derzeit sind keine verkehrslenkenden Maßnahmen für diesen Bereich vorgesehen. ...

(Drucksache 19/4383 19. Wahlperiode 27.10.09 Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Joachim Bischoff und Christiane Schneider (Fraktion DIE LINKE) vom 20.10.09 und Antwort des Senats)

Bevor Entscheidungen getroffen werden über die weitere Prüfung der einen oder anderen Variante einer Autobahn, ist eine Sekundäruntersuchung zu den potenziellen Vor- und Nachteilen einer neuen Ost-West-Autobahn durch Hamburg unter Nutzung der ermittelten Daten und Berücksichtigung der Hamburger Konzepte für die European Green Capital sowie der Bürgerdenkschriften und der Gutachten des Bundesumweltamtes zu einer nachhaltigen Verkehrsplanung einzuholen.

5. Hamburg ist als „European Green Capital - Europäische Umwelthauptstadt 2011“ ausgerufen – die Verkehrsplanung wird diesem Anspruch bisher nicht gerecht.

Hamburg ist 2011 Umwelthauptstadt Europas. Um diesen Titel zu erlangen, hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Bewerbungsdaten zusammen gestellt und die Leistungen Hamburgs in einer Präsentation durch den Staatsrat der BSU Christian Maass vorgestellt² Für den Verkehrsbereich weist Hamburg voller Stolz darauf, dass

- die Verkehrsemissionen nicht gestiegen seien und seit 2004 sogar fielen,
- es zudem aufgrund des hervorragenden Öffentlichen Transportsystems keine Steigerung der Autokilometer gegeben habe.

Geplant seien eine

- **Reduktion des generellen Transportbedarfs,**
- **Reduktion von individuellem motorisierten Transport,**
- **Verbesserung der Situation der Fußgänger als Straßenbenutzer,**
- **die Erhöhung der Attraktivität des Fahrradverkehrssystems,**
- **die Erweiterung des ÖPNV,**
- **Maßnahmen im Bereich des individuellen und gewerblichen Transports,**
- **Lärmschutzprogramme sowie**
- **Aktionen wie die Teilnahme an der EU-Mobilitätswoche, bei der sich Hamburg als „mostly car-free city“ präsentieren will und andere Transportweisen wie z.B. Wasserwege vorstellen will.**

Mit den Aussagen zum Verkehr allerdings hätte Hamburg den Titel nicht erhalten, sondern liegt auf dem 6. Platz der Bewerber, u.a. hinter Münster und Freiburg; beim Thema Lärm hätte es nicht einmal zum Trostpreis gereicht, Hamburg teilt sich beim Lärm den Platz 13 mit drei anderen Bewerbern.

Annex I Overview of evaluation of 35 applications for the European Green Capital Award of 2010 & 2011

| Rank | City | Year(s) | Climate | Transport | Green areas | Air | Noise | Waste | Water | Waste water | Env. manage m. | Land use | Additional measures, average | Dissemination | Total score |
|------|-----------------|-----------|---------|-----------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------------|----------------|----------|------------------------------|---------------|-------------|
| 1 | Hamburg | 2010+2011 | 11.00 | 10.00 | 12.00 | 13.00 | 9.50 | 11.00 | 10.00 | 13.50 | 12.50 | 11.50 | 6.43 | 30.00 | 150.43 |
| 2 | Münster | 2010+2011 | 12.00 | 12.00 | 12.00 | 13.00 | 13.00 | 10.00 | 7.00 | 7.00 | 14.50 | 10.75 | 5.86 | 30.00 | 147.11 |
| 3 | Amsterdam | 2010 | 12.00 | 12.00 | 12.00 | 15.00 | 10.50 | 13.00 | 11.00 | 8.00 | 13.00 | 10.25 | 5.29 | 23.00 | 145.04 |
| 4 | Stockholm | 2010+2011 | 12.00 | 12.00 | 12.00 | 12.50 | 13.50 | 15.00 | 8.75 | 8.25 | 12.25 | 11.50 | 6.86 | 19.00 | 143.61 |
| 5 | Bristol | 2010+2011 | 9.00 | 8.00 | 12.00 | 14.00 | 9.50 | 13.00 | 9.00 | 7.50 | 13.00 | 12.00 | 6.43 | 30.00 | 143.43 |
| 6 | Freiburg | 2010 | 12.00 | 12.00 | 12.00 | 11.00 | 9.00 | 11.00 | 9.75 | 10.25 | 14.00 | 10.00 | 6.86 | 24.00 | 141.86 |
| 7 | Copenhagen | 2010+2011 | 14.00 | 10.00 | 11.00 | 13.00 | 10.50 | 9.00 | 14.00 | 14.00 | 15.00 | 10.00 | 5.71 | 15.00 | 141.21 |
| 8 | Oslo | 2010+2011 | 12.00 | 9.00 | 12.00 | 13.00 | 11.50 | 12.00 | 9.75 | 9.75 | 11.75 | 10.75 | 4.71 | 25.00 | 141.21 |
| 9 | Malmö | 2010+2011 | 11.00 | 11.00 | 12.00 | 11.50 | 10.50 | 6.00 | 11.00 | 11.00 | 15.00 | 9.75 | 6.14 | 23.00 | 137.89 |
| 10 | Vitoria-Gasteiz | 2010+2011 | 2.00 | 9.00 | 12.00 | 14.00 | 9.50 | 14.00 | 12.25 | 7.00 | 11.50 | 11.00 | 5.86 | 25.00 | 133.11 |
| 11 | Munich | 2010+2011 | 9.00 | 9.00 | 10.00 | 11.00 | 10.00 | 12.00 | 8.00 | 8.50 | 15.00 | 10.50 | 5.00 | 21.00 | 129.00 |

² (<http://www.hamburg.de/contentblob/1204242/data/green-capital-hh-bewerbungsdaten.pdf>, <http://www.hamburg.de/contentblob/1204240/data/green-capital-hh-presentation.pdf>). (englisch, auf deutsch nicht erhältlich)

Dennoch ist die Bewerbung als Bekenntnis der BSU zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu werten.

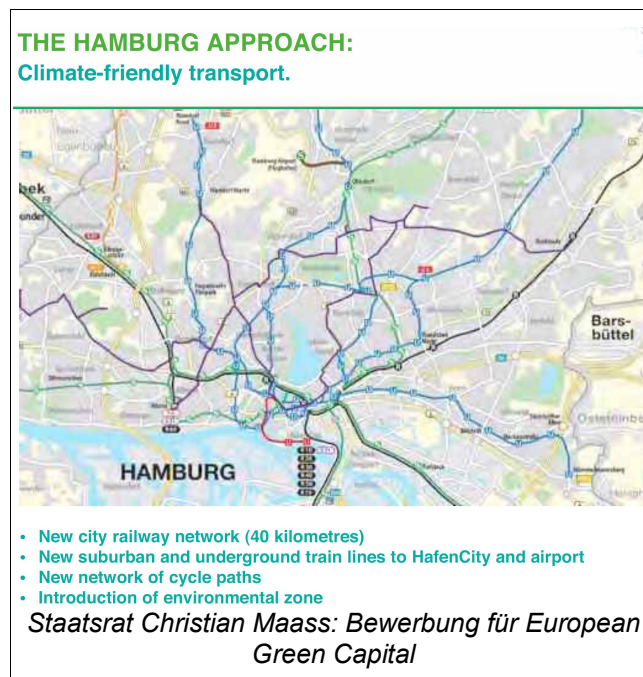
Ob freilich die in der BSU für den Verkehr Verantwortlichen mit diesen von der Umweltabteilung formulierten Zielsetzungen glücklich sind, ist nicht so sicher: Ein Verkehrsplaner will bei seiner Pensionierung gelobt werden für die großen Beton gewordenen Projekte, die er geschaffen hat und nicht für die, die durch sein Zutun gescheitert sind. Ebenso kann ja eine Hamburger Politikerin bei der nächsten Wahl nicht darauf verweisen, dass sie unnötige Ausgaben des Bundes in Hamburg verhindert hat, sondern sie will zeigen, dass sie 700 Mio Euro „aus Berlin nach Hamburg“ geholt und damit „Arbeitsplätze geschaffen“ habe.

Und: mit zeitgemäßer nachhaltiger Verkehrspolitik gewinnt man vielleicht Titel wie den der Umwelthauptstadt, mit einer Fernstraßenbaupolitik aber Geld aus Berlin.

Die Hamburger Verkehrspolitik teilt bisher die Stadt in Hamburg nördlich der Norderelbe mit Ansätzen zur nachhaltigen Verkehrspolitik und südlich der Norderelbe mit Autobahnausbauplänen aus den 1930er und 1970er Jahren.

Die Hamburger Verkehrspolitik schwankt bisher zwischen „autogerechter“ und für die Stadt und die Bewohner „nachhaltiger“ Planung.

Auch 2009 erleben wir eine „Halbierung“ der Verkehrspolitik nach nördlich versus südlich der Norderelbe, wie die Landkarte verdeutlicht, die der Staatsrat Maass bei der Bewerbung für die European Green Capital einsetzte. **Klima-freundlicher Transport – das gilt wohl nur bis zur Norderelbe:**



In der Bewerbung zur European Green Capital werden konkrete Maßnahmen der Ver-

kehrspolitik allein für Hamburg nördlich der Elbe dargestellt, insbesondere die Überdeckung der Autobahn 7 als Kombination eines grünen Gebiets und des Lärmschutzes, neue Fahrradverleihstationen, die Stadtbahn und neuen U-Bahnen.

Im Planungsverfahren für den Süden dagegen wurden die Zielsetzungen der European Green Capital 2011 von der BSU nicht einmal erwähnt. Der Beteiligungsprozess hätte sich die Aufgabe setzen können, die Verkehrsziele der Bewerbung für die Green Capital für die Elbinseln und den Hamburger Süden zu konkretisieren. Stattdessen sollen hier zwei Fernstraßenausbauprojekte durchgesetzt werden.

Die HQS-Projektstudie zeigt aber:

Das nördliche Hamburg kann seine Verkehrsprobleme nicht durch neue Autobahnen im Süden lösen – im Gegenteil: Autobahnen im Süden schaffen neuen Druck auf die Elbbrücken und die Innenstadt.

Die Projektstudie zur „Hafenquerspange“ und die dazu gehörenden verkehrlichen Untersuchungen haben eindeutig ergeben: Durch eine neuen Autobahn im Süden gibt es keine Entlastung in Hamburgs Innenstadt, wie sie seit Jahrzehnten versprochen war. Im Gegenteil: Eine neue Autobahn holt noch mehr klima- und menschengeschädlichen Kfz-Verkehr nach Hamburg. Jetzt ist der richtige Moment für neue Entwicklungen. In Wilhelmsburg, auf der Veddel und in Harburg haben die Menschen schon aufgrund ihres Einkommens erheblich weniger PKW pro 1000 Bewohner als im Hamburger Durchschnitt – und auch dieser liegt unter dem anderer relevanter Städte. Sie sind es gewohnt und auch gezwungen, oft überfüllte S-Bahnen zu nutzen, die S 3 in der Verlängerung nach Stade ist ein Erfolg. Die Menschen wollen nicht mehr unbedingt mit dem Auto nach Hamburg. Zudem entwickelt sich die Logistik weg von dem Motto „mehr, schneller, immer mehr Mengen“ hin zu qualitativem Wachstum und sparsamer Nutzung der Ressourcen, schon aus Eigeninteresse.

Jetzt gilt es auch hier, vom Autobahndogma wegzukommen. Hamburg kann seine Verkehrsprobleme weder im Norden noch im Süden dadurch lösen, dass es im Süden die Straßenausbaupolitik und Autobahnpolitik weiter führt, die in Hamburg seit 1979 passé ist. Anstatt südlich der Elbe die Fernstraßenausbauprojekte weiter zu verfolgen, kann Hamburg gerade dieses Gebiet als Modellregion für eine Wende zu nachhaltiger Verkehrsplanung entwickeln.

6. Wir brauchen ein integriertes Gesamtmobilitätskonzept auf der Grundlage einer nachhaltigen Verkehrspolitik für die Elbinseln einschließlich des Hafens sowie den Hamburger Süden.

Für den Raum südlich der Norderelbe wird ein integriertes Gesamtmobilitätskonzept entwickelt. Das Konzept wird nach Vorliegen der Verkehrsdaten (ARGUS und HPA) innerhalb von

drei Jahren ausgearbeitet. Dafür wird mit Bürgerbeteiligung eine Lenkungsgruppe von BSU (oberhalb der Abteilungen Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr liegende Ebene), Senatskanzlei, und HPA eingerichtet.

Die betroffenen Akteure, insbesondere die Bürger in den betroffenen Stadtteilen, werden durch umfassende Bürgerbeteiligung an der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beteiligt. Dabei muss sicher gestellt sein:

- Das Konzept wird von einem unabhängigen und von den Bürgern mit ausgewähltem Verkehrsplanungsinstitut begleitet.
- Die Straßen werden unabhängig von ihrer Zuordnung zu HPA, Stadt und Bund und ihrer Widmung als Stadtstraße, Bundesstraße oder Bundesautobahn einbezogen.
- Für das Konzept werden die unterschiedliche Prognosen, wie z.B. zum künftigen Hafenverkehr, zusammengestellt. Das Konzept entwickelt unterschiedliche Szenarien für die Verkehrsentwicklung im Hamburger Süden.
- Im Konzept wird das Ziel formuliert: nachhaltige Entwicklung durch Vermeidung von vermeidbarem Verkehr, Verlagerung zu relativ umwelt-, bewohner- und stadtverträglichen Verkehrsträgern, sowie stadtverträgliche Abwicklung von Verkehr.

Eine nachhaltige Verkehrsgestaltung verbessert Lebensverhältnisse der BewohnerInnen und macht damit die Stadtteile attraktiv für neu Hinzuziehende.

Eine Analyse und die darauf folgende Planung umfasst alle Verkehre im Gebiet:

Die nun begonnenen ersten Schritte zur Verkehrsanalyse werden begrüßt. Sie sind zu erweitern auf:

- PKW, LKW, Schwerlastverkehr
- ÖPNV, MIV, nichtmotorisierten Verkehr
- Hafenverkehr, Stadtverkehr, Fernverkehr
- Schienengüterverkehr und Hafenbahn
- Personen- und Güterverkehr auf dem Wasser
- Autobahnen und Bundesfernstraßen, Hauptverkehrsstraßen der Stadt, Bezirksstraßen, HPA-Straßen.

Eine Entscheidung über von der BSU vorgeschlagene Bundesfernstraßenprojekte vor einem Verkehrskonzept darf es nicht geben.

Verkehrsplanung von Stadt und Hafen werden zu einer Einheit zusammen geführt

- um die Hafen-Hinterland-Anbindungen zu verbessern;
- um verschiedene Verkehrsarten (Fernverkehr, Hafenverkehr, Stadtverkehr) zu koordinieren.

nieren;

- um vorausschauend den Verkehr nach der Aufhebung der Zollgrenzen zu gestalten;
- weil eine Entscheidung über die langfristige Hafententwicklung (einschl. Regelungen zur schrittweisen Entlassung von Gebieten aus dem Hafen) Voraussetzung ist für langfristige Verkehrsplanung;
- bei der die Verkehrsanalysen von HPA und ARGUS werden synchronisiert.
- weil Hafenplanungen (insb. Central-Terminal Steinwerder) stadtverträgliche Verkehrsplanung einschließen müssen (insb. innovative Lösungen für den Transport zwischen den Häfen und zur für den Hafen zentralen AS Waltershof der A7);
- damit der Hafen sich nicht schleichend z.B. durch faktische Erweiterung der Hafenhöfe auf die Wohngebiete Wilhelmsburgs ausweitet.

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in Einklang gebracht¹.

- Verkehrsstrassen dürfen nicht die Innenentwicklung Hamburgs gefährden und die Zersiedelung in das Umland fördern.
- Hafenbezogene Betriebe (z.B. Containerlager) sind vorrangig im Hafengebiet zu platzieren.
- Standortentscheidungen für Wohnen und Gewerbe sind mit dem Ziel kurzer Wege zu treffen.
- Innerhalb der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt soll eine Stabsstelle eingerichtet werden, die die Stadtentwicklungsplanungen mit den Verkehrs- und Umweltaspekten verbindet.

Eine nachhaltige Verkehrsplanung berücksichtigt die langfristigen finanziellen, ökologischen und sozialen Kosten für die Bürgerinnen und die Stadt

- Nicht nur die Ausgaben der FHH, sondern auch die des Bundes sind Steuergelder, für die nachfolgenden Generationen gerade stehen müssen.
- Für die Hafen- Hinterland-Anbindung, insb. die Sicherung der Köhlbrandquerung, bedarf es der Förderung durch Bundesmittel, wie sie im Nationalen Hafenkonzept vorgeschlagen wird.
- Die Finanzierungsmodalitäten von Verkehrsprojekten darf nicht dazu führen, dass Hamburg mit einem Staubsaugereffekt belastenden Straßenverkehr in und durch die Stadt anzieht.
- Nachhaltige Verkehrsplanung bedeutet, keine neuen Trassen durch einen Stadtteil zu schlagen, deren Beseitigung oder Überdeckung den Nachkommen in 20,30 Jahren überlassen wird.

7. Zentrale Ziele

- **Erhaltung und Verbesserung der Elbinseln als Wohnorte**
- **Sicherung der Zukunft Moorburgs als Wohnort**
- **Entlastung der Wohngebiete insbesondere vom Schwerlastverkehr**
- **Effektiver Schutz vor Lärm und anderen Schadstoffen**
- **Es darf keine Bevorzugung von Wohngebieten wie Othmarschen, die man vor Lärm und Zerschneidung schützen müsse, gegenüber Wohngebieten südlich der Nordereibe geben.**
- **Die bestehenden Wohngebiete dürfen nicht durch Verkehrs-Trassen abgewertet werden.**
- **Die Verkehrsplanung darf nicht auf bereits benachteiligte Stadtteile benachteiligend wirken (Zerschneidungseffekte, Segregation, Unwirtlichkeit)**

8. Perspektiven

Wenn es eine Wiederaufnahme eines Bürgerbeteiligungsverfahrens gibt, muss diese den Grundbedingungen einer tatsächlichen Bürgerbeteiligung entsprechen:

1. Gemeinsame Festsetzung der Rahmenbedingungen durch BürgerInnen und Behörden u.a. zu: Gegenstand, Teilnehmer, Moderation, Finanzielle Ressourcen, Transparenz, Ergebnisoffenheit
2. Gemeinsame Bestimmung der Ziele des Verfahrens
3. Planung in Schritten:
 - Zielsetzung,
 - Bedarfsanalyse,
 - Analyse der bestehenden Verkehrssituation,
 - Entwicklung von Lösungsalternativen,
 - Gegenüberstellung von Kosten, Nutzen und Schäden,
 - möglichst konsensuale Entscheidungsfindung,
 - Planung und Monitoring der schrittweisen Umsetzung.

¹ vgl. Holz-Rau, / Jansen, 2007: Nachhaltige Raum und Verkehrsplanung, <http://www.bpb.de/publikationen/49UJ7F.html>