



ARENA 1B: Verkehr

WILHELMSBURG 21

WIRD DIE ELBINSEL AUTOBAHNKNOTENPUNKT ODER HAMBURGS UMWELT-HAUPT-STADTTEIL?

MICHAEL ROTHSCHUH

Die Zukunftskonferenz 2001/2002 war Teil der Protestgeschichte der Wilhelmsburger Bürgerbewegung gegen die Autobahnpläne der Senate aller politischen Couleure und zugleich quasi die Bewerbung Wilhelmsburgs um den Titel als Hamburgs Umwelt-Haupt-Stadtteil. Lange vor European Green Capital wurde hier die städtebauliche Entwicklung zu mehr lebenswertem Wohnen auf dieser innenstadtnahen Elbinsel gefordert, verbunden mit einer Verkehrswende zur Nachhaltigkeit: Vermeidung, Verlagerung sowie stadt-, umwelt- und klimaverträgliche Gestaltung von Güter- und Personenverkehr.

Die Zukunftskonferenz war kein Rat der Weisen, ihre Vorschläge kein Rezeptblock, von dem die Politik sich jeden beliebigen Mix zusammen stellen könn-

te. Es ging um Angebote für die Diskussion, bei der sich nach Wilhelmsburger Tradition viele Menschen in Bürgerversammlungen, bei Demonstrationen und Feiern einmischen: kontrovers und konstruktiv, politisch und fröhlich, voller Ärger und Begeisterung.

In diesen Wochen werden konkrete Entscheidungen zu den vielen Millionen Euro schweren Autobahnprojekten Hafenquerspange und Wilhelmsburger Reichsstraße getroffen, die das Bild Wilhelmsburgs für das ganze 21. Jahrhundert prägen werden.

Die Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburger werden es sich nicht gefallen lassen, dass Senat, IBA, igs, Handelskammer und andere von außen ihre Zukunft bestimmen. Sondern sie werden kraftvoll mitmischen. Und da wo sie mitmischen, gibt es bekanntlich gute Lösungen.

Grundlage des Textes:
Ergebnisse der AG 2 „Verkehr“
aus dem Weissbuch

HAFENQUERSPANGE – 71 JAHRE PLANUNG, 31 JAHRE PROTEST

1939

Geplant wird ein Hamburger Autobahnring. In Schulatlanten wird die geplante Autobahn durch Wilhelmsburg 1943 eingezeichnet.

1974

Die Köhlbrandbrücke verbindet den östlichen Hafen mit der A7 und dem neuen Elbtunnel. Sie ist eine Stadtstraße, wird aber als Autobahnzubringer vom Bund mit finanziert.

1979

In den 70er Jahren scheitern die Stadt-autobahnpläne nördlich der Elbe (Alsterquerspange, Stadtautobahnen durch St.Georg, Ottensen, am zugeschütteten Isebekkanal u.v.m.) am Widerstand der Hamburger Bürgerinnen und Bürger. Als Ersatz dafür soll nach dem Generalverkehrsplan eine „Hafen-Autobahn“ durch Wilhelmsburg zusammen mit einem Tunnel vom Baumwall zum Spreehafen entstehen.

1984

teilt Bürgermeister von Dohnanyi auf einer von protestierenden Wilhelmsburgern einberufenen Bürgerversammlung das Ende der Pläne für eine Hafenquerspange mit.

1992

gelangt die HQS in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans, aus dem sie 2003 aufgrund des niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses wieder zurück gestuft wird in den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“. Das Planungsrecht wird fortan mit vielen Mio. Hamburger Steuermitteln ausgeübt.

1998 bis 2005

wird die Linienbestimmung durchgeführt. Die Südtrasse wird als ökologisch, städtebaulich und verkehrlich schlechteste Trasse bewertet.

2005

plant die CDU-Regierung ein Public-Private-Partnership-Projekt nach dem Vorbild des Lübecker Herrentunnels. Eine „Machbarkeitsstudie“ zeigt: Die Maut wäre den Fahrern zu teuer, lieber würden sie andere Strecken nutzen.

2007

Auf einem „Labor Hafen-Logistik-Stadt“ der IBA Hamburg werden erstmals Alternativen zu Autobahnplänen diskutiert.

2008

Im Januar wird das Scheitern der Planungen einer Nordtrasse bekannt gegeben: Kosten über 1 Mrd. Euro, mangelnde Verträglichkeit mit dem „Sprung über die Elbe“. Die IBA schlägt eine West- Diagonale vor, die die Wilhelmsburger Reichsstraße überflüssig machen könnte. Die neue Koalition von CDU und GAL sieht im April „Lösungen für zwei Ost/ West-Straßenverbindungen“ vor. Die GAL will die Südtrasse als Autobahn. Die DEGES wird mit einer darauf gerichteten Studie beauftragt.

2009

Senatorin Hajduk stellt im März ausgewählten Pressevertretern eine von der DEGES erarbeitete Südtrasse vor. Diese Pläne führen im April zur ersten Großdemonstration mit 1000 Teilnehmern, im Herbst folgt eine weitere mit 2000 Menschen.

Es gibt Informations- und Diskussionsveranstaltungen zu den Plänen. Vom Juni bis November soll eine „Kernarbeitsgruppe“ von Behördenvertretern und Bewohnern Alternativen und Kom-

promisse ausloten. Die Senatorin nimmt nur an der Eröffnungssitzung teil, ein Ergebnis gibt es nicht.

Bei einem Scoping-Termin äußern sich IBA Hamburg und igs 2013 kritisch zur Hafenquerspange, aber veröffentlichen ihre Stellungnahme nicht.

2010

Im Februar stimmt die Hamburgische Bürgerschaft dem Antrag auf eine neue Linienbestimmung auf der Südtrasse zu: Die Autobahn soll als Verlängerung der künftigen Stader A26 durch Moorburg, Bostelbek und Wilhelmsburg zur A1 in Stillhorn führen. Seit dem 18. Oktober liegt der Linienbestimmungsantrag im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auszugswise zur Einsicht aus.

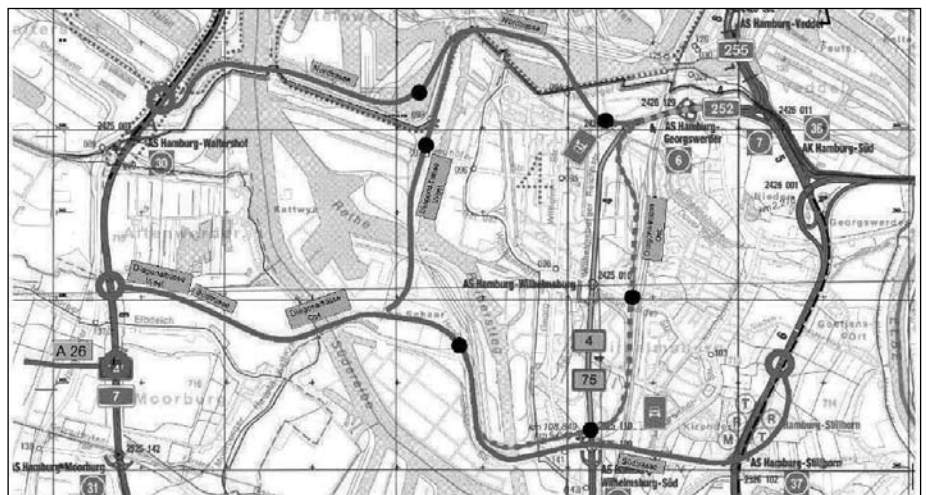
2011

will die Behörde mit einem Planfeststellungsverfahren beginnen, das Hamburg zahlt.

2015

gilt ein neuer Bundesverkehrswegeplan. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird wohl weiter sinken: Es steht fest, dass eine Hafenquerspange für die Hamburger Innenstadt überhaupt keine Entlastung brächte. Der Masterplan Straße der HPA macht zudem deutlich, dass sie auch für den Hafenverkehr überflüssig ist. Geht es vernünftig zu, so wird die Autobahn auch in den nächsten 70 Jahren nicht gebaut.

Ab 1998 wird die Linienbestimmung durchgeführt. Die Alternativen sind, wie auch 12 Jahre später, „Nordtrassen“, „Südtrassen“ sowie eine Diagonale Ost mit einer verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße und eine Diagonale West.



WILHELMSBURGER REICHSTRASSE NACH DEM SCHEITERN DER BEHÖRDENPLÄNE

Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist ein Ärgernis, weil sie als Schnellstraße vor allem mit lautem Durchfahrtverkehr den Stadtteil durchschneidet, parallel zu der 2km weiter östlich gelegenen Autobahn A1. Seit 2000 gab es eine Diskussion zu einem möglichen Verzicht auf die Straße und ihrem Rückbau. Die Verlegung an die Bahn mit einem gemeinsamen Lärmschutz erschien vielen als das geringere Übel gegenüber der gegenwärtigen Situation und wurde als Vorschlag in das Weissbuch der Zukunftskonferenz aufgenommen.

Eine neue Chance zeigte Anfang 2008 der Plan des IBA-Chefs Hellweg, mit Hilfe einer Ringlösung für den Verkehr die Reichsstraße im Süden aufzugeben und im Norden zu einem Boulevard umzugestalten. Die Frühlingsbotschaft 2008 der IBA „Boulevard statt Bollwerk“ richtete sich auch gegen eine mögliche Doppeltrasse von Bahn und Straße. Aber sie verflieg so schnell wie sie gekommen war, weil die dabei geforderte Autobahn über eine dafür ungeeignete Klappbrücke führen würde.

„Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße noch vor Beginn der igs/IBA 2013“

hieß nun die Parole von Uli Hellweg, der neuen Senatorin Anja Hajduk und des Oberbaudirektors Jörn Walter. Diskussion war nicht erwünscht, erst musste die Finanzierung beim Bundesverkehrsministerium „in trockene Tücher“ gebracht sein.

Im Herbst 2008 wurde klar: Geplant ist nicht nur eine Verlegung der Bundesstraße, sondern zugleich deren Ausbau zu einer Autobahn mit doppelter Breite und höherer Geschwindigkeit. Der Sturm der Entrüstung brach los, besonders bei den Nachbarn der Eisenbahn, denen nun auch noch eine Autobahn zugemutet werden sollte. Die Senatorin ordnete an, dass die Stadtautobahn die Bezeichnung B 4/75 beibehalten sollte, sie war bereit, den Wilhelmsburgern den Bau „zu erklären“, nach einiger Zeit auch zu einem „Beteiligungsverfahren“. In der für die Auslotung von Alternativen und Kompromissen vorgesehenen Kernarbeitsgruppe erklärte sie den Vorrang der Bundesfinanzierung: „Sollten Bundesmittel zur Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße zur Verfügung gestellt werden, würde sie

die diese trotz des laufenden Verfahrens nutzen wollen“ und nahm an der Kernarbeitsgruppe nicht weiter teil.

So setzte sie sich auch weder mit den Vorschlägen der Kritiker, wie z.B. Lärmschutz und Geschwindigkeitsbegrenzung an der bestehenden Reichsstraße, noch der Befürworter einer Verlegung auseinander, die die Reichsstraße unter dem Ernst-August-Kanal hindurch führen wollten. Denn jegliche Änderungen gegenüber den vorgegebenen Planungen konnten die Finanzierung und die Fertigstellung vor 2013 gefährden.

Fast alle Bürgervereine in der Kernarbeitsgruppe aber waren sich einig: „Das seitens der BSU/DEGES vorgelegte Konzept für einen Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße zu einer Straße mit Autobahnquerschnitt in einer Lage parallel zur Bahn ist nicht akzeptabel. Zu favorisieren ist eine allmähliche Entwicklung zu einer Stadtstraße anstelle eines Ausbaus zu einer Straße mit Autobahnquerschnitt. Es müssen alternative Pläne für die Zukunft der Wilhelmsburger Reichsstraße entwickelt werden, die Stadtplanung und Verkehrsplanung miteinander verbinden.“

Der Zeitplan ist gescheitert, der Autobahnbau verliert seine Rechtsgrundlage

Nach dem eng kalkulierten Zeitplan von 2008 hätten die Bauarbeiten im Oktober 2010 beginnen müssen, damit die Straße bis zur Eröffnung der igs/IBA 2013 für den Verkehr freigegeben wird. Bisher aber sind die Pläne noch nicht einmal von der Bürgerschaft beschlossen. Nach dem nun vorgelegten Zeitplan des Senats soll die Autobahn von Anfang 2012 bis März 2013 fertig gestellt werden. Niemand, auch nicht die Sena-

torin, glaubt daran, dass die Autobahn in 15 Monaten gebaut werden kann.

Scheitert aber der Zeitplan, dann wird auch die Finanzierungsvereinbarung Hamburgs mit dem Bund hinfällig, wonach Hamburg sich deshalb mit 10,4 Mio. Euro beteiligen würde, weil es durch die „frühzeitige Fertigstellung“ Lärmschutzmaßnahmen an der bisherigen B4/75 für die igs einsparen würde: Ohne Fertigstellung gibt es keine Einsparung. Ist aber die Finanzierungsvereinbarung hinfällig, so ist auch der Hamburger Finanzierungsanteil nicht mit dem Art. 104a des Grundgesetzes vereinbar, auf das die Senatoren vereidigt sind.

Die Behörde mag jetzt versuchen sich durch zu schlängeln; für die igs/IBA werden provisorische Lärmschutzwände ins Spiel gebracht, die nach der Schau wieder abgerissen werden, oder eine halbjährige Sperrung der Wilhelmsburger Reichsstraße in einer Zeit, in der man Millionen zusätzliche Besucher erwartet.

Chance zum Neuanfang: integrative Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung für die Elbinsel

Da eine Autobahn-Großbaustelle während der IBA/igs 2013 Chaos schaffen und Besucher abschrecken würde, gibt es keinen Zeitdruck mehr. Jetzt kann man mit einer integrativen Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung beginnen, bei der auch die Rolle und Lage der Wilhelmsburger Reichsstraße geklärt wird.

Heute, am 26. Oktober 2010, ist für die IBA, die igs und den Senat der richtige Zeitpunkt zur Entscheidung für einen Neuanfang der Planung zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, nicht über sie hinweg und nicht gegen sie.



„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.“

(Bürgerschafts-Drucksache zum A7-Deckel – 19/2471, 3.3.2009)

DIE ELBINSEL WILHELMSBURG ALS HAMBURGS UMWELT-HAUPTSTADTTEIL

Nachhaltige Verkehrsgestaltung:

Die S-Bahn erhält einen dichteren Takt und zwei neue Stationen: Bostelbek mit Park&Ride, nah am zukunftsfähigen Moorburg, vielleicht auch Kornweide mit der Nähe zu Kirchdorf Süd.

Die HVV-Fähre 73 legt auch am Ernst-August-Zoll an und verbindet das Reiherstiegviertel mit Hamburg nördlich der Elbe. Am Anleger halten zudem Schiffe der Circle Line und zum Wilhelmsburger Rathaus.

Die Busverbindungen zu den Nachbarstadtteilen werden verbessert, Radfahren auf der Insel wird sicherer und bequemer, man kommt mit dem Rad auch über die Elbe im Osten und Westen.

So wird der motorisierte Individualverkehr verringert.

Im neuen Masterplan (HPA, 2010: Straßenverkehr im Hamburger Hafen) zeigt sich der Hafen in einer neuen Rolle: als guter Nachbar der Stadtteile, an die er mit der Auflösung der Freizone näher

heran rückt. Ausdrücklich in Anlehnung an Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. schlägt er die Herausnahme des LKW-Durchgangsverkehrs aus den Wohnstraßen wie z.B. Harburger Chaussee, Otto-Brenner-Straße und Georg-Wilhelm-Straße und deren Verlagerung auf das „strategische Netz“ des Hafens vor. Möglich wird dies durch elektronisch gestützte Verkehrslenkung und kleinere Maßnahmen an Knotenpunkten. Einer neuen Autobahn bedarf es nicht. Die Übergänge zwischen Hafen und Autobahn werden bereits zwischen HPA und Stadtteilbeirat Veddel beraten. Ein ähnlicher Aushandlungsprozess sollte für den südlichen Übergang Kornweide und/oder Neuländer Straße beginnen. Beim Wegfall des Hafenverkehrs über die Harburger Chaussee gelangt auch die seit 2009 geforderte Zivilisierung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit weniger Durchgangsverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h und der langfristigen Umwandlung zur Stadtstraße in Reichweite.

Der HPA-Masterplan macht zudem deutlich: Für den Hafen hat langfristig der Neubau einer höheren Köhlbrand-

brücke absolute Priorität vor dem Bau einer neuen Autobahn. Für die künftige Köhlbrandbrücke als wichtigste Hafenhinterlandanbindung braucht Hamburg zwischen 2020 und 2030 Geld vom Bund, wofür es bei Finanzierung einer Autobahn-Querspange durch den Bund kaum Chancen gäbe.

Elbinsel als Modell

Die Elbinsel Wilhelmsburg hat gerade wegen ihrer Verflechtung mit dem Hafen das Potential, Modell einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung zu sein. Voraussetzung ist, dass Hamburg die Elbinsel Wilhelmsburg nicht mehr als „Raum für den Rest“ ansieht und behandelt, sondern als einen lebendigen, vielfältigen Ort des Wohnens, der Freizeit, der Kultur und der Arbeit.

Nachhaltiger Verkehr auf der Elbinsel
Michael Rothschuh, 2010

