

Pressemitteilung 11.10.2017

zur Übergabe des Bürger*innengutachten zur A26 in Wilhelmsburg : „*In Wilhelmsburg wird die Autobahn überwiegend abgelehnt*“

Wann stoppt Olaf Scholz das Autobahnprojekt A26 quer durch Hamburg?

Am 4.10.2017 wurde dem Verkehrsstaatsrat Andreas Rieckhof ein in Wilhelmsburg erarbeitetes Bürgergutachten überreicht. Im Wesentlichen werden darin - für den Fall der Realisierung des Projektes - ein kompletter Tunnel für den Bereich Kirchdorf und eine neue Anschlussstelle außerhalb der Wohngebiete vorgeschlagen.

<http://buewi.de/sites/default/files/buewi/downloads/perspektivenbuergerinnen-gutachtena26inwilhelmsburg.pdf>

Das „Bündnis Verkehrswende Hamburg“ sieht sich in dem Gutachten aber vor allem mit seiner grundsätzlichen Kritik bestätigt und fordert jetzt die ernsthafte Prüfung innovativer Alternativen zu dem antiquierten und gesundheitsschädlichem Autobahnprojekt.

Trotz der engen Vorgaben durch den Vorhabenträger DEGES haben die an dem Gutachten Beteiligten die verheerenden Auswirkungen der Planungen für die Gesundheit der Betroffenen Menschen, für die Stadtentwicklung, die Landwirtschaft, für Umwelt und Klimaschutz etc. deutlich hervorgehoben und fassen unmissverständlich zusammen: **„Insgesamt ist die Entscheidung, einen Teil der Autobahn A26 im Süden von Wilhelmsburg zu realisieren, auf den Elbinseln hoch umstritten. Auch von den im Verfahren beteiligten Bürger*innen wird die Autobahn stark kritisiert und in der deutlichen Mehrheit grundsätzlich abgelehnt.“**

Diese grundsätzliche Ablehnung ist die Grundlage für den Schulterchluss, den wir jetzt brauchen, um sinnvollere Alternativen in Hamburg durchzusetzen -

- im Bündnis mit den ebenso unmittelbar und existentiell betroffenen Stadtteilen Moorburg und Bostelbek.
- im Bündnis mit der Mehrheit der Menschen in Hamburg, die wissen, dass es weniger Lärm, gesunde Luft, sichere und attraktive Wohnquartiere und ein bequemerer und flotteres Vorankommen in dieser Stadt nur mit einem grundlegenden Umsteuern beim Verkehr geben wird.
- im Bündnis mit Wissenschaft, Forschung und innovativen Kräften in der Hamburger Wirtschaft, die auf Zukunftstechnologien im Rahmen von Automatisierung und Digitalisierung setzen und schon lange die Verkehrsrevolution im Hamburger Hafen im Blick haben.
- im Bündnis mit dem Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut u.a., die eine realistische und zukunftstaugliche Ausrichtung des Hamburger Hafens anmahnen, statt unbelehrbar auf eine weitere Steigerung von Containerumschlag und Hafenverkehr zu setzen.

- im Bündnis mit dem Bundesrechnungshof, den Gewerkschaften und vielen Initiativen gegen die Verschwendung öffentlicher Gelder. Die DEGES spricht schon jetzt von 1,3 Milliarden statt der offiziellen 900 Millionen. Analog zur Kostensteigerung für die Wilhelmsburger Reichsstraße könnten es am Ende auch 3 Milliarden werden. Eine mögliche Finanzierung mithilfe privater Investoren (ÖPP-Modell) birgt weitere Risiken - siehe die ÖPP-Pleite an der A1, deren Grundlage die unrealistischen Prognosen für den LKW-Verkehr waren!
- im Bündnis mit den Kritikern riskanter Bauprojekte: Besondere Risiken ergeben sich durch den hochproblematischen Baugrund auf den Elbinseln mit seinen „organogenen Weichschichten“ und im Moorgürtel südlich von Moorburg sowie bei der erforderlichen Untertunnelung der großen Eisenbahn-Nord-Süd-Trasse. (Mahnen sollte der Rastatter Tunneleinbruch!)

Und die Hamburger Politik? Die A26 im Hamburger Süden dürfte kaum vor 2030 fertig gestellt sein. Würde das dann noch jemand als Beispiel für die Innovationskraft und die Zukunftsfähigkeit des Standortes Hamburg bezeichnen? Vielleicht steht dann aber auch alsbald eine Stadtreparatur an, wie sie sich derzeit eindrucksvoll an der A7 im Hamburger Westen bewundern lässt (Autobahndeckel).

Ex-Senator Axel Gedaschko wusste schon 2007: „Wir müssen den Fernverkehr aus der Stadt herausbekommen. Es war völlig falsch zu sagen, es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsaugereffekt für den Verkehr geschaffen...“ (WELT 7.7.2007)

Und Uli Hellweg, ehemaliger Chef der IBA-Hamburg, plädiert aktuell für eine Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg und Harburg und formuliert: „Die Elbinseln brauchen keine weitere Autobahn, es gibt genügend Nord-Süd-Zäsuren. Eine neue Autobahn in Ost-West-Richtung sehe ich sehr kritisch“. (Festschrift zum Abschied Prof. Jörn Walter: „1999/2017 Stadtentwicklung Hamburg“, Seite 73)

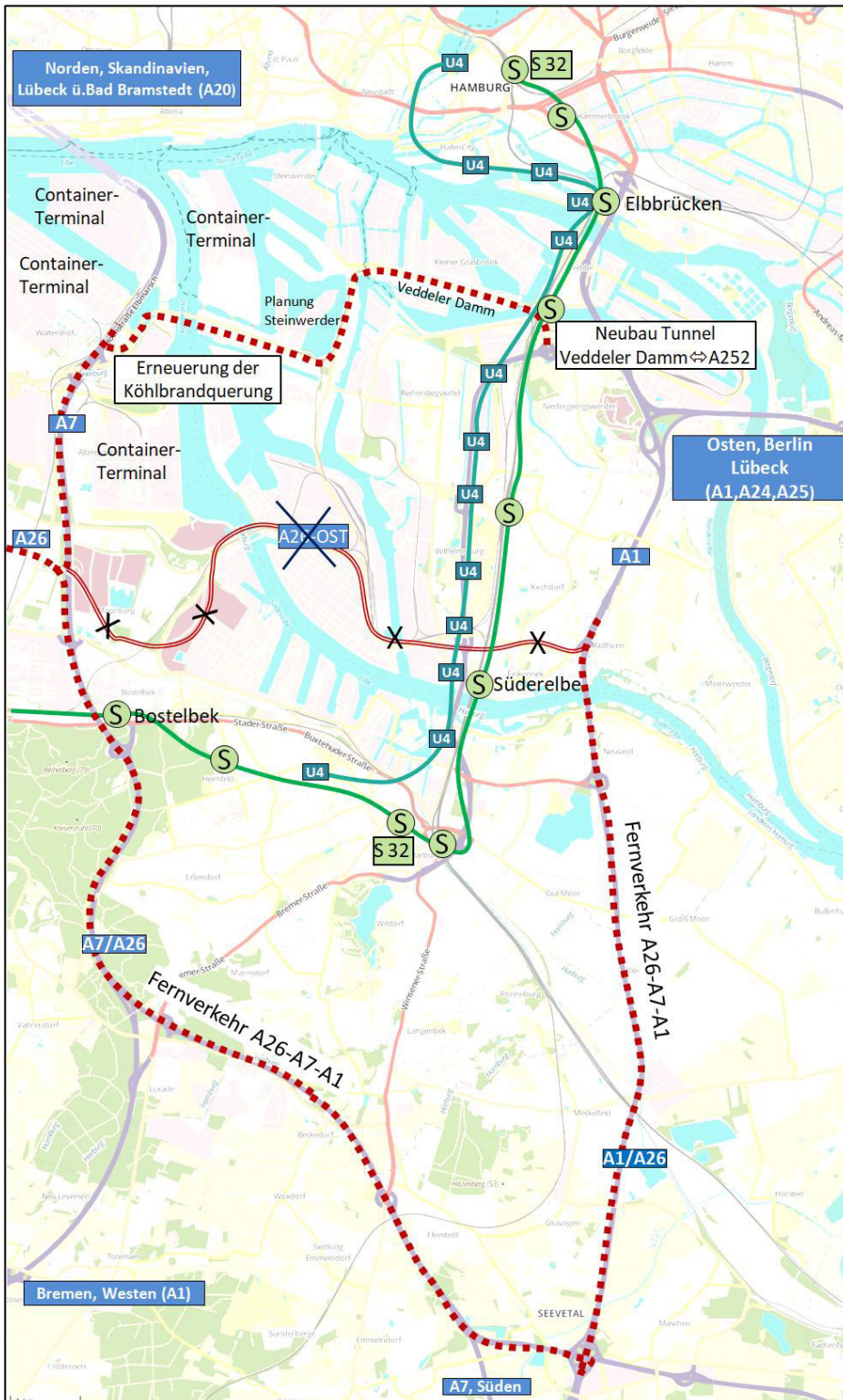
Statt mit seiner antiquierten Autobahn könnte Bürgermeister Scholz mit einem innovativen Zukunftsplan für den Verkehr in Hamburg punkten:

- Verhandlungen mit dem Bund zur Mit-Finanzierung einer neuen Köhlbrandquerung und einem Tunnel südlich der Veddel, statt Bau der Autobahn A26-Ost.
- Zügige Verbesserungen bei der S-Bahn: Verstärkungslinie S32 zwischen Innenstadt und Harburg, längere Züge, dichterer Takt auch in den Abendstunden bis Buxtehude und Stade.
- Bessere Anschlüsse mit Bussen, Sammeltaxis und Fahrradwegen, damit täglich tausende Fahrten vom Auto auf eine attraktive S-Bahn verlagert werden.
- Konkrete Planung einer U-Bahn durch Wilhelmsburg nach Harburg.
- Wohnungsbau mit autofreiem Wohnen in Wilhelmsburg und Moorburg statt einer Zerschneidung der Stadtteile.
- Eine sichere und innovative Fahrradinfrastruktur, die Radfahren in Hamburg so attraktiv macht, wie in Kopenhagen oder Amsterdam.

Wir rufen auf zu einem breiten Bündnis für eine Verkehrswende in ganz Hamburg!

Infos und Kontakt:
 Anja Blös, Lutz Cassel (Vorsitzender Beirat für Stadtteilentwicklung),
 Jasmin Garlipp, Dirk Holm, Jochen Klein, Barbara Kopf, Stephan Zins
buendnis@verkehrswende-hamburg.net
<http://verkehrswende-hamburg.net/>

ZUKUNFTSPLAN STATT AUTOBAHN A26-OST



(cc) openstreetmap/ michael@rothschuh.de

Eine Mitfinanzierung einer erneuerten Köhlbrandquerung und eines Tunnels zur A252 ist als Anbindung des Hafens an das Netz der Autobahnen vor allem dann möglich, wenn Hamburg auf den weit über eine Mrd. teuren und für den Hafenerverkehr nutzlosen Autobahnabschnitt der A26 zwischen A1 und A7 verzichtet.

Besserer und stadtverträglicher Hafenerverkehr:

- (1) Erneuerung der Köhlbrandquerung bis 2030
 - (a) Brücke oder (b) Tunnel oder (c) Tunnel für LKW bei Erhalt der Köhlbrandbrücke für PKW und Fahrräder
- (2) Tunnel vom Veddeler Damm im Hafen zur A252 (aus Olympiaplanung) → Weniger LKW-Verkehr durch die Veddel

Besserer ÖPNV für Pendler*innen

- (1) S-Bahn verstärken: S32, mehr und längere Züge, neue Stationen Süderelbe und Bostelbek, bessere Park&Bike, Park&Ride und ÖPNV-Anschlüsse
- (2) U-Bahn 4 verlängern als Hochbahn durch Wilhelmsburg nach Harburg bei Nutzung der Trasse der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße

Stadtverträglicher Fernverkehr

Südumfahrung Hamburgs von A26 über A7, A39 (Maschen), A1

Stadt entwickeln, Natur erhalten, Klima schützen ohne neue Autobahn

Digitalisierung

- Optimierung von Anschlüssen
- Stauvermeidung
- Weniger Flächenverbrauch
- Umweltverbund