

Für eine stadtverträgliche, nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung für die Hamburger Elbinseln und den Hamburger Süden

Erklärung der Vertreter folgender Gruppen:

Runder Tisch Moorburg

Beirat für Stadtentwicklung Wilhelmsburg

SGM Am Radeland/ BI Lärm macht krank Harburg

Ständiger Gesprächskreis Moorburg

Verein Kirchdorfer Eigenheimer

Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

1.

2009 war und ist eine außergewöhnliche Hoch-Zeit der Beteiligung der Bürger südlich der Norderelbe, an der Gestaltung der Zukunft ihrer Stadtteile.

Mit einer Vielzahl von lebendigen Aktionen in Wilhelmsburg, Georgswerder, Kirchdorf, Harburg, Moorburg, der Veddel, Finkenriek, der Wilhelmsburger Mitte und der Hamburger Innenstadt, mit vielen hundert engagierten Menschen, mit zwei großen Demonstrationen von ein- bis zweitausend Menschen, mit lebhaften Versammlungen der Bürgerinnen und Bürger, mit Unterschriftensammlungen und eigenen Vorschlägen zur weiteren Entwicklung, haben die Menschen ihr **Nein** zu den vorgelegten Autobahnplänen und ihr Engagement für eine lebenswerte Zukunft nicht nur für ihre Stadtteile, sondern zugleich für ganz Hamburg öffentlich gezeigt.

2.

Der formelle „Beteiligungsprozess“ wurde von den Bürgerinnen und Bürgern erstritten und begrüßt! Das Verfahren ist den Anforderungen an eine ergebnisorientierte Bürgerbeteiligung aber nicht gerecht geworden.

Die Bürger haben sich in ihrer Freizeit mit ungeheurem Aufwand, ergebnisorientierter Arbeit und gründlich erarbeiteten Vorschlägen kritisch und konstruktiv beteiligt. Die politische Leitung der BSU hat sich aus dem Ringen um **gemeinsame** Lösungen mit den BürgerInnen überwiegend heraus gehalten.

Es gab, mit Unterstützung durch den intensiv arbeitenden Moderator und durch die Vertreter der Firma Super-Urban, immer mehr Ansätze eines Dialogs zwischen BürgerInnen und einer Reihe von engagierten BehördenvertreterInnen und Politikern sowie Vertretern von Institutionen. Aufgrund unzureichender Rahmenbedingungen und Zeitvorgaben konnte dieser Dialog nicht zu einem Konsens und Kontrakt führen.

Parallel zum Verfahren hat die Behörde ihre vorgefassten Pläne Schritt für Schritt vorangetrieben und zuletzt, eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund geschlossen. Das Ergebnis des Beteiligungsprozesses wurde nicht abgewartet.

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

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

3.

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

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

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.

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.

4.

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

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

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

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

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

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 ist wirtschaftlich nicht vertretbar, bringt geringen Nutzen für die Benutzer und großen Schaden für die Umwelt und die AnwohnerInnen.

Ohne den Nachweis der unabwiesbaren Notwendigkeit, darf es keine Weiterführung der Planungen für eine Hafenuferspange geben.

5.

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

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

Die Hamburger Verkehrspolitik teilt die Stadt bisher faktisch: in Hamburg nördlich der Norderelbe, mit Ansätzen zu nachhaltiger Verkehrspolitik, und südlich der Norderelbe, mit Autobahnausbauplänen aus den 1930er und 1970er Jahren.

Die HQS-Projektstudie zeigt: 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.

6.

Wir brauchen ein integriertes Gesamtmobilitätskonzept auf der Grundlage dieses Leitbildes (Punkt 4.) für die Elbinseln, einschließlich des Hafens sowie dem Hamburger Süden.

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.

Verkehrsplanung von Stadt und Hafen werden zu einer Einheit zusammen geführt.

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in Einklang gebracht.

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

7.

Zentrale Ziele sind

- Erhaltung und Verbesserung der Elbinseln als Wohnorte.
- Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in Einklang gebracht.
- Eine nachhaltige Verkehrsplanung berücksichtigt die langfristigen finanziellen, ökologischen und sozialen Kosten für die Bürgerinnen und die Stadt.
- 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 Norderelbe geben.
- Die bestehenden Wohngebiete dürfen nicht durch Verkehrs-Trassen abgewertet werden.
- Die Verkehrsplanung darf auf bereits benachteiligte Stadtteile, nicht zusätzlich benachteiligend wirken (Zerschneidungseffekte, Segregation, Unwirtlichkeit).