

Ein Fußweg, ein paar Bäume, auf einem Entwässerungsgraben lassen grün gefiederte Stockenten sich in der Märzsonne treiben – dahinter ist die Hölle los. Wenn Mariama Jawla aus ihrem Schlafzimmer im zweiten Stock eines Hochhauses im Wilhelmsburger Stadtteil Kirchdorf-Süd schaut, blickt sie in das Gedränge der Sattelschlepper auf der Autobahnraststätte Stillhorn und den endlosen Strom der Autos, die dahinter auf der A 1 vorbeisausen, Tag und Nacht.

Hier, vor diesem Schlafzimmer, soll im Jahr 2025 das größte Bauvorhaben der Hamburger Verkehrspolitik enden, die neue Hafenaubahn A 26, besser bekannt als Hafenquerspange. Vier Spuren Asphalt, mit 100 Sachen quer durch die Stadt! Wozu soll das gut sein, zur Entlastung der Innenstadt? Und erzeugen neue Straßen und Autobahnen nicht zusätzlichen Verkehr?

Es ist eine Idee wie aus einer anderen Zeit, und tatsächlich stammen die ersten Pläne aus den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Linienführung und Begründungen wechselten, an der Idee einer Hafenaubahn haben aber alle Hamburger Landesregierungen festgehalten. Und im vergangenen Jahr, als viele nicht mehr daran glaubten, stufte die Bundesregierung die A 26 in ihrem neuen Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie »vordringlicher Bedarf« ein. Das bedeutet: Es wird ernst.

Die A 26 soll Verkehr aus und in Richtung Stade und Cuxhaven südlich an Hamburg vorbeiführen. Der nördliche Abschnitt ist fertig, derzeit wälzt sich der Bautrupps von Buxtehude aus auf Hamburg zu. Im Abschnitt östlich des Elbtunnels haben Land und Naturschutzverbände einen teuren Planungsfrieden geschlossen, der allerlei Tierbrücken, Fledermausleit- anlagen und Krötenschutz tunnel vorsieht. Am westlichen Ende der geplanten Trasse läuft gerade ein Bürgerbeteiligungsverfahren an. Von seinem Ausgang hängt unter anderem ab, wie laut es vor dem Schlafzimmerfenster der Familie Jawla wird.

Natürlich haben sich auch die Gegner der Autobahn organisiert. Die A 26 soll teurer werden als die Elbvertiefung, und sie dürfte der Umwelt weitaus mehr Schaden zufügen als jene. Der Protest allerdings ist, gemessen am erbitterten Streit um die richtige Tiefe des Wassers zwischen Hamburg und Cuxhaven, kaum der Rede wert – was daran liegen dürfte, dass es Menschen wie Mariama Jawla sind, die unter den Folgen am meisten leiden werden. Es gibt keinerlei

Lärm- schutz für ihre Familie und ihre vielen Hundert Nachbarn in der vordersten Häuserfront an der Autobahn 1. Und es soll auch in acht Jahren zunächst keinen Lärmschutz geben, wenn die A 26 weitere 20 000 Autos pro Tag auf die A 1 und in den Verkehr vor ihrem Schlafzimmerfenster führen wird.

Es läge nahe, Frau Jawla und ihre Nachbarn als Opfer einer wenig menschenfreundlichen Verkehrspolitik zu beschreiben. Aber sieht so ein Opfer aus? Mariama Jawla, 33 Jahre alt, drei Kinder, Einzelhandelskauffrau mit festem Job am Hauptbahnhof, käme nicht auf den Gedanken, sich so zu beschreiben. Lärm? »Ich krieg das gar nicht mit«, sagt sie erkennbar amüsiert, »meine Familie ist so laut.« Sie und ihr Mann stammen aus Gambia, sie lebt seit zwölf Jahren in Kirchdorf-Süd, er seit 26 Jahren. Das Dröhnen der Autobahn ist der Grundton ihres Lebens, darüber legen sie ihre eigenen Melodien. Im Wohnzimmer läuft der Fernseher, aus dem Samsung-Handy auf Mariamas Bett dudelt afrikanische Musik. Lärm? Die Jawlas haben andere Sorgen.

Kaum ein Hamburger kennt Kirchdorf-Süd, aber fast jeder ist hier schon vorbeigefahren. Wer von Süden kommend auf der A 1 Hamburg erreicht, der sieht als Erstes die Hochhäuser, in denen Familie Jawla und ihre Nachbarn leben. Der Lärm an der Häuserfront übersteigt alle Grenzwerte, so viel Krach kann auf Dauer krank machen. Das letzte Messergebnis stammt von 2004, seither sind noch 10 000 Autos pro Tag hinzugekommen. Aber die A 1 ist 80 Jahre alt, und die Lärmgrenzen des Bundesimmissionsschutzgesetzes gelten erst seit 1974. Wer an einer alten Autobahn lebt, hat keinen Anspruch auf Schutz, egal wie laut sie ist.

»Bürgerbeteiligung« Anfang Februar im Wilhelmsburger Bürgerhaus, das Land und die Planungsgesellschaft Deges haben eingeladen, der Saal ist voll. Protestplakate hängen an den Wänden. »Die Auswirkungen der geplanten A 26 werden auf den Elbinseln vermutlich weitreichend und nicht nur entlang der Autobahnstrecke und auf den Flächen zu spüren sein, die vom Bau direkt betroffen sind«, heißt es in einer Mitteilung der Veranstalter.

Diese Ehrlichkeit ist neu. Als die Bürgerschaft vor acht Jahren den Verlauf der Trasse festlegte, taten die Planer noch so, als seien Menschen nicht betroffen. Kirchdorf-Süd wird zur Verkehrsinsel, täglich umtost von mehreren Hunderttausend Autos. Im Osten verläuft die A 1, im Süden liegen die A 26 und das neu entstehende Autobahndreieck, im Westen die Otto-Brenner-Straße, die nun zum Autobahnzubringer wird. In diesem Bereich, hieß es damals in den Planungsunterlagen, gebe es bloß eine »kleinräumige Betroffenheit von Erholungsfunktionen und Wohnfunktionen«, im Übrigen sei die Trasse »in Bezug auf das Schutzniveau Mensch bereits umweltoptimiert«, sodass der Bereich »nicht als entscheidungserheblicher Konfliktschwerpunkt angesehen wird«.

Die Planer betrachteten Kirchdorf-Süd damals vor allem als ästhetische Zumutung. Eine Fahrt auf der A 26 soll ein Genuss werden, mit weiten Blicken von einer Hochbrücke über dem Hafen auf die Silhouette der Stadt. Bei Kirchdorf-Süd sollte die Trasse damals aus Lärmschutzgründen in einer Senke verschwinden, die »keine weiteren das Stadtbild erfassenden Blickbeziehungen zulässt, was angesichts des vorhandenen Siedlungsbestandes hier auch nicht sinnfällig wäre«.

Inzwischen ist diese »Troglage« nur noch eine Variante unter vielen. Gut möglich, dass es am Ende bei schlichten Lärmschutzwänden bleibt.

Wilhelmsburg ist ein migrantischer Stadtteil, die Versammlung im Bürgerhaus aber ist nahezu ausschließlich deutschstämmig. Aus Kirchdorf-Süd, ergibt eine kleine Umfrage zu Beginn, sind gerade fünf Besucher gekommen,

und deren Wortführerin ist eine Sozialarbeiterin, die dort arbeitet, aber nicht wohnt.

Es wird ein lauter, unfreundlicher Abend. Im Eingangsbereich liegen kleine Steckbriefe mit Fotos aus. Bürgermeister Olaf Scholz, der »Bestimmer«, Verkehrsstaatsrat Andreas Rieckhof, der »Vollstrecker«, weitere Planer werden als »Helfershelfer« oder »Betonmischer« bezeichnet. Eine demokratisch gewählte Bundesregierung hat den Plan für diese Autobahn beschlossen, ein demokratisch gewählter Bundestag hat das Baugesetz verabschiedet, demokratisch gewählte Landesregierungen werben seit Jahrzehnten für das Vorhaben, vor den Wahlen und danach. Die Protestierer aber treten auf, als würden sie sich den Machenschaften einer Diktatur entgegenstellen.

Das Ziel der Veranstaltung ist es, den Wilhelmsburgern Gelegenheit zur Mitsprache zu geben in den

Fragen, die noch offen sind: Wie wird der Autobahnknoten gestaltet, der die Südgrenze von Kirchdorf-Süd bilden soll? Welche Lärmschutzmaßnahmen sind vorgesehen, welche Querungsmöglichkeiten? Keines dieser Themen wird an diesem Abend auch nur angeschnitten. Am Ende bekommt Verkehrsstaatsrat Andreas Rieckhof, der vorher mit Engelsgeduld eine Frage nach der anderen beantwortet hat, eine Büste in Form eines blutigen Kopfs überreicht: einen »Pokal des Menschenfeinds«.

Es gibt gute, jedenfalls nachvollziehbar Gründe, den Bau der A 26 abzulehnen. Dass sie die Hamburger Innenstadt entlasten werde, wie man in den neunziger Jahren annahm, glauben inzwischen nicht einmal mehr die Planer. Dafür verläuft die Trasse zu weit südlich, zudem jenseits der Elbe. Dass die Hafenvirtschaft in Zukunft jährlich um vier Prozent wachsen werde, wie die Verkehrsberechnungen zur A 26 es unterstellen, ist aus heutiger Sicht, gelinde gesagt, sehr optimistisch. Gebaut wird die neue Strecke vor allem, um das chronisch verstopfte Autobahnnetz im Hamburger Süden zu entlasten und dem Hafenverkehr mehr Platz zu verschaffen.

Diesen Vorteilen stehen erhebliche Nachteile gegenüber. Da ist die Naturzerstörung im Moorburger Raum, da ist der Verkehrslärm – und da ist eine große Menge zusätzlichen Verkehrs. In den neunziger Jahren haben die Experten der Bundesanstalt für Straßenwesen ausgerechnet, wie viel sogenannten induzierten Verkehr die Hafenausbahn erzeugen wird. Ergebnis: Zu beinahe jedem Autofahrer, der die Strecke über die A 26 anstelle einer anderen Route wählt, kommt ein zweiter, der sich überhaupt nur ans Steuer setzt, weil es die neue Autobahn gibt.

»Lustfahrten« nennen sie das in der Verkehrsbehörde.

Und das ist nicht das ganze Problem. Was die Verkehrswissenschaftler damals ausdrücklich nicht berücksichtigt haben, sind die Folgen des Siedlungsbaus, den der Bau der Autobahn nach sich ziehen dürfte. Zwischen Hamburg und Stade wird die A 26 einen riesigen und bislang nahezu unbewohnten Landstrich in den Bereich der sogenannten 30-Minuten-Stadt befördern, jenes Gebiets, von dem aus die Stadtmitte unter günstigen Bedingungen binnen einer halben Stunde zu erreichen ist. Es wäre naiv anzunehmen, dass in diesem Bereich nicht neue Pendlersiedlungen entstehen werden, die den Fahrzeugstrom weiter anwachsen lassen.

Und dann ist da Kirchdorf-Süd, die Hochhaus-siedlung am Autobahnrand, deren Bewohner angeblich nicht betroffen sind. Warum, Herr Verkehrsstaatsrat, hat das Land Hamburg diesem Stadtteil nicht längst eine Lärmschutzwand gegönnt?

Rechtlich, argumentiert Andreas Rieckhof, sei man zu nichts verpflichtet. Und: »Wenn es eine freiwillige Leistung ist, sollte derjenige es bezahlen, dessen Autobahn es ist.« Also der Bund.

