

PERSPEKTIVEN!

MITEINANDER PLANEN FÜR DIE ELBINSELN

ERGEBNISBERICHT DES BETEILIGUNGSPROZESSES 2013/2014

ERGEBNISBERICHT

DES BETEILIGUNGSPROZESSES 2013/2014



3.1.6 Erheblich angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt

Aus der Summe der genannten Faktoren resultiert eine erhebliche angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt Wilhelmsburg und Veddel. Der lokale Wohnungsmarkt ist dicht.

Gleichzeitig sind Verbundenheit und Identifikation mit den Wohnorten Wilhelmsburg bzw. Veddel groß. Es gibt ein hohes „Heimatsgefühl“ für die Eingesessenen der Elbinseln: Das gilt nicht nur für die Bewohner, die seit vielen Jahren hier leben, sondern auch für ihre Kinder, die sich mit diesen Stadtteilen verbunden fühlen. Auch ist dabei ein entscheidender Faktor, dass man die nun älter gewordenen Eltern bzw. Familienmitglieder nicht „verlassen“ möchte und deshalb bevorzugt eine nahe gelegene Wohnung anmieten möchte.

So sind die Zeiten von Leerstand in Kirchdorf-Süd und anderswo längst vorbei und die Wartelisten bei den Wohnungsunternehmen und die Schlangen bei Neuvermietungen werden länger. Die Verlierer dieser Entwicklungen sind vor allem die unteren Einkommensgruppen, die es auch schwerer haben, überhaupt an Sozialwohnungen zu kommen. Die These, dass „Aufwertung ohne Verdrängung“ möglich sei, erweist sich unter diesen Bedingungen schnell als Illusion. „Die Armut wandert durch die Stadt“. Auch kommt es deshalb angesichts des generellen Wohnungsmangels in Hamburg nicht selten vor, dass Vier-Zimmer-Wohnungen von zwei oder drei und manchmal sogar vier Familien gleichzeitig bewohnt werden. Am meisten trifft es dabei die neu zugewanderten EU-BürgerInnen, insbesondere bulgarische Einwanderer, denen oft keine anderen Auswege bleiben.

3.1.7 Schimmel neben Hochglanz: Dramatischer Sanierungsbedarf im Bestand

Die Zustände bei den GAGFAH Wohnungen im Korallusviertel werden von Bewohnern und Mietergruppen seit Jahren skandalisiert, ohne dass es bisher zu substantiellen Verbesserungen gekommen ist. Der Zustand der Häuser am Ernst-August-Deich kann nicht als menschenwürdig bezeichnet werden. Auch bei den Häusern in der Harburger Chaussee scheint es erheblichen Sanierungsbedarf zu geben. Bei den Stadtteilgesprächen haben Bewohner*innen von der Veddel mehrfach auf die erheblichen Defizite im Veddeler Wohnungsbestand hingewiesen.¹⁴⁶

3.2 Schwierige Rahmenbedingungen für Wohnen auf den Elbinseln

3.2.1 Im Westen stinkt's gewaltig¹⁴⁷

200 Meter von den Wohnungen in der Veringstraße entfernt – im Industriegebiet am westlichen Ufer des Veringkanals – produziert die Firma Nordische Oelwerke Walther Carroux GmbH & Co. KG (NOW) vor allem Öle und Fette als Grundstoffe für diverse Endprodukte. Die Firma NOW ist einerseits wichtiger Produzent und Arbeitgeber, andererseits klagen Anwohner in weiten Teilen des Reiherstiegviertels über eine erhebliche, Ekel erregende Geruchsbelästigung, die eindeutig den NOW zugeordnet werden muss.

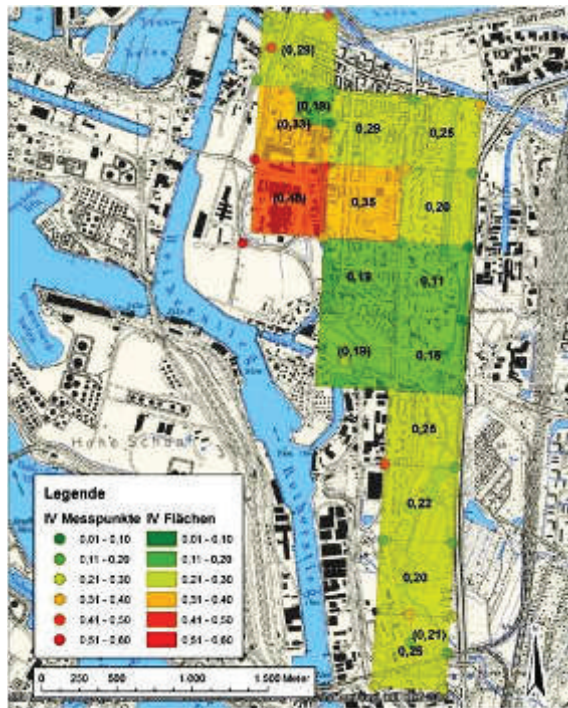
Im Auftrag der Stadtentwicklungsbehörde hatte der TÜV Nord im Jahre 2008 umfangreiche Geruchsmessungen im Wilhelmsburger Westen durchgeführt.¹⁴⁸ Das Ergebnis: In der Hälfte der gemessenen Zeiträume stinkt es – vor allem im Bereich Veringstraße/Weimarer Straße. Die

¹⁴⁶ s. Kapitel J. Veddel, 4.1.1

¹⁴⁷ s.a. Kapitel K. Veringkanal, 3.

¹⁴⁸ TÜV- Nord Umweltschutz – Hamburg, 2.3.2009, Geruchsmessung nach der Geruchsimmissions-Richtlinie im Stadtteil Wilhelmsburg, Bericht im Gesamtbegehungszeitraum 14. Januar bis 30. Dezember 2008, Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg, BSU, Amt für Landes und Landschaftsplanung

„Geruchs-Immissions-Richtlinie“ (GIRL) sieht gerade mal 10 % (Geruchshäufigkeit in % der Jahresstunden) für Wohngebiete als noch vertretbar an.



TÜV NORD Umweltschutz, 2. Graphische Ergebnisdarstellung, Abbildung 3: Relative Überschreitungshäufigkeit der anlagenspezifischen Gerüche auf der Beurteilungsfläche (Kenngröße 4) im 1. Halbjahr 2008, Auftraggeber: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, TÜV Auftragsnummer: 80000619736/107PGU155, Seite 21 von 32. Die Beurteilungsfläche war der gesamte Wilhelmsburger Westen bis zur Wilhelmsburger Reichsstraße – Das rot eingefärbte Raster entspricht dem Standort der NOW.

Während für die Realisierung von Wohnungsbau in der Hafencity die dortige geruchsintensive Kaffeerösterei kurzerhand weit in den westlichen Hafen verlagert wurde, hat die IBA in Wilhelmshafen mit den NOW einen Deal gemacht, der diesen problematischen Standort in Wohnnähe längerfristig stabilisieren dürfte: Mit 17,9 % trägt die industrielle Abwärme der NOW zur Wärmeproduktion des nahen „Energiebunkers“ bei.

Überwacht und genehmigt vom „Amt für Immissionsschutz und Betriebe“ der BSU wurden im Gegenzug von den Nordischen Oelwerken umfangreiche Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Im Auftrag der NOW (unter Beteiligung der IBA) hat der TÜV die Wirksamkeit der Maßnahmen bewertet: Bei konsequenter Umsetzung sei mit einem Rückgang der Geruchs-EMISSIONEN um 55% zu rechnen.

Das wesentliche Kriterium der Geruchsbelästigung ist gemäß GIRL aber die IMMISSIONS-SEITE. Diese nimmt laut TÜV „nicht im gleichen Maße ab“. „Im Nahbereich der NOW ist der Transportweg ... zu den Immissionsorten zu gering, um die Geruchsemissionen bis unter die Geruchsschwelle zu verdünnen. An weiter entfernten Orten ... dagegen „ergibt sich eine geringere Geruchsbelastung im Sinne der GIRL“.¹⁴⁹

Für die IBA sind damit „die Voraussetzungen für den Abschluss eines Wärmelieferungsvertrages zwischen Nordische Oelwerke und Hamburg Energie als Betreiber des Energiebunkers“ erfüllt.

Mittlerweile sind die Filter längst installiert. Übereinstimmend berichten Anwohner und Passanten weiterhin von massiven Geruchsbelästigungen. Zumindest subjektiv ist keine Verbesserung der Lage feststellbar. Mancher empfindet das Ausmaß des Gestanks als Körperverletzung.

¹⁴⁹ TÜV-Nord Umweltschutz – Hamburg 2011, im Auftrag der IBA GmbH – Dokumentiert: www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/GIRL/girl.htm

Objektiv gefährlicher dürfte bei den NOW allerdings weiterhin die Explosionsgefahr eingeschätzt werden. Erinnern wollen wir in diesem Zusammenhang an den Großbrand im Sommer 2001 nach der Explosion einer der Öltanks in der Industriestraße.¹⁵⁰

So wünschenswert eine enge Verzahnung von Wohnen und Arbeiten im Grundsatz ist: Wohnunverträgliches Gewerbe, wie die Nordischen Oelwerke, sind dauerhaft an diesem Standort nicht zu verantworten.

3.2.2 Luftqualität – Bald wieder dramatisch schlechter

Demnächst geht das Kohlekraftwerk Moorburg ans Netz. Dies verhängt mit seinem CO₂-Ausstoß von 8 Millionen Tonnen jährlich (das ist doppelt so viel wie der CO₂-Ausstoß des gesamten Hamburger Straßenverkehrs) nicht nur die Hamburger (und die Wilhelmsburger) Klimabilanz, sondern beschert den Wohnstandorten auf den Elbinseln 400 Tonnen Feinstaub jährlich, sowie Schwefeldioxid, Ozon, Stickoxide und Schwermetalle dazu.

Die Wilhelmsburger Ärzteschaft hatte bereits 2008 eindringlich vor den damit verbundenen Gesundheitsgefahren gewarnt: Eine Erhöhung der Feinstaubkonzentration schon um 10 µg/m³ im Jahresmittel führt zu einer steigenden Zahl von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, zu einer erhöhten Rate an Lungenkrebs und allgemeiner Sterblichkeit!

„Leider sind es gerade kinderreiche Stadteile wie Wilhelmsburg, Veddel, Rothenburgsort, Billstedt, die gesundheitsschädigenden Umweltfaktoren in besonderer Weise ausgesetzt sind. Neben den Folgen sozialer Faktoren wie Armut, schlechte Ernährung, geringere Bildungschancen, gehören dazu Lärm, Verkehr und Luftbelastung. Hier haben die Menschen eine geringere Lebenserwartung und ein größeres Risiko an Krebs oder Herzinfarkt zu sterben als anderswo. Wir befürchten, dass ein Kohlekraftwerk in Moorburg zu einer erheblichen Steigerung dieser Risikosituation führt und in unverantwortlicher Weise die Gesundheit vor allem unserer Kinder auf's Spiel setzt.“¹⁵¹

Aktuell hat die Weltgesundheitsorganisation eine umfangreiche Studie vorgestellt (25.3.2014), nach der Luftverschmutzung das weltweit größte Gesundheitsrisiko darstellt. Nach ihren Angaben starben im Jahr 2012 etwa 7 Millionen Menschen an Luftverschmutzung. (<http://www.unep.org/ccac/>). Am dramatischsten ist die Lage in China und Indien. Aber auch in Europa führt die Luftverschmutzung zu massenhaften Todesfällen. Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass in Deutschland 2013 über 47.000 Menschen wegen schlechter Luft, hauptsächlich durch Feinstäube in Großstädten, gestorben sind.¹⁵²

¹⁵⁰ Aus dem Feuerwehrbericht vom 29.7.2001:

29.07.2001 13:24 Uhr	Nordische Ölwerke GmbH & Co. KG, Industriestraße 61 – 65, FEUER 3
Auf dem Firmengelände der Nordischen Ölwerke kam es nach der Explosion eines Glycerintanks mit einem Durchmesser von ca. 4 m - 6 m und einer Höhe von ca. 8 m bis 10 m zu einem umfassenden Feuer im Produktionsgebäude "Block E1" (Abmessungen etwa 25 m x 25 m). Durch die Wucht der Explosion flog das gesamte Dach weg und es stürzten Teile der Gebäudewände ein. Trümmerteile wurden im Umkreis von 50 Metern gefunden. Durch einen gezielten und umfassenden Löschangriff konnte das Feuer um 13:54 Uhr unter Kontrolle gebracht werden. Kontaminierte Löschwasser wurde eingeschlengelt und in vorhandene Auffangbecken geleitet. Ein Betriebsangehöriger erlitt einen Schock und wurde mit einem RTW in ein Krankenhaus befördert.	

¹⁵¹ Erklärung der Wilhelmsburger Ärzteschaft zum geplanten Kohlekraftwerk Moorburg, Januar 2008 – dokumentiert: www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/WAe/index.htm

¹⁵² Hintergrund // Februar 2014 – Umweltbundesamt: Luftqualität 2013 - Vorläufige Auswertung

Dabei ist mittlerweile eindeutig geklärt, dass Feinstäube nicht nur zu chronischen Lungenerkrankungen führen; die Mikropartikel gelangen auch in die Gefäßbahnen, so dass die häufigsten Todesursache Schlaganfälle und Herzerkrankungen sind.

3.2.3 Lärm wohin man hört

Die Elbinseln sind flächendeckend verlärmt.

Besonders dramatisch ist es auf der Veddel neben der Bahn.¹⁵³ Während die A7 im Westen der Stadt gedeckelt wird, hat die A1 nicht mal einfachen Lärmschutz. Die Harburger Chaussee gehört zu den lautesten Straßen in Hamburg – seit der Zollöffnung jetzt auch rund um die Uhr. An der Wilhelmsburger Reichsstraße wurde Tempo 50 wieder aufgehoben und der Lärmschutz soll wieder abgebaut werden, nachdem er recht effektiv die Gartenschau geschützt hatte.

Hafenlärm überall.

An der Bahn in Wilhelmsburg wird derzeit neuer Lärmschutz gebaut. Das ist sehr zu begrüßen, zumal dies unabhängig davon erfolgt, ob die Wilhelmsburger Reichstraße (WRS) später verlegt wird oder nicht. Mit dem zwischenzeitlichen Abbau der bisherigen Lärmschutzwände ist die Lage zwischen Neuenfelder Straße und Süderelbe dort derzeit allerdings unerträglich (an temporären Lärmschutz ist offenbar nicht gedacht).

3.2.4 Bus und Bahn über dem Limit

Busse und S-Bahn sind vor allem im Berufsverkehr hoffnungslos überfüllt.¹⁵⁴ Neben dem preisgekrönten Loop ist Radfahren hier weit von den Zielen einer alltagstauglichen Fahrradinsel entfernt. Der Radweg über die Elbe in die Stadt ist eine Zumutung, die Busspur dort weiterhin tabu.

Auf einen erfolgreichen „Seitensprung“ über die A1- Autobahnbrücke über die Elbe in die Vier- und Marschlande warten wir seit der Zukunftskonferenz. Die neue Fähre 73 ist ein großer Gewinn, aber keineswegs langfristig gesichert und weiterhin schlecht an den Bus getaktet. Auch fährt sie nicht am Wochenende.

3.2.5 „Achillesferse Verkehr“

Noch 2008 hatte die IBA den Versuch unternommen, Stadt und Verkehr in der Wilhelmsburger Mitte mit einem integrierten Planungsansatz zu entwickeln. Im IBA-Blick vom März 2008 wurde unter der Überschrift „Boulevard statt Bollwerk“ ein Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße im Rahmen einer Neuordnung der Wilhelmsburger Mitte empfohlen.¹⁵⁵ Dieser Vorschlag fand damals im gesamten Stadtteil große Zustimmung. Dann aber übernahmen das „Amt V“ und die DEGES die Verkehrsplanung, untersagten der IBA jede Einmischung in ihr Fachgebiet und leiteten die Ära einer autistischen Fernstraßenplanung ein. Auch Uli Hellweg äußerte mittlerweile Bedauern über die Auswirkungen und spricht von der „Achillesferse Verkehr“.

Die Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS)

Das Für und Wider einer Verlegung wurde in unserer Themengruppe nicht erneut zum Thema gemacht. Seit Jahren wird darüber gestritten – zwei sogenannte „Beteiligungsverfahren“ sind ge-

¹⁵³ s. Kapitel J. Veddel, 5.1

¹⁵⁴ s.a. Kapitel L. Verkehr, 2. letzte beide Spiegelstriche

¹⁵⁵ IBA-Blick, März 2008, Leitartikel: „Boulevard statt Bollwerk“

scheitert.¹⁵⁶ Nach dem zuletzt am Veto des Senats gescheiterten – auf Bezirksebene gemeinsam ausgearbeiteten – Kompromiss, stehen sich die Verkehrsbehörde und kritische Bürgergruppen, die weiterhin eine Verbreiterung der WRS auf Autobahnniveau ablehnen, jetzt vor Gericht gegenüber – mit ungewissem Ausgang. Auch ohne dieses juristische Verfahren wäre nicht vor 2018 mit dem Baubeginn zu rechnen gewesen. Die Chance für eine integrierte Planung von Stadtentwicklung und Verkehr in der Wilhelmsburger Mitte ist damit vorerst vertan. Die IBA-Nachfolgegesellschaft, die dort jetzt die Möglichkeiten für Wohnungsbau ausloten soll, hat es mit unterschiedlichen Szenarien zu tun – mit oder ohne Verlegung der Straße.

Im Falle einer Verlegung gerät der dort geplante Wohnungsbau massiv unter Druck: durch ein zu erwartendes vermehrtes Verkehrsaufkommen, durch erhöhte Lärm- und Luftbelastung und durch das dortige Industrie- und Gewerbegebiet, dass mit der neu geplanten Auffahrt in Höhe Rotenhäuser Straße eine direkte Fernstraßenanbindung erhält und damit in ihrem Bestand erheblich gestärkt wird. Im Einzelnen:

Die Planung sieht weiterhin einen Ausbau der verlegten WRS auf doppelte Breite vor. Eine Planung, die in „ihren Trassierungselementen allen Ansprüchen einer Vollautobahn entspricht“, wie es der Wiener Gutachter, Verkehrsexperte Prof. Knoflacher formuliert hatte.¹⁵⁷

Mit der neuen Auffahrt in Höhe der Rotenhäuser Straße erhält das dortige Industrie- und Gewerbegebiet einen direkten Fernstraßenanschluss, was vor allem für Logistik- und Transportgewerbe einen wichtigen Standortvorteil darstellt. Eine Umwandlung in auch für Wohnen geeignetes Mischgebiet wird dadurch nicht wahrscheinlicher. Auch der in diesem Bereich vorgesehene Lärmschutz erfüllt mit 2 Metern Höhe lediglich die Anforderungen für Gewerbegebiete.

Als Zubringer zur neuen Auffahrt Rotenhäuser Straße würden in Zukunft von Norden die Rubbertstraße und von Süden die Dratelnstraße fungieren. Dratelnstraße und Rubbertstraße – im Schnittpunkt des neuen Fernstraßenanschlusses Rotenhäuser Straße – werden damit zur Schlüsselstelle eines „Inneren Wilhelmsburger Ringes“, der im Norden über die Hafenrandstraße, im Westen über Reiherstieg Hauptdeich und im Süden über die Straße „Bei der Wollkämmerei“ die Verkehre aus Hafen und den großen Logistikgebieten aufnimmt, diese durch die Wilhelmsburger Mitte führt und an Schulen und neuen Wohngebieten vorbei dem neuen zentralen Fernstraßenanschluss zuführt. Damit ist eine vermehrte Verkehrsbelastung auch in der Wilhelmsburger Mitte vorprogrammiert. Nach Osten wird vor allem die Neuenfelder Straße zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen.

Zusammenfassend sind diese Verkehrsaussichten keine rosigen Rahmenbedingungen für Wohnungsbau in der Wilhelmsburger Mitte. Eine integrierte Planung stellen wir uns anders vor.

Die Hafenquerspange – jetzt als Verlängerung der A-26 geplant

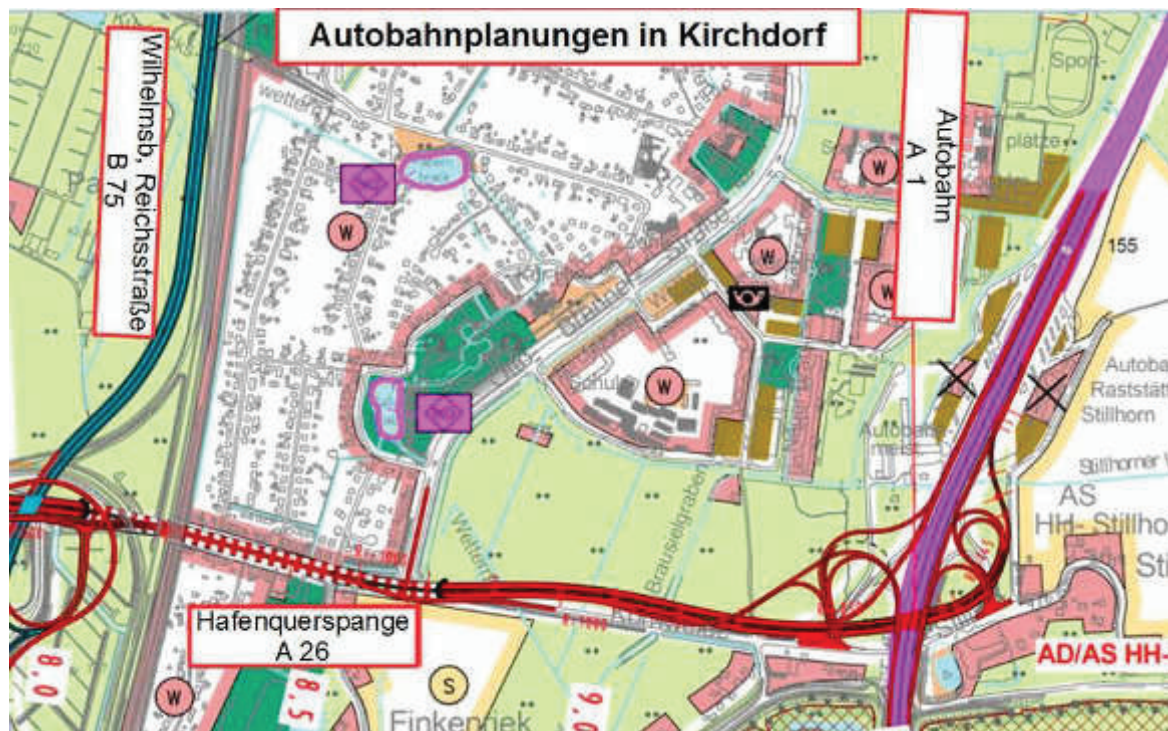
„Die Hafenquerspange – wäre eine Katastrophe für Wilhelmsburg“, hatte einst Hamburgs ehemalige Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk formuliert – das war allerdings im Wahlkampf vor ihrer Amtszeit.¹⁵⁸

¹⁵⁶ Siehe: www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/index.htm, Umfangreiche Dokumentation über die gescheiterte „Kooperative Verkehrsplanung im Hamburger Süden“ 2009

¹⁵⁷ TU- Wien: GUTACHTEN WILHELMSBURGER REICHSTRASSE, Sachbearbeiter: Univ. Prof. Hermann Knoflacher, Dr. Harald Frey, DI Michael Schumich, 3.1.2013

Und die IBA Hamburg argumentierte in einer Stellungnahme vom 9.8.2012: „Es ist verkehrsplane-
risch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum
zu führen.“ Und weiter: „Wilhelmsburg trägt die Hauptlast des Hafenverkehrs, sowohl auf der Straße als
auch auf der Schiene. Die Elbinsel leidet unter den Barrieren und Zäsuren aus Hafen, Industrie und Verkehr.
Weitere ...verträgt die Elbinsel nicht. Im Gegenteil: Es muss um den Abbau von Barrieren gehen...In keinem
Fall darf zusätzliche Verkehrsinfrastruktur die Insel weiter zerteilen und von ihren Uferbereichen tren-
nen“... Und zur jetzt favorisierten Südtrasse: „Dabei bleibt die grundsätzliche bauliche Crux, dass diese
Trasse den – jetzt noch freien – Zugang Wilhelmsburgs zum Natur-, Landschafts- und Erholungsraum an der
Süderelbe in diesem Bereich zumindest einschränkt.“ Und „Lückenschlüsse im Autobahnnetz, dürfen nicht im
besiedelten Gebiet gesucht werden und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet“.¹⁵⁹

Allein in **Kirchdorf Süd** wohnen über 6000 Menschen. Die Siedlung feiert in diesem Jahr ihr 40-
Jahre-Jubiläum. Kirchdorf-Süd liegt direkt an der A1. Einen Lärmschutz an der A1 sucht man
vergebens. Das wäre ein schönes Geburtstagsgeschenk gewesen. Stattdessen meldet Hamburg
eine weitere Autobahn für den Bundesverkehrswegeplan an und beschert Kirchdorf Süd damit
eine weitere Autobahn im Süden. Lärm, Feinstaub, Stickoxide, Schwefelbelastung inklusive.



Die linienbestimmte Hafenquerspange – geplant als Verlängerung der A 26 bis zur Anschlussstelle Stillhorn – im
Abschnitt Kirchdorf – Ausschnitt bearbeitet von Michael Rothschuh. Die A1 im Osten – ohne jeden Lärmschutz –
ist schon da. Die neue Wilhelmsburger Reichsstraße im Westen wird autobahngleich ausgebaut. Die Pläne für
die Hafenquerspange im Süden sehen u.a.vor: Verlauf im Tunnel zwischen Bahn und Otto-Brenner Straße, Ver-
lauf nördlich der Kornweide, Anschlüsse an die A1 in Stillhorn – die jetzige Kornweide bleibt unverändert beste-
hen.

¹⁵⁸ Die Hafenquerspange ist ... "„viel zu teuer und wäre eine Katastrophe für Wilhelmsburg", Anja Hajduk
in einem Interview vor der Wahl am 24.2.08. , Link auf der Startseite von www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/index.htm

¹⁵⁹ Stellungnahme der IBA Hamburg GmbH, zur geplanten A 252 -Südvariante Hafenquerspange (HQS)
vom 12.8.2009, Dokumentiert in: www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/HQS/09-08-12_HQS%20Stellungnahme_IBA.pdf

10 Kritikpunkte an den Plänen zur Hafenquerspange¹⁶⁰

Die geplante Hafenquerspange als A 26 durch Moorburg und Wilhelmsburg

- ...ist eine Katastrophe für die Stadtentwicklung und den Wohnungsbau in Wilhelmsburg
- Der Stadtteil ist schon jetzt gebeutelt von Verkehrstrassen. Eine zusätzliche Autobahn entlastet keine Wohnstraßen, sondern führt mehr Verkehr in den Stadtteil. Die Hafenquerspange schneidet den Süden der Insel geradezu ab, verschlechtert massiv die Wohnbedingungen in Kirchdorf und verhindert schon mit ihrer Planung neue Wohngebiete...
- ist – ausgerechnet im IBA Jahr 2013 – ein Affront gegen die IBA Hamburg
- Von der IBA geplante Wohngebiete im Süden Wilhelmsburgs (Hauland) können nicht neben einer Dreifachtrasse von Eisenbahn, Autobahn und Kornweide verwirklicht werden. Der Stadtteil verträgt keine Zerschneidung, sagt die IBA. Die Autobahn aber zersstückelt die Insel und schreckt neue Bewohner ab.
- ...entlastet nicht die Hamburger Innenstadt
- Die Hoffnung, die Innenstadt und die Stresemannstraße würden durch eine Hafenquerspange entlastet, war einmal das zentrale Motiv für Hamburgs Planung gewesen. Lebenserfahrung und Gutachten haben bewiesen: Südlich der Elbe kann man Hamburgs Innenstadt nicht entlasten. Eine Autobahn durch Wilhelmsburg reduziert auch den Verkehr auf der B 73 nur sehr begrenzt, so dass die Doppeltrasse von Bahn und Hauptstraße durch Harburg bestehen bleibt.
- ...hat für den Hafen keinen relevanten Nutzen
- Der Hafen braucht eine sichere Anbindung an die A7. Die Köhlbrandbrücke hält den Schwerverkehr nur noch begrenzte Zeit aus. Deshalb braucht der Hafen für die Köhlbrand-Querung eine zukunftsfähige Lösung (am besten ein Straßentunnel für Schwerverkehr und Erhaltung der Köhlbrandbrücke für PKW und Kleinlaster) – eine Autobahn, die man vom Hafen erst über eine Hubbrücke (Rethe-Hubbrücke) erreichen kann, ist nicht zukunftsfähig.
- ...schließt keine „Lücke“ im Autobahnnetz
- Um Hamburg gibt es künftig, nach Weiterbau der A20, den Autobahnring A1 – A21 – A20 – A7 Maschener Kreuz - Bad Segeberg – Bad Bramstedt – Maschener Kreuz. Nach Überzeugung der IBA-Fachleute ist die Hafenquerspange kein Lückenschluss sondern ein Kurzschluss. Man baut keine Autobahnen mitten durch Städte.
- ...holt vor allem Pendlerverkehr von der Bahn auf die Straße
- Die geplante Hafenquerspange verläuft exakt parallel zur S-Bahn und Metronom-Linie Stade – Buxtehude – Hamburg. Hamburg muss endlich dafür sorgen, dass diese Linien bedarfsgerecht bedient werden. Es ist unerträglich, dass für viele Millionen die Infrastruktur auf der Schiene hergestellt wurde, nun aber zu wenig Fahrzeuge vorhanden sind, so dass Gedränge in den Zügen viele potentielle Fahrgäste abschreckt.
- ...verhagelt die Klima- und Umweltbilanz Hamburgs
- Die Europäische Union hat Hamburg scharf gerügt, weil Hamburg nicht die verbindlichen Verordnungen zur Luftreinhaltung einhält und keine konkreten Verkehrskonzepte zur Reduzierung der Schadstoffe vorlegt. Die Hafenquerspange erhöht nach den Gutachten der DEGES die Verkehrsmenge und den CO₂-Ausstoß. Hinzu

¹⁶⁰ dav. abw. Kapitel J. Veddel, 5.3 und dav. abw. Kapitel M. Wirtschaft, 6.2

kommen großflächige Versiegelungen und Umweltschädigungen. Für eine „Umwelt-hauptstadt“ ist die Autobahnplanung eine Blamage.

- ...verletzt grundlegend den Artenschutz
- Das Bundesverkehrsministerium selbst hat in seiner Linienbestimmung warnend darauf hingewiesen, dass der Artenschutz erheblich verletzt wird und ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren erforderlich ist.
- ...wird vom Bund nicht bezahlt werden
- Der Bund war 2003 nicht bereit, die Hafenquerspange (damals im Norden über den Spreehafen geplant) in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Sie hatte ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die jetzige Planung ist erheblich teurer als die damals angepeilten 475 Mio. Euro. Alle Bürgermeister und Verkehrssenatoren der verschiedensten Parteien sind in den letzten 40 Jahren mit der Forderung nach einer Finanzierung durch den Bund gescheitert. Wollen Herr Scholz und Herr Horch ihnen folgen?
- ...kostet Hamburg bereits in der Planung jedes Jahr mehrere Millionen Euro
- Die Planung der immer wieder veränderten Trassen ist umsonst gewesen, aber für Hamburg nicht kostenlos. Es wäre eine lohnende Aufgabe für den Rechnungshof zu prüfen, wie viel Geld mit Planungen verschwendet wird, von denen man vorher wissen kann, dass diese fehlschlagen.¹⁶¹

Wie Stadtentwicklung im Süden Wilhelmsburgs allein von der Planung einer Autobahn schon heute blockiert wird, zeigt das **Beispiel Haulander Weg**:

Schon jetzt genießen die Wohnhäuser südlich des Haulander Wegs lediglich Bestandschutz. Würden die Planungen zur HQS Trasse Süd umgesetzt, hätte dies weitere Gewerbeansiedlungen in der südlichen Georg-Wilhelm-Straße zur Folge. Speziell bedroht sind die Haulander Pferdewiesen. Diese liegen im sogenannten Außenbereich und dürfen eigentlich nicht bebaut werden. Trotzdem gibt es immer wieder Begehrlichkeiten, diese Wiesen für weitere Gewerbeansiedlungen freizugeben. Beispielsweise sollten die Wiesen während der IGS 2013 zu temporären Parkplätzen umgewandelt werden.

Die Eigentümer der Wiesen wollten die Flächen jedoch nur dann als Parkplätze zur Verfügung stellen, wenn diese nach der IGS – quasi als Belohnung – komplett in Gewerbeflächen konvertiert würden. Glücklicherweise konnte dies durch eine konzertierte Aktion von BewohnerInnen, Regionalpolitikern und der IGS GmbH verhindert werden.

Wir verlangen die Erhaltung und die Stärkung der Wohngebiete in der südlichen Georg-Wilhelm-Straße als Gegenwicht zu der bestehenden industriellen und gewerblichen Nachbarschaft. Dazu gehört auch die Ausweitung des Wohngebietes auf den Bereich aller Wohnbauten südlich des Haulander Wegs.

3.2.6 Störfall als Nachbar

Nicht nur die NOW, wo 2001 ein Öltank 200 Meter von den Wohnhäusern in die Luft flog, ist ein problematischer Nachbar. Störfallbetriebe blockieren derzeit geplanten Wohnungsbau an der Georg Wilhelm Straße und am Haulander Weg.

Ein weiteres Beispiel: Am Fähranleger 73 darf unter Hinweis auf einen Störfallbetrieb in der Nähe kein Kaffee verkauft werden. Alle gemeinsamen Bemühungen von Bezirk, BSU und IBA, dort

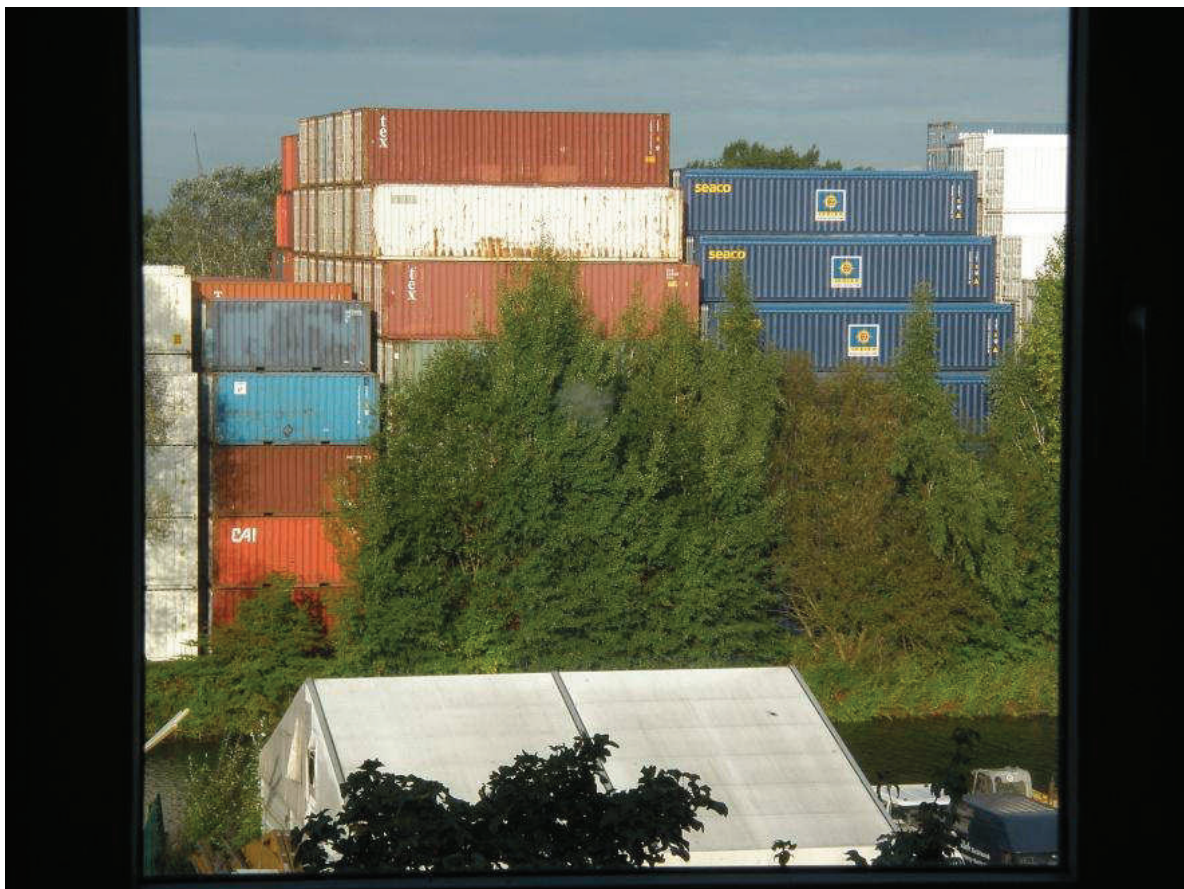
¹⁶¹ Michael Roths Schuh, dokumentiert auf Startseite von: www.hafen-quer-spange.de

den Hafenerlieger Cäsar als „Willkommensort“ mit Kaffeeklappe, Informationsmaterial etc. an dem Ponton zu verankern, sind mit Hinweis auf einen südlich gelegenen Störfallbetrieb bisher gescheitert. Was auch deshalb erstaunt, weil noch näher Wohnhäuser existieren.

3.2.7 Gebirge in der Marsch

Container versperren nicht nur die Sicht, sondern verhindern Stadtentwicklung und produzieren Containertransporte mitten durch die Wohngebiete. Containergebirge gibt es am Reiherstieg und Bei der Wollkämmerei.

Am Westufer des Veringkanals, gegenüber der Rehaklinik Groß-Sand, wurde noch im Jahre 2007 eine Containerlagerei inklusive Containerreparatur („Containerklopperei“) eingerichtet. Am Jaffekanal vollzieht sich derzeit allerdings eine Sensation: Die Container verschwinden und werden in den Hafen gelagert. Da gehören auch die anderen hin!



Containerlager Westufer Veringkanal – gegenüber der Rehaklinik Groß Sand – errichtet während der IBA im Jahre 2007, Foto aus Fenster Wohnhaus Veringstraße 2013, Foto: privat

3.2.8 Grenzerfahrungen

Durch die Preisgabe von großen Flächen an Anstalten öffentlichen Rechts wie die Hafenbehörde HPA sind auch große Flächen Hamburgs demokratischer Willensbildung und Bürgerbeteiligungsprozessen entzogen. Auch dadurch entstehen Interessenswidersprüche, Konkurrenzen und Konflikte zwischen Stadtplanung und Hafenplanung.