

# Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs

Vorstand

Bearbeiter: Michael Rothschuh(mr), Ilenbrook 24,21107 Hamburg, Tel. 040-6520296  
info@zukunft-elbinsel.de, www.zukunft-elbinsel.de



## Hafenquerspange Hamburg – Stellungnahme Juli 2009

Vorbemerkungen.....	2
Verfahrensstand.....	2
Studien der DEGES zur „Hafenquerspange“.....	3
Zielsetzung (zu 1.0).....	4
Zielsetzung (zu 1.0 Absatz 1).....	4
Diskussion zur Hafenquerspange (zu 1.0 Absatz 3).....	5
Zur Begründung der Quer-Autobahn :.....	6
Planerische Randbedingungen (zu 2.0).....	9
Wechselnde Einschätzungen zur Diagonaltrasse-Ost und Südtrasse.....	9
Planerische Randbedingungen.....	11
Untersuchungsraum (zu 3.0).....	11
Auswahl der Varianten(zu 3.2).....	11
Geplantes Untersuchungsgebiet (zu 3.3).....	12
Klimafolgen: Mehr CO2 durch eine Hafenquerspange (zu 3.4).....	13

betr.: DEGES

Kortemeier&Brokmann: A 252-Hafenquerspange Hamburg

Umweltverträglichkeitsstudie zur Änderung der Linienbestimmung, Tischvorlage zum Scoping-Termin,  
Juni 2009

## **Stellungnahme des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. zur Vorbereitung des Scoping—Termins**

### **Vorbemerkungen**

#### **Verfahrensstand**

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat vermittelt über die DEGES den Auftrag gegeben, eine Umweltverträglichkeitsstudie zur Änderung der Linienbestimmung für die „A 252- Hafenquerspange Hamburg<sup>1</sup>“ zu erstellen.

Dies soll zu einem Zeitpunkt geschehen, zu dem

- die BSU selbst erklärtermaßen den Abschlussbericht der Projektstudie zur Überprüfung der Trassenwahl der Querautobahn noch nicht vorliegen hat<sup>2</sup>,
- die Studie auch Mitte Juli 2009 noch nicht fertig gestellt ist<sup>3</sup>,
- das Parlament ebenfalls keinen Abschlussbericht erhalten hat,
- ein Beteiligungsverfahren u.a. mit Bürgerinnen und Bürgern zu den Verkehrsplanungen im Hamburger Süden gerade beginnt.

Die Erwartung der BSU an einen eigenen Erkenntnisgewinn durch das Beteiligungsverfahren oder auch parlamentarische Diskussionen ist offenbar äußerst begrenzt.

Wenn man sowohl vor Abschluss des Beteiligungsverfahrens als auch vor einer Bundestagsentscheidung

- 
- 1 Die Begrifflichkeit wechselt: Das Abendblatt hatte 1979 den Begriff der Hafen-Autobahn geprägt, gemeint als Ortsangabe, denn die damalige Autobahn sollte überhaupt keine Ausfahrt im Hafen haben. Der Hafenentwicklungsbericht von 2005 spricht nicht, wie damals üblich, von einer Hafenquerspange, sondern von einer Autobahn-Querspange, offenbar, weil alle Straßen im Hafen zum Einflussbereich von HPA gehören – mit Ausnahme von Autobahnen. Hier sprechen wir i.d.R. von einer Querautobahn, gelegentlich auch von der Hafenquerspange (HQS).
  - 2 „Der komplette Abschlussbericht der Projektstudie zur Überprüfung der Trassenwahl der Hafenquerspange liegt der zuständigen Behörde noch nicht vor. ...Die bisher vorgestellten Ergebnisse basieren auf Präsentationen der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES), die zwischen der zuständigen Behörde und den Gutachtern ausführlich erörtert worden sind. (Bürgerschafts-Drucksache 19/2872)
  - 3 Am 14.7.2009 teilte die BSU auf Anfrage mit, dass „sich diese Studie aktuell in der Fertigstellung befindet“.

über die Aufnahme einer Querautobahn in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und damit über die Finanzierung eines solchen Vorhabens eine erneute Linienbestimmung mit den dazu gehörenden Einzeluntersuchungen durchführen will, reiht sich dies ein in die über 70jährige Geschichte einer Ansammlung von Trassenuntersuchungen, die die Steuerbürger viele Millionen DM und Euro gekostet haben, keinen praktischen Nutzen gehabt haben und zudem nicht veröffentlicht wurden. Stattdessen hätte man schon lange gründliche eine integrierte Verkehrs-, Stadt- und Hafententwicklung in Angriff nehmen können und müssen.

Die Planungen von Autobahntrassen haben zugleich dazu geführt, dass die Stadtplanung in den betroffenen Bereichen weitgehend zum Stillstand gekommen ist, weil Flächen für mögliche Autobahnen freigehalten werden. Zudem müssen mögliche Investoren immer damit rechnen mussten, dass ihr jeweiliges Projekt letztlich neben einer Autobahn steht.

### **Studien der DEGES zur „Hafenquerspange“**

Zur „Hafenquerspange“ sind in jüngster Zeit mindestens folgende Studien und Präsentationen der DEGES vorgestellt worden:

- Die Projektstudie „Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg Wilhelmsburg zwischen der vorhandenen B4/75 im Westen und der BAB 1 im Osten“ vom **Oktober 2008** hatte in den Varianten 1A (entspricht der „Diagonaltrasse Ost“) und 1B (entspricht der „Nordtrasse“) eine Verknüpfung einer als Autobahn ausgebauten und an die Bahntrasse verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) mit einer Hafenquerspange (HQS) genannten Autobahn dargestellt und insgesamt positiv bewertet. Eher negativ bewertet wurde die Variante 2A, bei der die BAB 253 in Höhe der Kornweide nach Osten verschwenkt und gemeinsam mit einer HQS zur A1 geführt werden sollte<sup>4</sup>. Diese Variante entspricht aber östlichen Teilabschnitt einer „Südtrasse“, die derzeit von der BSU favorisiert wird.
- Die DEGES-Präsentation vom **18.Februar 2009** zur WRS stellte im Unterschied zur vorherigen Projektstudie keine unmittelbare Verknüpfung zwischen WRS und HQS dar<sup>5</sup>.
- Die „Projektstudie zur Überprüfung der Trassenwahl der Hafenquerspange“ ist lt. BSU bis Juli 2009 nicht fertig gestellt. Der Planungsstand wurde am **5.März 2009** ausgewählten Pressevertretern vorgestellt<sup>6</sup>. Diese sah Nord- und Süd-Varianten vor, aber keine Ost-Diagonale. Die AS Wilhelmsburg-Süd wurde eingezeichnet in der Form eines Rechtsabbiegers von der von Westen kommenden A26 auf die A253 (Blatt 4). Für den Süden gab es vier Varianten Süd1, Süd2, Süd 3, Süd4, die alle als

---

4 DEGES, Oktober 2008: Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg Wilhelmsburg zwischen der vorhandenen B4/75 im Westen und der BAB 1 im Osten, Projektstudie, Unterlage 2, Bewertungsmatrix, S. 8

5 <http://www.hamburg.de/contentblob/1389892/data/verlegung-b4-75-wbr.pdf>

6 Dem Verein wurde am 20.4.2009 von der BSU eine Fassung übermittelt, auf die hier Bezug genommen wird.

A26 bezeichnet wurden. (Blatt 5.) .

- In der dann von der DEGES am **21.4.2009** in Gegenwart der Senatorin Hajduk vorgestellten Fassung<sup>7</sup> wurde zwischen WRS und HQS der rückwärtige Linksabbieger von der A253 auf die A26 (HQS) Richtung Osten nachgetragen. Für den Süden gab es nun drei Varianten Süd 1 (Südbogen um Moorburg mit Hochbrücke), Süd 2 (im Norden Moorburgs mit Tunnel) , Süd 3 (Tunnel durch Moorburg).
- Die Tischvorlage der DEGES vom **Juni 2009** erwähnt im Unterschied zu den vorherigen Versionen neben zwei Nordvarianten nur zwei Südvarianten: Süd 1 (Hochbrücke im Süden Moorburgs) und Süd 4 (Hochbrücke 72 m über Hafenbecken sowie 53m über Süderelbe)

Der Verein nimmt hier vorrangig zur Tischvorlage vom Juni 2009 Stellung. Er berücksichtigt dabei teilweise die weiteren hier genannten Präsentationen.

Die Vorplanungen, Verkehrserhebungen und Verkehrsprognosen, die auf S.1 der Tischvorlage genannt werden, wurden dem Verein auch nach mehrfacher Bitte gegenüber der BSU ebenso wenig zur Verfügung gestellt wie eine textliche Fassung der DEGES -Studie. Dadurch können sich die Ungenauigkeiten der Präsentationen auch in dieser Stellungnahme spiegeln.

## **Zielsetzung (zu 1.0)**

### ***Zielsetzung (zu 1.0 Absatz 1)***

Der **Zweck** der Autobahn wird in der Scoping-Vorlage vorrangig in einem Netzlückenschluss zwischen A7/A26 im Westen und A1 im Osten angegeben. Nachrangig wird die Hafenverkehrsinfrastruktur und Anbindung des Hafens genannt.

Diese Zielsetzung unterscheidet sich deutlich von den Prioritäten, die die BSU nennt<sup>8</sup>: Dort wird ebenso wie in der DEGES-Präsentation vom 21.4.2009, S.4 als erstes Projektziel die in der Tischvorlage überhaupt nicht angeführte *„Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und Trennwirkungen in innerstädtischen Quartieren“* genannt, ihr folgt als zweites Ziel die *„Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens“* und erst als viertes wird ein *„Lückenschluss im überregionalen Fernstraßennetz“* genannt.

Hinter der Unklarheit über die Ziele steht zum einen das Bestreben, einerseits der Hamburger Bevölkerung den Eindruck zu vermitteln, die Autobahn würde vorrangig örtlichen Belangen entsprechen<sup>9</sup>, andererseits

7 <http://www.hamburg.de/contentblob/1389864/data/projektstudie-hafenquerspange.pdf>

8 <http://www.hamburg.de/verkehrsplanung/1389930/fernstrassenplanung.html>

9 Im Laufe der Geschichte wechselte das immer wieder: U.a. sollte die Querautobahn der Beruhigung in Ottensen, der Stresemannstraße oder auf der Ost-West-Straße dienen. Zugleich sollte sie die Köhlbrandbrücke ersetzen oder entlasten. In der jüngsten Diskussion taucht jetzt die Vorstellung auf, die Quer-Autobahn könnte als Ortsumgehung für Harburg (Bypass Harburg) dienen und dort den Rückbau der B73 ermöglichen.

dem Bund als Finanzierungsträger dieses Projekt als Lösung vermeintlicher Probleme des Fernstraßennetzes darzustellen.

Zum anderen ist es bei der Bundesverkehrswegeplanung erforderlich, möglichst viel Verkehr auf der gewünschten Trasse zu prognostizieren – und dafür reicht der Hafenverkehr in keinem Fall aus –, um eine Einstufung eines so extrem teuren Projektes in den vordringlichen Bedarf zu erreichen.

Man kann auch sagen: **Weil** es keinen überzeugenden Zweck einer Autobahn-Querspange gibt, werden taktisch gewählte unterschiedliche Ziele für verschiedene Zielgruppen genannt.

### ***Diskussion zur Hafenuerspange (zu 1.0 Absatz 3)***

Von einer „**unbestrittenen Dringlichkeit des Projektes**“ kann nur jemand sprechen, der die intensive parlamentarische und öffentliche Diskussion und damit zugleich die Personen, die sich kritisch mit dem Projekt auseinander gesetzt haben, nicht zur Kenntnis nimmt oder als irrelevant ansieht.

1. Verwiesen werden kann auf durchaus bekannte Persönlichkeiten der Politik, beispielsweise auf die fundierten kritischen parlamentarischen Stellungnahmen des damaligen Bürgerschaftsabgeordneten Jörg Lühmann<sup>10</sup>, aber auch auf eine eindrucksvolle demonstrative Aktion der Bürgerschaftsabgeordneten Christa Goetsch, Christian Maass und der damaligen Landesvorsitzenden der GAL, Anja Hajduk, die aufgrund einer jahrelang gewachsenen Überzeugung am 21.2. 2008 auf dem Hamburger Rathausmarkt mit einer symbolischen „Einbetonierung“ u.a. der Hafenuerspange warnten: *CDU und SPD bilden bereits vor der Wahl eine "Große Beton-Koalition". Im Bund und in Hamburg tragen sie gemeinsam Vorhaben wie die Elbvertiefung, neue Kohlekraftwerke, die Autobahn A26, die Hafenerweiterung in Moorburg und die Hafenuerspange.*“ (PM der GAL vom 21.2.2008).<sup>11</sup>
2. Zum anderen gab es eine Fülle von Stellungnahmen, Vorträgen Denkschriften, Diskussionsveranstaltungen in den Medien sowie Demonstrationen, bei denen sich vor allem Bewohner Wilhelmsburgs jahrelang gründlich und kritisch mit den Planungen auseinandergesetzt haben und zu dem eindeutigen Ergebnis kamen, dass keine Querautobahn erforderlich ist, z.B:
  - Swiderski, Anja/ v. Prondzinski, Jörg u.a., 2002: Für eine zukunftsfähige Hamburger Verkehrspolitik – ohne eine neue Querautobahn im Herzen der Stadt, in Weißbuch der Zukunftskonferenz 2002, S.

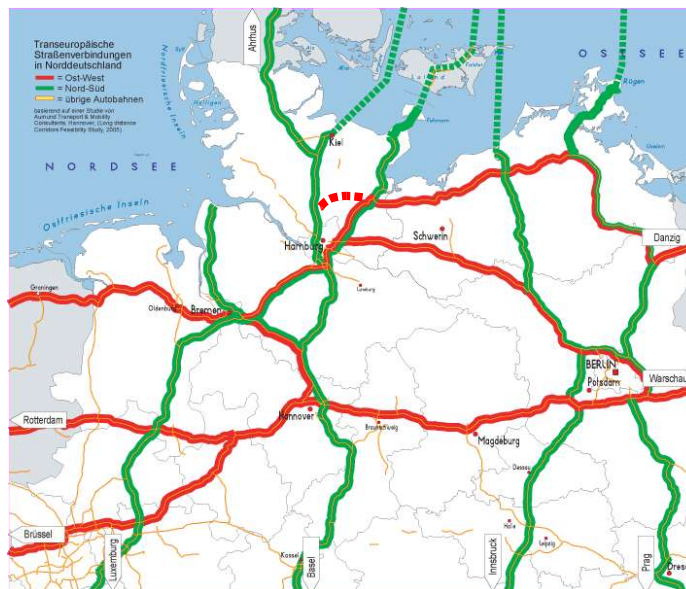
---

10 „Das Motto der Zukunft lautet: *Small and clever is beautiful. Kleine, unspektakuläre aber intelligente Lösungen sind das Gebot der Stunde*“, erklärt Lühmann weiter. *Auch für diese Massnahmen werden wir finanzielle Hilfen des Bundes benötigen. Das funktioniert aber nur, wenn nicht eine Milliarde Euro für ein einziges Großprojekt verschleudert wurde*“, (PM, 18.1.2008 [www.hamburg-kreativestadt.de](http://www.hamburg-kreativestadt.de))

11 Hier kann auch das eindeutige Statement von Anja Hajduk in einem Interview vom Februar 2008 aufgeführt werden. Interviewerin: Vervollständigen Sie bitte die folgenden Sätze .... „Die Hafenuerspange ist...“ - Anja Hajduk: „viel zu teuer und wäre eine Katastrophe für Wilhelmsburg“ (<http://www.planenimdialog.de/Vorgeschichte/Interview%20Anja%20Hajduk.flv> )

- Hans-Jürgen Maass, 2007: Braucht Hamburg die Hafenspanne? <http://www.zukunft-elbinsel.de/PreMis/2007/HQS-EWV-Vortrag%20-2007-11-13.pdf>
- Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg (Hg.), 2007: Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte? - Mobilität und Verkehr im Lebensraum der Großen Elbinsel, <http://www.hafen-querspange.de/Denkschrift.pdf>
- Michael Rothschuh, 2007: Hafennetz statt Hafenspanne, <http://www.hafen-querspange.de/Hafennetz.pdf>

## Zur Begründung der Quer-Autobahn :



A 20 zwischen A1 und A7 im Bau  
(eingefügt mr)

**Ein „Lückenschluss“ zwischen der A1 und A7 ist nicht notwendig, weil es keine Lücke zwischen beiden Autobahnen gibt.**

Es gibt zum einen eine unmittelbare Verknüpfung von A1 und A7/A26 über das Autobahnkreuz Maschen, zum anderen künftig eine höchst leistungsfähige Verbindung über die A20, die derzeit zwischen der A1 bei Lübeck und A7 bei Kaltenkirchen gebaut wird. Diese Autobahnen werden mit hohen dreistelligen Millionenbeträgen ausgebaut, für die A7 ist zudem eine stadtverträgliche Lösung durch eine Überdeckung vorgesehen. Eine „Abkürzung“ mitten durch Hamburg, sei es als Ost-West-Achse nördlich der Norderelbe, wie sie früher beispielsweise zwischen A7 und der Lübecker Autobahn (Horner Kreisel) geplant war, sei es durch die Elbinsel Wilhelmsburg oder sei es südlich der Süderelbe durch Harburg, ist angesichts der verheerenden Folgen für die Stadtentwicklung nicht akzeptabel. Eine moderne Stadt kann sich nicht vorrangig als autoge-

rechte Stadt verstehen. Senator Gedaschko hat dieses auf den Punkt gebracht: *„Das Grundübel ist eine falsche strategische Ausrichtung der Verkehrswege in dieser Stadt in der Vergangenheit. Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsaugereffekt für den gesamten Verkehr geschaffen. .... Die Lösung heißt: Wir müssen den Fernverkehr aus der Stadt herausbekommen.“* (Die Welt, 8.7.2007)

### **Der Hafenverkehr braucht Verbesserungen in der Hinterlandanbindung, aber keine neue Autobahn.**

Über die A7-Anschlussstelle Waltershof ist der Hafen direkt an das Transeuropäische Autobahnnetz angebunden. Die AS Waltershof liegt mitten im Hafengebiet, auch die östlichen Containerterminals liegen näher an der Anschlussstelle Waltershof als an der für eine Südtrasse einer Querautobahn geplanten AS Hohe Schaar.

Die Containerterminals östlich des Köhlbrands sind über die Köhlbrandbrücke mit der A7 verbunden. Vor allem bis Mitte 2008 gab es häufig Stausituationen auf der Köhlbrandbrücke und den Hafenrouten. Diese waren aber nicht in einem zu geringen Querschnitt oder zu wenig Fahrspuren begründet, sondern vor allem in den Zollstationen, die lange Wartezeiten entstehen ließen, sowie in unzureichenden Knotenverbindungen. Die Zollorganisation ist vorerst etwas verbessert worden, in absehbarer Zeit werden die Zollstationen fallen; Knoten sind oder werden derzeit von der HPA ausgebaut und umgestaltet. Die HPA sieht vor, mit dem „Masterplan Straße“ weitere Verbesserungen herbei zu führen.

2008 hat die Köhlbrandbrücke den Verkehr ohne schwer wiegende Probleme bewältigen können, obwohl die parallele Kattwykbrücke nahezu über das ganze Jahr wegen Reparaturarbeiten geschlossen war.

Mittel- und langfristig wird die Köhlbrandbrücke nach Untersuchungen, über die von der HPA berichtet wurde, die aber nicht veröffentlicht wurden, grundsaniert oder auch neu gebaut werden müssen, ggf. als Tunnel. Notwendig werden auch verbesserte Knoten und Verbindungen auf der Hafenhaupttroute und eine verbesserte Süderelbquerung zur Hohen Schaar (Kattwykdamm). Zudem bedarf es stadtverträglicher Anbindungen nach Wegfall der bisherigen Zollgrenzen an die Norderelbbrücke (Veddel), in Neuhof und am Ernst-August-Zoll. Für diese Projekte ist es sinnvoll und notwendig, Mittel des Bundes als Förderung der Hafenhinterlandanbindung einzuwerben.

Im übrigen muss der Verkehr im, zum und vom Hafen mittels Intelligent Transport Systems (ITS) und Telematic Systems verbessert werden, wie sie beispielsweise vom IVH Hamburg vorgeschlagen wurden. Diese sind nach einer Studie des IVH/ BDI-Hamburg um 10er Potenzen billiger und zugleich effektiver und effizienter als eine neue Autobahn. Deshalb sind sie auch in der Koalitionsvereinbarung von CDU und GAL verankert.

## **Die von der DEGES vorgeschlagene Quer-Autobahn hat keinen Mehrwert für den Hafenverkehr.**

In der DEGES-Präsentation vom 21.4.2009 wird die fiktive Verkehrsbelastung von 2025 mit und ohne Bau der Querautobahn (Südtrasse) gegenüber gestellt (Blatt 9):

- Ohne eine Querautobahn würden über die Köhlbrandbrücke 39.300 Kfz/24h fahren, mit einer Querautobahn 27.500. Damit soll offenbar ausgedrückt werden, dass die Köhlbrandbrücke von Verkehr entlastet würde, der nicht auf den Hafen bezogen ist (z.B. Durchfahrtverkehr zwischen den Stadtteilen, Verkehr von Wilhelmsburg/ Veddel zur A7). Die Köhlbrandbrücke kann aber nach Wegfall des Zolls und erst Recht bei Verbesserung der Knoten durchaus statt derzeit 35.000 Kfz/24h 39.000 Kfz/24h tragen. Lediglich 27.500 Kfz/24h, wie in der Präsentation vorgesehen, würden eine kostspielige Unterauslastung bedeuten.
- Ohne eine Querautobahn sollen nach diesen Prognosen über die Rethebrücke (die derzeit von der HPA neu gebaut wird) 10.800 Kfz/24h von den Umschlagshäfen im Hafen zur Hohen Schaar fahren, mit einer Querautobahn 10.500. Das bedeutet, dass die AS Hohe Schaar im Vergleich zu den bereits vorhandenen Straßenverbindungen (Kornweide, Hohe Schaar) keinen zusätzlichen Hafenverkehr aufnimmt.
- Für die weitgehende Irrelevanz der Quer-Autobahn spricht auch die Tatsache, dass keine der bisherigen Hauptverkehrsstraßen im und zum Hafen (insb. Kornweide, Hohe Schaar, Kattwykdamm) zugunsten der Quer-Autobahn aufgegeben werden soll. Diese Hauptverkehrsstraßen sind insb. nach einer Ertüchtigung mit vielen Anschlussmöglichkeiten erheblich leistungsfähiger für die oft kurzen Verbindungen zwischen Hafen und den Betrieben als eine Autobahn.

Es werden mit einer Quer-Autobahn Doppeltrassen von Autobahn und parallelen Hauptverkehrsstraßen geschaffen, die zu erheblich höheren Unterhaltungskosten und einer zunehmenden Versiegelung führen, aber dem Hafenverkehr nicht nützlich sind. „Begründet“ werden können diese Doppelstrukturen gegenüber dem Bund als Finanzierungsträger dann nicht mit dem Hafenverkehr, sondern lediglich mit zusätzlichem Pendler- und Durchfahrtverkehr (z.B. Verlagerung von der parallelen Güterbahn und der S-Bahn auf die Straße), den man mit dem Autobahnbau mittels Staubsaugereffekt anzieht bzw. neu schafft.

Es geht bei der Quer-Autobahn in allen Varianten um **einen der teuersten Autobahnabschnitte Deutschlands**. Auch die damals mit 475 Mio. Euro kalkulierte Quer-Autobahn im Norden war nicht finanzierbar und deshalb bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans wegen ihres schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden.

Der Beschluss der Bürgerschaft, dennoch 2006 die Planungen aufzunehmen, beruhte auf dem Vorhaben, diese Autobahn als Muster für Public-Private-Partnership-Projekte als F-Modell voran zu treiben. Dabei sollte

die Autobahn ausdrücklich nach dem Vorbild des **Lübecker Herrentunnels** realisiert werden, der sich nach seinem Bau als Fehlschlag erwiesen hat, weil lediglich etwa 60% des prognostizierten Verkehrs erreicht wurden und daher laufend die Mautgebühren erhöht werden mussten.

Auch bei einer Beibehaltung der Kosten von 475 Mio. Euro wäre aller Voraussicht nach die vom Bund in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie<sup>12</sup> zur Finanzierung zu von den Nutzern nicht akzeptierten Mautgebühren gekommen. Wenn man jetzt die Kosten mit ca. 718 Mio Euro beziffert – wobei die Kosten für eine Grundsanie rung oder Erneuerung der Köhlbrandquerung außer Acht gelassen werden – dann liegt dieser Betrag immer noch um 50% höher als der ursprüngliche Betrag von 475 Mio. Euro, den zu zahlen der Bund nicht bereit war.

## Planerische Randbedingungen (zu 2.0)

### **Wechselnde Einschätzungen zur Diagonaltrasse-Ost und Südtrasse**

Im Linienbestimmungsverfahren von 1999ff<sup>13</sup> wurden seitens der damaligen Hamburger Baubehörde grundlegende Einwände gegen die Diagonaltrasse Ost erhoben.:

*„Die Diagonaltrasse-Ost führt in den Wohngebieten von Wilhelmsburg östlich der Bahnlinie zu zusätzlichen Verlärmungen. An mehreren der Bahnlinie am nächsten gelegenen Wohnhäusern sind bereits heute so hohe **Lärmvorbelastungen** (tags und nachts bis über 70 dB(A)) vorhanden, dass weitere Lärmerhöhungen nicht vertretbar sind. Daher wurde die Diagonaltrasse-Ost ausgeschieden und eine detaillierte Ermittlung der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter nicht mehr durchgeführt“.*

Dessen ungeachtet allerdings hat die DEGES Oktober 2008 in ihrer Studie zur Wilhelmsburger Reichsstraße in der Variante 1A diese Ost-Diagonale untersucht und sie durchweg als verkehrlich positiv, umweltverträglich, vom Lärmschutz akzeptabel usw. befunden.

Zur Südtrasse hieß es im Linienbestimmungsverfahren 1999ff:

*„Aus **städtebaulicher Sicht** gehen von der Südtrasse die größten Beeinträchtigungen sowohl für die heutige Nutzungsstruktur (Zerschneidung in Wilhelmsburg-Süd/Kornweide) als auch für die langfristigen Entwicklungsperspektiven in Moorburg (Hafenerweiterung) Kirchdorf-Mitte Nord (Wohnungsbau) und in Wilhelmsburg-Süd/Ost (Landschaftsraumentwicklung) aus. Daher kann die Südtrasse aus städtebaulicher Sicht nicht empfohlen werden.“(S.14)*

*„Die Südtrasse ist aus **Umweltsicht** ungünstiger zu beurteilen als die Nordtrasse und Diagonaltrasse-West. Konfliktschwerpunkte bestehen in Moorburg (wie bei der Diagonaltrasse-West) und im Bereich Kornweide/*

12 Diese ist bisher nicht fertig gestellt, weil sie laut BMVBS immer wieder auf Drängen Hamburgs verändert werden musste.

13 <http://www.insel-im-fluss.de/AbdurchdieMitte/Archiv/HQS-Linienbestimmung-1999.PDF>

*Wilhelmsburg Ost. Im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg Ost entstehen u.a. Verluste von Wohngebäuden an der Kornweide, Verluste von Erholungsflächen, Biotopverluste (Grünland und Feuchtgrünland), Beeinträchtigungen von Wohnbau- und Erholungsflächen durch Verlärmung und Zerschneidung sowie visuelle Beeinträchtigung, Verlärmung der Bruthabitate von zwei Vogelarten der Hamburger Roten Liste, Schadstoffeinträge in Böden, Biotope und Oberflächengewässer sowie bauliche Eingriffe in drei Oberflächengewässer.*

*Betroffen sind die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Wasser, Tiefe und Pflanzen sowie Landschaftsbild.“*  
(S.13/14)

In der parallel zur Planung einer Südtrasse erstellten DEGES Studie Oktober 2008 zur Neuordnung des Fernstraßennetzes im Bereich Wilhelmsburg (Ersatz für Wilhelmsburger Reichsstraße), deren Variante 2 weitgehend identisch ist mit dem Ostabschnitt der jetzt vorgestellten Südtrasse einer Quer-Autobahn, heißt es ähnlich:

*„Westlich der Otto-Brenner-Straße wird der Planungsraum durch Siedlungsflächen und Kleingartenanlagen (südlich der Kornweide) geprägt. Östlich der Otto-Brenner-Straße sind sowohl südlich als auch nördlich der Kornweide naturnahe Grünlandkomplexe mit ausgeprägtem Grabensystem zu finden. Nördlich der Kornweide ist dieser Grünlandkomplex als geschütztes Biotop gemäß § 28 HmbNatSchG eingestuft. Das Grabensystem ist besonders bedeutsam für Amphibienarten wie Erdkröte, Grasfrosch, Teichmolch und Moorfrosch. Die Grünlandflächen sind ebenfalls wertvoll für die Avifauna. Hier sind Vorkommen von Wiesenvögeln wie die Bekassine, Kiebitz und Rotschenkel kartiert worden. Bei den drei Vogelarten und dem Moorfrosch handelt es sich um streng geschützte Arten. Süd-östlich der Grünlandflächen liegt das NSG und FFH-Gebiet „Heuckenlock“ mit zahlreichen geschützten Tier- und Pflanzenarten.*

#### Prognose der möglichen Umweltauswirkungen

*Die Variante 2 schneidet im südlichen Bestandsanschluss großflächig durch die dort vorhandene Kleingartenanlage. Anschließend verläuft die Trasse etwa im Verlauf der Kornweide. In diesem Abschnitt werden mehrere Wohnhäuser infolge des Baukorridors für den geplanten Tunnel überplant.*

*Etwa ab der Otto-Brenner-Straße steigt die Trasse wieder aus dem Tunnel an, um nachfolgend ebenerdig in paralleler Lage auf der Nordseite der Kornweide zu verlaufen.*

*In diesem Bereich der Kornweide werden die geschützten Grünlandflächen beeinträchtigt, die Lebensraum bieten für die oben genannten streng geschützten Arten. Aufgrund der Nähe der Trasse im weiteren Verlauf zum FFH-Gebiet „Heuckenlock“ können auch hier Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden.*

*Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Variante 2 aufgrund des Vorkommens streng geschützter Arten im Wirkungsbereich der Trasse und der Nähe zum NSG und FFH-Gebiet „Heuckenlock“ bezüglich der Umweltauswirkungen negativer als die Variante 1 zu werten ist.“*

Dies hindert die DEGES aber nicht, genau diesen Abschnitt, der für die WRS abgelehnt wurde, in der Prä-

sensation vom 21.4.2009 für eine Quer-Autobahn vorzuschlagen. In der Presse-Fassung der Projektstudie vom 5.3.2009 wird diese Trasse geradezu euphorisch gelobt: „*keine unüberwindbaren Hindernisse Umweltverträglichkeit, keine Konflikte mit städtebaulichen Leitzielen, höchste Sozialverträglichkeit*“

## **Planerische Randbedingungen**

S. 3 werden „neue planerische Randbedingungen“ angegeben, über die aber bisher nicht entschieden ist. Dies gilt für neue Containerterminals, für „Hafenerweiterungsplanungen in Moorburg“<sup>14</sup> und die Verlegung der B4/75.

## **Untersuchungsraum (zu 3.0)**

### **Auswahl der Varianten(zu 3.2)**

1. Anders als in den öffentlichen Präsentationen der DEGES und den politischen Erklärungen der BSU, in denen vom Scheitern der Nordvarianten ausgegangen wird, werden nun die Nordvarianten praktisch gleich berechtigt gegenüber den Südvarianten dargestellt. Dabei bleiben die Nordvarianten unklar: Die REGE hatte in mehreren Präsentationen dargestellt, dass ein Tunnel unter dem Spreehafen nicht machbar sei und stattdessen einen Tunnel parallel zum Ernst-August-Kanal vorgeschlagen; der westliche Teil des Spreehafens wäre dann vorwiegend eine Autobahneinfahrt in den Tunnel. Diese Variante wird hier nicht erwähnt. Leider sind auch die Rege-Ergebnisse nicht veröffentlicht.
2. Die Aufführung von Varianten Süd1 und Süd4 lässt ganz offensichtlich die Varianten Süd2 und Süd3 außer Acht. So war in der DEGES -Präsentation vom März 2009 eine Variante Süd2 mit einer Ausfahrt Altenwerder dargestellt, die jetzt genannte Variante Süd4 mit einer 72/53m hohen Brücke ist in den bisherigen Präsentationen nicht dargestellt worden. Offenbar handelt es sich um eine höchst fluide und unabgeschlossene Planung.
3. Im Süden wird auf das Hafenerweiterungsgebiet in Moorburg Bezug genommen. Dabei wird in Variante Süd4 eine Brücke über ein Hafenbecken in Moorburg vorgesehen, dessen Planung in dem Koalitionsvertrag für diese Legislaturperiode ausdrücklich ausgeschlossen wird. Eine Planung einer Autobahn, die die potenzielle Hafenerweiterung in Moorburg bereits vorwegnimmt, führt dazu, dass eine Entwicklung des Ortes bei einer späteren Entscheidung gegen die Hafenerweiterung faktisch bereits verhindert wäre.

---

14 Koalitionsvertrag CDU-GAL: „*Es wird vereinbart, dass in dieser Legislaturperiode keine Aufnahme von Planungen für die Inanspruchnahme von Moorburg für ein neues Containerterminal erfolgt; bereits laufende Planungen werden eingestellt.*“

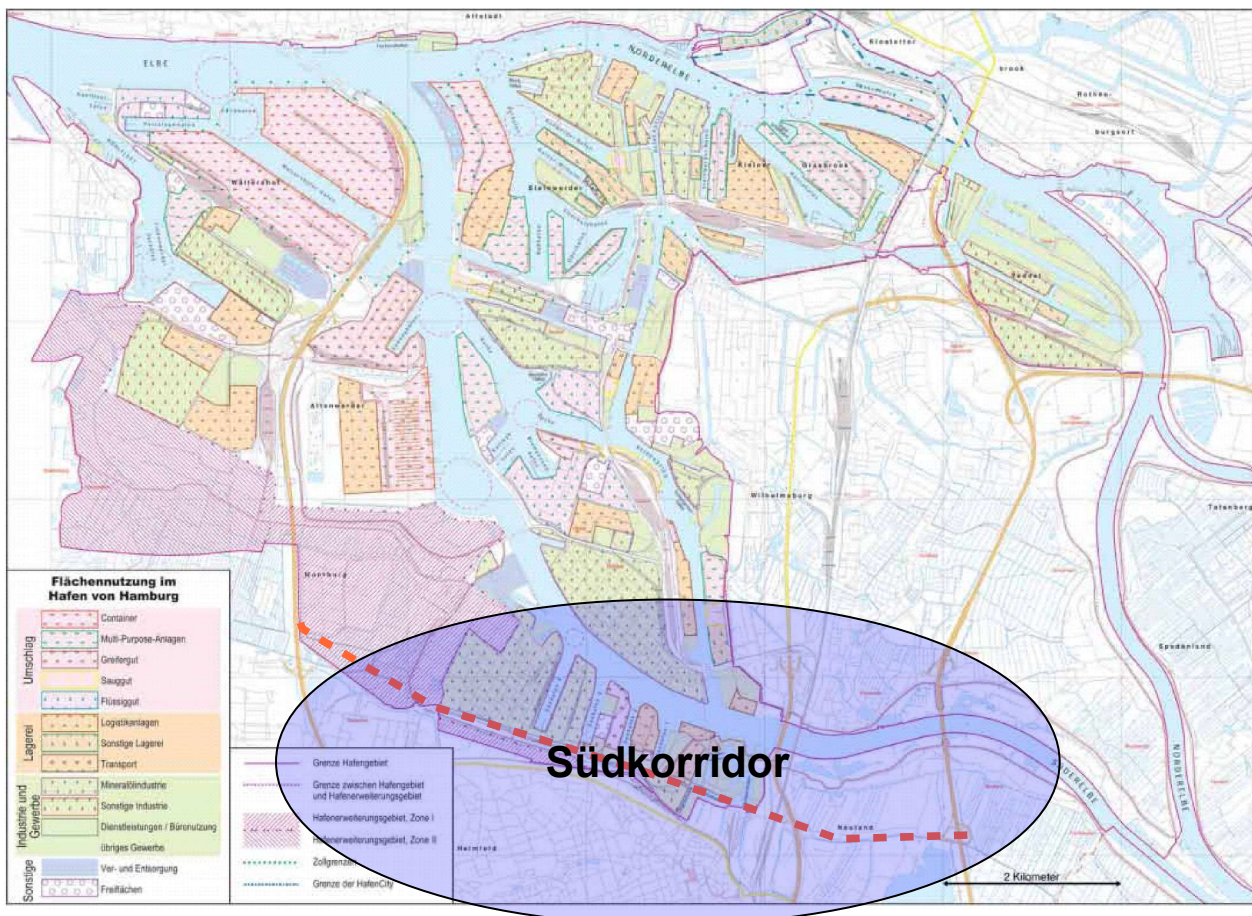
## Geplantes Untersuchungsgebiet (zu 3.3)

Es bedarf keiner Querautobahn, weder in Hamburg, noch in Wilhelmsburg, noch in Harburg.

Falls sich allerdings die Politik gegen die hier vorgelegten Argumente für eine Autobahn entscheiden sollte, dürfte das Untersuchungsgebiet nicht so begrenzt werden, wie es auf S. 8 vorgesehen ist. Vielmehr muss dann auch der Raum südlich der Elbe untersucht werden, da

- es für eine offenbar angestrebte Entlastung der Straßen im Hafen von nicht auf den Hafen bezogenem Verkehr unerheblich ist, ob eine Quer-Autobahn nördlich oder südlich der Süderelbe gebaut wird,
- die von einigen Harburgern gewünschte Wirkung auf die B73 höher wäre, je näher eine solche Autobahn läge,
- die Kosten auch bei einer Tunnelung beispielsweise in der Höhe des Harburger Binnenhafens erheblich unterhalb denen einer zusätzlichen Elbquerung liegen dürften.

Würde diese Untersuchung vernachlässigt werden, so müsste dieses Thema für die Gerichte und den Rechnungshof werden.



Eingefügt: denkbare Trasse südlich der Süderelbe (mr)

## Klimafolgen: Mehr CO2 durch eine Hafenuerspange (zu 3.4)

In den Kriterien der Schutzgutbewertung wird das Klima erwähnt. Hier müssen aber neben den genannten Bestimmungsmerkmalen auch zwingend die CO2 -Auswirkungen berücksichtigt werden.

In dem Linienbestimmungsverfahren 1999ff war festgestellt worden: „Alle Trassenvarianten führen im Vergleich zum Bezugsfall zu einer leichten **Zunahme** der Fahrleistungen auf Hamburger Stadtgebiet. Die Diagonaltrasse-West und die Nordtrasse zeigen die geringsten Verkehrsleistungszunahmen und damit die günstigsten Werte“ (S.11)

Dabei wird ausdrücklich auf die Belastung Wilhelmsburgs hingewiesen „Der Verkehrsleistungszuwachs erfolgt durch die neue A252 in den Bereichen Hafen und Wilhelmsburg; in allen anderen Stadtbereichen nimmt die Verkehrsleistung ab“.

Der Zunahme des Verkehrs entsprechen die Folgen für die CO2 Belastung. Diese würde je nach Trassenwahl stadtwweit um 3,0 bis 7 t CO2 **steigen**. (S.13).

Für die jetzt von der DEGES vorgeschlagene HQS ist mit erheblich größeren Verkehrszunahmen zu rechnen, weil über eine zur A1 verlängerten A26 erheblicher Pendlerverkehr, der jetzt auf der S-Bahn und mit dem Metronom auf der Schiene erfolgt, ebenso wie Güterverkehr z.B. auf der Strecke Stade-Lübeck auf die Straße zurück geholt würde. Dieses erhöht die CO2 Belastung Hamburgs und widerspricht damit den offiziellen Zielen der Hamburger Politik.

Im übrigen führt die angestrebte Verlagerung von Verkehr von anderen Straßen auf eine A26 durch Wilhelmsburg auch zur Verlagerung von Schadstoffemissionen von anderen Stadtgebieten nach Wilhelmsburg. Dies kann nur nach Vorlage konkreter Verkehrsmengendaten näher untersucht werden

In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung sind diese Aspekte gründlich zu prüfen.