



Pressemitteilung 13.3.2020 zur A26-Ost

Lösungen für Stadt, Klima, Natur, Hafen und Verkehr statt überholter Autobahnpläne

Die Planfeststellung für den mittleren Abschnitt der A26-Ost - von Moorburg über die Süderelbe bis zur Hohen Schaar - hat begonnen. Bis zum 30. März 2020 sind noch Stellungnahmen und Einwendungen zum Entwurf möglich.

Die von der DEGES vorgelegten Unterlagen zeigen: Die A26-Ost widerspricht der Mobilitätswende, die der Hamburger Bürgermeister verkündet hat; sie wird aber auch den Interessen des Hafens an einer Anbindung der Hamburger Seehäfen an das Autobahnnetz nicht gerecht.

1.

Hamburg hat ebenso wie der Bund mit den aktuellen Klimagesetzen mit einer Verlagerung von Motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Verkehr sowie von der Straße auf die Schiene begonnen. Als Ziel nennt die Bundesregierung „eine grundlegende Verkehrswende“, die eine Antwort auf den Klimawandel gibt. Auch Hamburg will den ÖPNV mit massivem Ausbau gegenüber dem privaten PKW konkurrenzfähig machen und damit die Zunahme des MIV verhindern. Dies ist ein Element des neuen Verfassungsversprechens, „Verantwortung für die Begrenzung der Erderwärmung“ (Präambel der Verfassung der FHH) zu tragen.

Die A26-Ost beruht auf überholten Prognosen eines stetigen Wachstums des MIV und widerspricht den Zielen des Klimaschutzes.

Alternativen durch S- und U-Bahnen zu prüfen, ist die DEGES in der Planfeststellung nicht bereit. Die A26-Ost führt – wie es die Unterlagen des Bundesverkehrswegeplans belegen – zu mehr motorisiertem Straßenverkehr. Dies ist zum Teil zusätzlicher Verkehr beispielsweise durch Freizeitfahrten, zum Teil von der unzuverlässigen S-Bahn S3/31 abgezogener Verkehr. Diese Planung steht den vom Bürgermeister vorgetragenen und für den Klimaschutz notwendigen Zielen diametral entgegen.

2.

Nicht eine A26-Ost, sondern die Haupthafenroute mit der Köhlbrandquerung ist für den Hafen bedeutend und ist die Hinterlandanbindung der Hamburger Seehäfen an das Autobahnnetz.

Als sich die Hamburgische Bürgerschaft 2008-2011 für die A26-Ost durch Moorburg und den Wilhelmsburger Süden entschieden hatte, ging sie von einem unaufhaltsamen Wachstum des Containerumschlags mit einem zusätzlichen Terminal in Steinwerder und von massiv wachsendem Hafenverkehr aus.

Beides ist in den vergangenen 12 Jahren nicht eingetreten. Auch dank eines von der HPA und HHLA betriebenen Ausbaus des Eisenbahnverkehrs. Heute sind sich der amtierende Wirtschaftssenator, die führenden Experten und auch die meisten Parteien einig, dass ein neuer Hafententwicklungsplan realistische Prognosen und zukunftssträchtige Konzepte vorweisen muss. Dazu gehört eine weitere Verlagerung und Modernisierung von Containertransporten auf die Schiene und das Wasser, aber nicht der Schwerlastverkehr auf einer neuen Autobahn.

Der Bund hat mit einer Absichtserklärung sein Interesse an einer funktionsfähigen Haupthafenroute mit einer neu gestalteten Köhlbrandquerung geäußert. Damit ist die Begründung der 2016 erfolgten Aufnahme der A26-Ost in den Bedarfsplan des Bundes wegen ihrer vermeintlichen „Bedeutung für die Hinterlandanbindung der Seehäfen“ hinfällig geworden. Denn: eine weit von den wichtigsten Hafenterminals und Betrieben entfernte A26-Ost kann nicht zum Ersatz für eine funktionsfähige Haupthafenroute werden.

Wir schlagen daher ein Moratorium vor und eine Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens. Wir fordern eine Revision der A26-Ost-Pläne durch den Bund und wir wollen einen Dialog zur Gestaltung der Haupthafenroute.

Dazu Stephan Zins aus Moorburg, Mitglied im Bündnis Verkehrswende Hamburg:

„In Hamburg und mit dem Bund brauchen wir einen Dialog über die Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke: Soll es eine neue Brücke werden, ein Tunnel oder eine Kombinationslösung mit einem Tunnel für den Schwerlastverkehr und der bestehenden Köhlbrandbrücke für PKW und Fahrräder? Dafür dürfte die Brücke noch viele Jahrzehnte tragfähig sein. Welchen Verkehr kann die Kattwykbrücke tragen, wenn die gerade erbaute neue Bahnbrücke in Betrieb genommen ist und den Eisenbahnverkehr von der bestehenden Kattwykbrücke abzieht?“

Dirk Holm, Vorstand im Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg:

„Der Bund muss bei der fälligen Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans die überhöhten Prognosen korrigieren und an die jetzt beschlossenen Klimaziele anpassen. Die Verlagerung vom MIV auf den Öffentlichen Verkehr muss jetzt durch konkrete Umschichtungen von Planungsressourcen und Geld vom Straßenverkehr auf den Bahn- und Wasserverkehr realisiert werden.“

Claudia Roszak, Vorstand im Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg:

„Jetzt gibt es die Chance, statt auf die Pläne aus dem vergangenen Jahrhundert auf die Zukunft unserer Stadt und unserer Kinder, Enkel und Urenkel zu schauen und neue Lösungen zu entwickeln: mehr Platz für Natur, Wohnen und Arbeiten, qualitative Entwicklung des Hafens statt seiner weiteren Ausdehnung. Vermeidung von entbehrlichem Verkehr, mehr ÖPNV statt MIV, Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und das Wasser. Dafür brauchen wir einen neuen Dialog. Der Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., dessen Vertreter schon 2016 die Zusage aus dem Verkehrsministerium für eine zukunftssträchtige Köhlbrandquerung bekommen haben, ist dazu bereit. (Wilhelmsburger Inselrundblick 12/2016 – s. Anlage als jpg)“