

# „Hafenquerspange“ - Mitteilung des Hamburger Senats an die Bürgerschaft vom 23.3.2010, Bürgerschaftsdrucksache 19/5457

## Kommentierender Überblick über die Drucksache

von Michael Rothschuh, Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Ilenbrook 24, 21107 Hamburg, Tel. 040- 6520297, [michael@rothschuh.de](mailto:michael@rothschuh.de)

## Inhaltsverzeichnis

zu 1. Anlass.....	1
zu 2 Neubewertung der Linienbestimmung unter veränderten Rahmenbedingungen.....	5
zu 2.1 Untersuchte Korridore.....	5
zu 2.2 Variantenvergleich.....	5
zu Tab. 8 Betroffenheit Wilhelmsburger Wohngebiete.....	6
zu 3.1 Beteiligungsprozess.....	7
zu 3.2 Scoping-Termin.....	7
zu 3.3 HPA-Planungen.....	7

### ZU 1. ANLASS

Mit der Senatsdrucksache soll eine neue Linienbestimmung der „Hafenquerspange“ begründet werden, verhindert werden soll aber eine Diskussion, ob seitens Hamburgs und des Bundes überhaupt ein Bedarf für eine **Autobahn** besteht. Deshalb wird auf den Bundesverkehrswegeplan von 2003 verwiesen, mit dem der Bedarf bereits festgestellt sei. In der Tat gelang die „Hafenquerspange“ schon seit ihrer ersten Planung im Jahr 1979 (damals noch Hafenaubahn genannt) immer in den Bundesverkehrswegeplan, mal in den vordringlichen, mal in den weiteren Bedarf. Eine Umsetzung ist aus Kostengründen und wegen des Widerstands der BürgerInnen keinem Senator, welcher Partei auch immer (SPD, FDP, CDU, Schill) gelungen. Wäre die Planung allerdings realisiert worden, so müsste die Trasse mit 53m über dem Köhlbrand heute schon als Fehlplanung infrage gestellt werden, weil laut dieser Senatsdrucksache die künftigen Schiffe eine Durchfahrtshöhe von etwa 73 m brauchen. Wir hätten also schon eine Diskussion um den Abriss und Neubau einer Hafenquerspange.

Die Finanzierung war mit den 2003 fixierten Kosten von 475 Mio. Euro nicht möglich, weshalb die HQS aufgrund des niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nur in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen wurde: In der Projektbeschreibung des Bundes werden die Investitionskosten auf die Jahre umgerechnet und betragen dann 17 Mio. Euro/ Jahr, der Nutzen wird vor allem in vermeintlichen Sicherheitsgewinnen (12,7 Mio.), Verbesserung der Erreichbarkeit im Raum vor allem zwischen Hamburg und Bremerhaven (6,3 Mio.) und der Hinterlandanbindung von Häfen (5,3 Mio) gesehen. Insgesamt stünden jährliche Projektnutzen von 23 Mio. den auf die Jahre umgelegten Investitionskosten von 17 Mio. gegenüber<sup>1</sup>. Daraus ergab sich ein relativ niedriges Nutzen-Kosten-Verhältnis.

---

<sup>1</sup> A 252 Hafenquerspange (A 7 - A 255) Projekt-Nr.; HH5005, Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien Hamburg, [www.bi-b213.de/files/Projektbeschreibung\\_HH\\_5005.pdf](http://www.bi-b213.de/files/Projektbeschreibung_HH_5005.pdf)

nis von 1,4 (zum Vergleich: Das NKV der A1-Ausbau Buchholz-Bremen ist mit 4,7 veranschlagt).

Um die HQS dennoch zu realisieren, wollte der Senat 2005 sie als PPP-Projekt über eine besondere Maut für alle Nutzer der Autobahn, aber auch möglicher „Ausweichrouten“ (Köhlbrandbrücke, Kattwykbrücke, aber auch Mengestraße usw.) finanzieren. Eine dafür vom Bund in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie ist bis heute nicht abgeschlossen, Teilergebnisse liegen der BSU, nicht aber der Öffentlichkeit vor. Sie hat dem Vernehmen nach erbracht, dass eine Maut so hoch läge, dass sie von den Nutzern nicht akzeptiert würde. Wenn beispielsweise ein PKW dann für diese Strecke 5 Euro zahlen müsste, wäre eine staatliche Finanzierung der Autobahn faktisch eine Subventionierung jeder Fahrt in Höhe von 5 Euro. Billiger wäre es dann, kostenfreie Tickets für die Bahn zu vergeben. Ob es einen Neuanlauf für ein PPP-Projekt nach dem Vorbild des allgemein als Fehlplanung eingeschätzten Herrentunnels bei Lübeck oder auch des pannenreichen Ausbaus der A1 zwischen Hamburg und Bremen gibt, ist nicht entschieden. Die Behörde meldet nur: *„Parallel zum Linienbestimmungsverfahren werden nun mit dem Bund Gespräche über die Finanzierungs- und Realisierungsmöglichkeiten geführt. Von diesen Gesprächen wird der weitere Verlauf abhängen.“*<sup>2</sup> Gemeint sind dabei vor allem Versuche, die HQS bei der diesjährigen Revision des Bundesverkehrswegeplans in den vordringlichen Bedarf aufzustufen, was eine notwendige, aber mangels Finanzmasse des Bundes nicht hinreichende Bedingung für eine Bundesfinanzierung vor 2015 wäre. Bei den nun mit 715 Mio. Euro kalkulierten Kosten, also nach obiger Rechnung Investitionskosten von 25,5 Mio. Euro/Jahr wäre bei gleichem berechneten Nutzen ein Verhältnis von 0,9 gegeben, das Projekt könnte also wahrscheinlich gar nicht in den Bedarfsplan aufgenommen werden. Verständlich ist es daher, dass die Behörde eine Diskussion über den Bedarf zu vermeiden versucht.

Allerdings werden Projekte nicht nur nach objektiven Kriterien gewertet, sondern auch nach politischen; anders wäre es kaum möglich, dass z.B. der Transrapid von der Münchener Innenstadt zum Flughafen beinahe gebaut worden wäre, bei dem es äußerst schwer gewesen wäre, einen relevanten Nutzen zu erkennen.

Für die Autobahn „Hafenquerspange“ wurde immer in zwei Blickrichtungen argumentiert, zum einen für das Hamburger Publikum, das **nördlich** der Elbe jeden Stadtautobahnbau erfolgreich verhindert hat, zum anderen für die Bundespolitiker, die die Finanzen bereit stellen sollten.

Seit dem Generalverkehrsplan von 1979, mit dem die Pläne für Stadtautobahnen nördlich der Elbe zugunsten der Stadtentwicklung aufgegeben wurden, war das Hauptargument für eine Autobahn durch den Hafen und Wilhelmsburg die damit vermutete Entlastung der Hamburger inneren Stadt. Diese erhoffte Wirkung lag den Anträgen Hamburgs für eine Ost-West-Autobahn zugrunde und bestimmt bis heute auch insbesondere die Handelskammer, die Hafenquerspange zu fordern. In der Website der Handelskammer heißt es noch 2010: *„Nur mit einer Hafenquerspange werden die heutigen ost-west-gerichteten Straßenzüge deutlich von Schwerlastverkehren entlastet (Stresemannstraße, Willy-Brandt-Straße usw). Daher könnte im Zuge eines Baus der Hafenquerspange über eine gestalterische Aufwertung dieser Straßen nachgedacht und die Anbindung der HafenCity verbessert werden.“*<sup>3</sup>

Die der Senatsdrucksache zugrunde liegende DEGES-Projektstudie vom Juli 2009 sagt nun eindeutig, aber sehr versteckt auf Seite 96 des Erläuterungsbericht: **Nein, eine Entlastung ist nicht gegeben** – und auch eine Nordtrasse, wie sie bisher geplant wurde, hätte nur eine minimale Bedeutung für den Verkehr nördlich der Elbe<sup>4</sup>. In der Senatsdrucksache wird dieses zentrale Ergebnis nicht mitgeteilt, und nur bei Kenntnis der Studien wird deutlich, dass die nebelhaft behauptete „Bündelung des West-Ost-Verkehrs“ und „Reduzierung der Trennwirkung in städtischen Wohnquartieren“ jedenfalls nicht

<sup>2</sup> <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/2113918/2010-02-23-bsu-unesco-nhw.html>

<sup>3</sup> [http://www.hk24.de/produktmarken/standortpolitik/verkehrsnetze/ueberregionale\\_verkehrsinfrastruktur/s-trasse/hqs.jsp](http://www.hk24.de/produktmarken/standortpolitik/verkehrsnetze/ueberregionale_verkehrsinfrastruktur/s-trasse/hqs.jsp)

<sup>4</sup> DEGES 2009: Erläuterungsbericht, S. 96

auf Hamburg nördlich der Elbe zutrifft.

Projektziele laut Senatsdrucksache	Kommentar
Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz,	<p>Dazu die IBA Hamburg<sup>5</sup>:</p> <p><i>„Fehlender Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit. Es ist bis heute nicht deutlich gemacht worden, in welchem Maße die HQS ‚hausgemachtem‘ Verkehr von Wilhelmsburg, dem Hafenverkehr und schließlich überregionalem Autobahnverkehr dient, der mit Wilhelmsburg nichts zu tun hat. ...</i></p> <p><i>Das aber bedeutet, dass die Notwendigkeit einer West-Ost-Autobahn durch Wilhelmsburg aus überregionalem Autobahnverkehr abgeleitet wird. Es geht um den Lückenschluss zwischen A 26/A 7 im Westen und A 1 im Osten.</i></p> <p><i>Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Wilhelmsburg und auf einer bei aller Vorbelastung empfindlichen Insel. Mit Blick auf das Autobahnnetz südlich von Hamburg und den dort vorhandenen Verknüpfungen der Autobahnen stellt sich ohnehin die Frage, ob die durch den Lückenschluss erreichbaren Reisezeitverkürzungen die mit der HQS als Autobahn verbundenen Eingriffe und Aufwände rechtfertigen.“</i></p>
Bündelung des West-Ost -Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre,	<p>Von einer Bündelung des Hafenverkehrs kann kaum die Rede sein, weil nach den Planungen der Hauptstrom nach wie vor über die Hafenhaupttroute Köhlbrandbrücke-Veddeler Damm verlaufen soll und bisher als Durchfahrstraßen genutzte Wohnstraßen wie die Harburger Chaussee und Kornweide keineswegs entlastet werden.</p>
Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens,	<p>Die Anschlussstelle Hohe Schaar ist erheblich weiter von den Umschlaggebieten des Hafens (u.a. Containerterminal Tollerort, geplanter Centralterminal Steinwerder) entfernt als die AS Waltershof und zudem nur über eine Klappbrücke zu erreichen. Die Verkehrsplanungen sehen laut Projektstudie der DEGES auch nicht vor, dass mit einer Autobahnanschlussstelle Hohe Schaar mehr Verkehr von und zum Hafen fließen soll als ohne eine Autobahn.</p>
Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in städtischen Wohnquartie-	<p>Die IBA Hamburg sieht in der HQS eine Zerschneidung insbesondere der Elbinsel Wilhelmsburg:</p> <p><b>„Weitere Verkehrsinfrastrukturen stehen im Widerspruch</b></p>

<sup>5</sup> DEGES im Auftrag der BSU, Scopingtermin zur UVS Hafenuerspange, Synopse der eingegangenen Stellungnahmen, IBA: S.57-61, Stand: 09.09.2009

Projektziele laut Senatsdrucksache	Kommentar
ren,	<p><b>zum „Sprung über die Elbe“</b></p> <p><i>Weitere Zäsuren und Barrieren verträgt die Elbinsel nicht – ganz im Gegenteil, es muss um den Abbau von Barrieren gehen. Zusätzliche Verkehrsinfrastruktur, die wegen des Hafens erforderlich wird, ist deshalb vorrangig auch danach zu beurteilen, in welchem Maße sie Wilhelmsburger Missstände abbaut. In keinem Fall darf zusätzliche Verkehrsinfrastruktur die Insel weiter zerteilen und von ihren Uferbereichen trennen. Verkehrsprojekte sind auch danach zu beurteilen, ob sie das gesamtstädtische Entwicklungsziel des ‚Sprungs über die Elbe‘ fördern oder beeinträchtigen. Die Schaffung weiterer Zäsuren steht in eindeutigem Widerspruch zu diesem erklärten Ziel der Hamburger Bürgerschaft.“</i></p> <p>IGS 2013: „Die neue Entwicklung Wilhelmsburgs sollte nicht durch eine zusätzliche Autobahn, die Hafenuerspanne, eingeschränkt werden. Eine neue Autobahn schafft einen künstlichen Staubsaugereffekt für den Verkehr und bedeutet eine zusätzliche Belastung für viele Menschen im Stadtteil.“<sup>6</sup></p>
gesamtwirtschaftliche Kostenvorteile.	<p>Es gibt keinen Grund anzunehmen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis günstiger ist als bei der bisherigen Berechnung.</p> <p>Zudem sind Folgekosten nicht berücksichtigt:</p> <p>a) Wenn laut Senatsdrucksache die Schiffsgröße beim Köhlbrand eine Durchfahrthöhe von ca. 73m verlangt, gilt dies nicht nur für eine geplante Autobahn, sondern genauso für die Köhlbrandbrücke. Der Abriss der 53 m hohen Köhlbrandbrücke und die Errichtung einer neuen Querung mit vielleicht 300 Mio. Euro Kosten wäre dann nur eine Frage der Zeit. Eine solche Querung könnte aber nicht mehr als Autobahnzufahrt von dem Bund mit finanziert werden, wenn der Bund eine HQS-Süd mit dem Argument des Hafenzugangs bezahlt hat.</p> <p>b) Für Hamburg bedeutet eine neue Autobahn eine erhebliche Hemmung der städtebaulichen Innenentwicklung, dieses führt zu langfristigen Steuerausfällen.</p> <p>c) Die Verlagerung des Verkehrs von der S-Bahn auf die dann parallel verlaufende Straße bedeutet langfristig erhebliche zusätzliche Kosten für Hamburg.</p>

<sup>6</sup> DEGES im Auftrag der BSU, Scopingtermin zur UVS Hafenuerspanne, Synopse der eingegangenen Stellungnahmen, IGS: S.39-42, Stand: 09.09.2009

## ZU 2 NEUBEWERTUNG DER LINIENBESTIMMUNG UNTER VERÄNDERTEN RAHMENBEDINGUNGEN.

Generell will der Senat nur die Linienbestimmung neu bewerten, nicht aber das Autobahnprojekt selbst. Sowohl im Scopingverfahren als auch in dem Beteiligungsverfahren hat die BSU keinerlei Interesse gezeigt, Alternativen zu einer Autobahn auch nur zu diskutieren, gleichgültig, ob die Einwände gegen eine Autobahn und die Vorschläge für Lösungsmöglichkeiten von der IBA Hamburg und IGS 2013, von Bürgergruppen Wilhelmsburgs und Moorburgs, von Sachverständigen der TU Harburg kamen oder aus Präsentationen der HPA entstanden.

Dementsprechend werden in der Drucksache auch lediglich die verschiedenen Trassenvarianten einer Autobahn miteinander verglichen, es werden aber weder Vergleiche zum Nullfall (also einer Entwicklung ohne neue Autobahn) noch zu Alternativen, wie z.B. kleinräumigen Lösungen von Engpässen gezogen.

### ZU 2.1 UNTERSUCHTE KORRIDORE

Im wesentlichen werden die Trassen dargestellt, die auch 1999-2005 beim Linienbestimmungsverfahren als Alternativen untersucht wurden<sup>7</sup>. Abweichend davon wird allerdings die „Ost-Diagonale“ fortgelassen, nämlich eine Führung von Moorburg bis zur WRS und dann über eine als Autobahn ausgebaute und an die Bahn verlegte WRS zur A252 in Georsgwerder. Sie war die von der DEGES zunächst präferierte Trasse und wurde dann offenbar aufgrund der politischen Entscheidung der Senatorin als „Untervariante“ in den Anhang der Projektstudie verbannt.

Es fehlen aber auch alternative Trassenführungen

- ein Verlauf über die Neuländer Straße, wie er aus dem Bezirk Mitte gefordert wird;
- direkte Verbindungen zwischen A1 und A7 nördlich der Elbe, die jedenfalls dem Argument des „Lückenschlusses“ erheblich besser gerecht würden oder
- eine Trasse über das Harburger Gebiet (z.B. mit einem Tunnel in dem Bereich der Schlossinsel), die der Entlastung für die Cuxhavener Straße dienen und eine zusätzliche Elbbrücke ersparen könnte.

Die Beschränkung auf die Elbinsel ist jedenfalls angesichts der geringen Bedeutung der Strecke für den Hafen willkürlich.

### ZU 2.2 VARIANTENVERGLEICH

Der Variantenvergleich wird in ähnlicher Weise wie in der Untersuchung von 1999 vorgenommen, allerdings vielfach mit ziemlich genau gegenteiligem – und mit dem Wunsch der Senatorin übereinstimmenden – Ergebnis. In der Linienbestimmung von 1999 heißt es z.B. in Bezug auf die Südtrasse, die damals noch ohne Tunnel und Trog vorgesehen war:

*„Die Südtrasse ist aus Umweltsicht ungünstiger zu beurteilen als die Nordtrasse und Diagonaltrasse-West. Konfliktschwerpunkte bestehen in Moorburg ...und im Bereich Komweide/Wilhelmsburg. ...Im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg-Ost entstehen u.a. Verluste von Wohngebäuden an der Kornweide, Verlust von Erholungsflächen, Biotopverluste (Grünland und Feuchtgrünland), Beeinträchtigungen von Wohnungsbau- und Erholungsflächen durch Verlärmung und Zerschneidung sowie visuelle Beeinträchtigungen. ...Betroffen sind die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild“.*

und: *„Aus städtebaulicher Sicht gehen von der Südtrasse die größten Beeinträchtigungen sowohl für die heutige Nutzungsstruktur (Zerschneidung in Wilhelmsburg-Süd/ Komweide) als auch für die lang-*

<sup>7</sup> Die Baubehörde Hamburg, 1999: A252-Hafenquerspange, <http://www.insel-im-fluss.de/AbdurchdieMitte/Archiv/HQS-Linienbestimmung-1999.PDF>

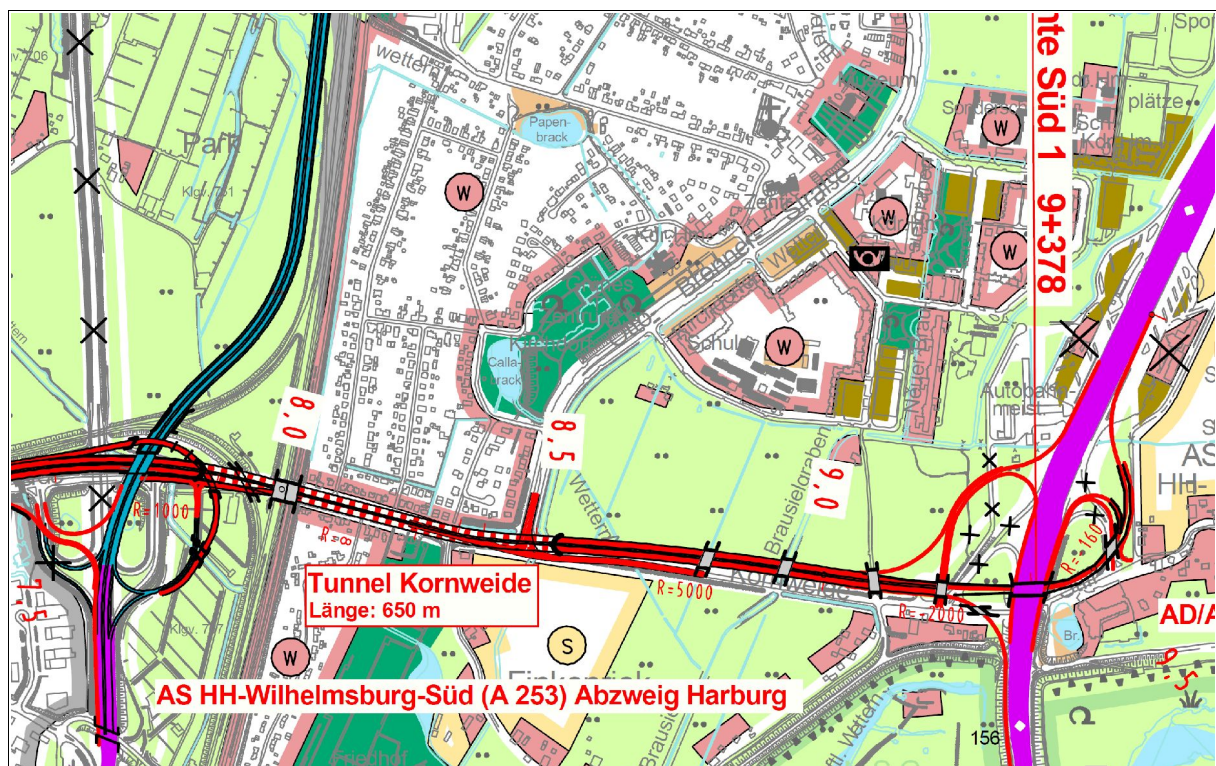
fristigen Entwicklungsperspektive in Moorburg (Hafenerweiterung), Kirchdorf-Mitte/Nord (Wohnungsbau) und in Wilhelmsburg-Süd/Ost (Landschaftsraumentwicklung) u. a. Daher kann die Südtrasse aus städtebaulicher Sicht nicht empfohlen werden.“

Demgegenüber ist z.B. in Tabelle 3 bei der Betroffenheit von Menschen durch die Südtrasse überhaupt nicht von der Kornweide und dem dann geplanten Autobahndreieck Wilhelmsburg Süd direkt neben dem Großwohngbiet Kirchdorf-Süd die Rede. Auch in Tabelle 5 wird die Großsiedlung Kirchdorf-Süd mit weit über 6.000 Menschen schlicht außer Acht gelassen.

Die Hafenanbindung wird trotz der großen Entfernung wird in Tab. 6 als gegeben angesehen. Bei den Kosten in Tab. 7 ist nicht die Tatsache berücksichtigt, dass man bei der Südtrasse in absehbarer Zeit aufgrund der laut Drucksache erfolgten Schiffsgrößenentwicklung eine Köhlbrandquerung mit mindestens 73 m Höhe braucht.

#### ZU TAB. 8 BETROFFENHEIT WILHELMSBURGER WOHNGEBIETE

In Tabelle 8 wird eine Entlastungswirkung für Wilhelmsburg behauptet, obwohl gerade die Wohnstraßen keine Entlastung oder sogar zusätzliche Belastung durch die HQS erfahren. Dies ist von besonderer Bedeutung bei der Kornweide: weil die HQS in Wilhelmsburg keine Anschlussstelle für die Wilhelmsburger großen Betriebe (der Westrand Wilhelmsburgs ist Hafengebiet!) und die Bewohner hätte, müsste dieser Ziel- und Quellverkehr einschließlich des Schwerlastverkehrs weiterhin auf der Kornweide geführt werden **neben**, bzw. auf einer kurzen Strecke über der zusätzlichen Autobahn. Dies erhöht auch die Zerschneidungswirkung: Nebeneinander liegen dann die immer stärker befahrene Hafenbahn, eine vierspurige Autobahn sowie die hoch belastete Kornweide. Kein Wunder, dass sich für das von der IBA vorgeschlagene Baugebiet Hauland in der Nähe einer solchen Verkehrsstrasse kaum Interessenten finden<sup>8</sup>.



An der Großsiedlung Kirchdorf -Süd gibt es dann ein Autobahndreieck und **zusätzlich** den Anschluss

<sup>8</sup> <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1413943/IBA-Entwurf-fuer-Klimahaeuser-aber-noch-kein-Investor.html>

an die Kornweide, die weiterhin PKW- und LKW Verkehr führt. Auszug aus dem Lageplan<sup>9</sup>:

### ZU 3.1 BETEILIGUNGSPROZESS

Es ist nicht zu erkennen, dass dieser Abschnitt von jemandem geschrieben ist, der die Diskussion zur HQS in der Kernarbeitsgruppe mit erlebt hätte<sup>10</sup>. Dort wurde in einer Sitzung ausgiebig über die Frage der Notwendigkeit der HQS beraten, es wurden schriftliche Stellungnahmen dazu abgegeben, von der Seite der BürgerInnen wurde eine „Station“ zur Diskussion von Lösungen ohne Autobahnen eingerichtet. Dieses alles findet in der Senatsdrucksache keinen Platz.

Die Vertreter der Gruppen Runder Tisch Moorburg, Beirat für Stadtentwicklung Wilhelmsburg, SGM Am Radeland/ BI „Lärm macht krank“ Harburg, Ständiger Gesprächskreis Moorburg, Verein Kirchdorfer Eigenheimer und Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. (und damit alle Bürgervertreter der Kernarbeitsgruppe mit Ausnahme von zwei Personen) haben eine gemeinsame Erklärung zu den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses abgegeben, in der es zu der Hafenuerspannung heißt:

*„Es gibt keinen Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Autobahn durch den Hafen und die Elbinseln (so genannte Hafenuerspannung). 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 Autobahnnetzücke. 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 unabweisbaren Notwendigkeit, darf es keine Weiterführung der Planungen für eine Autobahnquerspannung geben.“*

U.a. die IBA Hamburg hat sich dem Satz im Meinungsbild angeschlossen: *„Die Süd- und die Nordvariante der Hafenuerspannung werden von der Stadt Hamburg nicht weiterverfolgt. Stattdessen werden mit hoher Priorität ein Mobilitätskonzept für den Hamburger Süden und eine Ertüchtigung des Hafennetzes ohne Autobahnen angestrebt“.*

### ZU 3.2 SCOPING-TERMIN

Auch bei der Darstellung des Scoping-Termins werden die kritischen Stellungnahmen der beiden Aushängeschilder der Stadt Hamburg, nämlich der IBA Hamburg und der IGS 2010, zu einem Bau einer neuen Autobahn außer Acht gelassen.

### ZU 3.3 HPA-PLANUNGEN

Der Geschäftsführer der HPA, Wolfgang Hurtienne, hat am 12.9.2009 im Rahmen eines Workshops

---

<sup>9</sup> DEGES, Juni 2009: Projektstudie HQS Hamburg, Lagepläne, 4\_LP\_Süs1.pdf.

<sup>10</sup> Die Senatorin war bei der ersten Sitzung der Kernarbeitsgruppe anwesend, der Staatsrat bei der zweiten, die übrigen vier Sitzungen, u.a. zur Hafenuerspannung, fanden ohne Beteiligung eines Vertreters der politischen Leitung der BSU statt. Eine Suche nach gemeinsamen Positionen gab es nicht.

einen Vortrag zur Verkehrsplanung der HPA gehalten.

## Bestandsbewertung – Problemanalyse Hafenverkehr






- In 2005 durch TU Hamburg-Harburg durchgeführt
- Strecken und Knoten wurden analysiert
- **Ergebnis:**
  - rel. hohe Durchschnittsgeschw. auf Hafenstraßen
  - Hauptproblem Zolldurchlässe
  - einzelne Knotenpunkte überlastet
- Diverse Problempunkte wurden bereits beseitigt

Hurtienne, 12.9.2009: Folie 8

## Zusammenfassende Empfehlungen des Masterplans Straßenverkehr



- Ertüchtigung der Haupthafenroute (u. a. Wegfall der Zollkontrollen)
- Verbesserung der Anbindung des Hafens an das Autobahnnetz
- Ausbau einer südlichen Ost-West-Verbindung (Südliche Hafenerschließung oder HQS in Südlage)
- Verkehrsmanagement mit optimierter Verkehrslenkung und -steuerung
- Außerhalb des Hafens: Schwerverkehrslenkungskonzept Wilhelmsburg

Hurtienne, 12.9.2009: Folie 19

Deutlich wird in dem Vortrag, dass es eines Paketes von einzelnen, jeweils in sich kleineren Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation des Hafens und der Bewältigung möglicher Zuwächse bedarf und dass eine Autobahn aus der Sicht der HAP keineswegs erforderlich ist, sondern er fordert „Ausbau einer südlichen Ost-West-Verbindung (Südliche Hafenerschließung **oder** HQS in Südlage)“<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Entwicklungen im Hafen, Präsentation Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer HPA, 12.09.2009, <http://www.verkehrsplanung-im-sueden.hamburg.de/protokolle-verkehrsplanung-im-hamburger-sueden/nofl/1784324/entwicklungen-hamburger-hafen-hpa-12-09-2009-pdf.html>