

Verkehrslösungen auf den Elbinseln ohne neue Autobahnen



Montag, 7.9., 07:36



7.9.2009, 07:37



7:39 vom Neuhöfer Damm



8:29 vom Neuhöfer Damm

Webcam der Köhlbrandbrücke, Montag 7.9.09, Dienstag 8.9.09, <http://www.hamburg-port-authority.de/verkehrs-webcams/83-koehlbrandbruecke.html>

Eine Quer-Autobahn durch Wilhelmsburg

...ist für den Hafen nutzlos,

Deshalb plant die HPA keine Autobahnen, sondern Verbesserungen der Straßen im Hafen.

Die DEGES sieht auf der von ihr geplanten Autobahn kaum Hafenverkehr vor; dieser soll vorwiegend auf der bestehenden Hafenhauptroute der HPA (Köhlbrandbrücke – Veddeler Damm) verlaufen.

Der Hafen braucht leistungsfähige und zugleich stadtverträgliche Hinterlandverbindungen, vorrangig die Erhaltung und den späteren Neubau einer Köhlbrandquerung. Dafür müssen Mittel des Bundes eingeworben werden.

...schließt keine „Lücke“ im Autobahnnetz,

Es gibt keine Lücke, sondern den direkten Anschluss von A1 und A7 in Maschen sowie ab ca. 2015 eine Direktverbindung über A7 und A20 (bei Kaltenkirchen) nach Lübeck.

Hamburg hat sich seit 1979 gegen Stadtautobahnen als Querverbindungen zwischen A1 und A7 entschieden, damit die Stadtteile nicht zerschnitten werden. Auch im Süden Hamburgs zerstören Stadtautobahnen die Stadtteile.

...holt mehr Straßenverkehr nach und durch Hamburg,

Durch eine Ost-West-Autobahn entsteht zusätzlicher Straßenverkehr, auch dadurch, dass Pendler von der S-Bahn zurück auf die Straße geholt werden. Der neue Verkehr staut sich dann an der Norderelbbrücke.

...verhagelt die Umwelt- und Klimabilanz Hamburgs,

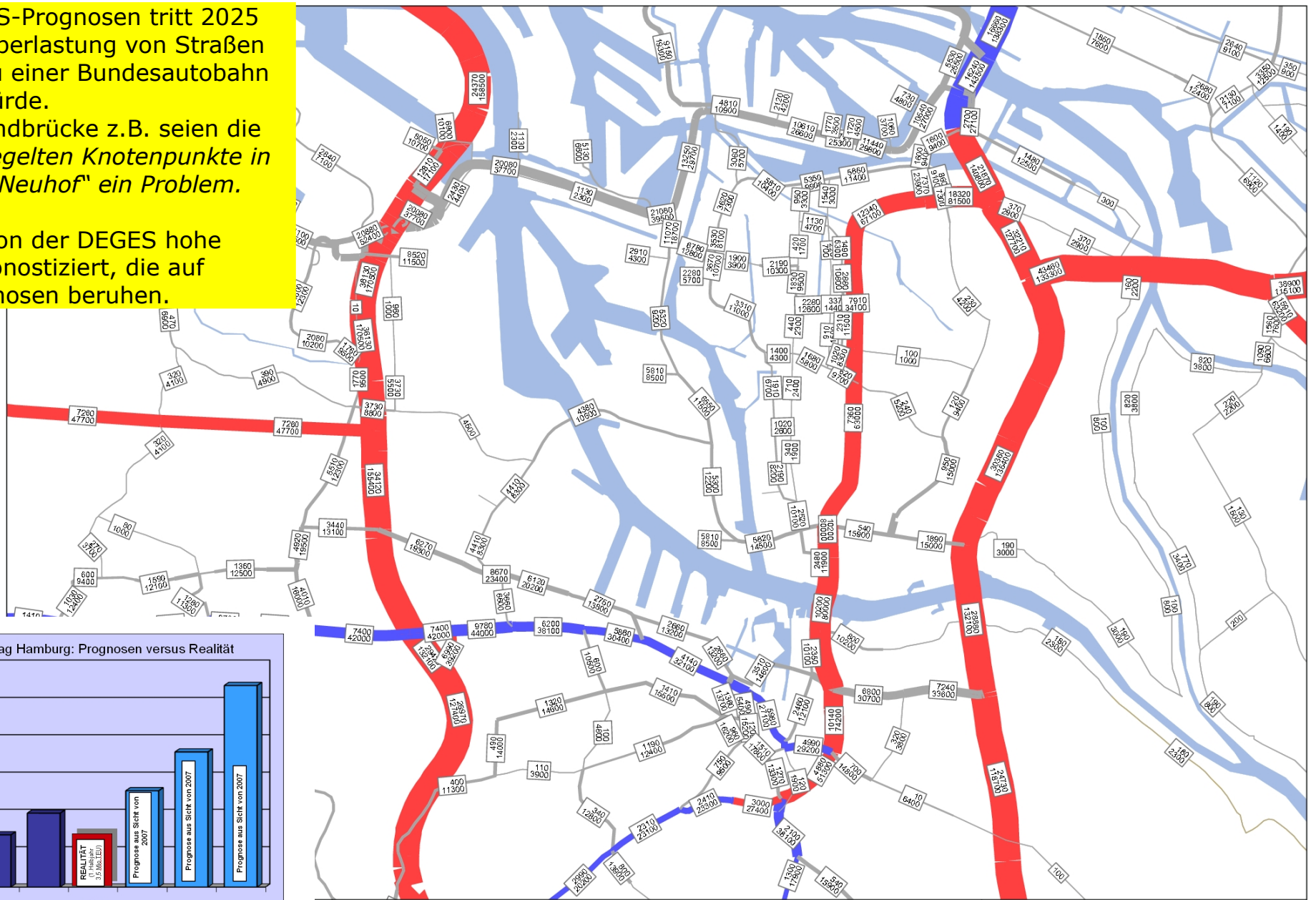
Im Gutachten 1999 ist die Steigerung des CO₂ Ausstoßes festgestellt. Hinzu kommen großflächige Versiegelung und Umweltschädigungen.

...ist vom erwarteten Verkehr her nicht gerechtfertigt,

Nach den DEGES-Prognosen tritt 2025 nirgends eine Überlastung von Straßen auf, die den Bau einer Bundesautobahn rechtfertigen würde.

Bei der Köhlbrandbrücke z.B. seien die „lichtsignal-geregelten Knotenpunkte in Waltershof und Neuhof“ ein Problem.

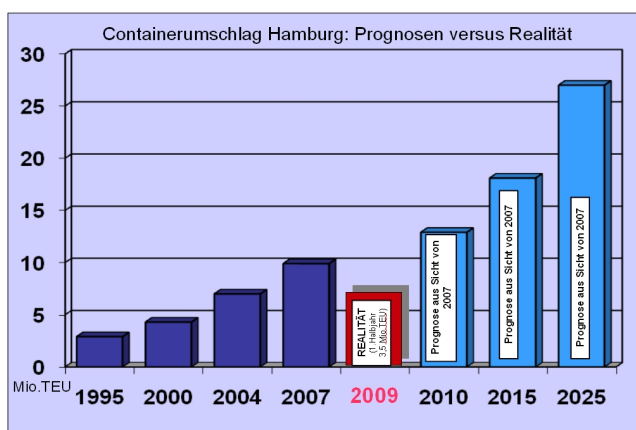
Dabei werden von der DEGES hohe Belastungen prognostiziert, die auf veralteten Prognosen beruhen.



Projektstudie Hafenquerspanne Hamburg

SSP-Consult

Bezugsfall 0a mit Ortslage Moorburg, 2025 [Lkw/Kfz/24h]



Der Bund war nie bereit, 500 Mio. für eine Autobahn zu zahlen, die ein so schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis hat. Bei den geplanten weit über 700 Mio. Euro wäre es billiger, allen 30 Jahre lang ein kostenloses HVV-Ticket zu geben als diese Straße zu bauen.

...„und wäre eine Katastrophe für Wilhelmsburg“ (Anja Hajduk, Februar 2008).

Die Insel wäre dann kreuz (A1, Eisenbahn) und quer (A26/Querspanne) zerteilt. Dann zieht man besser nach Buxtehude als nach Wilhelmsburg. Hamburgs fördert so Zersiedelung statt „Innenentwicklung“.