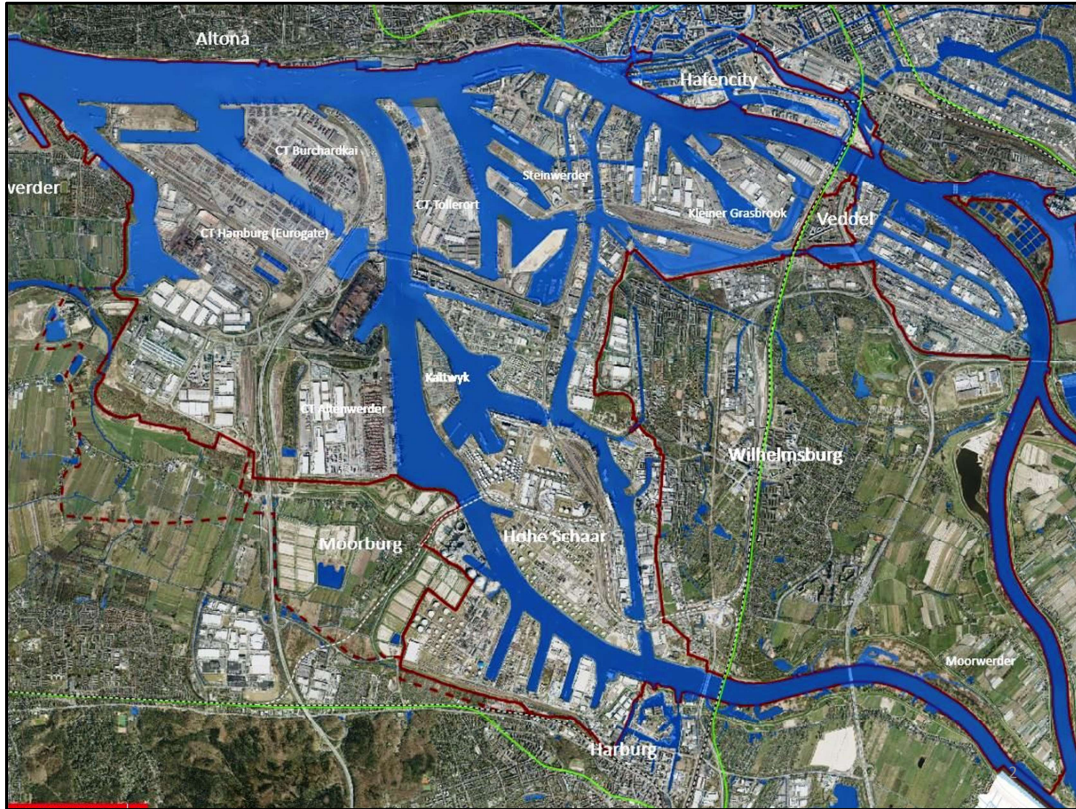


Potenziale für Natur, Stadt, Verkehr
ohne
Stadtautobahn A26-Ost

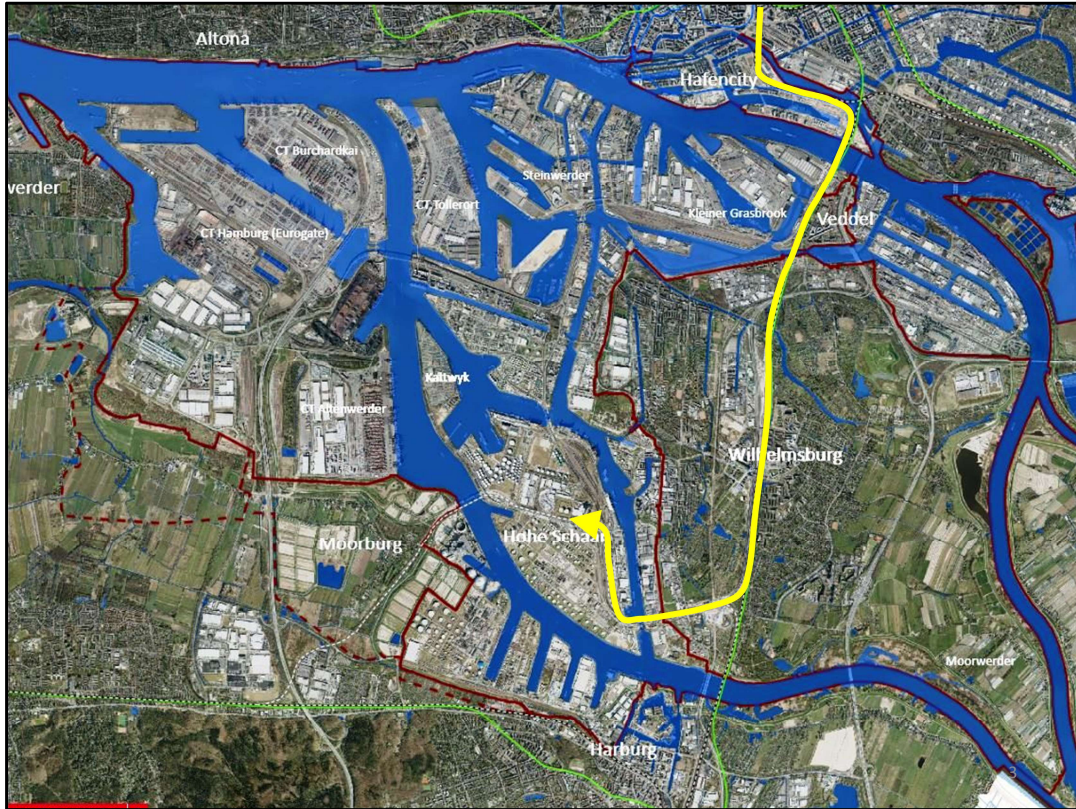
Eine Zeitreise in das Jahr 2031
von Michael Rothschuh
Vortrag bei BUND Hamburg

(cc) Rothschuh 9.2.2021 - Grafiken: DEGES-Planfeststellungsunterlagen, <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/> sowie eigene Fotos

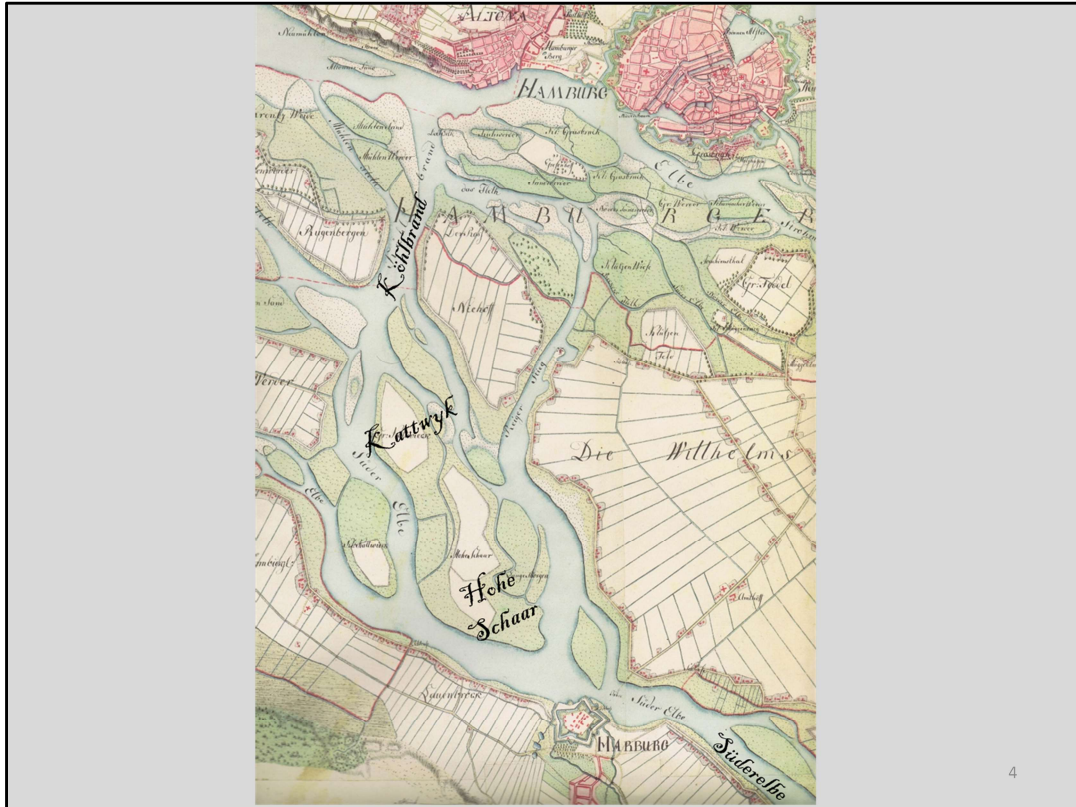
1



Wir machen einen Zeitsprung. Heute ist der 1. Juni 2031. Die Sonne scheint, es ist Sonntag. Ich möchte mit Ihnen zusammen mit der Bahn vom Hauptbahnhof zur Hohen Schaar fahren



2 Ich vermute, dass viele von Ihnen noch nie dort waren. Es ist ein besonderer Tag: Der Regionalexpress von Hamburg nach Stade und Cuxhaven hält heute um ersten Mal offiziell an der Hohen Schaar. Und heute Abend kann auch noch mit feiern, wer will. Denn die südliche Hohe Schaar zwischen der Bahnstrecke und der Süderelbe wird heute zu einem eigenen Stadtteil erklärt.



3 Die Insel Hohe Schaar, also Hoher Sand, war wohl einer der vielen Sande gewesen sein, die im Stromspaltungsgebiet der Elbe je nach Wasserstand mal aus dem Wasser herausragten, mal unter Wasser waren.

Hohe Schaar früher Hafengebiet, Erdöllager und -verarbeitung



5

4 Seit den 1950er Jahren, fast alle wollten ein Auto haben, beherrschten Mineralöllager und -verarbeitung nicht nur die Hohe Schaar, sondern insgesamt etwa so große Flächen, wie heute alle Containerterminals zusammen. Mittlerweile sind wir jetzt in der Zeit der Dekarbonisierung und auch die Handelskammer ging schon 2020, also vor zehn Jahren davon aus, dass dadurch viele Flächen frei von Mineralölbetrieben werden.

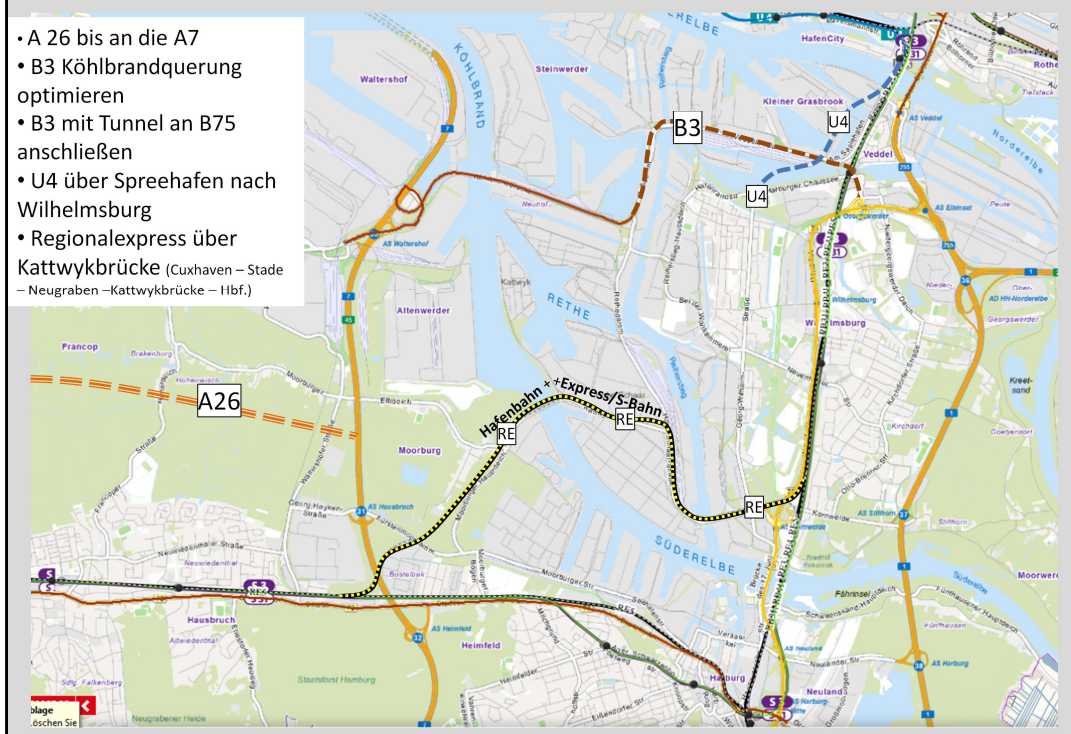
Zukunftsbild der Autobahn-Planung



5 Vor zehn Jahren wollten die Autobahnplaner der Stadt, der DEGES und der Autobahn GmbH konkrete Pläne durchsetzen, wie es auf der Hohen Schaar aussehen sollte. Sie wollten eine Stadtautobahn A26, gerne „Hafenpassage“ genannt, meistens über und neben der Hafenbahn und den beiden Kattwykbrücken durch Moorburg, die Hohe Schaar und Wilhelmsburg bauen. Die Hafenbahn sollte ursprünglich ausgebaut werden, aber nun sollten diese Pläne bis zur Fertigstellung der Autobahn verschoben werden, das Ergebnis wäre ein Notbetrieb für das ganze vergangene Jahrzehnt gewesen.

2021 Zukunftsplan statt Autobahn A26 - Verkehr

- A 26 bis an die A7
- B3 Köhlbrandquerung optimieren
- B3 mit Tunnel an B75 anschließen
- U4 über Spreehafen nach Wilhelmsburg
- Regionalexpress über Kattwykbrücke (Cuxhaven – Stade – Neugraben – Kattwykbrücke – Hbf.)



6 Im Sommer und vor den Bundestagswahlen 2021 eskalierte die Auseinandersetzung um den Neubau von Autobahnen mit Aktionen in ganz Deutschland. Die Klimaschutzbewegung forderte eine wirkliche Verkehrswende, bei der weniger motorisiert gefahren wird, bei der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird, und Öffentlicher Verkehr gegenüber dem privaten Auto den Vorrang hat. Eine Überprüfung der Autobahn-Pläne ergab, dass die A26-Ost sich auch wirtschaftlich nicht mehr rechnet.

Da war die Verdoppelung der Kosten von 900 Mio. auf 1,8 Mrd. Euro, der sinkende Straßenverkehrsbedarf des Hafens, weil die Menge der transportierten Container kaum noch zunahm, diese aber immer mehr mit der Bahn und nicht mit dem LKW transportiert wurden.

Für die Pendler gab es, leider sehr zögernd, Besserungen mit mehr Zügen und besser miteinander verbundenen Angeboten im Öffentlichen Verkehr

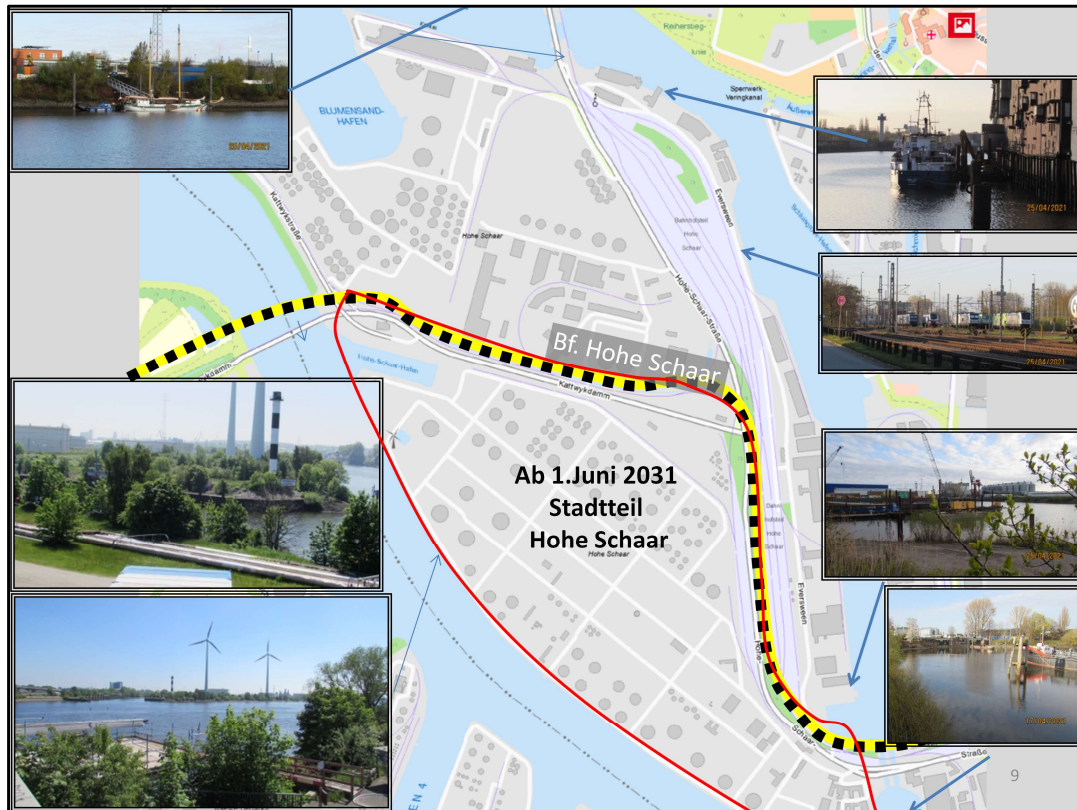
Vor allem brachten die Klimagesetze strengere und vom Bundesverfassungsgericht überwachte Regeln.

Nach den Bundestagswahlen wurden die Autobahnpläne ad acta gelegt und der Bund konzentrierte sein finanzielles Engagement auf die Ertüchtigung der Köhlbrandquerung und einen Entlastungstunnel von der Haupthafenroute zur B75 und zu der A1. Hamburg plante die U 4 endlich als Hochbahn bis Wilhelmsburg

Seit 2000: neue Bahnbrücke Kattwyk mit Radweg



7 Über die 2020 in Betrieb genommene Bahnbrücke Kattwyk fahren jetzt auch Personenzüge aus vom Hauptbahnhof Richtung Neugraben, Stade und Cuxhaven – in einem solchen sitzen wir ja gerade. Diese müssen nicht mehr in Harburg Kopf machen, d.h. die Richtung wechseln. Und auch ein nur für diese Bahn geplanter unterirdischer Bahnsteig mit einer Nordkurve beim Bahnhof Hamburg ist nicht mehr notwendig.



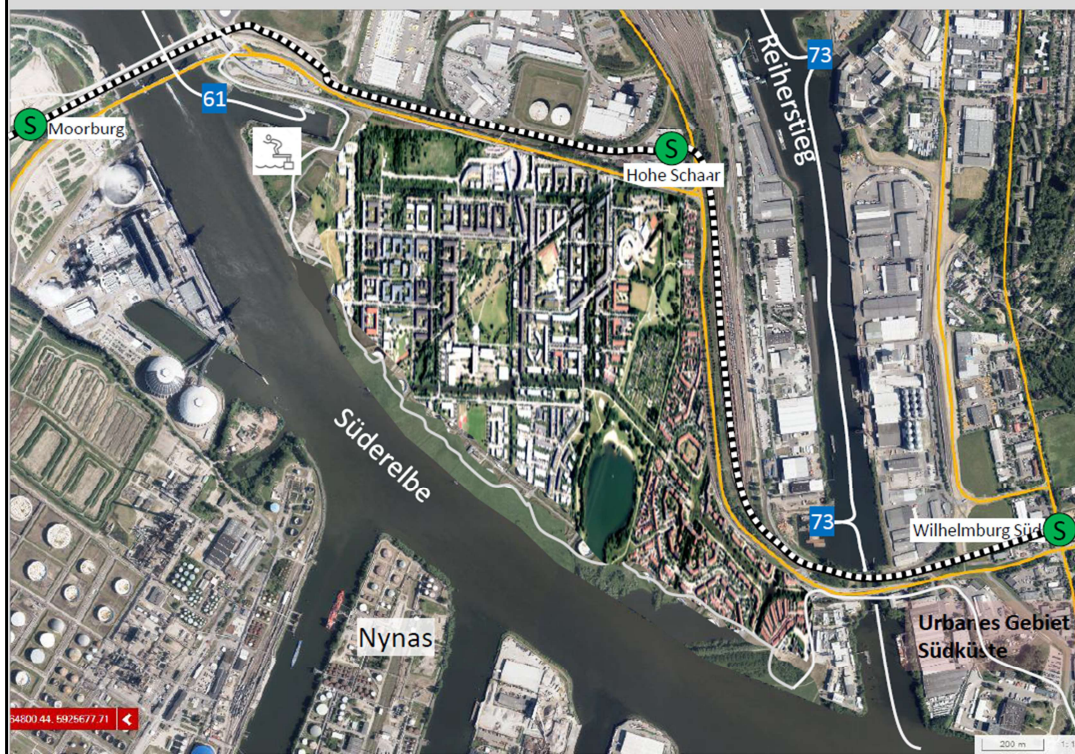
8 Etwas Gutes hatten die nun aufgegebenen Autobahnpläne. Die Shell, die Ende der 1950er Jahre aus der ganzen südlichen Hohen Schaar ein Raffineriegelände gemacht hatte, verließ 2023 die Hohe Schaar, bekamen dafür viel Geld und sanierte das Gelände. Die Firma Nynas, die einen Teil der Shell-Anlagen übernommen hatte, folgte und konzentrierte sich auf ihren Harburger Betriebsteil. So wurde die südliche Hohe Schaar zur freien Konversionsfläche.

Hohe Schaar –von Westen



9 Viele, vor allem junge Leute, waren begeistert von dem Freiraum, der nun entstanden war. 2023 besetzten sie einen geleerten Mineralöltank, und verhinderten den Abriss. Der Tank – man kann ihn neben den Windrädern sehen – ist bis heute erhalten, auch dank der Denkmalbehörde. Derzeit finden in und um den Tank herum viele kleinere Festivals statt.

Stadtteil Hohe Schaar Planungsstand 2028



10 Der Stadtteil ist im Bau, aber noch lange nicht fertig.

An der Süderelbe hat die Elbe mehr Raum, es gibt mehr Bereiche, in denen sich die Natur entwickeln kann, und eine grüne Wegeverbindung vom Heuckenlock über die Hohe Schaar bis nach Moorburg.

Aus dem Hohe-Schaar-Hafen ist nach und nach ein Strandbad geworden.

Geschäfte und einige wohnverträgliche Betriebe werden am Nordrand gebaut, neben dem nach wie vor viel befahrenen Kattwykdamm, damit sie zugleich Lärmschutz für die Wohnungen bieten.

Der Bau von Wohnungen fängt jetzt erst richtig an und führt zu spannenden und manchmal auch spannungsreichen Diskussionen.

Sie merken, der Zug hält, Jetzt sind wir da. Schauen Sie sich mal um auf der Hohen Schaar.

Vielleicht bekommen sie Lust auf Wohnen, Freizeit, Arbeit und Naturerleben auf der Sonnenseite an der Süderelbe – für sich selbst, und vor allem für die nachfolgenden Generationen.