

# Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs



Pressemitteilung 3.10.2008

## Moorburg: schwerer Rückschlag für die Elbinsel **Lösung der Verkehrsprobleme jetzt!**

Die Entscheidung für den Bau des Kohlekraftwerkes in Moorburg verhagelt nicht nur Hamburgs Klimabilanz. Sie ist zugleich ein schwerer Rückschlag für die Bemühungen, die Attraktivität der Elbinsel als Wohnort zu steigern. „Schöner Wohnen unterm Kraftwerk“ – besser kann man Familien, die für ihre Kinder eine gesunde Zukunft wünschen, nicht vergraulen.

Umso wichtiger, den Wohnort Wilhelmsburg jetzt von zusätzlichen Containergebirgen und Containertransporten durch die Wohnstraßen zu entlasten.

Zukunft Elbinsel e.V. fordert deshalb, die notwendigen Verkehrslösungen für Hafen und Elbinsel jetzt zügig umzusetzen. Nach dem Scheitern der Autobahnpläne aller bisherigen Senate begrüßen wir, dass der Koalitionsvertrag von CDU und GAL dabei einen Neuanfang möglich macht. Er beinhaltet folgende Eckpunkte:

- keine Autobahn quer über den Spreehafen
- unverzügliche Maßnahmen für besseren Verkehrsfluss
- die Auflösung oder Verkleinerung des Freihafens
- Lärminderung als zentrales Ziel der Koalition
- die Wilhelmsburger Reichsstraße soll zurückgebaut oder verlagert werden
- eine Verkehrsentlastung für Wilhelmsburg

Nun dürfen die Fehler nicht wiederholt werden, die in den letzten Jahrzehnten Lösungen verhindert haben.

Nach einer erneuten öffentlichen Diskussion beim „Pegelstand Elbinsel“ am 25.9. finden Sie in dem angefügten Papier die Vorschläge aus Wilhelmsburg in einer aktuellen Zusammenfassung.

Dabei wird deutlich: effektive Sofortmaßnahmen sind möglich. Ein Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße ist realistisch. Und eine endgültige Verabschiedung von allen Autobahnplänen ist die entscheidende Voraussetzung für schnelle, effektive und bezahlbare Lösungen für die Verkehrsprobleme sowohl für den Hafen als auch für die Wohngebiete auf der Elbinsel.

Kontakt: Manuel Humberg – s.o.  
oder Michael Rothschuh  
Tel. 040 – 6520296 Fax 040 – 307 99 90 [michael@rothschuh.de](mailto:michael@rothschuh.de)

Kontakt:  
Manuel Humberg  
Tel. 040 – 31768663  
Fax 040 – 31768664  
[info@zukunft-elbinsel.de](mailto:info@zukunft-elbinsel.de)

**Postadresse des Vereins:**  
Ruth Lenz,  
Rotenhäuser Damm 72 c,  
21107 Hamburg

[info@zukunft-elbinsel.de](mailto:info@zukunft-elbinsel.de)

[www.zukunft-elbinsel.de](http://www.zukunft-elbinsel.de)  
[www.hafen-quer-spange.de](http://www.hafen-quer-spange.de)

**Vorstand:**

Astrid Christen

Marianne Groß

Manuel Humberg

Hamburger Sparkasse  
BLZ 20050550  
Kt. 1263/120113

VR Hamburg 17514

# **Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.**

## **Verkehrslösungen für Hafen und Elbinsel Wilhelmsburg**

Seit Jahrzehnten wollen die Hamburger Senate eine Autobahn quer durch den Hafen und die Elbinsel Wilhelmsburg bauen.

Alle Senate sind damit gescheitert, egal ob CDU, SPD, FDP, Grüne oder Schill-Partei regiert haben.

Immer führten zwei Faktoren zum Scheitern:

- der Widerstand der Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburger und
- die mangelnde Bereitschaft der Bundesregierungen, hierfür Hunderte Millionen Euro auszugeben.

Auch die abenteuerlichen Pläne des Senats, die von Wirtschaftssenator Uldall, der Handelskammer, dem ADAC und anderen vorangetrieben wurden, eine Hafenspanne nach Vorbild des desaströsen privat betriebenen Lübecker Herrentunnels als Public-Private-Partnership-Projekt über eine allgemeine Maut zu finanzieren, haben viel Geld und Zeit gekostet, aber nichts voran gebracht.

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. begrüßt es, dass der Koalitionsvertrag von CDU und GAL einen Neuanfang möglich macht, wenn er

- eine Autobahn quer über den Spreehafen ablehnt,
- unverzögliche Maßnahmen für den Verkehrsfluss einleiten will,
- die Auflösung oder Verkleinerung des Freihafens anstrebt,
- Lärminderung zum zentralen Ziel der Koalition erklärt,
- die Wilhelmsburger Reichsstraße zurückbauen oder verlagern will und insbesondere
- die Reduzierung der Verkehrsbelastung für Wilhelmsburg zusagt.

Nun dürfen die Fehler nicht wiederholt werden, die in den letzten Jahrzehnten Lösungen verhindert haben.

1. Vor teuren und belastenden Infrastrukturmaßnahmen muss eine Diagnose des Verkehrs von Hafen und Elbinsel erfolgen.
2. Lösungen sind zusammen mit und nicht gegen die Bewohner der Elbinsel zu finden, die mehr Realitätssinn für konkrete Möglichkeiten vor Ort gezeigt haben als die Regierenden
3. Der Durchgangsverkehr über die Wilhelmsburger Reichsstraße muss auf die Autobahn A 1 verlegt werden; dann kann ein Rückbau tatsächlich zur Entlastung Wilhelmsburgs führen.
4. Lärm und Schadstoffe von Bahnen, Hafen, Industrie und Lastkraftverkehr sind eine zunehmende Belastung für die Entwicklung der Elbinseln und müssen eingedämmt werden, angefangen mit einem Nachfahrverbot für Schwerlasten durch bewohnte Straßen auf den Elbinseln.
5. Die Auflösung des Zolls muss in seinen Folgen gut geplant werden..
6. Wir brauchen ein Sofortprogramm für die Verbesserung der Situation,
- 7. Vor allem: Eine neue Autobahn durch Wilhelmsburg ist keine Lösung. Sie würde für den Stadtverkehr und Hafenverkehr sowie für Stadt und Elbinsel neue nicht zu bewältigende Probleme schaffen**
8. Nur wenn die Forderung nach einer Autobahn fällt, gibt es Chancen für Lösungen, an denen sich der Bund finanziell beteiligt.

### **Zu 1: „Vor die Therapie haben die Götter die Diagnose gestellt“.**

Dieser Lehrsatz der Ärzte soll Kurpfuscherei verhindern. Nicht zuletzt aufgrund der fehlenden Verkehrsdiagnose ist die 2005 anvisierte Machbarkeitsstudie bis heute nicht fertig gestellt. Wenn kein Geld für unnütze Projekte verschleudert werden soll, brauchen wir für den Verkehr auf den Elbinseln und im Hafen und der Reichsstraße präzise Untersuchungen:

–Welche Kraftfahrzeuge (PKW, kleine Laster, Schwerlaster, Containertransporte) fahren von wo (Hafen, Industriebetriebe, Hamburger Gebiet, Fernverkehr) wohin (Containerlager, Betriebe im Hafen, in Wilhelmsburg oder in Hamburg, Ziele im In und Ausland)?

–Welches ist Durchgangsverkehr, welches ist Ziel- oder Quellverkehr Wilhelmsburgs oder des Hafens?

–Welchen Umfang haben Transporte zwischen den verschiedenen Terminals mit leeren und vollen Containern?

–Welcher Verkehr ist lediglich durch Formalitäten des Zolls verursacht?

### **Zu 2.: Lösungssuche mit den Bewohnern**

Bereits im Weißbuch von 2002 hatten Wilhelmsburger Bürger konkrete Pläne zur Lösung der Verkehrsprobleme vorgeschlagen. Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg hatte 2005 als Antwort auf den Beschluss, eine Autobahn-Querspange zu bauen, eine „Internationale und interdisziplinäre Planungsworkstatt „Mobilität, Verkehr und Logistik im Lebensraum Stadt“ vorgeschlagen. Konkrete Analysen hat der Verein 2006 und 2007 vorgelegt. Erst als das Scheitern der Senatspläne 2007 offenkundig wurde, hörte man auf das Wissen und die Position der Bewohner vor Ort.

### **Zu 3.: Wilhelmsburger Reichsstraße**

Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist mehr als ein Ärgernis. Sie zerstückelt den Stadtteil. Ohne sie lassen sich attraktive Wohngebiete, Freizeitareale und stadtverträgliche Arbeitsstätten (nicht Containerlager) rund um das Rathaus bis zum Spreehafen hin entwickeln.

Eine bloße Verlagerung an die Eisenbahn aber ist keine nachhaltige Lösung. Sie würde den Lärm und Schwerlastverkehr noch näher an die bestehende Wohnbebauung bringen.

Wenn die notwendigen Auffahrten gebaut würden – die in den veröffentlichten Fotomontagen der IBA bisher schlicht außer Acht gelassen sind – hätte man z.B. am Bahnhof Wilhelmsburg eine Reichsstraßenzufahrt, die in ihrer Belastung und Scheußlichkeit kaum der Zufahrt am Wilhelmsburger Rathaus nachstehen würde.

Deshalb ist eine nachhaltige Verbesserung für den Verkehr und die Elbinsel nur möglich, wenn der Durchgangsverkehr von der Reichsstraße auf die A 1, teilweise auch auf eine westliche Umgehung durch den Hafen verlagert wird. Wilhelmsburg braucht einen Rückbau und keine bloße Verlegung der Reichsstraße.

Zu prüfen ist eine Stadtstraße parallel zur Bahn besonders unter den Gesichtspunkten des Lärmschutzes und der städtebaulichen Durchschneidung.

Gesichert werden muss durch ein LKW-Verkehrsführungskonzept, dass es keine Verlagerung des Verkehrs auf die Georg-Wilhelm-Strasse oder andere Wohnstraßen in Wilhelmsburg gibt.

### **Zu 4.: Lärm und Schadstoffe**

Wilhelmsburg leidet unter einer mehrfachen Dauerbelastung durch Lärm, die die Entwicklung zu einem attraktiven Wohnort erheblich einschränkt. Sie ist gekennzeichnet durch folgende Faktoren:

- unvergleichlich hohe Tag- und Nacht-Belastung durch die **Bahnstrecken** (Hafenbahnen, Dreifachtrasse der Güterbahn, S-Bahn, Fern-/Regionalbahn)
- unerträglicher Durchfahrt-Verkehr auf der **A1, A252, A 253 sowie der B4/75** (Wilhelmsburger Reichsstraße).

- gesundheitschädlicher Tag- und Nacht- **Schwerlastverkehr mitten durch die Wohngebiete** (z.B. Kirchdorfer Straße, Georgswerder, Harburger Chaussee, Georg-Wilhelm-Straße);
- ununterbrochener Lärm vom **Hafen und den Hafenhöfen**
- **Industrie- und Gewerbelärm**
- die in Wilhelmsburg nahezu flächendeckende **Überlagerung von Schallquellen** Hafen+Bahn+Straße+Industrie

Von besonderer Bedeutung ist, dass die **mengenmäßige und zeitbezogene Zunahme (24/7-Abfertigung im Hafen)** des Verkehrs auf allen Strecken unmittelbare Folge des Containerbooms und damit auch einer vom Senat gewollten Entwicklung ist.

Wilhelmsburg muss zentrales Aktionsgebiet für den Lärmschutz werden, wenn ernsthaft die Entwicklung zu einem attraktiven Wohnort angepeilt ist. Ein tatsächlich wirksamer Lärmschutz wäre bei der Bahn im Grunde nur eine Überdeckung. In Othmarschen wird sie jetzt für die A7 durchgesetzt – soll das nur für reiche Stadtteile gelten?

Immerhin ist eine **Sofortmaßnahme** möglich, die der Elbinsel zeigt, dass die Politik wirklich eine Verbesserung der Lebenssituation der hier lebenden Menschen will: Seit Februar 2007 gibt es einen 24/7-Betrieb in den meisten Containerterminals. Das bedeutet vor allem, dass nunmehr auch in der tiefen Nacht, zum Beispiel um 2:30, Schwerlast-Fahrzeuge aus dem Hafen durch die Wilhelmsburger Wohngebiete fahren. Dieses kann und muss beendet werden durch ein sofortiges **Nachtfahrverbot für Schwerlast-LKW** durch Wohngebiete, wie insbesondere

- Harburger Chaussee, Hafenrandstraße
- Kirchdorfer Straße
- Niedergeorgswerder Deich
- Otto-Brenner-Straße
- Mengestraße
- Neuenfelder Straße.
- Georg-Wilhelm-Straße

Es gibt nachts auf der bestehenden Hafen-Haupttroute (Veddeler Damm) keine Verkehrssituation, die diesem Nachtfahrverbot in irgendeiner Weise entgegen stehen würde. Dass die LKW dann z.B. über den Zollübergang Zweibrückenstraße oder über das Autobahndreieck Maschen einige Kilometer weiter fahren müssen, muss angesichts der Gesundheitsgefahren durch Nachtlärm für die Bewohner akzeptiert werden.

#### **Zu 5.: Was wird nach dem Fall der Zollgrenzen?**

Die Auflösung oder Verkleinerung des Freihafens ist erforderlich und erleichtert den Verkehr – aber es droht zugleich neuer ungehemmter Durchgangsverkehr, insbesondere an dem Zolldurchlass Veddel und Ernst-August-Schleuse.

Deshalb muss hier sorgfältig und rechtzeitig geplant werden, bei der Tunnelstraße auf der Veddel ist ein Schutz der Wohnhäuser vor dem neuen Verkehr erforderlich (z.B. Verlagerung weiter nördlich, Tunnellösung)

#### **zu 6.: Sofortmaßnahmen**

Das Weissbuch<sup>1</sup> der Zukunftskonferenz, das Gutachten des Industrieverbandes Hamburg zum LKW-Verkehr im Hafen<sup>2</sup> sowie die Ergebnisse des von der IBA und der TU Harburg veranstalte-

1 Zukunftskonferenz Wilhelmsburg (Hg.), 2002: Wilhelmsburg. Insel im Fluss - Brücken in die Zukunft ; Weissbuch ; Bericht der Arbeitsgruppen Mai 2001 bis Januar 2002. Hamburg.

2 Industrieverband Hamburg e.V- (Hg.) LKW--Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen unter Berücksichti-

ten Labors „Hafen-Logistik-Stadt“<sup>3</sup> geben eine Fülle von Hinweisen, wie in einer Zeit zunehmenden Containerumschlags durch Maßnahmen im Bereich der Logistik, der Flächennutzung, Nutzung neuer technischer und informationstechnologischer Instrumente, Schulung sowie Verkehrssteuerung Verkehr in Grenzen gehalten, verlagert und bewältigt werden kann.

Das sind zum Teil sehr kleine Maßnahmen wie z.B. Con-Checker, die am Zoll lediglich Leercontainer öffnen, sehen ob sie leer sind und wieder schließen und damit Staus an der Köhlbrandbrücke erheblich reduzieren. Oder es kann die Umstellung von Navigationsprogrammen sein, mit denen der Verkehr auf nicht ausgelastete Industriestraßen (z.B. Schmidts Breite) gelenkt wird.

Andererseits sind auch strategische Entscheidungen erforderlich zur langfristigen Entwicklung des Hafens, zur zukunftsfähigen Verkehrsgestaltung und vor allem zur Erhaltung und Entwicklung einer Stadt, in der die Menschen gerne leben.

### **Zu 7: Das Festhalten an einer Autobahnplanung verhindert Lösungen**

Die Menschen in Wilhelmsburg erleben genauso wie die Menschen in Othmarschen tags und nachts, welches Unheil die mitten durch Hamburg führenden Autobahnen bringen. Das, was zunächst als Lösung erschien, erwies sich als unlösbares Problem für die Stadtentwicklung, wie sich derzeit an den Problemen zeigt, die A7 „zuzudeckeln“. Senator Gedaschko hat dies erkannt, wenn er sagt: *„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 heraus bekommen“*<sup>4</sup>.

Eine Autobahn unterstützt nicht, sondern behindert den zunehmenden Hafenverkehr ebenso wie den erforderlichen Stadtverkehr von und zur Elbinsel:

–Schwerlaster, die nur die Elbe überqueren oder wenige Kilometer fahren wollen, müssten sich in eine Autobahn ein- und ausfädeln.

–Zu den notwendigerweise wenigen Auffahrten müssten sich PKW und LKW durch Wohngebiete quälen und viele Umwege in Kauf nehmen.

–Autobahnen erfordern zusätzliche Straßen für den langsamen Verkehr, der auf Autobahnen nicht zugelassen ist.

–Eine Ost-West-Autobahn würde den Verkehr aus dem Raum Bremerhaven, Stade und Cuxhaven nach Osten mitten durch die Elbinseln lenken und zudem die Pendler aus Stade, die gerade die neue S-Bahn annehmen, auf die Straße zurück holen. Dieser zusätzliche Verkehr behindert den Stadt- und Hafenverkehr.

–Autobahnen haben, insbesondere bei ihren Ausfahrten, einen enormen Platzbedarf; weder Ampellösungen noch Kreisverkehre sind möglich. Damit zerstören sie die Stadtlandschaft und sind Störfaktor in der Hafenentwicklung<sup>5</sup>.

Eine Autobahn ist für den Fernverkehr unnötig, weil der Ost-West-Verkehr auf dem von der EU vorgesehenen Transeuropäischen Netz sowohl über A1 und A7 und Maschen als auch über die A7 und die im Bau befindliche A20 Kaltenkirchen-Lübeck fließen kann.

---

gung des wachsenden Containerumschlags 2006, [http://www.bdi-hamburg.de/files/11-05-06\\_lkw-verkehrsflussoptimierung\\_hamburgerhafen.pdf](http://www.bdi-hamburg.de/files/11-05-06_lkw-verkehrsflussoptimierung_hamburgerhafen.pdf)

3 IBA-Hamburg (Hg.): Hafen-Logistik-Stadt, Internationale Erfahrungen für Hamburg nutzbar machen, Dokumentation der Fachtagung am 23. und 24.11.2007, Hamburg 2008

4 Die Welt. 7.7.2007

5 Dieses hat sich bei der Planung der ReGe für die Hafenuferspanne gezeigt: eine Auffahrt zur HQS wäre im Bereich Steinwerder/Mittlerer Freihafen nur über ein äußerst teures mehrstöckiges Projekt möglich gewesen, weil es keinen Platz für eine Autobahnauffahrt üblicher Formen gegeben hätte.

Deshalb gibt es auch keinen Grund für die Bundesrepublik Deutschland, ein solches Projekt zu finanzieren und auch der für die Zeit ab 2015 geplante Bundesverkehrswegeplan wird daran nichts ändern.

### **Zu 8.: finanzierbare Lösungen**

Es besteht ein Netz von überwiegend durch den Hafen führenden Straßen, auf denen der LKW-Verkehr nördlich und südlich weitgehend an den Elbinseln vorbei geführt wird.

Dieses Netz kann insbesondere nach Wegfall der Zollgrenzen optimiert werden, um gleichzeitig eine höhere Kapazität, einen besseren Verkehrsfluss und eine verminderte Belastung für die Wohnbevölkerung der Insel zu erreichen. Elemente können z.B. sein

- eine Tunnel-Querung der Süderelbe in Höhe der Kattwykbrücke oder weiter südlich
- eine Neugestaltung der Verbindung zwischen Hafenhaupttroute (Veddeler Damm) und den Elbbrücken durch eine gedeckelte Trogstrecke
- eine nachbarschaftsverträglicher Umbau der Neuländer Straße
- Veränderungen am Waltershofer Zoll und der Autobahnauffahrt, so dass es weniger Linksabbiegerverkehr und eine direkte Auffahrt auf die Köhlbrandbrücke gibt.

**Für die Finanzierung gibt es zudem mehr Chancen als für eine Autobahn, wie der Bund in einem vergleichbaren Fall in Bremerhaven gezeigt hat, in dem er Hinterlandanbindungen von Häfen ohne Autobahn mit bezahlt<sup>6</sup>.**

---

siehe auch: <http://www.hafen-quer-spange.de/> ,

insbesondere: <http://www.hafen-quer-spange.de/HQS-Februar-2008.pdf>

---

<sup>6</sup> „Querverbindung zur Autobahn A 27 wird für Containerterminal -Betreiber immer dringlicher: Bund will sich mit 100 Millionen Euro an dem Bauvorhaben beteiligen“, <http://www.verkehrsrundschau.de/sixcms/detail.php?id=507681>, 27.3.2007