



Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg eV, Moorwerder Osterdeich 12, 21109 Hamburg

## Offener Brief

an den mutigen Investor

Hamburg-Wilhelmsburg, den 27.4.2005

Betr.: **Ihr volles Risiko!**

Sehr geehrte Investorin,  
sehr geehrter Investor,

unser ehemaliger Bausenator Eugen Wagner war der Ansicht, daß es unhöflich sei, offene Briefe zu schreiben. Da wir Sie aber leider (noch!) nicht kennen und die Zeit eilt, erlauben wir uns heute eine Ausnahme von der alten Regel. Wir sorgen uns um Ihr gutes Geld. Es geht um die Hafenuerspange, die wir mit Ihrer freundlichen Hilfe verhindern wollen.

Der sprachlich gut eingebürgerte und in den BVWP aufgenommene Begriff Hafenuerspange (HQS) wird im jüngsten Hafenentwicklungsplan („Im Focus dynamischer Wachstumsmärkte - Chancen und Entwicklungspotentiale des Hamburger Hafens, Hamburg Port Authority, 2005) durch das Wort „Autobahnquerspange“ ersetzt und das ist auch gut so! Denn die diskutierte Trasse befindet sich keineswegs nur im Hafen, sie verbindet vielmehr den „wachsenden Hafen“ mit der „wachsenden Stadt“; und darin liegt zugleich ein Widerspruch. Die Trasse stellt sich der wachsenden Stadt entgegen, indem sie ausgerechnet dort Entwicklungspotentiale zerschneidet, wo der Sprung über die Elbe mit lockerer Eleganz möglich ist: südlich des Berliner Ufers, auf voller Breite zwischen Veddel und Reiherstieg. Das wäre städtebaulich die Erste Wahl, ein Traum. In diesen Traum platzt die Hafenuerspange, zerschneidet und verläßt das weite Areal des Spreehafens und mehrere stille Kanäle.

Die Begründung für dieses städtebauliche Schwerverbrechen lautet: Auf der Köhlbrandbrücke ist immer Stau. Betrachtet auf 7 Tage und 24 Stunden ist diese Aussage so relativ wie die Einnahmen aus einer Brückenmaut. Genau genommen ist der Stau auch nicht auf der Brücke, sondern hinter der Brücke und ließe sich mit etwas Witz leicht lösen.

Wir können uns der Erkenntnis nicht verschließen, daß die Hamburger Hafenplanung momentan nicht besonders weitsichtig ist. Es gab in der Vergangenheit mehrere grobe Planungsfehler. Das ehemalige „Königreich von Strom- & Hafenbau“ war bei diesen Planungen zugleich Antragsteller, Genehmigungsbehörde, ausschreibende Behörde, vergebende Behörde und überwachende Behörde. Und es gab keine Bürgerbeteiligung. Keinen Rechtsweg. Das war intransparent und ineffizient. Richten wir den Blick lieber nach vorne.

Wir vermuten: wer sich angesichts der allseits bekannten Tatsachen über die endliche (und bald sehr knappe und dann sehr teure) Ressource Erdöl noch der Illusion hingibt, mit einer privat-finanzierten Autobahn eine langfristige(!!) Rendite erzielen zu können, sollte seine Haltung überdenken. Das fossile Verkehrsprojekt, das dem Bund keinen Cent wert ist und in das zu investieren man Sie heute überreden möchte, liegt in einem europäischen Zentrum globaler Warenströme, wo sich neue, innovative Mobilitätssysteme besonders rasch durchsetzen können.

Begründet wird die Notwendigkeit der Autobahnquerspange traditionell mit wachsenden Containerverkehren, insbesondere in Richtung Polen, Baltikum, Rußland und Finnland. Die jährlichen Steigerungen sind zwar beachtlich (zwischen 20 und 45%), doch die Entfernungen in diese Wachstumsmärkte sind so weit, daß die Container überwiegend gefeetert, teils auch mit der Bahn abgefahren werden.

Ein weiterer Beweggrund für das PPP-Projekt könnte der erwartete Pendlerverkehr aus Richtung Stade über die Marschenautobahn (A26) sein. Bevor diese fertig wäre, wäre die S-Bahn nach Buxtehude / Stade, die von Senator Mettbach eingetütet worden ist, „all dor“.

Ein drittes Argument, daß man gelegentlich hört, ist eine Entlastungsfunktion für die Stresemannstraße. Gemäß dieser Theorie soll ein Autofahrer aus Billstedt seinen Weg nach Stellingen nicht über die Ost-West-Straße nehmen, sondern über die Elbbrücken, die HQS und durch den Elbtunnel, der bekanntlich eine

Staufalle ist. Wir bezweifeln, dass sich nennenswert viele ortskundige Autofahrer für diese Strecke entscheiden würden, selbst wenn sie mautfrei wäre.

Der private PKW-Verkehr nimmt in Deutschland seit einigen Jahren um 0,5% jährlich ab. Dieser Trend könnte sich mit schnell steigenden Rohölpreisen rasch auswachsen. Wie kann das Szenario beim Öl aussehen, wenn sich sein Preis – wie mit Koks kohle unlängst innerhalb kürzester Zeit geschehen – vervierfachen würde? Wie viele STD-Pendler wollen bei "5 € pro Liter" noch allmorgentlich ihren teuren Sprit Richtung Hamburg verfahren, dazu einem Investor eine kostendeckende(!) MAUT entrichten, wenn man doch beides durch eine HVV-Monatskarte vermeiden kann? Wenn außerdem die Möglichkeit besteht, auf die gute alte Köhlbrandbrücke auszuweichen? Ergo müßte man auf der Köhlbrandbrücke auch Maut einfordern!

Wir unterstellen: Niemand hat die Absicht, ein MAUTHÄUSCHEN auf der Köhlbrandbrücke zu errichten! Sollte es aber doch jemand beabsichtigen, so geben wir zu bedenken: Wie lang ist die Köhlbrandbrücke? Was möchte man dafür nehmen? – und was wird man in Karlsruhe, Berlin und Brüssel dazu sagen? Es würde uns verblüffen, wenn sich die Sache überhaupt betriebswirtschaftlich rechnen würde.

Die Köhlbrandbrücke ist aus Mitteln der Allgemeinheit errichtet worden. Und sie gehört demnach der Allgemeinheit. Dem Volk, wenn Sie so wollen. Es ist die eine Sache, dem Volk städtische Einrichtungen (Krankenhäuser, Stromversorger und Hei Gas), womöglich auch noch gegen dessen erklärten Willen, wegzunehmen und zu veräußern. Aber es ist eine andere Sache, das Volk dazu zu zwingen, das entwendete Gut jeden Morgen und jeden Abend erneut zurückzukaufen und sich dazu demütig, Stoßstange an Stoßstange, in einer Reihe aufzustellen. Wir erklären diese Idee für klinisch tot.

#### **Zusammenfassung:**

1. Wir halten die HQS aus städtebaulichen Gründen für nicht vertretbar.
2. Der Stau auf der Köhlbrandbrücke wird dramatisiert, das bestätigt auch der BVWP.
3. Die Hafenanplanung ist intransparent und bewegt sich im rechtsarmen Raum. Sie ist fachlich angreifbar.
4. Der Stau auf der Köhlbrandbrücke wird durch den „Waltershofer Zollkringel“ verursacht, ein Planungsfehler, der nachgebessert werden muß.
5. Das PPP-Modell birgt hohe wirtschaftliche, rechtliche und politische Risiken, so daß wir abraten.

Sehr geehrter Herr Investor,

so denken wir über die Sache. Es gibt uns seit der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2001. Wir planen die Zukunft der Elbinsel mit. Wir haben uns nach Abschluß der Zukunftskonferenz als Verein konstituiert, um die Umsetzung des dort erarbeiteten „Weißbuchs“ aufmerksam zu verfolgen und zu befördern. In erstaunlich kurzer Zeit sind erfreulich viele Vorschläge von der Elbinsel Bestandteile einer klugen Politik des Senats geworden. So gesehen stellt die Hafenanquerspannung derzeit noch eine Ausnahme dar. Wir arbeiten daran.

Um ganz Hamburg auf eine stille Schönheit im Hafen aufmerksam zu machen, die hinter einem schier endlosen Zoll-Zaun den Blicken der Öffentlichkeit normalerweise entzogen ist, feiern wir jeden Sommer das Spreehafenfest. An den zwei Festtagen werden die Tore des Zollzauns geöffnet, man kann beim S-Bahnhof Veddel durch den Zaun gehen, das Areal betreten und den Blick in die Ferne schweifen lassen und dem Gedanken Raum geben, daß sich Hamburg zur Internationalen Gartenschau und zur Internationalen Bauausstellung 2013 dieses Kleinod als zweite Alster zum Geschenk macht.

**Das nächste Spreehafenfest ist am 13. + 14. August.**

**Sie sind herzlich eingeladen.**

([www.spreehafenfest.de](http://www.spreehafenfest.de))

Mit freundlichen Grüßen von der Elbinsel!

im Auftrag der Koordinierungsrunde v. 25.4.2005  
Angad Swiderski, Sprecherin der Arbeitsgruppe Verkehr  
Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.  
Verein zu Entwicklung der Elbinseln im Herzen der Metropolregion Hamburg  
[www.insel-im-fluss.de](http://www.insel-im-fluss.de)

PS:

Um Ihr Geld mit Bedacht und in jeder Hinsicht gewinnbringend, d.h. nachhaltig anzulegen, empfehlen wir Ihnen, den technischen Fortschritt abzuwarten, besser noch, ihn zu beschleunigen. Wie auch immer der landseitige Hafenverkehr von Morgen aussehen wird, er wird Wege brauchen. Wir beraten Sie gerne.