

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs
www.insel-im-fluss.de

(Manuel Humburg, Tel 040/ 31 76 86 63, Fax 31 76 86 64 – zukunft-elbinsel@humburg-hamburg.de)

Betr.: Hafenquerspange - Pressemitteilung 24.11.05.

Senat bereitet Wilhelmsburg und Veddel das bitterste Weihnachtsgeschenk seit der Müllverbrennungsanlage vor 10 Jahren

Querspange kommt „Sprung über die Elbe“ in die Quere und gefährdet IBA und IGS 2013

Sie könnte widersprüchlicher nicht sein: die Politik des Senats gegenüber der Elbinsel Wilhelmsburg.

Da wird der „Sprung über die Elbe“ als die große Jahrhundertaufgabe der Hamburger Stadtentwicklung beschlossen, wurden Planer aus aller Welt zum Architektursommer 2003 in den Hafenschuppen 52 geladen, um dort Lösungen für das Leben und Arbeiten in der Stadt im 21. Jahrhundert zu ersinnen und will sich Hamburg im Jahre 2013 mit IBA und IGS international und innovativ präsentieren.

Gleichzeitig plant der Senat 2 riesige neue Gewerbegebiete im Osten und Westen der Elbinsel (als „Gewerbe im Park“ in Georgswerder und „Perlenkette der Logistik“ am östlichen Reiherstieg semantisch verklärt). Als Krönung des Ganzen kommt nun eine Autobahn in Hochlage direkt vor die Nase der frisch sanierten Wohngebiete im westlichen Wilhelmsburg.

Die selbe Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt verspricht einerseits großartige Zukunftsperspektiven für den Wohnstandort Wilhelmsburg und beschließt andererseits seine weitreichende Entwertung und massive Gefährdung.

Die Hafenautobahn bedroht die Wohngebiete Wilhelmsburgs

Mit der Autobahn A1, der Wilhelmsburger Reichsstraße und der dazwischen liegenden großen Bahntrasse ist die Elbinsel bereits heute hochgradig fragmentiert und flächendeckend verlärmert. Eine zusätzliche Autobahn in Ost-West-Richtung gibt der Wohnqualität im Westen den Rest und konterkariert damit alle langjährigen Bemühungen zur sozialen Stabilisierung dieser Quartiere.

Die Hafenautobahn kommt der gewünschten Stadtentwicklung in die Quere. Das Potential des Spreehafens als eine „2. Alster“ für Freizeit, Naherholung, Sport und Wohnboote ist unbestritten. Hier könnte die Insel endlich wieder an ihr Ufer wachsen und der Brückenschlag von der Hafencity in einer Weise gelingen, an der künftige Generationen ihre Freude haben können. Zu Recht haben die Experten bei der internationalen Entwurfswerkstatt vor 2 Jahren dem weiten Areal des Spreehafens eine Schlüsselrolle für das Gelingen des Sprungs über die Elbe zugewiesen und eindringlich Alternativen zur Hafenquerspange als städtebaulicher Barriere angemahnt.

Die Hafenautobahn gefährdet die IGA/IBA

Der Anschluss der Hafenautobahn an die Wilhelmsburger Reichsstraße mit Hilfe eines flächenzehrenden Autobahndreiecks zerstört die geplante In-Wert-Setzung der Wasserlagen

am Assmannkanal, Ernst-August Kanal, Jaffe-David Kanal sowie der Wilhelmsburger Dove Elbe mit Wohnungsbau, Hausbooten und Freizeitnutzung.

Mit der Großbaustelle einer Autobahn im Herzen der Stadt (Bauzeit 2010 bis 2015) würde Hamburg den Besuchern aus aller Welt im Jahre 2013 eine „Internationale Bauausstellung“ der ganz besonderen Art präsentieren.

Die geplante Mautgebühr ist rechtlich unzulässig

Eine Mautgebühr auf der privat finanzierten Autobahn kann nur durchgesetzt werden, wenn auch die Köhlbrandbrücke mautpflichtig wird. Diese ist aber mit öffentlichen Mitteln gebaut und überbrückt zudem ein künstliches Gewässer, für deren Querung die Erhebung einer Gebühr rechtlich unzulässig ist (aus diesem Grund war auch die alte Trajektfähre von Waltershof nach Neuhaus kostenlos). Diese Tatsache könnte kluge Investoren nachdenklich machen und Gerichte für viele Jahre beschäftigen.

Falls die Ost-West-Verkehre im Hafen wider erwarten komplett mautpflichtig werden, so ist mit Ausweichverkehr am nördlichen Elbufer zu rechnen (Stresemannstraße) und auch durch die Wohngebiete auf der Elbinsel selbst.

Die Hafenaubahn ist ein verkehrspolitischer Anachronismus

Als Begründung für die Querspange wird der boomende Hafen angeführt. Dies ist in der Tat eine verkehrspolitische Herausforderung, die in Wilhelmsburg durchaus gesehen wird. Es wird jedoch vielfach übersehen, dass dem Hafen durch Mangel an Flächen natürliche Grenzen gegeben sind, wodurch eine Lagerung der Container im Hafengebiet langfristig ausgeschlossen ist. Dieses Problem haben (oder bekommen) fast alle Containerhäfen in Europa und den USA.

Nicht nur in Hamburg kommen sich ein boomender Hafen und eine wachsende Stadt massiv in die Quere, doch dieser Konflikt ist in Hamburg besonders stark ausgeprägt und könnte die Triebkraft sein, die innovative Lösungen hervorruft.

Hamburg, die „Transporthauptstadt Deutschlands“ hat die hervorragende Chance zur Entwicklung und Vermarktung innovativer Lösungen bei der Containerumfuhr und deren Lagerung und Hamburg ist gut beraten, diese Herausforderung zum Thema einer internationalen Ideenkonferenz zu machen und zu einem Schlüsselprojekt der IBA 2013.

Weltweit wird bereits über Alternativen nachgedacht und experimentiert, z.B. mit automatisierten Verkehren, die raumsparend, energieeffizient und lärmgemindert sind. In Rotterdam wurde bereits ein Fahrweg für die Containerumfuhr mit automatisierten Fahrzeugen /Roadtrains gebaut.

Mit der jüngsten Entscheidung für eine Hafenaubahn verleugnet Hamburg das Ende des Erdölzeitalters *) und verkennt gleichzeitig die technischen Möglichkeiten des 21. Jahrhunderts. Vor der Kulisse einer Großbaustelle für einen hoffnungslos veralteten Verkehrs-Dinosaurier (nach Planungsunterlagen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts!) kann die IBA 2013 in Hamburg ganz leicht zur internationalen Lachnummer geraten.

Der Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg verweist in diesem Zusammenhang auf das „Weissbuch“ der Zukunftskonferenz und sowohl kurzfristig realisierbare Alternativen in der Verkehrsführung als auch Ideen zum Verkehr der Zukunft.

Näheres unter www.insel-im-fluss.de und auf Anfrage.

Verantwortlich und Rückfragen: Manuel Humburg Tel 31 76 86 63, Fax 31 76 86 64
zukunft-elbinsel@humburg-hamburg.de

*) Die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (eine Abteilung des Bundeswirtschaftsministeriums) erwartet den Zeitpunkt, an dem die Rohölförderung nicht mehr mit der weltweiten Nachfrage Schritt halten kann bereits für die zweite Hälfte der kommenden Dekade (2015 – 2020). 2015 soll die Hafen-Aubahn eingeweiht werden; wie kann ein Investor da ernsthaft auf 30 Jahre Rendite für 2045 hoffen?