

Herbst 2001

Nachfolgendes Schreiben wurde von der AG Verkehr der Zukunftskonferenz an alle Parteien und Behördenvertreter in Hamburg gesandt.

"Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei finden Sie unsere Vorschläge an den neuen Senat. Wir, die Arbeitsgruppe Verkehr der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg, bearbeiten seit Mai 2001 intensiv das Thema Hafenuerspange. In der AG engagieren sich viele BürgerInnen aus Wilhelmsburg und der Veddel, Institutionen und in beratender Funktion BehördenvertreterInnen. Da zur Zeit eine neue Regierung gebildet wird, und wir nicht möchten, dass voreilige Entscheidungen bezüglich der Hafenuerspange getroffen werden, bitten wir Sie, unsere Vorschläge bei den Koalitionsvereinbarungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen"

Für eine zukunftsfähige Hamburger Verkehrspolitik – ohne eine neue Querautobahn im Herzen der Stadt

Die neuen Ideen für die Zukunft des Hamburger Hafens, die Pläne für Olympia 2012 und IGA 2013 sowie neue Herausforderungen beim Güter- und Personentransport erfordern intelligente Alternativen zur geplanten Hafenuerspange!

Angesichts des **drohenden Verkehrsinfarktes** ist die Notwendigkeit einer **verkehrspolitischen Wende** von der Straße auf die Schiene eigentlich allgemeiner Konsens. **Real** vollzieht sich das Gegenteil – mit steigender Tendenz, katastrophalen Perspektiven und gesellschaftlichen Kosten.

Hamburg als Deutschlands größter Güterumschlagsplatz (60 % aller Container kommen in HH an) kommt dabei eine **Schlüsselrolle** zu. Hier entscheidet sich, welchen weiteren Weg die Mehrzahl der Container in Deutschland einschlagen: Schiene, Straße oder Wasser?

Für den Reeder, Spediteur und Kunden sind dabei Geschwindigkeit und Kosten entscheidend.

Für die Logistik innerhalb Hamburgs bestehen zwei Probleme: a) Für den Fernverkehr stellt sich die Frage, wie die Wege von den immer weiter nach Westen wandernden Containerterminals (Waltershof, Altenwerder) zu den Ausfall-Trassen Richtung Osten und Skandinavien verkürzt werden können. b) Für die Versorgung Hamburgs und des Hamburger Umlandes fehlen alternative Verkehrsträger zur Straße, und dieser stößt zunehmend an seine Kapazitätsgrenze.

Als naheliegende Lösung bietet sich scheinbar eine Autobahntrasse durch den Hafen an – als kürzeste Verbindung zwischen A1 und A7. Der Güteranteil auf der Bahn würde dadurch allerdings weiter sinken. Die Hafenuerspange verschaffte dem Lkw einen erheblichen Vorteil, dem die Bahn mangels direkter Ost-West-Trasse wenig entgegensetzen könnte. Dadurch verstärkte sich der Trend, den Frachtanteil der Straße zu Lasten der Bahn zu erhöhen. Der Gütertransport auf der Schiene (der heute noch einen erheblichen Anteil in Hamburg ausmacht) verlore in der Konkurrenz mit der Straße erheblich an Attraktivität **und der Hamburger Hafen als Ziel und Quelle mächtiger Güterverkehrsströme würde seinen Beitrag zum befürchteten Infarkt auf den Straßen erhöhen statt ihn zu senken.**

Der Pkw-Verkehr würde steigen – auch in der Innenstadt und in Wilhelmsburg. Die Hafenuferspanne erschliesse den PendlerInnen aus dem gesamten Süderelbraum (von Cuxhaven bis Dannenberg, von Rotenburg bis Uelzen) in die Gebiete der Hamburger Innenstadt nördlich der Elbe einen schnelleren Zugang mit dem Auto. Diese Stadtautobahn würde zu einer Erhöhung der Gesamtverkehrsmenge auf den Straßen innerhalb Hamburgs führen und zu Einbußen beim ÖPNV. Die in Hamburg erhoffte Entlastung der Stresemann- und Ost-West-Straße würde sich sehr schnell als Illusion erweisen. Selbst der Verkehrsentwicklungsplan erwartet nur eine Minderung des Verkehrszuwachses, jedoch keine Entlastung.

Auch in Wilhelmsburg selbst würde es zu Verkehrszuwächsen kommen, weil die Attraktivität für den Pkw-Verkehr durch diese Querspange als schnelle Ost-West-Verbindung außerhalb der Innenstadt zu Lasten von Bus und Bahn weiter zunähme und zusätzliche Verkehre von außerhalb anzöge. Der Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße zur Vollautobahn wäre nur eine Frage der Zeit.

Unter dem Aspekt einer verantwortlichen Stadtentwicklung und des Ressourcenverbrauches verbietet sich das „Zukünftige urbane Entwicklungszentrum Hamburgs“ als Transportweg, zumal eine Verdopplung der Containermengen auf 10 Millionen TEU bis 2010 erwartet wird. Am Nordufer der Elbe und in den Hafenteilen östlich vom alten Elbtunnel und Reiherstieg geht die Hafennutzung zurück und gibt Raum für Wohnen, Arbeiten und Freizeitmöglichkeiten am Wasser. Mit der Hafencity, dem Musical-Zelt und den Filmstudios hat Hamburgs Rückkehr an die Elbe längst begonnen. Auch die anderen untergenutzten östlichen Teile des Hamburger Hafens beflügeln die Phantasien der Planer und Investoren: „Grasbrookcity“ als „Hafencity II“, „Olympia im Herzen der Stadt“, Schwimmende Gärten und Wohnboote auf dem Spreehafen im Rahmen der IGA 2013. Und mittendurch eine aufgeständerte 15 m hohe Autobahn mit 60000 Kfz täglich, davon 15 000 Lkw? Damit würden diese Chancen für Hamburgs Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert konterkariert sowie Europas größte Flussinsel Wilhelmsburg endgültig von der zukünftigen Entwicklung Hamburgs abgekoppelt.

Wenn die östlichen Teile des Freihafens frei zugänglich werden, können Wilhelmsburg und die Veddel in das Leben der Stadt Hamburg integriert und die drohende Gettoisierung abgewendet werden.

Die Zukunftsfähigkeit des Güterverkehrs und die langfristigen urbanen Interessen Hamburgs erfordern **intelligente Alternativen** zur veralteten Verkehrskonzeption des 20. Jahrhunderts. In Brüssel fordert die EU-Kommission Mitte September im Weißbuch zur Verkehrspolitik mit dem Titel „Weichenstellungen für die Zukunft“ ein **rigoroseres Umdenken** zur Stärkung der Bahn.

Die Hamburger **Koalitionsvereinbarung von 1997** hatte die Aufgabe gestellt, die Planungen für eine Autobahnquerverbindung zwischen der A1 und der A7 voranzutreiben. Die Straßenplaner haben unter den vorgegebenen Randbedingungen mit der Nord-Nord-Trasse einen optimierten Vorschlag unterbreitet. Er ist wegen seiner ungelösten Widersprüche vor allem im Hinblick auf die Hamburger Stadtentwicklungsinteressen im 21. Jahrhundert und der Widerstände vor Ort als **nicht zukunftsfähig und nicht umsetzungsfähig** zu betrachten.

Daher bittet die AG Verkehr der Zukunftskonferenz, folgende Vorschläge bei den Koalitionsvereinbarungen zu berücksichtigen:

Vorschläge an den neuen Hamburger Senat

1. Die neue Hamburger Regierungskoalition beschließt die Prüfung moderner und zukunftsfähiger Alternativen zur bisherigen Planung für die „Hafenquerspange“. Sie beweist damit Hamburgs innovatives Potential zur Lösung des Konfliktes: *Urbanität und Mobilität* (Interessen urbaner Stadtentwicklung einerseits und Interessen von Transport und Mobilität andererseits) und stärkt Hamburgs Wettbewerbsfähigkeit in der Standortkonkurrenz doppelt, als Güterumschlagsplatz durch die Schaffung gesonderter Verkehrswege für Güter und durch die Rückgewinnung zentral städtischer Räume für Wohnen, Arbeit und Freizeit.
2. Der neue Hamburger Senat initiiert in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Wissenschaftsministerium einen **Forschungsauftrag: „Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik am Beispiel Hamburgs – Konzepte für die Lösung des Konfliktes *Urbanität und Mobilität* im Zentrum der Stadt – Effektivierung des Transports auf der Schiene in Deutschlands größtem Güterumschlagsplatz“.**
3. Neben einer konsequenten **Optimierungsstrategie für das Schienenangebot und die Güterlogistik** im allgemeinen soll dabei auch die **Realisierbarkeit anderer intelligenter Alternativen geprüft werden. Dazu gehören: Tunnellösungen, Gütertransport im „Huckepackverfahren“ wie in der Schweiz, der Einsatz der Magnetschwebetechnik auch für den Gütertransport, ebenso wie ein „Transportsystem Güter-Rohrpost“** und dessen Verknüpfung mit der Bahn. Hier wird vorgeschlagen, einen Forschungsauftrag an beispielsweise die Abteilung für Logistik der TU Harburg, die Uni Bochum (Erweiterung des Systems „Cargo-Cap“ für Container-Dimensionen) und die GSTT (German Society for Trenchless Technology e. V. – Gesellschaft für Tunnelbau) zu vergeben.
4. Als Alternative zu einer Stadtautobahn soll auch die Möglichkeit einer Optimierung der vorhandenen Hafentrasse (Veddeler Damm – Köhlbrandbrücke) erneut geprüft werden: durch Umbau, bessere Steuerung, bessere Verknüpfungen und Zollfreiheit durch Ausgliederung aus dem Freihafen.
5. Gleichzeitig soll geprüft werden, wie der Personenverkehr aus dem Süderelberaum und dem südlichen Hamburger Umland auf Schiene und Fährbetrieb verlagert werden kann. Dabei geht es vor allem um die Realisierbarkeit einer „**Hamburger Hafen-Stadtbahn**“, als Verlängerung der bereits geplanten Stadtbahn über die Hafencity hinaus. Sie ist als Erschließungsachse für die zukünftigen urbanen Entwicklungen im Bereich des östlichen Hafens gedacht, dient als touristische Infrastruktur und leistet einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Rahmen der IGA 2013 und Olympia 2012. Diese moderne Stadtbahn als ein entscheidender Brückenschlag auf Hamburgs große Elbinseln würde die Stadtteile Wilhelmsburg und Veddel aus ihrer Randständigkeit befreien und einen Entwicklungsschub bewirken. Perspektivisch sollten die neuen gewerblichen Zentren im Westen (inkl. Airbus und Altenwerder) an das öffentliche Schienennetz angebunden werden und Wilhelmsburg eine direkte Anbindung zu den westlich gelegenen Stadtteilen erhalten.