



MOBILITÄT UND VERKEHR IM LEBENSRAUM DER HAMBURGER ELBINSELN

HAFENNETZ STATT HAFENQUERSPANGE

VON MICHAEL ROTHSCHUH

1	Drei Reiche in einer Stadt: Hamburg › Hafen › Freihafen – eine politische Geographie
2	Der Plan für Eine Autobahn „Hafenquerspange“
3	Akteure und Steuerungsinstrumente in Hamburg
4	Akteure und Steuerungsinstrumente in Berlin und Brüssel
5	Ergebnisse des „Industrieverbandes Hamburg“: Negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einer Hafenquerspange
6	Aufgeschobene Probleme verhindern ein Verkehrskonzept
7	Keine Analyse – Keine Diagnose – Welchen Nutzen hat eine Autobahn im Hafen?
8	Eine Autobahn Verhindert die Entwicklung der Elbinseln
9	Finanzierung als Mautprojekt: Das „Vorbild“ Herrentunnel ist gescheitert
10	Maut als Eintrittskarte für die Elbinsel?
11	Autobahn und Alternativen: Planungs-Stand Oktober 2007
12	Hafennetz statt Hafenquerspange– ein Lösungsvorschlag
13	Anmerkungen und ausgewählte Literatur

1 DREI REICHE IN EINER STADT: HAMBURG > HAFEN > FREIHAFEN – EINE POLITISCHE GEOGRAPHIE

Der Hamburger Hafen liegt im Vergleich zu anderen Hafenstädten ungewöhnlich: überwiegend auf Inseln, die zugleich Stadtteile Hamburgs sind. Deshalb sind Hafen und Stadt untrennbar miteinander verzahnt.

Rechtlich und politisch kann man von “drei Reichen” sprechen:

1. Der gesamte Raum ist Teil der Freien und Hansestadt Hamburg. Regiert wird sie vom Senat.

Aber:

2. Inmitten der Stadt befindet sich der Hafen. „Regiert“ wird er weitgehend eigenständig von der stadt-eigenen „Hamburg Port Authority“ HPA.

Für alle Hauptverkehrsstraßen in Hamburg ist die Stadtentwicklungsbehörde verantwortlich. Eine Ausnahme sind die Straßen im Hafen wie z.B. die Köhlbrandbrücke; hierfür ist die HPA verantwortlich. Sie ist auf die Förderung der Hafenzwecke verpflichtet und nicht des über die Brücke fahrenden Stadtverkehrs.

3. Innerhalb des Hafens wiederum liegt der Freihafen und damit zollrechtlich EU-Ausland. Die Zollgrenze wird von den Zollbeamten der Bundesrepublik Deutschland kontrolliert.

Der Freihafen ist durch Zäune abgegrenzt. An den Zollstationen werden die LKW in der Regel, die PKW kaum kontrolliert. Für den Weg über die Köhlbrandbrücke gibt es eine – in der Regel locker gehandhabte – Passierschein-Regelung.

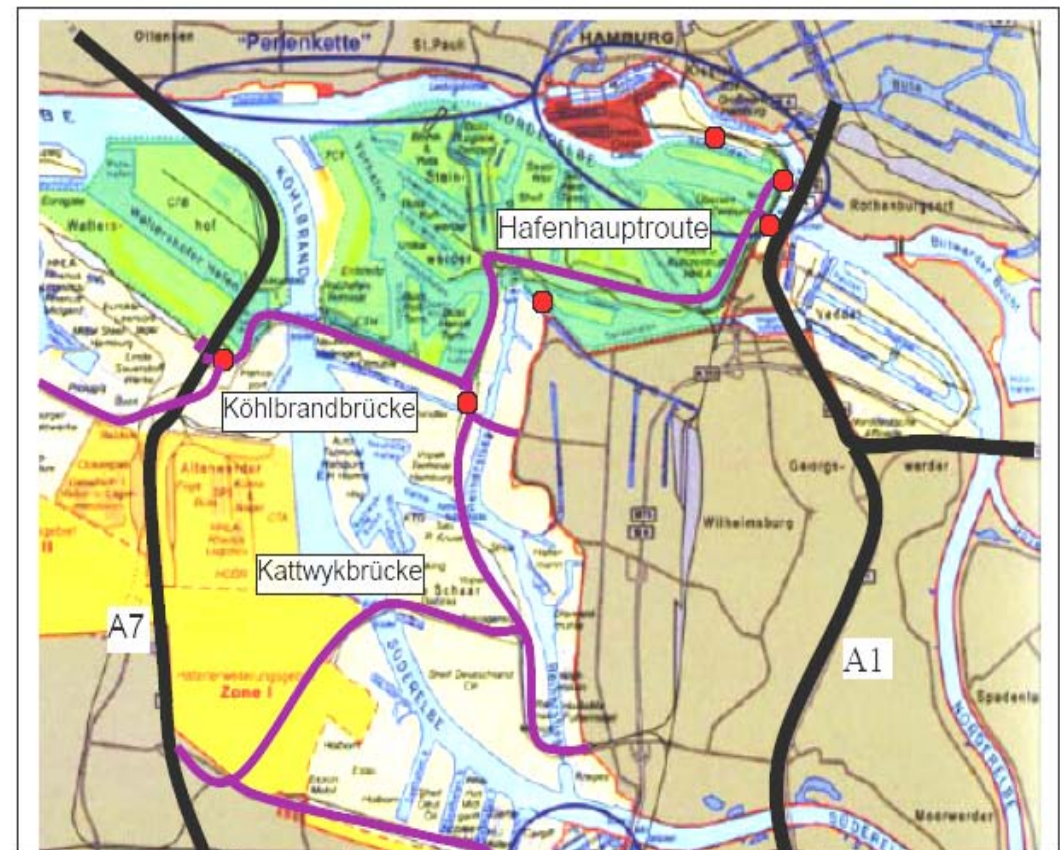


Die letzte Grenze in Europa

Hinter den Zollstationen bilden sich erhebliche Staus auch für PKW, die in die Warteschlange der LKW geraten. Dazu tragen auch die durch den Zoll bedingten Verkehrsführungen bei (Linksabbieger, Umwege über die Zollstationen).

Mit der Breite der Köhlbrandbrücke haben diese Staus nichts zu tun. Ohne Zollgrenzen gäbe dort fließenden Verkehr.

Die Container-Terminals können zu Seezollhäfen werden (wie schon jetzt in Altenwerder). Die Zollbehörde schlägt eine **Aufhebung des Freihafens** vor, die Handelskammer eine erhebliche Verkleinerung auf ein Gebiet außerhalb der Hauptverkehrsstraßen.



Kartengrundlage: Schubert 2007, S.176, bearbeitet: Rothschuh

- Hauptverkehrsstraßen im Hafen
- Hafen
- Hafenerweiterungsgebiet
- Freihafen
- Zollstationen

2 DER PLAN FÜR EINE AUTOBAHN „HAFENQUERSPANGE“

Erste Planungen für eine Autobahn von Finkenwerder über den Köhlbrand mitten durch das Reiherstiegviertel nach Georgswerder nach Osten kann man in einem Schulatlas von 1943 finden, als Hamburg als „Führerstadt“ ausgebaut und mit einem Stadtautobahnnetz versehen werden sollte.

Diese Pläne wurden wieder und immer wieder aufgenommen, vor allem dann, wenn die Regierenden von Hamburgs Wachstum träumten. Um 1985 gab es einen erneuten Anlauf, diesmal begründet mit den LKW, die durch die Stresemannstraße fahren. Man stellte sich eine „Umgehungsautobahn“ vor. Der Hafen seinerseits erwartete, damit seine Straßen von der „Doppelnutzung“ durch Hafenverkehr und durchquerenden Personen- und Wirtschaftsverkehr befreien zu können. Die Hafenuerspange (HQS), wie sie jetzt hieß, war als „Transitautobahn“ von der A1 zur A7 über den Freihafen hinweg ohne Berührung zu ihm vorgesehen.

Nach Bürgerprotesten und der zwischenzeitlichen Zusage des Bürgermeisters von Dohnanyi, es würde keine Hafenuerspange gebaut, erfolgte ein aufwändiges Linienbestimmungsverfahren mit einer Vielzahl von Alternativen, von denen schließlich die „Nord-Nord-Route“ ausgewählt und vom Bundesverkehrsministerium festgelegt wurde (Verlauf siehe Seite 9).

Hamburg meldete die Route für den Bundesverkehrswegeplan an, 2003 wurde sie aber nur in den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen. Das hieß: der Bund bezahlt sie vorerst nicht, weil er sie nicht für vordringlich hält und zudem im Hamburger Bereich höchst aufwändige Vorhaben wie die vierte durchgeführt hat.

Ein Vorstoß, die Autobahn nach dem „Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz“ (so heißt das!) durch einen privaten Träger bauen und über Maut bezahlen zu lassen, scheiterte 2000 an einem Gutachten, nach dem hierfür eine 60%ige „Anschubfinanzierung“ vom Bund oder Land erforderlich sei und nicht 20%, wie es bei diesem Finanzierungsmodell eigentlich vorgesehen ist.

Damit war 2003 eine Hafenuerspange in weite Ferne gerückt. Dies erhöhte aber die Chancen für eine städtebauliche Entwicklung, die mit der Hafencity begann, zur - Olympia-Bewerbung mit einem Stadion auf dem Kleinen Grasbrook führte und sich mit dem „Sprung über die Elbe“ nach Süden fortsetzte. Pflichtschuldig wurde zwar auch bei einer Internationalen Entwurfswerkstatt im Jahr 2003 zum „Sprung über die Elbe“ die Vorgabe gemacht, man müsse eine Autobahn mit einplanen. Kaum einer international renommierten Planer, die von Bewohnern der Elbinsel bei ihrer Arbeit unterstützt und beraten wurden, hielt sich daran. Eine Autobahn quer zu der gerade gefundenen Entwicklungslinie – das erschien schlicht als undenkbar.

Zur Gestaltung von Urbanität im neuen Jahrtausend passte keine neue Stadtautobahn.

Auch aufgrund der Entwicklung des Hafens war die HQS nicht mehr zeitgemäß.

- Der wachsende Containertransport zwischen den Hafenteilen sowie zwischen Hafen und



Bild-Zeitung, 12.10.2007 - Ausriss

Betrieben der Stadt braucht andere Lösungen als eine Autobahn.

- Der Freihafen als spürbare Trennung hat mit der EU-Erweiterung sowie und neuen Techniken sowie internationalen Regeln an Sinn verloren.

Dennoch gab es 2005 seitens der Wirtschaft und des Wirtschaftssenators einen neuen Anlauf zu einem Maut-Modell, weil man in der Hafenuerspange die Chance für das größte lukrative Vorhaben einer Public-Private-Partnership sah.

Die Autobahn-Privatisierung passt, gerade wenn sie aus Privatisierungserlösen der HHLA mit bezahlt wird, in das ideologische Konzept:

Hamburg, so der Wirtschaftssenator Uldall, „betreibt Privatisierung aus ordnungspolitischen Gründen und nicht, um die öffentlichen Haushalte zu sanieren“ (Uldall 2001)

3 AKTEURE UND STEUERUNGSTRUMENTE IN HAMBURG

Geht es um die Planung von Bundesautobahnen, erwartet man, dass der für den Verkehr zuständige Senator die Vorstellungen des Landes einbringt und mit dem Bundesverkehrsminister über den Bedarf und die Gestaltung verhandelt. Diese Verhandlungsebene existiert auch, aber das Geflecht der Akteure ist komplexer und umfasst eine Fülle von privaten und semi-staatlichen Institutionen.

Behörden

Die Wirtschaftsbehörde (BWA) will die HQS als umfangreichstes Projekt einer Public-Private-Partnership entwickeln.

Die Stadtentwicklungsbehörde (BSU) sieht die Möglichkeit, die Autobahn als „ästhetische Bereicherung der Stadtlandschaft“ zu gestalten (BSU, 2007, Räumliches Leitbild, S. 141).

Institutionen neuen Typs (staatseigen, selbständig, nicht unter direkter Kontrolle der Bürgerschaft)

Die mit einem Gesetz gegründete Hamburg Port Authority (HPA) ist aus der Wirtschaftsbehörde herausgelöst worden und für den Hafen zuständig; sie unterliegt der Aufsicht des Wirtschaftssenators, aber auch der Handelskammer und des Unternehmerverbands. Derzeit entwickelt sie einen „Masterplan Hafenbahn“ und kündigt für 2008/9 einen „Masterplan Straße“ an.

Die Projekt-Realisierungsgesellschaft (ReGe) bezeichnet sich als „Managementgesellschaft neuen Typs“ für wechselnde vom Senat delegierte Aufgaben. Sie soll kein Konzept für den Verkehr im Hafen entwickeln, sondern ausschließlich die Planfeststellung für die Hafenuferspanne auf der in den 1990er Jahren entwickelten Linie vorantreiben. Dafür hat sie für mehrere Millionen Euro Aufträge vergeben.

Die IBA-Hamburg ist gegründet für die Zeit bis zur Internationalen Bauausstellung im Jahr 2013 auf den Elbinseln. Im November 2007 veranstaltet die IBA ein „Labor“ „Hafen – Logistik – Stadt“. Dort soll auch ein Verkehrskonzept diskutiert werden.

Handel und Industrie

Der Industrieverband (BDI) hat 2006 eine Studie zum LKW-Verkehr im Hafen vorgelegt, die in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer HQS ausgesprochen kritisch ist.

Die Handelskammer hat 2004 in einer Broschüre „Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs – die Entwicklungsperspektive der Elbinsel“ ihre Vorstellungen dargestellt. In vielen Punkten folgt die gegenwärtige Politik dieser Linie.

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg wird von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) angeführt, die im Vorfeld des Börsengangs angekündigt hat, dass der Erlös auch für eine Hafenuferspanne genutzt werden soll.

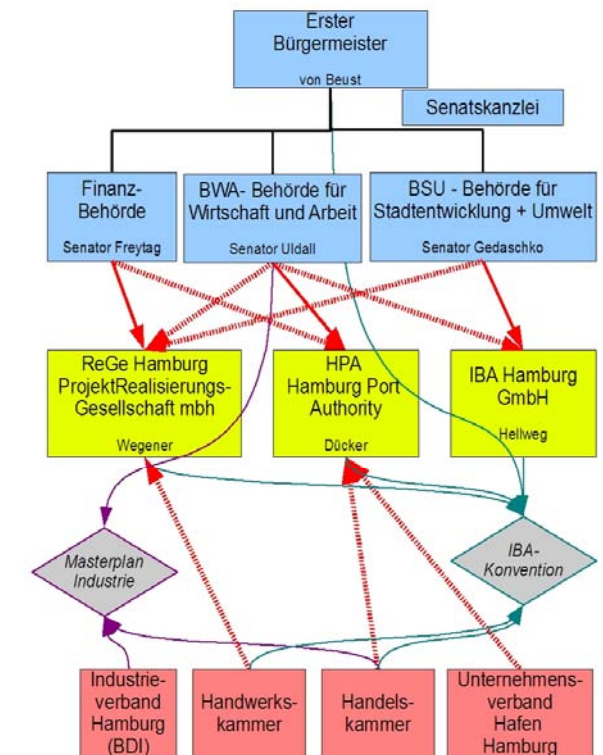
Verträge neuen Typs

Zu den semistaatlichen Organisationsformen passen neue Steuerungsinstrumente, die besonders feierlich unterzeichnet werden, rechtlich unverbindlich sind, aber politische Wirkung entfalten können:

In der „IBA-Konvention“ haben staatliche, wirtschaftliche und private Institutionen feierlich erklärt, die Ziele der IBA zu fördern. Dazu gehört u.a. die „nachhaltige Verbesserung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse auf der Elbinsel“.

Im „Masterplan Industrie“ vom September 2007 haben sich Wirtschaftsbehörde, BDI und Unternehmensverband u.a. zum Bau einer Hafenuferspanne und einer Elbvertiefung verabredet.

Hamburger Akteure zum Verkehr auf den Elbinseln

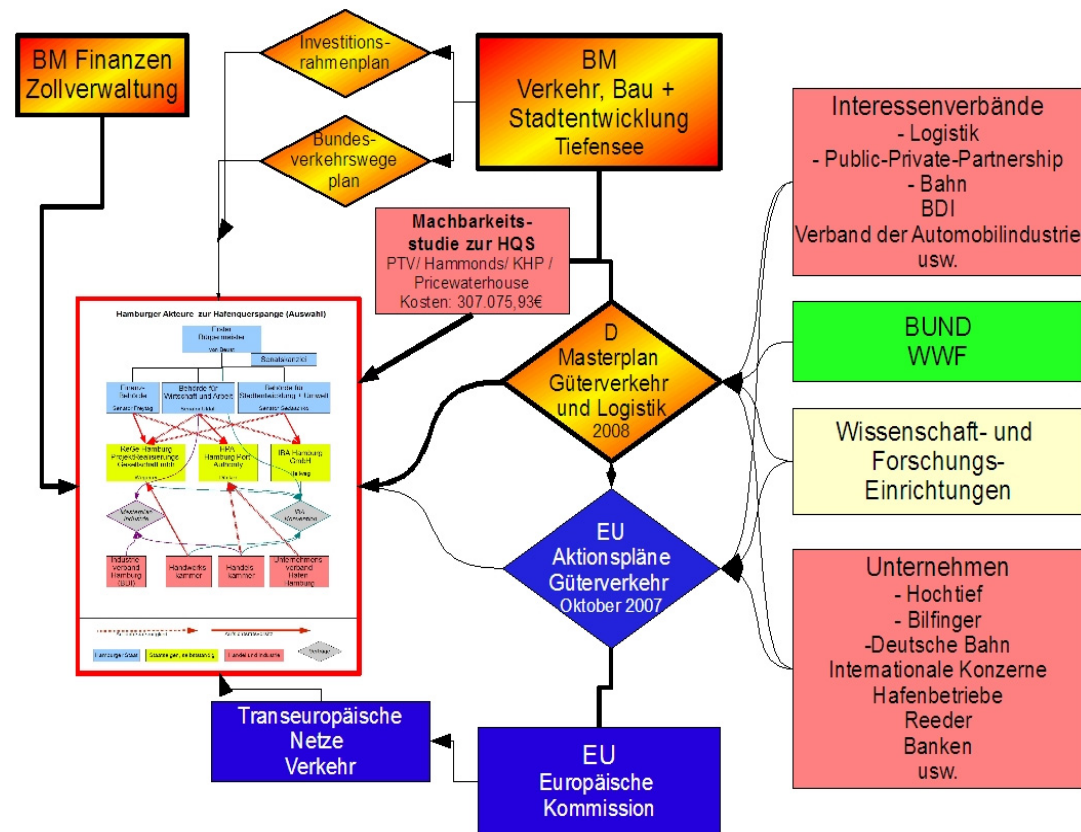


**Vielfalt der Akteure –
aber auch Zusammenarbeit?**

4 AKTEURE UND STEUERUNGSTRUMENTE IN BERLIN UND BRÜSSEL

Wenn Hamburg Geld vom Bund oder der EU will, sind die wichtigsten Instrumente auf der Bundes- und europäischen Ebene:

- Der **Bundesverkehrswegeplan** (zuletzt 2003)
In ihm werden die vom Bund (mit zu finanzierenden Fernstraßen und Autobahnen festgelegt. Die Hafenuferspanne gehört nicht zum „vordringlichen Bedarf“ und darf geplant, aber noch nicht gebaut werden.
- **Machbarkeitsstudie zur Hafenuferspanne** (derzeit in Arbeit)
Es ist die zweite Studie, die von der Firma PTV erstellt wird. In der vorangegangenen Studie im Jahr 2000 hatte PTV eine Privatfinanzierung als nicht machbar deklariert, jetzt versucht man es mit höheren Prognosezahlen und einem höheren Zuschuss Hamburgs.
- Vom **Masterplan Güterverkehr und Logistik** (verschoben auf 2008) erwartet man finanzielle Förderung des Hafen-Hinterlandverkehrs. Ob das dann eine Autobahn sein wird oder andere Straßen, ist offen.
- Nach den aktuellen **EU Programm für den Güterverkehr (Oktober 2007)** sollten u.a. „bei der Entwicklung größerer Häfen umfassendere Folgenabschätzungen vorgenommen“ werden¹
- **Transeuropäische Netze (TEN)**: Die Hafenuferspanne gehörte einmal dazu, nicht aber zum 2005 festgelegten Leitschema des TEN.



Akteure und Instrumente auf Bundes- und Europa-Ebene

5 ERGEBNISSE DES „INDUSTRIEVERBANDES HAMBURG“: NEGATIVES KOSTEN-NUTZEN-VERHÄLTNIS BEI EINER HAFENQUERSPANGE

Arbeitsgruppe des Industrieverbands Hamburg (BDI-Hamburg) IVH

Eine vom IVH geleitete Arbeitsgruppe der Hafenverwaltung und Terminalbetreiber (u.a. Siemens, HPA, HHLA, Eckelmann, Eurogate) hat untersucht, welche Maßnahmen den LKW-Verkehrsfluss zu welchen Kosten im Hamburger Hafen optimieren könnten.

In der 2006 im Internet veröffentlichten Studie² werden die verschiedenen Instrumente, und damit auch der mögliche Bau einer Hafenuerspange, in Bezug auf Kosten und Nutzen verglichen.

Lösungsmöglichkeiten

Prognosen sagen nach dieser Studie ein erhebliches Wachstum des hafenbezogenen LKW-Verkehrs voraus. Aber für einen wachsenden Verkehr finden die Autoren eine Reihe von konkreten Lösungsmöglichkeiten wie z.B.:

- ein verbesserte Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung
- Lichtsignalanlagen und deren Koordinierung
- ein systematisches Verkehrsinformationssystem
- interne Umbauten in den Terminals und im Hafengelände
- Veränderung der Infrastruktur.

Die Studie schlägt eine Bündelung organisatorischer, informationstechnologischer und baulicher Maßnahmen im Hafen und auf den Verkehrswegen vor.

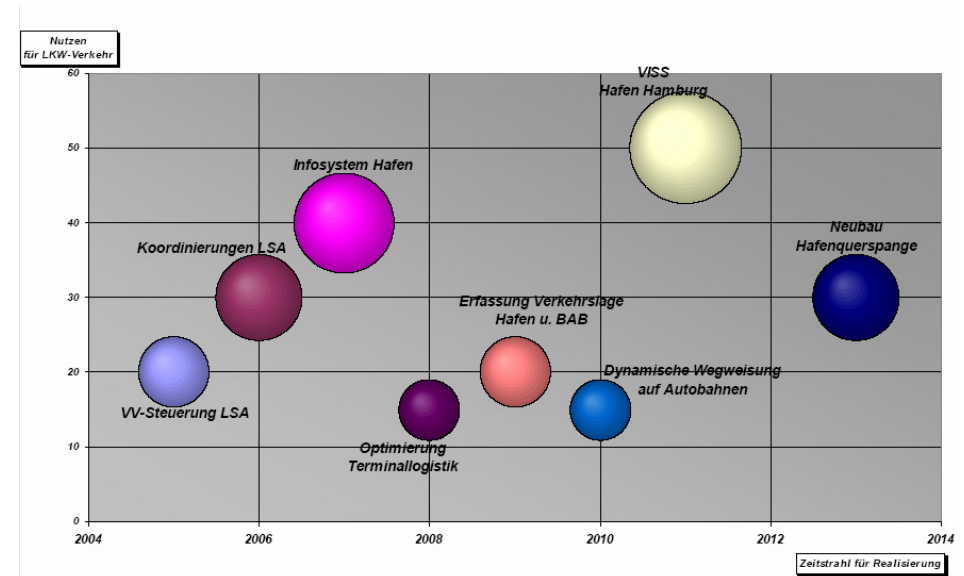
Sie fordert eine vergleichbare Analyse für die Schienen- und Wasserwege.

Eine zentrale politische Maßnahme ist nach dem Urteil der Arbeitsgruppe der **Wegfall der Zollgrenzen**.

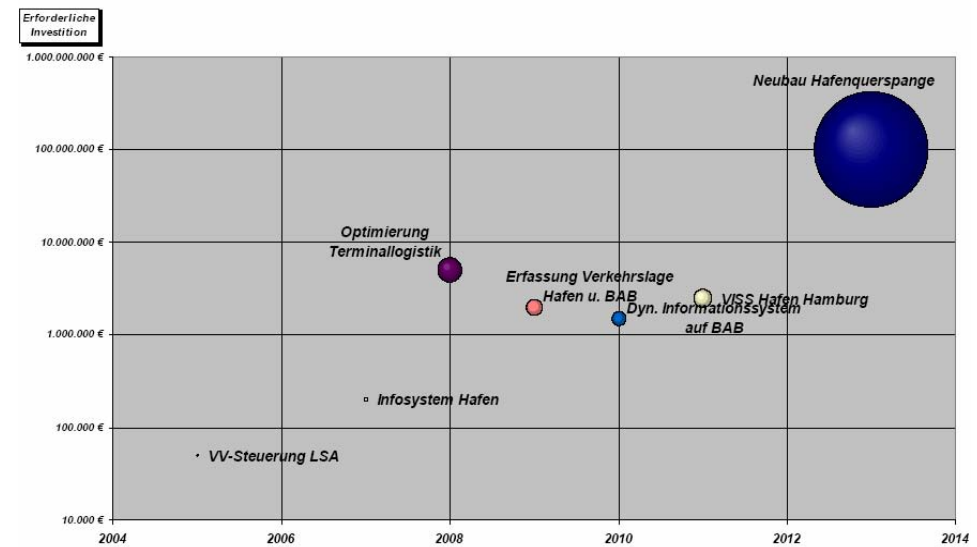
Nutzen und Kosten einer Hafenuerspange

Für die Hafenuerspange – die der Industrieverband dennoch fordert – schätzen die Experten einen Nutzen, der gerade mal gleich zu setzen ist mit der Koordinierung von Lichtsignalanlagen.

Die Kosten aber wären um das 100fache höher.



HQS: Weniger Nutzen als eine neue Signalanlage



HQS: unermesslich hohe Kosten im (exponentiale Skala)

6 AUFGESCHOBENE PROBLEME VERHINDERN EIN VERKEHRSKONZEPT

Ungelöste Probleme

Viele Fragen, die unmittelbare Wirkung auf den Verkehr auf den Elbinseln und im Hafen haben, sind bisher nicht entschieden, u.a.:

- **Verkleinerung des Freihafens:** Diese würde zu flüssigem Verkehr führen.
- **Köhlbrandbrücke:** Zur Frage eines möglichen Abrisses des gerade einmal 33jährigen Bauwerks soll die TUHH ein Gutachten erstellen. Andere Brücken halten Hunderte von Jahren. Die HPA verweist darauf, dass ein LKW die Brücke so stark belastet wie sonst 10.000 PKW.
- **Containerterminals Steinwerder:** Infrage steht, ob, wie und von wem er gebaut wird. Betreibt ihn z.B. die Firma BUSS zusammen mit der HHLA, so wären weniger Ausgleichflächen für bestehende Betriebe erforderlich als bei einem neuen Betreiber. Dies hätte wohl auch Auswirkungen auf den Verkehrsbedarf.
- **Anschluss der A26 an die A7:** Wird die A26 dicht an eine HQS herangeführt, hätte dieses einen Anziehungseffekt für zusätzlichen Verkehr in die Mitte Hamburgs, auch durch Pendler aus dem Raum Stade, für den gerade eine S-Bahn ausgebaut ist.
- Gebaut soll irgendwo und irgendwie eine **Hafenbahn-Querung** in der Nähe vom Kattwyk. Offen ist, wo, wie, wann und mit welchen Mitteln dann auch eine Straßenverbindung gebaut wird (Tunnel, Hubbrücke oder hohe Brücke).
- Der Neubau der Rethe-Hubbrücke wird als notwendig angesehen.
- Ein Neubau der Kornweidebrücke ist erforderlich; sie ist teilweise für den Verkehr gesperrt.

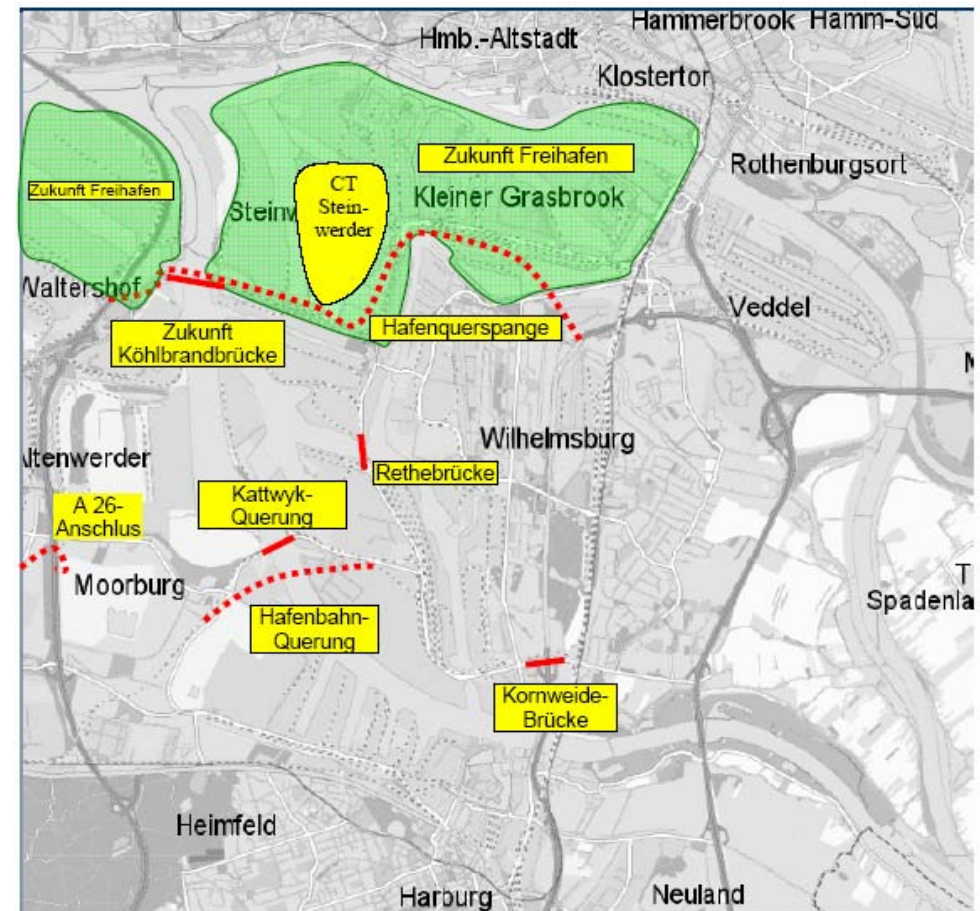
Jedes dieser Themen erfordert langfristige Gestaltung und Planung, jedes beinhaltet auch Konflikte mit teilweise einflussreichen Interessengruppen. Gerade vor Wahlen verschiebt man Konflikte gerne.

2007: Immer noch kein Verkehrskonzept für Hafen und Elbinsel

Der Industrieverband hat 2006 vom Senat eine Verkehrsauslastungsanalyse gefordert³. Senator Gedaschko (BSU) verspricht am 25.9.2007 eine „Gesamtverkehrslösung“ für Hafenbahn und Straße noch für dieses Jahr⁴. Einen Tag später kündigt die HPA einen Abschlussbericht für die Planung für das Jahr 2009 an⁵.

Man reibt sich die Augen:

Es gibt keine Gesamtanalyse des Verkehrs, kein Konzept für die Verkehrsträger und Verkehrsverbindungen – und gleichzeitig gibt Hamburg schon Millionen aus für eine Planung einer Autobahn, deren Zweck im Unklaren bleibt?



Es scheint: Eine Hafenquerspange soll gebaut werden, obwohl es kein Verkehrskonzept gibt.

Richtig ist: Eine Hafenquerspange soll gebaut werden, weil es kein Verkehrskonzept gibt.

7 KEINE ANALYSE – KEINE DIAGNOSE – WELCHEN NUTZEN HAT EINE AUTOBAHN IM HAFEN?

„Vor die Therapie haben die Götter die Diagnose gestellt.“

Lehrsatz in der Mediziner Ausbildung

Erforderliche Schritte einer Planung

1. **Zielbestimmung:** Stadt-, Wirtschafts- und Hafenentwicklung, Schutz der Bevölkerung, Klimaschutz, Nachhaltigkeit
2. **Verkehrsanalyse:** Verkehrsströme auf der Elbinsel und im Hafen (Menge, Wege, Ziele, Fahrzeugarten, Wirtschaftsverkehr, Individueller und Öffentlicher Nahverkehr)
3. **Diagnose:** Unterscheidung von unvermeidlichem, verlagerungsfähigen, und vermeidbarem Verkehr; Problemschwerpunkte, Handlungsbedarf
4. **Gesamtkonzept** unter Beteiligung von Bevölkerung und den o.g. Akteuren; Kosten-Nutzen-Analysen, alternativen und ergänzende Konzepte
5. **Maßnahmenplan:** Prioritäten, Zeitplan
6. **Planung und Umsetzung der einzelnen Maßnahmen**

Der Industrieverband hat mit seiner auf ein bestimmtes Segment bezogenen Studie einen wichtigen Beitrag geleistet. Hamburg aber fängt mit der millionenschweren Planung für eine HQS bei Schritt 6 an.

Welchen Nutzen hätte eine Autobahn?

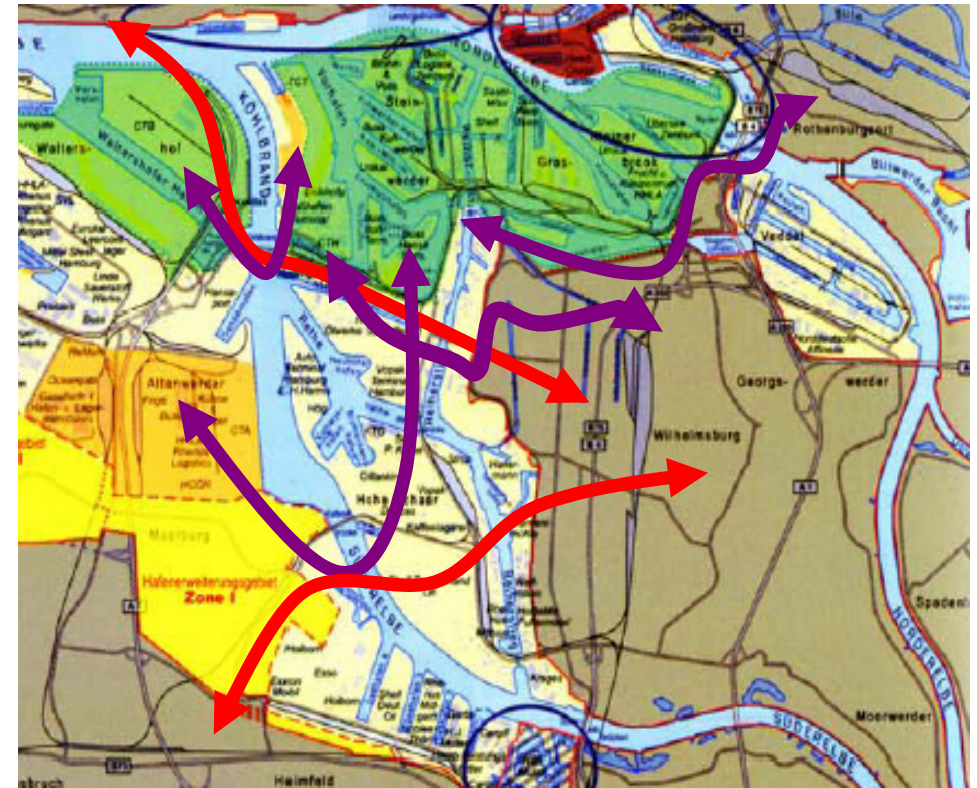
Autobahnen baut man für schnellen Fernverkehr. So war auch die Hafenuerspannung einmal geplant für eine vermeintlich notwendige schnelle Verbindung zwischen A1 und A7.

Jetzt wird die Hafenuerspannung damit begründet, irgendwie müssten ja die Container aus dem Hafen kommen. Das aber verkennt den tatsächlichen Bedarf.

Ein wesentlicher Teil ist Kurz- oder Mittelstreckenverkehr: Z.B. für den Transport von Containern zwischen den Terminals (vom CT Tollerort zum CT Burchardkai sind es z.B. wenige hundert Meter) erscheint eine auf Schnellverkehr ausgelegte Autobahn mit einer 50-70m hohen Brücke kaum als geeignete Lösung.

Hier könnten die Hafenerbetreiber neue Transportwege außerhalb öffentlicher Straßen prüfen (z.B. Containerverkehr ohne LKW-Umladung über das Wasser oder im Tunnel).

Auch für den Wirtschafts- und Personenverkehr von und zur Elbinsel bedeutet eine Autobahn, die nur wenige Zufahrten haben kann, große und damit den Stadtteil belastende Umwege.



Verkehrsströme

- ↔ Personen- und Wirtschaftsverkehr zwischen Elbinsel und anderen Stadtgebieten oder Orten (rot).
- ↔ Hafenverkehr (violett)
 - innerhalb des Hafens (zwischen Terminals, zur Weiterverarbeitung, Containerumfuhr)
 - zwischen Hafen und Hamburger Betrieben
 - Fernverkehr aus dem Hafen

Hinzu kommt ein Verbindungsverkehr zwischen A 1 und A 7 in nicht bekannter Größenordnung.

8 EINE AUTOBAHN VERHINDERT DIE ENTWICKLUNG DER ELBINSELN

„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.

Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus.“

(Hamburgs Stadtentwicklungssenator Axel Gedaschko, Die Welt, 7.7.2007)

Der Bau der Hafenspanne bedeutet ein Scheitern des Projekts „Sprung über die Elbe“.

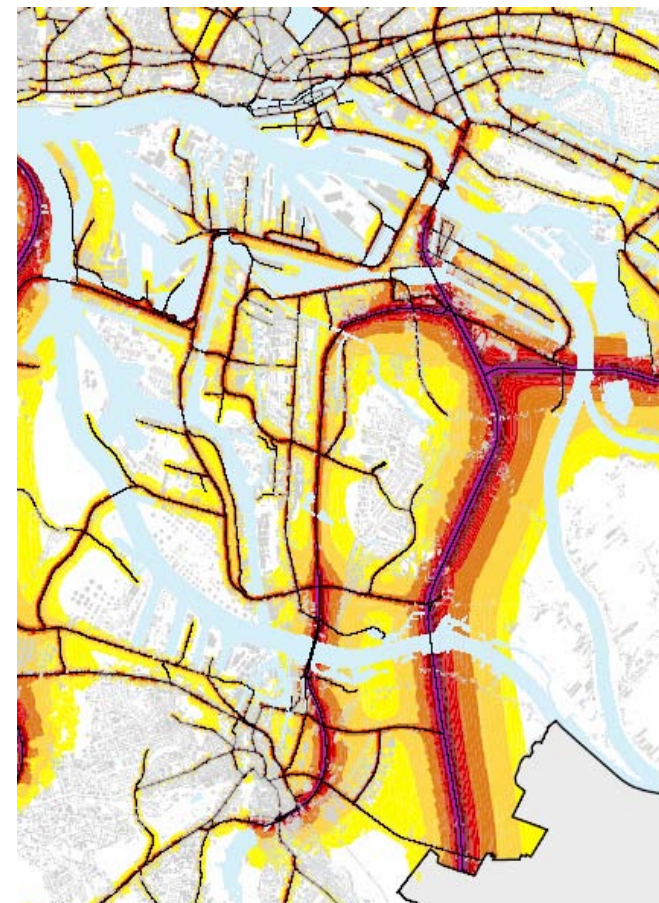
Eine Entwicklung des Spreehafens, seiner Ufer und des Reiherstiegviertels wäre mit dem zusätzlichen Lärm, den Abgasen und der Zerstörung der Sichtverbindung zwischen Hamburg und Wilhelmsburg kaum noch denkbar.

Die Elbinsel Wilhelmsburg/ Veddel/ Kleiner Grasbrook kann zu einem attraktiven – und damit auch neue Bewohner und Arbeitsstätten anziehenden – Stadtteil werden, aber nur, wenn die Lebensbedingungen verbessert werden.

Beim Verkehr müssen vor allem die Quellen von Lärm, Unfallgefahren und Abgasen, die die Menschen so stark wie kaum an einem anderen Ort in Hamburg belasten, reduziert werden. Die Nord-Süd-Strecken der Bahn und Autobahn können nur mit einem wirksamen Lärmschutz ertragen werden.

Und: es darf kein zusätzlicher Verkehr auf die Insel geleitet werden. Aber gerade das würde mit einer Autobahn geschehen. Sie hätte in der Tat einen Staubsaugereffekt, wie es der Stadtentwicklungssenator ausdrückt. Dieses gilt besonders für eine Maut-finanzierte Strecke, bei der der Erlös des privaten Betreibers davon abhängt, dass er möglichst viel Verkehr auf diese Strecke lenkt. Er muss vor allem neuen Verkehr generieren, etwa für Pendler aus dem Westen oder durchfahrenden Fernverkehr.

Direkte Folge einer auf die Reichsstraße zuführenden Autobahn wäre zudem ein zusätzlicher Verkehrsdruck auf die Reichsstraße und die Verteilung des Verkehrs über die Mitte der Insel (Rathaus Wilhelmsburg) in die Arbeits- und Wohnquartiere der Elbinsel.



Straßen-Lärm auf der Elbinsel - nachts!

Seit dem 24-Stunden-Betrieb des Hafens gibt es bei Straßen-, Bahn- und Hafentlärm keine Pause mehr.

www.laerm.hamburg.de

Noch nicht aufgeführt sind der Lärm der Bahn sowie des Hafens.

9 FINANZIERUNG ALS MAUTPROJEKT: DAS „VORBILD“ HERRENTUNNEL IST GESCHEITERT

PPP-Modell Hafenuerspange: Public-Private-Partnership

Der Senat will die Hafenuerspange im Modell einer Public-Private-Partnership bauen lassen. Das bedeutet nach den Grundregeln des Modells:

Der Staat zahlt für ein Neubau-Straßen-Projekt (insbesondere ein Tunnel oder eine Brücke) eine Anschubfinanzierung von 20%, den Rest zahlt eine private Firma. Diese betreibt das Projekt 30 Jahre lang, bekommt für Bau, Erhaltung und angemessenen Gewinn 30 Jahre lang eine Maut von allen Fahrzeugen. Danach übergibt die Firma das Projekt in einwandfreiem Zustand an die Kommune bzw. bei einer Autobahn an den Bund.

Laut Manager Magazin (4.9.2007) streben die Unternehmen eine Rendite von 12% an.

PPP-Modell Herrentunnel: Pleite-Pech-Pannen

Das Finanzierungsmodell für die Hafenuerspange wurde wesentlich von den Verhandlungsführern des Lübecker Herrentunnels entwickelt. Der Senat erklärte den Herrentunnel ausdrücklich zum Vorbild für die Hafenuerspange.

Tatsächlich aber hat sich der Herrentunnel – wie vorher schon der Warnowtunnel bei Rostock – als „Tunnelflop“ erwiesen.

„Täglich fahren gerade einmal 20.000 Autos durch den Tunnel - nur gut die Hälfte der vorausgesagten 37.000. Optimisten hatten gar 50.000 erwartet.“

Aus den einstigen Partnern, der Stadt und der Betreibergesellschaft, wurden inzwischen erbitterte Gegner. In ungewohnter Einigkeit marschieren Politiker aller Fraktionen bei Anti-Tunnel-Demonstrationen vorneweg, sogar die, die einst für den Tunnel gestimmt hatten.“ (Spiegel online, 4.10.2007⁶)

Stadt Lübeck und Herrentunnel AG prozessieren, die Herrentunnel will den Shuttleverkehr für Fußgänger und Radfahrer einstellen. Der Landesverkehrsminister Austermann findet keine Lösung.

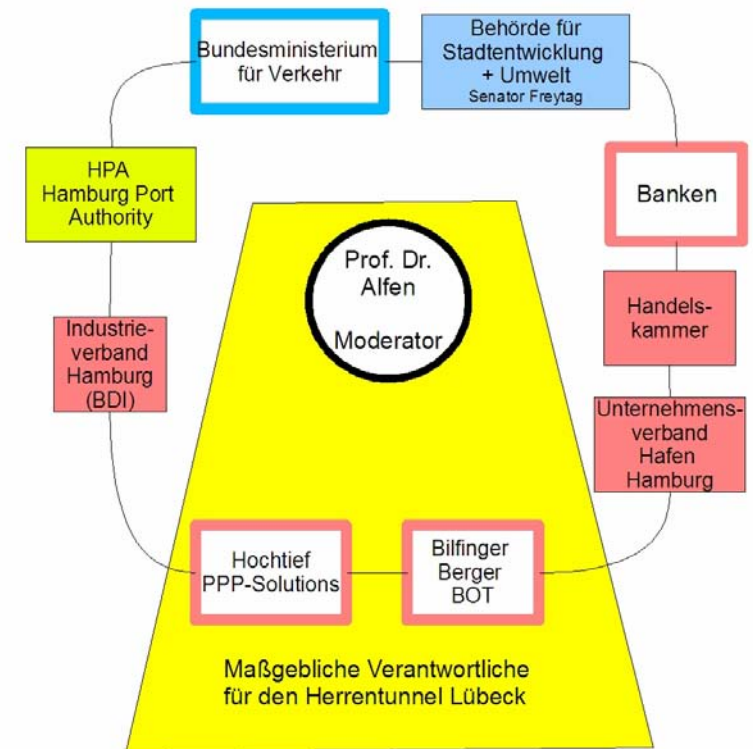
PKW subventioniert LKW

„Nach Berechnung unserer Experten verursacht ein Lkw, durch die Schwingungen, die er auslöst, die gleiche Belastung wie 10.000 Pkw.“

Christiane Kuhrt (HPA) Hamburger Abendblatt, 20.8.2007

- Nach dem Verursacherprinzip müsste das zu einem Mautverhältnis von 1: 10.000 führen – also 1 Cent für einen PKW bei 100 € für einen LKW!
- Spediteure sprechen von einer zumutbaren Maut von 1-2€/LKW. Tatsächlich wird mit einer Anfangsmaut von etwa 1-2€/ PKW und 6-10€/LKW gerechnet.
- Das Beispiel Herrentunnel zeigt, dass im Zweifelsfall die **PKW-Maut** erhöht wird, weil ortsgebundene Fahrer schwer auf andere Verkehrsrouten ausweichen können.

Expertenforum 25. April 2005
als Grundlage für PPP-Hafenuerspange



**Hafenuerspange –
das nächste Pleite-Projekt nach dem Herrentunnel?**

10 MAUT ALS EINTRITTSKARTE FÜR DIE ELBINSEL?

Maut als Eintrittsgebühr für Wilhelmsburg?

Um ein für die Finanzierung erforderliches hohes Verkehrsaufkommen zu sichern, muss verhindert werden, dass Autos und LKW auf andere Straßen ausweichen. Deshalb wurde zunächst geplant, die Köhlbrandbrücke und Kattwykbrücke ebenfalls mit Maut für PKW und LKW zu belegen.

Dieses Modell wird in der Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie ausgeweitet: Alle Zugänge nach Wilhelmsburg West sollen Maut kosten, auch die Verbindungen von der Reichsstraße und der Autobahn A1. Dies aber stößt auf erhebliche rechtliche und politische Probleme: wie soll man eine Maut begründen für eine Straße, die schon von den Bürgern finanziert ist? Soll der Betreiber womöglich eine Maut erhalten für Strecken, mit denen er gar nichts zu tun hat?

Abriss der Köhlbrandbrücke, damit die Kasse stimmt?

Aufgrund der rechtlichen Probleme gibt es Varianten: Überlegt wird, ob die Köhlbrandbrücke nicht gleich als Abrisskandidat deklariert werden kann.

Generierung von zusätzlichem Verkehr:

Überlegt wird auch, den „Staubsaugereffekt“ (Gedaschko, siehe oben) zu nutzen: Man kann versuchen, den Pendlerverkehr zwischen der Hamburger Stadt und Stade von der gerade ausgebauten S-Bahn auf die Straße zurückzuholen, indem man eine A26 und Hafenuerspange verknüpft. So würde die Hafenuerspange „attraktiv“ werden.

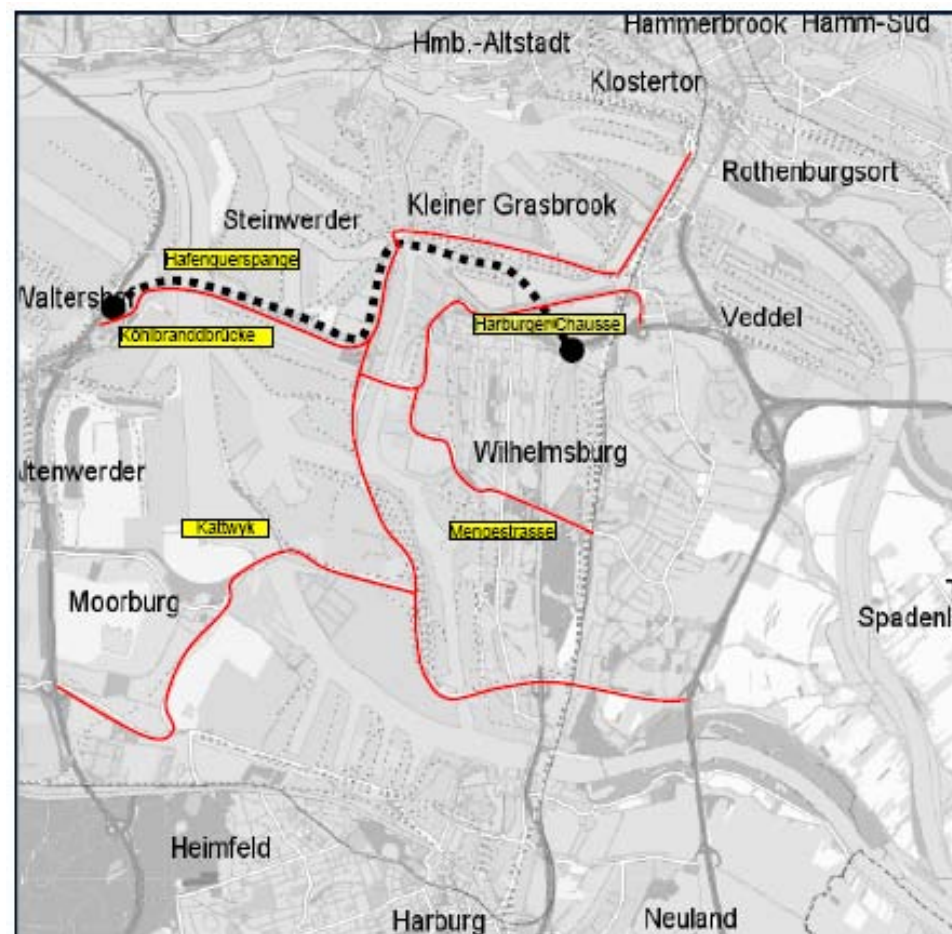
Dies zeigt: eine mautfinanzierte Hafenuerspange muss für ihre ganze Lebensdauer zusätzlichen Verkehr schaffen. Nur so kommt man auf die der Berechnung für das Mautmodell laut BILD (12.10.2007) zugrunde liegenden, abenteuerlichen Zahl von 90.000 Fahrzeugen pro Tag.

Stillstand der Verkehrspolitik für 30 Jahre

Hamburg darf bei Strafe hoher Entschädigungen für die Betreiber der HQS in den nächsten 30 oder 50 Jahren keine Politik betreiben, bei der die Verkehrsbelastung der Stadt vermindert wird, also keine klima-, menschen- und umweltfreundliche Politik.

Schuldenpolitik mit anderen Mitteln

Nur scheinbar werden die Staatsschulden mit einem PPP Projekt geringer. Denn die Bürger müssen 30-50 Jahre lang Zins und Zinseszins an den Betreiber zahlen. Und wenn das Projekt pleite ist, muss es ohnehin der Staat übernehmen.



PKW- und LKW- Maut auf allen Hauptstraßen in Wilhelmsburg?

11 AUTOBAHN UND ALTERNATIVEN: PLANUNGS-STAND OKTOBER 2007

1. Die ReGe plant eine **aufgeständerte Autobahn** zwischen A1 und A252 entsprechend der Linienbestimmung von 2005 (rote Linie). Eine Autobahnzu-/abfahrt ist in Steinwerder vorgesehen.

Sie prüft zudem drei Varianten (schwarz gestrichelt):

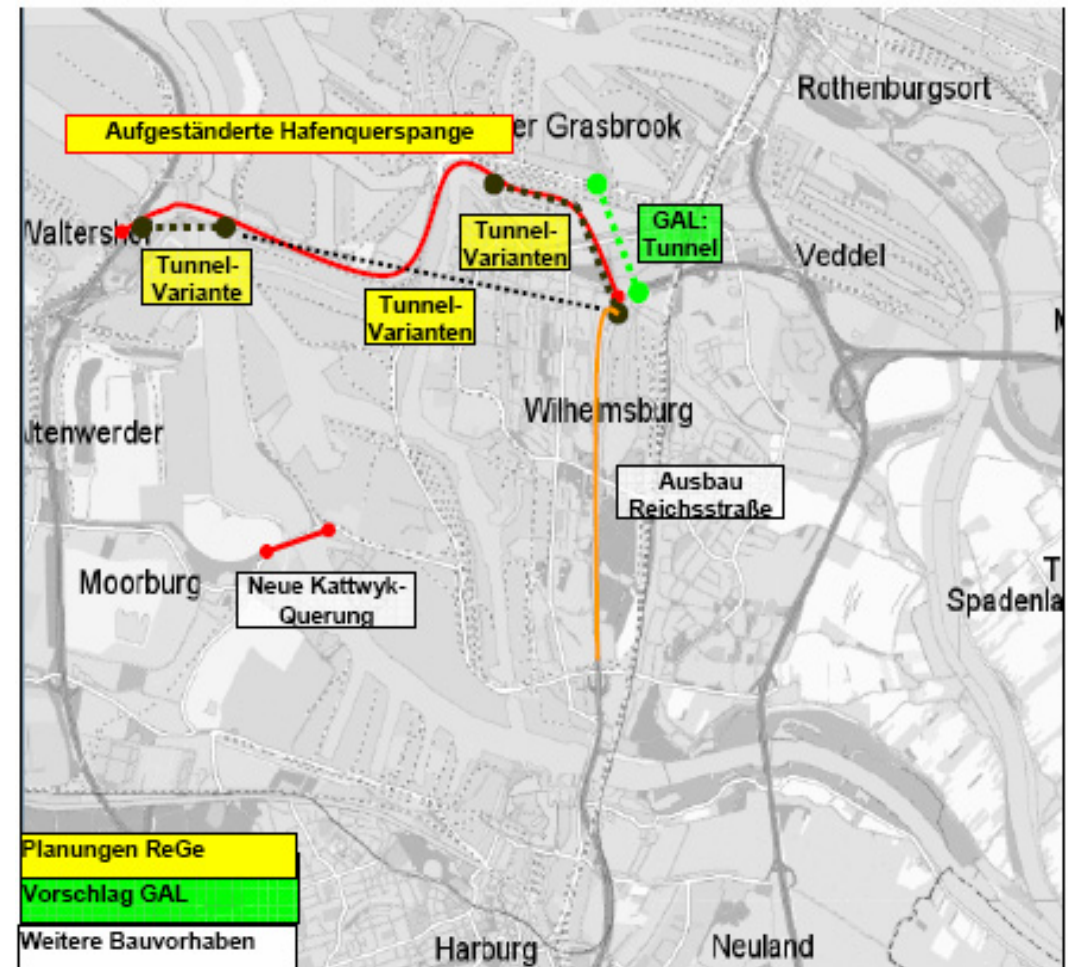
- eine **Voll-Tunnelung** von Waltersdorf nach Georgswerder
- einen **Tunnel unter dem Köhlbrand** (gleiche Tiefe wie Neuer Elbtunnel)
- einen **Tunnel unter dem Veddelkanal und Spreehafen** bis zu einem neuem Autobahndreieck in Wilhelmsburg. Ziel wäre die Vereinbarkeit mit dem „Sprung über die Elbe“, aber ggf. auch eine Weiterführung der Georg-Wilhelm-Straße über den Spreehafen Richtung Norderelbe (Vorschlag der Handelskammer 2004).

Bereits vorab wird aber öffentlich auf die dadurch entstehenden Mehrkosten hingewiesen. Jedenfalls ein Tunnel unter dem Köhlbrand oder gar ein Volltunnel erscheint daher als unrealistisch.

2. Die GAL lehnt eine neue Autobahn ab. Ggf. könnte man einen Entlastungstunnel zwischen Veddeler Damm und A252 errichten (grüne Linie).

3. Die **Kattwykbrücke** kombiniert jetzt Hafenbahn- und Straßenverkehr. Im Zusammenhang mit dem Bau einer eigenständigen Hafenbahn-Brücke (Ort nicht geklärt) soll eine neue Straßen-Kattwyk-Querung (rote Gerade) entstehen, als Brücke oder als Tunnel. Die Attraktivität der Strecke über den Kattwyk würde sich damit erhöhen sich damit erheblich.

4. Die **Reichsstraße** soll um Standspuren ergänzt, eventuell auch zur Autobahn aufwertet werden (orange Linie).



Konkurrierende Planungen Herbst 2007

12 HAFENNETZ STATT HAFENQUERSPANGE– EIN LÖSUNGSVORSCHLAG

Mit dem Konzept Hafennetz, das auf Vorschlägen der Zukunftskonferenz von 2002 aufbaut, gibt es kurzfristig und schrittweise realisierbare und um ein Vielfaches preiswertere Alternativen zu dem 1/2-Milliarden-Vorhaben einer „Hafenquerspange“.

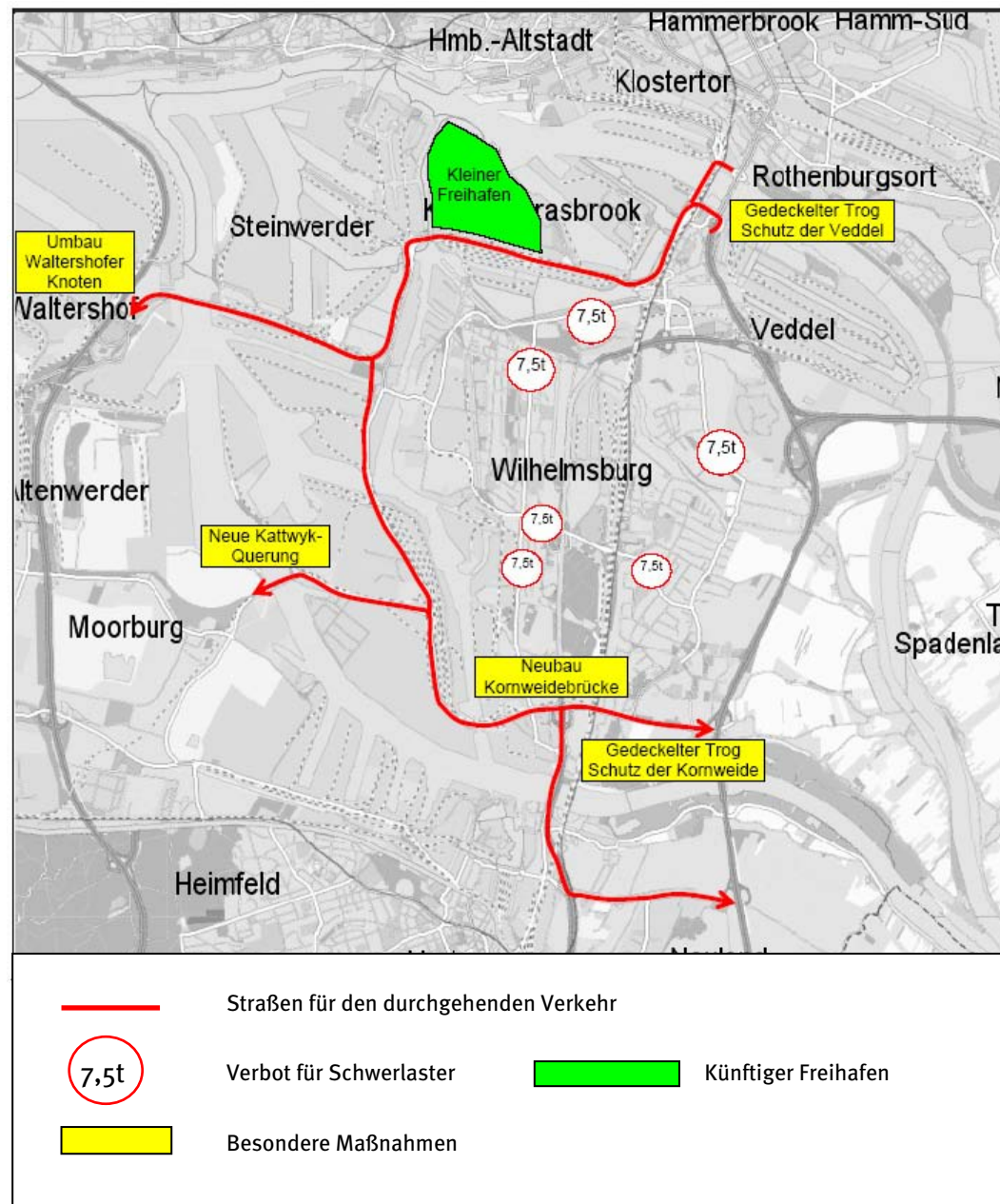
Verkehrsführung

- Eine zweite oder neue Köhlbrandbrücke ist für den zu erwartenden Verkehr nicht notwendig, wenn der Zoll aufgehoben wird. Ohne die Nadelöhre der Zollstationen können auch die Verbindungen zwischen den Container-Terminals und den Hafenteilen optimiert werden. Linksabbiegeverkehr kann reduziert werden.
- Dringend erforderlich ist es, den Schwerlastverkehr aus den Wohngebieten Wilhelmsburgs, der Veddel und des Kleinen Grasbrooks heraus zu halten.
- Es werden keine neuen Trassen geschaffen, sondern vorhandene Trassen verbessert.
- Eine Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Trassen kommt den Interessen der Hafenvirtschaft ebenso wie denen des Stadtteils entgegen. Dabei erleichtert eine eigenständige Straßen-Kattwyk-Querung eine sinnvolle Verkehrsgestaltung.

Weitere Anforderungen

- Sensible Bereiche sind bei dieser Lösung die Gebiete Kornweide und Veddel. Hier muss auch mit Baumaßnahmen der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen gesichert werden. Die Straßen dürfen keine trennenden Wirkungen haben. Infrage kommen insbesondere gedeckelte Trogstrecken.
- Von zentraler Bedeutung ist die Zusammenarbeit der Behörden und Institutionen untereinander, aber auch mit den in Wilhelmsburg, der Veddel und dem Kleinen Grasbrook betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern.

So kann an einer Lösung gearbeitet werden, die die Finanzen der Bürger und des Staates schont, Stadtentwicklung und den Sprung über die Elbe ermöglicht, den Verkehr sinnvoll bewältigt sowie eine für jetzige und künftige Bewohnerinnen und Bewohner lebenswerte und attraktive Elbinsel erhält.



13 ANMERKUNGEN UND AUSGEWÄHLTE LITERATUR

¹ Kommission der EG, 2007:, S.7

² Industrieverband Hamburg e.V., 2006b, Powerpointpräsentation,

[http://www.bdi-hamburg.de/bdi1.nsf/821f11f971fo84c8c1257049003bf609/2e713573b2728341c1257156003eb25a/\\$FILE/11-05-06%20IVH%20Studie%20LKW-Verkehrsflussoptimierung%20im%20Hamburger%20Hafen.pdf](http://www.bdi-hamburg.de/bdi1.nsf/821f11f971fo84c8c1257049003bf609/2e713573b2728341c1257156003eb25a/$FILE/11-05-06%20IVH%20Studie%20LKW-Verkehrsflussoptimierung%20im%20Hamburger%20Hafen.pdf)

³ Industrieverband Hamburg e.V., 2006b ,S.51,

⁴ <http://www.abendblatt.de/daten/2007/09/25/798130.html>

⁵ <http://www2.abendblatt.de/daten/2007/09/26/798392.html>

⁶ <http://www.spiegel.de/wirtschaft/o,1518,508539,00.html>

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 2007: Räumliches Leitbild – Entwurf <http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/stadtplanung/raeumliches-leitbild/download/pdf,property=source.pdf>

Bolten, Gerhard o.J.: Ein Tunnel im Deich statt einer Autobahnbrücke über dem Wasser, <http://www.alternative-hafenquerspange.de>

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (o.J.): Machbarkeitsstudie eines Betreibermodells für den Neubau der A 252 – Südtangente Hamburg („Hafenquerspange“) von der A 7 bis zur B 4/B 75 nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG). Ausschreibung, http://www.bund.de/nn_176712/Organisations/Bund/U/BR-Deutschland/U/BMVBS/Daten/Ausschreibungen/051227-Machbarkeitsstudie-Hafenquerspange-Bekanntmachung-ausschr-pdf-anl,templateld=raw,property=publicationFile.pdf

Uldall, Gunnar 2001: Hamburg Port Authority, 2005: Im Focus dynamischer Wachstumsmärkte- Chancen und Entwicklungspotenziale im Hamburger Hafen, Hrg. Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg

Handelskammer Hamburg, 2004: Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs – Die Entwicklungsperspektive der Elbinsel, Hamburg

Hansestadt Hamburg, 2004: Sprung über die Elbe, Entwurf eines Memorandums,

Hirschhausen, Christian von/ Beckers, Thorsten/ Klatt, Jan Peter, 2005: Aktuelle ÖPP-Modelle für die Bundesfernstraßen- eine ökonomische Analyse, ADAC-Studie zur Mobilität

Hochtief, 2007: Public-Private-Partnership (PPP), Konzessionen und Betrieb bei HOCHTIEF, Positionspapier, http://www.hochtief.de/hochtief/data/pdf/presse/ppp_positionspapier.pdf

Hoffmann, Sybille, 2007: NDR Info / Das Forum / 13.08.2007 Schnell, pünktlich, zuverlässig – Die Logistikbranche im Aufwind

Industrieverband Hamburg e.V., 2006b: LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen- unter Berücksichtigung des wachsenden Containerumschlags. Fassung Mai 2006, Die Studie ist als Powerpointpräsentation veröffentlicht in <http://www.bdi-hamburg.de/bdi1.nsf/821f11f971fo84c8c1257049003bf609>

Kommission der EG, 18.10.2007: Das Programm der EU für den Güterverkehr – Steigerung der Effizienz, Integration und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa, http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_freight_agenda_de.pdf

Kommission der EG, 2007: Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik, http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/ports/2007_com_ports_ia_summary_de.pdf

Lühmann, Jörg, 2006: Entlastung durch die Hafenquerspange- Datengrundlage und Prognosen, ; Schriftliche Kleine Anfrage und Antwort des Senats, Bürgerschaftsdrucksache 18/3521 vom 24.1.2006

Preuss, Olaf, 2007: Eine Kiste erobert die Welt – der Siegeszug einer einfachen Erfindung, Hamburg

Schubert, Dirk, 2007: Stadt und/oder Hafen – Unverträglichkeiten zwischen Containerboom und den Anforderungen der Stadtentwicklung in Hamburg, Architektur in Hamburg, Jahrgang 2007, S. 175-181

Uldall, Gunnar 2001: „Privatisierung bedeutet nicht die Veräußerung von Tafelsilber!“, Pressemitteilung des Senats vom 28.12.2001,

http://fhh1.hamburg.de/fhh/aktuelle_meldungen/archiv_2001/dezember/pe_2001_12_28_wb_01.htm

Umweltbundesamt, 2006: Weißbuch europäische Verkehrspolitik bis 2010- Stellungnahme des Umweltbundesamtes zur Halbzeitbilanz der Kommission

Zand-Vakili, André, 2007: Die Welt, 16.3.2007 Jahresbericht – Zoll für Abschaffung des Freihafens

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

Mehr in: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Michael Roths Schuh, Juni 2007: Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte, Denkschrift zur „Hafenquerspange“, www.hafen-quer-spange.de/Denkschrift.pdf

Mehr in: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Michael Roths Schuh, Juni 2007: Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte, Denkschrift zur „Hafenquerspange“, www.hafen-quer-spange.de/Denkschrift.pdf

Mehr in: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Michael Roths Schuh, Juni 2007: Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte, Denkschrift zur „Hafenquerspange“, www.hafen-quer-spange.de/Denkschrift.pdf

Mehr in: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Michael Roths Schuh, Juni 2007: Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte, Denkschrift zur „Hafenquerspange“, www.hafen-quer-spange.de/Denkschrift.pdf

Mehr in: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Michael Roths Schuh, Juni 2007: Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte, Denkschrift zur „Hafenquerspange“, www.hafen-quer-spange.de/Denkschrift.pdf