

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs
Hervorgegangen aus der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg

Pressemitteilung 22.09.2007

anlässlich der GAL-Fraktionsanhörung am 24.9.07.
im Hamburger Rathaus

Erklärung zur Zukunft des Freihafens

Der 1888 errichtete Freihafen hat Hamburg viele Jahre gute Dienste geleistet. Heute erweist er sich in seiner bisherigen Form zunehmend als Hindernis für die Stadtentwicklung und für eine stadtverträgliche, wirtschaftliche und nachhaltige Verkehrsgestaltung. Für den wachsenden Containerverkehr gibt es, wie der Containerterminal Altenwerder zeigt, modernere Formen eines Seezollhafens. Für die auf den Freihafen weiterhin angewiesenen Unternehmen schlägt die Handelskammer einen kleinen Freihafen nördlich des Vedder Damms außerhalb der großen Verkehrsachsen vor.

Seit Jahren bereits gibt es für Hamburger und Touristen freien Zugang durch den Elbtunnel und mit Fähren zum „König der Löwen“; denn Zollgrenzzäune sind in Europa heute keine geeigneten Mittel mehr gegen Schmuggel oder andere Kriminalität.

Nur von der Seite der Elbinsel werden die Menschen durch einen verrosteten Zaun vom Spreehafen ferngehalten.

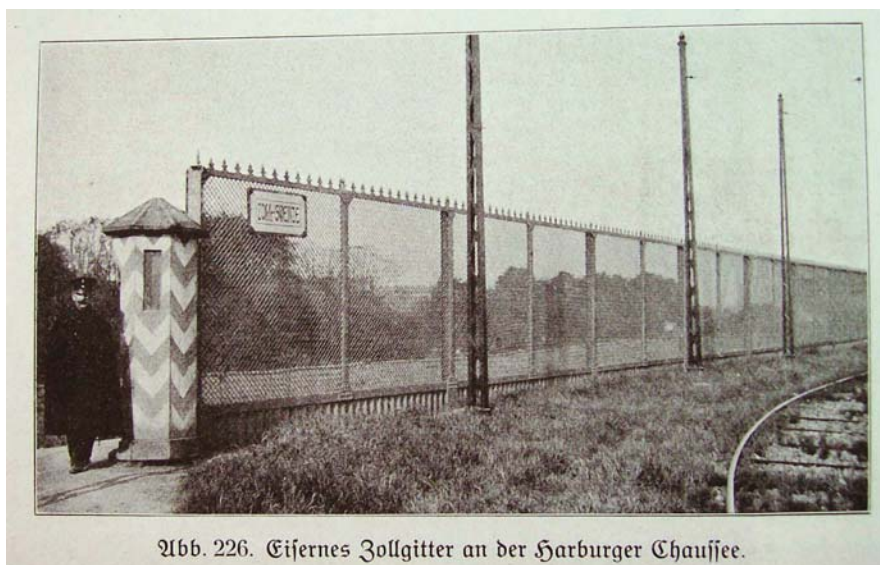


Abb. 226. Eisernes Zollgitter an der Harburger Chaussee.

Abb: E.Bunnies: Zollbauten, Abb. 226, in:
Hamburg und seine Bauten, 1914,
hrsg. vom Architekten- und Ingenieurverein zu Hamburg



Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Rotenhäuser Damm 72c
21107 Hamburg
Tel: 040 31768663
info@zukunft-elbinsel.de.
www.zukunft-elbinsel.de

Vorstand:

Astrid Christen
astridchristen@hotmail.com
040/23493259
Marianne Groß
marianne-gross@hamburg.de
040/7546199
Manuel Humberg
manuel@humberg-hamburg.de
040/31768663
Michael Rothsuh
michael@rothsuh.de
040/6520296

Ziel des Vereins ist die Förderung einer sozial, ökologisch und ökonomisch zukunftsweisenden Stadtentwicklung der großen Hamburger Elbinseln einschließlich ihrer Hafengebiete im Sinne eines Integrativen Entwicklungskonzepts. Das Weissbuch der Zukunftskonferenz wurde im Februar 2002 veröffentlicht und ist im Internet verfügbar.

Position des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg

1. Den Spreehafen jetzt öffnen

Noch vor einer Statusveränderung des Freihafens soll der Zollzaun am Spreehafen als Sofortmaßnahme mehrere „Schlupftore“ erhalten: Durchgänge an der Harburger Chaussee für Fußgänger und Radfahrer und für die Entwicklung von Freizeit und Kultur am Spreehafen.

2. Die Zollstationen auf den Verkehrsachsen aufheben

Die Zollgrenzen stellen insbesondere auf der Ost-West-Route erhebliche Verkehrshindernisse dar. Dies gilt vor allem an beiden Enden der Köhlbrandbrücke sowie an der Zweibrückenstraße. Ohne Zollstationen wird der PKW- und LKW- Verkehr erheblich störungsfreier fließen, so dass sich der Bau von parallelen Verkehrsachsen erübrigt.

Die Zollgrenze bedeutet auch eine den Verkehr erschwerende Verkehrsführung: Z.B. müssen alle Transporte zwischen den Terminals im Freihafen und dem Terminal Altenwerder mit Umwegen durch Zollstationen geführt werden. Dies trägt erheblich zur Belastung am Waltershofer Zoll bei; dort ebenso wie auf der östlichen Seite der Köhlbrandbrücke wird Linksabbiegeverkehr erzwungen, der durch eine Neugestaltung der Knoten reduziert werden könnte.

3. Die Belastung der Wohngebiete durch den Schwerlastverkehr auf der Elbinsel reduzieren.

Lärm, Abgase und Gefahren durch den mitten durch Wohnstraßen verlaufenden Schwerlastverkehr sind für die Elbinsel unerträglich. Ohne sie wäre die Insel höchst attraktiver Raum für Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur.

Spätestens zur Öffnung der Zollgrenzen Ernst-August-Schleuse und Veddel muss ein LKW-Verkehrskonzept umgesetzt sein, das den Verkehr von Schwerlastfahrzeugen durch die Wohngebiete verhindert. Beim Veddeler Zoll dürfen die Bewohner nicht ungehindertem Durchgangsverkehr vom Veddeler Damm zur Elbbrücke / Autobahn ausgesetzt werden. Geprüft werden könnte eine gedeckelte Trogstrecke durch die bisherige Zollstation.

4. Integriertes Verkehrskonzept entwickeln

Alle bisherigen Verkehrs-Planungen sind von der Existenz des Freihafens ausgegangen, auch die Planungen für eine „Hafenquerspange“. Statt dem Bau einer extrem teuren und für die Stadtentwicklung schädlichen neuen Autobahn ist ein integriertes Verkehrskonzept für den Personen- und Güterverkehr zwischen den Stadtteilen und für den Hafenverkehr notwendig.

5. Langfristige Stadtentwicklung planen

Ein neues Freizonenkonzept darf einer langfristigen Nutzung des Grasbrooks für einen wirklichen „Sprung über die Elbe“ durch die Entwicklung neuer Stadtgebiete und die Olympischen Spiele nicht im Wege stehen.