

EINE STADTAUTOBAHN

QUER DURCH HAMBURGS MITTE?



DENKSCHRIFT ZUR „HAFENQUERSPANGE“

MOBILITÄT UND VERKEHR IM LEBENSRAUM DER GROSSEN ELBINSEL

ZUKUNFT ELBINSEL WILHELMSBURG E.V., APRIL 2007

EINE STADTAUTOBAHN QUER DURCH HAMBURGS MITTE? – MOBILITÄT UND VERKEHR IM LEBENSRAUM DER GROßEN ELBINSEL

DENKSCHRIFT ZUR „HAFENQUERSPANGE“

1 „Hafenquerspange“ in Hamburgs Mitte? 4

Die Stadt plant für mindestens 1/2 Mrd. Euro eine neue aufgeständerte Ost- West- Stadtautobahn quer durch die Elbinsel, den Hafen und die neu entdeckte Mitte Hamburgs.

2 Braucht der Verkehr die „Hafenquerspange“? 11

Zeitweise gibt es Probleme auf der Köhlbrandbrücke und den Hafentrassen. Diese haben aber nichts mit der Kapazität von vorhandenen Straßen zu tun, sondern sind hausgemacht. Z.B.: der Verkehr im Hafen ist nicht in den städtischen Verkehr integriert; Zollstationen lassen Warteschlangen und Staus entstehen.

Viele kostengünstige Lösungen sind effektiver und effizienter als eine neue Autobahn – so das Ergebnis einer Studie des BDI Hamburg. Darüber hinaus gibt es Alternativen für den Nah- und Fernverkehr: Planung und Mobilitäts-Management, Nutzung neuer Autobahnverbindungen (A20), aber auch Verkehrsvermeidung und alternative Verkehrssysteme. Man muss gezielt danach forschen.

3 „Wilhelmsburg-Maut“- die Lösung des Finanzierungsproblems? 24

Es geht um die teuersten Autobahnkilometer Deutschlands: mindestens 1/2 Mrd. Euro für 8 km. Den größten Teil sollen die Steuerzahler bezahlen, einen weiteren soll eine Maut für PKW und LKW erbringen, die für die Fahrt von, durch und nach Wilhelmsburg bezahlt werden muss. Diese aber wird Verkehr in die nördlich der Elbe liegenden Stadtteile Hamburgs bringen, statt Verkehr von dort umzulenken.

4 8 km Stadtautobahn auf Stelzen – eine „ästhetische Bereicherung der Stadtlandschaft“ und Höhepunkt der IBA Hamburg 2013?..... 30

Die Elbinsel soll durch die Internationale Bauausstellung exemplarisch für die Zukunft der Städte und Lösungen im 21. Jahrhundert entwickelt werden. Die Stadtautobahn wäre eine "ästhetische Bereicherung" – meint die Behörde. Ein gigantisches Autobahnprojekt passt nicht zu einer IBA des 21. Jahrhunderts – sagen wir.

5 Konferenz „Mobilität, Logistik und Verkehr im Lebensraum Stadt“33

Potenziale und Probleme interdisziplinär, mit Beteiligung der Betroffenen und in einem internationalen Forum diskutieren; konkrete Probleme lösen; Perspektiven entwickeln: Ziele einer von uns geforderten Konferenz.

6 Quellen34

ZUKUNFT ELBINSEL WILHELMSBURG, E.V.

REDAKTION: MICHAEL ROTHSCHUH, ILENBROOK 24, 21107 HAMBURG, 3. AUFLAGE APRIL 2007

Die Elbinsel Wilhelmsburg ist in den letzten Jahren von der Stadt Hamburg „entdeckt“ worden. Man schickt sich an zum „Sprung über die Elbe“ und ordnet die Insel zugleich symbolträchtig dem Bezirk „Mitte“ zu. Eine Internationale Bauausstellung und eine Internationale Gartenschau, beide mit dem Höhepunkt im Jahr 2013, sollen die Bedeutung dieses neuen Herzens von Hamburg öffentlich präsentieren.

Aber zugleich werden alte Pläne, quer zu dieser Nord-Süd-Entwicklung eine neue Autobahn durch Hafen und Insel zu bauen und damit das alte Hamburger Zentrum von der Insel abzuschneiden, mit enormem Einsatz von Handelskammer, Hafengewirtschaft und Senat vorangetrieben.

In dieser Denkschrift setzen wir – für die Entwicklung Hamburgs und der Elbinsel engagierte Bürgerinnen und Bürger – uns mit den Plänen auseinander. Wir fragen:

- **Braucht der Verkehr diese Autobahn, die vor allem für schwere Container-LKW geplant wird?**
- **Welche Folgen hätte sie für die Entwicklung von Stadt und Elbinsel?**
- **Welche Möglichkeiten gibt es, notwendigen Verkehr menschenverträglich, klimaverträglich, umweltverträglich und stadtverträglich zu organisieren?**

Erstaunlich ist, wie wenig belastbare Daten und sichere Fakten die Befürworter der Autobahnpläne vorgelegen. Oft sind es Vermutungen, „gefühlte Staus“ und die allgemeine Meinung, dass man eben so eine Verbindung brauche. Auch wir wissen nicht alles, haben uns teilweise mühsam einarbeiten müssen. Aber: Wir haben festgestellt, dass die „Experten“ und erst recht die Interessenvertreter die verschiedenen Diskussionsstränge nicht zusammen führen – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Wirtschaftsentwicklung, Soziale Entwicklung – und die Brüche zwischen den Argumentationen oft übersehen. Unser Ziel ist die Zusammenschau der aufeinander wirkenden Faktoren.

Die Elbinsel Wilhelmsburg befindet sich in einem besonderen Schnittfeld der Entwicklung einer europäischen Metropole des 21. Jahrhunderts, des durch die Globalisierung geprägten Transportwachstums mit seinen Wirkungen für den Seehafens, der dramatischen Folgen des zu erwartenden Klimawandels – diese Insel kennt die Wirkung von Fluten – und der sich rapide veränderten Lebens- und Arbeitswelten.

Wenn es gelingt, diese Elbinsel für Menschen und Wirtschaft attraktiv zu gestalten, dann hat Hamburg ein Beispiel gesetzt, das weit über Europa hinaus Ausstrahlung haben kann. Wenn die Menschen, die auf dieser Insel leben, aber überrollt werden von Vorhaben, die als „Gemeinwohl“ ausgegeben werden, aber vor allem Partikularinteressen dienen, dann blamiert sich Hamburg spätestens bei der IBA 2013 in aller Weltöffentlichkeit.

Stadt ⇔ Verkehr ⇔ Hafen ⇔ Sprung über die Elbe ⇔ Lebensqualität der Elbinsel ⇔

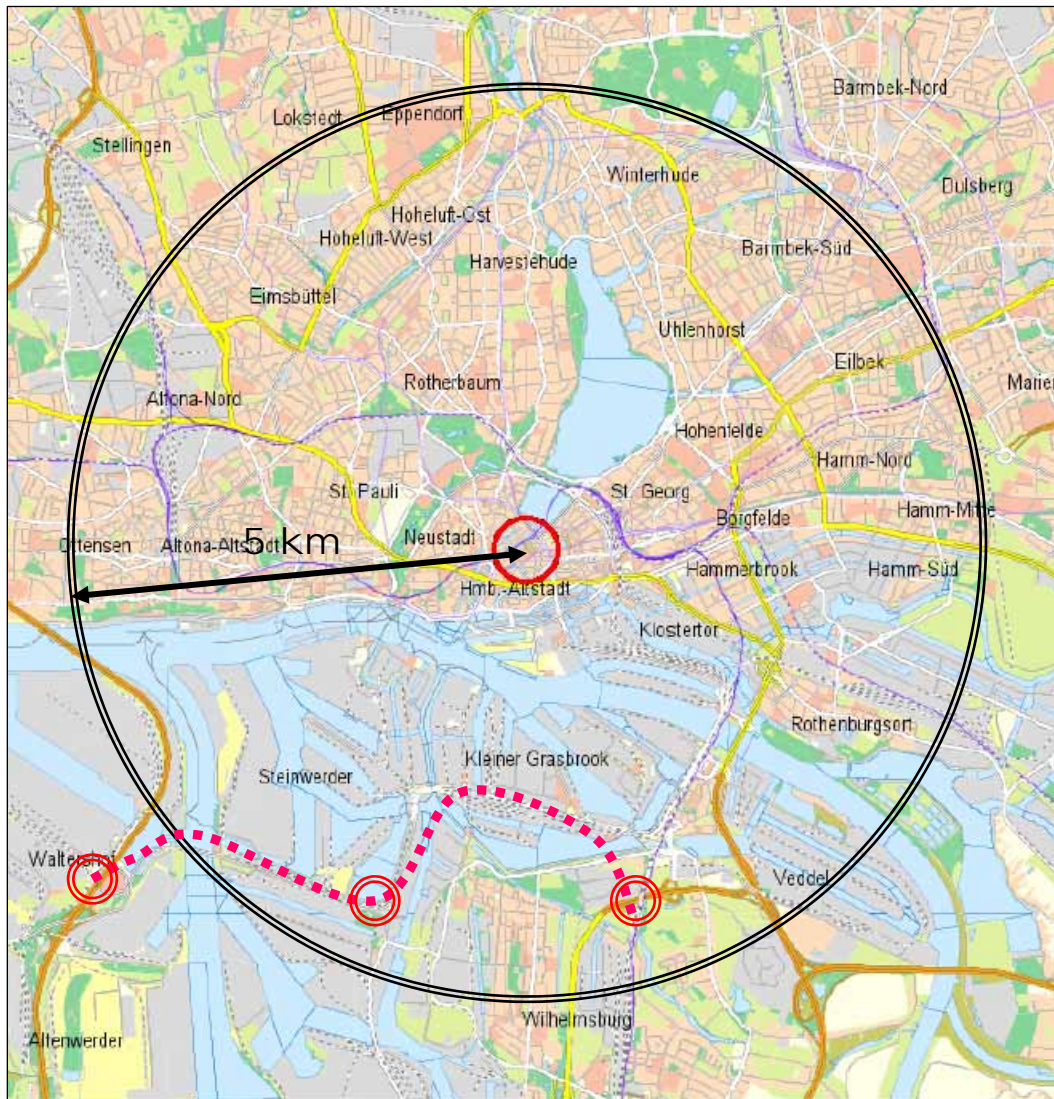
Eine Autobahn mitten durch eine Stadt ist keine Angelegenheit allein für Verkehrsplaner, Stadtentwicklung keine Angelegenheit allein für Stadtplaner und wirtschaftliche Zukunft keine Angelegenheit allein für Handelskammern und Industrievertreter. Sondern es geht um die Zukunft der Menschen selbst. Deshalb versuchen wir, das zu würdigen, was die verschiedenen Fachleute zu sagen haben. Aber: Experten für das eigene Leben sind die Menschen, die hier leben, selbst. Deshalb melden sie sich zu Wort.

Wir in Wilhelmsburg, die ganz nah dran sind und durch deren Stadtteil diese Autobahn führen soll – es ist die vierte neben der A1, der A255 und der Quasiautobahn A252/ Reichsstraße – sehen genauer hin. Und da zeigt sich:

- **Die bestehenden Verkehrsprobleme haben nichts mit einer fehlenden Autobahn zu tun, sondern mit konkreten organisatorischen und baulichen Verkehrshindernissen, die man beseitigen kann.**
- **Eine mautfinanzierte „Hafenquerspange“ (HQS) verschlechtert die Situation im Stadtverkehr eher als sie zu verbessern.**
- **Eine 8 km lange Autobahn auf Stelzen zerschneidet die gerade neu gefundene Mitte Hamburgs – und das für immer.**
- **Eine Internationale Bauausstellung mit dem Großbauwerk Beton-Stadtautobahn passt vielleicht in die 1960er Jahre, ist aber eine keine zukunftsweisende Vorstellung für das 21. Jahrhundert.**
- **An der halben Milliarde Euro werden noch in 50 Jahren unsere Enkel und Urenkel mit Steuern und Maut zu Tragen haben, ohne die Chance, diese Autobahntrasse wieder zu beseitigen.**

Diese Denkschrift soll der Auftakt für eine neue Diskussion sein, an der viele teilnehmen aus verschiedenen Disziplinen, aus verschiedenen Ländern, aus der Sicht verschiedener Interessen, von Bürgerinnen und Bürgern wie aus der Politik.

Analog zur gelungenen Zukunftskonferenz Wilhelmsburg schlagen wir eine „Internationale und interdisziplinäre Planungswerkstatt Mobilität, Verkehr und Logistik im Lebensraum Stadt“ im Jahre 2007 in Hamburg vor. Diese sollte unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen Alternativen zu der Jahrzehnte alten Planungsidee einer Container-Autobahn im Zentrum Hamburgs prüfen und entwickeln.



„Hafenquerspange“ in der Mitte Hamburgs- Planungen des Senats

Planungen des Senats: 8km Autobahn für ½ Mrd. Euro¹

Der Senat will eine 4spurige Autobahn, die so genannte Hafenquerspange (HQS), als Brücke und aufgeständert von der A7 (Waltershof) über die bestehende A252 zur A1 bauen lassen

- parallel zur vierspurigen Köhlbrandbrücke,
- mit einer Ausfahrt Steinwerder,
- dann weiter in Hochlage über Spreehafeninsel, Spreehafen, Harburger Chaussee und Ernst-August-Kanal,
- bis hin zu einem Autobahndreieck im Eingangsbereich des Dove-Elbe-Landschaftsparks als Anschluss an die A252 und die Wilhelmsburger Reichsstraße.

¹ Hamburger Senat, 2005, S. 3

Diese Linienbestimmung ist durch den derzeit noch existierenden Freihafen geprägt: Die Verkehre würden parallel einerseits über Köhlbrandbrücke und Veddeler Damm **im** Freihafen führen und andererseits über die Hafenquerspange, die dann zwar im Freihafen läge, aber **keinen** Freihafenstatus hätte. Zwischen beiden Verkehrssystemen müssten Zollstationen liegen.

Die Autobahnstrecke soll nach mittlerweile sieben Jahre alten Schätzungen 475 Mio. Euro kosten – nach den Erfahrungen bei allen Hamburger Großprojekten der letzten Zeit (S-Bahn Flughafen + 40 Mio., Elbphilharmonie + 55 Mio.², U-Bahn-Linie 4 geplant 255 Mio.; 2007 revidiert: 298 Mio.³) muss man mit erheblichen Steigerungsraten schon vor Baubeginn rechnen.

Weil der Bund als Träger von Autobahnen diese Strecke nach der Festlegung im Bundesverkehrswegeplan 2003 in absehbarer Zeit nicht bezahlen wird, wird in einer „Machbarkeitsstudie“⁴ geprüft, ob eine „Private-Public-Partnership“ möglich ist, bei der ein privater Investor einen Teil der Baukosten übernimmt und für Kosten und Gewinne mindestens 30 Jahre lang Gebühren (LKW und PKW-Maut) einnehmen kann.

Damit der Verkehr dann aber nicht aufgrund der Maut von der HQS auf andere Straßen ausweicht, soll eine gesonderte **Benutzungsgebühr für PKW und LKW** auch für die Köhlbrandbrücke und etliche weitere Straßen erhoben werden. (Näheres dazu siehe weiter unten.)

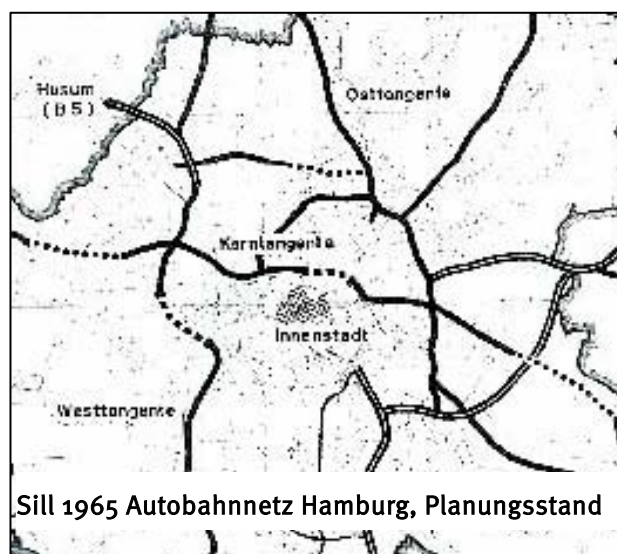
30 Jahre Diskussionen zur HQS – Von der Alsterquerspange zur Hafenquerspange

„Querspangen“ von West nach Ost waren in Hamburg immer ein heikles Thema:

Die in der Nachkriegszeit mitten durch zum Teil intakte Wohn- und Geschäftsviertel durchgebrochene **Ost-West-Straße** zerschneidet Hamburg so sehr, dass die CDU in ihrem Verkehrskonzept noch im Jahr 2000 vorsah, die Straße als Tunnel unter der Erde zu vergraben⁵.

In den 50er und 60er Jahren war die Stadtplanung unter dem Tiefbauexperten und späteren Oberbaudirektor Sill ganz wesentlich von der Verkehrsplanung für große Straßenprojekte einerseits, die Abschaffung der Straßenbahnen und eine umfangreiche U-Bahn-Netz-Planung andererseits geprägt. So wurde im Aufbauplan von 1960 für Hamburg ein Netz von Stadtautobahnen geplant:

- Autobahn mit **Alstertunnel** quer durch die Stadt⁶.
- Nördliche Spange durch Eppendorf über den zugeschütteten **Isebekkanal**
- Später dann: Autobahnzufahrten mitten durch **Ottensen**.



² Fehlplanung – bittere Tradition, Hamburger Abendblatt 15.12.2006,

³ Hamburg1, 22.3.2007, http://www.hamburg1.de/hh1/citylife_article.html?citylife/2007/03/22/462200000

⁴ BM Verkehr o.J.

⁵ Vgl. Wawoczny, Michael, 1996

⁶ Sill, 1965, Karte zwischen den Seiten

Verhindert wurden solche gigantischen Straßenbauprojekte in Hamburg und vielen anderen Städten in den 70er Jahren durch ein Zusammenspiel von drei Faktoren:

- Es gab einen heftigen **öffentlichen Widerstand** von Studierenden, vielen BürgerInnen sowie alternativen Gruppen, beispielsweise gegen die Zuschüttung des Isebekkanals und die Zerschneidung St. Georgs und Ottensens.
- Nach der ersten bundesdeutschen **Wirtschaftskrise** 1966 erschien nicht mehr alles als machbar, sogar Verkehrsplaner warnten vor einer „Anspruchsinflation“ bei der Autobahn- und U-Bahn-Planungen⁷. Dementsprechend wurden in Hamburg sowohl die Pläne für das U-Bahn-Netz⁸ wie auch die Stadtautobahnen praktisch auf Eis gelegt.
- StadtplanerInnen warfen einen neuen Blick auf die Lebensbedingungen von Stadtteilen, wendeten sich von der Charta von Athen ab und fingen an, Stadtteile mit BewohnerInnen gemeinsam gegen die zunehmende „**Unwirtlichkeit der Städte**“ (Mitscherlich) zu entwickeln.

Heute sind wohl alle froh, dass die Stadtteile Eppendorf, Winterhude, Ottensen, St. Georg usw. von dieser Zerstörung durch Betonpisten verschont blieben und sich zu lebendigen, beliebten Stadtteilen entwickeln konnten.

Dreißig Jahre später gab es eine vergleichbare Entwicklung auf der Elbinsel. Aber als nach der Flut 1962 der Westen Wilhelmsburgs zunächst nur noch als Gebiet für Hafen und Gewerbe vorgesehen war, schien hier noch Spielraum für Verkehrsprojekte der alten Art zu sein. Wenn es denn keine neuen Querautobahnen nördlich der Elbe geben könnte, warum dann nicht hier eine „Hafenquerspange“?

Der Bau der Köhlbrandbrücke 1974 wurde noch vorrangig als Verbindung des Hafens zur neuen A7 und zum Elbtunnel verstanden und geplant. Gleich nach ihrem Bau kam allerdings der Hinweis, dass die Höhe der Brücke bei Supertankern ein Problem sei und diese Ballastwasser aufnehmen müssten, damit sie nicht an die Brücke anstoßen, und es wurde zudem darüber spekuliert, dass man irgendwann vielleicht eine parallele Verbindung brauche⁹.

Und bald nach ihrem Bau „im Jahr 1979 war von einem langen Tunnel zwischen Waltershof und Georgswerder unter dem Reiherstieg hindurch die Rede“¹⁰, erinnert das Hamburger Abendblatt.

Die Planungen für eine Autobahnverbindung zwischen A1 und A7 wurden in den 1980er und 1990er Jahren intensiviert. Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan, 1996 in das Transeuropäische Netz und das Linienbestimmungsverfahren, das seitens Hamburgs 1999 nach heftigen Diskussionen zu möglichen Trassen¹¹ abgeschlossen wurde, schienen Vorboten eines baldigen Baus zu sein.

„Sprung über die Elbe“ – Elbinsel wird zum Herz Hamburgs

Anfang des neuen Jahrhunderts ereignete sich auf der Elbinsel Wilhelmsburg /Veddel/ Kleiner Grasbrook ein Neuanfang, der vergleichbar ist mit den Gründen, die zum Scheitern von Stadtautobahnprojekten im Norden der Elbe geführt haben:

⁷ Rothschuh, Bruno, 1975: S. 268

⁸ Nachdem zunächst einmal das Straßenbahnnetz abgebaut wurde, dem dann kein U-Bahn-Netz folgte.

⁹ vgl. Hamburg 1975, S.13

¹⁰ Hamburger Abendblatt, 22.11.2005

¹¹ Infrage stand u.a.: Sollte sie diagonal oder quer durch die Insel führen, sollte sie durch den Süden oder den Norden der Elbinsel führen, die Insel im Reiherstiegsquartier schneiden oder um sie herum geführt werden, sollte sie an der Veddel auf die A255 führen oder in Georgswerder auf die A252?

- BürgerInnen unterschiedlicher politischer Richtungen leisteten Widerstand gegen die geplante Autobahn und setzten – nach dem erschütternden Tod eines Jungen durch einen Hundebiss und andere belastende Ereignisse – eine „**Zukunftskonferenz Wilhelmsburg**“ durch. Sie proklamierten die Elbinsel als Herz der Stadt und als Potenzial für die Entwicklung von Wohnen, Freizeit, Bildung, Kultur und Wirtschaft.
- Der Bund signalisierte mit dem **Bundesverkehrswegeplan 2003**, dass er kein Geld für eine Hafenquerspange bereitstellen würde.
- Auf der europäischen Ebene wurde die Hafenquerspange entgegen den ausdrücklichen Wünschen des Hamburger Senats¹² **nicht in das Leitschema des Transeuropäischen Netzes** aufgenommen¹³.
- Und die Stadtplanung schloss sich zunächst mit den Plänen für Olympische Spiele 2012, mit der Internationalen Gartenschau 2013 und dann der Internationalen Bauausstellung 2013 unter dem Slogan „**Sprung über die Elbe**“ dem neuen Bild der Stadt an. Der Hafen sei mehr und mehr nach Westen gewandert, so dass der östliche Bereich, die Ufer der City und die Ufer der Elbinseln, zunehmend für neue Formen des Wohnens, der Freizeit, Kultur und Arbeit zur Verfügung stünden.

Die Erkenntnis allerdings, dass die Elbinseln kein vernachlässigenswerter Rand sind, sondern das „Herz der Stadt“ bilden, führte dazu, dass Widersprüche deutlicher werden. Denn hierzu passt keine neue Autobahn: Sie würde Hamburgs „neue Mitte“ (siehe Schaubild S.4) zerschneiden und verlärmen.

Nachdem alle Hamburger Regierungen, egal welcher Couleur, Bekenntnisse für die Hafenquerspange abgegeben hatten, zeigte man sich seitens der Politik aller Parteien enttäuscht, als der Bundesrechnungshof das Projekt vorrangig als innerstädtische Verbindung ansah¹⁴ – es gehe hier kaum um Aufgaben einer Autobahn, sondern eher einer Ortsumgehung – und der Bundesverkehrswegeplan die HQS dem „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ zuordnete. Das hieß: bis 2015 war an eine Finanzierung nicht zu denken, zumal bereits 1999 ein Gutachten ergeben hatte, dass auch eine mautfinanzierte Lösung nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz sich nicht rechne.

Bei allen öffentlichen Bekenntnissen zur HQS erwies sich aber zugleich, dass es nunmehr zumindest ein Zeitfenster gab, in dem man eine Nord-Süd-Stadtentwicklung, die von der Hafencity weiter in den Süden reichte – Kleiner Grasbrook, Veddel, Wilhelmsburg, Harburg – in Angriff nehmen könnte. **Es schien klar, dass eine Internationale Bauausstellung parallel zur schon beschlossenen Internationalen Gartenschau 2013 jedenfalls nicht durch den Bau einer Autobahn ad absurdum geführt würde.**

Dementsprechend wurde bei den Planungen und Entwurfswerkstätten zu einer IBA die geplante Autobahn zwar pflichtschuldig erwähnt, aber nicht wirklich zum Thema der Planung gemacht.

Der „Sprung über die Elbe“ wurde von den führenden Kräften in Hamburg offiziell einhellig befürwortet und zum Anlass für eine Fülle von Studien und Hochglanzbroschüren genommen, aber schnell zeigten sich **widersprüchliche Interessen** und Positionen. Die **Handelskammer** wollte auch mehr Möglichkeiten zum Wohnen auf der Elbinsel, aber zugleich drängte sie darauf, jetzigen und künftigen Bewohnern nicht die ganze Insel zu überlassen:

¹² Vgl. von Beust 2002

¹³ Vgl. Europäisches Parlament, 2004

¹⁴ „Insofern hat es der Bundesrechnungshof aus Sicht des Bundes für unwirtschaftlich gehalten, Bundesmittel in dreistelliger Millionenhöhe für überwiegend im Interesse des Landes liegende Projekte, wie die Umgehung Fuhlsbüttel oder die geplante Hafenquerspange, einzusetzen, wenn gleichzeitig vordringliche länderübergreifende Projekte vernachlässigt werden.“ Bundesrechnungshof 2004, S. 237

*„Die Leitidee unseres Rahmenplans ist es, sowohl starke **Industrie- und Gewerbegebiete an den Flanken als auch** attraktive, grün- und wassergeprägte **Wohngebiete in der Mitte** zu schaffen“¹⁵.*

Der Hafenentwicklungsplan der **Hamburg Port Authority** hielt Spreehafen und ggf. Müggenburger Zollhafen(!) für ein „*notwendiges Potenzial für die Verlagerung von Liegern und Landeanlagen aus dem Travehafen*“¹⁶ (S.57) und wies darauf hin:

„Attraktive Zugänge zu den Ufern des Reiherstiegs sollen dort entstehen, wo die betrieblichen Belange dies zulassen“. „Hier muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass die durch den Hafetrieb gesicherten Arbeitsplätze und die damit verbundene Wertschöpfung nicht verloren gehen“¹⁷

Ende 2004/ Anfang 2005 gab es schließlich seitens einer Reihe von Interessenten aus Wirtschaft und Politik einen neuen Vorstoß für einen schnellen privat mit finanzierten Bau einer Hafenquerspange, der zwei Themen verknüpfte, die bisher nicht im Blickpunkt standen:

- den erkennbaren **Containerboom**, der als ungeheure Chance für Hamburg deklariert wurde und
- das Bestreben, Großprojekte für **Public-Private-Partnership** zu entwickeln, um das Verhältnis von Wirtschaft und Staat grundlegend zu verändern.

Mit einem „Expertenforum“ wurde von der Stadt und dem Industrieverband am 27.4.2005 das eigentlich schon nach der 1999 negativ ausgegangenen Machbarkeitsstudie beerdigte Projekt „Public Private Partnership“ für die Hafenquerspange wieder aufgegriffen. Als Modell für eine private Mitfinanzierung wurde der Herrentunnel bei Lübeck angesehen, dessen führende Akteure, Prof. Alfen sowie die Firmen Hochtief und Bilfinger mit am Tisch saßen.

Noch im April 2006, sechs Wochen, bevor die Pleite des Herrentunnels offensichtlich wurde, schätzte der Hamburger Senat diese Projekte folgendermaßen ein:

„Der seit September 2003 in Betrieb genommene Warnowtunnel bei Rostock erwirtschaftet weit weniger Mauteinnahmen als geplant. Der im August 2005 in Betrieb genommene, ebenfalls mauffinanzierte Herrentunnel bei Lübeck zeigt hingegen nach ersten Erkenntnissen eine zufrieden stellende Auslastung, nicht zuletzt auf Grund der unattraktiven Ausweichrouten.“¹⁸

Im November 2005 beschloss die Bürgerschaft ein Sonderinvestitionsprogramm für die Hafenquerspange. Aber die Diskussion ist damit nicht zu Ende.

Zum einen erfolgte die Linienbestimmung 1999 unter anderen Bedingungen als sie heute gelten:

- Hamburg hörte als zu entwickelnde Stadt quasi an der Nordseite der Elbe auf, wie heute noch in den meisten Stadtplänen und beim „Stadtmodell“ in der Stadtentwicklungsbehörde zu erkennen ist. Erst nach der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg sprach man davon, dass **Wilhelmsburg in der Mitte** der Stadt liege.

¹⁵ Handelskammer, 2004

¹⁶ Hamburg Port Authority 2005, S. 57

¹⁷ http://www.hamburg-port-authority.de/index.php?option=com_content&task=view&id=3&Itemid=233&limit=1&limitstart=1&lang=german

¹⁸ Hamburger Senat, 2006b:S. 13f.

- Der **Freihafenstatus** war noch nicht in der Diskussion, so dass immer in parallelen Verbindungen innerhalb und außerhalb des Freihafens gedacht und geplant wurde¹⁹.

Auch Stadtplaner, die eine neue Autobahn zunächst für unabdingbar hielten, stellten nun die Linienbestimmung wieder in Frage, allen voran Gerhard Bolten²⁰, der wieder eine südliche Trasse in das Gespräch brachte:

„Wenn man den Kleinen Grasbrook und Wilhelmsburg städtebaulich attraktiv entwickeln will, dann darf man die Querspange nicht als Hochstraße am Nordrand von Wilhelmsburg planen. Sie zerschneidet diesen Entwicklungsraum und trennt ihn von der Wasserlandschaft der Norderelbe und den begleitenden Hafenbecken ab.“

Brücke oder Tunnel?

Zugleich bringt er erneut die scheinbar abgeschlossene Alternative einer Tunnellösung auf den Tisch.

Diese Alternative gab es schon zweimal:

- für eine westliche Elbquerung wurde in den 1940er Jahren eine Brücke als besonderes Wahrzeichen der „Führerstadt“ favorisiert, dann aber beim tatsächlichen Bau in den 1970er Jahren abgelehnt, denn: **„Bei einer Tunnellösung können die hochwertigen Wohngebiete störungsfrei unterfahren werden“**²¹. Dies heißt natürlich im Umkehrschluss: bei minderwertigen Wohngebieten kann man auch Hochstraßen bauen!
- Zum anderen war die Tunnellösung beim Bau der Köhlbrandbrücke aus Kostengründen verworfen worden. Man nahm für einen Tunnel 1½fache Baukosten und 70% höhere Unterhaltskosten an²².

Bolten konkretisiert und präzisiert die bereits auf der Entwurfswerkstatt 2003 angedachte Idee einer Führung einer Autobahn im Deich für den östlichen Verlauf einer Autobahn, denn hier gelte wie bei der Frage einer U-Bahn:

„Der Personennahverkehr gehört mit Sichtmöglichkeiten über die Erde, der LKW-Verkehr gehört in sensiblen Bereichen tunlichst unter die Erde.“

Bild 12.1.2007

Für die Querung des Köhlbrandes wird neuerdings wieder eine Tunnellösung diskutiert, weil die Köhlbrandbrücke möglicherweise zu niedrig sei. Auch die Stadtentwicklungsbehörde, so die TAZ, schließe dieses nicht aus²³.



¹⁹ So heißt es bereits in einem Hochglanzbericht über die Köhlbrandbrücke, Hamburg 1975: S. 4: „Und wenn der Verkehr weiterwächst, kann die Brücke zum Beispiel rechts noch ein Pendant erhalten – nur für ‚Inländer‘“

²⁰ Vgl. Bolten, 2006

²¹ Sill 1965:S.75

²² Hamburg, 1975: S.4 Nach den vielfältigen erforderlichen Reparaturen und den derzeitigen Abrissgerüchten wäre es notwendig, aus heutiger Sicht die langfristigen Kosten von Brücke und Tunnel gegenüber zu stellen.

²³ Vgl. Knödler, 2006

Widersprüche 2007: Planung ohne sichere Grundlagen

Der aktuelle Stand ist im März 2007:

- Die Koordination und Planung erfolgt auf Hamburger Seite durch die privatrechtlich operierende, aber dem Hamburger Staat gehörende Projektrealisierungsgesellschaft mbH (ReGE). Diese hat Teile der Projektsteuerung, der Umweltplanung, Planung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke, Tragwerksplanung, Baugrundberatung, Umweltverträglichkeitsuntersuchung **bereits ausgeschrieben und vergeben**²⁴.
- Die Machbarkeitsstudie ist vom Bundesministerium für Verkehr (BMVBS) ausgeschrieben. Das **Ergebnis der Machbarkeitsstudie verzögert sich** gegenüber den ursprünglichen Plänen und wird nun frühestens im September 2007 erwartet²⁵.

Aber die Diskussion ist damit nicht am Ende.

„Alternative Finanzierungsmodelle aus privaten oder städtischen Mitteln sind auch bei einem negativen Ausgang der Machbarkeitsstudie nicht ausgeschlossen.“

So heißt es in der Mitteilung des Senats vom November 2005²⁶. Was darunter zu verstehen sein kann, erschließt sich bei der Finanzierung der ähnlich teuren U-Bahn in die Hafencity, bei der es offenbar Kopplungsgeschäfte zwischen dem Verkauf des Überseequartiers und der Bereitstellung der U-Bahn durch die Stadt gab²⁷.

Beispielsweise könnte Bau und Betrieb der Hafenquerspange mit dem Börsengang der HHLA oder der Vergabe des geplanten Mittleren Freihafens verknüpft werden.

Das bedeutet: **Einerseits fehlen – neben der Frage, ob der Bau einer neuen Autobahn der Stadt nicht mehr schadet als nützt – verlässliche Grundlagen für einen Bau**, wie z.B.:

- eine präzise Verkehrsanalyse,
- Klärung der Linienführung angesichts des „Sprungs über die Elbe“,
- Festlegung, ob es eine Brücken- oder Tunnellösung geben soll,
- verlässliche Prognosen unter den Bedingungen einer Bemaßung,
- Rechtsgrundlagen für eine Abweichung vom Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz,
- Klärung der Zukunft des Freihafens und damit verbundene Folgen für die Verkehrsführungen,
- Berechnung der Kosten der Maßnahme und
- Finanzierungsquellen.

Andererseits wird mit einem hohen finanziellen und personellen Aufwand das

Planfeststellungsverfahren bis ins Detail vorbereitet, was bei jeder Abweichung auch nur von der Linienführung völlig sinnlos wäre. Über diese Vorbereitungen aber erfährt man nur über das Europäische Amtsblatt, nicht aus den Hamburger Medien.

²⁴ Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union, 2006 a und 2006 b

²⁵ So der Hamburger Oberbaudirektor Jörn Walter bei einer öffentlichen Veranstaltung am 7.3.2007 in Hamburg-Wilhelmsburg

²⁶ Mitteilung des Senats, 2005, S.2

²⁷ Meyer-Wellmann, Jens, 2005

2 BRAUCHT DER VERKEHR DIE HAFENQUERSPANGE?

„Uns droht der Container-GAU, wenn die Köhlbrandbrücke, die ja nicht ewig hält, mal geschlossen werden müsste“, so Spediteur Walter Stork“ (Hamburger Morgenpost, 6.5.2006)

Die „Hafenquerspange“ wird vor allem mit folgenden Argumenten begründet²⁸:

- Sie erfülle als Lückenschluss zwischen A 1 und A 7 eine wichtige Funktion im deutschen und internationalen Autobahnnetz.
- Sie könne als Ausweichroute innerstädtische Verkehrsprobleme vor allem im Ost-West-Verkehr (Stresemannstraße, Kieler Straße, Ost-West-Achse usw.) verringern.
- Sie sei aufgrund des Wachstums insbesondere des Containerumschlags im Hamburger Hafen erforderlich für den Verkehr zum Hinterland.
- Die jetzige Köhlbrandbrücke sei „immer verstopft“, störanfällig, für den Schiffsverkehr zu niedrig und würde ohnehin nicht ewig halten.

Diese Argumente sollen im Folgenden diskutiert werden. Zunächst aber müssen zwei **Besonderheiten des Verkehrs im Hamburger Hafen** betrachtet werden:

(1) Der Verkehr im Hamburger Hafen ist kein Verkehr wie jeder andere, sondern untersteht der für den Hafen zuständigen Hafen Port Authority

Der **Hamburger Hafen** umfasst 10% des Hamburger Stadtstaates, z.B. die Terminals, die verschiedenen Hafenbecken, die Elbe selbst von Ochsenwerder bis Rissen, ehemalige Stadtteile wie Altenwerder, Neuhof, Steinwerder, Kleiner Grasbrook, aber auch Teile Wilhelmsburgs, der Veddel und Harburgs.

Hafen und Stadt greifen mehr als andernorts ineinander, weil der Hafen zwischen den beiden Elbarmen Norderelbe und Süderelbe liegt und er eben nicht nur Hafengebiet ist, sondern zugleich die Brücke zwischen Stadtteilen wie z.B. Finkenwerder und Wilhelmsburg bildet.

Die Hafengebiete sind zwar den Hamburger Bezirken zugeordnet, aber das Sagen hat hier weitgehend die öffentlich-rechtliche Hamburg Port Authority (HPA), deren Aufsicht bei der Wirtschaftsbehörde liegt.

Während sonst für **alle** Hauptverkehrsstraßen die Stadtentwicklungsbehörde zuständig ist und für die übrigen Straßen die Bezirksämter, ist die **HPA auch für die Planung und den Betrieb aller Straßen im Hafen verantwortlich**. Dieses geschieht mit dem Vorrang der Zwecke des Hafens²⁹, also der Entwicklung des Hafenverkehrs. Wenn dann eine Straße wie insbesondere die Köhlbrandbrücke gleichzeitig Durchgangsstraße für Verkehr von der A7 oder Finkenwerder nach Wilhelmsburg oder zur A1 ist, ist dieses für die HPA ein Nebenzweck, nahezu ein nicht zu vermeidendes Übel. Dementsprechend wird dieser Durchgangsverkehr auch nicht eigens geplant.

Planung und Betrieb von Straßen im Hafen durch die HPA ebenso wie Verkehrsbeschilderung und -informationen beziehen sich ganz überwiegend auf den direkt hafenbezogenen Verkehr, während die gesamtstädtische und regionale Bedeutung der Verkehrsachsen kaum gestaltet wird. Der Verkehr z.B. von

²⁸ Vgl. Hamburger Senat 2006a

²⁹ „Der Hamburg Port Authority obliegt die Entwicklung, Erweiterung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens einschließlich der hierfür erforderlichen Schaffung einer öffentlichen Infrastruktur für alle Hafennutzerinnen und Hafennutzer“, Gesetz über die Hamburg Port Authority (HPAG), vom 29. Juni 2005, § 3

Finkenwerder oder Blankenese über die Köhlbrandbrücke nach Wilhelmsburg ist zwar „gestattet“, aber ihn möglichst günstig zu organisieren erscheint nicht als originäre Aufgabe der HPA.



Wie stark dieser andere Verkehr quasi als Fremdkörper angesehen werden kann, zeigt sich in einem Vorschlag, der von einer Arbeitsgruppe von HPA, Hafenbetreibern und Industrieverband Hamburg entwickelt wurde. Danach wurde überlegt, den „privaten Durchgangsverkehr“ – völlig unabhängig von dem Bau einer möglichen neuen Autobahn! – mit einer Sondernutzungsgebühr zu belegen, um ihn quasi als Störenfried gegenüber dem Hafenverkehr zu minimieren. Die entsprechende Folie allerdings wurde schnell ausgetauscht³⁰.

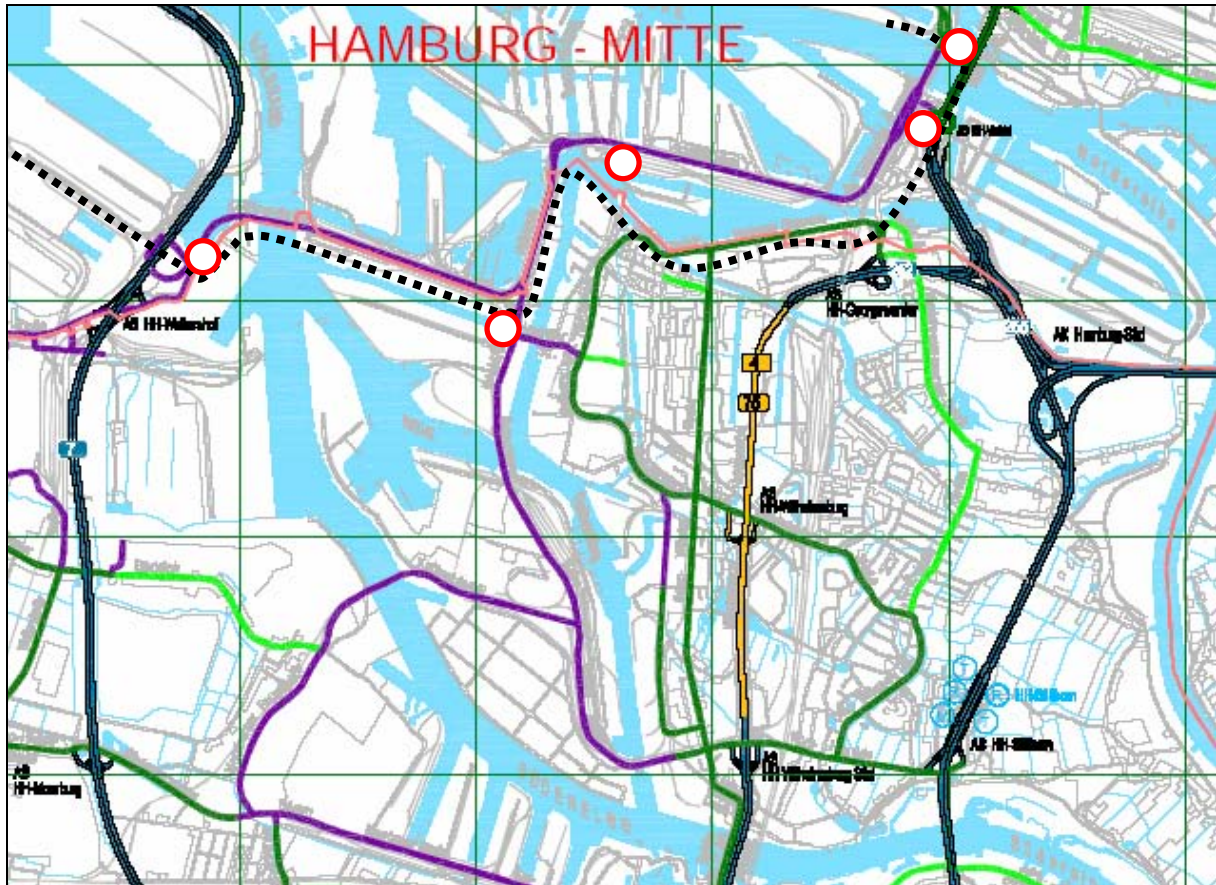
(2) Der Verkehr durchquert beim Freihafen Grenzstationen

Die zweite Besonderheit: Der **Freihafen** ist nur ein Teil des Hamburger Hafens und ist wesentlich kleiner. Nach Herauslösung der Hafencity aus dem Freihafen sind dies vor allem Waltershof, Steinwerder und der Kleine Grasbrook. Der Freihafen ist zollrechtlich eine Freizone³¹, also **Zoll-Ausland gegenüber den Europäischen Gemeinschaften (EG)**, und ist dementsprechend auch durch hohe Zäune oder Wasserflächen abgegrenzt. Für Fußgänger und Radfahrer gibt es unbewachte Schlupfloren oder auch die Möglichkeit, mit der Fähre in den Freihafen (wie z.B. auch zum Musical König der Löwen) zu fahren. Alle Kraftwagen müssen durch **Grenzstationen**, Kontrollen werden aber nahezu ausschließlich für LKW-Transporte durchgeführt. Der Sinn der Freizonen liegt darin, dass Güter von einem Drittland, z.B. China, über den Hamburger Freihafen in ein anderes Drittland wie z.B. USA verbracht werden können, ohne zollrechtlich nach Deutschland und in die EG ein- und danach wieder ausgeführt werden zu müssen. Die

³⁰ Industrieverband Hamburg 2006a (April 2006), ersetzt durch Industrieverband Hamburg 2006b (Mai 2006), nachdem Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. eine öffentliche Diskussion angekündigt hatte

³¹ Neben der Freizone gibt es zollrechtlich gleich gestellte Seezollhäfen. Der bedeutendste ist der Container-Terminal Altenwerder, der auch als Vorbild gilt für künftig zu erwartende Änderungen des Freizonenregimes.

Zollgrenzen bedeuten zwar nur für einen Teil der LKW Kontrollen, aber für alle Fahrzeuge, dass sie sich hinter den zu kontrollierenden LKW einreihen müssen – nur an wenigen Stellen sind kurze Bypass-Wege für „leere“ PKW eingerichtet. Wer beispielsweise von der A7 nach Wilhelmsburg fahren will, muss **zunächst in den Freihafen** hineinfahren und nach dem Queren der Köhlbrandbrücke **wieder aus ihm heraus**; das bedeutet zweimaliges Durchfahren des Zolls mit entsprechenden Stockungen und Wartezeiten³².



Straßen im Hafen und in Wilhelmsburg³³
 Lila: Hauptstraßen in der Zuständigkeit von HPA
 Gepunktet: Freihafengrenze
 ○ Grenzstationen

Der „Freihafen“ steht zur Disposition

Gerade der Status des Freihafens steht aber derzeit zur Disposition; zum einen wuchs mit der EU automatisch das Zollinland und verkleinerte sich damit das Zollausland, zum zweiten erscheint er insbesondere beim Containertransport aufgrund der Technologie sowie Sicherheitsbestimmungen als veraltet und zum dritten wird er mittlerweile als zentrale Verkehrsbehinderung erkannt³⁴.

³² Durchfahrende LKW bekommen dafür einen Transitschein, damit sie nicht abgefertigt werden müssen; die Einfahrt in den Freihafen geschieht praktisch immer ohne Kontrollen, deshalb aber nicht unbedingt ohne Verzögerungen.

³³ <http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/mobilitaet-verkehr/strassenbau/karte-hauptverkehrsstrassen-mit-entf-pdf,property=source.pdf>

³⁴ „Verkehrsbehinderungen an Zollabfertigungsstellen beklagt“... Die Verkehrsinfrastruktur werde durch die Zollabfertigungsstellen künstlich eingeengt, regelmäßig komme es zu Staus. "Aus Sicht des Unternehmensverbandes muss schnellstmöglich eine Entscheidung für die Auflösung der Freizone getroffen werden" NDR 90,3, 13.11.2006, http://www1.ndr.de/ndr_pages_std/o,2570,OID3342338_REF_SIX6_ETI1,oo.html

Die Containerterminals brauchen keinen abgegrenzten Freihafen, wie das Beispiel des florierenden Containerterminals Altenwerder, der ein zollrechtlich dem Freihafen gleichgestellter „Seezollhafen“ **außerhalb** des Freihafens ist, zeigt. Für die Beibehaltung des Freihafens sind noch eine Reihe von Betrieben im Hafen insbesondere aus dem Stückgutgewerbe, deren Kooperation die Hamburg Port Authority braucht, wenn sie den „Mittleren Freihafen“ zu einem neuen Containerterminal ausbauen will. Im März 2007 drängt auch der Zoll selbst erstmals öffentlich darauf, dass die Stadt sich endlich zur Zukunft des Freihafens entscheidet, „Zoll für Abschaffung des Freihafens“³⁵, berichtet die Presse.

Eine Verkehrsanalyse fehlt

Beim Verkehr im Hafen geht es einerseits um hafenbezogenen Verkehr, zum anderen um nicht hafenbezogenen Verkehr.

Zum **hafenbezogenen Verkehr** gehören insb.

- Güternahverkehr (insb. Container) zwischen dem Hamburger Hafen und Zielen außerhalb des Hafens in der Hamburger Region
- Güterfernverkehr (insb. Container) zu Zielen im In- und Ausland
- Gütertransport zwischen verschiedenen Teilen des Hafens
- Umfuhr von leeren Containern, die z.B. in Wilhelmsburg gelagert oder repariert werden.
- PKW-Fahrten zu den Hafenbetrieben.

Zu dem **nicht hafenbezogenen Verkehr** gehören u.a.

- PKW-Verkehr zwischen Wohnort oder Arbeitsstätte in Wilhelmsburg oder der Veddel und der Region
- LKW-Verkehr zu und von Betrieben in Wilhelmsburg
- Innerstädtischer Ost-West-Verkehr, der den Hafen durchquert
- Fernverkehr durch den Hafen

Die bisher bekannten Verkehrsuntersuchungen beziehen sich schwerpunktmäßig mit einem Teil vor allem des hafenbezogenen Verkehrs,

Es gibt **keine Analyse der verschiedenen Verkehrsströme und -zwecke** und auch keine Analyse, welche dieser Verkehrsströme mit welchen Maßnahmen reduziert, verlagert oder besser organisiert werden könnten und welche Verkehrsströme bei einer Zunahme des Containerumschlags wirklich unausweichlich wachsen werden.

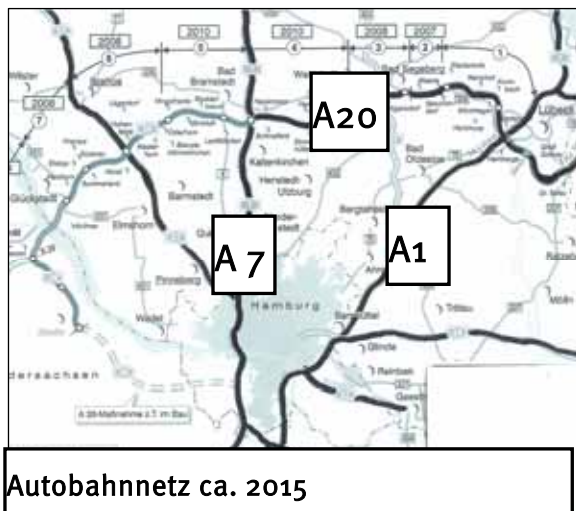
³⁵ Überschrift in DIE WELT

Braucht der Fernverkehr eine neue Autobahn?

Die Planungen zur Hafenquerspanne stammen aus einer Zeit, als an eine Ost-West-Bundesautobahn entlang der Ostseeküste bis an die polnische Grenze nicht zu denken war. Deshalb haben sie auch diese bis 2015 fertig gestellte Verbindungslinie zwischen A1 und A7 (Neumünster–Lübeck) nicht berücksichtigt³⁶.

Der Bund wendet für die Autobahnstrecken Strecke Hamburg– Neumünster und Neumünster–Lübeck Milliarden Euro auf:

- Ausbau des Hamburger Elbtunnels auf 4 zweispurige Tunnelröhren³⁷
- Erweiterung der A 7 nördlich des Elbtunnels auf 8 bzw. 6 Spuren
- Neubau der A 20 von der A 1 zur A 7



Diese Vorhaben gehören seit 2005 zum Leitschema des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Damit sind Hamburg und insbesondere der Hamburger Hafen hervorragend an alle nationalen und internationalen Fahrtrichtungen, u.a. auch an den Ostseeraum und Skandinavien angebunden und insbesondere mit den Häfen Kiel und Lübeck vernetzt.

Eine weitere Autobahnverbindung zwischen A7 und A1 quer durch Hamburg ist angesichts der unverhältnismäßig hohen Kosten unvertretbar und würde zusätzlich für Verkehrsprobleme auf dem ohnehin überlasteten Autobahnknoten Hamburg Süd sorgen.

³⁶ Die Auswirkungen der A20 wurden auch bei den Prognosen zum Herrentunnel in Lübeck völlig unterschätzt, vgl. Auto-Motor-Sport 2007

³⁷ Dass derzeit nach wie vor über Staus im Elbtunnel geklagt wird, hat wesentlich damit zu tun, dass der Elbtunnel wegen nachholender Bauarbeiten in den älteren Tunnelröhren bisher faktisch nicht 8spurig befahren werden kann. Allerdings ist die Barrierewirkung der Elbe auch ein psychologischer Faktor. Nur deshalb konnte ein Slogan „Sprung über die Elbe“ mehr aussagen als die banale Feststellung, dass es nun schon 100 Jahre lang Brücken und Tunnel zwischen beiden Seiten gibt.

Beseitigt eine neue Autobahn Staus in der Innenstadt?

Die „Hafenquerspange“ hat im Laufe der Zeit als scheinbares Universalheilmittel für verschiedenste Themen erhalten müssen, wie für städtebauliche Folgen der Ost-West-Straße (70er Jahre) und die unerträglichen Lebensbedingungen der AnwohnerInnen der Stresemannstraße – eine dicht bewohnte Straße mit starker LKW- und PKW- Belastung (80er/ 90er Jahre)³⁸.

Die konkreten Prognosen, die der Senat herausgab, waren dagegen immer schon bescheidener³⁹. Denn nur sehr begrenzt ist ein Austausch von Verkehren nördlich und südlich Elbe möglich, weil zum Beispiel der Verkehr aus dem Norden und Westen in das Stadtzentrum oder auch in den Osten Hamburgs kaum zweimal die Elbseite wechseln wird. Und wenn er dieses täte, gäbe es über den großen Teil des Tages, an dem die Stresemannstraße stark belastet ist, auch jetzt schon freien und schnellen Verkehr über die Köhlbrandbrücke und die Hafenhaupttroute.

Soweit ein Austausch aber stattfindet, ist dieser wechselseitig möglich. Nach den Erfahrungen mit besonderer Maut für einzelne Verkehrsprojekte (Warnowtunnel, Herrrentunnel) ist damit zu rechnen, dass bei einer Vermutung von Köhlbrandbrücke und Hafenquerspange mehr Verkehr in den Norden und Süden verdrängt wird, als dass Verkehr von dort auf die HQS gelenkt würde. Somit **ist eine Entlastung von Stresemannstraße, Kieler Straße usw. unwahrscheinlicher als eine zusätzliche Belastung.**

2005 wurde für die Stresemannstraße eine Planungswerkstatt zur Verbesserung der Situation durchgeführt; auch auf ihr stellten Teilnehmer fest:

„Durch die Einführung der Lkw-Maut würde die Stresemannstraße verstärkt als Verbindungsstrecke zwischen der A7 und der A1 genutzt werden.

Die Hafenquerspange ist keine Lösung, da sie mautpflichtig sein wird. Eine Reduzierung des Lkw-Anteils in der Stresemannstraße lässt sich nur durch Verbote erzielen.“⁴⁰

Für den Verkehr aus dem Hamburger Westen und Norden in den Ostseebereich gibt es zudem ab etwa 2015 die zwar etwas längere, aber höchst komfortable Verbindung über A7 und A20.

³⁸ So hat der ehemalige Oberbaudirektor Kossak, 1993, die Photos von überfüllten Stadtstraßen häufig mit dem Hinweis versehen, die Situation würde sich durch eine Hafenquerspange verbessern.

³⁹ So z.B. Hamburger Senat 2006a. Dabei verweist der Senat insbesondere wegen der geplanten Maut immer wieder auf die Machbarkeitsstudie, von der aber bisher keinerlei Ergebnisse vorliegen.

⁴⁰ STEG, 2005, S. 3

Braucht der Hafenverkehr eine neue Autobahn?

In den letzten Jahren wird die eine zusätzliche Autobahnverbindung vorwiegend mit dem wachsenden Containerumsatz im Hamburger Hafen begründet. Hierfür werden hohe Steigerungsraten der letzten Jahre festgestellt und in der Prognose für die nächsten Jahre extrapoliert.

Ob dieses Wachstum langfristig ungebrochen bleibt und ob es in jedem Fall der Hamburger Wirtschaft oder dem immer wieder behaupteten Arbeitsplatzzuwachs zugute kommt, kann hier nicht untersucht werden. Allerdings gibt es erste kritische ökonomische, ökologische und soziale Kosten-Nutzen-Analysen zu dieser Frage.⁴¹

Unter der Prämisse des Containerwachstums hat eine vom Industrieverband Hamburg geleitete Arbeitsgruppe von Experten der wesentlichen Interessenten vor allem der Hafenverwaltung und Terminalbetreiber (u.a. Siemens, BDI-Hamburg, Hamburg Port Authority, HHLA, Eckelmann, Eurogate) untersucht, welche Maßnahmen zu welchen Kosten den **LKW-Verkehrsfluss im Hamburger Hafen** optimieren könnten. Auch dieses ist keine umfassende Verkehrsanalyse, sondern die Studie beschränkt sich auf den LKW-Verkehr, vor allem in Bezug auf den Containerumschlag. In der 2006 im Internet veröffentlichten Studie⁴² wurden die verschiedenen Instrumente, und damit auch der mögliche Bau einer Hafenquerspange, in Bezug auf Kosten und Nutzen verglichen.

Untersucht wurden die Querverbindungen zwischen der A 7 und den Autobahnen im Osten der Elbinsel.

Auf der Ost-West-Trasse über die Köhlbrandbrücke und die nachfolgenden Straßen sei nach einer hierin referierten Untersuchung der TU Harburg die **Durchschnittsgeschwindigkeit „für innerstädtische Verhältnisse sehr hoch“**. Während sie in Hamburg im Durchschnitt 26 bis 32 km/h betrage, wären es auf der Ost-West-Route 39,5 km/h.



Der Verkehr stocke gelegentlich in der Morgen- und Nachmittagsspitze, wenn die Rushhour für PKW- und LKW-Verkehr zusammen fallen. Gründe für stockenden Verkehrsfluss werden aber nicht in einem zu geringen Querschnitt der Köhlbrandbrücke gefunden, sondern vor allem in Behinderungen durch Zolldurchlässe, Peaksituationen an den Terminals, Baustellen und Zufahrtsstraßen und dergleichen.

Industrieverband, 2006b, Folie 6


⁴¹ Vgl. WWF Deutschland 2006; angesichts der Klimaentwicklung ist natürlich auch zu fragen, ob langfristig eine immer mehr Verkehr produzierende weltweite Arbeitsteilung entsprechen der gegenwärtigen Entwicklung tragbar ist.

⁴² Industrieverband Hamburg e.V., 2006b, Powerpointpräsentation

Prognosen sagen nach dieser Studie ein erhebliches Wachstum des hafenbezogenen LKW-Verkehrs von 2004 bis 2015 um 65% voraus. Aber für einen wachsenden Verkehr finden die Autoren eine Reihe von konkreten Lösungsmöglichkeiten wie z.B.:

- verbesserte Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung , insbesondere ein Verkehrsinformationssystem,
- interne Umbauten in den Terminals und im Hafengelände,
- Wegfall des Freihafenstatus,
- Veränderung der Infrastruktur.

Die Autoren schlagen eine Bündelung organisatorischer, informationstechnologischer und baulicher Maßnahmen im Hafen und auf den Verkehrswegen vor. Dazu zählen



**Maßnahmenbereiche und Zeitschiene:
Vorschlagsliste**

	kurzfristig 2006 - 2007	mittelfristig 2008 - 2010	langfristig 2011 - 2014
	A	B	C
Infrastruktur 1	- Einbau von Induktionsschleifen, Detektoren - 24 Std. Zollabfertigung - Piktogramme für Ortsfremde - Notfallmanagement	- Bauliche Entflechtung von Zu- und Abfahrten zu Terminals - Wegfall Freihafenstatus - Reorganisation und Kapazitätsausbau des Schienensystems	- Hafenquerspange - A26 Elbquerung - 8-spuriger Ausbau Hamburger Autobahn
Informations- und Steuerungssysteme 2	- VV-Steuerung LSA - Koordinierungen LSA - Informationssystem Hafen	- Dyn. Informationssystem an BAB - Erfassung Verkehrslage Hafen und BAB	- VISS Hafen Hamburg - Übergeordnete Steuerung der Netzknoten (Hafen, Stadt, BAB) bezogen auf LKW-Hafenverkehr
Transportketten (Terminals, Fahrer, Verläder und Empfänger) 3	- Automatic Gates	- Optimierung Terminal-Logistik durch Gesteuerte Zu- und Abfahrten (Slots)	Erweiterung der Abfertigungskapazitäten

Seite 45 von 55

Anschließend hat diese Expertenrunde die Maßnahmen zum einen in einer linearen Skala grob geschätzt, welchen Nutzen die einzelnen Maßnahmen für den Verkehrsfluss der LKW hätten (Folie 50). Hier wird z.B. der Nutzen eines Verkehrsinformationssystems erheblich höher eingeschätzt als der Nutzen eines Neubaus einer Hafenquerspange. Diese liegt in ihrem Nutzen ungefähr gleichauf mit der Koordinierung von Lichtsignalanlagen, die man zudem viel schneller realisieren könne.

In einem zweiten Schritt hat dieselbe Runde die Kosten geschätzt, – diesmal wegen der enormen Kostendivergenz der Maßnahmen in einer nicht-linearen Skala. Hier liegt dann die Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Bereich von 60.000 Euro, die Hafenquerspange bei weit über 100.000.000 Euro.

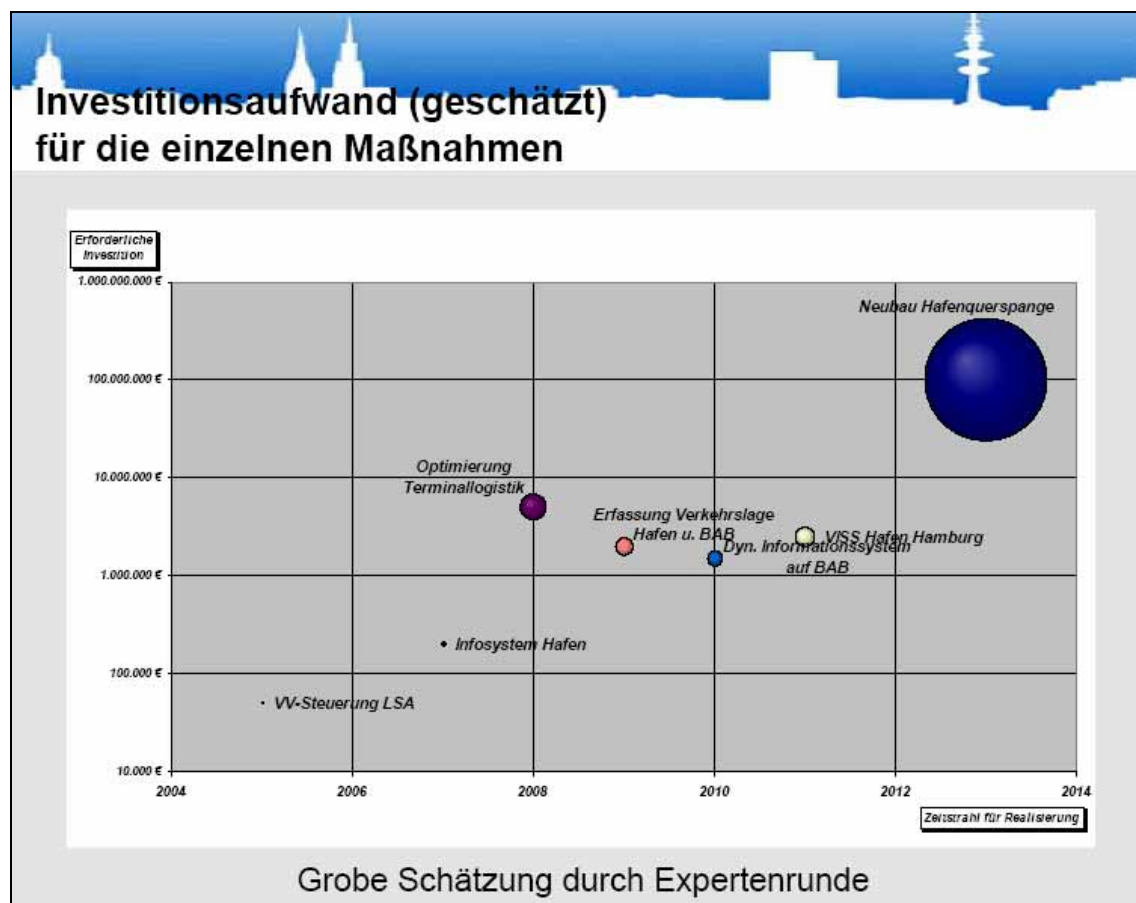
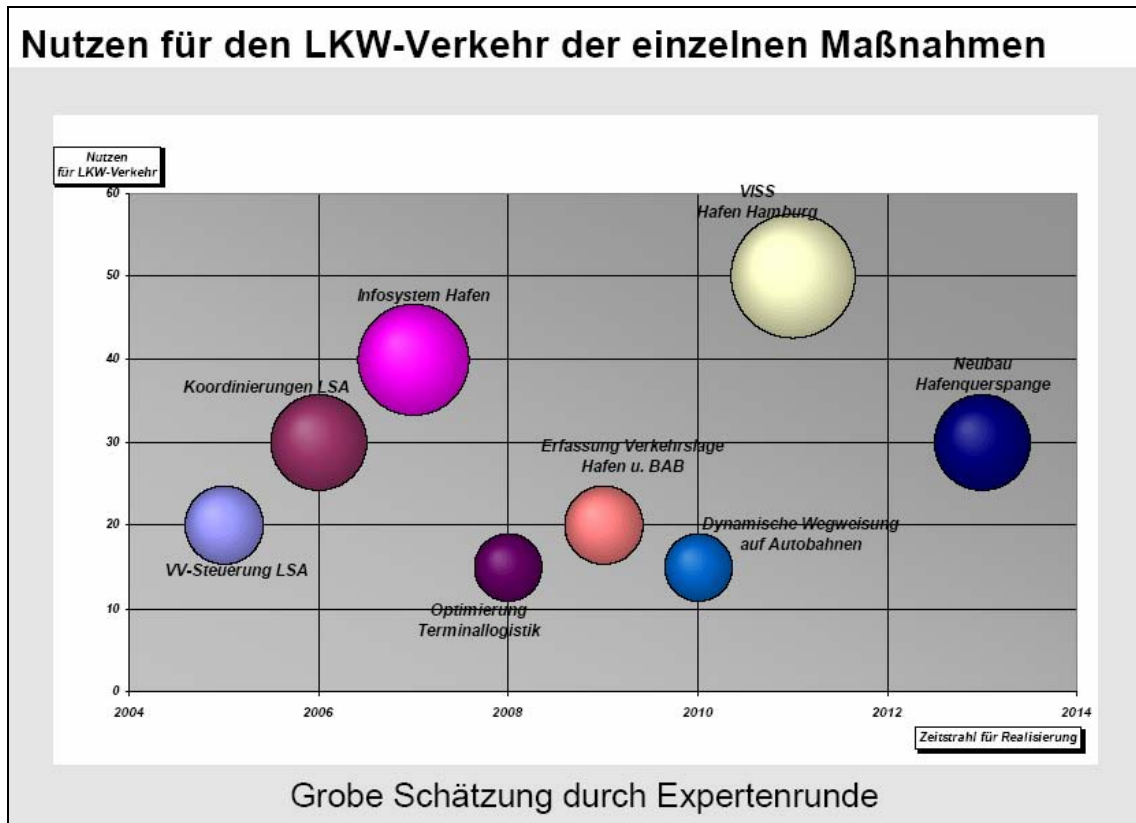


Abbildung Industrieverband Hamburg, 2006: Folie 50 und 51

Bei einer Zusammenschau beider Skizzen zeigt sich, dass das teuerste Projekt, die Hafenquerspange, in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis praktisch am schlechtesten bewertet wird – und zwar von grundsätzlichen **Befürwortern** eines Autobahnneubaus. Ein Rechnersystem für ein Verkehrsinformationssystem ist beispielsweise mit ca. 2,5 bis 3 Mio. Euro angesetzt, die Hafenquerspange mit 100 Mio. Euro (real ca. 500 Mio.)⁴³.

Das bedeutet im Ergebnis, dass die Effektivität und Effizienz einer HQS vom Industrieverband, den Hafenbetrieben und auch der Hafen Port Authority, die alle nach wie vor öffentlich für die HQS eintreten, als minimal eingeschätzt werden.

Wenn die Stadt Hamburg tatsächlich versuchen sollte, mit dem Klingelbeutel bei privaten Geldgeber aus der Wirtschaft für die Hafenquerspange zu sammeln (siehe unten S.26), werden sich die Wirtschaftsunternehmen im Eigeninteresse an diese Effizienzeinschätzung erinnern.

Containerumfuhr zwischen Häfen und Wilhelmsburg

Ein kaum beachtetes Thema ist der Container-Bereitstellungsverkehr. Bei der Containerumfuhr zwischen den Häfen westlich und östlich des Köhlbrands und zu den Containerreparaturbetrieben in Wilhelmsburg werden insbesondere leere und reparaturbedürftige Container über die Köhlbrandbrücke hin- und hergefahren. Dieser Verkehr kann erheblich vermindert werden, wenn die Container auf der „richtigen“ Seite gelagert und gewartet werden. Zudem müsste geprüft werden, ob es nicht effizienter wäre, wenn die Hafenvirtschaft eigene Fahrwege zwischen den Terminals schaffen würde; denkbar wäre z.B., dass die fahrerlosen Transportfahrzeuge (AGV) für den Containertransport nicht nur zwischen Kai und Lager fahren, sondern auch zwischen den verschiedenen Terminals sowie den Containerlagern. Die dazu erforderlichen ggf. getunnelten Verbindungen sollten sich als deutlich kostengünstiger als eine für reichliche Auslastung dimensionierte Autobahn erweisen und hätten den Vorteil, dass sie nicht durch hafenfremde Nutzer blockiert werden können. Daneben wird die Verlagerung auf „Container Taxis“ auf dem Wasser (Port Feeder Barge) geplant⁴⁴.

Köhlbrandbrücke – Wahrzeichen oder Abrisskandidat?⁴⁵

Als Verkehrsengpass wird in Hamburg häufig die Köhlbrandbrücke angesehen. Während die Köhlbrandbrücke zu vielen Tageszeiten und am Wochenende relativ wenig Verkehr aufweist, gibt es in der Tat gibt vor allem morgens und nachmittags Zeiten, zu denen sich der Verkehr staut und jemand, der im Stau steckt, das Gefühl hat, es ginge überhaupt nicht mehr voran.

Dies hat mit der Breite der 4spurigen Brücke⁴⁶ aber praktisch nichts zu tun.

⁴³ Dass hier nicht die Zahl von ca. 500 Mio. Euro zu finden ist, dürfte auf der Methode der groben Skizzierung im Moderationsprozess beruhen.

⁴⁴ Industrieverband 2006b, Folie 33

⁴⁵ Zu diesem Abschnitt werden Untersuchungen von Hans-Jürgen Maass zugrunde gelegt.

⁴⁶ Valentin, 2005, S. 81, dessen Studie dem Finanzierungsmodell des ADAC zugrunde liegt, geht übrigens irrtümlich davon aus, die Köhlbrandbrücke sei 2spurig!



Köhlbrandbrücke mit Zollstationen

Die Brücke hat unter Berücksichtigung der Steigung und des hohen LKW-Anteils eine Kapazität von 56.000 Fahrzeugen, sie wird aber werktäglich nur von 36.000 Fahrzeugen genutzt⁴⁷. Die Brücke verfügt demnach über eine Kapazitätsreserve für weitere 20.000 Fahrzeuge; das ist mehr als 50% der aktuellen Belastung.

Wer sich nicht gerade in einem Stau befindet, sondern von außen die Situation untersucht⁴⁸, erkennt:

1. Stockungen und teilweise Staus des Verkehrs gibt es nur zu bestimmten Tageszeiten montags bis freitags.
2. Wenn die Brücke „verstopft“ ist, sind die Stopfen die Zollstationen Neuhof und vor allem am Hauptzollamt Waltershof, mit den sie umgebenden Verkehrsknoten.
3. Weil die Köhlbrandbrücke innerhalb des Freihafens liegt, müssen alle PKW und LKW, die z.B. aus Harburg, von der A7 oder Wilhelmsburg kommen, durch den Engpass der Zollabfertigung, so dass es auch für alle anderen Fahrzeuge Zwangshalte und wechselseitige Behinderungen gibt. Wer von der A7 nach Wilhelmsburg fährt, muss zweimal durch den Zoll.

Hans-Jürgen Maass: Knoten Altenwerder Damm/ Finkenwerder Straße



4. Eine besonders behindernde Rolle spielt die ampelgesteuerte Kreuzung Altenwerder Damm/ Finkenwerder Straße/ Köhlbrandbrücke, weil sich hier alle Fahrrichtungen begegnen und überdies der Rückstau vom Zollamt alle anderen Fahrzeuge behindert. Hier würden einfache Maßnahmen eine erhebliche Verbesserung schaffen, z.B.:

- Veränderte Haltelinien,
- Abbau einer Verkehrsinsel,

⁴⁷ Nach Mitteilung von Hans-Jürgen Maass, 2007

⁴⁸ Dieses kann auch jeder Mensch nachverfolgen über die Webcams: http://www.hamburg-port-authority.de/index.php?option=com_content&task=view&id=138&Itemid=96&lang=german

- Bau zusätzlicher Abbiegespuren,
- Verlagerung des Gegenverkehrs,
- Kriseninterventionsteam für liegen gebliebene LKW (wie beim Elbtunnel),
- Direkte Anbindung der Köhlbrandbrücke an die Finkenwerder Straße.

5. Die Grenze zwischen Freihafen und dem „Zollinland“ verhindert eine Verkehrsführung, bei der die Zu- und Abfahren der Köhlbrandbrücke kreuzungsfrei geführt werden und ein direkter Anschluss an die A7 möglich wäre.

Gerade der Status des Freihafens steht aber– wie dargestellt – derzeit zur Disposition.

Lösungsmöglichkeiten für Hafen, Stadt und Elbinsel im Herzen der Stadt

Die Autoren der Studie des Industrieverbands haben lediglich einen Teilbereich untersucht; ein Teil ihrer Vorschläge ist bereits offenbar erfolgreich umgesetzt, wie beispielsweise die Erweiterung des Informationssystems über die Verkehrslage im Hafengebiet (diese können angesehen werden in <http://www.hamburg-port-authority.de>).

Weit mehr Lösungsmöglichkeiten für konkrete Probleme könnte man finden, wenn man, wie es im Grundsatz auch die Studie selbst fordert, andere Themen mit einschließt, wie z.B.

- das Verhältnis der verschiedenen Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Straße),
- die Reduzierung von vermeidbarem Verkehr wie z.B. Leerfahrten durch bessere Organisation und Planung oder
- neue Verkehrssysteme wie automatisierten Transport.

Zugleich muss die Belastung der Elbinsel in Wilhelmsburg, auf der Veddel und dem Kleinen Grasbrook durch Lärm und Schadstoffemissionen insbesondere des Schwerlastverkehrs, die ihre Entwicklung zu einem attraktiven Wohnort hemmt, grundlegend reduziert werden. Dazu können Maßnahmen der Verkehrslenkung (nachfolgendes Schaubild) und des wirksamen Lärmschutzes beitragen. Hier läge eine wichtige Aufgabe für das Querschnittsprojekts „Stadtverträglichkeiten“ der Internationalen Bauausstellung (siehe unten S.32). Hamburg könnte beispielhaft zeigen, wie Lärm, der die Bewohner quält, so gemindert wird, dass neue Bewohner gerne in diese sonst sehr attraktiven Gebiete ziehen.

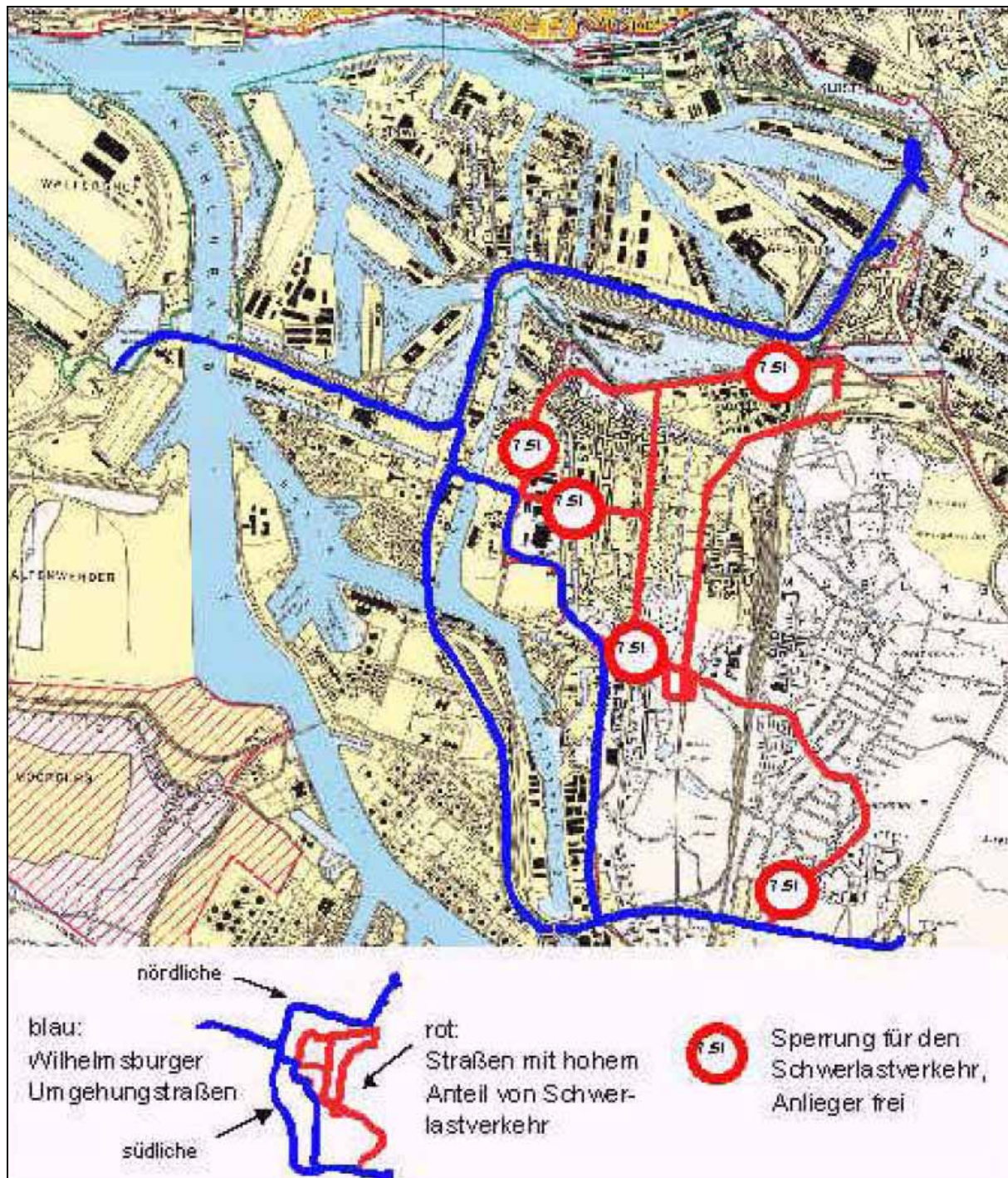


Abbildung Ideen der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2002, S. 57

Auf der notwendigen Konferenz „Mobilität, Logistik und Verkehr im Lebensraum Stadt“ (siehe Kapitel 5) müssen auch hierzu Lösungen entwickelt werden. Erst eine klare Entscheidung gegen eine neue Autobahn schafft Raum für eine nachhaltige Entwicklung der Elbinsel.

3 „WILHELMSBURG-MAUT“- DIE LÖSUNG DES FINANZIERUNGSPROBLEMS?

„Entweder gibt es eine mautfinanzierte Hafenquerspange oder es gibt sie jahrzehntelang gar nicht.“ (Senator Dr. Michael Freytag)

Die Autobahn soll nach mittlerweile sechs Jahre alten Berechnungen 475 Mio. Euro kosten. Sie ist „auf absehbare Zeit im Rahmen der konventionellen Haushaltsfinanzierung nicht realisierbar“⁴⁹.

Derzeit wird folgendes Modell zur Finanzierung geprüft: Der Bund zahlt eine „Anschubfinanzierung“, deren Höhe nicht feststeht (20%⁵⁰, 40%, 50% oder mehr?).

Den Rest der Baukosten, Bauunterhaltung und Betrieb zahlt ein „Investor“, der dafür 30 Jahre lang Maut erheben kann.

Unter Maut ist dabei nicht die allgemeine LKW-Maut für Autobahnen zu verstehen, sondern eine **zusätzliche** Straßenbenutzungsgebühr, die **für LKW und PKW** erhoben wird. Die Höhe der Maut steht nicht fest, bei den bestehenden deutschen Projekten (Warnowtunnel bei Rostock und Herrentunnel bei Lübeck) sind das zwischen 0,75 und 2,50 Euro für PKW und bis zu 20 Euro für LKW je Fahrt. In der o.a. Machbarkeitsstudie sollen Vorschläge dafür erarbeitet werden, bei denen die Maut hoch genug ist für die Finanzierung und andererseits nicht zu hoch, um den Verkehr auch auf die neue Straße zu bekommen.

Funktionen einer Maut: Finanzierung oder Verkehrslenkung?

Eine Maut kann unterschiedliche Funktionen haben, die sich teilweise widersprechen können:

- (1) Mit der mittlerweile eingeführten LKW-Maut auf Autobahnen sollte nach Angaben des damaligen Bundesverkehrsministers Bodewig eine „**verursachergerechte Anlastung der Wegekosten** erzielt werden“⁵¹: Weil der LKW die Straßen um ein Mehrtausendfaches gegenüber dem PKW belaste, müsse er auch mehr Kosten tragen. Die tatsächlichen Gebühren freilich spiegeln diese Belastung kaum wieder. Zudem führt die Beschränkung der LKW-Maut auf Autobahnen zu für die Menschen und Umwelt höchst belastenden Ausweichverkehren durch andere Straßen.
- (2) Die „**Citymaut**“ wird häufig von Umweltorganisationen und den Grünen (z.B. in München und Wien) gefordert, sie ist z.B. in Singapur, Stockholm und London eingeführt. Ihr Ziel ist Verringerung von Stau und Umweltbelastungen und das **Umlenken** der Innenstadtbesucher auf den Öffentlichen Nahverkehr. Eine solche Maut prognostiziert der „Trendforscher“ Peter Wippermann für Hamburger Stadtteile. „Bestimmte Stadtteile zu besuchen, das können sich dann nur noch die Besserverdienenden leisten“.⁵² Eine solche Maut kann allerdings auch die Suburbanisierung fördern, indem sie Großmärkte „auf der grünen Wiese“ begünstigt.
- (3) Die Maut ist aber zugleich ein Baustein des „Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz“ von 1994⁵³, wonach „Private Aufgaben des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen auf der Grundlage einer Mautgebührenfinanzierung wahrnehmen“ (§1 (1)). Die Mautgebühr dient dann der **Refinanzierung** der Aufwendungen für Bau und Betrieb des Projektes zuzüglich eines „projektangemessenen Unternehmergewinns“ (§2 (1)).

⁴⁹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, o.J., S. 2

⁵⁰ 20% Anschubfinanzierung des Bundes war die Vorgabe bei der Machbarkeitsstudie 2000, Antwort des Senats auf die Anfrage der SPD-Fraktion; die Studie habe aber eine notwendige Anschubfinanzierung von über 60 % ergeben.

⁵¹ Pressemitteilung der Bundesregierung, 15.8.2001

⁵² Zitiert nach Hamburger Abendblatt, 25.9.2006, S. 13

⁵³ Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz, 1994 und 2006

Die Zielsetzungen der Maut können einander grundlegend widersprechen:

Die City-Maut mit dem Ziel der Verkehrslenkung soll den Verkehr verringern und daher „abschreckend“ wirken; das Ziel ist also **weniger Verkehr**.

Bei dem privat mit finanzierten Neubau einer Straße wie bei Herrentunnel, Warnowtunnel oder der Hafenuferspange hat die Maut die Funktion einer zusätzlichen Finanzierungsquelle. Dabei muss es der Betreiberfirma gerade darum gehen, **möglichst viel Verkehr** auf die Straße zu bekommen, damit sich das Projekt rentiert. Damit entsteht ein starker Akteur im Feld der politischen Diskussion, der ein konkretes Interesse an einer den Verkehr vermehrenden Politik hat (z.B. durch herangeführte Autobahnen, oder durch Stopp von ÖPNV-Erweiterungen).

Wer soll die „Hafenuferspange“ bezahlen?

Das „Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz“ wird in zwei Formen umgesetzt:

- Beim „A-Modell“ erweitert ein privater Investor z.B. eine Autobahnstrecke von vier auf sechs Spuren und erhält im Gegenzug – neben einer „Anschubfinanzierung“ – 30 Jahre lang einen Teil der auf dieser Strecke ohnehin anfallenden LKW-Maut. Der Bund betreibt weiterhin die Autobahn. Nach diesem Modell wird derzeit eine Reihe von Autobahnen ausgebaut.
- Beim „F-Modell“ baut und betreibt ein Privater die Straße mit einer Anschubfinanzierung und erhält 30 Jahre lang eine für diese Strecke gesondert berechnete Maut sowohl für PKW als auch LKW. Dieses Modell ist bisher nur bei zwei Projekten angewendet worden, dem 2003 eröffneten Warnowtunnel bei Rostock und dem 2005 in Betrieb gegangenen Herrentunnel bei Lübeck. Diese Finanzierung war sowohl für die Hafenuferspange vorgesehen als auch für die Elbquerung der A20 bei Glückstadt und die Elbquerung der A21 bei Lüneburg. Der Grundgedanke ist dabei, dass bei Projekten dieser Art der Nutzen für die PKW- und LKW-NutzerInnen so groß sind, dass sie bereit sind, dafür zusätzliche Entgelte zu zahlen, weil sie Zeit und/ oder Geld sparen.

Was unter „projektbezogener Lösung“ zu verstehen ist, lässt sich am Beispiel des Herrentunnels in Lübeck erkennen: dort wurde eine Anschubfinanzierung von 55% geleistet mit der Begründung, man hätte sonst eine neue Herrenbrücke bauen müssen, die 55% der Kosten des Tunnels erfordert hätte. Der ADAC empfiehlt für die Hafenuferspange eine vergleichbare Finanzierung, erweitert um einen Beitrag der „Hamburger Wirtschaft“⁵⁴. Danach könnten „die Projektkosten zu je einem Viertel zwischen Bund, Hamburg, Hamburger Wirtschaft und Nutzer verteilt werden“⁵⁵.

Die dem ADAC-Modell zugrunde liegende Diplomarbeit⁵⁶ von Valentin kommt bei der Analyse der möglichen Finanzierungsquellen zu dem Ergebnis, dass die Hafenuferspange eine Anschubfinanzierung von weit mehr als 60% braucht und nicht, wie es im Modell eigentlich vorgesehen ist, von 20%. Er kommt zu dem Ergebnis:

„Die Berechnungen zum F-Modell haben gezeigt, dass die Hafenuferspange nach den Bestimmungen des Modells nicht finanzierbar ist“⁵⁷.

⁵⁴ Ob die in der Bild-Zeitung lancierten Gerüchte zu Abrissplänen der Köhlbandbrücke den Druck in ähnlicher Weise erhöhen sollen, wie die seinerzeitige Darstellung, die Herrenbrücke sei baufällig, sei hier dahingestellt.

⁵⁵ ADAC, 27.4.2005

⁵⁶ Valentin 2005

⁵⁷ Valentin, 2005: S.77

Deshalb entwickelt Valentin eine Finanzierungsform, für die es keine Rechtsgrundlage gibt; er nennt sie das „erweiterte F-Modell“⁵⁸. Danach sollen zum einen **Alternativstrecken bemaute** werden, um den Abzug des Verkehrs von der Hafenuferspanne zu verhindern und um zusätzliche Einnahmen zu haben, zum anderen soll das Projekt durch **„die Region“ mitfinanziert** werden. Dieses wäre zum einen ein Beitrag Hamburgs. Als zweite Quelle sieht er „betroffene Unternehmen“, „besonders aber auch die Industrie- und Handelskammer als Interessenvertretungen der gesamten Privatwirtschaft“⁵⁹.

In seinem „Realisierungsszenario“ ist das dann eine Aufteilung von 50% staatlicher Anschubfinanzierung (Bund und Hamburg), 15,9 % private Anschubfinanzierung und 34,1% über Maut abzudeckendes Privatkapital.⁶⁰

Wird die Suche nach einer privaten Anschubfinanzierung nicht mit Kopplungsgeschäften verbunden, könnte sich hier die wirkliche Einschätzung der Effizienz und Effektivität einer HQS zeigen. Unternehmen, die in der Studie des Industrieverbandes deutlich gemacht haben, welchen geringen Nutzen eine HQS im Vergleich zu um ein Vielfaches kostengünstigeren Maßnahmen hat, werden kaum für eine HQS einen hohen Eigenbeitrag leisten wollen.

Fehlschlag der vergleichbaren Projekte

In Deutschland sind bisher zwei Fernstraßen nach diesem Modell gebaut worden: der Warnowtunnel bei Rostock und der Herrentunnel bei Lübeck.

Wie erwähnt, schätzte der Hamburger Senat das Projekt Herrentunnel als positives Beispiel für die Finanzierung ein. Es hätte in der Tat eigentlich die besten Voraussetzungen für eine sichere Prognose gehabt:

- es gab bereits zählbaren Verkehr auf der vorher bestehenden Brücke;
- es gibt weit und breit keine Ausweichmöglichkeit;
- außerdem war das Herrentunnelprojekt auf das engste mit dem Mautkonzept des Bundes verknüpft: der Verhandlungsführer auf Seiten der Unternehmer und spätere Aufsichtsratsvorsitzende der Herrentunnel Lübeck GmbH (Beteiligung Hochtief und Bilfinger) Prof. Dr. Alfen war zugleich einflussreicher Berater von Verkehrsministerien auf Bundes- und Landesebene zur Entwicklung derartiger Projekte⁶¹- und im übrigen auch Berater bei dem Senatsfinanzierungsmodell für die Hafenuferspanne (s.o.).

Wenige Wochen nach der optimistischen Einschätzung des Herrentunnel-Projekts durch den Hamburger Senat zeigte sich aber, dass nicht nur beim Warnowtunnel⁶², sondern ebenso beim Herrentunnel die der

⁵⁸ Valentin, 2005, S.80

⁵⁹ Valentin, 2005:S.84

⁶⁰ Vgl. Valentin, S.85f

⁶¹ Alfen Consult GmbH, o.J., Selbstdarstellung: „Gesamtverantwortung als Vorsitzender des Aufsichtsrates für die Strukturierung (technische, rechtliche, wirtschaftliche) und die Finanzierung des Projektes während der Akquisitions-, Angebots-, und Vertragsverhandlungsphase; 1996 – 1999; ab 3/1999 Vorsitzender des Aufsichtsrates der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG mit Gesamtverantwortung für die Planungsphase sowie die Phase der öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren“. Alfen ist zugleich nach eigener Darstellung und nach Literaturangaben bei Beckers, 2005, einer der zentralen Wegbereiter und Berater des Betreibermodells auf Bundes- und Landesebene.

⁶² Beim Warnowtunnel ist die Laufzeit für den Konzessionär mittlerweile von 30 auf 50 Jahre verlängert, weil die Einnahmen weit unter den Erwartungen bleiben.

Kalkulation zugrunde liegenden Verkehrsprognosen nur zu 40-60% erreicht wurden, so dass die Investoren massiv Verluste abschreiben mussten.

Konsterniert stellte der Chef des am Herrentunnel maßgeblich beteiligten Hochtief-Konzerns fest:

„Die Einnahmen sind deutlich unter der Planung. Wir haben insbesondere den Fernverkehr falsch eingeschätzt.“⁶³

Das zweite beteiligte Bauunternehmen Bilfinger erklärte, dass es künftig nur bei garantierten Einnahmen Mautprojekte übernehmen würde⁶⁴. Beim Herrentunnel wird jetzt (bei gleichzeitiger Einführung eines Rabattsystems) die Mautgebühr für den verbleibenden, überwiegend innerstädtischen Verkehr erhöht, um die Einnahmen zu steigern. Zudem schlägt der Verkehrsminister von Schleswig-Holstein eine Verlängerung der Maut-Phase vor, ähnlich wie es beim Warnow-Tunnel geschehen ist⁶⁵. Im Gespräch sind auch höhere Preise für den Ferienverkehr.

Nach dem Desaster der bisherigen Mautprojekte gibt es kaum noch Befürworter des „F-Modells“.

Stattdessen fordern die einen die klassische Haushaltsfinanzierung z.B. für die Elbquerung bei Glückstadt⁶⁶. Die anderen – und diese Stimmen werden lauter – fordern eine allgemeine PKW-Maut auf Autobahnen⁶⁷. Darüber hinaus gehen grundsätzliche Positionen zu einem „Einstieg in die Umstellung der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung bei allen Bundesverkehrswegen“⁶⁸.

Folgende Schlussfolgerungen lassen sich ziehen:

1. Wissenschaftlich scheinbar gut abgesicherte Verkehrsprognosen erweisen sich als grundlegend falsch⁶⁹.
2. Die NutzerInnen sind bei der Suche nach „Ausweichrouten“ erheblich erfinderischer als man es erwartet.
3. Die Folgekosten bezahlen die Steuerzahler (z.B. durch hohe „Anschubfinanzierung“ und verlängerte private Nutzungsdauer) und die Nahverkehrsnutzer, die den Projekten nicht ausweichen können.
4. Besonders belastet werden dabei die PKW-Fahrer, weil die LKW zwar tausendfach höhere Kosten für den Straßenbau verursachen, aber allenfalls die 7-8 fache Mautgebühr gegenüber den PKW zahlen.

Von wesentlicher Bedeutung ist zudem:

Privat mit finanzierte Verkehrsprojekte führen dazu, dass der Staat, Kommune und damit die BürgerInnen 30 bis 50 Jahre lang nicht mehr frei über ihre Verkehrspolitik entscheiden können.

Verringert nämlich die Politik z.B. angesichts der drohenden Klimaentwicklung den Verkehr auf den „Privatstraßen“, wie z.B. durch Förderung anderer Verkehrsmittel wie Schiene oder Schiff, durch Verbot

⁶³ <http://www.ln-online.de/news/archiv/?id=1917688>

⁶⁴ vgl. auch „Herrentunnel verdirbt Bau-Bilanzen“, Die Welt, 11.8.2006, S.11

⁶⁵ vgl. Interview, 18.9.2006

⁶⁶ Schleswig-Holsteins Wirtschafts- und Verkehrsminister Austermann, HA 24.10.2006

⁶⁷ CSU will 120 Euro Straßengebühr, Von Sebastian Fischer, München

, <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,455181,00.html> 18. Dezember 2006

⁶⁸ Managerkreis der FES, 2006: S.11

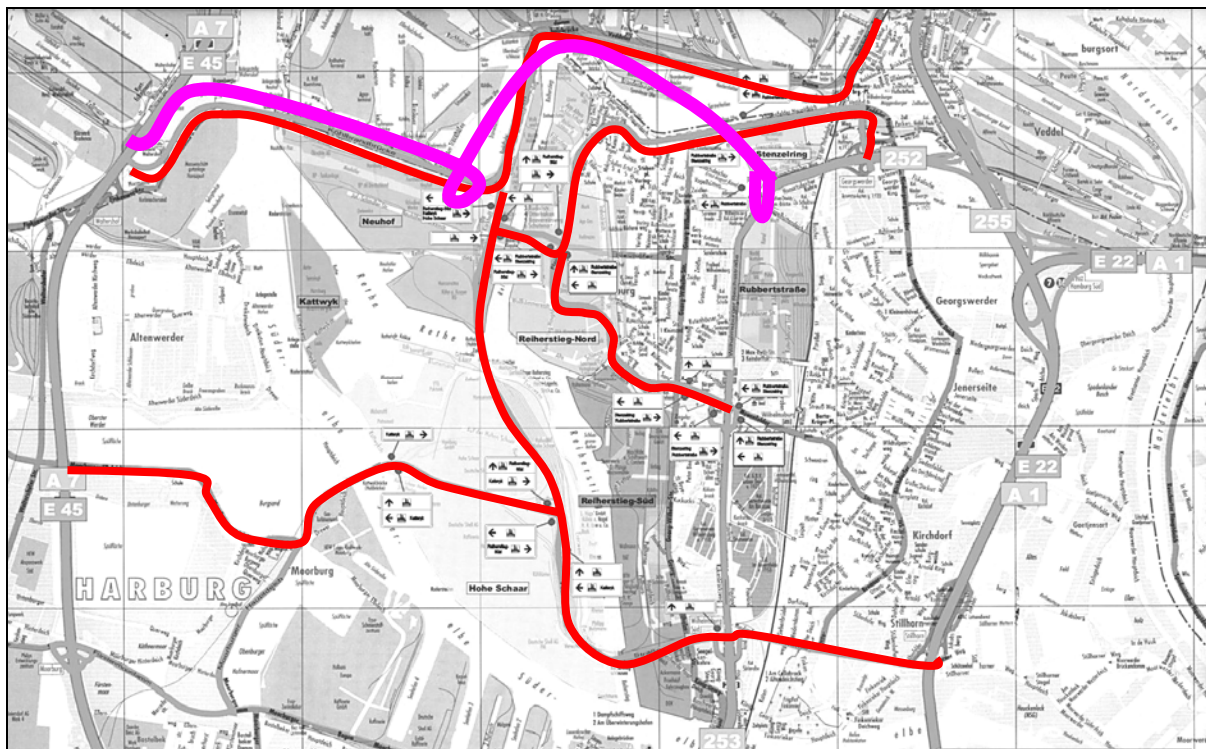
⁶⁹ Nach Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung, 2006, S.35 „ist die Einschätzung der Nachfrage bei Neubauprojekten hochgradig riskant, insbesondere, wenn Wettbewerb zwischen alternativen Verkehrswegen besteht. Neubauprohaben sollten öffentliche Finanzierungsaufgabe bleiben, solange keine Erfahrungsbasis mit der PPP-Bewirtschaftung von Bestandsnetzen gewachsen ist.“

umweltbelastender LKW- und PKW-Modelle sowie durch Verkehrslenkung, dann wird sie zwangsläufig mit hohen Schadensersatzforderungen konfrontiert werden.

PKW - und LKW Mautzone Wilhelmsburg?

Die Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie durch das BMVBS sieht vor, dass entsprechend der fälschlich als positiv eingestuften Erfahrungen mit dem Herrentunnel bei der Hafenuferspanne nicht nur der gesamte PKW- und LKW Verkehr der HQS, sondern auch Stadtstraßen zur „Verhinderung von Ausweichverkehren“ bemauset werden⁷⁰ sollen.

Deshalb soll jedenfalls auch auf der Köhlbrandbrücke Maut erhoben werden; in der Machbarkeitsstudie soll zudem **geprüft** werden, ob die Verhinderung des Ausweichverkehrs sowie die Finanzierung des Investors es erforderlich machen, dass auch auf allen Zufahrten zur Reichsstraße (B4/75) und zu den Autobahnen in Wilhelmsburg gezahlt werden muss (z.B. Harburger Chaussee, Mengestraße, Kornweide)⁷¹. Praktisch bedeutet das eine Maut für jeden, der aus, nach oder durch Wilhelmsburg-West fährt.



Rot: LKW und PKW- Mautstrecken (in Prüfung), lila: geplante Hafenuferspanne

Eine Rechtsgrundlage gibt es für eine Maut auf den betroffenen Stadtstraßen bisher nicht:

- Wer soll an wen für welche Gegenleistung zahlen?
- Sollen Stadtstraßen künftig privat betrieben werden?

⁷⁰ Hamburger Senat, 2005, S. 4

⁷¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.), o.J.: S. 7

Deshalb soll ein „Rechtsgutachten zur Möglichkeit einer Bemaatung von Ausweichrouten“ erstellt werden⁷². Es ist schwer vorstellbar, dass dieses zu einem für die Befürworter positiven Ergebnis kommt. Denn wie soll begründet werden, dass bestimmte Straßen nun von den Bürgerinnen und Bürgern noch einmal bezahlt werden sollen, nachdem sie von ihren Steuern gebaut wurden? Und Wilhelmsburg gehört doch wohl kaum zu den Stadtteilen, in den nur noch „Besserverdiener“ Zugang haben sollten⁷³.

Ein Investor ist noch nicht gefunden. Auch Anfragen des Ersten Bürgermeisters in den Vereinigten Arabischen Emiraten, wo er frei schwebendes Geld vermutete, haben nicht zu einem Erfolg geführt⁷⁴.

Das Konzept scheint aus der Finanzierungsnot geboren zu sein. Aber der Senat, so Wirtschaftssenator Uldall 2001 in einer Grundsatzrede vor der Handelskammer,

„betreibt Privatisierung aus ordnungspolitischen Gründen und nicht, um die öffentlichen Haushalte zu sanieren. (...) Die Politik zur Unterstützung von Wirtschaft und Handel – in keiner anderen Stadt wird dies so deutlich zum Ausdruck gebracht wie in Hamburg;“ preist er das Konzept⁷⁵.

Die Hafenuferspange wäre das finanziell umfangreichste Projekt einer „Public Private Partnership“ und hat deshalb für die Wirtschaftspolitiker Modellcharakter.

Mautflucht – auch in die Innenstadt

Es ist absehbar, dass eine Vermautung der Elbinsel zu massiver Mautflucht nicht nur der PKW-Fahrer führen würde.

„Ausweichverkehr“ nicht nur gegenüber einer neuen Autobahn, sondern auch gegenüber anderen künftig mit Maut belegten Verbindungsstrecken von West nach Ost, ist auch außerhalb von Wilhelmsburg möglich:

- Man kann über die B73 durch Harburg fahren,
- aber auch mitten durch Hamburg über die Stresemannstraße, die Kieler Straße und die Willy-Brandt-Straße, die ursprünglich einmal durch eine Hafenuferspange entlastet werden sollten.
- Natürlich steht der Weg über das Maschener Kreuz offen.
- Spätestens 2015 lässt sich die dann 8- und 6spurig ausgebaute A7 nach Norden und die neue A20 nach Lübeck, Skandinavien, Nordostdeutschland und Polen nutzen • ohne Extramaut.
- Damit würde nicht nur keine **Verkehrsentlastung der Straßen nördlich der Elbe** stattfinden, sondern im Gegenteil auch noch Verkehr, der bisher über die Köhlbrandbrücke geht, auf diese Straßen umgelenkt werden. Lediglich der direkt von und nach Wilhelmsburg führende Verkehr, wie z.B. die Fahrt zur Arbeitsstätte, der Freizeitverkehr oder auch der Container-Nahverkehr zwischen den Hafenteilen hätte keine Ausweichmöglichkeit und müsste dann die Lasten der Privatisierung tragen.

Als Wohnstandort verlore Wilhelmsburg damit erheblich an Attraktivität. Warum sollte man hierher ziehen und nicht in das entferntere Umland von Hamburg, wenn es quasi einen Fahrtzuschlag für Wilhelmsburg gibt?

⁷² Hamburger Senat, 2005, S. 4

⁷³ Siehe das obige Zitat von Peter Wippermann

⁷⁴ So berichtet das Hamburger Abendblatt am 24.1.2006.

⁷⁵ Uldall, Gunnar, 2001

4 8 KM STADTAUTOBAHN AUF STELZEN – EINE „ÄSTHETISCHE BEREICHERUNG DER STADTLANDSCHAFT“⁷⁶ UND HÖHEPUNKT DER IBA HAMBURG 2013?

Die Hafenquerspanne würde mit ihrem Lärm und zusätzlichem Verkehr vor allem den Norden der Insel direkt belasten, der besondere Potenziale birgt.

Der **Spreehafen** ist eines der größten Hafenbecken Hamburgs und liegt als Teil des Binnenschiffahrtstringles im Süden des östlichen Hafens. Nur 200 m südlich, durch Deich und Zollzaun getrennt, beginnt die Wilhelmsburger Wohnbebauung. Das Areal ist heute eine relativ stille Oase in einer insgesamt lauten Gegend. Wie die jährlichen Spreehafenfeste zeigen, ist hier Raum für Erholung, Freizeit, Kultur und Begegnung. Hier ist der „Sprung über die Elbe“, der Hamburgs alte Mitte und Hamburgs neue Mitte verbindet, in besonderer Weise erlebbar. Anwohner und Stadtplaner gleichermaßen haben dieses einzigartige Potential des Spreehafens im Auge, wenn sie von „Hamburgs künftiger zweiter Alster“ sprechen. Auch für die Internationale Bauausstellung (IBA) wird die Bedeutung erkannt:

„Der Spreehafen wird zum Wasserplatz, Bezugs- und Projektionsraum im Norden der Inseln. Die Wasserflächen werden zugänglich gemacht, die Ufer neu besetzt und gestaltet, und für Existenzgründer werden neue Formen und Hüllen des Arbeitens, der Freizeit und Gastronomie auf dem Wasser ermöglicht.“⁷⁷

Das **Reihertiegviertel** (das westliche Wilhelmsburg) hat sich zu einem liebenswürdigen und lebenswerten Gebiet zum Wohnen und Zusammenleben entwickelt. Viele Millionen wurden in den letzten Jahren in aufwändige Sanierungen gesteckt. Hier ziehen Studierende und zunehmend auch wieder Familien mit Kindern gerne hin. Es gibt nach vorne weisende Wohnprojekte, neue Cafés entstehen; manches erinnert an Ottensen oder das Schanzenviertel, wie es vor 20 Jahren war.

Das Wohngebiet an der lauten **Harburger Chaussee** ist ein sehr benachteiligter Raum, in dem vor allem MigrantInnen wohnen, die jetzt nicht einmal den Zugang zu dem 20m entfernten Spreehafen haben. Durch eine Autobahn wäre es endgültig in das Abseits zwischen Gleisen und Autobahn gezwängt.

Heute hat man von höheren Plätzen in Wilhelmsburg aus einen wunderschönen Ausblick auf den Spreehafen, den Hafen mit seiner Bewegung, die großen Schiffe auf der Elbe, die Silhouette Hamburgs – ein idealer Ort für neue Cafés. Eine neue Autobahn würde die einmalige Sichtachse von Süden auf den Hafen und die berühmte Silhouette Hamburgs zerstören. Sie würde den Wert von Wohnungen, Grundstücken und Geschäften mindern, Investoren und mögliche neue Bewohner einer „wachsenden Stadt“ von diesem Entwicklungsraum fernhalten. Und auch vom Nordufer der Elbe aus wäre die Sicht gen Süden versperrt durch die neue Betonautobahn.

Geradezu zynisch klingt es da, wenn die Stadtentwicklungsbehörde 2007 in ihrem Entwurf zu einem räumlichen Leitbild nunmehr erklärt:

⁷⁶ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2007, S. 141

⁷⁷ Hansestadt Hamburg, 2005, S. 33

„Beim Bau der Hafenuerspange, die als komplett aufgeständerte Autobahnstrecke geplant ist, sind die gestalterischen Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus dem Zielbündel des „Sprungs über die Elbe“ ergeben. Dabei kommt es darauf an, Anforderungen technischer (Lärmschutz) und funktionaler Natur (Brückenschlag nicht nur für Autos) mit einer hohen Gestaltungsqualität zu verbinden. Im Gegensatz zum häufig negativen Image technischer Konstruktionen soll die Hafenuerspange als Ingenieurskunst und ästhetische Bereicherung der Stadtlandschaft wahrgenommen werden.“⁷⁸

In anderen Städten in den 70iger Jahren entstandene Stadtautobahnen haben weltweit der städtischen Lebensqualität schweren Schaden zugefügt. Heutzutage werden vielerorts riesige Anstrengungen unternommen, um diese Bausünden der Vergangenheit wieder los zu werden. Besonders eindrucksvoll „the big dig“ in Boston, USA, wo das gesamte Autobahnssystem unter die Erde versenkt wurde, damit die Stadt überleben kann⁷⁹. Aber auch z.B. in Hannover werden aufgeständerte Straßen durch die Stadt, die in den 1960er Jahren als dringend notwendig angesehen wurden, trotz wachsendem Verkehr wieder abgerissen.

Ansprüche an die IBA Hamburg 2013

Für 2013 plant der Senat zwei große Ausstellungen, die unter dem Motto „Sprung über die Elbe“ stehen, die Internationale Gartenschau und die Internationale Bauausstellung, die beide ganz überwiegend auf der Elbinsel ihren Platz haben.

„Zum Leitprojekt gehört auch die Internationale Bauausstellung 2013, mit der Hamburg die Vorreiterrolle in der stadtplanerischen Diskussion dieser Dekade in Deutschland und in Europa übernehmen wird. Sie wird eine Klammer sein
(a) für neue Wohnorte und Wohnformen in einer durch eine Wasserlandschaft bestimmten Stadt,
(b) für neue Arbeitswelten auf alten Standorten und
(c) für ein verträgliches Miteinander von Wirtschaft und Städtebau“,

heißt es im Regierungsprogramm von 2004⁸⁰

2003 sollten internationale Planer in einer Entwurfswerkstatt für den „Sprung über die Elbe“ Ideen für die IBA erarbeiten; sie übergangen nahezu alle die formelle Vorgabe, auch eine neue Autobahn einzuplanen, zumal diese damals seitens des Bundes auf die lange Bank geschoben war. Sie wäre mit ihren Vorstellungen einer zeitgemäßen Stadtentwicklung auch nicht vereinbar gewesen. Und wie selbstverständlich stellte auch die Stadt selbst ihre Vorstellungen zum „Sprung über die Elbe“ in eindrucksvollen Fotomontagen ohne eine neue Autobahn auf die Internetseiten Hamburgs⁸¹.

In dem Entwurf zum Memorandum für eine IBA 2013 hieß es noch 2004:

⁷⁸ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 2007, S.141

⁷⁹ Berichtet in <http://www.hafen-quer-spange.de/5Verkehr%20oder%20Zukunft/CAT-Boston/Boston-das%20CAT-Projekt.pdf>

⁸⁰ Hamburg im Aufwind, 2004

⁸¹ Hansestadt Hamburg, o.J.,

„Der südliche Spreehafen und der Abmannkanal eignen sich vor allem für Projekte des individualisierten Wohnens auf und an dem Wasser“⁸².

Noch im Sommer 2006 wurde für 2007 die Öffnung des Spreehafenufers durch Verlegung des Zollzauns und eine Hausbootmesse im Spreehafen⁸³ angekündigt, Zusagen, die mittlerweile ebenso wie die für Wohnschiffe auf dem Spreehafen mehr als vage geworden sind.

Warum dieser Rückzug von Plänen für das nördliche Ufer Wilhelmsburgs?

Der Druck seitens Handelskammer, HPA und Hafenindustrie ist bereits beschrieben worden. Der daraus resultierende Wandel der Paradigmen lässt sich aus dem Unterschied zwischen dem Entwurf eines Memorandums zur IBA von 2004 und dem endgültigen Memorandum 2005 erkennen.

Hieß es noch im Entwurf viel versprechend

„Die Elbinseln dürfen nicht länger als Raum für das „Unliebsame“ der Stadt angesehen werden. Und die Elbinseln müssen sich als wichtiger Bestandteil der gesamten Stadt begreifen“⁸⁴,

so wird der Satz im Memorandum 2005 gewissermaßen in eine Drohung verwandelt:

*„Die Elbinseln dürfen **einerseits** nicht länger als Verfügungsraum für das „Unliebsame“ der Stadt angesehen werden, und sie müssen **andererseits** ihre neue Rolle als wichtiger Bestandteil für die Positionierung Hamburgs auf der globalen Landkarte annehmen“⁸⁵ (Hervorhebung M.R.).*

Die Elbinsel als Globalisierungshelfer – das bedeutet im Jahr 2006 Planungen für neue Kraftwerke auf der Insel, für neue Industrie- und Logistikflächen auch im bisher grünen Osten Wilhelmsburgs und ganz besonders das rigorose Vorantreiben einer Container-Autobahn mitten durch die Insel, verbunden mit Mautgebühren für LKW wie auch PKW für die, die von, nach oder durch Wilhelmsburg fahren.

Die Elbinsel steht nunmehr nicht nur im Zentrum stadtplanerischer Vorstellungen, sondern zugleich im Focus massiver wirtschaftlicher und politischer Begehrlichkeiten.

Die IBA Hamburg GmbH 2013 hat zugesagt, die Widersprüche zu thematisieren in einem Querschnittsprojekt

„Stadtverträglichkeiten“, das nirgends in Hamburg besser angesiedelt werden könnte als auf der Elbinsel: Lässt sich hier doch die ‚Qualifizierung der inneren Peripherie‘ Hamburgs durch Immissions- und Emissionsschutz wie unter einem Brennglas erproben – also etwa durch intelligente städtebauliche und landschaftsplanerische Lösungen, innovative Lärmschutzmaßnahmen, Filteranlagen, Pufferzonen und andere Maßnahmen. Denn Industrie-, Verkehrs- und Wohnkultur dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden“⁸⁶.

Und sie verspricht:

⁸² Hansestadt Hamburg, 2004, S. 25

⁸³ Hansestadt Hamburg, 2005, S. 34

⁸⁴ Hansestadt Hamburg, 2004, S. 13

⁸⁵ Hansestadt Hamburg, 2005, S. 22

⁸⁶ http://www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/orte_und_projekte/stadtvertraeglichkeit.php

*„Die IBA Hamburg baut auf einen **breiten Dialog mit den Bewohnern des Hamburger Südens**, um gemeinsam nach Strategien für die Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert zu suchen“⁸⁷.*

Die IBA und die Stadt Hamburg müssen sich daran messen lassen, ob alle erforderlichen Informationen offen gelegt werden für einen ergebnisoffenen Dialog über die Vorhaben, die die Insel am meisten belasten – und dazu gehört insbesondere die Frage einer künftigen Autobahn quer durch die Insel und die Stadt.

5 KONFERENZ „MOBILITÄT, LOGISTIK UND VERKEHR IM LEBENSRAUM STADT“

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. schlägt vor, das IBA- Thema: „Transport, Logistik und Verkehr“ zu fokussieren auf die Verträglichkeit mit der städtischen Entwicklung und den Lebensräumen von Menschen, Natur und Umwelt.

Analog zur Entwurfswerkstatt zum „Sprung über die Elbe“ im Jahre 2003 schlagen wir dazu für das Jahr 2007 eine „Internationale und interdisziplinäre Planungswerkstatt „Mobilität, Verkehr und Logistik im Lebensraum Stadt“ in Hamburg vor. Diese sollte unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen Alternativen zu der Jahrzehnte alten Planungsidee einer Container-Autobahn im Zentrum Hamburgs prüfen und entwickeln.

Bis zur sachgerechten Aufarbeitung des Themas fordert Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg, in einem Moratorium die Vorbereitungen zur Realisierung einer Hafenuferspange auszusetzen.

⁸⁷ <http://www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/buergerdialog/willkommen.php>

6 QUELLEN

(außer einzeln aufgeführten Zeitungsartikeln)

Die genannten Webseiten sind jeweils im zwischen Dezember 2006 und März 2007 geladen worden.

ADAC, 27.4.2005: PD 17-01/05 (hektografiert): Schneller Bau der Hafenspanne ist möglich- ADAC prüft alternatives Finanzierungsmodell.

Alfen Consult GmbH, o.J., Stationen und Kompetenzen, <http://www.alfen-consult.de/seiten/wissen.pdf#search=%22alfen%20herrentunnel%22>,

Auto- Motor-Sport, 2007, Dossier: Dossier „Die Privatfinanzierung steckt im Stau“, www.auto-motor-und-sport.de/magazin/magazin/dossier/hxcms_article_501754_14206.hbs (1 von 10)05.02.2007 18:32:00

BDI Hamburg, 27.4.2005: Hafenspanne / Public-Private-Partnership
<http://www.bdi-hamburg.de/bdi1.nsf/o/7c5b5f8bf6dbb1f5c1257011002c1477?OpenDocument>

Beckers, Thorsten (2005): Die Realisierung von Projekten nach dem PPP-Ansatz bei Bundesfernstraßen. Ökonomische Grundlagen und eine Analyse des F-Modells, des A-Modells sowie des Funktionsbauvertrages. Dissertation. Berlin. TU Berlin Fakultät Wirtschaft & Management

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-hafenspanne.de>

Boston, Massachusetts: Tunnelprojekt Zentral-Arterie, "the big dig", o.J., in deutsch: <http://www.hafenspanne.de/5Verkehr%20der%20Zukunft/CAT-Boston/Boston-das%20CAT-Projekt.pdf>

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (o.J.): Machbarkeitsstudie eines Betreibermodells für den Neubau der A 252 – Südtangente Hamburg („Hafenspanne“) 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-Hafenspanne-Bekanntmachung-ausschr-pdf-anl,templateId=raw,property=publicationFile.pdf und

Leistungsbeschreibung, http://www.bund.de/nn_176740/Organisations/Bund/U/BR-Deutschland/U/BMVBS/Daten/Ausschreibungen/051227-Machbarkeitsstudie-Hafenspanne-Leistungsbeschreibung-auschr-pdf-anl,templateId=raw,property=publicationFile.pdf#search=%22Mit%20der%20A%20252%20wird%20durch%20die%20unmittelbare%20Verkn%C3%BCpfung%20der%20Autobahnen%20A%207%20und%20A%201%20FA%20255%22

Bundesrechnungshof 2004: Bundesfernstraßen, Planen, Bauen und Betreiben, Empfehlungen des Präsidenten des Bundesrechnungshofs als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung für das wirtschaftliche Planen, Bauen und Betreiben von Bundesfernstraßen, Bonn

Dake, Swantje, Wirbel ums Wahrzeichen, Muss die Köhlbrandbrücke abgerissen werden? / Behörde dementiert. Hamburger Morgenpost, 13.1.2007:

Europäische Kommission, 2001 WEISSBUCH, Die europäische Verkehrspolitik bis 2010:
http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/annexes_lb_de.pdf

Europäisches Parlament 2004: Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/doc/2004_0884_de.pdf

Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz, 1994 und 2006, Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private, Fassung von 1994: <http://www.jura.uni-sb.de/BGBI/TEIL1/1994/19942243.1.HTML#GL3>, 2006 geändert: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/fstrprivfing/gesamt.pdf>

Hamburg im Aufwind (2004)- die Zukunft der Wachsenden Stadt gestalten; Regierungsprogramm 2004-2008

- Hamburg Port Authority, 2005: Im Focus dynamischer Wachstumsmärkte- Chancen und Entwicklungspotenziale im Hamburger Hafen, Hrg. Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg
- Hamburg. (Hg.) 1975: Die Brücke. Hamburgs neuer Weg über den Köhlbrand, westliche Umgehung Hamburg. Hamburg
- Hamburger Abendblatt, 14.11.2006: Verband: Freihafen muss abgeschafft werden
- Hamburger Abendblatt, 6.9.2006: Hamburg prüft: Wird der Freihafen abgeschafft?
- Hamburger Senat 2006a: Antwort des Senats auf die Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Lühmann, Drs. 18/3521, 24.1.2006
- Hamburger Senat, 2005: Mobilität und Wirtschaftskraft in der wachsenden Stadt: Erfolgreiches Expertenforum zur Hafenspannung, Pressemeldungen 27.04.2005
- Hamburger Senat, 2005b: Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Haushaltsplan 2005/2006, Bundesautobahn A 252 – Hafenspannung, Aufnahme von Vorarbeiten für die Realisierung, Drucksache 18/3226, 22.11.05, S.2
- Hamburger Senat, 2006b: Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, 25.4.2006. Drucksache 18/4148, S. 13f.
- Handelskammer Hamburg, 2004: Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs – Die Entwicklungsperspektive der Elbinsel, Hamburg
- Hansestadt Hamburg, 2004: Sprung über die Elbe, Entwurf eines Memorandums, S. 25
- Hansestadt Hamburg, 2005a: Sprung über die Elbe, Hamburg auf dem Weg zur Internationalen Bauausstellung IBA 2013, S. 19
- Hansestadt Hamburg, o.J.: Blick vom Süden, Blick vom Norden http://www.wachsende-stadt.hamburg.de/grafikversion/meta/pressebilder/to2_blick_von_sueden_mit_text.jpg, http://www.wachsende-stadt.hamburg.de/grafikversion/meta/pressebilder/blick_von_norden.jpg
- 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
- IBV-Consult, (2006): Machbarkeitsstudien zur Privatfinanzierung http://www.ivb-consult.de/daten/data_machbarkeitsstudie.htm
- Industrieverband Hamburg e.V., 2006a: LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen- unter Berücksichtigung des wachsenden Containerumschlags, Fassung April 2006
- 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>
- Interview, 2006: mit Minister Austermann in In-online, 18.9.2006, <http://www.kn-online.de/news/regional/luebeck.htm/1948297>
- Knödler, Gernot: Köhlbrandbrücke zu niedrig, taz, 13.1.2007
- Kossak, Egbert, 1993: Hamburg, Stadt im Überfluss : Optionen für die wachsende Stadt. Hamburg : Ellert & Richter, 1993
- Lühmann, Jörg, 2006: Entlastung durch die Hafenspannung- Datengrundlage und Prognosen, ; Schriftliche Kleine Anfrage und Antwort des Senats, Bürgerschaftsdrucksache 18/3521 vom 24.1.2006
- Maass, Hans-Jürgen, 2007: Brauchen wir eine zweite Köhlbrandbrücke, CD
- Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung, 2006: Zukunft des Verkehrs-Finanzierung und Mobilität, Berlin, Friedrich-Ebert-Stiftung, <http://library.fes.de/pdf-files/stabsabteilung/04152.pdf>
- Meyer-Wellmann, Jens, 2005: Senat muss Fragen beantworten, Kommentar: Überseequartier wird gebaut, Hamburger Abendblatt, 9.12.2005, <http://www.abendblatt.de/daten/2005/12/09/511678.html>
- Pressemitteilung der Bundesregierung, 15.8.2001, LKW-Maut auf Bundesautobahnen beschlossen <http://www.innovations-report.de/specials/printa.php?id=4477>

- Rothschuh, Bruno, 1975: Verkehrsplanung, intensiv statt extensiv! In: Internationales Verkehrswesen, offizielles Organ der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG), Jg. 27, Nr. 6, S. 268–272, S. 268
- Sill, Otto, 1965: Autobahnen in Hamburg. In: Neues Hamburg S. 72-75 XV Dreiländerstadt Hamburg (1965)
- Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union, 2006 a
http://ted.europa.eu/Exec?DataFlow=N_list_results.dfl&Template=TED/N_result_details_curr.htm&Page=1&docnumber=2006188833&StatLang=DE
- STEG, 2005: 2. Planungswerkstatt Stresemannstraße am 18.06.2005, Ergebnisprotokoll im Plenum
<http://www.planungswerkstatt-stresemannstrasse.de>
- Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union, 2006b http://ted.europa.eu.int/Exec?DataFlow=N_list_results.dfl&Template=TED/N_result_details_curr.htm&Page=1&docnumber=2006165530&StatLang=DE
- 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
- Valentin, Alexander: Analyse von Finanzierungsalternativen bei Infrastrukturmaßnahmen im Straßenbau am Beispiel der Hamburger Hafenuferspanne (A252), Diplomarbeit HAW Hamburg, 2005
- Verron, Hedwig (Redaktion), 2005 Umweltbundesamt: Determinanten der Verkehrsentscheidung, Dessau
- Von Beust, Ole 2002: Europapolitische Schwerpunkte des Senats, Rede des Ersten Bürgermeisters Ole von Beust vor der Hamburgischen Bürgerschaft am 18.09.2002,
http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/senat/reden-und-dokumente/2001-09-18-beust-europa,templateld=renderPrintversion,pDocumentFolderPath=_2FAktuell_2Fsenat_2Freden-und-dokumente.html
- Wawoczny, Michael, 1996: Der Schnitt durch die Stadt. Planungs- und Baugeschichte der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 bis heute. Hamburg: Dölling und Galitz , 1. Aufl).
- Weichenstellungen für die Zukunft
- WWF Deutschland, 2006: Ausbau- und Unterhaltungskosten für die deutschen Seehäfen, Bremen,
http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/pdf_neu/wwf_studie_kosten_dt_seehaefen_bc_22_nov_2006_endfassung_internetfassung.pdf
- Zand-Vakili, André, 2007: Die Welt, 16.3.2007 Jahresbericht – Zoll für Abschaffung des Freihafens
<http://www.zukunft-elbinsel.de/PreMis/Resolution%20zum%20Sprung%20ueber%20die%20Elbe.pdf>
- Zukunftskonferenz Wilhelmsburg (Hg.), 2002: Wilhelmsburg. Insel im Fluss - Brücken in die Zukunft ; Weissbuch ; Bericht der Arbeitsgruppen Mai 2001 bis Januar 2002. Hamburg.

Das Titelbild haben wir entworfen auf der Grundlage einer freundlicherweise von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in das Internet gestellten Fotomontage: <http://www.wachsende-stadt.hamburg.de/grafikversion/meta/pressebilder/gruenverbund.jpg>

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. ist aus der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2001-2002 entstanden, an der viele von uns mitgearbeitet haben.

Wir wollen dazu beitragen, dass die positiven Anstöße der Zukunftskonferenz zu realen Verbesserungen führen und darauf achten, dass die Insel nicht wieder ein „Raum für das Unliebsame“ wird.

Deshalb sehen wir genau hin, was geplant wird und was tatsächlich geschieht.

Mehr und jeweils Aktuelles zu den Themen, die die Elbinsel betreffen, in den Seiten von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.:

www.zukunft-elbinsel.de

www.hafen-quer-spange.de

Post gerne an info@zukunft-elbinsel.de oder michael@rothschuh.de

