UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E.V.

PERSPEKTIVEN.
MITEINANDER PLANEN!

PLANUNG FÜR DIE ENTWICKLUNG DER ELBINSELN

Anforderungen der Hafenwirtschaft im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung auf den Elbinseln „Wilhelmsburg“ und „Veddel“

UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

Mattentwiete 2
20457 Hamburg

Postfach 11 02 03
20402 Hamburg

Telefon (040) 37 89 09-0
Telefax (040) 37 89 0970
E-Mail: info@uvhh.de
http://www.uvhh.de

04.12.2013
A.IV.5.21

Anforderungen der Hafenwirtschaft im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung auf den Elbinseln „Wilhelmsburg“ und „Veddel“

Zusammenfassung der Anforderungen der Hafenwirtschaft

Damit die in Wilhelmsburg und Veddel angesiedelten Hafenbetriebe bei einer städtebaulichen Entwicklung der beiden Stadtteile auch künftig weiterhin erfolgreich am heutigen Standort und unter wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen operieren, arbeiten und wirtschaften können, müssen zusammengefasst folgenden Anforderungen bei zukünftigen städtebaulichen Planungen auf den Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel erfüllt sein.

- Bestandsschutz und Sicherung der weiteren Entwicklungsmöglichkeit der ansässigen Unternehmen und ihrer gewerblichen Tätigkeit
- „Ungestörtes“ Arbeiten der Unternehmen: Keine weiteren Restriktionen, die zu einer Einschränkung des operativen Geschäftes führen (Emission, Gefahrgut)
- Uneingeschränkte verkehrliche Anbindung der Unternehmen an das übergeordnete Straßennetz auf mindestens zwei Routen 24 h an 7 Tagen der Woche, gilt auch für Großraum- und Schwerlastverkehr
- Bahnverkehre inklusive Rangier- und Bedienfahrten müssen ohne Einschränkungen 24 h an 7 Tagen der Woche möglich sein

- Berücksichtigung und Vermeidung von Nutzungskonflikten durch Gewerbe/Wohnen/Verkehr bei künftigen Planungen (Wohnen und Gewerbe stärker voneinander trennen)
- keine Verlagerung von Unternehmen
- Frage des Zu- und Ablaufverkehres des Hafens (Lkw-Verkehr) berücksichtigen (Strategisches Straßennetz, Neubau der A26 Ost)
- Vorhaltung von Flächen im Hafengebiet am seeschifftiefen Wasser ausschließlich für hafenbezogene gewerbliche Nutzung
- Schaffung von attraktiven und vor allem international wettbewerbsfähigen Standortbedingungen für Unternehmen, damit Schaffung von Arbeitsplätzen, Wertschöpfung und Wohlstand auf den Elbinseln

1. Vorbemerkungen

Das Leitbild „Wachsende Stadt“ wurde 2003 in das „Rahmenkonzept Sprung über die Elbe“ übernommen und beschlossen. Die Internationale Bauausstellung IBA und die Internationale Gartenschau igs waren Maßnahmen zur Umsetzung der stadtentwicklungspolitischen Ziele, das Potenzial der Elbinseln aufgrund der besonderen Lage am Wasser stärker als Standort-, Erlebnis- und Freizeitqualität zu nutzen. Aktuell soll das Rahmenkonzept „Sprung über die Elbe“ für die nächsten 10 bis 15 Jahre unter Einbeziehung aller auf den Elbinseln lebenden Bürger, verschiedener Behörden sowie der ansässigen Wirtschaft und Interessengruppen fortgeschrieben werden.

Die Handelskammer Hamburg und der Wirtschaftsverein e.V. für den Hamburger Süden haben in einem gemeinsamen Positionspapier „Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs – die Entwicklungsperspektive der Elbinsel“, aus dem Jahr 2004 bereits Handlungsoptionen aufgezeigt, die aus Sicht der Hafenwirtschaft weiterhin Bestand haben und auf deren Basis der aktuelle Dialog fortgeführt werden sollte.
http://www.hk24.de/standortpolitik/raum_region_stadt/stadtentwicklung59593/elbinsel/

Darüber hinaus hat sich auch der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH) aufgrund der Betroffenheit eines Teiles seiner Mitglieder in der Vergangenheit am Dialog zum Thema „Sprung über die Elbe“ beteiligt und möchte sich mit dem vorliegenden Positionspapier auch weiterhin an dem Meinungsaustausch über die Weiterentwicklung der Elbinseln beteiligen. Darin werden aus Unternehmenssicht notwendige Anforderungen und Rahmenbedingungen formuliert, die im weiteren Diskussions- und Pla-

nungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese werden im Folgenden näher erläutert.

Das vorliegende Papier erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern basiert ausschließlich auf den Rückmeldungen der Mitgliedsunternehmen des UVHH. Darüber hinaus sind eine Reihe von Unternehmen auf den Elbinseln aus der Industrie bzw. aus dem Dienstleistungs- und Transportgewerbe nicht Mitglied im UVHH. Demzufolge finden sich deren Forderungen in diesem Papier nicht wieder.

2. Bedeutung des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen ist für die Freie und Hansestadt Hamburg und für die gesamte Metropolregion von großer ökonomischer Bedeutung und hat sich in den vergangenen acht Jahrhunderten zum größten deutschen Seehafen und zweitgrößten Containerhafen Europas entwickelt. Der Hafen bietet allein in Hamburg rund 133.000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz, in der gesamten Metropolregion sind es sogar 155.000. Somit steht rund jeder achte Arbeitsplatz in Hamburg im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Aktivitäten rund um den Hamburger Hafen. Mit einem Steueraufkommen von rund 750 Mio. Euro pro Jahr ist der Hafen zudem die mit Abstand stärkste wirtschaftliche Säule der Stadt. (Quelle: PLANCO Consulting 2011). Zu berücksichtigen ist weiterhin die Tatsache, dass ein wettbewerbsfähiger und prosperierender Hafen hohe regionalökonomische Effekte erzeugt. Ein expandierender Umschlag wirkt sich positiv auf andere Wirtschaftszweige und -branchen aus, und zwar weit über die maritime Wirtschaft hinaus. Dies gilt nicht nur regional, sondern auch überregional. Darüber hinaus hat sich der Hafen in den letzten zehn Jahren zu einem herausragenden touristischen Highlight der Stadt entwickelt und damit einen wesentlichen Beitrag an den steigenden Tourismus- und Übernachtungszahlen geleistet.

Im Interesse und zum Wohl der in dieser Region lebenden und arbeitenden Menschen muss daher alles dafür getan werden, dass der Hafen seine bedeutende Rolle als Wirtschafts- und Jobmotor auch in Zukunft wahrnehmen kann. Eine Voraussetzung dafür ist, dass die im Hafen angesiedelten Unternehmen international wettbewerbsfähig bleiben. Dazu gehören ein „ungestörter“ Ablauf der gewerblichen Aktivitäten sowie eine uneingeschränkte Erreichbarkeit per Schiff, Bahn oder Lkw.

3. Rahmenbedingungen

Der Hafen liegt im Herzen der Freien und Hansestadt Hamburg. Dies bedeutet, dass einer Expansion des Hafens enge Grenzen gesetzt sind und dass es in den Randbereichen zu Nutzungskonflikten kommen kann.

Die Elbinseln werden von der Norder- und Süderelbe umflossen. Zahlreiche Flächen, z.B. entlang des Reiherstiegs, auf der Hohen Schaar, Kleiner Grasbrook und der Veddel gehören zum Hafengebiet und unterstehen damit planungsrechtlich der Hamburg Port Authority (HPA). Im Hafengebiet gilt das Hafenentwicklungsgesetz, welches die Entwicklung des Hamburger Hafens als Universalhafen regelt. Darüber hinaus ist dort verankert, dass das Hafengebiet für Hafenzwecke bestimmt und damit Gegenstand einer Sonderplanung im Sinne des § 5 Absatz 4 Baugesetzbuch – BauGB ist.

Die Elbinseln sind durch eine Mischung extrem gegensätzlicher Nutzungen gekennzeichnet. Diese reichen von weitläufigen Hafen-, Industrie- und Landwirtschaftsflächen bis hin zu Wohnquartieren.

Industrie-, Gewerbe und Hafengebiete (2004)

Quelle: „Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs – die Entwicklungsperspektive der Elbinsel“, Hamburger Handelskammer 2004

Ferner sind die Elbinseln auch durch große Verkehrsinfrastrukturachsen geprägt - die Autobahnen A1 und A7, die (noch) zentral in Nord-Süd-Richtung verlaufende Wilhelmsburger Reichsstraße B4/75 sowie die parallel verlaufenden Bahntrassen. Die Elbinseln haben somit einen sehr guten Anschluss an das überregionale Straßen- und Schienenverkehrsnetz.

4. Aktueller Stand

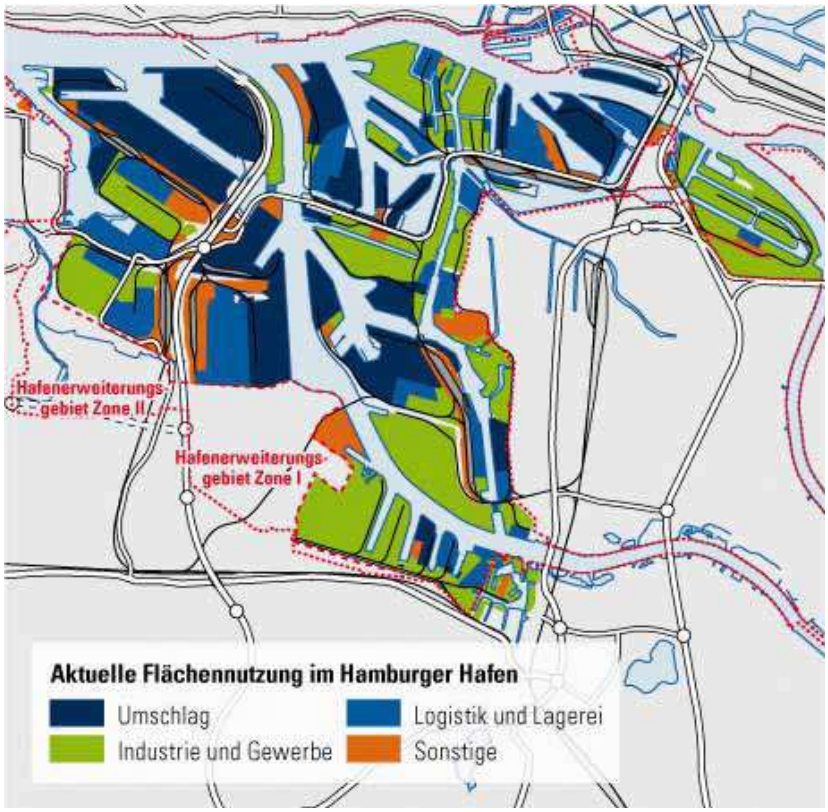
In Wilhelmsburg und Veddel sind zahlreiche Unternehmen angesiedelt, die hafen- und logistikbezogene Dienstleistungen wie Transport, Lagerei und Großhandel anbieten. Hinzu kommen zahlreiche große Industrieunternehmen wie zum Beispiel Aurubis. Die hohe Dichte von Unternehmen in der Nachbarschaft zu Wohngebieten führt zwangsläufig in Teilbereichen zu einer Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm, Schall-, Schadstoff- und Geruchsemissionen. Hier gilt es Lösungen im Sinne aller zu finden, die die Auswirkungen abmildern, wie beispielsweise eine intelligente Verkehrslenkung des Lkw-Verkehrs. Da die Nutzungskonflikte hinreichend bekannt sind, sollten diese aber auch bei einer weiteren städtebaulichen Entwicklung von Anfang an berücksichtigt werden. Dabei gilt dem Erhalt der Unternehmen am Standort höchste Priorität! Denn, wie der Hafen für die Stadt Hamburg insgesamt eine hohe Bedeutung für Beschäftigung und Steuereinnahmen hat, so bedeuten die ansässigen Betriebe für die Elbinseln das Rückgrat des lokalen Arbeits- und Ausbildungsmarktes. Die im Bereich der Elbinseln angesiedelten Hafen- und Industrieunternehmen beschäftigten viele Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, die in Wilhelmsburg oder auf der Veddel wohnen. Deshalb spielen die ortsansässigen Unternehmen und Betriebe für die zukünftige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Wilhelmsburg und Veddel eine große Rolle. Vor diesem Hintergrund muss einer Standortpolitik im Sinne der Unternehmen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Flächennutzung

Wie bereits eingangs erläutert, liegt ein Teil der Flächen der Elbinseln im Hafengebiet. Dort haben sich bereits vor mehr als hundert Jahren zahlreiche Unternehmen angesiedelt, die direkt aber auch indirekt mit dem Umschlag im Hamburger Hafen verbunden sind. Insbesondere Flächen an seeschifftiefem Wasser, wie beispielsweise auf dem Kleinen Grasbrook, Steinwerder oder am südlichen Reiherstieg, sind prädestiniert für Umschlagstätigkeiten. Dort haben sich entsprechende Firmen angesiedelt, die auf den Umschlag von Seegütern und Waren unterschiedlichster Art spezialisiert sind. Dabei bilden das Laden und Löschen von Seeschiffen nur einen Teil der Logistikkette ab, denn daran schließen sich zahlreiche weitere Dienstleistungen an,

wie zum Beispiel Lagerung, Veredelung, Kommissionierung und Distribution per Lkw, Bahn oder Binnenschiff.

Räumliche Verteilung der Flächennutzungen



Quelle: Hafenentwicklungsplan 2025, HPA

Die Nähe zum Wasser, zur Innenstadt und die gute verkehrliche Anbindung der Elbinseln wecken bei verschiedenen Akteuren - insbesondere bei Stadtplanern und Architekten - Begehrlichkeiten und Visionen. Aber gerade diese Flächen sind für die Hafenunternehmen für den wasserseitigen Umschlag unentbehrlich. Hafenbetrieb und Industrieproduktion erzeugen zwangsläufig Lärm-, Licht- und Geruchsemissionen. Hinzu kommt, dass in diesen Betrieben i.d.R. rund-um-die-Uhr an sieben Tagen in der Woche gearbeitet wird, was Emissionen auch in den Nachtstunden zur Folge hat.

Unter den im Bereich der Elbinseln angesiedelten Hafen- und Industrieunternehmen gibt es zudem eine Vielzahl sogenannter „Störfallbetriebe“, die unter Erfüllung festdefinierter Voraussetzungen Gefahrgut (Stoffe, die leicht entzündbar, ätzend oder giftig sind) umschlagen, lagern oder auch verarbeiten dürfen.

Aus vorgenannten Gründen ist eine städtebauliche Weiterentwicklung der Elbinseln, deren hauptsächliches Ziel es ist, die Wohnbebauung näher an

das Wasser heranreichen zu lassen, grundsätzlich ungeeignet. Um Nutzungskonflikte zu vermeiden, sollte vielmehr zwischen Hafen-, Industrie- und Wohngebieten ein gewerblicher Nutzungsbereich, wie zum Beispiel Lagergewerbe, eingerichtet werden, der die Emissionen gegenüber dem Wohngebeiten abschirmt bzw. reduziert.

Verkehr

Wie bereits erläutert, sind die Elbinseln an das überregionale Straßennetz gut angeschlossen. Für den Hafen Hamburg definiert die Hamburg Port Authority (HPA) das derzeitige Strategische Netz im Wesentlichen durch:

- Bundesautobahnen A1, A7, A252, A253 und A255 sowie künftig die A26
- Bundesstraßen B4/75 und B73
- drei Hauptachsen:
    - Haupthafenroute (Freihafen Elbbrücke, Veddeler Damm, Roßdamm, Köhlbrandbrücke)
    - Leistungsfähige südliche Ost-West-Verbindung
    - Neuhöfer Damm, Rethedamm, Hohe Schaar Straße

Strategisches Netz im Hamburger Hafen

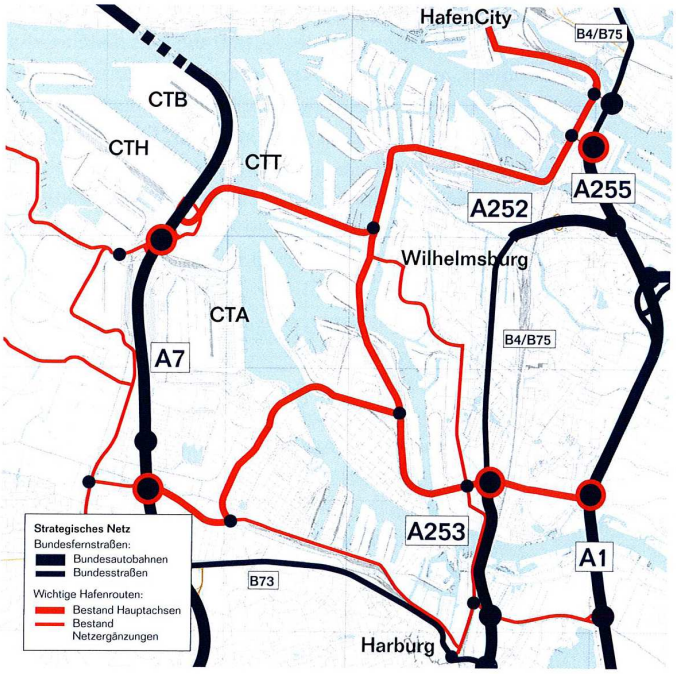


Abb. 33 Straßen des Strategischen Netzes im Hafen Hamburg

Quelle: HPA, Verkehr im Fluss – Masterplan Straßenverkehr Hafen Hamburg, S 57

Das Strategische Netz bildet im Hafen die oberste Straßenhierarchie und enthält gleichzeitig die wesentlichen Alternativrouten zur Verkehrslenkung. Allerdings liegen die Unternehmen nicht immer direkt an dem Strategischen Straßennetz, d.h. die Unternehmen müssen über das nachgeordnete städtische Straßennetz erreichbar sein. Im Idealfall sollten die Unternehmen auf dem kürzesten Weg und auf zwei Routen von den Bundesautobahnen erreichbar sein. Dies schließt Großraum- und Schwerlastverkehre mit besonderen Anforderungen an die Infrastruktur mit ein.

Neben den Bundesautobahnen A1, A7, A252, A253 und A255 und der Bundesstraße B4/75 sind folgende Straßen für den Lkw-Verkehr bedeutsam:

- Haupthafenroute (Freihafen Elbbrücke - Veddeler Damm – Roßdamm - Köhlbrandbrücke)
- Ost-West-Verbindungen
    - Moorburger Hauptdeich – Kattwykdamm - Hohe Schaar Straße – Kornweide - Stillhorner Weg
    - Fürstenmoorweg - Moorburger Straße – Seehafenstraße - Hannoversche Straße - Neuländer Straße
- Nord-Süd-Verbindungen
    - Neuhöfer Damm - Rethedamm - Hohe Schaar Straße
    - Neuhöfer Straße - Bei der Wollkämmerei - Georg-Wilhelm-Straße - Brücke des 17. Juni - Schmidts Breite - Pollhorner Hauptdeich
    - Pollhornweg – Pollhorner Hauptdeich – Schmidts Breite – Bei der Wollkämmerei – Industriestraße

An dieser Stelle soll noch einmal betont werden, dass es keineswegs im Interesse der Unternehmen liegt, dass Lkw-Verkehre durch Wohngebiete fahren. Leider fehlt es im Hafen selbst und auf dem Weg zu den Autobahnen an Alternativrouten für den Lkw-Verkehr, so dass bei Störungen im Verkehrsablauf oder Sperrungen von Straßen, der Verkehr sich seinen Weg sucht. Hier sind die zuständigen Behörden aufgefordert, nach akzeptablen Lösungen zu suchen, wie dies durch Aus-, Um- oder Neubaumaßnahmen von Straßen und Kreuzungsbereiche sowie durch intelligente Verkehrslenkung vermieden werden kann. Allerdings sollte ein Lkw-Führungskonzept für die Elbinseln nicht isoliert vom restlichen Hafen betrachtet werden, da Ziel und Quelle des Lkw-Verkehrs überwiegend im Hafen liegen.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft wird der Neubau der A26 Ost (Verlängerung der A26 von der A7 zur A1= Hafenquerspange) eine deutliche Verbesserung bewirken. Eine Bündelung der Hafenverkehre und schnelle Abführung zur den Bundesautobahnen A1 und A7 würde zu einer verkehrlichen Entlastung

für Wilhelmsburg, Veddel und teilweise Harburg führen. Damit verbunden wäre eine deutliche Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Darüber hinaus ist die sehr gute Bahnanbindung ein besonderes Qualitätsmerkmal des Hafens. Der Hamburger Hafen wird aufgrund seines überdurchschnittlichen Bahn-Anteils im Seehafenhinterlandverkehr als „Eisenbahn-Hub“ bezeichnet. In den vergangenen Jahren sind hohe Investitionen in das bestehende Hafenbahnnetz getätigt worden und weitere Netzverdichtungen sind geplant. Dies schließt auch einen verbesserten Anschluss der Hafenbahn an das DB-Netz im Bereich Wilhelmsburg ein. Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist es absolut sinnvoll und notwendig, den Schienenverkehr weiter zu entwickeln. In diesem Zusammenhang müssen die an die Hafenbahn angeschlossenen Unternehmen ebenfalls rund-um-die-Uhr an sieben Tagen in der Woche ihren Bahntransport abwickeln können.

4. Ausblick

Stadtentwicklung steht grundsätzlich im Spannungsverhältnis verschiedener Nutzungskonflikte. Bei einer künftigen städtebaulichen Entwicklung der Elbinseln ist eine ausgewogene Balance zwischen Arbeit/Gewerbe, Wohnen, Verkehr, Freizeit und Grün/Umwelt frühzeitig zu berücksichtigen.

Im Hamburger Hafen wird es weiteres Wachstum im Umschlag geben, auch wenn die Wachstumsraten gemäßigter als in den vergangenen Jahren ausfallen werden. Langfristig gesehen wird sich der Hafen weiterentwickeln, mit entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen wie Zunahme des Schienen- und Straßenverkehrs. Und es werden weiterhin Flächen - insbesondere am seeschifftiefen Wasser – für die Ansiedlung neuer Unternehmen mit hafenaffinen und wertschöpfungsintensiven Tätigkeitsprofil benötigt.

Hintergrundinformation:

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
Der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH) ist ein regionaler Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband, der die Interessen von mehr als 100 Hamburger Hafenunternehmen vertritt und sich im Sinne seiner Mitglieder dafür einsetzt, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken und seine Standortbedingungen zu sichern. Einige unserer Mitgliedsunternehmen sind bereits seit vielen Jahrzehnten auf den Elbinseln angesiedelt, so beispielsweise auf der Veddel, im Bereich Kleiner Grasbrook sowie Wilhelmsburg.