

**Rainer Böhrnsen, Moorburger Kirchdeich 40, 21079 Hamburg**  
mail: [diemoorburg@t-online.de](mailto:diemoorburg@t-online.de) mobil: 0160/ 921 561 48

## **Pressemitteilung**

Die DEGES wird am Mittwoch, den 18. Januar 2017 im „Moorkathen“ am Moorburger Kirchdeich versuchen, den Bewohnern von Moorburg und Bostelbek den Bau der sogenannten A 26-Ost, vormals Hafenuerspange, schmackhaft zu machen. Dazu wäre folgendes zu sagen:

1. Die Planungen der DEGES gehen davon aus, dass Moorburg Hafenerweiterungsgebiet ist und auch bleibt. Das heißt, per Gesetz ist der Abriss dieses Ortes beschlossen, der dann als Wohnort nicht mehr existiert und somit Rücksichtnahmen auf momentan noch vorhandene Bewohner nicht zwingend erfolgen müssen. Im Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung der DEGES zur A 26-Ost (S. 106) ist folgender Satz enthalten: „Bei der Ortslage Moorburg ist zu berücksichtigen, dass mit der geplanten Hafenerweiterung die Bevölkerung Moorburgs mittelfristig umgesiedelt werden könnte, so dass der Konfliktschwerpunkt an dieser Stelle auf Dauer entfallen würde.“ Wer auf der Basis einer solchen Formulierung davon spricht, für die Bewohner Moorburgs Lärmschutz an der geplanten Autobahn einzurichten, ist von vornherein unglaubwürdig. Eher ist davon auszugehen, dass mit dem Bau der A 26-Ost beabsichtigt ist, das endgültige Ende des Ortes einzuläuten. Moorburg wäre dann auf drei Seiten von einer Autobahn umgeben, die mit ihrer optischen Präsenz als Monstrum auf Stelzen und einem permanenten Autolärm ein Wohnen dort kaum noch möglich macht.
2. Weder in der Seeverkehrsprognose zum Bundesverkehrswegeplan noch in der Potenzialanalyse zum Hafenentwicklungsplan wird berücksichtigt, dass der Hamburger Hafen seine Funktion als Drehscheibe im Containerverkehr zwischen Fernost, hauptsächlich China, und Osteuropa verliert, mit der er nach der Öffnung des eisernen Vorhangs mal groß geworden ist. Er wird wieder zu einem Regionalhafen werden. Die Chinesen bauen mit dem Hafen von Piraeus, in dem sie schon drei Terminals betreiben und dessen Aktienmehrheit sie übernommen haben, eine neue, eigene Drehscheibe für ihre Container Richtung Zentral- und Osteuropa, also ins Hamburger Hinterland, auf. Die Container sind über diesen Hafen bis zu 12 Tage schneller am Ziel als über den Hamburger Hafen. Im Rahmen des globalen Programms der Schaffung einer „Neuen maritimen Seidenstraße“ hat der Hafen von Piraeus für die Chinesen eine herausragende strategische Bedeutung. Die Entwicklung dort ist weltweit ohne Beispiel. Seitdem die Chinesen 2009 in Piraeus ihre Aktivitäten entfaltet, ist der Containerumschlag von 430.000 TEU auf mehr als 3,3 Mio. TEU gestiegen, hat sich also in 6 Jahren verachtfacht, Tendenz steigend. Und das mitten in einer ausgewachsenen, globalen Krise der Containerschifffahrt.

Eine solche Steigerung war und ist nur über eine Verschiebung der Warenströme zu erreichen, auf Kosten des Hamburger Hafens und anderer Nordrange-Häfen. Der Handel mit China ist in Hamburg z. B. in 2015 um 14% zurückgegangen. Aber damit die Planung der A 26-Ost durchgezogen werden kann, wird diese Entwicklung komplett ignoriert und diese Autobahn auf unseriöse Weise mit Prognosen gerechtfertigt, die zu unrealistischen Ergebnissen kommen. Eine belastbare Kosten-Nutzen Rechnung der A 26-Ost existiert nicht. Ein Hafen, der sich wieder zu einem Regionalhafen entwickelt, braucht keine neue Autobahn.

3. Aufgrund dieser Entwicklung ist klar, dass die Stadt mit dem Hafen im Zentrum nicht in die Zukunft geführt werden kann.

Die Stadt sollte einen Strukturwandel in Richtung der Bereiche Wissenschaft, Forschung und Innovation vollziehen.

Dieser Strukturwandel ist von der Senatorin Fegebank und dem Senator Horch vor einigen Wochen bei der Vorstellung der Pläne zum „Hamburg Innovation Port“ im Harburger Binnenhafen eingeläutet und klar als Strukturwandel formuliert worden. Diese stärkere Verzahnung von Wissenschaft und Wirtschaft, um schneller und besser Innovationen zu entwickeln und umsetzen zu können, wird bereits in vielen Städten sehr erfolgreich betrieben und hat sich als zukunftssträftig gezeigt.

Dieser Strukturwandel braucht viel Fläche, die aber im Harburger Binnenhafen nicht mehr in ausreichendem Maße zur Verfügung steht.

Es wäre sinnvoll, in naher Zukunft dafür die Hafenerweiterungsfläche in Moorburg ins Auge zu fassen, die für eine derartige Nutzung hervorragend geeignet ist, weil sie bereits alle wesentlichen Voraussetzungen mitbringt.

Ähnliche große und gut geeignete Flächen sind in Hamburgs Süden nicht zu finden.

Der Bau der A 26-Ost allerdings macht diese Fläche für eine solche Nutzung unbrauchbar. Investoren, die auf einer Fläche investieren sollen, die auf drei Seiten von einer Autobahn umgeben ist, lassen sich nur schwerlich finden.

Die politischen Entscheidungsträger müssen hier neu abwägen.

Soll die Hafenerweiterungsfläche in Moorburg genutzt werden um eine Autobahn zu bauen für einen Hafen, der erkennbar seine Funktion als Drehscheibe im Containerverkehr zwischen Fernost und Osteuropa verliert und wieder zum Regionalhafen wird, oder soll sie genutzt werden, um dort eine zukunftssträftige Struktur zu entwickeln, die die Stadt zu einer europaweit bedeutenden Metropole für Wissenschaft, Forschung und Innovation machen würde.

Es gibt bereits das Konzept eines „Wissenspark für Umwelt- und Maritime Technologien“ an dem man erkennen kann, wie eine solche Entwicklung aussehen könnte. Hier der Link <http://www.slideshare.net/moeburch/wissenspark-moorburg-12339745>

Moorburg, im Januar 2017