

Runder Tisch Moorburg/Hohenwisch

c/o Rainer Böhrnsen, Moorburger Kirchdeich 40, 21079 Hamburg

Stellungnahme zur Vorbereitung des Scoping-Termins zur A 252

1 Es ist den Unterlagen zum Scoping-Termin eine Südvariante 4 (die Varianten 2 und 3 fehlen) zu entnehmen, die in den Unterlagen zum „kommunikativen Verfahren“ zur Trassenfindung der Autobahn-Querspange nicht enthalten ist. Dort findet sich lediglich eine Südvariante 2.

Es wäre erforderlich und hilfreich, wenn die DEGES hier die Unterlagen vervollständigt und vereinheitlicht.

2 Die Auswahl der Trasse einer Südvariante folgt unmittelbar den im Hafententwicklungsplan 2005 formulierten Vorstellungen zu einer möglichen Hafenerweiterung in Moorburg.

Hierzu heißt es in den Scoping-Unterlagen:

„Im Süden sind lediglich Varianten betrachtungsrelevant, die Rücksicht nehmen auf zukünftig geplante Entwicklungen des Hamburger Hafens (Hafententwicklungsgesetz). Da es sich bei dem Bereich Moorburg um ein Hafenerweiterungsgebiet nach HafenEG handelt, hat die Hafententwicklung dort ein vorrangiges öffentliches Interesse. Varianten, die eine zukünftige Hafententwicklung in dem gesamten Bereich einschränken, sind somit keine zumutbaren Alternativen.“

Die Varianten Süd 1 und Süd 4 nehmen in ihrem Verlauf Bezug auf ein Hafenbecken in Moorburg, wohingegen die Variante Süd 2 verworfen wird, weil sie die Planungen eines Hafenbeckens in Moorburg konterkariert.

Zur Variante Süd 1 wurde bereits Ende 2007 vom damaligen Staatsrat der BSU, Herrn Fuchs, auf einer Veranstaltung der Hamburger Architektenkammer klar formuliert, dass diese Trasse dem Verlauf des Hafenbeckens folge und u. a. als Erschließungsmaßnahme für dies Hafenbecken zu verstehen sei. Der Verlauf dieses Hafenbeckens ist dem Hafententwicklungsplan 2005 zu entnehmen.

Auch die Planung einer Verkehrserschließung ist eine Planung für ein Terminal in Moorburg, sodass die Trassenfindung für eine A 252 und somit das Scoping-Verfahren bereits einen Verstoß gegen die Koalitionsvereinbarung des jetzigen CDU/GAL-Senats darstellt. Dort heißt es:

„Es wird vereinbart, dass in dieser Legislaturperiode keine Aufnahme von Planungen für die Inanspruchnahme von Moorburg für ein neues Containerterminal erfolgt; bereits laufende Planungen werden eingestellt.“

3 Vom Rot-Grünen Senat wurde 1989 beschlossen, einen so genannten „Ständigen Gesprächskreis“ einzurichten, der sich aus Bewohnern Moorburgs und Vertretern aller mit dem Ort befassten Institutionen zusammensetzt und der an einer Verbesserung der Lebensbedingungen im Ort arbeiten soll. Federführend ist die Wirtschaftsbehörde. In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft v. 30.3.1999 (Drucksache 16/2285) heißt es dazu:

„Der Gesprächskreis dient der Artikulierung und Wahrung der Belange der örtlichen Bevölkerung sowie als Informationsmedium zwischen Bürger und Verwaltung und tagt in regelmäßigen Abständen.“

Weiter heißt es:

„Schwerpunktt Themen in dem Gesprächskreis sind die Besiedlung in Moorburg-Mitte, die Pflege der Bausubstanz, die Mieten und Wohnbelegung, die Jugendarbeit sowie Infrastrukturverbesserungen, Kirchenbelange und Umweltschutz.“

Weiter heißt es:

„Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle von der Absicht des Senats Kenntnis nehmen, für Moorburg-Mitte die derzeit bis zum Ende des Jahres 2015 festgesetzte Frist für Ausnahmegenehmigungen vom Veränderungsverbot nach dem Hafententwicklungsgesetz (§3 Absatz 5 HafenEG) bis zum Ende des Jahres 2035 zu verlängern und das nachstehende Sechste Gesetz zur Änderung des Hafententwicklungsgesetzes beschließen.“

Alle nachfolgenden Senate haben den Ständigen Gesprächskreis weitergeführt und die Möglichkeit, in Moorburg-Mitte befristete Baugenehmigungen bis zum Jahr 2035 zu bekommen, hat bis heute Bestand. Es entspricht der Aufgabenstellung des Ständigen Gesprächskreises, dem Tenor der vorher zitierten Unterlagen und somit dem Willen des Senats, dass Moorburg bei Planungen der Behörden nicht als Hafenerweiterungsgebiet sondern als ganz normaler Stadtteil betrachtet wird, dessen Bewohner uneingeschränkten Schutz genießen.

4 Die Trassenführung der Variante Süd 1 wird aus Erfordernissen für eine Hafenerweiterung und nicht aus Rücksicht auf die Bewohner gewählt.

Sie kommt dem Moorburger Kirchdeich in seiner gesamten Länge und dem Moorburger Elbdeich östlich der Einmündung Elbdeich/Kirchdeich am nächsten. Dieser Bereich hat die meisten Bewohner und ist am dichtesten bebaut.

5 Jede Überlegung zu einem Lärmschutz wird unweigerlich mit der Frage konfrontiert, ob überhaupt und wenn ja in welchem Maße der Bund bereit ist, für einen in einer durch das Hafententwicklungsgesetz so speziellen Lage befindlichen Ort wie Moorburg einen aktiven Lärmschutz zu finanzieren, und das u. U. über eine ziemlich lange Strecke von der Anschlussstelle der A 26 bis zum Nordufer der Süderelbe.

Die Frage der technischen Realisierbarkeit bei einer aufgeständerten Autobahn und einer Brücke über die Süderelbe spielt ebenfalls eine entscheidende Rolle.

6 Die Südtrasse der A 252 ist in allen ihren Varianten für Moorburg in höchstem Maße sozial unverträglich.

Sie würde bei ihrer Realisierung das Ende des Ortes Moorburg als Wohnort bedeuten.

Ein Ort, der seit Jahrzehnten mit dem Stigma einer Hafenerweiterung behaftet ist kann als Wohnort keine weitere Zukunft entwickeln, wenn er darüber hinaus auf drei Seiten von Autobahnen umgeben ist. Jede Option auf eine weitere Zukunft, die sich ergeben könnte bzw. offen gehalten wird und sich mit dem Ständigen Gesprächskreis auch schon institutionalisiert hat, wäre vertan.

7 Bei einer Verlegung der AS Moorburg von der A 7 auf die A 252 bei einer Variante Süd 1 würden der Moorburger Elbdeich und der Moorburger Kirchdeich zu Zubringerstraßen für diese AS. Es würde somit erheblicher zusätzlicher Verkehr entstehen, den diese Straßen (schmal, schwankender Moorboden als Untergrund, Asphaltdecke auf Kopfsteinpflaster) und seine Bewohner nicht verkraften könnten.

8 Der gesamte Bereich von der Elbe und dem „Moorburger Berg“ im Norden bis zum „Kätnermoor“ im Süden ist in seinem jeweiligen Biotop und seinen Zusammenhängen ökologisch höchst wertvoll. Er bildet eine grüne Achse zwischen der Elbe und den Harburger Bergen und sollte in seiner Gesamtheit betrachtet werden.

Dieser Raum ist Flucht- und Rückzugsgebiet für eine Vielzahl von Tierarten, die einst aus dem Biotop Altenwerder vertrieben wurden, und er bietet sich dafür an.

Der „Moorburger Berg“ im Norden ist auf 35 Hektar mit mehreren Streuobstwiesen, Magerrasen, Totholzbereichen, Feuchtgebieten usw. ausgestattet.

Daran schließt sich im Süden das Siedlungsgebiet Moorburg an mit alten, großen, untergenutzten bzw. aufgegebenen Gärten und Obstplantagen, locker bebaut.

Der Bereich ist umgeben von Feuchtwiesen mit Grabennetz und Teichen und Zonen mit Bruchwald (besonders zwischen dem Moorburger Kirchdeich und dem jetzigen Bahngleis Richtung Kattwykbrücke). Beide Bereiche mit üppigem Angebot an Nahrung und Nistplätzen.

Das Kätnermoor als seltenes Feuchtbiotop bildet im Süden eine Ergänzung zum vorher erwähnten Grabensystem.

Dieser Bereich würde schon durch die Bauarbeiten an der Südtrasse komplett zerstört werden.

Dies würde ebenfalls für die Arbeiten an einer neuen Trasse der Hafenbahn gelten, die in diesem Bereich hinzukäme.

Der Verfasser dieser Stellungnahme hat in den genannten Bereichen durch eigene Beobachtung momentan z. B. 63 Vogelarten bestimmt (ohne Anspruch auf Vollständigkeit), wovon 13 Arten als streng geschützt gelten (Eisvogel, Grünspecht, Habicht, Kiebitz, Mäusebussard, Raufußbussard, Schilfrohrsänger, Schleiereule, Silberreiher, Sperber, Teichhuhn, Turmfalke, Waldohreule).

Eine isolierte Betrachtung allein des Kätnermoores als schützenswertes Biotop wird den bestehenden Verhältnissen nicht gerecht.

9 Eine Trasse der Variante Süd 1 würde als aufgeständerte Autobahn und mit einer Hochbrücke über die Süderelbe das momentane Landschaftsbild dominieren und somit zerstören.

Moorburg, den 22. Juli 2009