

## Protokoll der Fokusgruppe Anwohnerinitiativen am 03.09.2009

Ort: Elbcampus Harburg

Beginn: 18:30 Uhr

Moderation: Markus Birzer

Protokoll: Johannes Bouchain

Herr Birzer begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz das Beteiligungsverfahren. Er nennt die zwei Veranstaltungen zu den Verkehrsplanungen im Hamburger Süden, die Anfang 2009 mit Frau Senatorin Hajduk im Bürgerhaus Wilhelmsburg stattfanden und sagt, dass hier von den Anwesenden Bürgern der Wunsch geäußert wurde, ein Beteiligungsverfahren zu den Projekten durchzuführen. Mit dem „Beteiligungsprozess Verkehrsprojekte im Hamburger Süden“ reagiert die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) auf dieses Anliegen und beauftragte im Juni 2009 den Politik- und Unternehmensberater Markus Birzer und die PR-Agentur Superurban mit der Durchführung dieses Prozesses.

Der Beteiligungsprozess bestehe aus verschiedenen Angeboten. Zum einen gibt eine Kernarbeitsgruppe mit rund 35 Personen, zusammengesetzt aus Vertretern aus Politik, Verwaltung, Experten und Vertretern der Initiativen; diese Gruppe diskutiert in sechs Sitzungen bis November 2009 Details zu den geplanten Projekten „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ (WRS) und Hafenuferspange (HQS) sowie zu einem übergeordneten Verkehrskonzept. Zudem gibt es den heutigen Termin, bei dem insbesondere die Anwohner und Initiativen Gelegenheit haben, mit den Experten zu diskutieren und Argumente einzubringen. Am 12.09. wird es einen Workshop zum Thema geben, zu dem mehr als 100 Personen erwartet werden. Anfang November folgt noch eine öffentliche Informationsveranstaltung. Am Ende des Prozesses könnte ein Kontrakt stehen, der die erarbeiteten Ergebnisse mit den vorgebrachten Positionen zusammenfassen soll. Hier sollen auch die Argumente eingearbeitet werden, die während des Prozesses zu Sprache kommen. Zudem weist Herr Birzer darauf hin, dass begleitend auch alle Informationen ins Internet gestellt werden.

Auf Herrn Birzers Frage, wie viele der Anwesenden heute zum ersten Mal an einer Veranstaltung zu den betreffenden Verkehrsprojekten teilnehmen, melden sich ca. 10 Personen.

Anschließend erläutert Herr Birzer den so genannten „Stationsrundgang“ als Kern der heutigen Veranstaltung im Detail [Informationen hierzu können der Präsentationsdatei im Anhang entnommen werden]. Er bittet darum, konzentriert zu arbeiten und vor allen Dingen auch die Argumente aufzuschreiben, da diese auf dem Workshop am 12.09. ergänzt werden sollen und auch eine Grundlage für den Kontrakt darstellen .

Er fragt nach Anmerkungen und Rückfragen.

Herr Böhrnsen weist vorab darauf hin, dass die DEGES für die heutige Veranstaltung Unterlagen vorbereitet hat, die eine völlig neue Süd-Variante der HQS als "Vorzugs-Variante" vorstellt, die nicht dem Gutachten der DEGES zu entnehmen und zumindest den beteiligten Bürgern im Verfahren bisher unbekannt ist. In dieser Variante liegt das geplante Autobahnkreuz Süderelbe ein ganzes Stück weiter südlich als in den bisher vorgebrachten Materialien und die HQS wird im Moorburger Bereich ca. 1 km weiter südlich geführt, südlich an dem hier befindlichen Umspannwerk vorbei.

Herr Rothe sagt, dass es sich hier um eine Untervariante für einen einzelnen Kreuzungsbereich handelt. Es ist ein Detail der Planung. Die DEGES habe hier untersucht, wie das Autobahnkreuz besser gestaltet werden kann. Er weist zudem darauf hin, dass man bei Autobahnplanungen am Anfang immer Korridore untersucht und noch keine genau festgelegten Trassenführungen.

Herr Pfeffermann merkt an, dass es sich nicht um eine neue, durchgeplante Variante handelt.

Herr Böhrnsen sagt, dass es nicht gehe, plötzlich eine neue Variante vorzulegen.

Herr Humburg sagt, dass man grundsätzlich aus der Autobahn-Logik heraus kommen muss. Es sei methodisch nicht sauber, dass mit Ausnahme der Variante, die von Herrn Rothschuh erarbeitet wurde, hier fast nur Alternativen verschiedener Autobahnlösungen vorgelegt und diskutiert werden.

Herr Birzer sagt, dass der Auftrag für das Verfahren sei, die verschiedenen Varianten mit ihrem Vor- und Nachteilen zu diskutieren werden sollen. Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, ihre Anregungen strukturiert einzubringen. Insbesondere die Station 6 „Gesamtheitliches Verkehrskonzept, Verfahren, Allgemeines“ ist für Anmerkungen gedacht, die sich nicht einer der Varianten in den anderen Stationen zuordnen lassen. Hier können auch Überlegungen zu einer Verkehrsplanung ohne Autobahnen eingebracht werden. Diese sind dann Bestandteil des Verfahrens.

Herr Matysik sagt, dass dieses Verfahren den Teilnehmern übergestülpt werden soll.

Herr Birzer erwidert, dass es ein Angebot ist und dass die Teilnahme freiwillig sei.

Herr Rothschuh bietet an, dass an der Station 3 gleichzeitig zur Variante „WRS als Boulevard“ auch Lösungen eingebracht werden, die keine Autobahnplanung beinhalten.

Herr Birzer konkretisiert, dass es also an den Stationen 3 und 6 die Möglichkeit gibt, dementsprechende Argumente anzubringen.

Er schließt diese erste Diskussionsrunde und bittet die Teilnehmer, nun zu den jeweiligen Anfangsstationen ihrer Gruppe zu gehen.

## STATIONSRUNDGANG

### **Station 1: Wilhelmsburger Reichsstraße im Bestand**

#### Vorteile:

- Lärm und Schadstoffe, die die WRS verursacht, rücken nicht in unmittelbare Nähe eines stark bebauten Wohngebiets
- Fast keine
- Die Bürger glauben, dass diese Variante eine Bundesstraße bleibt und nicht irgendwann zur Autobahn wird

#### Nachteile:

- Immobilienwertverluste in großer Höhe zu erwarten
- Neue WRS: Ende Vogelhüttendeich wird zum Lärmghetto! Lärm-Stereo
- Chance, viel neuen Wohnraum zu schaffen, wird vergeben. Wilhelmsburg braucht tausende neuer Wohnungen, auch damit öffentliche Infrastruktur langfristig gesichert werden kann (Nachfragestabilisierung)
- IGS-Park bleibt geteilt. Anziehungskraft (auch über 2013 und die Elbinsel hinaus) schwindet. Doch Besucher/Nutzer sind über 2013 hinaus notwendig, um die Angebote profitabel betreiben zu können. Ansonsten droht Verödung nach 2013.

#### Sonstiges:

- Niedersachsen soll sich eigene Autobahn schaffen
- Wer beabsichtigt Verkehr zu reduzieren? (Z.B. Containerlager)
- Autobahnverkehr raus aus dem (Wohn-)Stadtteil Wilhelmsburg
- Lärmschutz muss mit der DB sinnvoll koordiniert werden
- Verlegung der Reichsstraße teilt Wilhelmsburg in 2 Stadtteile → zu breite Trasse Zerschneidung wird abgelehnt
- Verkehrsleitsystem, um LKW möglichst aus Wohngebieten rauszuhalten
- Geschwindigkeitsbegrenzung und Rückbau der Reichsstraße führt automatisch zur Beruhigung, siehe Boulevard-Lösung
- Grundsätzlich nicht sinnvoll: Ausbau zu Autobahnen/autobahnähnlichen Straßen in Wohn- und Stadtgebieten. Das ist unmodern und ungesund! Anderswo werden Millionen (wieder) ausgegeben um diese Bausünden zu „reparieren“
- Lärmschutzmöglichkeiten müssen sehr kritisch betrachtet werden!
- Die Anschlussstelle im Norden verringert den Verkehr in der Mitte nicht. Es gibt z.B. am Bahnhof ein P+R-Haus, zu dem alle Autos durch die Mitte fahren müssen oder aber gleich durch Kirchdorf oder den Westen fahren

### **Station 2: Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße**

#### Vorteile:

- Grundstücke, die momentan von der WRS betroffen sind, würden eine Wertsteigerung erfahren, Eigenheimer können durch den Verkauf gute Gewinne erwirtschaften
- Wir hören von Lärmreduktion. Wie soll der Lärmschutz in der Realität aussehen?
- Entlastung Reiherstiegviertel und Wilhelmsburg West
- Option auf Schaffung Siedlungsachse Richtung Spreehafen → Kleiner Grasbrook → ca. 2000 Wohnungen neu in Wilhelmsburg
- Lärmschutz: Chance Vertical Gardens als hochattraktiven Lärmschutz zu realisieren → Top-Produkt für IGS

## Nachteile:

- Die Bahn war schon immer unzuverlässig!
- Nachteil wenn kein Tunnel unter Ernst-August-Kanal: Vernichten von Siedlungsoptionen/Naturraumentwicklung
- Abfahrt Rotenhäuser Straße ist Nonsens. Dann haben wir umso mehr Verkehr in der DrateInstraße/Ruppertstraße/Thielenbrücke/Rotenhäuser Straße
- Gefahrguttransporte (Kerosin → Flughafen) direkt im Wohngebiet (Bahnhofsviertel) Viareggio/Italien Mai 2009 [Anm. der Red.: Hinweis auf einen Unfall, bei dem ein Kesselwagen in einem Wohngebiet wegen Radreifenbruch entgleiste, explodierte und mehrere Personen in den Tod riss]
- Planungen DB bleiben unberücksichtigt
- Lärmschutz ohne Gesamtkonzept Straßen + DB uneffektiv
- Wertminderung der Immobilien in Kirchdorf. Fast nur Eigenheimer...
- Um wie viel steigt der Lärm in der Rotenhäuser Straße? Da sie ja jetzt die gestrichene Abfahrt Neuenfelder Straße ersetzt? Der Lärm kommt direkt ins Wohngebiet.
- Warum hat man Georgswerder beim Lärmschutz vergessen?
- Verlegte Reichsstraße macht Wilhelmsburg nicht schöner → Barriere „nur“ verschoben/versetzt
- Viele Hochhäuser: bei mir (?) kein Lärmschutz wirksam
- Zerschneidungswirkung wird nur zum Teil aufgehoben. (Unterlagen DEGES, CD von August: zweispurige Straße bis Harburger Chaussee vorgesehen.)
- Abriss von Häusern m Vogelhüttendeich notwendig
- Die Rotenhäuser Straße ist jetzt eine Anliegerstraße!
- CO2 kommt allen Kirchdorfern zugute
- Entweder ersatzlose Streichung der Reichsstraße durch die Wilhelmsburger Mitte oder Tunnel von der HafenCity bis zur Süderelbbrücke
- Wegzug von jungen Familien steht unmittelbar bevor
- Alt-Kirchdorf wird den Immobilien-Haien, die in die IBA investieren, geopfert!
- Warum wird der Osten bei Georgswerder bestraft? Sind die Einwohner nicht schon genug gestraft?
- Was ist mit dem Lärmschutz für den Ernst-August-Kanal???
- Hochwertige B-Pläne in Georgswerder können nicht mehr realisiert werden!!!
- Gleich guter Lärmschutz für alle Bewohner an der Bahn muss gewährleistet sein! Lärmschutz Katenweg: bisher 2,5 m? Richtung Norden: 7 m hohe Wände? Alle müssen gleichwertig „gut“ vorm Lärm geschützt werden!
- Bahnhofsviertel: Wohnbebauung dicht an der Bahn: direkt vor den Fenstern der Bewohner 7 m hohe Lärmschutzwände?

## Sonstiges:

- Wir brauchen nicht nur Lärmschutz, sondern auch eine Lösung für den Gestank!!! Der überwindet Grenzen. Nur Gestank ist grenzenlos ☺
- Mieter können wegziehen. Eigenheimer sitzen fest!! Grundstücke schon jetzt unverkäuflich oder mit unzumutbarem Verlust!!
- Wo bleibt das Schwimmbad?
- Zeigt die mittlere Visualisierung die Rotenhäuser Straße?
- Wo soll der „städtische Entwicklungsraum“ eigentlich genau sein? (Bebauungspläne)
- Lärmschutz an der Ostseite der Bahn muss unbedingt über die Brücke Dove-Elbe/Ernst-August-Kanal verlängert werden
- Lastenausgleich für Georgswerder wird durch neue Lasten „ausgeglichen“!!!
- Und die BSU kommt sowieso nicht nach Wilhelmsburg
- Tunnelung am Ernst-August-Kanal müsste favorisiert werden!

**Station 3: Wilhelmsburger Reichsstraße als Boulevard**

## Vorteile:

- Grundsätzlich (HQS) von Vorteil für Fischbek-Neugraben-Hausbruch – BI B73/BI „Lärm macht krank“ Harburg-Süderelbe
- Weniger Emissionen in den Wohngebieten
- Keine Beeinträchtigung der Natur der Dove-Elbe-Achse
- Ein schöneres Stadtbild, vielleicht mit Geschäften ?!
- Weniger Lärm, wenn WRS „zivilisiert“ wird
- Weniger Feinstaub & Schwermetalle
- Weniger Unfälle durch Geschwindigkeitsbegrenzung!
- LKW-Umgehung
- Keine Abwertung der angrenzenden Wohngebiete
- Weniger Zerschneidung von Wohngebieten
- Weniger Lärm
- Geschwindigkeitsbegrenzung → nachhaltige Lärmreduzierung → auch bei E-Autos
- Neuländer Straße: Nutzung weniger schädlich als Kornweide
- Station 3: endlich ein durchdachter Vorschlag, der den Titel „Sprung über die Elbe“ verdient. Note: 1
- Weniger Immissionen – in Wohngebieten, – in Gesamt-Wilhelmsburg
- Verkehrsaufkommen („Transitverkehr“) reduziert sich automatisch durch Geschwindigkeitsbegrenzung
- Förderung der Innenentwicklung, da keine HQS und verlegte Reichsstraße, die die Zerschneidung und Zersiedelung fördern würden
- Aufwertung der Gesamtstadt HH (Wilhelmsburg 4 km von der City)
- Neuländer Straße hätte weniger Umweltbelastung
- Feinstaubreduzierung, CO2-Minderung
- Keine Metropole baut eine Autobahn 9 km von der Innenstadt. Verkehr gleichmäßig auf Stadtteile verteilt. Wilhelmsburg entlastet.

## Nachteile

- Unklare Auswirkungen auf Verkehrsfluss während Umbauzeit
- Finanziert so etwas der Bund?  
Zweifel, ob Hamburg einspringen würde.
- Trennwirkung wird nicht aufgehoben. Ein Boulevard hat auch breite Wege für Fußgänger entlang beider Seiten → Trasse wird noch breiter

**Station 3A: Lösung ohne Autobahn**

- Wie wär's mit einer weiteren Elbüberquerung? → u.a. für Fußgänger & Fahrräder, für P+R
- Wie und wo wird Lärmschutz für Kirchdorf-Süd realisiert?
- HQS zerstört Kinderbauernhof
- HQS: Zerschneidet unnötig intakte Siedlungsräume
- Lösungen ohne Autobahnen sind zu bevorzugen!
- HQS: für Moorburger Bürger unwürdig
- Fahrradwege in Hamburgs Süden schaffen!
- Schule Stübenhofer Weg: HQS? Unterricht auf der Verkehrsinsel?
- HQS = nur Transitstrecke aus dem Umland, kein Hafenverkehr auf der Südvariante, Umstieg vom HVV auf das Auto?
- In jedem Fall wichtig: Verkehrsleitsystem für LKW!
- Genereller Verzicht auf alle Autobahnplanungen im Hamburger Süden/Stadtgebiete!
- HQS: Vernichtet Freiräume und Erholung
- Naturraumzerstörung
- HQS: Vernichtung von Haus und Hof

- HQS: Wer schützt die AnwohnerInnen südliche Georg-Wilhelm-Straße? Hier gibt's keinen Lärmschutz oder Tunnelplanung!!!!
- Abwertung von Haus & Grundstücken
- HQS: Vernichtung von Infrastruktur und Lebensqualität
- Keine HQS notwendig → hilft dem Hafen sowieso nicht → Umschlag sinkt

#### Station 4: Nordvariante Hafenuerspange (linienbestimmt)

##### Vorteile:

- Bei neuer Köhlbrandbrücke: endlich Rad-/Fußweg über die Elbe möglich
- Würde Moorburg entlasten!
- Tunneloberseite könnte z.B. für Freizeitnutzung hergerichtet werden und der Tunnel könnte gleichzeitig Hochwasserschutz sein. Nutzt dem Hafen mehr, wenn man von Notwendigkeit ausgeht (was ich bezweifle)
- Bei einer Tunnelung schonendste Variante für die Natur und Stadtentwicklung in Wilhelmsburg!
- Weniger Wohnbebauung betroffen

##### Nachteile:

- Trennung/Barriere zur Elbinsel, wenn nicht getunnelt!
- Verhindert Zusammenwachsen mit den Communities nördlich der Elbe, z.B. via Rad
- Nordvariante verhindert Stadtentwicklung (genauso wie die Südtrasse)
- Die Südvariante macht 2 Stadtteile platt
- Sowohl Nord- als auch Südvariante als Lückenschluss im Fernstraßennetz überhaupt nicht notwendig. → Lückenschluss über Maschen bereits da und zukünftig (da im Bau) über Kaltenkirchen, daher völlig überflüssig. Verpulverung von Steuergeldern!!!
- Zerstörung von Wohngebieten
- Verhinderung der Entwicklung im Norden Wilhelmsburgs
- Begrenzte Sichtweise:  
Verkehr Hamburger Süden als Ganzes!  
zu teuer!  
Belastung Spreehafen + Wohngebiete (wie überall)

##### Sonstiges

- beide Variante belasten zu stark Wilhelmsburg
- Kann die Lagerhaltung auf der Straße reduziert werden?
- Die Grundidee für diese Strecke stammt aus den 1940er Jahren. Autobahn durch das Reiherstiegviertel? Nein danke.
- Ausbau der Seehafenstraße in Harburg ohne Autobahn.
- Weg vom Autobahndogma, hin zu einem vernünftigen Konzept ohne Autobahnen, aber mit Verkehrs-/LKW-Leitsystemen
- Prinzipiell KEINE Autobahnplanungen im Hamburger Süden → Ausbau bestehender Straßen ist zu bevorzugen
- Sozialer Absturz einer intakten Wohngebietes (Austausch der Bevölkerung). Generationsvertrag zerbricht. (Häuser, die von den Vätern an die Nachkommen weitergegeben werden)
- Stehen die Kosten über Mensch und Natur?
- Vorliegende Verkehrsplanung schafft Hamburgs größtes innerstädtisches Ghetto
- In der Betrachtung Kfz/24h fehlt die B73 in Fischbek-Neugraben-Hausbruch ca. 40.000 Kfz/24h, davon 10% LKW
- Ob Nord oder Süd → Keine Autobahn!
- 1 Autobahn in der Mitte der Stadt? Hallo Schilda! Und wir dürfen zahlen!
- Problem: Die Belastung der B73

## Station 5: Südvariante Hafenquerspange (Vorzugsvariante)

### Vorteile:

- für FHH: die Bewohner hauen alle ab! Freigabe zur Hafenerweiterung + für noch mehr Logistik

### Nachteile:

- verhindert Verbindung nach Harburg
- Landschaftsraum und Artenschutz werden massiv geschädigt!
- Südlicher Eingangs-/Einfahrts-Bereich nach Wilhelmsburg abschreckend
- Lärmbelastung/insbesondere Moorburg → Lebensqualität
- Südliche Variante ist der KQG unbekannt und im Gutachten der DEGES nicht enthalten. Vorzugsvariante???
- Keine erkennbare Lärmreduzierung für Bostelbek
- Geld + Chancen verspielt, weil DB + Hafenbahn völlig unberücksichtigt
- Eine Verlegung südlich des Umspannwerks macht die Verlegung der AS Moorburg überflüssig.
- Kornweide bisher zweispurig, zukünftig dann 8 (!) Spuren, davon 6 Spuren im Trog!
- Verlagerung nach Süden ist nicht untersucht. Konfliktfelder???
- 115 Jahre Traberzucht(Ecke Finkenriek/Kornweide) älteste Traberzuchtstätte Deutschlands steht vor dem Aus in Wilhelmsburg
- Wohngebiet stark betroffen
- Wichtige Punkte wie Schule Stübenhofer Weg/Kirchdorf Süd
- Problem: Doppeltrasse!
- Naturschutzgebiet Heuckenblock tangiert
- Sogverkehr im Wilhelmsburger Süden
- Isolierte Betrachtung von Straße und Bahn
- Problem: Erschütterungen + Bodenverhältnisse Kornweide
- Kinderbauernhof und Schule Stübenhofer Weg sind stark durch Lärm und Verkehr durch offene Troglösung betroffen
- Wohnquartier Kirchdorf lässt jungen Familien nur die eine Chance: nämlich aus Kirchdorf wegzuziehen. Das kann nicht sein!!
- Absolute Zerstörung von Wohngebieten, die „gewachsen“ und „intakt“ sind. Wohin sollen wir + wer bezahlt uns, was wir in Haus und Garten gesteckt haben? Wo finden wir bezahlbaren Wohnraum in der Stadt mit Haus und Garten?
- Lückenschluss Fernstraßennetz ist bereits realisiert (Maschen und zukünftig bei Kaltenkirchen), daher: weiterer Lückenschluss völlig unnötig und eine Verschleuderung von Steuergeldern vor dem Herren!!! Bund der Steuerzahler lässt grüßen!!!
- Zerstörung von Kirchdorf
- Autobahn zerstört Wohnhäuser, Pferdewiesen, Natur, Traditions-Trabergestüt, zerstört Wohngebiete in Kirchdorf
- Autobahnerweiterung in der Nähe Kirchdorf-Süd + Schule + Autobahn-Bau (HQS) → absolut wohnunverträglich
- Welche Entlastungs-/Schutzmaßnahmen sind für den vorderen Teil der Kornweide/Georg-Wilhelm-Straße bis B4/B75 geplant? Meines Wissens keine! HIER WOHNEN AUCH LEUTE!!!!
- Klimaneutraler IBA-Hausbau neben der Autobahn (Hauland)???????
- Zerschneidung der Siedlungen Finkenriek/Alt-Kirchdorf
- Zerstörung des Naherholungs- und Naturschutzgebietes Heuckenblock
- Massive Lärm- und Abgasbelastung
- Wieso macht man den „Sprung über die Elbe“ möglich (also für andere, die hier noch nicht wohnen), während man die, die hier wohnen – an der Kornweide z.B. – für den

Bau der HQS dort „wepscheucht“ und „wohnungslos“ und „heimatlos“ macht? Das ist extrem ungerecht und man fühlt sich wie ein Bürger „2. Klasse“, den man nach Belieben wegscheuchen kann. Das passiert an anderen, „besseren“ Ecken Hamburgs nicht!

- Warum neben der Kornweide noch eine zusätzliche Autobahn, die den Wilhelmsburgern gar nichts nützt?
- Ständige Lärm- und Abgasstörung der Anwohner
- Absoluter Wertverlust der Häuser
- Autoverkehr von Pendlern wird erheblich mehr, Schienenverkehr schrumpft

#### Sonstiges:

- Planungsgrundlagen gehen von falschen Entwicklungen aus!
- Durch den Bau der Köhlbrandbrücke wurde Neuhof als unbewohnbar erklärt und abgerissen. Durch den Bau der Süderelb-Brücke über den Kattwyk → Moorburg?
- Verlegung der Reichsstraße, um den Stadtteil nicht zu zerschneiden, aber HQS? Das ist Zerteilung bzw. Zerstörung von Kirchdorf!
- Was passiert eigentlich mit den Wettern? Wilhelmsburg liegt überall erheblich unter dem Meeresspiegel, sodass ständige Entwässerung notwendig ist
- WRS-Verlegung als Quasi-Autobahn? Dafür haben wir nicht in der Zukunftskonferenz gearbeitet
- Tunnellösung unter der Süderelbe muss gewährleistet werden
- Kein Nachweis für Notwendigkeit vorhanden!!!!!!
- Brückenbauwerke sind ein MASSIVER Einschnitt ins Stadtbild!
- Die BSU braucht eine Verkehrsabteilung, nicht isoliert Straßenbau
- Hamburg zerstört sich jede sinnvolle Stadtentwicklung in Moorburg
- Warum werden die Lärmbelastungen wie in einer Salamtaktik Straße + Schiene getrennt? Ein Schelm, wer hierin Vorsatz vermutet
- Lärmschutz muss baukulturellen Ansprüchen gerecht werden
- Station 5 zeigt eine neue A7-Anbindung, die bislang nicht diskutiert/begutachtet wurde (3.9.09)
- Wo wird für Fahrradstrecken gesorgt? Immer noch zu wenig öffentliche Verkehrsmittel!

#### Station 6: Gesamtheitliches Verkehrskonzept/Verfahren/Allgemeines

- Wilhelmsburg: Mehr Autobahnen, mehr Güterverkehr, kein Schwimmbad, keine Fachärzte
- Die Landwirtschaft im östlichen Wilhelmsburg wird noch weiter verdrängt bzw. zur Aufgabe gezwungen. Viele Betriebe stehen vor dem Aus!
- Warum wird nicht mit „offenen Karten“ gespielt?
- Keine Autobahn durch unsere Mitte!
- Sinn eines Kontraktes am Ende des Beteiligungsprozesses leuchtet nicht ein, wenn dort lediglich Argumente gesammelt werden, die zuvor kaum ernsthaft diskutiert wurden!
- Moorburg als „günstige Möglichkeit“? Lärmschutz, Emissionen etc.
- Hauptakteur DB fehlt
- Großraumbetrachtung Norddeutschland fehlt völlig
- Herr von Beust lässt verlauten, dass die Entscheidung trotz Bürgerprotesten für eine Verlegung der WRS fallen wird! → Wozu dann noch Beteiligungsverfahren???
- Fachliche Beratung fehlt total. Es gibt das übliche Ungleichgewicht zwischen Behörde und Bürgern. Bürgernähe wird nur vorgegaukelt. Es ist doch sowieso schon alles entschieden.
- ...und was ist mit der Gesundheit der Bürger?
- Was ist mit den Menschen? In welcher Studie sind die Schäden der Menschen? (Gesundheit, Häuser)

- Es werden Informationen vorenthalten! – immer neue Varianten
- Keine neuen Autobahnen für die Elbinsel! Es fehlt immer noch das Gesamtkonzept...! Alle doktern im Detail, keiner will das Gesamte sehen...!
- Der neue Pufferbahnhof wird gar nicht betrachtet!
- Wo bleibt der wirklich effektive Lärmschutz? – Tunnellösungen – Einhausungen – Gesundheitsschutz – Grundrecht im Deutschen Grundgesetz!
- Moorburgs Zukunft sollte in der Stadtentwicklung liegen! Nicht in einer unnötigen Verkehrs-Brache!
- Keine Einzellösungen ohne Gesamtkonzept! Hamburg „verbaut“ sich den Sprung über die Elbe in Richtung Süd-West!
- „Rückkehrprämie“ + E-Auto für Menschen aus dem Umland, um Pendlerverkehre zu reduzieren. D.h. Bauland in Hamburg muss bereitgestellt werden.
- Strategien, endlich Containerlager aus bewohntem Gebiet & von der Kaikante weg zu verlagern, fehlen noch. Endlich Chance automatisierten Hafenanbindungsverkehr zu realisieren, darf nicht vertan werden!
- Großes Manko am Verfahren: keine interaktive 3D-Simulation mit authentischen Auswirkungen (Lärm, Licht,...)
- Technische Aspekte der Verkehrsbeeinflussung kommen zu kurz (z.B. automatisierter Tempomat, Bemannung in Abhängigkeit des vom Auto produzierten Lärms und CO<sub>2</sub>-Ausstoßes)
- Es ist mir völlig unverständlich, dass bei einem Gesamtverkehrskonzept nur Einzelvorhaben isoliert vorgestellt werden. Der Süderelberaum darf nicht an der A7 abgeschnitten werden, + Straße +Schiene insgesamt, auch NS
- Es fehlen positive Ziele Verkehr: Nachhaltigkeit, Klima, Ökologie, Energiefragen
- Warum muss alles über Wilhelmsburg laufen??? Wer garantiert, dass genügend Gelder für Lärmschutz und Tunnel vorhanden bleiben???
- Warum HQS nicht über Neuländer Straße?
- Warum immer dem Verkehr alles leicht machen? Zurück auf Schiene, Klimaschutz
- INTAKTE QUARTIERE im Wilhelmsburger Süden sind bedroht! Das ist der Sprung in die Elbe und nicht über die Elbe!
- Es fehlen Überlegungen zur HQS Süd über Neuland und Hafen Harburg zur A7 (und weiter Richtung Stade)
- Wir brauchen keine Autobahnen, sondern innovative Lösungen für Verkehr und Hafen und Stadt. Seilbahn, AGVs (?), Port-Feeder-Barges, „unbemannte“ Container-Tunnel/-Shuttles, besserer ÖPNV
- Was ist mit der geplanten U4? Oberirdisch!
- Wo ist das Gesamtkonzept?
- Mir fehlt ein Gesamtkonzept, eine konkrete Planung, über die gemeinsam gesprochen wird. Bei jeder Veranstaltung kommt entweder eine Variante hinzu, die vorher noch nie Gegenstand der Planungsunterlagen war (zumindest der Unterlagen, die wir schon bekamen) oder es wird gesagt, dass die und die Varianten ja schon vom Tisch seien. D.h., man weiß gar nicht, welche Planungen konkret vorliegen. Über nicht vorhandene, vorliegende Planungen kann sich keiner ein Bild machen und darüber entscheiden. Niemand kauft die Katze im Sack. Und der Bürgermeister und die Abgeordneten der Bürgerschaft sollten dies auch nicht tun, wenn sie kein Armutszeugnis abgeben wollen. Denn dann würden sie über etwas abstimmen, über das sie nichts wissen.
- Eine Gesamtbetrachtung – gesamtheitliches Verkehrskonzept ist dringend notwendig. Immer wird sonst etwas Neues aus dem Hut gezogen. Warum wird nicht der neue Pufferbahnhof mit einbezogen? Immer nur „Stück“-Werk, das ist nicht professionell, so würde sonst keiner arbeiten!
- Wofür wird das Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt, wenn die Entscheidung sowieso im Herbst feststehen wird, „trotz aller Bürgerproteste“, wie Herr von Beust Ende August verlautbart hat. Alles nur Augenwischerei oder „offizielle Bürgerberuhigung und -beschäftigung“ um im Hintergrund alle Pläne durchzuführen und festzustellen?

- KEINE Vision, was Verkehr in 20-30 Jahren bedeutet. Infrastruktur muss sich an dem Bedarf orientieren, sonst verlängern wir nur das Zeitalter des bisherigen Mobilitätssystems.
- Die ohnehin schon gebeutelten Moorburger, durch Industrie und Autobahn, werden mit einer weiteren Autobahn dann komplett vertrieben
- HQS = Tod für Moorburger Bürger
- HQS = Tod für 13 streng geschützte Vogelarten
- Warum eine Südumgehung? Es ist nicht nötig
- Anbindung der A26 in Georg-Heyken-Straße zur Vermeidung von Betriebsschließungen den Verkehr parallel zur Köhlbrandbrücke leiten
- Lärmschutz für Moorburg, wenn Hafenerweiterung?
- Bezahlte der Bund das?
- Lärmschutz möglich auf aufgeständerter Autobahn?
- Hafen in Moorburg nicht möglich, kein Platz.
- Tunnel unter Süderelbe und Nutzung der vorhandenen Straßen reicht
- Verlegung Reichsstraße/HQS → zerschneidet den Stadtteil, → Umsiedeln von Wilhelmsburger Bürgern?
- Fehlendes Gesamtkonzept
- Es fehlen Möglichkeiten für eine Diskussion für ein gesamtheitliches Verkehrskonzept und es wird deutlich, dass dies nicht gewünscht ist
- Es werden die Verkehrsprojekte im Hamburger Süden isoliert gesehen, d.h. als Einzelprojekte gesehen und behandelt, Gesamtbetrachtung fehlt, auch länderübergreifend
- HQS zerschneidet, verlärmte, Verluste von Erholungsflächen, Naturschutzflächen, Biotopverluste Flora Fauna Habitat, Verlust von Wohngebäuden, Verlust von Freizeitflächen und -einrichtungen, Schadstoffeinträge in Boden, Biotope, Gewässer, Emissionen → Skuke, Siedlung, Kirchdorf Süd, Zerschneidung/Abtrennen innerhalb des Stadtteils
- Beteiligungsprozess hat diverse Schwächen/Fehler (neue Variante HQS von heute); Kommunikation (Positionen werden nebeneinandergestellt, nicht diskutiert); keine Vertreter des Bundesverkehrsministeriums; bisher keine Pläne der HPA
- Verlegung der WRS wird in Öffentlichkeit als Alternative gesehen (hier oder dort). Bisher ist praktisch unbekannt, dass auch bei einer Verlegung der Teil von Mengestraße bis Harburger Chaussee als Straße erhalten bleiben soll (Unterlagen DEGES von Ende August 2009)
- WRS (hier oder dort) kann nur die Ableitung aus einem Gesamtverkehrskonzept sein!
- Fehlender Info[???]mit den Betroffenen: Leute die ihre Häuser verlieren! Sind schon seit fast 1 Jahr im Ungewissen
- Wir vermissen Infos der DB/Hafenbahn/HPA über deren [?????]z.B. am Vogelhüttendeich (brachliegendes Bahngelände). Hier werden Häuser verschwinden!

## ABSCHLIESSENDE PLENUMSRUNDE

Herr Birzer erklärt, dass die erarbeiteten Anmerkungen protokolliert werden und den Beteiligten – soweit eine Mailadresse hinterlegt ist – per Mail zugeht. Außerdem wird das Protokoll auf der Internetseite eingestellt. Der Stationsrundgang werde beim Workshop wiederholt. Dabei bauen die Teilnehmer dann auf den Ergebnissen dieses Abends auf. Er fragt, ob es weitere Anregungen oder Anmerkungen gibt.

Herr Holm weist darauf hin, dass es bei der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) nicht um einen vollständigen Rückbau der alten Trasse geht, sondern dass der nördliche Teil der jetzigen Trasse als zweispurige Straße erhalten bleiben wird.

Herr Rothschuh konkretisiert, dass es bei Erhalt von zwei Spuren zwischen Harburger Chaussee und Mengestraße drei parallele Strecken geben wird: die neue WRS, den Nordteil der alten WRS und die Georg-Wilhelm-Straße und weist darauf hin, dass auch in Zukunft viel Verkehr auf den nördlichen Teil der alten WRS abfließen wird.

Herr Potyka fragt, warum Frau Senatorin Hajduk heute Abend nicht dabei ist, obwohl sie angemeldet war.

Herr Birzer antwortet, dass Frau Senatorin Hajduk nicht angemeldet war und dass es ein Versehen war, dass sie in der Teilnehmerliste für den heutigen Abend stand. Er weist darauf hin, dass Frau Senatorin Hajduk beim Workshop am 12.09. anwesend sein wird.

N.N. Es wird angemerkt, dass an Station 5 in der Visualisierung der neuen Kattwykbrücke die neue Brücke der Hafenbahn fehlt.

Herr Pfeffermann sagt, dass die Darstellung nur ein Versuch war und dass die genauen Planungen für die neue Kattwykbrücke der DEGES noch nicht bekannt sind.

Herr Rothschuh bittet darum, den mittelfristigen Abriss der Kattwykbrücke zu erläutern.

Herr Pfeffermann sagt, dass die HPA eine neue Brücke plant. Wenn diese neue Brücke fertig gestellt ist, wird die alte abgerissen.

N.N. Es wird angemerkt, dass man den Eindruck hat, die Südvariante sei schon entschieden.

Herr Rothe sagt, dass die DEGES den Auftrag habe, eine Studie für die Südvariante zu erstellen. Es sei aber noch nichts festgeschrieben. Auch das Planfeststellungsverfahren habe noch nicht begonnen.

Herr Humburg sagt, dass die DEGES eine gute Arbeit mache, ihrem Auftrag entsprechend. Der Auftrag an sich sei jedoch beschränkt auf Autobahnplanung.

Er sagt, dass im Bereich der Kattwykbrücke auch der Lärm thematisiert werden sollte und dass geklärt werden müsse, ob es zusätzlichen Lärmschutz für die neue Hafenbahntrasse geben wird.

Er bemängelt, dass es keine Planer in der BSU gibt, die den gesamten Verkehr im Blick haben, sondern dass alle Verkehrsarten getrennt betrachtet werden. Er sagt, dass es einen Verkehrsplaner in der BSU geben sollte, der den Verkehr als Ganzes im Blick hat.

Weiterhin betont er, dass die DEGES damit beauftragt wurde, die optimale Verbindung zwischen A1 und A7 zu ermitteln. Ihr Auftrag sei nicht die Lösung der Verkehrsprobleme in Wilhelmsburg.

Frau Christen merkt an, dass das Konzept im Kontext der Stadtplanung betrachtet werden müsse. Außerdem solle man Auto- und Bahnverkehr zusammen betrachten und auch Lärmschutz neu denken. So könnte man die Lärmschutzwände z.B. mit einer Solaranlage kombinieren. Gerade im Hinblick darauf, dass auch die Verlegung der BSU direkt an die neue Trasse der WRS geplant sei, müsse man auf zeitgenössische baukulturelle Qualitäten der neuen WRS Wert legen.

Es sei eine Chance dieses Dialogverfahrens, entsprechende Grundlagen zu legen. Wilhelmsburg ist ein interessanter Ort, um damit anzufangen. So könne daraus ein Gewinn für Hamburg werden.

Herr Rothschuh sagt, dass die BSU genau gucken müsse, welche Probleme sich aus der Analyse ergeben und welche Ziele man hat.

So sei bislang immer betont worden, der Bau der HQS habe auch die Schadstoffminderung in der Innenstadt als Ziel. Mit der Südvariante entstehen allerdings Entlastungen für Harburg und nicht für die Innenstadt, somit ist die Südvariante keine Umgehung für die Innenstadt, sondern für Harburg. Damit wirken die Ziele beliebig, es wird in jedem Fall an dem Glaubenssatz festgehalten, man brauche eine HQS.

N.N.: Es wird gefragt, was genau der Anlass für die Planung der Südvariante war. Die Nordvariante sei linienbestimmt, die Südvariante sei oft diskutiert und verworfen worden.

Herr Rothe weist auf die neuen städtebaulichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem Sprung über die Elbe hin und sagt, dass die Nordvariante – ob mit oder ohne Tunnel im Bereich Spreehafen – hier ein Problem darstellt. Die DEGES habe den Auftrag, eine Studie auf Basis der neuen Rahmenbedingungen zu erarbeiten.

N.N. Es wird darauf hingewiesen, dass der Sprung über die Elbe nicht die einzige städtebauliche Rahmenbedingung des betroffenen Stadtbereichs sei. Es gebe hier mehrere Aspekte, für die eine stadtentwicklungspolitische Lösung gefunden werden muss.

Herr Klein macht eine Anmerkung zum zeitlichen Ablauf des Verfahrens. Er sagt, es sei ein komplexer Prozess und schwierig, hier Lösungen zu finden. Durch die IBA entstehe ein zeitlicher Druck, aufgrund dessen man Gefahr läuft, Verkehrsprojekte zu realisieren, die sich im Nachhinein als sehr nachteilig erweisen werden.

N.N.: Es gibt eine Nachfrage zur Dokumentation. Mit der wachsenden Zahl an Dokumenten steige die Unübersichtlichkeit. Es wird vorgeschlagen, dass die Materialien z.B. neu strukturiert und nummeriert werden könnten.

Herr Birzer sagt, dass er den Hinweis an die BSU weitergeben wird.

N.N.: Es wird noch einmal angesprochen, dass ein gesamtheitlicher Verkehrsplaner an der BSU fehlt. Man solle den Blick nicht isoliert auf die beiden Projekte HQS und WRS richten, sondern den gesamten Süderelberaum zusammenhängend betrachten.

N.N. Es wird gesagt, dass jede Variante der HQS zu Ausgrenzung führt und Stadtentwicklung verhindert. Auch ein Tunnel löse dieses Problem nicht. Zudem gehe es nicht nur um Lärm, sondern auch um Gestank.

Herr Birzer beendet damit die Veranstaltung. Er weist auf den Workshop am 12.09. von 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr im Bürgerhaus Wilhelmsburg hin, bedankt sich für das Engagement und wünscht allen Anwesenden einen guten Nachhauseweg.